



A27 Houten - Hooipolder

Landschapsplan bij het TB A27 Houten-Hooipolder

December 2018

ANTEA GROUP

MOVARES

TAUW

GOUDAPPEL COFFENG



INHOUD

SAMENVATTING	6
INLEIDING	8
1.1 LEESWIJZER	8
1.2 AANLEIDING PROJECT	11
1.3 PROJECTDOELEN	11
1.4 VOORGENOMEN INGREEP	12
1.5 DOSSIER RUIMTELIJKE KWALITEIT	13
1.6 DOEL VAN LANDSCHAPSPLAN EN HET ESTHETISCH PROGRAMMA VAN EISEN	15
1.7 PROCES	16
BELEID	18
2.1 NATIONAAL BELEID	21
2.2 PROVINCIAAL BELEID	22
2.3 GEMEENTELIJK BELEID	24
VISIE	26
3.1 VISIE OP ROUTENIVEAU	28
3.2 VISIE OP TRAJECTNIVEAU	29
3.3 VISIE OP NIVEAU VAN DE LANDSCHAPPEN	31
ANALYSE	32
4.1 RUIMTELIJKE ANALYSE VAN DE LANDSCHAPPEN	35
4.2 VORMGEVING VAN DE WEG	47
4.3 DE INPASSINGSOPGAVE	49
ONTWERPUITGANGSPUNTEN EN ONTWERPPRINCIPES	54
5.1 ONTWERPTHEMA'S	56
5.2 ONTWERPUITGANGSPUNTEN EN -PRINCIPES	63
UITWERKING VAN DE DEELGEBIEDEN	70
BEPLANTING EN BEHEER	130
COLOFON	135
BIJLAGE 1 HET DOSSIER RUIMTELIJKE KWALITEIT VOOR HET PROJECT A27 HOUTEN – HOOIPOLDER	136
BIJLAGE 2 SAMENVATTING DEELRAPPORT RUIMTELIJKE KWALITEIT, LANDSCHAP EN CULTUURHISTORIE	138





SAMEN VATTING

Rijkswaterstaat heeft, als uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, een maatschappelijke verantwoordelijkheid voor een zorgvuldige inpassing en ontwerp kwaliteit van de infrastructuur die zij aanleggen en beheren. Nationaal landschapsbeleid en ruimtelijke kwaliteit zijn op provinciaal niveau verankerd in structuurvisies of ruimtelijke visies. Voor het project A27 Houten-Hooipolder zijn verscheidene documenten opgesteld over de ruimtelijke kwaliteit en vormgeving.

Het voorliggende landschapsplan bouwt voort op het eerder opgestelde routeontwerp panoramaroute (augustus 2008), het ambitiedocument ruimtelijke kwaliteit (augustus 2013) en de inpassingsvisie voor de verbreding van de A27 (augustus 2014). Zie bijlage 1.

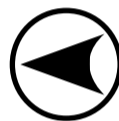
Dit landschapsplan vertaalt de eerder opgestelde uitgangspunten uit deze documenten naar concrete inrichtingsmaatregelen en het daarbij behorende ruimtebeslag van het gekozen ontwerp. Om te komen tot een ruimtelijke visie en een eenduidig ontwerp is een analyse gemaakt. De analyse spitst zich toe op: het ruimtelijk beleid, de huidige ruimtelijke situatie, de kwaliteiten en non-kwaliteiten van de omliggende landschappen en de ruimtelijke impact van de ingreep zelf.

Gelijktijdig met en op basis van de opstelling van een landschapsplan voor de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder is/ wordt een Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) opgesteld, waarin ingegaan is/ wordt op de eisen die gesteld worden aan de vormgeving van bouwwerken en kunstwerken zoals bijvoorbeeld de grote bruggen, geluidwering en wegmeubilair.

Op basis van de voorgenomen ingreep, de maatregelen en de ontwikkelde inzichten in eerdere visiedocumenten is een actuele visie ontwikkeld voor het project van nu. De visie op hoofdlijnen:

- De A27 te gast in het landschap
- De A27 als panoramaroute
- Een rustig & continue wegprofiel
- Kwaliteiten versterken en non kwaliteiten opheffen

Het project Houten-Hooipolder is onderdeel van het gehele traject van de A27 en ligt in twee opeenvolgende deelgebieden. Tussen Houten en Knooppunt Everdingen is de A27 in haar omgeving gekarakteriseerd als infralandschap en tussen Knooppunt Everdingen tot en met Hooipolder is sprake van een Landschapsweg. De landschappelijke weg voegt zich zo goed mogelijk in de omgeving, gezien vanuit het perspectief van de weggebruiker. De karakteristieken van het omliggende landschap worden zo veel mogelijk zichtbaar gemaakt. Soms gebeurt dit



door een specifieke hoogteligging, vaak door groene en middenberm en buitenbermen die aansluiten op de omgeving of het zicht op de omgeving zo veel mogelijk vrij laten.

Vanaf knooppunt Everdingen richting het noorden is er een overgangsgebied naar het infralandschap. Bij een infralandschap ligt de nadruk op de vormgeving van de elementen binnen het domein van de snelweg en de stad. Het landschap is door stedelijke ontwikkelingen en de ontwikkelingen van de infrastructuur niet langer zichtbaar vanaf de snelweg.

De snelweg doorkruist tevens vijf landschappelijk waardevolle gebieden namelijk:

- De Flank van Raamsdonksveer
- Het Land van Heusden en Altena
- De Alblasserwaard – Vijfheerenlanden
- Het Kromme Rijngebied
- De Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW)

Bovendien kruist de A27 4 belangrijke waterwegen met hun specifieke ruimtelijke verschijningsvormen.



Ieder gebied heeft zijn eigen karakteristieken en inrichting. De afwisseling van stedelijke passages met beplanting en openheid in de landelijke gebieden is als kwaliteit aangemerkt en is tevens het thema van de A27 als panoramaroute. Op basis van de visie en kwaliteiten en de non-kwaliteiten zijn ontwerpthema's uitgewerkt. Deze zijn vervolgens vertaald naar ontwerpuitgangspunten (zie hoofdstuk 5.2) en de hiermee verbonden ontwerpprincipes voor de projectsituaties en objecten gerelateerd aan de A27:

- Wegprofiel en meubilair
- Stedelijke omgeving
- Landelijke omgeving
- Bijzondere plekken
- Knooppunten en aansluitingen
- Beplanting, natuur en ecologie
- Geluidswerende voorzieningen
- Grote kunstwerken: Keizersveerbrug, Merwedeburg, Hagesteinse brug, Houtense brug
- Kunstwerken, viaducten en onderdoorgangen

In de uitwerking per deelgebied conform de uitgangspunten en ontwerpprincipes wordt een integraal beeld geschetst van maatregelen die horen bij de inpassing van de A27. Ook compensatie- en mitigatieopgaven in het kader van natuur, geluid, water en sociale aspecten zijn hierin opgenomen. Tot slot is er aandacht voor de beheersaspecten.

Gedurende het werkproces van dit landschapsplan is overleg geweest met deskundigen en belanghebbenden in informatiebijeenkomsten, gebiedstafels en werkateliers. Deze input is meegenomen in de uitwerking. Er is samengewerkt met de opstellers van het EPvE (Koen van Velsen architecten) en er is overleg gevoerd met het Q-team A27 HH (kwaliteitsteam), een team van experts als vertegenwoordiging vanuit de regio (Provincie, gemeenten en Waterschappen). De bijeenkomsten met het Q-team A27 HH hebben bijgedragen aan de inhoud en kwaliteit van dit plan.

HOOFD STUK 1

INLEIDING

1.1 Leeswijzer

Voor u ligt het landschapsplan dat hoort bij het bij het Tracébesluit van de verbreding van de A27 tussen Houten en Hooipolder. Dit landschapsplan is als volgt opgezet.

In de **inleiding** zullen de aanleiding van het project, de projectdoelen, de voorgenomen ingreep en het dossier ruimtelijke kwaliteit worden toegelicht en wordt ingegaan op het doel en het proces van het landschapsplan en het Esthetisch programma van eisen (EPvE). In **hoofdstuk 2** wordt het ruimtelijk beleid besproken.

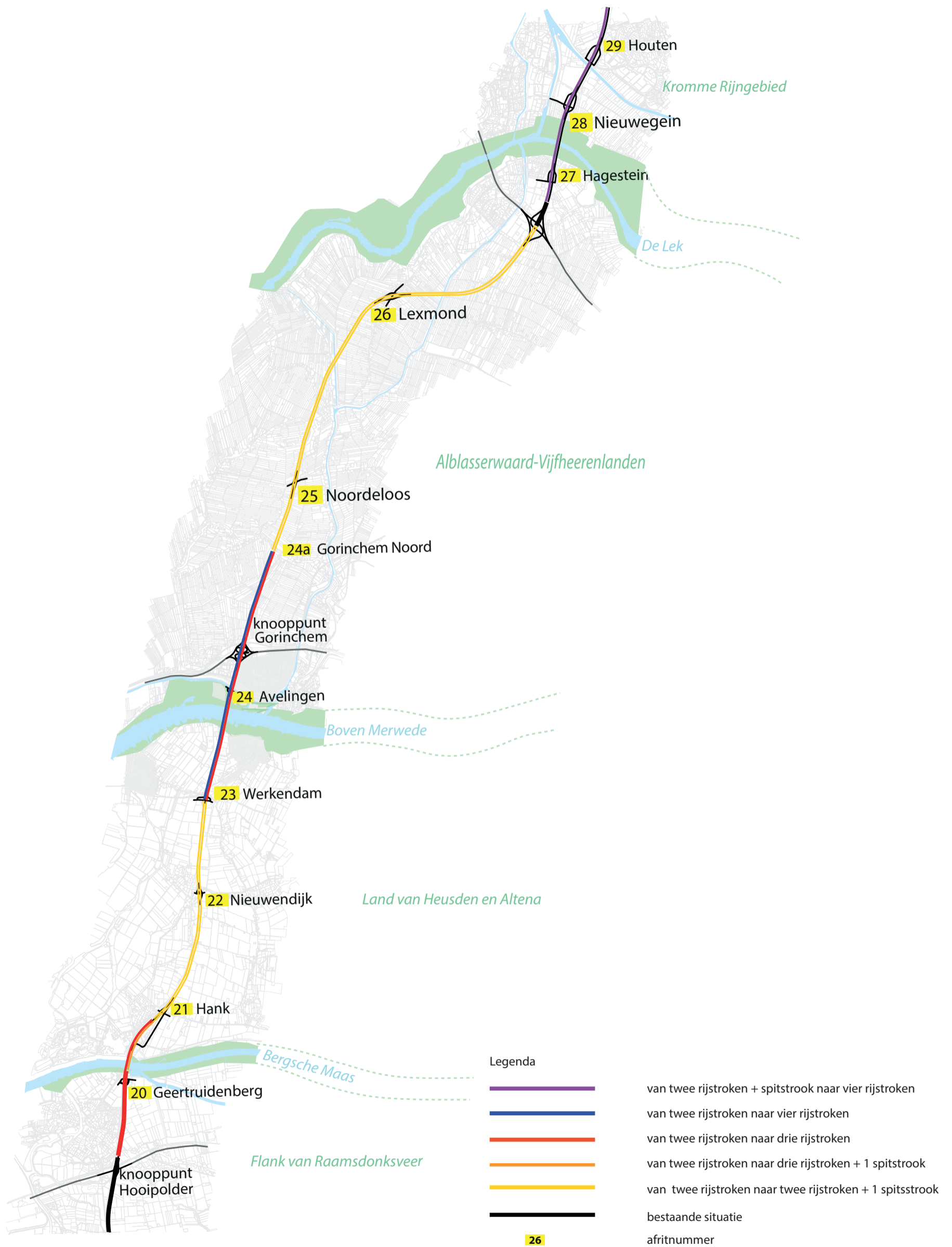
Omdat dit landschapsplan voortbouwt op het eerder opgestelde routeontwerp (2008) en de uitwerkingen daarvan in bijvoorbeeld de inpassingsvisie Houten Hooipolder van augustus 2014 wordt eerst de visie op hoofdlijnen besproken in **hoofdstuk 3**. Het betreft de visie op routeniveau en trajectniveau. Vervolgens wordt in **hoofdstuk 4** ingegaan op de ruimtelijke analyse van de landschappen, de vormgeving van de weg, en de inpassingsopgave vanuit de wettelijke compensatie.

Visie en analyse resulteren vervolgens in ontwerpuitgangspunten en ontwerpprincipes waarmee de maatregelen zijn bepaald die beschreven worden in **hoofdstuk 5**. Daar waar relevant worden aanbevelingen opgenomen. **Hoofdstuk 6** geeft vervolgens een beschrijving van de maatregelen die in en om het tracé worden genomen ter inpassing van de weg en versterking van het landschap. **Hoofdstuk 7** gaat in op de beplantings- en groenbeheeraspecten van de voorgestelde maatregelen.

In de **bijlagen** wordt ingegaan op het dossier ruimtelijke kwaliteit. Bij het TB is tevens een deelrapportage ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie opgesteld. Hierin zijn de effecten van de verbreding eerst op deze aspecten onderzocht. Maatregelen in dit rapport zijn mede gebaseerd op het deelrapport en de bijbehorende oplegnotitie die ingaat op de wijzigingen tussen OTB en TB. In bijlage 2 is een samenvatting van dit rapport en oplegnotitie opgenomen.







Figuur 1 Voorgenomen ingreep

1.2 Aanleiding project

De problematiek van het tracé Houten- Hooipolder spitst zich toe op stagnatie in de doorstroming, files en sluijverkeer in de regio. De A27 vormt een belangrijke schakel tussen Brabant, Utrecht en Flevoland en vervult een belangrijke functie in het landelijke en regionale verkeersnetwerk. De grote steden langs deze as: Almere, Utrecht, Gorinchem en Breda hebben een regionaal voorzieningenniveau (zowel op het gebied van werk als vrije tijd) en daardoor een aantrekkende werking die een groeiend aantal verkeersbewegingen veroorzaakt. De toenemende verkeersdruk zorgt ervoor dat de snelweg op het tracé tussen Hooipolder en Houten te weinig capaciteit heeft. Dagelijks treden problemen op bij de Merwedeburg bij Gorinchem en tussen Lexmond en Everdingen. Deze problemen lopen uiteen van plaatselijk langzaamrijdend verkeer tot hardnekkige files op grote delen van dit tracé. Het resultaat is een slechte verkeersafwikkeling, waardoor de reistijd, bereikbaarheid en betrouwbaarheid afneemt. Dit leidt tot sluijverkeer in de regio, waardoor het probleem zich uitbreidt van de snelweg richting het lokale wegennet.

Daarom wordt onderzocht welke maatregelen, waaronder verbreding, de doorstroming op dit traject kunnen verbeteren. In april 2014 heeft de minister al besloten hoe de verbreding er in grote lijnen uit komt te zien. Dit besluit is verder uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit en wordt nu uitgewerkt in het Tracebesluit.

Na de ter inzage legging van het OTB en MER in 2016 is de scope van het project A27 Houten - Hooipolder bijgesteld, ten behoeve van het TB A27 Houten - Hooipolder. De belangrijkste wijzigingen betreffen:

- De volledige vervanging van de bestaande Hagesteinsebrug (Lek)[1], Merwedeburg (Boven Merwede) en Keizersveerburg (Bergsche Maas)
- Bij de Hagesteinsebrug de toevoeging van een tweerichtingenfietspad aan de westzijde van de (reeds in het OTB) voorziene nieuwe brug voor verkeer in zuidelijke richting naar aanleiding van een

initiatief vanuit de regio

- De realisatie van de nieuwe Merwedeburg zonder middenpijler
- De toevoeging van enkele vrije rechtsaffers in knooppunt Hooipolder en uitbreiding van de opstelcapaciteit voor de verkeerslichten op de A59;
- Een geoptimaliseerde ligging van de verbindingsweg bij Raamsdonksveer
- Kleinschalige grenscorrecties naar aanleiding van zienswijzen
- De toepassing van een nieuw verkeersmodel, wat invloed heeft op geluid, de geluidseffecten op natuur, stikstofdepositie en luchtkwaliteit

Het Landschapsplan bij het OTB en het MER is op bovenstaande wijzigingen geactualiseerd en vormt samen met de geactualiseerde deelrapporten de basis voor (de Toelichting bij) het TB, de Nota van Wijziging en de MER-validatie (als afgeleide van de beschreven effecten).



Figuur 2 A27

1) De oostbaan vanaf knooppunt Everdingen richting Houten viel buiten de scope van het OTB. Als gevolg van vervanging van het bestaande kunstwerk wordt de oostbaan, voor het gedeelte van de Hagesteinsebrug (incl. aanbruggen en tot en met de aansluiting op de bestaande situatie), in de scope van het Tracébesluit meegenomen.

1.3 Projectdoelen

Om de hiervoor geschetste problemen te kunnen oplossen, moeten structurele maatregelen worden getroffen. De oplossing dient duurzaam en toekomstvast te zijn. Daarbij gelden de volgende projectdoelstellingen:

- Het verbeteren van de doorstroming van het verkeer;
- Nieuw aan te leggen infrastructuur toekomstvast en veilig maken;
- De A27 laten bijdragen aan een robuust wegennetwerk met voldoende alternatieve routes in geval van calamiteiten;
- Sluipverkeer in de regio beperken.

Deze doelen zijn leidend bij het ontwerpen van de oplossing. Als randvoorwaarde geldt dat het project binnen het taakstellend budget gerealiseerd moet kunnen worden.

1.4 Voorgenomen ingreep

Het voorkeuralternatief omvat de uitbreiding van de A27 tussen Houten en knooppunt Hoopolder met deels extra rijstroken en deels extra spitsstroken. Op hoofdlijnen wordt de huidige A27 als volgt gewijzigd:

- Houten – Everdingen
De westbaan gaat van twee rijstroken en een spitsstrook naar vier rijstroken. De capaciteit van de oostbaan wordt niet gewijzigd. De oostbaan houdt daarmee twee rijstroken en een spitsstrook en valt grotendeels buiten de scope van het Tracébesluit. Om de wegverbreding op de westbaan te kunnen realiseren wordt de bestaande Houtensebrug (over het Amsterdam–Rijnkanaal) aan de westzijde verbreed.

De bestaande brugdelen van de Hagesteinsebrug (over de Lek) in de westbaan en de oostbaan worden vervangen. Westelijk van de bestaande brug wordt eerst een nieuwe brug voor het verkeer naar het zuiden gebouwd. Op deze brug worden vier rijstroken en een weefstrook aangelegd. Daarnaast ligt er een twee richtingen fietspad op deze brug. Op de locatie van de bestaande brugdelen wordt vervolgens een nieuwe brug voor verkeer naar het noorden gebouwd. Op deze brug worden twee rijstroken en een spitsstrook aangelegd. De aansluiting Hagestein (nr. 27) en enkele lokale wegen en kunstwerken die door de wegverbreding worden geraakt, worden aangepast.

- Everdingen – Scheiwijk:
De westbaan bestaat in de plansituatie uit drie rijstroken met een spitsstrook tussen knooppunt Everdingen en de brug over het Merwedekanaal. Ten opzichte van de huidige situatie betekent dit een toevoeging van een spitsstrook. Vanaf het Merwedekanaal tot aan Scheiwijk wordt in de plansituatie aan de bestaande twee rijstroken een spitsstrook toegevoegd.

Het eerste deel van de oostbaan tussen Scheiwijk en knooppunt Everdingen bestaat uit drie rijstroken. Ten noorden van de (toekomstige) toerit Gorinchem-Noord wordt daar een spitsstrook aan toegevoegd. In de huidige situatie liggen op dit deel twee rijstroken en een spitsstrook. Tussen Scheiwijk en Noordeloos gaan de drie rijstroken met een spitsstrook over in twee rijstroken met een spitsstrook. Waar in de huidige situatie de spitsstrook stopt bij de aansluiting Noordeloos, loopt deze in de plansituatie door tot knooppunt Everdingen.

Ten behoeve van de toekomstige aansluiting Gorinchem-Noord waarvoor een bestemmingsplanprocedure is doorlopen en wat

daarmee een autonome ontwikkeling voor het (O) TB is, wordt een in- en uitvoegstrook gerealiseerd evenals het eerste gedeelte van een toe- en afrit.

Ter hoogte van de aansluiting Noordeloos wordt de N214 aangepast waarbij er ter plekke van de oostelijke toe- en afritten een turborotonde wordt gerealiseerd. De turborotonde aan de westzijde wordt aangepast. De bestaande viaducten Blommendaal, Dorpsweg en Groeneweg worden allen vervangen door viaducten met een grotere/ hogere overspanning. Daardoor komen de Blommendaal en de aansluitende parallelweg, de Dorpsweg en de Groeneweg hoger te liggen dan in de huidige situatie het geval is.

- Scheiwijk – Werkendam:

Op de westbaan tussen Scheiwijk en Werkendam liggen in de plansituatie vier rijstroken. Ter hoogte van de aansluitingen Avelingen en Werkendam gaat de vierde strook telkens over in de op- en afrit zodat de doorgaande rijrichting ter plaatse drie rijstroken beschikbaar heeft. In de huidige situatie liggen er op dit wegvak twee rijstroken. De bestaande Merwedebrug wordt gesloopt. Eerst wordt ten behoeve van de westelijke rijbaan een nieuwe brug, ten westen van de bestaande bruggen, over de Boven Merwede gerealiseerd welke tevens ruimte biedt aan een twee richtingen fietspad. Op de nieuwe brug worden vier rijstroken ingericht. Na sloop van de bestaande bruggen wordt op dezelfde locatie de nieuwe brug voor verkeer naar het noorden gebouwd. Op deze brug liggen drie rijstroken en een twee richtingen fietspad.

Op de oostbaan tussen Werkendam en Scheiwijk liggen in de plansituatie drie rijstroken tot aan Avelingen. In de huidige situatie zijn dat er twee. Tussen de aansluiting Avelingen en het knooppunt Gorinchem bestaat de rijbaan uit drie rijstroken en een weefstrook. De hoofdrijbaan in het knooppunt blijft ongewijzigd en bestaat uit twee rijstroken. Nadat de verbindingsboog vanaf de A15 is samengevoegd met de A27, bestaat de oostbaan uit vier rijstroken tot aan Scheiwijk, waarvan één weefstrook naar de (toekomstige) afrit Gorinchem-Noord.

Aan de aansluitingen op het onderliggend wegennet vinden verschillende aanpassingen plaats. De aansluiting Werkendam wordt aangepast waarbij de toe- en afrit in noordelijke richting verplaatst worden. Bij de aansluiting van de oostelijke toe- en afrit wordt een turborotonde gerealiseerd. De oostelijke toe- en afrit van de aansluiting Werkendam worden circa 600 meter naar het noorden verplaatst en met een rotonde aangesloten op de Rijksstraatweg.

- Werkendam – Hooipolder:

In beide rijrichtingen liggen in de plansituatie tussen Werkendam en Hank twee rijstroken met een

spitsstrook. Tussen Hank en knooppunt Hooipolder liggen op de westbaan drie rijstroken. Op de oostbaan liggen tussen knooppunt Hooipolder en Geertruidenberg drie rijstroken. Vanaf Geertruidenberg tot aan Hank liggen drie rijstroken met een spitsstrook. In de huidige situatie kent dit traject op zowel de west- als oostbaan twee rijstroken.

Ten oosten van de bestaande brug zal er een nieuwe brug over de Bergsche Maas gebouwd worden voor de oostelijke rijbaan en het landbouw verkeer. Deze brug kent voor de oostelijke rijbaan drie rijstroken en een spitsstrook. De bestaande bruggen worden geamoveerd en op die locatie wordt een nieuwe brug voor verkeer naar het zuiden gebouwd. Op deze brug worden drie rijstroken, een uitvoegstrook en een twee richtingen fietspad aangelegd.

In de aansluiting Geertruidenberg wordt een nieuwe oostelijke toe- en afrit aangelegd die middels een rotonde aansluit op de Werfkampenseweg. Ter hoogte van de westelijke toe- en afrit naar de A27 wordt een nieuwe rotonde gerealiseerd. De huidige afrit Hank wordt over circa 1300 meter in noordelijke richting verplaatst waarbij de toe- en afritten aan weerszijde van de A27 door middel van een rotonde worden aangesloten op de N283. De toe- en afrit van de aansluiting Nieuwendijk worden eveneens aangepast en worden aan de oostzijde door middel van een rotonde aangesloten op de N322.

- A59 Aansluiting Oosterhout (nr. 33) – knooppunt Hooipolder

Om de doorstroming bij knooppunt Hooipolder te bevorderen wordt er een vrijliggende verbindingsboog gerealiseerd tussen de A59 West (vanuit knooppunt Zonzeel) en de A27 (richting Utrecht). De overige verbindingen worden via de huidige kruispunten met verkeersregelinstanties afgewikkeld en er worden twee vrije rechtsaffers aangelegd voor verkeer van de A27 (noord) naar de A59 (west) en vanaf de A59 (oost) naar de A27 (noord). Daarnaast wordt in het knooppunt de wegconfiguratie aangepast voor een betere verkeersafwikkeling.

Bij het ontwerp van de verbindingsboog is met een mogelijke toekomstige uitbreiding van het knooppunt Hooipolder naar een volledig knooppunt rekening gehouden. De verbindingsboog bestaat uit twee rijstroken en een vluchtstrook. Met de realisatie van de nieuwe verbindingsweg kan de bestaande aansluiting Raamsdonksveer op de A59 (nr. 34 richting 's-Hertogenbosch) niet meer gehandhaafd blijven. De verbindingsboog doorkruist namelijk de huidige ligging van de toe- en afrit.

Voor de ontsluiting van Raamsdonksveer en Geertruidenberg wordt een nieuwe verbindingsweg richting de bestaande aansluiting Oosterhout (nr. 33) op de A59 gerealiseerd.

Onderdeel van het project zijn rivier verruimende maatregelen aan de zuidzijde van de nieuw te bouwen Merwedeburgen ten behoeve van de doorstroming tijdens hoogwater. De maatregelen worden uitgevoerd in het kader van het Deltaprogramma.

Bij de toepassing van spitsstroken is de verbreding minimaal. De spitsstrook wordt aangebracht op de vluchtstrook, waardoor de verbreding van asfaltoppervlak minimaal is. Bij een verbreding met extra rijstroken is de impact groter: hier neemt de breedte van de weg met taluds met enkele meters toe. Ook kunstwerken moeten hierdoor verbreed of vervangen worden. Hierdoor wordt op een aantal plekken bebouwing geraakt en worden beplantingen, tuinen en sportvelden aangetast. Bovendien komt door de verbreding de weg dichterbij bebouwing, waardoor het noodzakelijk is geluidswerende maatregelen en in sommige gevallen ruimtebeperkende maatregelen te treffen.

1.5 Dossier ruimtelijke kwaliteit

Rijkswaterstaat heeft, als uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, een maatschappelijke verantwoordelijkheid voor een zorgvuldige inpassing en ontwerpqualität van de infrastructuur die zij aanleggen en beheren. Immers, infrastructuur is een sturend element in veel ruimtelijke ontwikkelingen en is tevens, samen met de bijbehorende kunstwerken, een sterk beeldbepalend element in de omgeving.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is deze verantwoordelijkheid benoemd. Als concrete uitwerking van dit voornemen worden in projecten de Dossiers Ruimtelijke Kwaliteit en Vormgeving opgesteld.

Doel Dossier Ruimtelijke Kwaliteit en Vormgeving

Het is van belang om infrastructuur in samenhang met de omgeving te ontwerpen en aan te leggen. Het ontwikkelen van een ruimtelijke visie in samenspraak met omgevingspartijen helpt verschillende belangen in een juiste balans af te wegen. Dit heeft een positief effect op het draagvlak voor het project in de omgeving, waardoor het afbreukrisico en het risico op vertraging in een project wordt verkleind.

Het dossier Ruimtelijke kwaliteit en vormgeving (zie samenvatting in bijlage 1) legt de voortgang van de inzichten, afspraken en beslissingen rondom het (ruimtelijk) ontwerp vanaf een vroeg stadium op een gestructureerde wijze vast. Gevolg hiervan is dat in de uiteindelijke realisatiefase van het project tot een

samenhangende uitvraag aan de markt kan worden gekomen die recht doet aan eerder gemaakte afspraken met bestuurders en omgevingspartijen. Dit is conform de werkwijze Sneller en Beter die als doel heeft de ruimtelijke investeringen beter op elkaar af te stemmen.

Opzet Dossier Ruimtelijke Kwaliteit en Vormgeving

In de Handreiking ruimtelijke kwaliteit en vormgeving (WWA 1058, oktober 2009) staat beschreven aan welke vereisten de producten die onderdeel zijn van het Dossier Ruimtelijke Kwaliteit en vormgeving moeten voldoen. De handreiking is bedoeld voor opdrachtgever (RWS) en opdrachtnemer (marktpartij) om op eenduidige werkwijze ruimtelijke kwaliteit in planprocessen en projecten te borgen, zonder daarbij specifieke handelings- en ontwerpvrijheid per geval weg te nemen. Het dossier kent per projectfase verschillende producten en eisen aan het proces. In de planuitwerkingsfase (de fase waarin het (O)TB-MER wordt opgesteld) dient allereerst een inpassingsvisie te worden opgesteld door een gespecialiseerd (ruimtelijk) ontwerpbureau. De inpassingsvisie is voor dit project opgesteld voorafgaand aan deze projectfase. De visie bevat de randvoorwaarden waaraan de inpassing van het project zal moeten voldoen en fungeert als ontwerpkader voor de daaropvolgende (O)TB/MER fase. Daarnaast is dit landschapsplan opgesteld. Dit is een uitwerking van de inpassingsvisie. Het landschapsplan is een verdere uitwerking en detaillering van de inpassingsvisie. Hierin wordt ook ingezoomd op de mitigerende en compenserende maatregelen vanuit milieu.

De voorgeschiedenis van het dossier ruimtelijke kwaliteit

Voor het project A27 Houten-Hooipolder zijn verscheidene documenten opgesteld over de ruimtelijke kwaliteit en vormgeving. Deze vormen de basis van het voorliggende Landschapsplan en worden hieronder in chronologische volgorde kort beschreven.

Routeontwerp A27 (2008)

In een samenwerkingsverband tussen diverse ministeries, provincies en gemeenten is in 2008 een gezamenlijke visie opgesteld voor de A27 tussen Almere en Breda, getiteld 'Panoramaroute, de weg te gast in het landschap'. Doel van de Panoramaroute is om meer samenhang, continuïteit en identiteit aan de A27 mee te geven. In het document zijn de karakteristieke elementen van de weg en omgeving vertaald in een aantal bouwstenen. Het vormt een startdocument dat bij alle projecten op en aan de A27 gebruikt wordt als basis voor verdere uitwerking van het aspect Ruimtelijke Kwaliteit en Vormgeving.

Ruimtelijk ambitiedocument (2013)

Binnen het project A27 Houten – Hooipolder is in 2012 een Ruimtelijk ambitiedocument (bestaande uit een Ruimtelijke Verkenning en een Ruimtelijke Uitwerking) opgesteld door OKRA Landschapsarchitecten. Dit ambitiedocument is een projectspecifieke toespitsing van het Routeontwerp A27 op het traject Houten – Hooipolder.

Na voltooiing van het Ruimtelijk ambitiedocument door OKRA zijn er geactualiseerde Architectonische Specificaties voor het Routeontwerp A27 verschenen (d.d. december 2012). Hiermee is het Ambitiedocument Ruimtelijke Kwaliteit, versie 2 opgesteld. Dit nieuwe ambitiedocument bevat ook gedetailleerde technische specificaties die eerder nog niet opgenomen waren in het Ambitiedocument. Deze nieuwe versie vervangt het Routeontwerp, de bijbehorende Architectonische Specificaties en het OKRA Ruimtelijk ambitiedocument en is vastgesteld als het leidende document op 1 augustus 2013.

Oplegnotitie en definitieve Inpassingsvisie (2014)

De verkleining van het projectbudget, de veranderde omgeving en het gegroeide inzicht in de oplossingsrichtingen heeft geleid tot de constatering dat niet aan alle eisen en wensen uit het Ambitiedocument Ruimtelijke Kwaliteit versie 2 (en dus mogelijk uit het Routeontwerp) kan worden voldaan.

De projectorganisatie heeft een toetsing uitgevoerd naar de haalbaarheid van de eisen en wensen. Het toetskader dat gebruikt is bestaat uit drie afweegcriteria:

- technische haalbaarheid;
- financiële haalbaarheid;
- maatschappelijke haalbaarheid (omgeving).

De belangrijkste openstaande discussiepunten die uit de toetsing naar voren kwamen zijn: 1) zichtbaar maken Fort Altena, 2) toepassen obstakelvrije bermen, 3) vormgeving van de markante bruggen en 4) het eenduidig toepassen van geluidsbeperkende constructies.

Het resultaat van deze toetsing is vastgelegd in de "Oplegnotitie bij Ruimtelijk ambitiedocument" van 17 februari 2014. Voor deze openstaande discussiepunten is vervolgens naar een oplossingsrichting gezocht. Daarbij zijn gesprekken met omgevingspartijen gevoerd over de status van het dossier RK&V en zijn de voorgestelde oplossingsrichtingen doorgenomen. De correcties en aanvullingen die volgden uit de Oplegnotitie zijn, samen met de uitkomsten van de sessies met omgevingspartijen gevat in een definitieve Inpassingsvisie.

Aanvullende spelregels

Het voorliggende Landschapsplan is gebaseerd op de definitieve Inpassingsvisie. De spelregels uit deze visie zijn meegenomen in het ontwerp. Om ook in dit landschapsplan de versoering tot op maatregelniveau door te voeren en te laten passen bij de ontwikkeling

van nu wordt in hoofdstuk 3 de visie uit de definitieve inpassingsvisie aangescherpt. Verder zijn een aantal aanvullende spelregels opgesteld i.o.m. het Q-team A27 HH (zie 1.7).

In de inpassingsvisie wordt ingezet op de beleefbaarheid van het landschap. Met name bij de benoemde panorama's moet er daarom gestreefd worden naar een zo open mogelijk karakter. Daarnaast dient er waar mogelijk en gewenst gestreefd te worden naar een obstakelvrije zijberm, mits dit de relatie met het omliggende landschap versterkt. Door de versoering en ruimtelijke beperkingen is het niet mogelijk om overal obstakelvrije bermen toe te passen. Bij spitsstroken wordt dusdanig veel wegmeubilair toegepast, dat er telkens onderbrekingen zullen zijn en een obstakelvrije berm niet meer met overtuiging kan worden toegepast. Op andere plekken leidt een breder wegprofiel tot aantasting van panden. Er is daarom gekeken op welke locaties het wel mogelijk is om over een langere lengte met overtuiging een obstakelvrije berm te maken zonder panden te raken. Hier wordt ook ingezet op het toepassen van breed wegmeubilair, zodat geen onderbrekingen met geleiderail van de open berm nodig zijn.

Er wordt tevens ingezet op een zo eenduidig mogelijk beeld van geluidswerende voorzieningen in de vorm van modulaire geluidschermen en geluidswallen (al dan niet in combinatie met een scherm). In dit landschapsplan is daarom de spelregel opgenomen dat wanneer een bestaand scherm moet worden verhoogd of aangepast, hier een nieuw scherm zal komen.

De vormgeving van weg met wegmeubilair is gericht op continuïteit en eenduidigheid. Verder is/zal in het EPvE nader aandacht worden besteed aan de vormgeving en toepassing van de verschillende snelwegelementen.

Nadat besloten is om de Hagesteinsebrug, de Merwedeburg en de Keizersveerbrug te vervangen door nieuwbouw is speciale aandacht gegeven aan de ruimtelijke kwaliteit van de bruggen maar vooral ook aan de ruimtelijke kwaliteit van de locaties van deze bruggen. De betekenis van deze passages is ook in het licht van de Panoramaroute van groot belang.

1.6 Doel van landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen

Het landschapsplan heeft als doel de ruimtelijke kwaliteit en vormgeving van de weg en de directe omgeving te borgen. Het motiveert de inpassende, mitigerende en compenserende maatregelen, het legt het voorgenomen ruimtebeslag vast en het is input voor de kostenraming. De weg is onderdeel van de omgeving; 'de weg te gast' vormt zelfs het credo bij het vormgeven van de panoramaroute. Het creëren van samenhang tussen de verschillende landschappen en het ontwerp van de snelweg moeten ervoor zorgen dat de weg niet een op zichzelf staand object wordt dat het landschap doorsnijdt, maar dat weg zo goed mogelijk opgaat in de omgeving.

Het voorliggende landschapsplan vertaalt de eerder opgestelde uitgangspunten uit het routeontwerp en inpassingsvisie naar concrete inrichtingsmaatregelen en het daarbij behorende ruimtebeslag van het ontwerp. Dit document geeft inzicht in de ruimtelijke condities en belevingswaarde van de verschillende gebieden/landschappen en de maatregelen die nodig zijn op het gebied van inpassing en vormgeving. Het landschapsplan schetst een integraal beeld van waarin mitigerende en compenserende maatregelen vanuit de verschillende effectstudies (Landschap, Cultuurhistorie, Natuur, Water, Geluid en Menselijke aspecten) zijn samengebracht. Dit plan vormt tevens de basis voor het (door de markt) op te stellen inrichtingsplan in de realisatiefase.

Daarnaast is/ wordt er een esthetisch programma van eisen (EPvE) opgesteld. Het EPvE is op aspecten een verdere toespitsing van de Inpassingsvisie, het opgestelde TB en het landschapsplan. Het EPvE geeft de ruimtelijke kwaliteit verder vorm en heeft betrekking op de vormgevingsaspecten van bijvoorbeeld kunstwerken, bruggen, geluidschermen, wegmeubilair en onderdoorgangen. Het Landschapsplan vormt samen met het EPvE en andere documenten het kader voor het verdere ontwerp- en realisatieproces.

Het landschapsplan is onderdeel van het TB en het Dossier Ruimtelijke kwaliteit en gaat samen met het EPvE als contractstuk naar de aannemer. Samen met andere documenten vormen ze de basis voor het (door de markt) op te stellen inrichtingsplan met het daarbij behorende beheerplan in de realisatiefase.

Om de aansluiting van het landschapsplan op het EPvE en de interactie tussen de beide producten goed te laten verlopen heeft in een vroeg stadium en gedurende het proces van het opstellen van het landschapsplan en het EPvE periodiek overleg tussen de opstellers

plaatsgevonden. Dit zorgt ervoor dat belangrijke zaken op een eenduidige manier worden geborgd, en voorkomt tegenstrijdigheden tussen de stukken. Er is gedurende het TB proces een EPvE opgesteld. Na het TB besluit zal het EPvE worden afgerond tot een definitief EPvE.

1.7 Proces

Het ontwikkelen van het landschapsplan is, zoals in een ontwerpproces gebruikelijk, een iteratief proces.

Analyse van de landschappelijke opgave

Om te komen tot een ruimtelijke visie en een eenduidig ontwerp is het nodig een analyse te maken. De analyse spitst zich toe op: het ruimtelijk beleid, de huidige ruimtelijke situatie, de kwaliteiten en non-kwaliteiten van de omliggende landschappen en de ruimtelijke impact van de ingreep zelf.

Verzamelen compensatieopgave en wensen/eisen vanuit omgeving

Vervolgens wordt de compensatieopgave bepaald. Het landschapsplan schetst een integraal beeld van de opgave. Daarbij wordt de compensatieopgave vanuit verschillende disciplines samengebracht. Het gaat dan om: Cultuurhistorie, Sociale aspecten, Natuur, Geluid, Water en wensen en eisen vanuit participatie.

Doorontwikkelen visie

De basis voor inpassing van de A27 is gelegd in het Ruimtelijk Ambitiedocument (OKRA, 2013) en de inpassingsvisie verbreding A27 Houten-Hooipolder (OKRA, 2014). Inmiddels zijn de omstandigheden voor dit project veranderd. Daardoor is het niet mogelijk deze visie volledig uit voeren. De visie wordt daarom aangevuld met spelregels in de geest van de inpassingsvisie. Deze zijn in overleg met RWS en het Q-team A27 HH ontwikkeld met als doel eenheid in inpassing en vormgeving te brengen. In dit landschapsplan worden daarom aanvullende spelregels gegeven voor inpassing die gezamenlijk met RWS, Q-team A27 HH en de opstellers van het EPvE zijn ontwikkeld. Zie ook bijlage 1.

Optimaliseren van ruimtelijke kwaliteit van de ontwerpen (weg en kunstwerken)

De basis van het ontwerp wordt gevormd door het wegontwerp. Hierin wordt de opgave vertaald naar een technisch ontwerp op basis van de nu geldende normen van de weg en wegbermen. Dit ontwerp wordt met input van de verschillende disciplines: natuur, water, geluid, sociale aspecten en landschap geoptimaliseerd tot een integraal ontwerp met maatregelen voor compensatie, mitigatie en inpassing.

Van concept naar definitief landschapsplan met tussentijdse interactie met omgeving en deskundigen

Op basis van de eerste onderzoeken is een concept landschapsplan voor het OTB opgesteld. Maatregelen uit het landschapsplan zijn besproken met de omgeving tijdens verschillende werksessies. Daarnaast zijn ook twee ateliers georganiseerd specifiek voor het landschapsplan, waarbij deskundigen van de betrokken gemeentes, NHW en waterschappen hebben kunnen reageren op de voorliggende plannen. Input uit deze bijeenkomsten is vervolgens verwerkt in het definitieve landschapsplan bij het OTB. Het OTB (met het landschapsplan) heeft de formele procedure doorlopen met ter inzagetermijnen, inloopavonden en de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Bovendien is door RWS contact geweest met particuliere eigenaren in het kader van het verwervingsproces. Nadat besloten is tot het vervangen van de drie bruggen bij grote rivierkruisingen zijn spreekuren georganiseerd op bestuurlijk en ambtelijkniveau (gemeenten, provincie en bijvoorbeeld waterschappen). Deze informatie is input geweest bij het opstellen van dit TB en het bijbehorende Landschapsplan.

Parallel aan het opstellen van het EPvE voor het project is tevens een deel-EPvE opgesteld specifiek voor de bruggen ten behoeve van het planproces. Deze zal later geïntegreerd worden met het oorspronkelijke EPvE en geactualiseerd worden tot een definitieve versie.

Rol van het Q-team

Gedurende het werkproces van dit landschapsplan is er op een aantal momenten overleg geweest met het Q-team (kwaliteitsteam). Dit is een team van experts, zowel van RWS en externen als vertegenwoordiging vanuit de regio (Provincie, gemeenten en Waterschappen), dat het proces van de totstandkoming van het (O)TB en de (ontwerp)keuzes die hierbij worden gemaakt volgt en gevraagd en ongevraagd advies kan uitbrengen. De bijeenkomsten met het Q-team hebben bijgedragen aan de inhoud en kwaliteit van dit plan.

HOOFD STUK 2

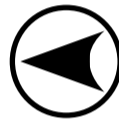
BELEID

Waar eerder nationaal landschapsbeleid bestond (Nationale Landschappen) is dit nu op provinciaal niveau verankerd in structuurvisies of ruimtelijke visies. Uitzondering zijn de Unesco werelderfgoed gebieden zoals de Stelling van Amsterdam of de Beemster. Delen hiervan zijn beschermd via de Monumentenwet 1988 (in juli 2016 opgegaan in de Erfgoedwet). Ook is er het Europese landschapsverdrag (Florence 2000). Het doel van dit verdrag is het bevorderen van de bescherming, het beheer en de inrichting van de landschappen en de Europese samenwerking op dit gebied. De Europese landen hebben zich hiermee onder meer verplicht landschappen te erkennen als uitdrukking van de diversiteit van hun gezamenlijk cultureel en natuurlijk erfgoed, en een beleid te hebben gericht op de bescherming en het beheer van het Landschap. Daarnaast neemt wetgeving als Natura 2000 en de NNN de wettelijke bescherming voor grote delen van de voormalige Nationale Landschappen over.

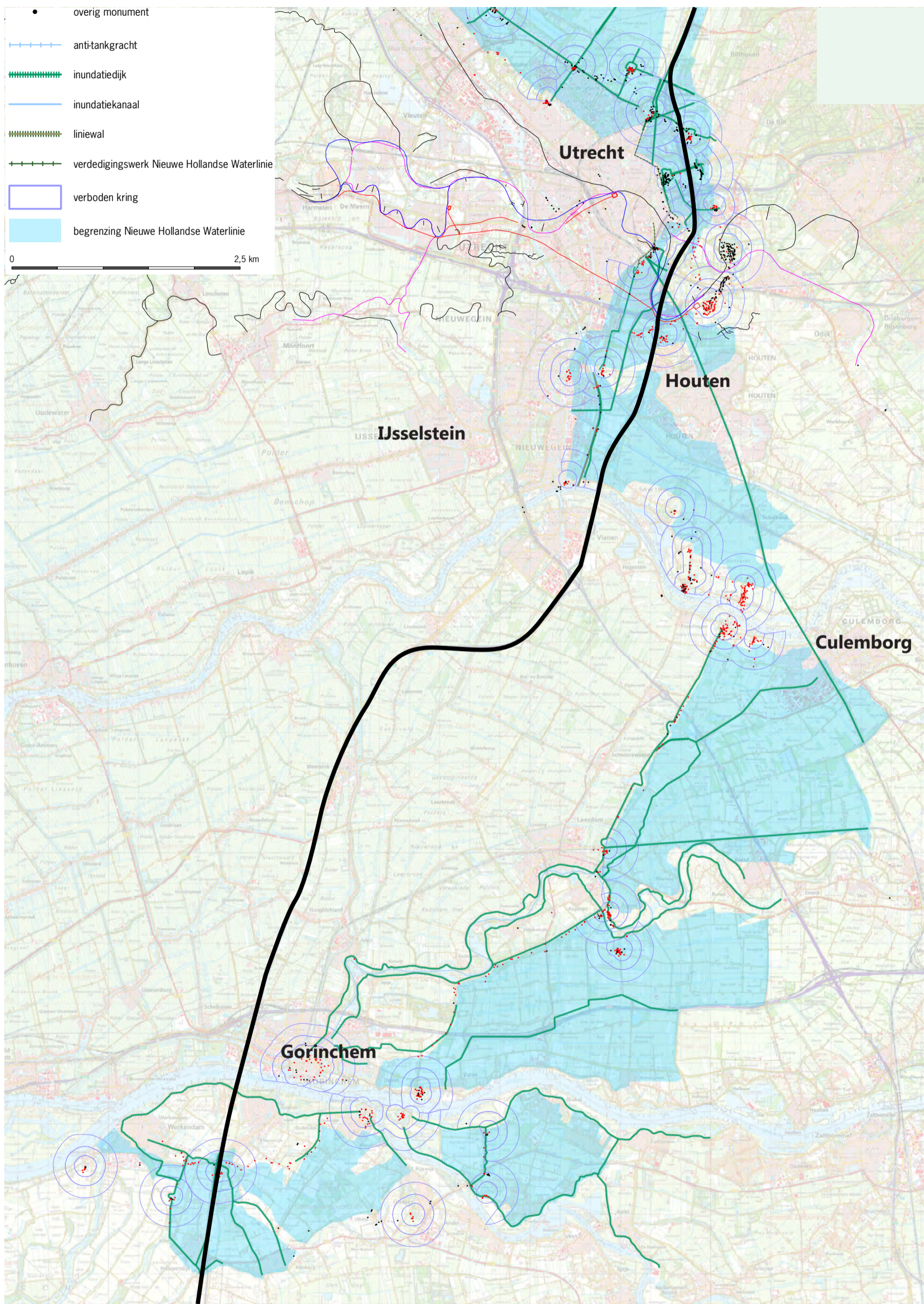
Bovendien voorziet de Wet Natuurbescherming in kwantitatief beleid ten aanzien van hoeveelheden en oppervlaktes bos/ bomen in combinatie met de Algemene Plaatselijke Verordeningen (APV) in de bebouwde kom.

Op provinciaal niveau is ruimtelijke kwaliteit verankerd in structuurvisies of ruimtelijke visies. Gelijktijdig met en op basis van de opstelling van een landschapsplan voor de verbreding van de A27 Houten- Hooipolder is/ wordt een Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) opgesteld, waarin ingegaan wordt op de eisen die gesteld worden aan de vormgeving van bouwwerken en kunstwerken. Hier ligt een relatie met Welstand.

Voor cultuurhistorie is bescherming van historisch (steden) bouwkundige waarden en stads- en dorpsgezichten geregeld in de Erfgoedwet. Historisch geografische waarden worden niet beschermd middels wetten of verdragen. Wel zijn deze waarden veelal opgenomen in provinciale cultuurhistorische waardenkaarten.







Figuur 3 Kaart Nieuwe Hollandse Waterlinie

2.1 Nationaal beleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn 13 nationale belangen benoemd; hiervoor is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Voor het aspect landschap is Nationaal Belang 10 relevant. Het betreft ruimte voor behoud en versterking van (inter-)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten (waaronder cultureel en natuurlijk UNESCO-werelderfgoed).

Op basis van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten heeft het Rijk in het verleden een selectie gemaakt van twintig 'Nationale landschappen'. Deze landschappen weerspiegelen samen de diversiteit en ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Het Rijk laat het beleid ten aanzien van landschap op land over aan provincies en wil provincies meer ruimte geven bij de afweging tussen verstedelijking en landschap, om zo meer ruimte te laten voor regionaal maatwerk.

Visie erfgoed en ruimte

Deze beleidsvisie is complementair aan en consistent met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. In de VER stelt het Rijk duidelijke prioriteiten ten aanzien van het cultuurhistorisch erfgoed. Het Rijk geeft aan welke cultuurhistorische gebieden en opgaven van (inter-)nationaal belang worden geacht. Voor de komende vijf jaren heeft het Rijk de volgende prioriteiten voor het gebiedsgerichte erfgoedbeleid aangewezen:

- Werelderfgoed: samenhang borgen, uitstraling vergroten;
- Eigenheid en veiligheid: zee, kust en rivieren;
- Herbestemming als (stedelijke) gebiedsopgave: focus op groei en krimp;
- Levend landschap: synergie tussen erfgoed, economie, ecologie;
- Wederopbouw: tonen van een tijdperk.

Erfgoedwet

De Monumentenwet 1988 regelt de wettelijke bescherming van onroerende rijksmonumenten en door het Rijk aangewezen stads- en dorpsgezichten. De Monumentenwet heeft niet alleen betrekking op gebouwen en objecten, maar ook op stad- en dorpsgezichten en archeologische monumenten op land en onder water. De Monumentenwet is per 1 juli 2016 grotendeels vervallen en een belangrijk deel van de onderwerpen is overgegaan naar de Erfgoedwet. De Erfgoedwet beoogt harmonisering van het eerst nog sectoraal versnipperde erfgoedbeleid. In de Erfgoedwet worden diverse losse erfgoedregelingen, waaronder de Monumentenwet, gebundeld. De Erfgoedwet sorteert voor de Omgevingswet: onderdelen van de wettelijke bescherming van erfgoed "verhuizen" naar de Omgevingswet: de bescherming van gebouwde en

archeologische rijksmonumenten, de bescherming van beschermde stads- en dorpsgezichten. De aanwijzing van rijksmonumenten en beschermde stads- en dorpsgezichten is onderdeel van de Erfgoedwet, de uitgangspunten en criteria hiervoor zijn niet veranderd. De Erfgoedwet is in januari 2016 in werking getreden. De Erfgoedwet heeft geen wezenlijke consequenties. Aanduiding, bescherming en toetsing van Rijksmonumentale waarden verandert niet.

Wet op de Archeologische Monumentenzorg

In 1992 hebben de Europese ministers van Cultuur het **Verdrag van Malta** (Valletta) ondertekend. Het verdrag heeft tot doel het archeologisch erfgoed te beschermen als bron van het Europees gemeenschappelijk geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie.

De bescherming van archeologische waarden vindt in Nederland zijn wettelijke grondslag in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (2007). Deze wet omvat de implementatie in de Nederlandse wetgeving van het Verdrag van Valletta. Uitgangspunt is dat er wordt gestreefd naar het behoud van archeologische waarden op de oorspronkelijke plaats (in situ), dat wil zeggen in de bodem. Als behoud niet mogelijk is, moet er voor worden gezorgd dat de informatie die in de bodem zit niet verloren gaat. Dit houdt in dat er een onderzoeksverplichting geldt, die kan leiden tot een volledige, wetenschappelijke opgraving van de aanwezige resten. Omdat behoud op de oorspronkelijke plaats de voorkeur heeft, moet het archeologische belang al vanaf het begin volwaardig in planologische besluitvormingsprocessen worden meegewogen door het te betrekken bij de planvorming.

Nota Belvédère en de Nieuwe Hollandse Waterlinie

In 1999 werd in de nota Belvédère het nationale beleid voor de bescherming van het cultureel erfgoed vastgelegd met als uitgangspunt: 'Behoud door ontwikkeling'. Het programma heeft de inzet van cultuurhistorie bij ruimtelijke transformaties gestimuleerd. De cultuurhistorie in de leefomgeving - van een gebouw, een structuur of een gebied - kan immers vaak kwaliteit en betekenis toevoegen aan ruimtelijke ontwikkelingen. Het programma Belvédère is gestart in 1999 en officieel in 2009 beëindigd, maar het gedachtegoed is opgepakt, verspreid, vervat in nieuw beleid en steeds meer de hedendaagse praktijk.

De Nieuwe Hollandse Waterlinie is als enig nationaal project opgenomen in de nota Belvédère. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is een verdedigingslinie van 85 kilometer lang met forten, vestingwerken, dijken, kaden en sluizen. De linie dateert uit 1815 en werd vroeger gebruikt als ingenieus verdedigingssysteem. Het gebruik van water voor de verdediging van het land, de waterwerken die daarvoor nodig waren en de gaafheid van forten en andere verdedigingswerken maken het

gebied erg bijzonder. De visie voor de ontwikkeling van de waterlinie werd neergelegd in Panorama Krayenhoff. Het schetst in grote lijnen hoe de waterlinie in een tijdsbestek van 15-20 jaar ontwikkeld gaat worden van een in onbruik geraakte militaire verdedigingslinie tot een samenhangend geheel van militair-historische objecten met eigentijdse functies die bescherming en onderhoud garanderen. Deze visie wordt het Linieperspectief genoemd. Het Linieperspectief biedt de aanknopingspunten om tijdens de uitwerking en uitvoering te blijven handelen in de geest van de totale structuur, zoals die in de 19 de eeuw door Cornelis Krayenhoff werd ontworpen.

Er zijn drie hoofddoelstellingen geformuleerd:

1. Fysiek herstel van de linie (restauratie, zichtbaar maken).
2. De linie in hoofden en harten krijgen.
3. Duurzame exploitatie. Het Nationaal Project is een samenwerkingsverband van (destijds) vijf ministeries en de vijf provincies waarover de waterlinie zich uitstrekt (Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht, Gelderland en Noord-Brabant). Het Linieperspectief is uitgewerkt in uitvoeringsprogramma's. Deze geven concreet aan wat er uitgevoerd moet worden aan maatregelen voor restauratie, veiligstelling, ontwikkeling en beheer van de meer dan 1000 bouwwerken (forten, batterijen, kazematten, sluizen) en de voormalige inundatiegebieden en schootsvelden. Daarnaast gaat het om projecten van communicatie en marketing, beheer en onderhoud, en exploitatie op zodanige wijze dat de linie in stand gehouden en goed beheerd wordt.

Barro

Het besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken.

In het Barro is in artikel 2.13.2 lid 1 onderdeel a de Nieuwe Hollandse Waterlinie aangeduid als erfgoed van uitzonderlijke waarde. Artikel 2.13.4 stelt dat bij provinciale verordening de kernkwaliteiten van erfgoed van uitzonderlijke waarde worden uitgewerkt en geobjectiveerd en dat bij provinciale verordening regels worden gesteld die borgen dat ruimtelijke plannen/besluiten geen activiteiten mogelijk maken die de kernkwaliteiten aantasten.

Bijlage 8 bij het Barro geeft voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie de volgende kernkwaliteiten:

1. Het unieke, in samenhang met het landschap ontworpen negentiende en twintigste-eeuwse hydrologische en militairverdedigingssysteem, bestaande uit:
 - inundatiegebieden;
 - zone met verdedigingswerken als forten, batterijen, lunetten betonnen mitrailleurkazematten en

groepsschuilplaatsen in hun samenhang met de omgeving;

- voormalige schootsvelden (visueel open) en verboden kringen (merendeels onbebouwd gebied) rondom de forten;
 - waterwerken als waterlichamen, sluizen, inlaten, duikers, en dijken functionerend in samenhang met verdedigingswerken en inundatiegebieden;
 - overige elementen als beschutte wegen, (resten van) loopgraven en tankgrachten;
 - de landschappelijke inpassing en camouflage van de voormalige militaire objecten;
 - de historische vestingstructuur van de vestingsteden Muiden, Weesp, Naarden, Nieuwersluis, Gorinchem en Woudrichem;
2. Grote openheid;
 3. Groen en overwegend rustig karakter.

UNESCO

De Nieuwe Hollandse Waterlinie is geselecteerd om in 2019 mogelijk te worden toegevoegd aan de Werelderfgoedlijst van UNESCO. Het ministerie van OCW heeft dit besluit bekend gemaakt. Dit grootste Rijksmonument van Nederland wordt voorgedragen als een uitbreiding van de Stelling van Amsterdam (Werelderfgoed sinds 1996).

2.2 Provinciaal beleid

Provincie Utrecht

In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en Verordening 2013 (die in 2016 herijkt zijn) geeft de provincie aan dat elk Utrechts landschap zijn eigen kernkwaliteiten heeft die mede richting geven aan de daarin gelegen en omliggende functies en hun ontwikkelingsmogelijkheden. De kernkwaliteiten van de verschillende landschappen worden beschermd en elke ontwikkeling in het landelijk gebied moet dan ook aansluiting vinden bij deze kernkwaliteiten.

De A27 loopt in de provincie Utrecht door het deelgebied Schalkwijk, dat onderdeel is van het Rivierengebied (grotendeels onderdeel van het Nationaal Landschap Rivierengebied).

Een uitgebreidere beschrijving en handvatten voor het omgaan met de kernkwaliteiten van het deelgebied Schalkwijk is opgenomen in Gebiedskatern Rivierengebied van de Kwaliteitsgids voor de Utrechtse Landschappen.

Cultuurhistorisch beleid

Kernkwaliteiten van het landschap zijn o.a. de cultuurhistorische kwaliteiten. De provincie wil de cultuurhistorische kwaliteiten van vooral landgoederen en buitenplaatsen, het militaire erfgoed en het agrarisch cultuurlandschap behouden, versterken en beleefbaar maken. Behouden en versterken van de kwaliteiten van de cultuurhistorische structuur is als provinciaal

belang in de Structuurvisie opgenomen. Basis voor uitvoering van en toetsing aan het provinciaal beleid is de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS). Binnen de CHS zijn vier prioritaire thema's geselecteerd: Historische buitenplaatszone, Militair erfgoed, Agrarisch cultuurlandschap en Archeologie.

De te behouden en te versterken waarden binnen deze vier thema's zijn geïnventariseerd en opgenomen in vier themakaarten in de Cultuurhistorische Atlas. In de provinciale verordening zijn onder artikel 2.10 voorwaarden opgenomen voor ontwikkelingen binnen de beschermde cultuurhistorische waarden. Behoud en versterking staan centraal. Daarbij wordt wel ruimte geboden voor behoud door ontwikkeling, mits het bijdraagt aan herstel en versterking van waarden.

Per thema zijn in de verordening de belangrijkste cultuurhistorische waarden benoemd voor historische buitenplaatszone, militair erfgoed zoals inundatiegebieden en verdedigingswerken, en agrarisch cultuurlandschap.

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) van de provincie Utrecht is de Nieuwe Hollandse Waterline opgenomen in het aspect Militair Erfgoed binnen de Cultuurhistorische Hoofdstructuur. Artikel 2.10 lid 2 stelt dat Een ruimtelijk plan kan bestemmingen en regels bevatten die ruimtelijke ontwikkelingen toestaan, mits is voldaan aan de volgende voorwaarden:

b. Militair erfgoed: de cultuurhistorische waarde van het militaire erfgoed wordt behouden en versterkt.

De PRV stelt verder dat bij ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van de linies het behouden en versterken van de openheid van de voormalige inundatiegebieden en van de samenhang tussen de elementen van de linie van groot belang is. De cultuurhistorische waarde van de linies ligt met name in:

- de hoofdweerstandslinje inclusief de daarbij behorende elementen en, indien aanwezig, voorposten, stoplijn;
- de inundatiegebieden en bijbehorende elementen;
- de accessen en verdedigingswerken.

Provincie Zuid-Holland

De provincie stelt zich tot doel cultuurhistorie te behouden of in te passen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Om dit mogelijk te maken heeft de provincie zogenoemde Regioprofielen Cultuurhistorie opgesteld. Deze zijn opgenomen in de Beleidsvisie Cultureel Erfgoed 2013 - 2016 van de provincie Zuid-Holland, maar deze is eind 2016 afgelopen. De provincie Zuid-Holland actualiseert in 2018 haar Visie Ruimte en Mobiliteit en Verordening Ruimte uit 2014 en heeft in 2017 haar Beleidsvisie Cultureel Erfgoed herijkt.

Het cultuurhistorisch beleid is niet veranderd en is in de nieuwe beleidsnota's 2017 - 2020 opgenomen. Hierin staan 7 erfgoedlijnen centraal. Een erfgoedlijn is een geografische structuur (kust, trekvaart, oude duinenrij, eiland, enzovoort) die meerdere monumentale stippen

met 1 gemeenschappelijk historisch verhaal verbindt tot 1 streep of lijn op de kaart. Erfgoedlijnen zijn samenstellingen van erfgoed, landschap en water, die kwaliteit verschaffen aan de ruimte en beschikken over groot recreatief en toeristisch potentieel.

De A27 loopt door de Erfgoedlijn Oude Hollandse Waterlinie.

Cultuurhistorisch beleid

Het cultureel erfgoed van Zuid-Holland is een belangrijke drager van ruimtelijke kwaliteit. Zeker in combinatie met groen en water verhoogt het erfgoed de variëteit en daarmee de aantrekkelijkheid van stad en landschap. Deze toegevoegde waarde van erfgoed bevordert de provincie op diverse manieren:

- Behoud en versterking van cultuurhistorisch waardevolle structuren en ensembles die van bijzonder provinciaal belang zijn, via bescherming én passende ruimtelijke ontwikkeling;
- Cultureel erfgoed vormt een integraal onderdeel van het provinciaal ruimtelijk kwaliteitsbeleid via de kwaliteitskaart en de gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit.

De cultuurhistorische en archeologische waarden zijn gebundeld in de cultuurhistorische hoofdstructuur (CHS), die de basis vormt voor het provinciaal erfgoedbeleid. Het beschermende ruimtelijk beleid richt zich vooral op een selectie van de CHS:

- Cultuurhistorische kroonjuwelen (unieke, zeer karakteristieke en gave erfgoedensembles in Zuid-Holland);
- Molen- en landgoedbiotopen;
- Werelderfgoed (bestaand en potentieel);
- Archeologie.

De provinciale cultuurhistorische waarden zijn geïnventariseerd en opgenomen op de provinciale cultuurhistorische waardenkaart.

Erfgoedlijnen

Naast bescherming en versterking van erfgoed stimuleert de provincie ook de beleving en benutting ervan. Dit is gericht op zeven erfgoedlijnen, een beleidscategorie gericht op beleving en benutting, waar geen afzonderlijk beschermingsregime aan is verbonden. Erfgoedlijnen zijn kenmerkende ensembles van erfgoed, landschap en water die beschikken over een groot recreatief-toeristisch potentieel. De A27 ligt binnen Erfgoedlijn Oude Hollandse Waterlinie. Het ruimtelijk beleid voor de erfgoedlijnen richt zich op de continuïteit van hun karakter, door behoud en versterking van de structuur, gecombineerd met het stimuleren van eigentijdse bestemmingen van dit erfgoed.

Provincie Noord-Brabant

De provincie Noord-Brabant heeft geen aparte ruimtelijke visie op het landschap ontwikkeld, maar geeft haar visie op het landschap vorm in de 'uitwerking

gebiedspaspoorten'. Deze zijn in januari 2011 vastgesteld. Hierin beschrijft de provincie welke landschapskenmerken zij op regionaal niveau van belang vindt en hoe deze kunnen worden versterkt. De A27 loopt door het gebied "Land van Heusden en Altena". De provincie Noord-Brabant heeft in 2016 en 2017 haar provinciale Structuurvisie ruimte en Verordening ruimte herijkt. Het cultuurhistorisch beleid is niet veranderd. De Cultuurhistorische waardenkaart (CHW) is geactualiseerd. De provinciale cultuurhistorische belangen (vlakken en complexen) zijn grotendeels hetzelfde gebleven. Voor het Land van Heusden en Altena is de ambitie opgenomen om de cultuurhistorische waarden in hun samenhang verder te ontwikkelen, beschermen en toeristisch-recreatief te ontsluiten. Dit geldt in het bijzonder voor het cultuurhistorisch landschap: "Nieuwe Hollandse Waterlinie", mede in relatie tot het routeontwerp A27.

Cultuurhistorisch beleid

De provincie Noord-Brabant erkent cultuurhistorie als belangrijke kernkwaliteit van landschappen. Daarnaast kent Noord-Brabant gebieden met een concentratie van cultuurhistorische waarden, de zogenaamde cultuurhistorische landschappen. Deze cultuurhistorische landschappen zijn representatief voor de diverse agrarische cultuurlandschappen van zand, klei en verdwenen veen, maar ook voor landschappen gevormd door waterberging en defensie, zoals overlaten en waterlinies. Om de samenhang te benadrukken is het belangrijk deze landschappen verder te ontwikkelen, gericht op het behoud en waar nodig verbetering van de leesbaarheid (belevingswaarde) van het landschap.

Om de cultuurhistorische waarden te beschermen heeft de provincie regels opgenomen in de Provinciale Verordening Ruimte (PVR). Hierbij is onderscheid gemaakt in drie categorieën: cultuurhistorische vlakken (artikel 22), Nieuwe Hollandse Waterlinie (artikel 23) en complexen van cultuurhistorisch belang (artikel 24). Beleid is gericht op behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van cultuurhistorische waarden.

De te beschermen vlakken en complexen zijn aangeduid op de provinciale Cultuurhistorische waardenkaart (2010). Op een eerdere versie van de cultuurhistorische waardenkaart (2006) is een breder spectrum van cultuurhistorische waarden opgenomen.

2.3 Gemeentelijk beleid

Diverse gemeenten hebben beleid ontwikkeld op het gebied van erfgoed. Dit wordt hieronder per gemeente beschreven, van noord naar zuid.

Gemeente Houten

De gemeente Houten heeft als centrale doelstelling van het monumentenbeleid de instandhouding van historisch waardevolle objecten (in hun omgeving), complexen, openbare ruimte, stedenbouwkundige en landschappelijke structuren en van het archeologisch bodemarchief.

De gemeente besteedt in de structuurvisie voor het Eiland van Schalkwijk (vastgesteld op 22 december 2011) specifieke aandacht aan de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

De westzijde van het Eiland van Schalkwijk behoort tot het Nationale Landschap de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De ambitie is om het landschap en de verdedigingswerken in de enveloppe Linieland beleefbaar en recreatief aantrekkelijk te maken en de ecologische waarden te behouden en te versterken.

Op het Eiland van Schalkwijk bevindt een uniek ensemble van fort Honswijk en andere verdedigingswerken, inundatievelden, schootsvelden en kazematten. Dit wordt – in het kader van het project Linieland - versterkt en als totaal verdedigingssysteem zichtbaar gemaakt. Een ander belangrijk structurerend element is de hoofdverdedigingslijn die loopt van fort Honswijk over de Lekdijk voorbij de westelijke grens van de gemeente Houten met Nieuwegein. Het museale linielandschap en de forten en werken op het Eiland worden zo ontwikkeld tot het recreatieve hoogtepunt van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

De Nieuwe Hollandse Waterlinie heeft een bovenregionale aantrekkingskracht op bezoekers. Er wordt geïnvesteerd in verbindingen met de omgeving, zoals het Randstedelijk transferium met een recreatieve functie en de verkoop van streekproducten. Via wandelpaden (bijvoorbeeld inundatiepad), fietspaden en kanoroutes is de linie toegankelijk voor bezoekers.

Houten heeft ter uitvoering van het erfgoed beleid o.a. een monumentenverordening en een lijst gemeentelijke monumenten opgesteld.

Gemeente Nieuwegein

In de Structuurvisie Nieuwegein Verbindt 2030 geeft de gemeente Nieuwegein aan hoe ze inspeelt op ruimtelijke ontwikkelingen die op de stad afkomen. In 4 ontwikkelthema's worden de integrale en stadsbrede opgaven voor Nieuwegein

beschreven waarbij een deel van de A27 onderdeel is van de A12 zone. Hierbij is doorstroming, werkgebieden aan de A27 en landschapsversterking belangrijk. Het voor langzaamverkeer ontsluiten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie wordt ingezet als kwaliteitsverbetering.

Nieuwegein heeft een uitgebreide cultuurhistorische erfgoedkaart (Raap-rapport 2538), waarop voor diverse thema's de gemeentelijke cultuurhistorische waarden zijn vastgelegd.

Gemeente Vianen

De gemeente Vianen heeft op 11 maart 2014 de Landschapsvisie "Oog voor het platteland" vastgesteld. Hierin stelt de gemeente dat Bovenlokale weginfrastructuur (A2 en A27) niet benadrukt moet worden door begeleidende beplanting, maar dat het landschap in staat gesteld moet worden van zich te laten spreken. Ook zet de visie in op het zichtbaar en beleefbaar maken van de elementen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Vianen heeft haar beleid ten aanzien van cultuurhistorische waarden vastgelegd in een erfgoednota.

Gemeente Zederik en Giessenlanden

De gemeenten Giessenlanden, Leerdam en Zederik hebben gezamenlijk een landschapsplan opgesteld, het Integraal landschapskader "Landschap in Beeld Giessen, Linge, Zouwe" (ILK). Het plan scheidt kaders voor nieuwe ontwikkelingen en biedt kansen om de landschappelijke kwaliteiten van het gebied te versterken. Dit plan stelt dat de A27 een doorsnijding van de Verkaveling vormt. De visie is gericht op behoud van de grote open ruimte in oost-west richting en behoud van de open ruimten van de oorspronkelijke polders, dus niet op het accentueren van de weg als lijn. Juist aan beide zijden van de snelweg zouden de op enige afstand gelegen restanten van kavelgrensbepantingen weer hersteld kunnen worden tot grotere lijnen. Hierdoor wordt de snelweg vanuit het gebied beter ingepast en beleeft de automobilist dit landschap beter.

Ten noorden van Meerkerk ligt de weg op een dijklichaam, ze vormt daardoor een ruimtelijke barrière. Alleen hoge beplantingen en kerktorens steken boven de weg uit. Streven van de visie is de weg zelf zo min mogelijk te accentueren, maar juist de lijnen in het landschap. Bij de toekomstige verbreding van de A27 dienen eventuele geluidweringen rekening te houden met deze visie. Ze dienen dus zo min mogelijk op te vallen en het uitzicht op de omgeving niet te belemmeren. Er dient terughoudend te worden omgegaan met grote reclameborden. Zij zijn vaak storend in het open landschap.

In het landschapsplan zijn ook de gemeentelijke cultuurhistorische waarden opgenomen. Daarnaast hebben Zederik en Giessenlanden gemeentelijke monumentenlijsten.

Gemeente Gorinchem

Ook de gemeente Gorinchem heeft haar ruimtelijk beleid afgestemd op de doelen zoals die gesteld zijn voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Gemeente Werkendam

Het Landschapsbeleidsplan Land van Heusden en Altena van januari 2008 is mede opgesteld in opdracht van de gemeente Werkendam. Het plan gaat in op de ambities voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie voor het Land van Heusden en Altena.

Om de contrastkwaliteit in het typische Linieprofiel verder te versterken wordt een landschappelijke verdichting ten noorden en westen van de hoofdverdedigingslijn voorgesteld. Binnen de doelstellingen van het Linieperspectief kunnen gespreide woonvormen daaraan bijdragen, mits de landschapskwaliteiten worden gerespecteerd en actief verder uitgebouwd en mits de kringen rondom de forten gevrijwaard blijven. Voor het voormalige inundatiegebied wordt behoud en versterking van de openheid nagestreefd. Op basis van actuele waarde, toegankelijkheid, positie in het ontwikkelingsbeeld, beheersintensiteit en eigendom zijn ook suggesties voor de ontwikkeling van de forten. Voor Fort Steurgat is het de koers 'wonen', voor de forten Bakkerkil en Altena is het de koers 'recreatie' en voor Fort Giessen is het de koers 'ecologie'.

De cultuurhistorische waarden in Werkendam zijn vastgelegd op de cultuurhistorische beleidsadvieskaart en de gemeentelijke monumentenlijst. Het beleid is vastgelegd in een erfgoednota/verordening.

Gemeente Geertruidenberg

In de Structuurvisie 2030 geeft de gemeente Geertruidenberg aan dat de oostrand van Dombosch het gezicht is van de gemeente naar de A27: een zicht-locatie in een groen kader. Dit beeld moet onderhouden en versterkt worden. De gemeente heeft een gemeentelijke monumentenlijst.

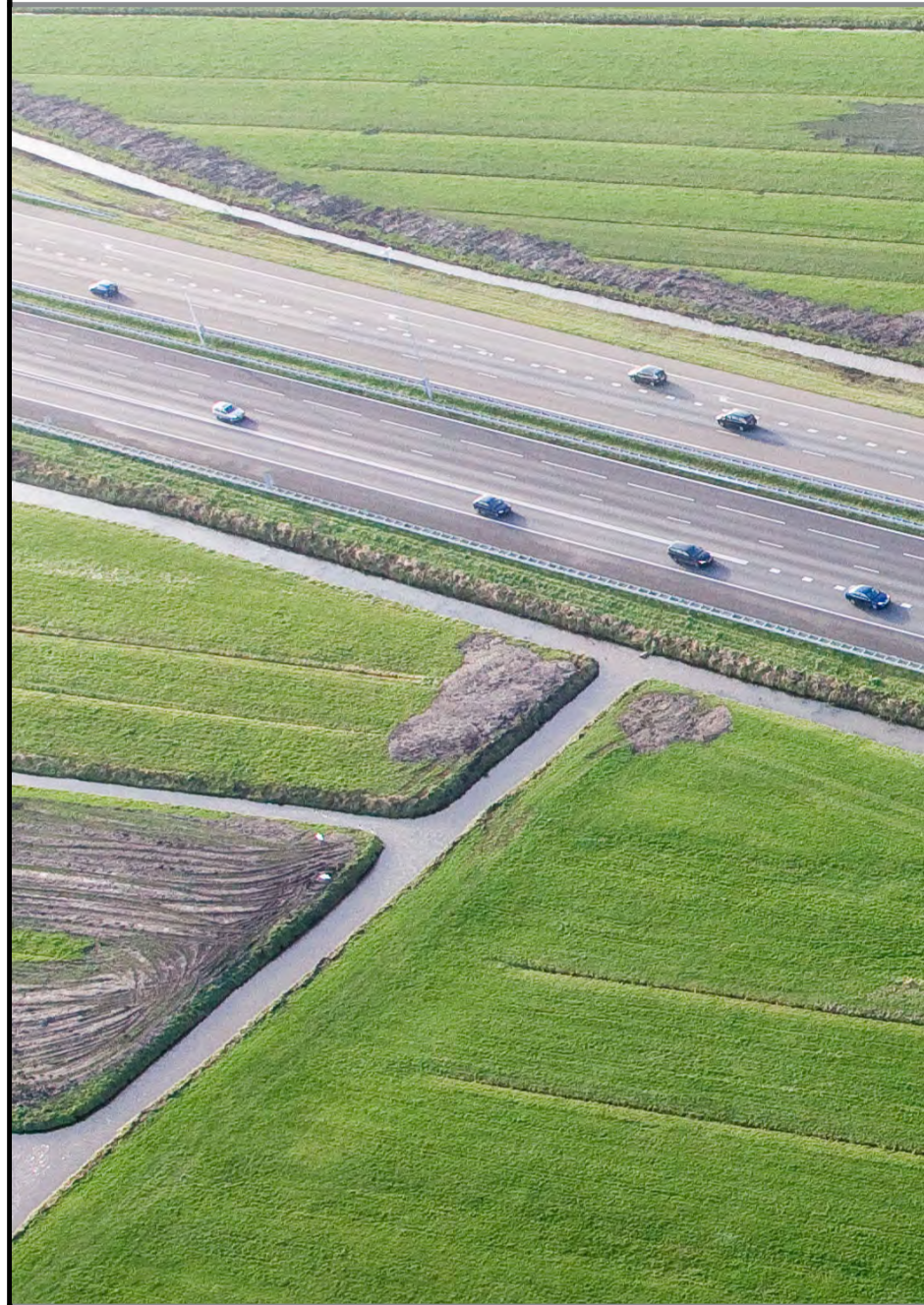
HOOFD STUK 3

VISIE

Dit landschapsplan bouwt voort op het eerder opgestelde routeontwerp panoramaroute (augustus 2008), het ambitiedocument ruimtelijke kwaliteit (augustus 2013) en de inpassingsvisie voor de verbreding van de A27 (augustus 2014). Zie bijlage 1.

Door de jaren heen is het project en omgeving onderhevig aan een aantal veranderingen. Zo is het budget gedurende de verkenningsfase verkleind en zijn er veranderingen in de omgeving; waaronder autonome ontwikkelingen zoals de ontwikkeling van de nieuwe aansluiting Gorinchem-Noord. Dit leidt tot nieuwe inzichten. Ook is als gevolg van heroverwegingen in 2017 besloten tot het vervangen van 3 bruggen bij de grote rivierkruisingen, waar eerder besloten was om gedeeltelijk nieuwe bruggen toe te passen. Voor een groot deel worden de eerder geschetste uitgangspunten uit de verschillende nota's gehanteerd en aangescherpt. Op een aantal punten leiden nieuwe inzichten tot een aanpassing of aanvulling van de eerder op gestelde visie. Zie ook bijlage 1.

Dit is de reden dat eerst de visie op hoofdlijnen besproken wordt met op de verschillende schaalniveaus de belangrijkste conclusies grijs gemarkeerd. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de ruimtelijke analyse van de landschappen, de vormgeving van de weg, en de inpassingsopgave met de wettelijke compensatie.





3.1 Visie op routeniveau

Op basis van de voorgenomen ingreep, de maatregelen en de ontwikkelde inzichten in eerdere visiedocumenten is een actuele visie ontwikkeld voor het project van nu. De verkleining van het budget, de veranderende omgeving en voortschrijdende inzichten vormen de basis voor deze visie. Zoals ook in de RWS handreiking "Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van snelwegen" wordt de ruimtelijke visie uitgewerkt op het niveau van het netwerk, de route, het traject en ten slotte de landschappen.

Op het niveau van het netwerk zijn overkoepelende thema's van belang: 1) De snelweg; de grote schaal, 2) Versterken van identiteiten, 3) Een herkenbare snelweg, 4) Een opgeruimde snelweg en 5) Zichtbare iconen. Dit vormt nog steeds de basis voor de huidige visie op routeniveau.

De hoofdlijnen van de visie op routeniveau :

1. De A27 te gast in het landschap
2. De A27 als panoramaroute
3. Een rustig & continue wegprofiel
4. Kwaliteiten versterken en non kwaliteiten opheffen

1 Visie: de weg te gast in het landschap

Voor de A27 is een Routeontwerp ontwikkeld om de verrommeling op de weg en in de omgeving van de weg te agenderen. Het doel is meer eenheid in het wegontwerp van de route en meer samenhang tussen de ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving van de weg te creëren. Centraal thema voor de A27 is 'de weg als gast in het landschap'. Dit wordt vertaald in niet schreeuwend naar omgeving en vanuit omgeving: niet verstoppen. In open landschappen is het ontbreken van wegbegeleidende beplanting vanuit de omgeving een kwaliteit. Het maakt de A27 vanuit de omgeving minder opvallend.

2 De A27 als panoramaroute

Het routeontwerp A27 is een transformatieopgave die begint vanuit de bestaande situatie. De landschappelijke context en de inbedding in de verschillende landschappen vormen de belangrijkste troeven. De panoramische ervaring van de omgeving, maar ook de weidsheid van de landschappen is kenmerkend voor de A27 en leidend voor de visie. De huidige kwaliteiten zijn de inspiratiebron. De inundatievelden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie vallen veelal samen met de panorama's.

3 Een rustig & continue wegprofiel

De weg wordt zo rustig en continue moelijk vormgegeven en het wegmeubilair wordt tot het noodzakelijke minimum beperkt en geplaatst op basis van in het EPvE geformuleerde huisregels, zodat de weg het landschap zo min mogelijk aantast en de weggebruiker ongehinderd door wegelementen de kwaliteiten in de omgeving kan ervaren. In de grote open landschappen wordt ingezet op een maximale beleving van de panorama's. In stedelijk gebied wordt de weg zoveel mogelijk ingepast in een groene setting, waar nodig met geluidswerende grondlichamen of geluidschermen.

4 Kwaliteiten en non-kwaliteiten

Bij de uitbreiding van de infrastructuur is het een ruimtelijke opgave om kwaliteiten te versterken en non kwaliteiten op te heffen. De route van de A27 zoals die nu in het landschap ligt, heeft verschillende kwaliteiten. Op veel plekken is het landschap goed leesbaar en zijn landmarks goed zichtbaar. De panorama's zijn op veel plekken al goed ontwikkeld. De tracering van de weg, met afwisselend een hoge en lage ligging, zorgt voor interessante vergezichten wanneer de weg op hoogte is, maar ook dat de weg op maaiveldniveau wordt opgenomen in de omgeving. Oriëntatie op de route is - ook door deze hoogteverschillen - goed, doordat er weids zicht is op grote wateren en bruggen, bij knooppunten en oriëntatiepunten. Stedelijk gebied is veelal groen ingepast. Deze kwaliteiten worden behouden en versterkt.

Kwaliteiten omgeving:

- Opeenvolging van grote landschappen met afwisselend een open of gesloten karakter, en groene stedelijke passages;
- Opeenvolging van open water, rivieren en beken;
- Leesbaar landschap met landschapselementen;
- Een aantal herkenbare landmarks die duidelijk zichtbaar zijn vanaf de weg.

Kwaliteiten traject:

- Terughoudende en rustige vormgeving weg met groene, ruime bermen;
- Groene en ruime inpassing in stedelijk gebied;
- Markante kruisingen van rivieren en open water.

Opgave:

- Vrijhouden van panorama's op omliggend landschap,
- Behouden van groene inpassing in stedelijk gebied met gedoseerd zicht op de stad.

Non-kwaliteiten

Op een aantal vlakken is er te spreken van non-kwaliteiten. De A27 ligt vrij autonoom in zijn omgeving, en sluit daarbij onvoldoende aan op het omringende landschap. Zicht op het landschap bij een aantal panorama's wordt geblokkeerd door barriers, beplantingen en schermen, waardoor de beleving van landschapskwaliteiten moeizaam gaat. Beleving van bijzondere plekken zoals de Nieuwe Hollandse Waterlinie (inundatiegebieden, schootsvelden en Fort Altena) en Natura 2000 (Zouweboezem) kan beter.

Bovendien is het wegbeeld rommelig door de toepassing van verschillende soorten schermen, profielen en inpassingsoplossingen. Daardoor gaat veel aandacht van de weggebruiker naar de weg. Fysieke en visuele versmallingen van de snelweg geven de weggebruiker een onveilig gevoel, waardoor dit wordt versterkt.

3.2 Visie op trajectniveau

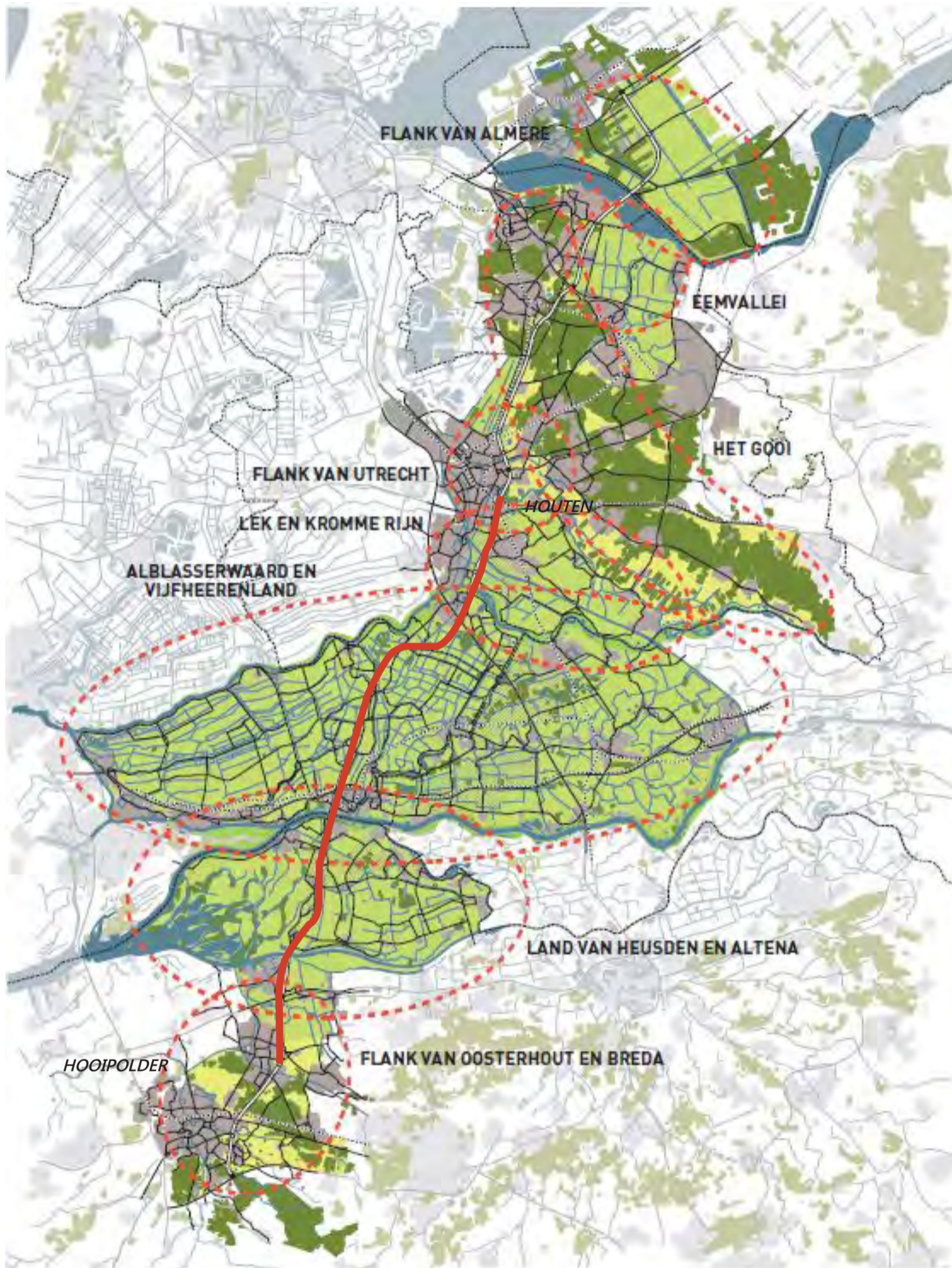
Naast het niveau van de route is er ook het niveau van de trajecten. Het project Houten-Hooipolder is onderdeel van de gehele A27 en ligt in twee opeenvolgende deelgebieden. Tussen Houten en Knooppunt Everdingen is de A27 in haar omgeving gekarakteriseerd als infralandschap en tussen Knooppunt Everdingen tot en met Hooipolder, het overgrote deel, is sprake van een Landschapsweg.

De landschappelijke weg voegt zich zo goed mogelijk in de omgeving, gezien vanuit het perspectief van de weggebruiker. De karakteristieken van het omliggende landschap worden zo veel mogelijk zichtbaar gemaakt. Soms gebeurt dit door een specifieke hoogteligging, vaak door een met gras begroeide, ruime middenberm en zijbermen die aansluiten op de omgeving of het zicht op de omgeving zo veel mogelijk vrij laten.

Vanaf knooppunt Everdingen richting het noorden is er een overgangsgebied naar het infralandschap. Bij een infralandschap ligt de nadruk op de vormgeving van de elementen binnen het domein van de snelweg en de stad. Het landelijk gebied is door stedelijke ontwikkelingen en de ontwikkelingen van de infrastructuur niet langer zichtbaar vanaf de snelweg. De A27 sluit ter hoogte van Houten aan de op (project) Ring Utrecht. Over deze aansluiting van het ene project op het andere heeft afstemming plaatsgevonden.

3.2.1 Van Houten tot knooppunt Everdingen: infralandschap van de A27

De A27 doorsnijdt de oostkant van Utrecht, een stadslandschap met een rijke geschiedenis. Het is een gebied met landgoederen, forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, stedelijke functies en veel kruisende infrastructuur. Door alle knooppunten, weefvakken, kunstwerken, geluidswering, grondlichamen en dichte opgaande beplantingen beweegt de weggebruiker zich door een autonoom infralandschap. De A27 ligt vanaf Houten in een soort overgangszone. De stad is nog voelbaar maar minder dominant. De omgeving wordt landschappelijker en de openheid (o.a. van de inundatievelden) wordt voelbaar. De stedelijke ontwikkelingen gaan echter door. Het bedrijventerrein 'Het Klooster' wordt bebouwd en windturbines zijn geplaatst. Nieuwe uitbreidingen worden onderzocht.



Figuur 4 Landschappen langs de A27 (bron: Panoramaroute A27, 2008)

Kwaliteiten omgeving:

- Gevarieerde samengestelde stad met woonwijken, bedrijventerreinen, landschapsparken en markante hoogbouw;
- De Nieuwe Hollandse Waterlinie ligt bij Houten aan weerszijden van het traject.

Kwaliteiten traject:

- Overgangszone de weg is deels afgeschermd. Vensters op de omgeving zijn spaarzaam;
- Variërende hoogteligging, afgestemd op de eisen vanuit de omgeving zoals bijvoorbeeld doorvaarthoogte van waterwegen.

Opgave:

- Zichtbaarheid van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verbeteren;
- Functionele dwarsrelaties over of onder de snelweg verbeteren;
- Rustige en terughoudende vormgeving.

3.2.2 Van Knooppunt Everdingen - Knooppunt Hooipolder: De A27 als landschappelijke weg

Dit traject van de panoramaroute kruist de grote rivieren van Nederland. De Alblasserwaard met zijn smalle kavels, rivierlopen en ontginningslinten en het land van Heusden en Altena met kreken en onregelmatige kavelpatronen zijn karakteristiek voor het Hollandse rivierenlandschap. Door de ligging op maaiveld en de weidse panorama's zijn de landschappelijke kwaliteiten goed beleefbaar. Een markant punt is de doorsnijding van fort Altena, één van de meest directe confrontaties tussen de weg en Nieuwe Hollandse Waterlinie. De hoog gelegen bruggen over de rivieren zijn de belangrijkste oriëntatiepunten voor de weggebruiker. Vanaf de bruggen is er een weids uitzicht over de rivieren en uiterwaarden.

Kwaliteiten omgeving:

- Veenweide landschap met lange smalle kavels, hoge waterstanden en ontginningslinten;
- Nieuwe Hollandse Waterlinie, gelegen in een open zeeleipolder met kreken en onregelmatige blokverkaveling;
- Markante rivierkruisingen met weids zicht.

Kwaliteiten traject:

- Terughoudende vormgeving laat alle ruimte aan het open landschap;
- Markante bruggen bij de Merwede en de Bergsche Maas.

Opgave:

- De weidse panorama's op het veenweide landschap en de Nieuwe Hollandse Waterlinie koesteren;
- Versterken van de weg als route o.a. door nieuwe geluidschermen vorm te geven volgens een vast vormgevingsprincipe.
- Behouden van de markante ervaring van de bijzondere, weidse omgeving bij het passeren van de grote rivieren.

3.3 Visie op niveau van de landschappen

De snelweg doorkruist 5 landschappelijk waardevolle gebieden:

- de Flank van Raamsdonksveer
- het Land van Heusden en Altena
- de Alblasserwaard – Vijfheerenlanden
- Het Kromme Rijngebied
- De Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW)
-

Ieder gebied heeft zijn eigen karakteristieken en inrichting. Openheid is echter bij alle gebieden als kwaliteit aangemerkt en is tevens het thema van de A27 als panoramaroute. Een ander waardevolle landschappelijke eenheid is de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW). De kenmerken van het landschap zijn ooit ingezet als kwaliteit om de verdediging van Holland vorm te geven en zijn cultuurhistorisch waardevol. De inundatievelden zijn de vlakken die door een lage ligging en openheid veelal samenvallen met de panorama's.

Vanuit de inventarisatie en analyse zijn kwaliteiten en non-kwaliteiten gesignaleerd voor de situaties van de A27 in deze landschappen.

HOOFD STUK 4

ANALYSE

Met de visie op hoofdlijnen uit hoofdstuk 3 als achtergrond komen achtereenvolgens aan bod:

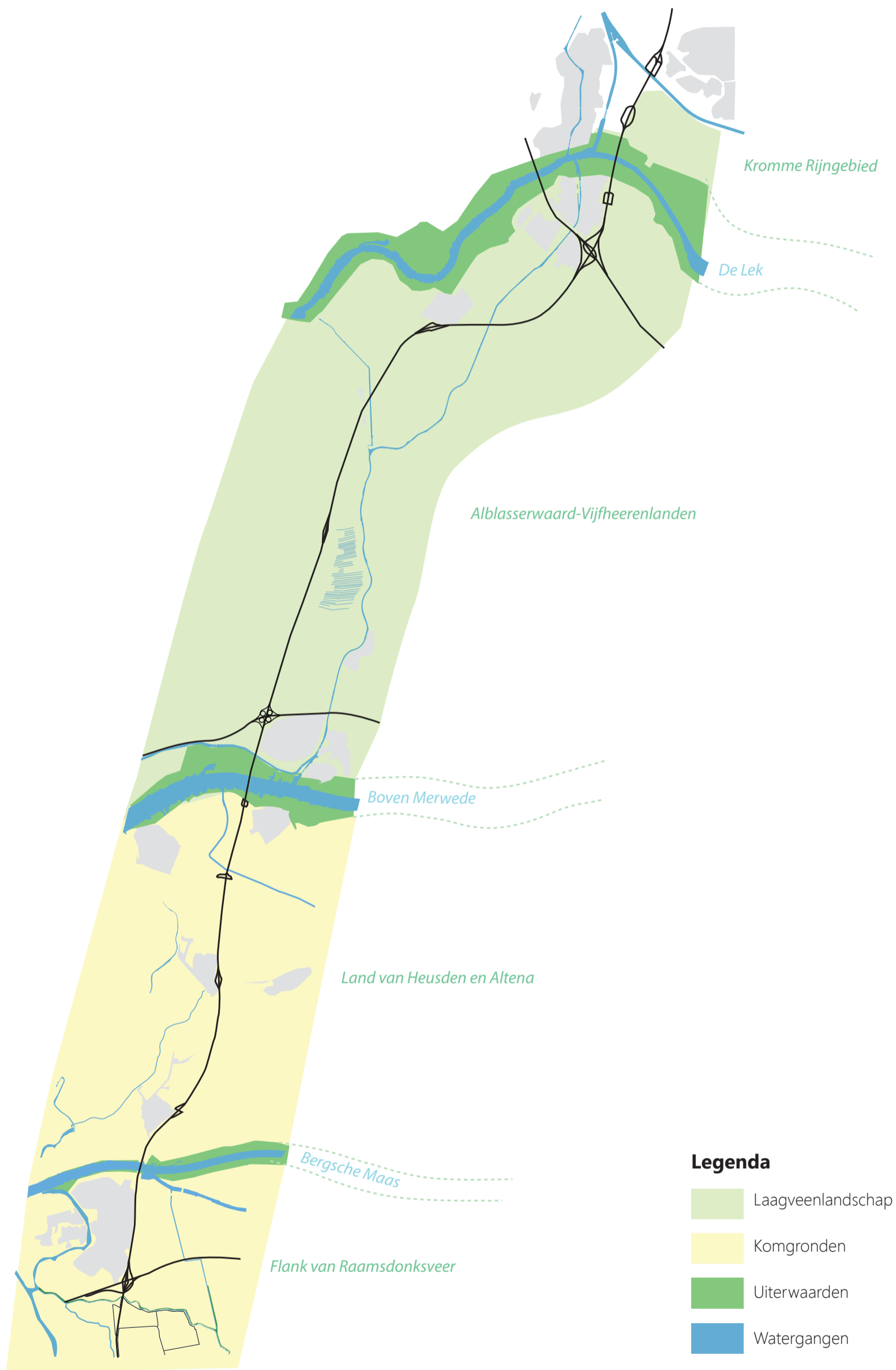
- De ruimtelijke analyse van de landschappen waarbij kwaliteiten en non-kwaliteiten worden geformuleerd
- De vormgeving van de weg
- De inpassingsopgave

De A27 loopt van knooppunt Sint-Annabosch bij Breda naar knooppunt Almere. De weg doorsnijdt diverse open en gesloten landschappen, waarvan een aantal met cultuurhistorische en ecologische waarden en passeert verschillende stadsregio's. Kenmerkend voor de A27 zijn de grote open landschappen waarbij de weggebruiker interessante zichten wordt geboden op natuurgebieden, vergezichten, cultuurhistorische plekken, landmarks en plekspecifieke karakteristieke stads- en dorpsgezichten en groene passages van stedelijke gebieden. De weg gaat qua ligging en vormgeving op in de omgeving en is vanuit de omgeving niet als storend of snijdend element herkenbaar. Dit is op enkele delen van het tracé het geval, bijvoorbeeld ten zuiden van Noordeloos. Hier is het open landschap vanaf de weg goed beleefbaar en is de weg vanuit de omgeving niet als snijdend element herkenbaar. Er zijn ook delen op het tracé waar de open landschappen niet goed te ervaren zijn, bijvoorbeeld door opgaande beplanting langs de weg, of waar de weg verhoogd t.o.v. het maaiveld ligt – t.b.v. kruising van rivieren of onderliggend wegennet- waardoor deze extra zichtbaar wordt vanuit de omgeving, bv tussen het Merwedekanaal en Lexmond.

Vanuit de analyse zijn de belangrijkste Kwaliteiten en Non-kwaliteiten grijs gemarkeerd. Op de plankaarten in Hoofdstuk 6 zijn straatnamen e.d. aangegeven.







Figuur 5 Landschapstypen langs de A27



Figuur 6 Uitsnede landschapstructuurkaart: Het Kromme Rijngebied, zie figuur 21

4.1 Ruimtelijke Analyse van de landschappen

De snelweg doorkruist tussen Houten en Hooipolder verschillende landschappelijk en ecologisch waardevolle gebieden: het afwisselende Kromme Rijngebied, het open polderlandschap van de Alblasserwaard – Vijfheerenlanden met daarin het natuurgebied Zouweboezem, het Land van Heusden en Altena, met daarin het Fort Altena (onderdeel van de NHW), en de Flank van Raamsdonksveer ten zuiden van de Bergsche Maas. Ieder type landschap heeft zijn eigen kernkwaliteiten die het gebied bijzonder maken. In deze paragraaf worden deze verschillende gebieden beschreven die de A27 tussen knooppunt Hooipolder en Houten doorkruist inclusief de rivierkruisingen. De waardevolle karakteristieken van de landschappen worden benoemd. Ook wordt aangegeven hoe deze karakteristieken worden ervaren vanaf de weg, en hoe de weg wordt ervaren vanuit het landschap. Tevens worden knelpunten benoemd.

4.1.1 Het Kromme Rijngebied

Het tracé tussen Houten en de Lek passeert het Kromme Rijngebied. Dit is een rivierkleigebied rondom een dode arm van de Rijn die vooral in de Romeinse tijd een belangrijke betekenis had. Door de strategische ligging van gebied, is het onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het gebied heeft daarom een hoge archeologische en historisch-geografische waarde. Openheid van schoots- en inundatievelden en de zichtbaarheid van vestingwerken/forten en dijklichamen zijn belangrijke waarden in dit gebied.

Het Kromme Rijngebied kenmerkt zich voornamelijk door een kavelstructuur van langgerekte kavels met een

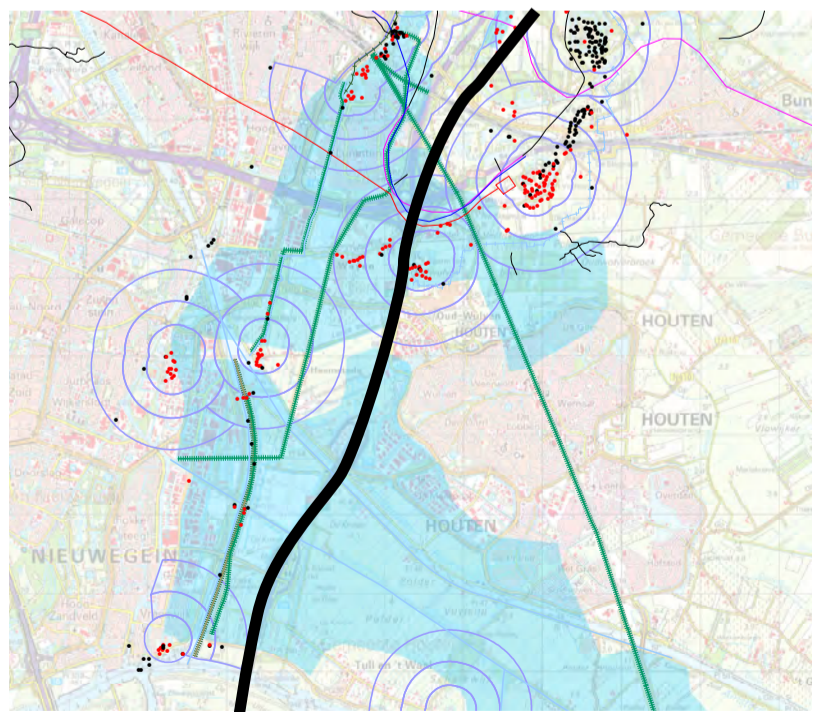
aantal boerderijen, industriegebieden en windturbines. De weg ligt tot aan de aanbrug van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal en afslag Houten op maaiveldniveau. Hierdoor is er nauwelijks een beleving van zowel de blokverkaveling boven Houten en de langgerekte kavels onder Houten.

Ten zuiden van de N409 begint het plangebied van de verbreding van de A27. De A27 heeft op dit deel van het tracé een breed profiel van 2x3 rijstroken in de huidige situatie. Dit gebied tot aan de Lek werd vroeger nog beheerst door de rivier. Dit is terug te zien in de blokverkaveling ingericht met graslanden. Aan de westkant wordt de A27 begeleid door een bomenrij. Aan de oostkant ligt het bedrijventerrein Houten iets van de weg af. Het bedrijventerrein is aangekleed met een transparante bomenrij in een haag. Dit vormt een mooie overgang en geeft bovendien een rustig en groen beeld vanaf de weg.

Vanaf aansluiting Houten gaat het wegdek omhoog. Het opslagcomplex van Rijkswaterstaat aan de westkant en de waterzuivering aan de oostkant worden omsloten door struwelen en boomgroepen, waartussen de gebouwen en bassins zichtbaar zijn. Verderop zijn ook de recent aangebrachte windturbines langs het Amsterdam-Rijnkanaal en A27 te zien: een oriëntatiepunt op de route.

Eenmaal op de ranke brug over het Amsterdam-Rijnkanaal (Houtensebrug) beleeft de weggebruiker het kanaal met dubbele laanbomen. Hierdoor wordt de zichtlijn over het kanaal extra geaccentueerd. Ten zuiden van de brug bevindt zich aan de oostzijde van de snelweg een dichte bosschage die het zicht knijpt, waardoor het contrast met het uitzicht over kanaal in noordelijke richting wordt vergroot. Het hoge gebouw van het Van der Valk hotel Houten springt dan tevens in het oog, evenals het rode gebouw van Arval in de verte.

Vanaf de brug loopt de weg af naar maaiveld, naar



Figuur 7 Inundatievelden t.h.v. NHW



Figuur 8 Uitzicht Hagesteinse brug over lek en uiterwaarden (bron: EPvE A27)

aansluiting Nieuwegein. Hier doorsnijdt de A27 de inundatievelden van de NHW. Aan de oostkant wordt een nieuw bedrijventerrein (het Klooster) ontwikkeld. De eerste bedrijven zijn hier al gevestigd.

In de aansluiting Nieuwegein is aan beide zijden een brandstofverkoopspunt, dat minimalistisch is ingericht met enkel gras en laanbomen in de vorm van hoge populieren. De stalen voetgangersbrug is een herkenningspunt voor de weggebruiker (nabij transferium). Na de aansluiting stijgt de weg weer om de Lek te kunnen overbruggen.

Hagesteinse brug over de Lek en haar uiterwaarden

De openheid en weidsheid ter plaatse van de passage van de Lek en haar uiterwaarden is een van de hoogtepunten op de A27 tussen Houten en Hoopolder. De kruising markeert, zeker na de realisatie van bedrijventerrein het Klooster, het contrast tussen en stedelijk landschap rondom de stad Utrecht en de weidsheid van het landschap ten zuiden daarvan.

Na het open landschap in de Schalkwijksche Wetering gaat de weg langzaam omhoog, waarbij de weg eerst de Lekdijk Oost kruist, deze ligt lager dan de A27. Na deze dijk beginnen de uiterwaarden van de Lek. De uiterwaarden vangen in de wintermaanden overtollig

rivierwater op in de nevengeulen en in de zomer graast er vee er in de bloemrijke graslanden. Kenmerkend langs de rivier en ook aanwezig langs de Lek zijn de grote bakenbomen en de kribben. Aan de overkant van de Lek gaat de A27 weer over de uiterwaarden ook bestaande uit lageregelegen graslanden. De passage van de rivier en de uiterwaarden, de ruimte van winterdijk tot winterdijk, vormt een markante ervaring op de route van de A27. Vanuit de omgeving is de brug als brugpassage zichtbaar en voelbaar. De vormgeving is terughoudend. In de beleving van de weggebruiker is de brug een lange verhoogde weg hoog boven het panoramisch landschap.

De taluds van de Lekdijk en snelweg zijn ingericht met gras met aan beide zijden beplanting van o.a. notenbomen.

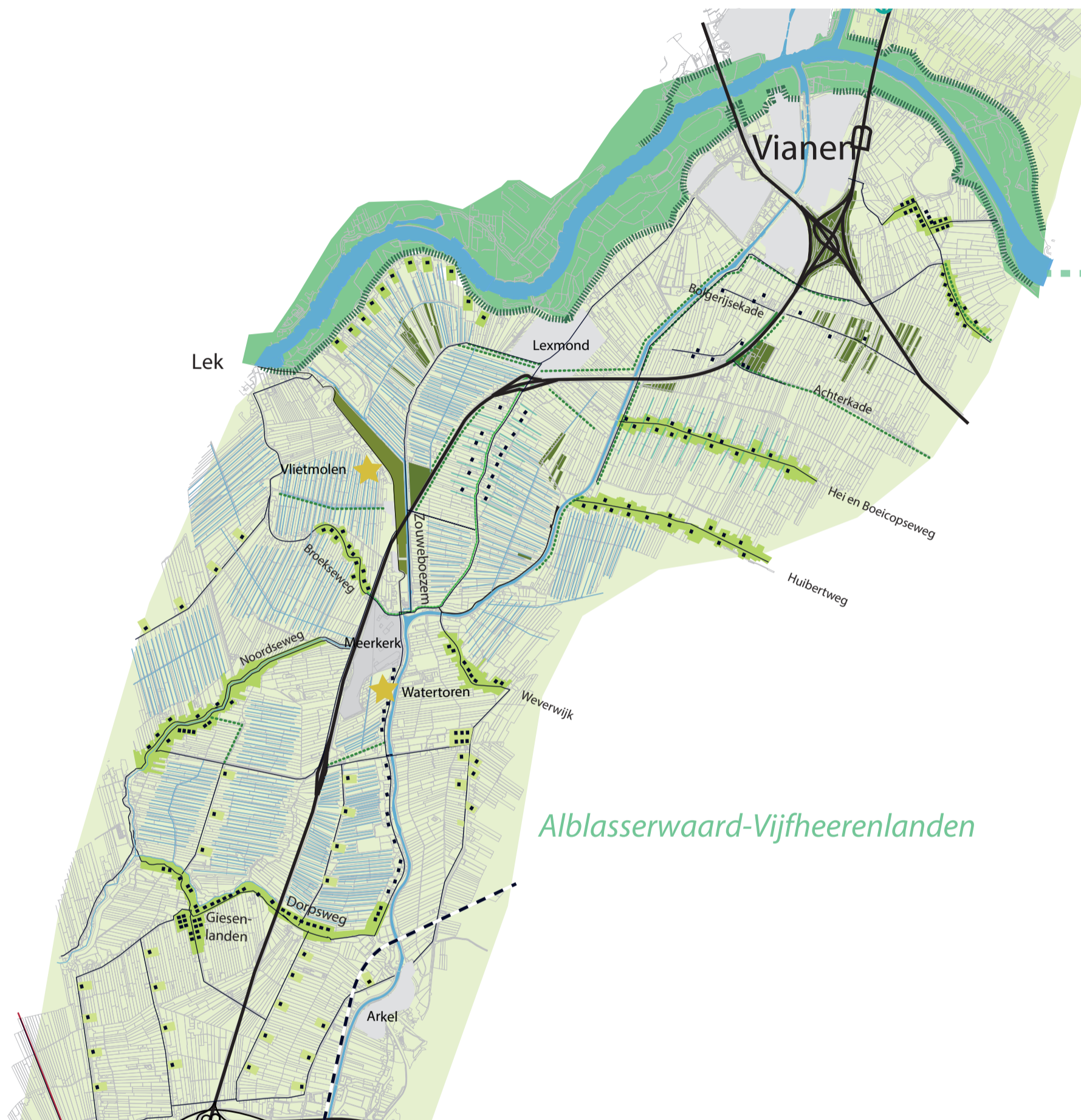
Langzaam daalt de weg weer terug naar maaiveld en gaat door het Eiland van Schalkwijk, een open en relatief ongeschonden landschap ingeklemd tussen de Lek en het kanaal, en bovendien een panorama. De westzijde van het tracé is hier niet begroeid. Door het hoogteverschil ten opzichte van het landschap is de beleving van het weidse landschap in de Schalkwijksche wetering optimaal.

Kwaliteiten

- Open landschappen ter hoogte van panorama's goed beleefbaar vanaf de weg;
- Kruising met grote watergangen bieden markante ervaring en fraai zicht op water, dijken en omgeving;
- Bij verhoogde ligging weg, zicht op kavelstructuren en randen aan de westkant bij Nieuwegein;
- Bedrijventerrein Houten voorzien van transparante bomenrij en hagen, goede overgang;
- Herkenningspunten: voetgangersbrug, windturbines, hotel Houten en De Prinses Beatrixsluizen, allen goed zichtbaar.

Non-kwaliteiten

- Opgaande beplantingen langs A27 na Amsterdam-Rijnkanaal (beleefbaarheid karakteristieken);
- Laanbomen na afslag Nieuwegein en voor Lekdijk-Oost belemmeren zicht op het landschap;
- Grote druk op behoud van de karakteristieken van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.



Figuur 9 Uitsnede landschapskaart Alblasserwaard – Vijfheerenlanden, zie figuur 21

4.1.2 Alblasserwaard – Vijfheerenlanden

Tussen de Lek en de Merwede doorkruist de A27 het gebied van de Alblasserwaard - Vijfheerenlanden. Dit uitgestrekte veenweide gebied, dat een overwegend agrarisch gebruik kent kenmerkt zich door een kavelstructuur van smalle, langgerekte kavels, oude rivierlopen en (ontginnings)lintbebouwing aan dijken

die veelal haaks de A27 kruisen. Het landschap wordt steeds weidser, opener en grootschaliger. De gehele Alblasserwaard heeft een hoge historisch-geografische waarde en delen van de Alblasserwaard zijn voorgedragen voor de UNESCO-lijst.

Na het kruisen van de Lek passeert de weg aansluiting Hagestein. De weg ligt hier hoog, maar is hier aan beide zijde 'ingepakt' met beplanting. Aan de westkant – tussen

de kern van Vianen en de snelweg - komt de beplanting van eiken tot aan de weg en vormt een dichte groene wand. Hierdoor is de weg vanuit de omgeving gezien gemaskeerd maar kan de weggebruiker aan de oostzijde over de beplanting heen het landschap inkijken. De weg daalt hier langzaam naar maaiveldniveau, waardoor je als automobilist vanaf de kruising met de Langedreef onder de bomen door kunt kijken het landschap in. Vervolgens stijgt de weg weer richting knooppunt Everdingen.



Figuur 10 Zelfs in de winter maskeren de bomen de achterliggende snelweg bij Vianen

Knooppunt Everdingen is zorgvuldig ingepast op basis van het onderliggend landschap. Het kavelpatroon is leidend en bomen zijn op de oeverwal aangeplant. De weg gaat hier in het noordelijk deel van het knooppunt als het ware door een groene tunnel. Het zuidelijk deel is meer open met zicht op het polderlandschap. Tussen Houten en knooppunt Everdingen heeft de weg aan de westzijde 2 rijbanen en een spitsstrook. Aan beide zijden van de weg is een dubbele, soms zelfs een driedubbele bomenrij aangebracht.

Vanaf knooppunt Everdingen is het profiel van de weg breder, de westbaan heeft tot de brug over het Merwedekanaal 3 rijstroken. Kenmerkend is ook de betonnen voetgangersbrug ter hoogte van de Bolgerijsekade, even verderop. Deze brug zal echter autonoom gesloopt worden. De kruising met het Merwedekanaal is eenvoudig en vanaf de brug is er mooi zicht over het kanaal met begeleidende beplanting van populieren. De A27 heeft tussen de brug over het Merwedekanaal en Meerkerk weer een profiel van 2x2 rijstroken.

Ten oosten van Lexmond is de kenmerkende slootstructuur goed zichtbaar vanaf de weg die hier een bocht maakt, ook omdat de weg hier iets verhoogd ligt ten opzichte van de omgeving. Vanaf knooppunt Lexmond ter hoogte van Polder Lakerveld panorama is de kenmerkende langgerekte slootstructuur goed zichtbaar. Vanaf Lexmond heeft de weg een breed

profiel met obstakelvrije bermen.

Ter hoogte van de Zouwedijk kruist de A27 het natuurgebied Zouweboezem. De weg ligt hier verhoogd om te kunnen kruisen met de Oude Zederik en de Zouwedijk. Het natuurgebied kenmerkt zich door een brede strook van opgaande beplanting langs de Oude Zederik. Deze beplanting komt tot dicht aan de weg waardoor het de panorama's aan de noord en zuidzijde begrenst. De weggebruiker ervaart hier de kruising met een bijzondere plek, al beperkt de beplanting en de betonnen barrier wel het zicht.



Figuur 11 Kenmerkende voetgangersbrug bij de Bolgerijsekade

De A27 is bij Meerkerk aan oostzijde begrensd door een markant geluidsscherm, dat door zijn opvallende vorm en grote betonnen staanders met een bal erop, niet bijdraagt aan een rustig en continu wegbeeld. Dichtbeplanting, die op een deel van het scherm is aangebracht verzacht de aan blik enigszins. Aan de westzijde wordt de A27 begrensd door het beplante talud van de parallelweg die halverwege Meerkerk de A27 kruist. Ten zuiden is zicht op een bedrijventerrein en brandstofpunt Blommendaal. Bij het uitrijden van Meerkerk wordt het landschap weer open: een nieuw panorama.

Aansluiting Noordeloos valt op door de aanwezigheid van de gele M en kenmerkende architectuur van het McDonaldsrestaurant en de laanbeplanting langs de Zijkade haaks op de A27, in een verder open landschap.

Tussen Meerkerk en Hoogblokland is het landschap weer weids en open (panorama Middelbroek). De weg heeft tussen Lexmond en Hoogblokland een breed profiel met grotendeels obstakelvrije bermen. De weg ligt hier op gelijke hoogte met het omliggende landschap. Hierdoor gaat de weg op in het landschap (is vanuit de omgeving alleen te herkennen aan de lichtmasten en portalen) en andersom is het landschap vanaf de weg optimaal beleefbaar. Er is zicht op het kenmerkende slotenpatroon. Enkele vergezichten bieden bovendien zicht op de kronkelende bebouwingslinten en landmarks

zoals de Vlietmolen en de Watertoren van Meerkerk. Het groene talud van de kruising met de Groeneweg vormt een dwarsverband evenals het bebouwingslint van Hoogblokland. Het bebouwingslint van de Dorpsweg (Hoogblokland) vormt de grens van het panorama. Ter hoogte van de kruising met de Dorpsweg in Hoogblokland is de snelweg aan beide zijden voorzien van absorberende, modulaire geluidschermen met klimop.

Ter hoogte van De Kooi (Gorinchem-Noord) bevindt zich een scharnierpunt in de langgerekte kavelstructuur; een landschappelijk bijzonder punt. Hier is een duidelijke draai/hoek in de kavelstructuur en het slotenpatroon. Dit is vanuit de omgeving niet goed leesbaar. In de aansluiting Gorinchem-Noord (nog te realiseren) passeert de A27 brandstofpunt Scheiwijk aan de westzijde.



Figuur 12 Onderdoorgang Bataafsekade

Het tankstation en verzorgingsplaats worden omzoomd door hoge populieren, deels met onderbeplanting. Het zicht op het verder open landschap wordt hier onderbroken.

Voor knooppunt Gorinchem gaat de A27 weer door open landschap aan beide zijden. Het profiel van de weg is hier breder: de oostbaan heeft hier naast twee rijstroken een spitsstrook vanaf Meerkerk, de westbaan heeft naast twee rijstroken een doorlopende toe- en afrit vanaf Hoogblokland.

Bij Gorinchem domineert de infrastructuur de ruimtelijke beleving. De A27 heeft op dit deel van het tracé een profiel van 2x2 rijstroken. Doordat naast de doorgaande A27 aan beide zijden van de weg dubbelbaans in- en uitvoegers naar de A15 liggen, ontstaat een bijzonder breed en verhard profiel waarbij het omliggende landschap voor de weggebruiker naar de achtergrond verdwijnt. Knooppunt Gorinchem ligt op een komgrond met in het noorden een oud lint. De verhoogde ligging van het knooppunt en de aankleding met hoge geluidschermen aan de oostzijde zorgen ervoor dat de weg ook vanuit de omgeving niet gemist kan worden. Bij bebouwing is tussen de A27 en de bebouwing het talud vol geplant.

Er is nauwelijks interactie tussen de wereld op maaiveldniveau en de A27 daarboven. Waar de twee elkaar kruisen – zoals bij de onderdoorgang van de Bataafsekade – is bovendien een donker en moeilijk toegankelijk/rommelig niemandsland ontstaan.

Kwaliteiten

- Open landschappen ter hoogte van panorama's goed beleefbaar vanaf de weg;
- Bij verhoogde ligging weg, mooi zicht op kavelstructuren en randen;
- Herkenningpunten: Voetgangersbrug (autonoom gesloopt), Vlietmolen en watertoren zijn duidelijk zichtbaar;
- Zorgvuldig ingepast knooppunt Everdingen.

Non-kwaliteiten

- De markante, verschillende schermen dragen niet bij aan een rustig en continue wegprofiel;
- Opgaande beplantingen en talud aan de westzijde van Meerkerk (tussen Broekseweg en Noordseweg) blokkeren het zicht op het weidse landschap;
- Beplanting tussen Meerkerk en Zouweboezem aan de oostzijde, belemmert het zicht op het landschap en de leesbaarheid daarvan;
- Profiel ter hoogte van Zouweboezem met betonnen barrier geeft onrustig wegbeeld;
- Bij Gorinchem nauwelijks relatie tussen en omgeving en A27, bovendien kwaliteit en sociale veiligheid t.h.v. onderdoorgangen niet optimaal.

4.1.3 Land van Heusden en Altena

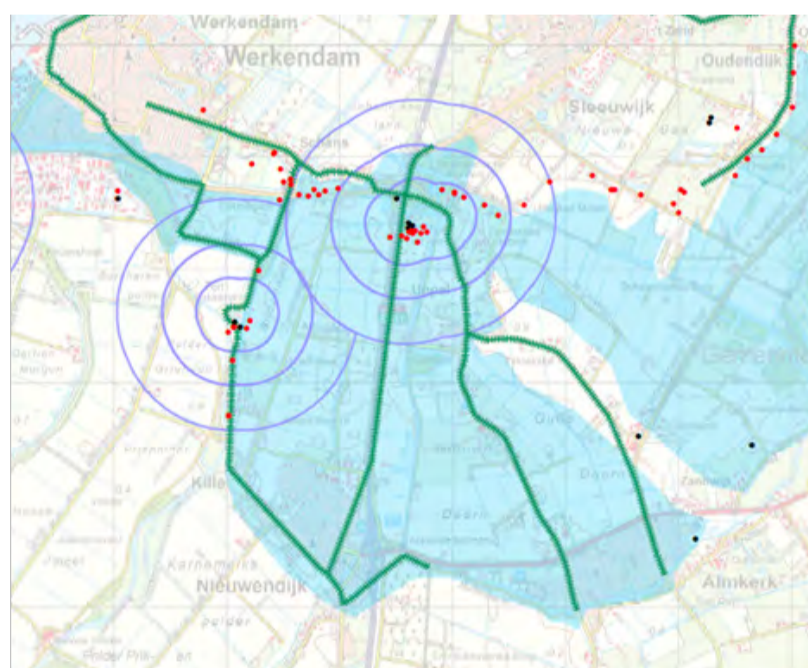
Het Land van Heusden en Altena is een dynamisch rivierkleilandschap. Het is een open landschap met een onregelmatig verkavelingspatroon en een aantal dorpen. Kenmerkend voor dit landschap zijn de voormalige zeearmen, geulen en militaire linies van de NHW. De A27 heeft op dit deel van het tracé een profiel van 2x2 rijstroken.



Figuur 13 Smal wegprofiel op de Merwedebrug

Merwedebrug over de Boven Merwede en uiterwaarden

De A27 kruist de Boven Merwede. De witte, stalen boogbrug komt in het zicht. Het is een markant herkenningspunt in het landschap, zowel voor de weggebruiker als vanuit de omgeving en de waterroute. De openheid en weidsheid ter plaatse van de passage van de Boven-Merwede en haar uiterwaarden is een van de hoogtepunten op de A27 tussen Houten en Hooipolder. De karakteristieke boogbrug is goed zichtbaar vanuit de omgeving (o.a. Gorinchem en de Punt) en is onderdeel van het collectief geheugen van omwonenden. Op de brug is het profiel van de weg tussen de geleiderails erg smal.



Figuur 14 Inundatievelden t.h.v. Fort Altena

Aan de noordzijde van de rivier de Boven Merwede gaat de weg door sterk stedelijk gebied, waarbij de weg eerst het kanaal van Steenenhoek kruist. En weerszijden van de weg bevindt zich een bedrijventerrein en deze liggen tot dicht tegen de rivier aan de noordzijde. Eerst gaat de weg over de haven van het bedrijventerrein. De haven wordt van de rivier gescheiden door een zandbank en vanaf daar begint de brug. Aan de noordzijde ervaart men dus geen open ruimte door middel van



Figuur 15 A27 bij Fort Altena fort moeilijk waarneembaar door beplanting

uiterwaarden, omdat het stedelijke gebied tot dicht aan de rivier ligt. Aan de zuidzijde van de rivier bevinden zich de groene uiterwaarden en kribben. De zuidzijde van de rivier heeft dus een veel groenere aanblik dan de noordzijde. De lager gelegen uiterwaarden bestaan uit ruig grasland. Hier is echter ook opgaande beplanting te vinden (o.a. wilgen, meidoorn) en heeft dus een wat minder open karakter dan de uiterwaarden bij de Lek.

Verderop richting Werkendam heeft de weg weer obstakelvrije bermen, waardoor de weg vanuit het landschap nauwelijks waarneembaar is. De laanbomen langs de Deltaweg, parallel aan de A27, begeleiden de weg. Aan de westzijde wordt het zichtveld in gekaderd door het lint Koolkamp. Vervolgens passeert de weg de door bos omgeven Zevenbansche boezem en het kunstwerk van de Dijkgraaf Den Dekkerweg.

De weg nadert Fort Altena. De vormgeving van de weg is hier smal; de parallelweg ligt dicht tegen de A27 aan. Het fort is onderdeel van de Nieuw Hollandse Waterlinie, maar is door o.a. opgaande beplanting moeilijk beleefbaar. Door de beplanting kan men af en toe een glimp opvangen van het de groene taluds van het fort, maar aan de westzijde is de vorm van het fort praktisch niet te kennen door de vele beplanting en het ontbreken van een duidelijke contour. Hier ligt een kans om gecombineerd met de ecologische en recreatieve waarden in het gebied een kwalitatieve, sterke uitvalsbasis te maken die zowel vanaf de weg als vanuit het omliggende landschap recht doet aan zijn geschiedenis. Na het passeren van het fort gaat de



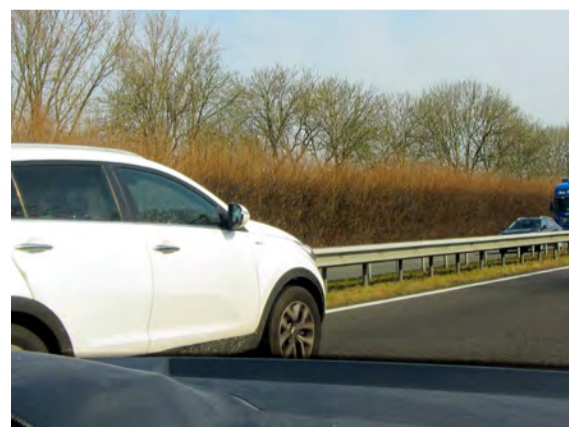
Figuur 16 Uitsnede landschapstructuurkaart: Land van Heusden en Altena, zie figuur 21

weg door de oude schoots- en inundatievelden. Hier is met hagen in verspringende hoogtes tussen de weg en parallelweg de overgang van de velden gemarkeerd. (De verspringing in hoogte van de haag geeft aan waar de verschillende kringen rondom Fort Altena zich bevinden.) De hagen hebben ook een functie vanuit verkeersveiligheid: antiverblindings door koplampen vanaf de parallelweg.

Tussen Werkendam en Nieuwendijk heeft de weggebruiker weer zicht op de panorama's. De haag aan de westzijde is bij de Gantelweg nog laag, maar bij Nieuwendijk hoger, zodat er soms wel en soms minder zicht is op het achterliggende landschap. Aan de

oostkant heeft de weggebruiker zicht op de Zandwijkse molen en de watertoren van Uppel.

Bij de aansluiting Nieuwendijk stijgt de weg. Er is zicht op de sportvelden die direct aan de weg liggen. Aan de westzijde is een kleine geluidswal met beplanting aanwezig, die een keerwand aan de wegzijde heeft. Aan de oostzijde is zicht op de begeleidende laanbeplanting van de parallelweg. Door de deels verhoogde ligging van de snelweg en inrichting van het profiel met begeleidende beplanting is de weg hier duidelijk zichtbaar vanuit de omgeving. De snelweg ligt hier op de overgang tussen met groen afgeschermd stedelijk gebied en open landelijk gebied.



Figuur 17 Verschillende schermen bij Hank

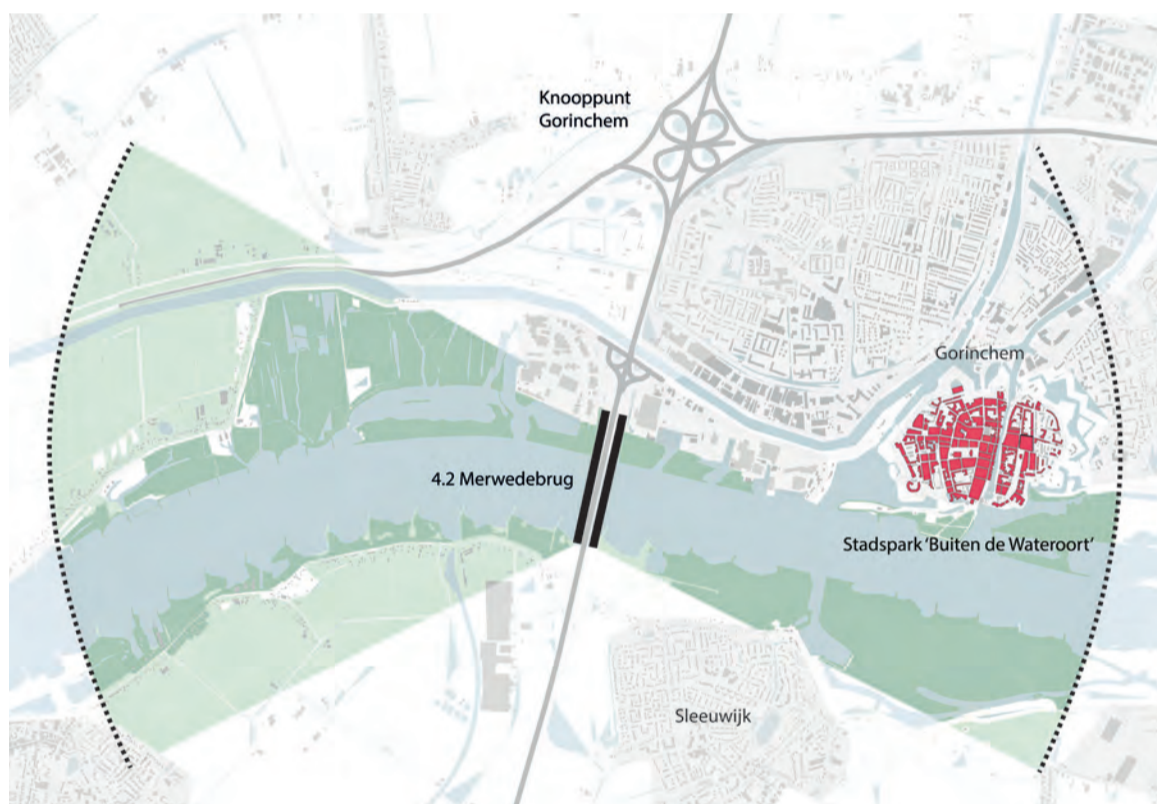
Ten zuiden van Nieuwendijk is aan beide zijden een panorama. Aan de westzijde heeft de weg een obstakelvrije berm en is het panorama goed beleefbaar. Aan de oostzijde wordt het zicht op het panorama echter geblokkeerd door een haag en boomgaarden. Bij de Hankse Buitenkade komt het bebouwingslint tot aan de weg, de snelweg gaat er overheen. De weg heeft hier aan beide zijden een geluidsscherm. Na het passeren van de Hankse buitenkade daalt de weg weer naar maaiveld.

Vorbij de aansluiting Nieuwendijk is het landschap weer open en is er zicht op de Zuidhollandse Molen. Aan beide zijden van de weg is een brandstofverkoopspunt (tankstation): aan de westzijde Shell Hank en aan de oostzijde BP De Keizer. De laatste is omzoomd met beplanting, die het zicht op het open landschap enigszins blokkeert.

De aansluiting Hank is ingepakt met groen en verschillende typen geluidschermen. De diversiteit

en presentie van deze schermen draagt niet bij aan een rustig en continue wegbeeld. Het gebied tussen Hank en de A27 is groen ingericht achter het houten geluidsscherm. Het zicht wordt op die manier richting het open landschap aan de oostzijde gestuurd, waar dwarsstructuren zoals de laanbeplanting langs de Kurenpolderweg goed zichtbaar zijn. De weg ligt hier tamelijk autonoom, en hoger ten opzichte van de omgeving om de Provinciale weg te kunnen kruisen.

De A27 vervolgt richting de Bergsche Maas. Aan de westkant van Hank opent het landschap zich. Hier bevindt zich een panorama dat zich uitstrekt tussen Korn (in het oosten) en de Bergsche Maas en die wordt omsloten door dwarsstructuren als de N322 en de Schenkeldijk. Aan de westzijde passeert de weg de Kurenpolder, een groen recreatiegebied alvorens langs de kern van Hank af te gaan.



Figuur 18 Uitzicht Merwedeburg uiterwaarden en Boven Merwede (bron: EPvE A27)

Kwaliteiten

- Open landschappen ter hoogte van panorama's zijn redelijk goed beleefbaar vanaf de weg;
- Kruising met grote watergangen bieden markante ervaring en fraai zicht op water en dijken en omgeving;
- Toepassing van obstakelvrije bermen brengen het landschap tot dicht aan de weg;
- Bij verhoogde ligging weg, mooi zicht op kavelstructuren en randen;
- herkenningpunten zijn goed zichtbaar: Zuid-Hollandse Molen, watertoren Uppel;
- Aanwezigheid Fort Altena en zichtlijn richting Fort Bakkerskil.

Non-kwaliteiten

- Dichte geluidswerende voorzieningen blokkeren bij Hank het zicht naar het landschap, bovendien verschillende typen schermen geven rommelig beeld;
- Opgaande beplantingen bij aansluitingen Sleeuwijk en Werkendam, en in mindere mate aan de westzijde bij Nieuwendijk en Hank belemmeren beleefbaarheid landschapskarakteristieken;
- Hoge hagen tussen snelweg en Parallelweg zorgen voor het belemmering van het zichtrelatie tussen weg en landschap;
- Fort Altena is moeilijk herkenbaar door opgaande beplanting naast de weg en op de taluds.



Figuur 19 Uitsnede landschapskaart Raamsdonksveer, zie figuur 21

4.1.4. Flank van Raamsdonksveer

Tussen de brug over de Bergsche Maas en knooppunt Hooipolder doorsnijdt de A27 het Brabantse landschap. Kenmerkend zijn de lagergelegen beekdalen (bv. het stroomgebied van de Donge en Kromgat) en de hogergelegen zandgronden met bebouwing (bv. de kern van Raamsdonksveer). Het landschap rondom de A27 bestaat uit een ietwat kleinschalig landschap met open polders, kleine bossen, houtwallen, beken, bebouwingslinten en stedelijkheid. De A27 heeft op dit deel van het tracé een profiel van 2x2 rijstroken.

Keizersveerbrug over de Bergsche Maas en haar uiterwaarden

Aan de noordzijde van de Bergsche Maas stijgt de A27 langzaam richting de Keizersveerbrug. De openheid en weidsheid ter plaatse van de passage van de Lek en haar uiterwaarden is een van de hoogtepunten op de A27 tussen Houten en Hooipolder. Dichte barriers aan beide zijden van de brug beperken echter het zicht vanaf de bijzondere dubbele vakwerkbrug. De brug is een markant oriëntatiepunt op de A27 maar ook de ritmiek van de constructie en de lichtval is zeer karakteristiek. Bovendien is de brug van cultuurhistorische waarde.

Ten noorden van de Bergsche Maas, aan de westzijde van de weg bevinden zich bomen, waardoor er geen zicht is op de rivier, aan de oostzijde ziet men af en toe al een glimp van de rivier door de bosschages heen. De rivier is een open ruimte en heeft aan weerszijde groene oevers met ook opgaande beplanting. De rivier oogt 'strakker' dan de Boven Merwede en de Lek, er zijn bijvoorbeeld geen kribben nabij de brug. Vanaf de brug is zicht op de oevers van de Bergsche Maas. De brug biedt zicht op Nationaal Park de Biesbosch maar ook op de nabij



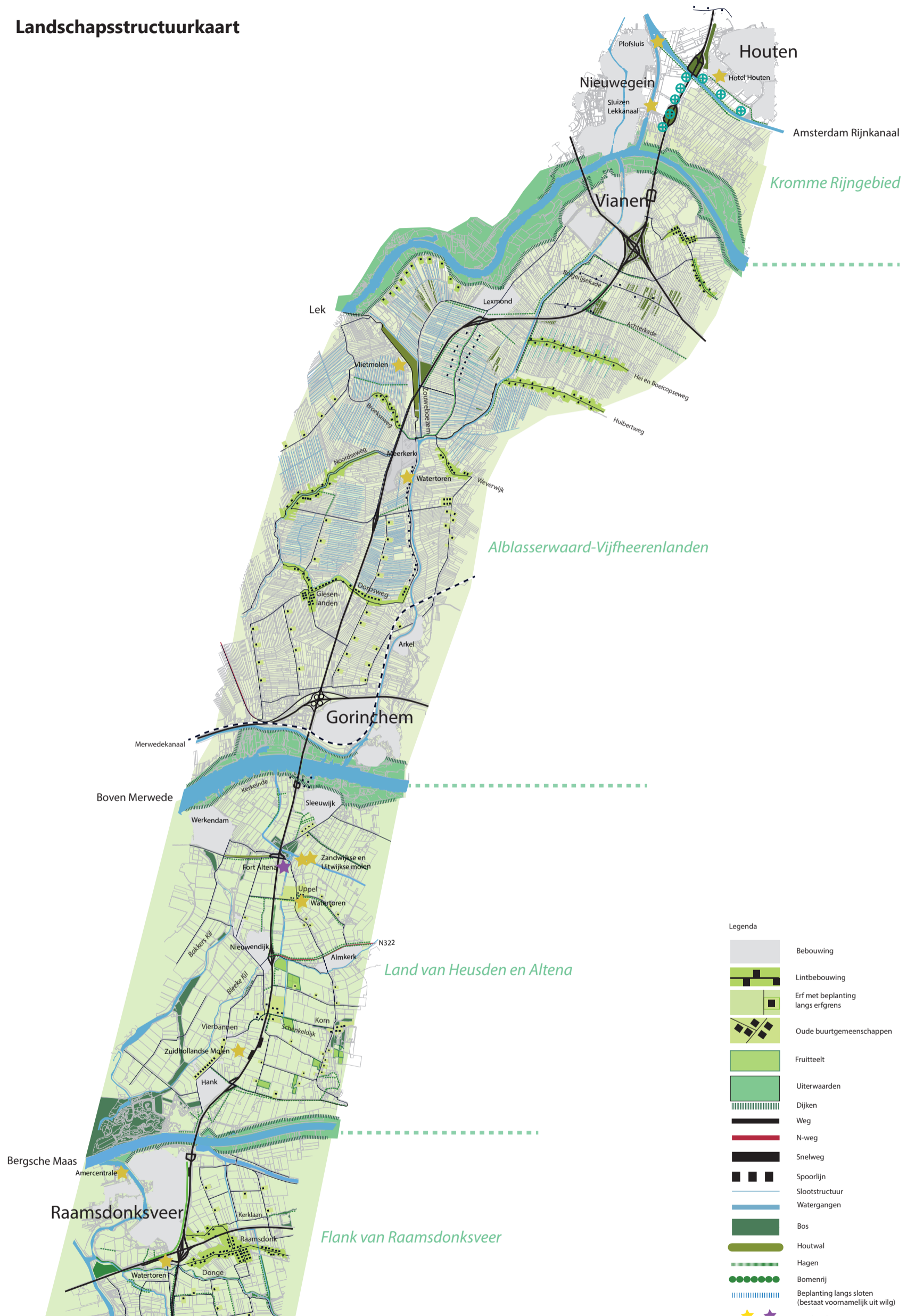
Figuur 20 Keizersveerbrug

gelegen Amercentrale (west) en op de aantakking van het Oude Maasje (oost). Het gedeelte tussen de twee wateren in geeft een groene aanblik waarbij aan de kant van de Bergsche Maas bomen langs het water staan. Komend vanuit het zuiden kan men de Bergsche Maas pas laat ontdekken door de helling van de weg en de aanwezige beplantingen.

Aan de westzijde van de A27 ligt vervolgens de kern van Raamsdonksveer. De bebouwing is omzoomd door opgaand groen grenzend aan de geluidswal met beplanting, waardoor het geheel vanaf de weg gezien een groene aanblik heeft. De weg ligt hier op maaiveldniveau, zonder begeleidende beplantingen, tegen een decor van groen waardoor deze opgaat in het landschap. Vanuit de omgeving is de A27 hierdoor niet opvallend aanwezig.

Rondomknooppunt Hooipolder zijn echter kenmerkende landschapslinten (Kerklaan en Lange Broekstraat) te zien in het verder open polderlandschap. Het project strekt tot het gebied ten westen van Raamsdonksveer. Hier wordt een kleine open polder langs de A59 omklemd door de

Landschapstructuurkaart



Figuur 21 Landschapstructuur langs de A27

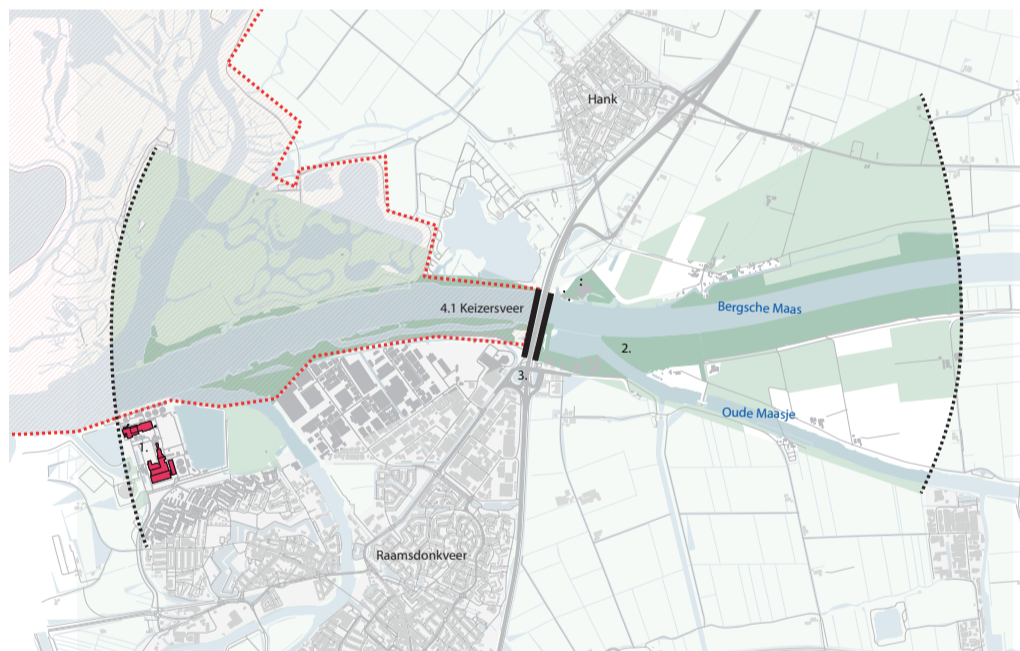
kernen van Raamsdonksveer en Geertruidenberg en de bedrijven en kassen aan de overzijde van de Donge. Het zicht wordt verder gevangen door de voormalige vuilstort ter hoogte van de aansluiting Oosterhout, die helemaal begroeid is met bos. Het deel van de A59 bij knooppunt Hooipolder, tussen Raamsdonk en de aansluiting Oosterhout is ook onderdeel van het project.

4.1.5 Samenhang weg en omgeving

De samenhang tussen weg en omgeving kan worden verbeterd. De huidige weg gaat op enkele delen op in de omgeving, maar vormt op andere delen juist een contrast met zijn omgeving. De weg ligt door de vele kruisingen met water en onderliggend wegennet deels verhoogd ten opzichte van de omgeving. Bovendien zijn de taluds soms ingericht met gras, soms ook voorzien van opgaande beplanting, hagen of bomenrijen. De beplantingsoorten en -vormen zijn niet bijzonder. Het is bovendien lastig hierin de verschillende landschappelijke eenheden te herkennen. Ondanks de titel panoramaroute, zou de integratie tussen weg en landschap op een aantal locaties verbeterd kunnen worden.




Figuur 22 Groene geluidswal bij Raamsdonksveer



Figuur 23 Keizersveerbrug over de Bergsche Maas (bron: EPvE A27)

Legenda

-  Nationaal Park De Biesbosch
- 1. Amercentrale
- 2. Landtong samenkomst Bergsche Maas en Oude Maasje
- 3. Aansluiting Geertruidenberg

Kwaliteiten

- Open landschap ter hoogte tussen Raamsdonksveer en Donge goed beleefbaar vanaf de weg;
- Kruising met grote watergangen bieden markante ervaring en fraai zicht op water en omgeving;
- Kenmerkende landschapslinten met afwisselend bebouwing en kleinschalige landschappelijke beplantingen zijn zichtbaar vanaf de weg;
- Door de ligging van de weg op maaiveld, zonder wegbegeleidende beplanting gaat deze op in het landschap;
- Groene omlijsting van de kern van Raamsdonksveer en bedrijventerrein;
- Bij verhoogde ligging weg, mooi zicht op kavelstructuren en randen.

Non-kwaliteiten

- Begeleidende beplanting bij afslag Geertruidenberg en onder knooppunt Hooipolder maken A27 als lijn opvallend vanuit de omgeving;
- Gebruik van barrier op de Keizersveerbrug geven een benauwd gevoel aan de weggebruiker en beperken het zicht op de Bergsche Maas.



Figuur 24 Diversiteit aansluitingen op het traject Houten - Hooipolder

4.2 Vormgeving van de weg

Op het traject Houten-Hooipolder wordt de vormgeving van de weg in de huidige situatie beschreven.

Het wegprofiel

Het aantal rijstroken varieert over het tracé en ook de middenberm varieert in breedte. Het wegprofiel is dan weer breder dan weer smaller. De groene middenberm is over vrijwel het gehele tracé voorzien van een dubbele geleiderail. In de middenberm is ook de verlichting opgenomen. Ter hoogte van Zouweboezem is echter een smalle betonnen barrière aanwezig, die weliswaar de profielbreedte ter hoogte van het natuurgebied beperkt, maar ook het zicht op het landschap ontnemt. De zijberm is grotendeels voorzien van geleiderails, maar er is ook een deel obstakelvrij. Op deze locaties komt het landschap echt tot aan de weg. De inrichting van zijbermen is divers: er zijn verschillende taluds toegepast, breedte van watergangen varieert en er zijn allerlei beplantingen langs het trac e.

Door de kruising met een aantal grote rivieren en watergangen varieert ook de hoogteligging van de weg. Vanaf de hoogste punten heeft men telkens een mooi uitzicht op het omliggende landschap. Daar waar de weg op maaiveld ligt en de bermen open zijn, gaat de weg soms op in het landschap. Dit is bijvoorbeeld ten zuidwesten van Lexmond het geval.

De weg bij kernen

De A27 passeert tussen Hooipolder en Houten een aantal grote en kleine kernen: Nieuwegein, Vianen, Lexmond, Meerkerk, Hoogblokland, Gorinchem, Nieuwendijk, Hank en Raamsdonksveer.

Het beeld van de grote kernen zoals Nieuwegein en Gorinchem wordt hoofdzakelijk bepaald door bedrijventerreinen. De kernen die direct aan de weg liggen zijn veelal afgeschermd van de weg door geluidschermen en -wallen, of een combinatie van die twee, veelal in combinatie met opgaande beplanting. Langs het trac e staan verschillende, vaak opvallende geluidschermen. Deze schermen zijn bij iedere kern anders en soms worden op korte afstand zelfs meerdere type schermen toegepast.

Knooppunten en Aansluitingen

Er zijn drie grote knooppunten op dit deel van het trac e: Everdingen, Gorinchem en Hooipolder. knooppunt Everdingen verbindt de A27 met de A2, knooppunt Gorinchem met klaverbladstructuur, verbindt de A27 met de A15, en knooppunt Hooipolder, een haarlemmermeeraansluiting, verbindt de A27 met de A59. De inpassing van deze knooppunten is op basis van de onderliggende landschapsstructuur, behoren qua vormgeving bij twee snelwegen en zijn vrij autonoom. De aansluitende snelwegen zijn landschappelijk ingepast.

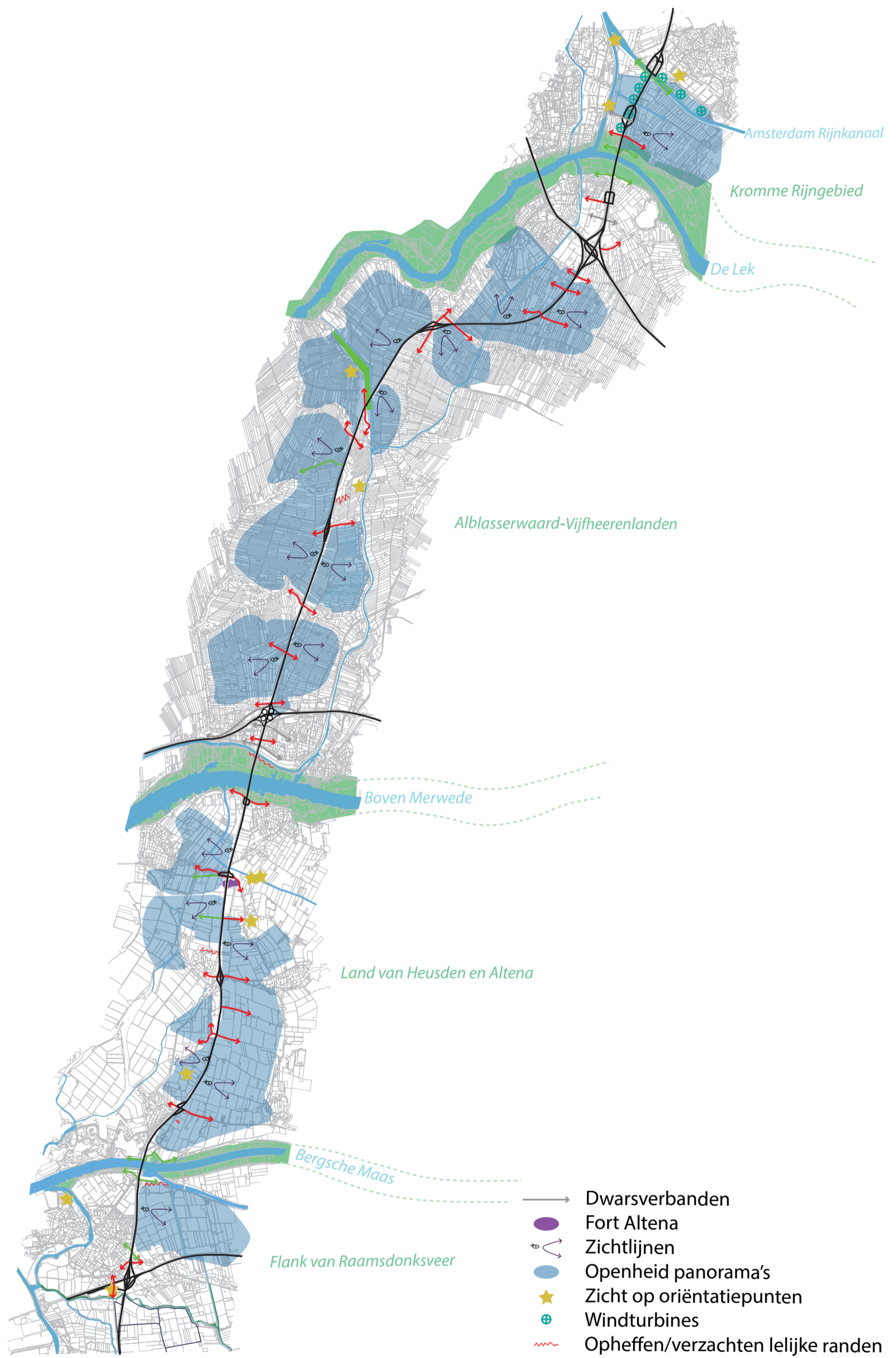
Aansluitingen aan de A27 zijn er in verschillende vormen en met verschillende inrichtingen. De oksels van de aansluitingen zijn veelal ingericht met bomen of bos en in een aantal gevallen met een sloot. Een enkele aansluiting heeft een inrichting van gras (Noordeloos). De aansluiting Houten heeft een functionele inrichting: hier ligt aan de westzijde de waterzuivering en aan de oostzijde een zoutopslag in de aansluiting. Bij aansluiting Nieuwegein en Gorinchem-Noord ligt er een brandstofverkoopspunt in de aansluiting. Er is meestal geen directe relatie met omgevingskenmerken en er is geen gezamenlijk A27 thema.

Verzorgingsplaatsen en Brandstofverkoopspunten

Er zijn verschillende verzorgingsplaatsen en brandstofverkoopspunten langs de route. Deze zijn veelal eenvoudig ingericht met gras en transparante bomenweides. De inrichting van deze verzorgingsplaatsen en brandstofverkoopspunten valt buiten de scope van het project.

Bruggen en oriëntatiepunten

Kenmerkend op het trac e zijn eveneens de bruggen en passages met grote watergangen. De Keizersveerbrug en de Merwedeburg vallen ook op door hun bijzondere vormgeving. De kruisingen met de grote watergangen (Lek, Bergsche Maas en Boven Merwede) bieden markante ervaringen en fraai zicht op water en omgeving. Aan herkennings/oriëntatiepunten ontbreekt het op de panoramaroute zeker niet. Door de weidse uitzichten springen ook verschillende bijzondere gebouwen zoals molens, kerktorens en watertorens in het oog. Andersom is de A27 ook vaak een oriëntatiepunt vanuit de omgeving.



Figuur 25 Zichtlijnen en oriëntatiepunten

4.3 De inpassingsopgave

De inpassingsopgave is een integrale opgave. In deze paragraaf wordt voor de verschillende thema's de (compensatie)opgave beschreven. Naast de ruimtelijke opgave die is omschreven in hoofdstuk 3 gaat het om de landschappelijke opgave maar ook om inpassing van de maatregelen in het kader van: Cultuurhistorie, Natuur, Geluid, Water, Sociale aspecten en wensen en eisen vanuit participatie. Voor een uitgebreide beschrijving van de opgave en maatregelen per thema wordt verwezen naar de betreffende deelrapporten bij het MER. Deze geformuleerde compensatieopgave wordt toegevoegd aan de inpassingsopgave uit de visie.

Landschap

Ondanks dat het bij het project verbreding A27 Houten-Hooipolder ogenschijnlijk om een uitbreiding van enkele meters gaat, kan de impact op het landschap en de ruimtelijke beleving groot zijn. Bovendien is de opgave groter dan alleen inpassing in de directe omgeving van de weg. Het tracédeel Houten-Hooipolder maakt immers deel uit van de totale A27 tussen Breda en Almere. Het is dus essentieel aan te sluiten bij de vormgeving en uitstraling van de totale A27.

Ten behoeve van het OTB/MER A27 Houten - Hooipolder is een deelrapport Ruimtelijke kwaliteit, Landschap en Cultuurhistorie opgesteld, welke voor het TB is aangevuld met een oplegnotitie. In het deelrapport en de oplegnotitie zijn de effecten van de verbreding op de ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie onderzocht. Het onderzoek en de beoordeling richt zich op zes inhoudelijke aspecten: gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde, landschappelijke structuren en karakteristieken (punten, lijnen en vlakken) en historische geografie en stedenbouw. Deze worden zowel kwantitatief als kwalitatief beoordeeld.

Met de voorgenomen ingreep met o.a. spitsstroken (zie 1.4) is er toename van wegmeubilair zoals bebording, camera's en bijvoorbeeld geluidwering. Ook zullen door de wegverbreding beplantingen langs de A27 verdwijnen.

Voor het aspect ruimtelijke kwaliteit is er een lichte verslechtering van gebruiksmogelijkheden, een lichte verbetering van zichtrelaties vanaf de weg en vanuit het landschap (beleefbaarheid van de weg in het landschap) en van de wegbeleving en een lichte verbetering door de mogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen.

Voor het aspect landschap is er een verbetering op de zichtbaarheid van oriëntatiepunten, een verslechtering door de toename van doorsnijding van landschapsstructuren, laanbeplantingen, lintbebouwing en watergangen en tegelijkertijd een verbetering en verslechtering van leesbaarheid van

de landschapskarakteristiek, herkenbaarheid van de verschillende landschappen op de route, aantasting van panorama's en groene stedelijke passages.

Op de historisch-geografische waarden heeft de aanpassing van de A27 een enigszins negatief effect. Dit betreft voornamelijk een effect op de fysieke kwaliteit, zowel voor de hoofdstructuur als de historisch-landschappelijke structuren en elementen. Op de inhoudelijke en beleefde kwaliteit hebben de ingrepen slechts zeer beperkt effect. Historisch groen wordt door de aanpassing van de A27 niet aangetast. Op het gros van de historisch stedenbouwkundige waarden langs de A27 heeft de verbreding geen effect. Het belangrijkste negatieve effect is het (extra) ruimtebeslag in de Nieuwe (en Oude) Hollandse Waterlinie.

De opgave van de verbreding biedt kans om de A27 als gast in het landschap en panoramaroute verder vorm te geven, een rustig & continue wegprofiel na te streven, de aanwezige kwaliteiten te versterken en tegelijkertijd de knelpunten te verzachten of zelfs op te heffen. Het besluit om 3 bruggen bij de grote rivierkruisingen te vervangen biedt bovendien kans om de bijzondere momenten van de rivierkruisingen in te zetten als kwaliteit in de beleving vanaf de A27 en de omgeving.

De opeenvolging van grote afwisselende landschappen met elk hun eigen karakteristieken, het zicht op landmarks vanaf de route, de groene stedelijke passages, de kenmerkende kruisingen met grote rivieren en het obstakelvrije wegprofiel, zijn voorbeelden van kwaliteiten die in de huidige A27 al aanwezig zijn. Deze waarden behouden en waar mogelijk versterken is deel van de opgave. Tegelijkertijd kan de beleefbaarheid van de panorama's, de NHW en de leesbaarheid van de verschillende landschapstypen worden verbeterd.

Negatieve effecten van de ingreep kunnen d.m.v. goede inpassing worden verzacht. Hierbij valt te denken aan het inpassen van geluidschermen en het aanhelen van aangetaste beplantingen. Bovendien kunnen knelpunten zoals de passage bij Fort Altena worden omgezet in een kans. Op deze manier kan de inpassing van de A27 een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de landschapskarakteristiek. Specifiek voor het fort betekent dit bijvoorbeeld dat de bestaande confrontatie tussen de weg en het fort ingezet kan worden als kans om het fort en daarmee de Nieuwe Hollandse Waterlinie beter beleefbaar te maken.

De vormgeving van de weg – wat voor een deel natuurlijk een technisch-verkeerskundige opgave is, is ook een esthetische opgave die deels in het landschapsplan aan bod komt maar ook in het Esthetische Programma van Eisen. Vormgeving van de weg en wegbermen en het inpassen van wegobjecten, hebben direct effect op de omgeving. Daarom is het belangrijk hier eenheid en rust in te brengen.

Cultuurhistorie

Er is een effectbepaling en –beoordeling voor het thema cultuurhistorie gemaakt. Deze gaat in op effecten ten aanzien van Historisch geografische waarden (landschappelijke hoofdstructuur, landschappelijke structuren en elementen en historisch groen) en Historisch stedenbouwkundige waarden (werelderfgoed, beschermd stads- en dorpsgezicht, rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten en overige waarden).

Er zijn in het landschapsplan verzachtende maatregelen opgenomen om deze waarden te behouden of beter beleefbaar te maken. Het gaat daarbij om het beter zichtbaar maken van de samenhang van de NHW, het beleefbaar maken van de passage van Fort Alena maar ook om het voorkomen van aantasting en het versterken van andere cultuurhistorische waarden en karakteristieken. Zoals bijvoorbeeld het rekening houden met de cultuurhistorische waarde van de grote bruggen.

Bouwhistorische analyse naar de grote bruggen (A27HH)

Er is in opdracht van Rijkswaterstaat door Monumenten Advies Bureau bouwhistorische verkenningen uitgevoerd naar de 4 grote bruggen uitgevoerd ⁽²⁾. Hierin komen de volgende onderdelen aan bod:

- Historische ontwikkeling
- Bouwhistorische verkenning
- Bouwhistorische waardenbepaling met o.a.
 - Architectuurhistorische waarden
 - Bouwhistorische waarden
 - Cultuurhistorische waarden
 - Beeldwaarden
 - Zeldzaamheidswaarden
 - Situerings- en ensemblewaarden
- Suggesties en aanbevelingen

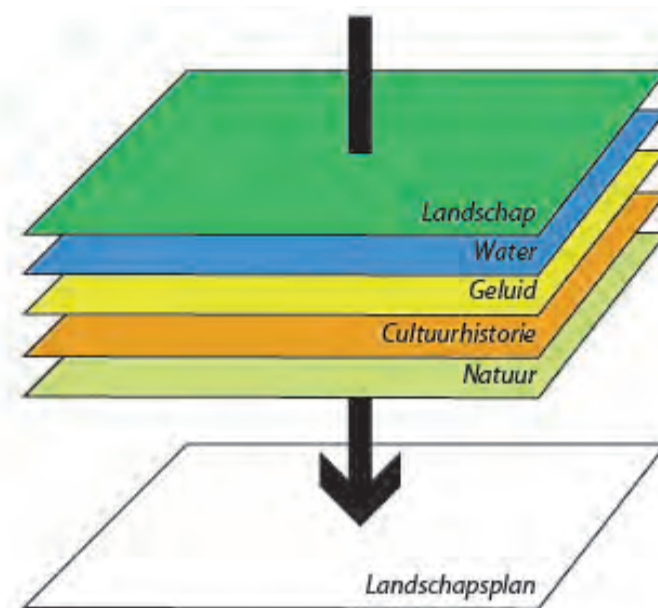
Houtensebrug

De Houtensebrug is een vaste kokerliggerbrug van voorgespannen beton naar een ontwerp van de Bouwdienst Rijkswaterstaat uit 1980. De brug heeft een hoofdoverspanning van 145 meter en twee zijoverspanningen van 60 meter, dus met een totale lengte van 265 meter. In breedte meet de brug zo'n 30 meter. De brug heeft geen (monumentale) status.

De Houtensebrug wordt verbreed. De huidige brug blijft liggen, de situering en beleving ervan veranderen niet wezenlijk

Hagesteinsebrug (Lekbrug)

De Hagesteinsebrug is met de openstelling van het nieuwe deel van de A27 tussen Lexmond en knooppunt Lunetten op 24 juni 1981 in dienst genomen. De brug heeft een gele status volgens een inventarisatie van Rijkswaterstaat naar cultuurhistorische waarden binnen de door RWS beheerde kunstwerken.



Figuur 26 Compensatie opgave

De Hagesteinsebrug (Lekbrug) wordt vervangen. Hiermee gaat een standaard liggerbrug uit 1981, met enige maar niet heel bijzondere cultuurhistorische waarden, verloren.

Merwedebrug

De eerste plannen voor een brug over de Merwede stammen al uit 1927. De brug is uiteindelijk in 1961 in gebruik genomen. Na oplevering in 1961 zijn er maar kleine wijzigingen aangebracht waardoor de eerste opzet nog goed zichtbaar en aanwezig is. De Merwedebrug kent een opbouw van een viertal betonnen aanbruggen aan noord-, en zuidzijde gelegen op betonnen landpijlers en landhoofden, twee stalen overspanningen van vaste boogbruggen over de rivier op drie betonnen rivierpijlers en een basculedeel aan de noordzijde met betonnen kelderpijler en bijbehorend brugwachtershuis. De lengte van de totale overbrugging bedraagt 790 meter. Aan de westzijde van de basculebrug is een brugwachtershuis gesitueerd vanwaar de brug bediend wordt.

Binnen het eigen cultuurhistorische onderzoek van kunstwerken van Rijkswaterstaat is de Merwedebrug aangemerkt als een oranje kunstwerk. Alle onderdelen van de brug zijn objecten met een hoge cultuurhistorische waarde maar hebben geen wettelijk beschermde status. De Merwedebrug wordt vervangen. Hiermee gaat een cultuurhistorisch waardevolle wederopbouw boogbrug uit 1961 verloren.

Keizersveerbrug

De huidige Keizersveerbrug vormt de overbrugging van de Bergsche Maas in de A27 en kent een lange en gecompliceerde bouwgeschiedenis die teruggaat tot de bouw van de eerste verkeersbrug in 1929-1931.

Tot deze oorspronkelijke opzet behoort nu nog het oostelijke deel van de rivierpijlers, goed te herkennen aan de natuursteenbekleding van graniet. De bovenbouw van de brug is afkomstig van de oude Moerdijkburg en

(2) Bronnen:

Monumenten Advies Bureau (2 juli 2018). Bouwhistorische verkenning met waardenstelling Houtensebrug Houten

Monumenten Advies Bureau (2 juli 2018). Bouwhistorische verkenning met waardenstelling Merwedebrug Gorinchem

Monumenten Advies Bureau (2 juli 2018). Bouwhistorische verkenning met waardenstelling Keizersveerbrug Geertruidenberg

Monumenten Advies Bureau (26 september 2018). Bouwhistorische verkenning met waardenstelling Hagesteinsebrug Vianen

is in 1936 gebouwd als onderdeel in de A16. Zes delen hebben een nieuw leven gekregen in de vorm van de Keizersveerbrug, waarbij elke weghelft van de A27 drie delen heeft gekregen met een dubbelbaans rijdek.

Binnen het eigen cultuurhistorische onderzoek van kunstwerken van Rijkswaterstaat is de Keizersveerbrug eveneens aangemerkt als een oranje kunstwerk.

Bijzonder aan de brug is het ruitenvakwerk. Dit werd gedaan omdat men zo een ruimer uitzicht op het rivierenlandschap verkreeg. Esthetische overwegingen werden dan ook belangrijk geacht. Men verlangde naar een slanke constructie met veel transparantie, zodat de brug beter in het rivierenlandschap kon worden opgenomen.

De Keizersveerbrug wordt vervangen. Hiermee gaat een cultuurhistorisch waardevolle brug verloren.

Natuur

De effectbepaling voor natuur is verricht vanuit het volgende wettelijke kader:

- Wet natuurbescherming (H2 Natura 2000-gebieden, H3 soortbescherming en H4 houtopstanden),
- Algemene Plaatselijke Verordening van aanliggende gemeenten ten aanzien van de activiteit kappen van bomen,
- Provinciale Structuurvisies- en Verordeningen ten aanzien van natuur (Natuurnetwerk Nederland en belangrijk weidevogelgebied).

Een totaal overzicht van alle effecten en maatregelen is te vinden in het Deelrapport Natuur van het TB A27 Houten-Hooipolder. Uit de effectbepaling volgt een mitigatie- en/of compensatieopgave voor de volgende aspecten:

Faunapassages

Bij verschillende locaties zijn faunavoorzieningen onder de A27 aanwezig. Binnen het project wordt ervoor gezorgd dat deze passages functioneel blijven. Dit betekent dat bij verbreding van de weg de kruisende passages worden verlengd. Tevens worden de huidige passagemogelijkheden voor kleine zoogdieren langs kruisende wegen en watergangen gehandhaafd. Dit zijn kruisende wegen en watergangen die in de huidige situatie zijn voorzien van een groenstrook/loopzone. Ter hoogte van de faunapassages worden geleidende rasters geplaatst.

Ecologische verbindingzones

Ter hoogte van de Zevenbansche Boezem, Vierbanse Gantel, Hellegat en de Donge zijn ecologische verbindingzones aanwezig. De verbreding van de A27 leidt tot een bredere kruising van die zones. In het ontwerp zijn daarom maatregelen opgenomen die ervoor zorgen dat de ecologische kwaliteit van de verbinding behouden blijft en/of verbeterd wordt.

Specifiek voor de verbindingzone Hellegat betreft dit ook de compensatie van de fysieke aantasting van de aanliggende poel en natuurvriendelijke oever.

Beschermde soorten

Het totale plangebied is geïnventariseerd op de aanwezigheid van beschermde soorten. Uit de effectbeoordeling volgen maatregelen voor beschermde vogels, vleermuizen, grondgebonden zoogdieren, vissen, amfibieën en ongewervelden. In het ontwerp zijn op verschillende locaties maatregelen genomen om nesten en bomen te sparen. Op locaties waar sprake is van een vliegroute of hop-over voor vleermuizen worden in het ontwerp aantastingen van die route hersteld of versterkt met (extra) bomen. Ook wordt op een aantal locaties voorzien in portalen over de A27 welke geschikt zijn als geleiding voor vleermuizen. Op het gebied van verlichting in kunstwerken wordt in alle kunstwerken waar een volledig nieuwe verlichting wordt aangebracht, uitgegaan van vleermuisvriendelijke verlichting. Er vindt compensatie plaats van fysieke aantasting van verblijfplaatsen van vleermuizen. Specifiek voor de nieuwe verbindingsweg Raamsdonksveer bestaan maatregelen uit het aanbrengen van een lichtscherm, vleermuisvriendelijke verlichting, faunapassages, plaatsen van vleermuiskasten en marterverblijfplaatsen en inrichtingsmaatregelen in het naastgelegen bosgebied.

Bomen

Het TB-ontwerp leidt tot een compensatieopgave vanuit de Wet natuurbescherming onderdeel houtopstanden van ruim 30 hectare. Dankzij de Ontheffing houtopstanden Rijkswaterstaat is RWS bij al zijn projecten vrij in het bepalen van de locatie waar de herbepanting plaatsvindt. Conform de Ontheffing spant RWS zich echter in om de herbepanting plaats te laten vinden binnen de provincie waar de velling heeft plaatsgevonden. Voor het project A27 Houten-Hooipolder is het gelukt om de herplant binnen het plangebied onder te brengen waarbij er per provincie wordt voldaan aan de herplantplicht. In totaal wordt ca. 37 hectare bomen teruggebracht.

Vanuit de APV's van aanliggende gemeenten is er sprake van een herplantplicht van in totaal ruim 15 hectare. De herplant vindt binnen het project plaats of wordt elders binnen de gemeente gerealiseerd.

Gebieden van het Natuurnetwerk Nederland

Binnen de provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Brabant is door de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder sprake van fysieke aantasting van gebieden die horen tot het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Dit bedraagt in totaal ruim 15 hectare. Binnen de provincie Noord-Brabant is tevens sprake van geluidstoename op NNN-gebied door het project. Deze negatieve

effecten worden gecompenseerd middels inrichting van nieuw natuurgebied. De compensatie wordt in afstemming met de provincies gerealiseerd op locaties buiten het plangebied van de A27 Houten-Hooipolder. Bij de compensatieopgave is per provincie rekening gehouden met een toeslagfactor afhankelijk van de te compenseren natuur.

Belangrijk weidevogelgebied

Binnen de provincie Zuid-Holland is sprake van fysieke aantasting van ruim 5 hectare belangrijk weidevogelgebied. De compensatieopgave wordt gerealiseerd middels kwaliteitsverbetering binnen bestaand belangrijk weidevogelgebied.

Water

Door het dempen van bestaand oppervlaktewater wordt de bestaande waterstructuur aangetast. Daarnaast zorgt het wegontwerp voor een toename van verhard oppervlak waardoor het watersysteem extra wordt belast. Het eerste aspect wordt gecompenseerd door het terug brengen van oppervlaktewater met een gelijkwaardige functie. Het tweede aspect komt terug door de nieuwe watergangen breder te maken en/of de aanleg van aparte waterbergingen.

Uitgangspunt is dat oppervlaktewater dat wordt gedempt, qua omvang één op één wordt teruggebracht. De omvang van de compensatie voor de toename van verhard oppervlak is afhankelijk van het betreffende waterschap.

Voor het watersysteem langs het wegontwerp zijn beide aspecten per waterschap geanalyseerd, berekend en in beeld gebracht. De totale wateropgave bedraagt uiteindelijk ruim 21 ha, waarvan het grootste deel bestaat uit compensatie voor het dempen van bestaand oppervlaktewater. Er wordt 28 hectare gecompenseerd.

De keur, beleidsregels en algemene regels van de waterschappen

De Keur van de drie waterschappen is een verordening van het waterschap waarin regels zijn opgesteld voor onderhoud en handelingen in het grond- en oppervlaktewatersysteem en rondom waterkeringen. Op het plangebied ten noorden van de Lek is de Keur van De Stichtse Rijnlanden van toepassing. Op het gebied tussen de Lek en de Bergsche Maas is de Keur van waterschap Rivierenland van toepassing en op het gebied ten zuiden van de Bergsche Maas de Keur van waterschap Brabantse Delta.

De regels van de waterschappen zijn ook van belang bij de landschappelijk inpassing. Er zijn voorwaarden aan het planten van bomen en struiken nabij watergangen en op en rond waterkeringen. Daarnaast geldt voor Waterschap Rivierenland de specifieke situatie dat zij ook wegbeheerder zijn van polderwegen in de

Alblasserwaard - Vijfheerenlanden. Hiervoor geldt de keur voor de wegen en ook deze stelt voorwaarden aan het planten van bomen en struiken nabij wegen (in beheer van het waterschap).

Geluid

In een (Ontwerp-)Tracébesluit is, ingevolge de Wet Milieubeheer, geregeld welke geluidmaatregelen nodig zijn als gevolg van de wijzigingen aan het tracé. Die geluidmaatregelen kunnen bestaan uit de toepassing van geluidreducerend asfalt, geluidschermen en eventueel geluidisolatie aan de woningen. In de Wet Milieubeheer is tevens geregeld dat bij het vaststellen van een (Ontwerp-)Tracébesluit tegelijkertijd de zogenaamde saneringsobjecten voor geluid worden meegenomen. De saneringsobjecten betreffen woningen die in de huidige situatie reeds een te hoge geluidbelasting ondervinden vanwege het in het (Ontwerp-)Tracébesluit aan te passen tracé.

Op de locaties waar al geluidmaatregelen vanwege het (Ontwerp-)Tracébesluit zijn voorzien worden de benodigde geluidmaatregelen voor de saneringsobjecten hiermee gecombineerd, er is dan sprake van "gekoppelde sanering". Bij locaties waar vanwege het tracébesluit geen geluidmaatregelen nodig zijn maar voor de saneringsobjecten wel geluidmaatregelen nodig zijn, worden deze apart geregeld in een zogenaamd (Ontwerp)Saneringsplan (O)SP, er is dan sprake van "autonome sanering".

Bij de aanpassing van het tracé voor de rijksweg A27 Houten – Hooipolder komen beide situaties voor, dus zowel "gekoppelde sanering" als "autonome sanering". De geluidmaatregelen voor de "gekoppelde sanering" worden integraal geregeld en vastgesteld in het Tracébesluit. De geluidmaatregelen voor de "autonome sanering" worden geregeld en vastgesteld in een apart Saneringsplan dat tegelijkertijd met het TB in procedure gaat.

Voor zover deze geluidmaatregelen bestaan uit geluidschermen worden in het TB alleen de geluidschermen voor het TB opgenomen inclusief de geluidschermen voor de "gekoppelde sanering". De geluidschermen voor de "autonome sanering" worden opgenomen in het SP. Omdat het landschapsplan behorend bij het TB een integrale visie geeft op de inpassing van de geluidschermen worden op de kaarten van het landschapsplan alle geluidschermen langs het gehele tracé weergegeven.

Sociale aspecten en Input vanuit participatie

Er is onderzocht wat de impact van het ontwerp ten opzichte van de referentiesituatie is op sociale veiligheid, visuele hinder en zichtbaarheid, subjectieve verkeersveiligheid, barrièrewerking, bereikbaarheid

en draagvlak. Daarbij is in beeld gebracht in hoeverre ingreep van de verbreding een bijdrage levert aan de verbetering of juist aantasting van de sociale aspecten van de weg en zijn omgeving. Bevindingen die relevant zijn voor in het landschapsplan zijn vooral:

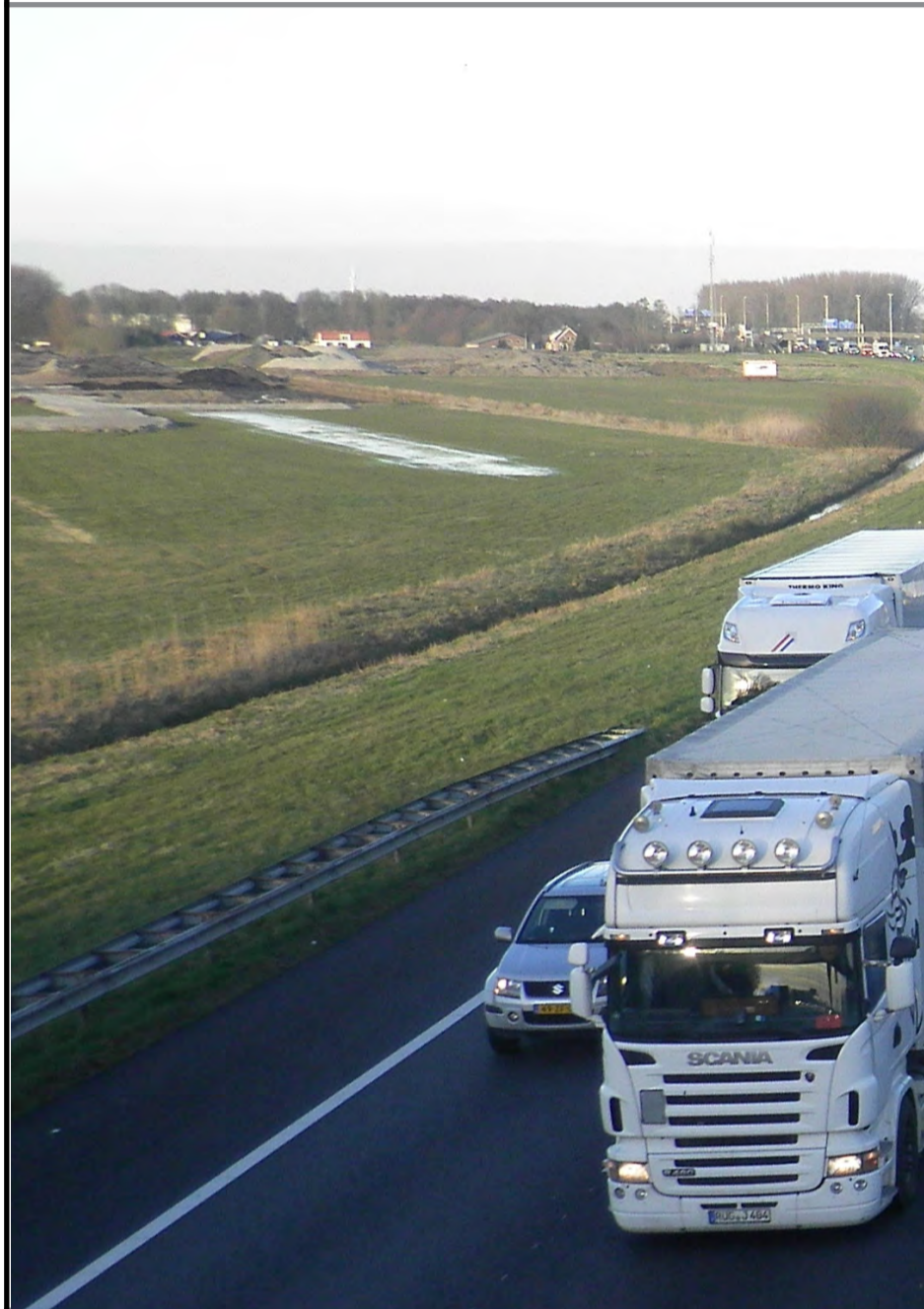
- de situatie onder en bij kunstwerken en carpoolplaatsen moet zorgvuldig worden vormgegeven met oog voor sociale veiligheid, in het bijzonder voor langzaam verkeer,
- zichtbaarheid van de weg wordt vergroot door toename van het aantal geluidschermen en keerwanden en verkleind door het verwijderen van beplantingen parallel aan de weg,
- verkeersveiligheid van fietsers, vooral bij grote bruggen is een aandachtspunt,
- aandachtspunten vanuit e-participatie, informatieavonden en gebiedstafels zijn meegenomen in de ontwerpogave. Het betreft hier o.a. wensen en eisen aangaande het beperken van aantasting, hinder en impact op het milieu.

In dit landschapsplan wordt een integraal plan geschetst waarin al deze onderdelen ingezet worden voor een zorgvuldige inpassing van de verbreding van de A27. Het vormt de vertaling van de inpassingsvisie naar concrete maatregelen. In het volgende hoofdstuk worden op basis van de visie en de analyse ontwerpuitgangspunten en ontwerpprincipes geformuleerd waarmee de maatregelen van het landschapsplan mee zijn bepaald.

HOOFD STUK 5

ONTWERPUITGANGSPUNTEN EN ONTWERPPRINCIPES

Op basis van de hiervoor beschreven inzichten is de visie uitgewerkt in ontwerpthema's. Het gaat daarbij om panorama's, beleefbaar landschap, dwarsstructuren, oriëntatiepunten en bijzondere plekken, wegprofiel en geluidwering. De thema's geven focus op de inpassingskeuzes en worden vertaald en uitgewerkt in ontwerpuitgangspunten en (in het grijs omkaderde tekstgedeelte) de hiermee verbonden ontwerpprincipes voor de projectsituaties en objecten gerelateerd aan de A27.

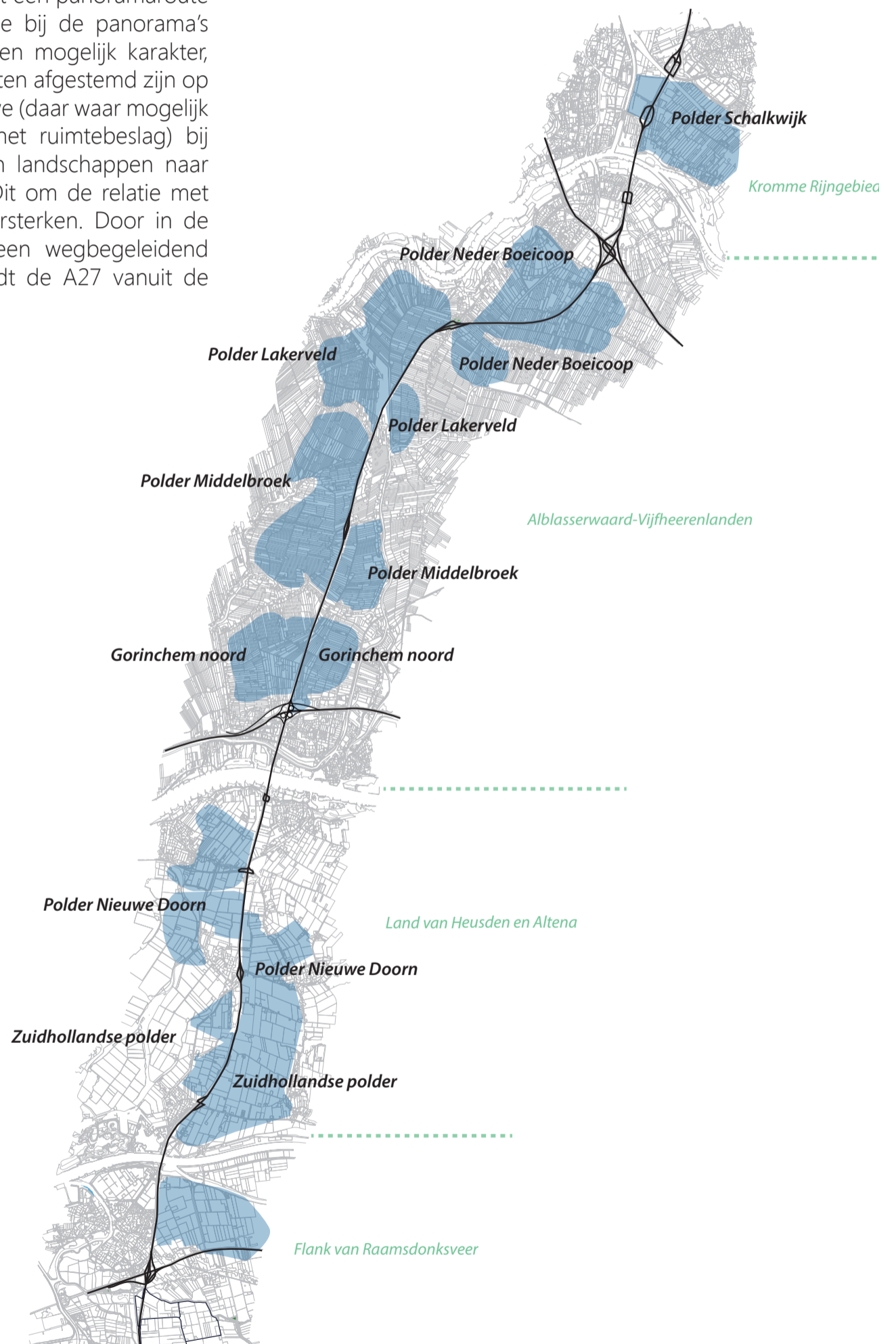




5.1 Ontwerptheema's

Panorama's

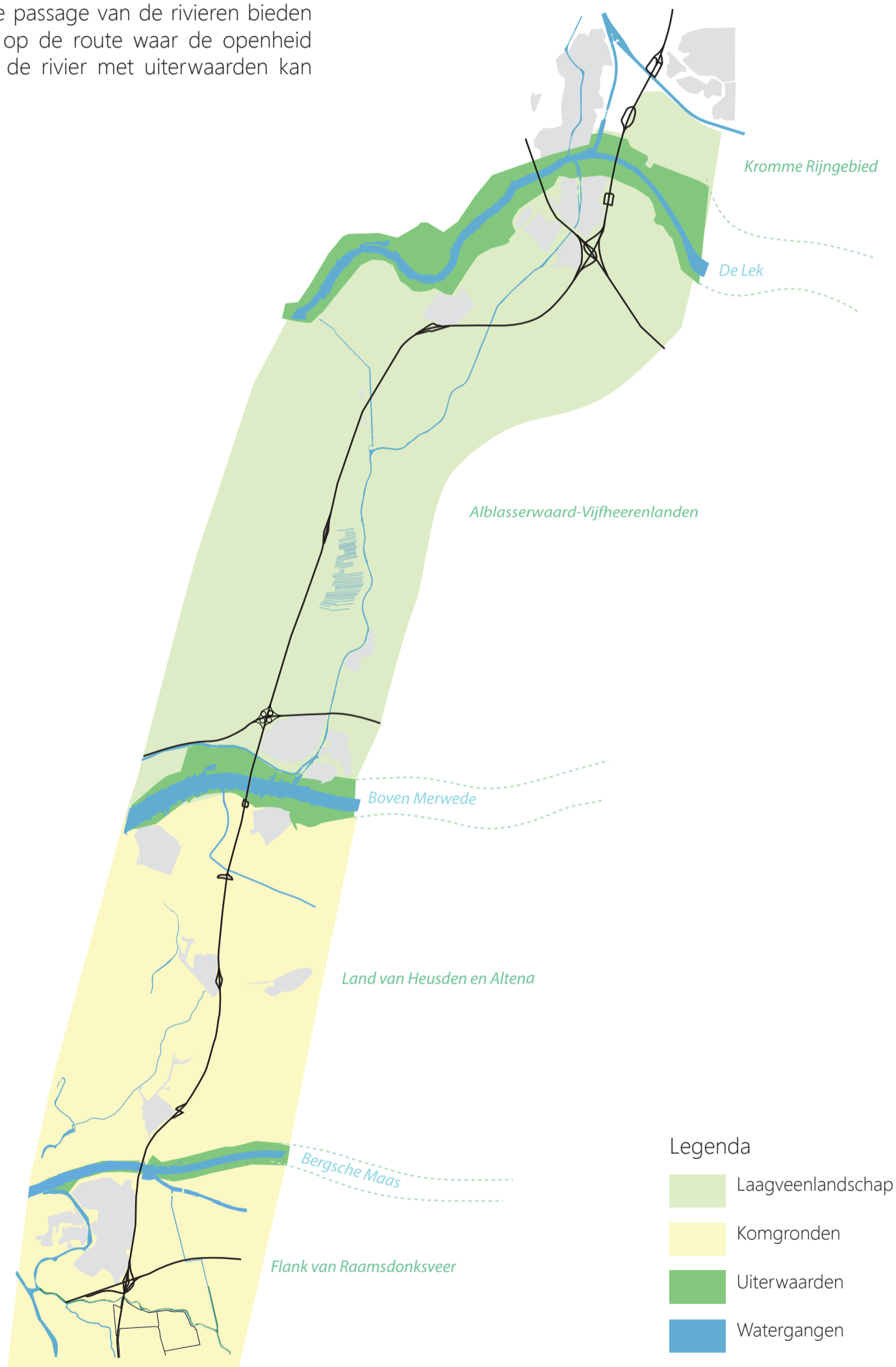
De landschapspanorama's (o.a. polder Schalkwijk, polder Neder Boeicop, polder Lakerveld, polder Middelbroek, polder Nieuwe Doorn en de Zuid-Hollandse polder) en de inundatievelden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie maken de identiteit van de A27 tot een panoramaroute en landschapssnelweg. Met name bij de panorama's wordt gestreefd naar een zo open mogelijk karakter, waarbij beplanting en wegelementen afgestemd zijn op deze ambitie. Bovendien streven we (daar waar mogelijk vanuit het verkeersontwerp en het ruimtebeslag) bij panorama's en waardevolle open landschappen naar een zijberm zonder geleiderail. Dit om de relatie met het omliggende landschap te versterken. Door in de open gebieden aan de A27 geen wegbegeleitend beplantingen toe te passen wordt de A27 vanuit de omgeving minder zichtbaar.



Figuur 27 Tracé met panorama's

Beleefbaar landschap

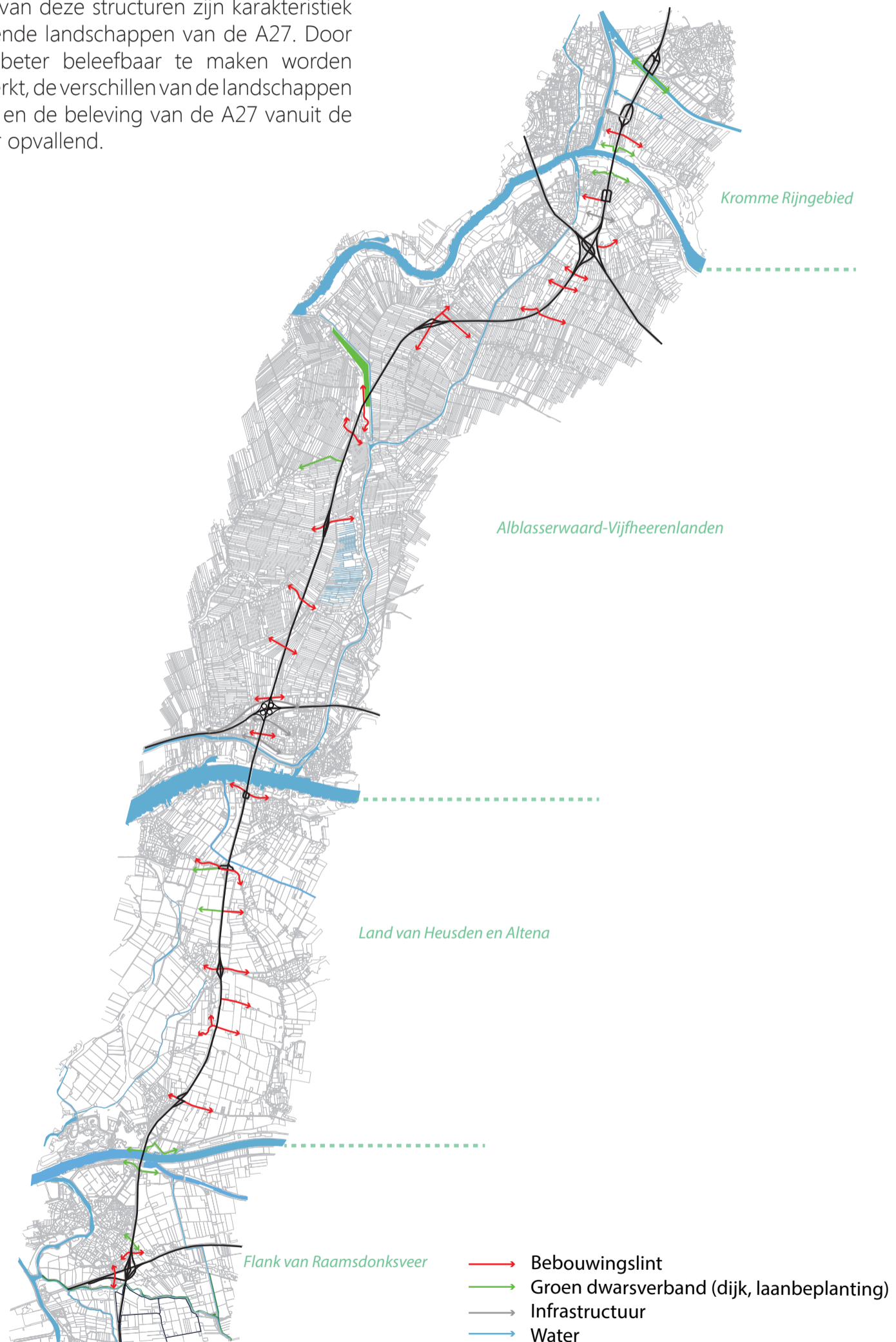
De wijze waarop de weg contact maakt met het landschap en de wijze waarop de weg is ingebed bepaalt de beleefbaarheid van het landschap. Goed zicht op de oriëntatiepunten, herkenbare verkavelingen en in sommige gevallen fysieke verbindingen in het landschap (bijvoorbeeld passages) maken het landschap rondom de A27 beleefbaar. De passage van de rivieren bieden markante momenten op de route waar de openheid en de weidsheid van de rivier met uiterwaarden kan worden ervaren.



Figuur 28 Landschapstypen langs de A27

Dwarsstructuren

Inzetten op versterken van de dwarsstructuren van de A27. Beplanting parallel aan het tracé die verdwijnt, wordt niet parallel aan het tracé teruggebracht, maar wordt ingezet om juist de dwarsstructuren te versterken. Het ritme, de richting ten opzichte van de A27 en de aard en omvang van deze structuren zijn karakteristiek voor de verschillende landschappen van de A27. Door deze structuren beter beleefbaar te maken worden panorama's versterkt, de verschillen van de landschappen meer herkenbaar en de beleving van de A27 vanuit de omgeving minder opvallend.

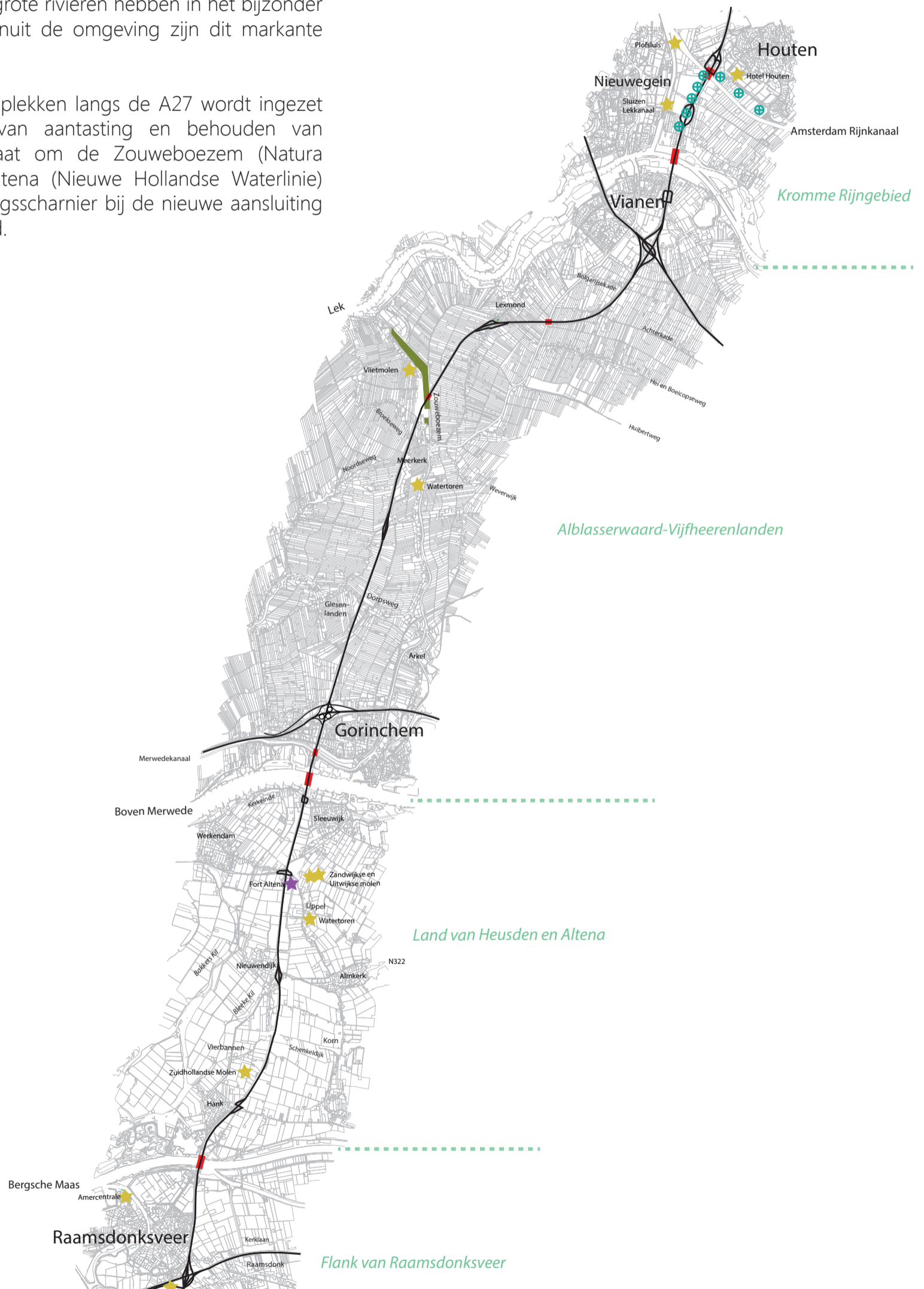


Figuur 29 Tracé dwarsstructuren

Oriëntatiepunten en bijzondere plekken

Langs de A27 komen diverse soorten oriëntatiepunten voor. Ze zijn karakteristiek voor de verschillende plekken en geven weggebruikers oriëntatie op hun route. Voorbeelden zijn molens, torens, bijzondere gebouwen maar ook de nieuwe windturbines bij Houten. De passages van de grote rivieren hebben in het bijzonder deze rol. Ook vanuit de omgeving zijn dit markante punten.

Bij de bijzondere plekken langs de A27 wordt ingezet op voorkomen van aantasting en behouden van gaafheid. Het gaat om de Zouweboezem (Natura 2000) en Fort Altena (Nieuwe Hollandse Waterlinie) en het verkavelingsscharnier bij de nieuwe aansluiting Gorinchem-Noord.



Figuur 30 Oriëntatiepunten, bruggen en bijzondere plekken

Rustig continue wegprofiel

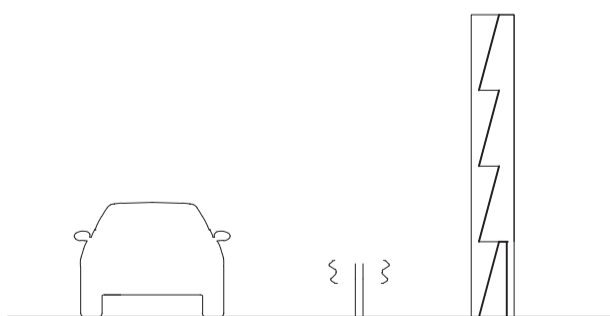
Door toepassing van spitsstroken (met veel extra wegmeubilair) afgewisseld met reguliere verbredingen en weggedeelten waar geen maatregelen plaatsvinden is het belangrijk om in te zetten op een rustig en continue wegbeeld met geleidelijke overgangen. Meubilair wordt in een vast stramen geordend zoals in het EPvE is/wordt opgenomen. Ook de vormgeving van de kunstwerken is gericht op continuïteit en eenduidigheid.

Geluidschermen

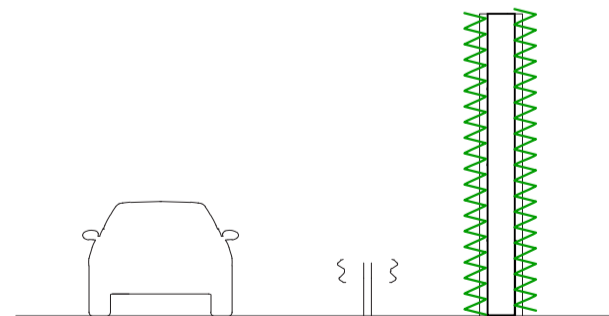
De bestaande schermen zijn divers en veelal opvallend. Een deel van deze bestaande schermen en wallen blijft in de nieuwe situatie behouden. Tevens wordt een aantal nieuwe geluidschermen gerealiseerd. De verbreding van de A27 biedt een kans om meer eenheid en rust te realiseren in het bestaande wegbeeld. Ook biedt het de mogelijkheid om de inpassing van de weg in de omgeving te verbeteren. Dit wordt onder meer bereikt door de realisatie van uniforme nieuwe geluidschermen. Ingezet wordt op een rustig en continue wegprofiel met een zo eenduidig mogelijk beeld van geluidswerende voorzieningen. Daar waar voldoende ruimte is in de vorm van geluidswallen (al dan niet in combinatie met een begroeid scherm). Op locaties waar dit niet mogelijk is worden absorberende geluidsschermen gerealiseerd.

De nieuwe geluidschermen zijn in principe niet-transparant (er zijn wel uitzonderingen) en worden aan alle zijden hoogwaardig en zorgvuldig vormgegeven: richting de weg en richting de omgeving. Hierdoor beschikt het scherm altijd over twee voorkanten.

De nieuwe niet-transparante geluidschermen krijgen een karakteristieke, herkenbare 'groene' identiteit. Dit wordt bereikt door een verticaal, groen gepigmenteerd, betonnen scherm in combinatie met klimbeplanting. Dit geldt zowel voor de weg- als de omgevingszijde van de geluidschermen. Ook de bestaande te behouden niet-transparante geluidschermen worden, indien mogelijk, aan de wegzijde voorzien van klimbeplanting, gelijk aan de nieuwe niet-transparante geluidschermen. Daar waar voldoende ruimte is zal aan de omgevingszijde van de schermen ook opgaande beplanting worden toegepast.

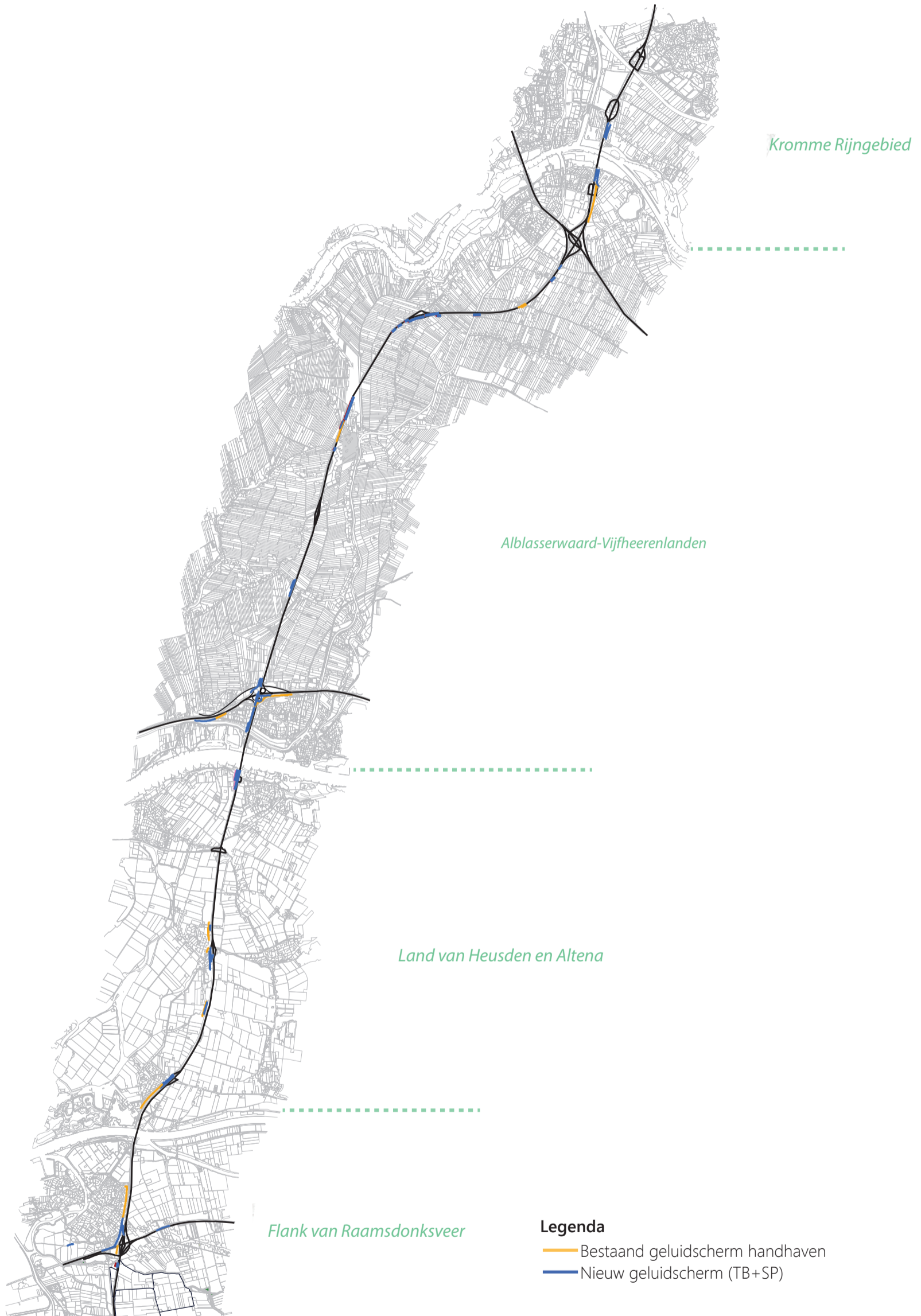


Transparant geluidscherm



Absorberend scherm met klimbeplanting

Figuur 31 Principe nieuwe schermen



Figuur 32 Geluidswering (situatie TB+SP)

Markante rivierkruisingen

In het EPvE is in lijn met het landschapsplan de visie op routeniveau verder ontwikkeld. De 4 hoofdlijnen van de visie zijn vertaald naar 5 kernpunten omdat in het EPvE de focus meer ligt op kunstwerken, objecten en uitwerkingen. De inhoud sluit aan op de ontwerpvisie en het landschapsplan. De 5 kernpunten zijn ook van toepassing op de markante rivierkruisingen.

Zicht op en beleving van het landschap

De focus bij het passeren van deze bruggen ligt in de eerste plaats op een optimale ervaring van de bijzondere, weidse omgeving en pas daarna bij de hoogwaardige vormgeving van de brug.

De A27 te gast in het landschap

De vier grote bruggen stellen zich dienstbaar op aan de beleving en zichtbaarheid van de rivieren en landschappelijke omgeving. Ook de bruggen zijn te gast in het landschap.

Landschappelijke en groene inpassing

De vier grote bruggen zijn goed landschappelijk ingepast, zijn duidelijk familie van elkaar en hebben vanuit de omgeving een beperkte invloed op de horizon.

Een rustig en regelmatig wegbeeld

Alle kunstwerken dragen bij aan een rustig, samenhangend en eenduidig wegbeeld. Het wegalignement en repeterende elementen op het tracé zoals wegmeubilair, lopen daarbij zo continu mogelijk over de brug door.

Ingetogen vormgeving kunstwerken

De kunstwerken (inclusief leuning en randen) zijn ingetogen, hoogwaardig en met gevoel voor detail vormgeven, in samenhang met elkaar, de A27 en de



Figuur 33 Markante rivierkruisingen

5.2 Ontwerpuitgangspunten en ontwerpprincipes

De ontwerptheema's genoemd in hoofdstuk 5.1 worden in dit hoofdstuk uitgewerkt. Allereerst worden de ontwerpuitgangspunten aangegeven en vervolgens (in het grijs omkaderde tekstgedeelte) de hiermee verbonden ontwerpprincipes voor de projectsituaties en objecten gerelateerd aan de A27.

Wegprofiel en meubilair

Het streven is het minimaliseren van het ruimtebeslag en een zo rustig en continue wegprofiel. Een rustig wegprofiel is veilig en biedt meer kansen om de omgeving te beleven. Het vertaalt zich bijvoorbeeld in geleidelijke overgangen bij versmallingen van de middenberm, het niet toepassen van barriers en het geleidelijk verloop van hoogteverschillen met taluds.

Door het toepassen van de nieuwe normen voor wegontwerp verdwijnen zeer krappe weggedeelten, kleine bochtstralen en erg korte opritten. Dit is gunstig voor een rustig wegbeeld,

Vormgeving van meubilair is gericht op terughoudendheid, continuïteit, gelijksoortige ritmes en eenduidigheid. Hiervoor wordt de inpassingsvisie als basis gehanteerd en uitgewerkt in het EPvE.

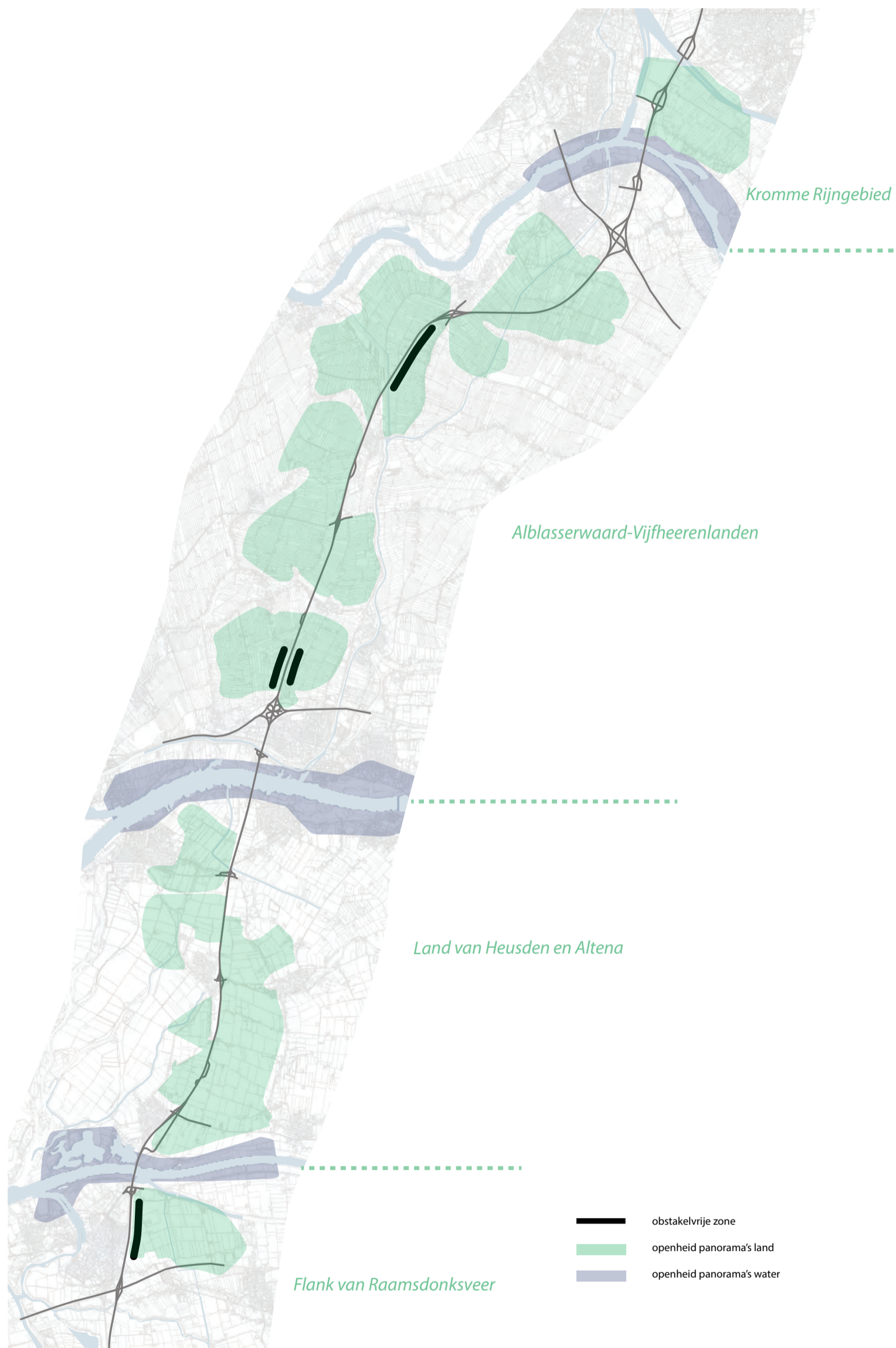
- Er wordt ontworpen vanuit een standaard wegprofiel. Dit is een profiel met een groene (kruidenrijk gras) middenberm met verlichting en geleiderails aan zowel binnen als buitenzijde van de weg;
- Verlichtingsarmaturen worden opgenomen in de middenberm. Bij aansluitingen kan het nodig zijn aanvullende verlichting aan de brengen in de zijbermen. Beiden volgens een vast stramien. Dit aspect wordt verder uitgewerkt in het Esthetisch programma van eisen;
- Er zijn drie locaties ter hoogte van panorama's/ waardevolle landschappen waar het mogelijk is zijbermen te realiseren zonder geleiderail: Bij Raamsdonksveer aan de oostzijde, bij Gorinchem-Noord aan beide zijden en tussen Zouweboezem en Lexmond aan de oostzijde. Daar wordt ook ander meubilair toegepast, om te voorkomen dat geleiderails ter hoogte van dat meubilair nodig zijn. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om bredere portalen die ook de obstakelvrije zone overbruggen;
- Als bebouwing kan worden gespaard door het versmallen van het profiel ter hoogte van de zijbermen kunnen beperkt keerwanden of taluds steiler dan 1:3 worden toegepast. Belangrijk daarbij zijn geleidelijke overgangen en groene oppervlakten, waarbij ook gewapende, groene taluds toegepast worden die geleidelijk aansluiten bij de standaard taluds.

Stedelijke omgeving

De A27 kenmerkt zich mede door stedelijke passages die vaak worden gemarkeerd door beplantingen en groene wallen. Het ontwerpuitgangspunt is om dit principe te handhaven.

In stedelijk gebied wordt de weg zoveel mogelijk ingepast in een groene setting, waar nodig gecombineerd met geluidwering/geluidwallen.

- Bij bebouwing direct langs de A27 vindt indien mogelijk groene afscherming plaats met beplanting en/of wallen;
- Bij bedrijventerrein/industrie worden transparante boomrijen toegepast. Dit zijn boomrijen met opgekroonde bomen met grote onderlinge afstand. Deze bieden zicht op de bedrijven maar verzachten de grens tussen A27 en bedrijvigheid;
- Bij hoogteverschillen toepassen van taluds met specifiek gras met beheer. Daar waar ruimtebeslag te groot zou zijn kunnen incidenteel keerwanden toegepast worden in combinatie met gewapende, begroeide taluds of bij minimaal beschikbare ruimte, gaaswerk met klimbeplanting. Geleidelijke overgangen zijn essentieel.



Figuur 34 Obstakelvrije zones

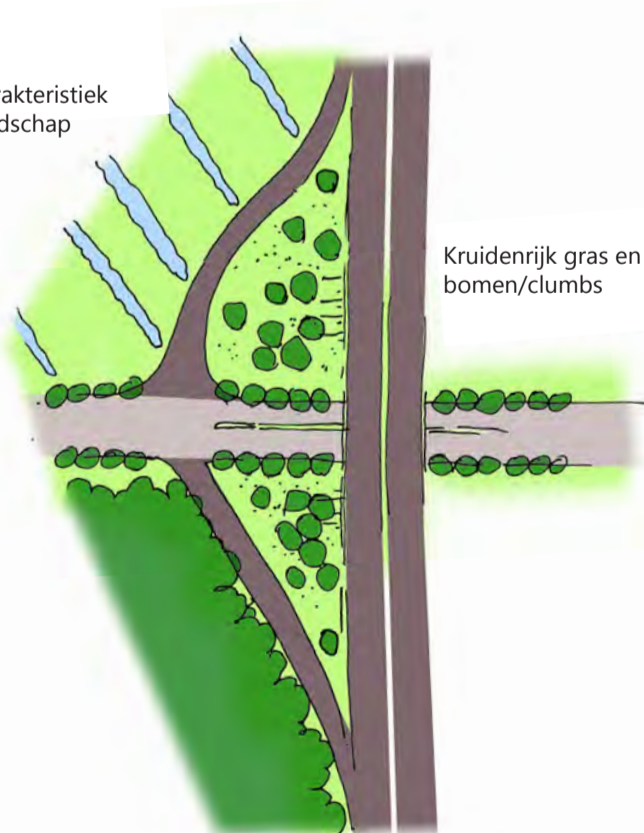
Landelijke omgeving

De landschappelijke context en de inbedding in de verschillende landschappen vormen belangrijke troeven bij de inpassing van de weg. De A27 is panoramaroute en landschapssnelweg en passeert, in dit project, twee maal de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

De wijze waarop de weg contact maakt met het landschap en de wijze waarop de weg is ingebed in het landschap bepalen de beleefbaarheid. In de meer landelijke gebieden wordt juist ingezet op de beleving van het omliggende landschap en de inbedding van de weg in de omgeving.

- Compensatie wordt ingezet om dwarsstructuren (bomenrijen, bebouwingslinten, waterstructuren etc) haaks op de A27 te versterken en landschapskaracteristieke beplantingen aan te vullen;
- Dwarsverbanden en -structuren die door de ingreep worden onderbroken worden tot zover mogelijk aan de weg aangeheeld. Daar waar mogelijk worden dwarsstructuren ruimtelijk versterkt met beplanting;
- Beplanting parallel aan de A27 die verdwijnt door de verbreding, wordt niet parallel aan de A27 teruggebracht, tenzij dit vanuit natuur van belang is;
- Bestaande hagen die tussen A27 en parallelweg staan, worden verwijderd of tot hoogte van geleiderail teruggesnoeid om zicht naar het landschap te creëren. Sommige hagen zijn belangrijk voor de verkeersveiligheid en blijven behouden;
- Watercompensatie wordt ingezet om de landschappelijke karakteristieken te versterken; het heeft de voorkeur om kavelsloten over langere lengte te verbreden boven het realiseren van grotere oppervlakten. Grote watervlakten worden eveneens niet toegepast om geen extra vogels aan te trekken i.v.m. aanrijdingsgevaar.

Versterking karakteristiek omliggend landschap



Figuur 35 Principeschets inrichting aansluiting

Aantasting van bijzondere plekken wordt voorkomen en waar mogelijk wordt zichtbaarheid en herkenbaarheid versterkt.

- Bij de Zouweboezem verdwijnt de middenbarrier. Dit is positief voor het wegbeeld (continue wegprofiel) en voor de beleving van de Zouweboezem vanaf de weg;
- Bij Fort Altena wordt de bestaande doorsnijding door de A27 ingezet als kans om de beleefbaarheid van de Nieuwe Hollandse Waterlinie te verbeteren, door de aanwezigheid van het Fort aan weerszijden van de weg te benadrukken;
- Beleefbaarheid van het verkavelingsscharnier bij Gorinchem-Noord en Polder Schalkwijk zijn aandachtspunt bij de vormgeving van de snelweg.

Knooppunten en aansluitingen

Knooppunten worden herkenbaar voor twee snelwegen ingericht op basis van de landschappelijke karakteristieken.

- Bij knooppunt Everdingen en Gorinchem is dat het voortzetten van het bestaande inpassingsconcept;
- Voor knooppunt Hooipolder is een inrichtingsontwerp gemaakt waarbij de bestaande verkavelingen en omgevingskarakteristieken zijn gebruikt. Ook bij een latere uitbreiding van dit knooppunt kan dat worden toegepast.

Een aansluiting verbindt de snelweg met een weg uit het ondergelegen wegennetwerk. De aansluitingen op de A27 hebben in de huidige situatie verschillende vormen. Ook zijn ze verschillend ingericht. De verbreding van de A27 wordt aangegrepen om rust en eenheid aan te brengen in de verschillende verschijningsvormen van de aansluitingen.

De aansluitingen vertonen een hoge mate van onderlinge samenhang en samenhang met de A27 en het omringende landschap. Ze vormen de overgang van A27 naar onderliggend wegennet, van generiek A27 landschap naar lokale karakteristieken, overgang van snelheid, schaal en menselijke maat. Bij de uitwerking is aandacht voor oriëntatie en overzicht ook vanuit verkeersveiligheid.

- Bij aansluitingen worden in de restruimten los geplaatste bomen of boomgroepen met kruidenrijk gras toegepast in aanvulling op de bestaande, te behouden bomen;
- Er wordt een extra accent aangebracht in boomvorm (bijvoorbeeld meerstammig), bladvorm of bladkleur en seizoensaccenten (bollen en knollen);
- Buiten de restruimten wordt juist de lokale identiteit versterkt en aangevuld. Beplantingen zijn gebiedseigen en sluiten aan bij bestaande beplantingen;
- Knooppunten en aansluiting bieden ruimte aan waterberging.

Beplanting, natuur en ecologie

De omgeving van de A27 wordt gekenmerkt door groen. Bij de inpassing van de verbreding van de A27 wordt gestreefd naar een optimale inpassing van de snelweg in het landschap. Gelijktijdig wordt ingezet op het beter beleefbaar maken van de verschillende landschappelijke karakteristieken en panorama's. Groen speelt hierin een belangrijke rol. Het landschapsplan biedt bovendien plaats aan de compensatie opgave voor bomen en opgaande beplantingen uit de Wet natuurbescherming onderdeel houtopstanden en APV. Deze beplantingen worden ingezet om het landschapsplan verder vorm te geven.

- De basis van het groene beeld bestaat uit korte vegetatie, zowel in de bermen als op de natuurlijke en versterkte taluds;
- De klimbeplanting op de geluidschermen en de verticale grondkerende constructies leveren een bijdrage aan het gewenste beeld en aan de herkenbare groene identiteit van de Panoramaroute A27, de beleving van de omgeving vanaf de weg en aan een rustig, eenduidig en overzichtelijk wegbeeld;
- Beplantingen en korte vegetatie leveren een aantrekkelijk, divers en volwaardig groen beeld op gedurende alle jaargetijden, gezien vanaf de weg en vanuit de omgeving. Ze sluiten aan omgevingszijde zoveel mogelijk en op vanzelfsprekende wijze aan op de beplantingen in de (directe) omgeving;
- Bij bosranden die worden aangetast, worden bestaande bomen zo veel mogelijk behouden en de randen worden na aanleg weer in gelaagdheid hersteld;
- Bij het aanhelen van beplantingen en het uitbreiden van bomenrijen en laanstructuren, wordt aangesloten op het bestaande assortiment op die locatie;
- Bij nieuwe beplantingen wordt gebiedseigen beplanting toegepast, specifiek voor de verschillende landschappen, hoofdzakelijk bladverliezend en aansluitend bij de beplanting in de directe omgeving;
- Bermen worden onderhoudsarm ingericht met gras en gebiedseigen kruiden;
- Waar in de huidige situatie natuurvriendelijke oevers zijn, worden deze in het ontwerp teruggebracht;
- Oksels van aansluitingen worden voorzien van kruidenrijk gras en nieuwe losse bomen en boomgroepen met een duidelijk accent/thema. Dat kan bijvoorbeeld gaan om meerstammigheid, bladvorm en bladkleur. De keus wordt gemaakt uit cultivars van gebiedseigen soorten, passend bij het betreffende landschapstype;
- Bomen met jaarrond beschermde nesten worden zo veel mogelijk behouden. Daar waar dit niet mogelijk is, is de situatie beoordeeld. In alle gevallen is een vervangende locatie (geschikte bestaande bomen) nabij. Zie ook compensatie- en mitigatiemaatregelen in het Natuurrapport;
- Bij hop-over locaties voor vleermuizen wordt de beplanting tot zo dicht mogelijk aan de weg gebracht. In bijzondere gevallen (5 stuks) wordt een

zoekgebied voor een bijzonder 'vleermuis'portaal aangegeven. Bij de uitwerking van het ontwerp moet nader onderzoek uitgevoerd worden naar optimale locatie en uitvoering van dit portaal. Het portaal (of een andere oplossing) moet voldoen aan de regels van het EPvE.

In hoofdstuk 7 wordt dieper ingegaan op het aspect beplanting en groenbeheer.

Geluidswerende voorzieningen

Nieuwe geluidschermen zijn onderdeel van het routeontwerp van de A27, zijn modulair en absorberend. Het landschapsplan biedt plaats aan de mitigatie o.b.v. geluidsberekeningen.

De verbreding is een kans om meer eenheid te brengen in de veelheid aan verschillende geluidsvoorzieningen die nu langs de A27 is toegepast. De vormgeving van de schermen is/ wordt verder uitgewerkt in het EPvE.

- Bestaande geluidschermen worden aan weg- en omgevingszijde voorzien van klimbeplanting om bij te dragen aan het rustig wegbeeld;
- De geluidswal bij knooppunt Hooipolder wordt zoveel mogelijk behouden. Deels wordt op de wal een scherm gerealiseerd om de beplanting achter de wal te kunnen behouden. Deels wordt de wal verlengd. Overgangen dienen zorgvuldig en geleidelijk worden vormgegeven;
- De geluidswal met beplanting bij Raamsdonksveer blijft zo veel mogelijk behouden. Hier wordt aan de wegzijde een wand toegepast die oogt als een geluidscherm en begroeid is met klimbeplanting;
- Daar waar oriëntatie (ook vanuit de omgeving) en zicht belangrijk is, worden schermen transparant uitgevoerd. Dit is het geval bij kruisingen met dwarsstructuren, bij korte lengten scherm in zeer open landschappen bij Lexmond, het scherm op de verbindingsboog in Knooppunt Hooipolder en in Knooppunt Gorinchem in verband met visuele relaties.
- Wanneer een geluidscherm langs de A27 moet worden opgehoogd, wordt een nieuw scherm toegepast conform vormgevingseisen A27;
- Daar waar aangesloten wordt op omgevingen met opgaande beplanting en stedelijk gebied worden, daar waar ruimte is, geluidschermen voorzien van opgaande beplanting aan de omgevingszijde. Deze struikbeplanting is gebiedsspecifiek;
- De autonome saneringsschermen bij Lexmond worden transparant uitgevoerd, zodat het zicht op het achterliggende landschap niet wordt ontnomen. Bij deze schermen wordt geen beplanting aangebracht.
- Op de Keizersveerbrug zijn geluidschermen vanuit ruimtelijke kwaliteit ongewenst, omdat deze een optimale beleving van het markante moment van de rivierkruising belemmeren (zie aspectrapport geluid voor details).
- Nieuwe geluidswering langs de A15 wordt vormgegeven volgens de inpassingsprincipes van de A15;
- Geluidwering langs de A59 wordt vormgegeven volgens de inpassingsprincipes van de A59;
- Geluidwering langs de verbindingsweg in Raamsdonksveer heeft een ingetogen en terughoudende vormgeving. Deze schermen worden voorzien van klimbeplanting.

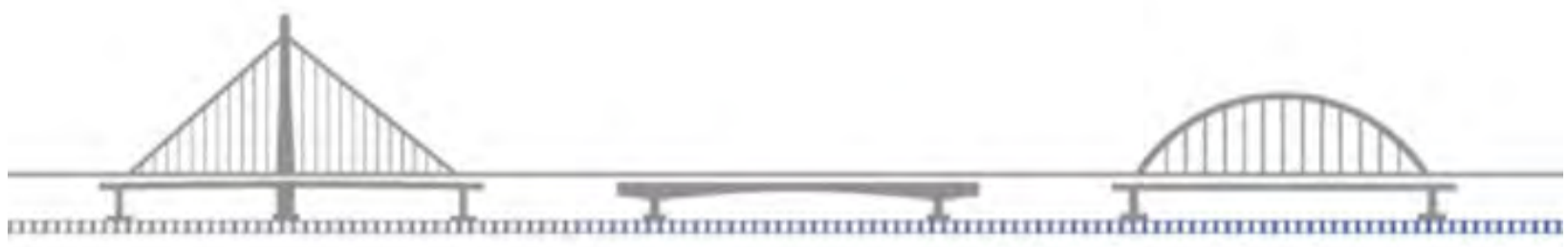
Grote Kunstwerken: Keizersveer (Bergsche Maas), Merwedebrug (Boven Merwede), Hagestein (Lek), Houtensebrug (Amsterdam-Rijnkanaal)

De visie op routeniveau (hoofdstuk 3) is ook leidend voor deze grote kunstwerken. Dat betekent dat de beleving en zichtbaarheid van de rivieren en landschappelijke omgeving vanaf de brug essentieel is maar ook dat vanaf de omgeving gezien de brug een herkenbaar oriëntatiepunt blijft.

De grote rivierkruisingen zijn oriëntatiepunten op de A27 route maar ook vanuit de omgeving en ook vanaf de waterroute. De bruggen vormen een ensemble met elkaar in de A27 en in de diverse waterroutes. De karakteristieke bruggen (vorm en plaats) zoals de Merwedebrug en de Keizersveerbrug met veelal een cultuurhistorische waarde, ondersteunen momenteel de identiteit van de A27. In de nieuwe situatie ligt de nadruk meer op de optimale beleving van het markante moment van de rivierkruising ondersteund door het alignement van de weg; de weg stijgt en daalt, voor en na de brug. Vanuit de omgeving blijven de bruggen, ook zonder markante vormgeving, duidelijk zichtbaar door hun ligging, maat en schaal. Juist een hoogwaardige, ingetogen vormgeving doet recht aan de A27 als panoramaroute en de ruimtelijke kwaliteit van de locaties.

De uitgangpunten vanuit landschappelijke inpassing en ruimtelijke kwaliteit zijn meegenomen in het planproces rond de grote bruggen tot nu toe en zullen ook bij het verder ontwerpproces van de rivierkruisingen een rol spelen.

- Optimaal zicht voor de weggebruiker vanaf de brug op de omgeving;
- De continuïteit van het landschap, de landschappelijke structuren, het winterbed, de ruimtes en de functies onder de brug door moet behouden blijven en zonder versmalling en met dezelfde karakteristiek onder de brug door vloeien;
- Bij voorkeur met natuurlijke oevers, ook onder de brug;
- Optimaal zicht onder de brug door, behoud openheid en zichtlijnen op en vanaf kruisende wegen en vaarwegen;
- Optimaal zicht op de brug vanuit de omgeving, dus zo min mogelijk obstakels en hoge opgaande beplanting op de A27 taluds nabij de brug;
- Bij bruggen die uit afzonderlijke delen bestaan, voldoende ruimte voor lichttoetreding onder de brug ivm begroeiing;
- Streven naar gelijke hoogte van naast elkaar liggende bruggen ivm met beleving vanaf de verschillende rijstroken en naastgelegen fietspaden;
- Continuïteit van het wegprofiel. Geen versmallingen net voor en na de bruggen;
- Aandacht voor beleving van de onderzijde van de bruggen.
- Aandacht voor sociale veiligheid en windhinder voor langzaam verkeer (fietsers).



Figuur 36 Schematische weergave van v.l.n.r. een tuibrug, vrije voorbouwbrug en een boogbrug.

In het Tracébesluit is de keuze van het brugtype voor de grote rivierkruisingen opengelaten om zo de aannemer meer (ontwerp)vrijheid te bieden om zo tot het economisch meest voordelige (binnen het TB en de overige eisen passende) ontwerp te komen. Conform het Tracébesluit dient het (constructief)ontwerp van de aannemer te passen binnen de uitmeet- en flexibiliteitsbepaling zoals opgenomen in het Besluit. Naast eisen met betrekking tot life cycle kosten, geluid (een betonnen rijdek is vereist) en allerlei technische eisen gaat het hierbij ook om eisen ten aanzien van vormgeving en inpassing. Om er voor te zorgen dat de bruggen een goede ruimtelijke kwaliteit krijgen en goed ingepast worden, zijn er vormgevingseisen benoemd die vastgelegd worden in het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE). Dit maakt onderdeel uit van de uitvraag naar de markt en de brugontwerpen moeten hieraan voldoen. De belangrijkste eisen uit het EPvE (de zogenaamde top eisen) zijn opgenomen in het volgende kader. In het EPvE worden deze verder uitgewerkt.

Belangrijkste eisen ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit grote bruggen:

1. De grote bruggen stellen zich dienstbaar op aan de beleving vanaf de A27 van de rivieren en landschappelijke omgeving. Iedere brug biedt de weggebruiker hierover een maximaal vrij, onbelemmerd en open en weids uitzicht.
2. De grote bruggen zijn optimaal ingepast in het landschap, hebben daarin een bescheiden plek en hebben vanuit de omgeving gezien een beperkte invloed op de horizon.
3. De grote bruggen vertonen visueel verwantschap met elkaar. Ze zijn in samenhang met elkaar, met de route en met de omgeving ontworpen.
4. De grote bruggen bestaan ieder uit een hoofdo overspanning met aanbruggen of zijoverspanningen. Die samen per locatie visueel één samenhangend geheel vormen, vanuit de omgeving en vanaf de weg gezien. De grote bruggen overbruggen hierdoor per locatie het complete rivierenlandschap, en markeren niet slechts de kruising van de vaargeul.
5. Alle elementen waaruit de grote bruggen bestaan (zoals randen, leuning, dek, pijlers, constructieve elementen, landhoofden, taluds, geluidschermen en wegmeubilair e.d.) zijn hoogwaardig vormgegeven: ingetogen, integraal (in samenhang met elkaar), eenvoudig en strak,

met aandacht voor en nuance in detail, materiaal, kleur en textuur, ten behoeve van de totale belevingswaarde.

6. De bruggen dragen bij aan een rustig, samenhangend, continue en eenduidig wegbeeld. De weg, het landschap en alle elementen die daar aan gerelateerd zijn lopen zo continu mogelijk over de brug door.
7. De grote bruggen zijn rank, slank en 'transparant' vormgegeven. Hierdoor is vanuit de omgeving maximaal zicht mogelijk onder de bruggen door, door de bruggen heen en over de bruggen heen.
8. De grote bruggen bestaan per locatie uit twee bruggen, één per rijrichting. Beide bruggen zijn per locatie visueel identiek aan elkaar en zijn op maximale afstand van elkaar gepositioneerd.

In figuur 36 zijn de meest voor de hand liggende brugtypen schematisch weergegeven. Maar er zijn ook nog andere typen of combinatievormen van de afgebeelde typen mogelijk. In de bestaande situatie is er sprake van vakwerkbruggen over de Bergsche Maas, boogbruggen over de Boven-Merwede en stalen leggerbruggen over de Lek.

De implicaties van de eisen uit het EPvE verschillen per brugtype. In z'n algemeenheid vraagt een brugtype met veel constructie elementen boven de weg (zoals een tui-/boogbrug) meer ontwerpaandacht ten aanzien van de als eerste, tweede, derde en vijfde genoemde eis terwijl een brugtype met veel constructie elementen onder de weg (zoals een vrije voorbouwbrug) meer ontwerpaandacht vraagt ten aanzien van de als vierde genoemde eis.

Met de vormgevingsprincipes in het landschapsplan en de eisen in het EPvE, is gewaarborgd dat de bruggen die uiteindelijk gerealiseerd worden, onafhankelijk van het brugtype, een goede ruimtelijke kwaliteit krijgen en goed ingepast worden in de omgeving.

Kunstwerken, viaducten en onderdoorgangen

De kunstwerken vormen een onderdeel van het routeontwerp van de A27. De vormgeving van nieuwe en aan te passen bestaande kunstwerken is/ wordt uitgewerkt in het EPvE.

Ontwerppunt voor een kruising dient de continuïteit van de kruisende verbindingen te zijn, kruisende functies/structuren,

- Een viaduct dient tijdloos, eigentijds, sober en neutraal te worden vormgegeven en integraal vormgegeven te worden;
- De randen van de viaducten dienen het alignement van de as van de overgaande weg te volgen;
- Bij viaducten en onderdoorgangen dienen geen onoverzichtelijke situaties voor te komen, kruisende structuren en functies niet versmallen in de passage (geen flessenhals);
- Voorkeur gaat uit naar hooggelegen landhoofden vooral als langzaamverkeer de passage gebruikt;
- Inrichting toeleidende wegen/aardenbanen: locatiespecifiek en passend bij dwarsverbinding;
- Onderdoorgangen dienen van 25 m voor de onderdoorgang tot 25 m na de onderdoorgang een doorgaande zichtlijn te hebben;
- Bij kunstwerken in de A27, waar mogelijk, een voorziening maken voor de toetreding van daglicht op de onderdoorgaande verbinding i.v.m. sociale veiligheid;
- Geleidelijke overgangen licht/donker;
- Op het gebied van verlichting in kunstwerken wordt in alle nieuwe of aan te passen kunstwerken voor gemotoriseerd en/of langzaam verkeer, verlichting aangebracht.
- Daar waar een volledig nieuwe verlichting wordt aangebracht, wordt uitgegaan van vleermuisvriendelijke verlichting.

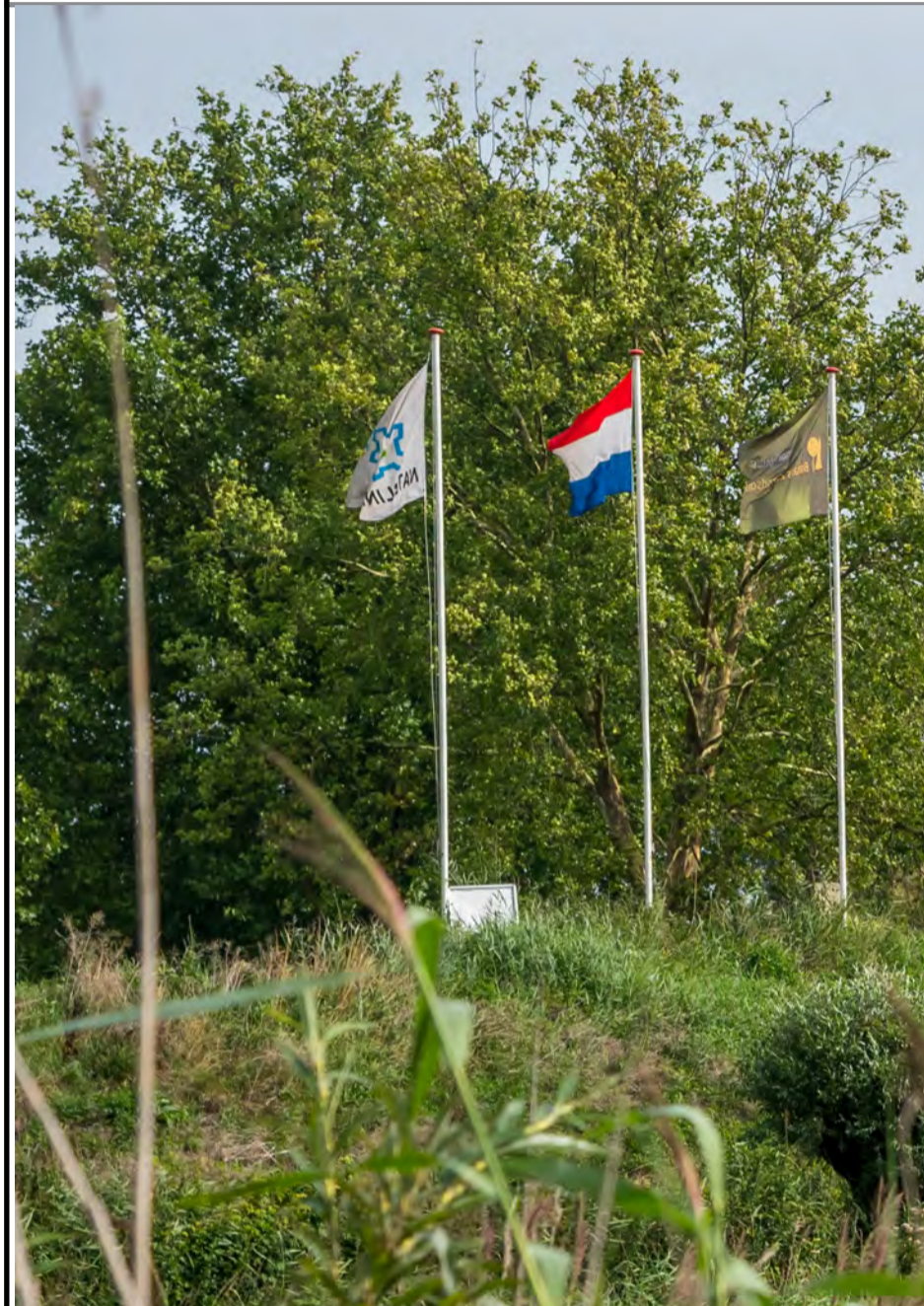
HOOFD STUK 6

UITWERKING VAN DE DEELGEBIEDEN

In deze uitwerking wordt per deelgebied een integraal beeld geschetst van maatregelen die horen bij de inpassing van de A27. Dit houdt in dat er niet alleen naar puur landschappelijke aspecten wordt gekeken, maar dat ook compensatie- en mitigatieopgaven in het kader van natuur, geluid, water en sociale aspecten zijn opgenomen.

Per ontwerpblad worden de veranderingen beschreven met de voorgestelde inpassende maatregelen.

Het landschapsplan kijkt verder dan alleen de weg en de directe omgeving. In het kader van het project worden wettelijke maatregelen nabij de weg meegenomen, maar landschappelijke maatregelen die buiten de TB grens vallen, kunnen als aanbeveling worden meegegeven, de kosten hiervoor zijn wel onderdeel van het project. Over de voorgestelde inpassende maatregelen is nader overleg nodig met eigenaren, beheerder en gebruikers van de betreffende locaties. Vooral voor de aanbevelingen is realisatie mede afhankelijk van de omgeving.





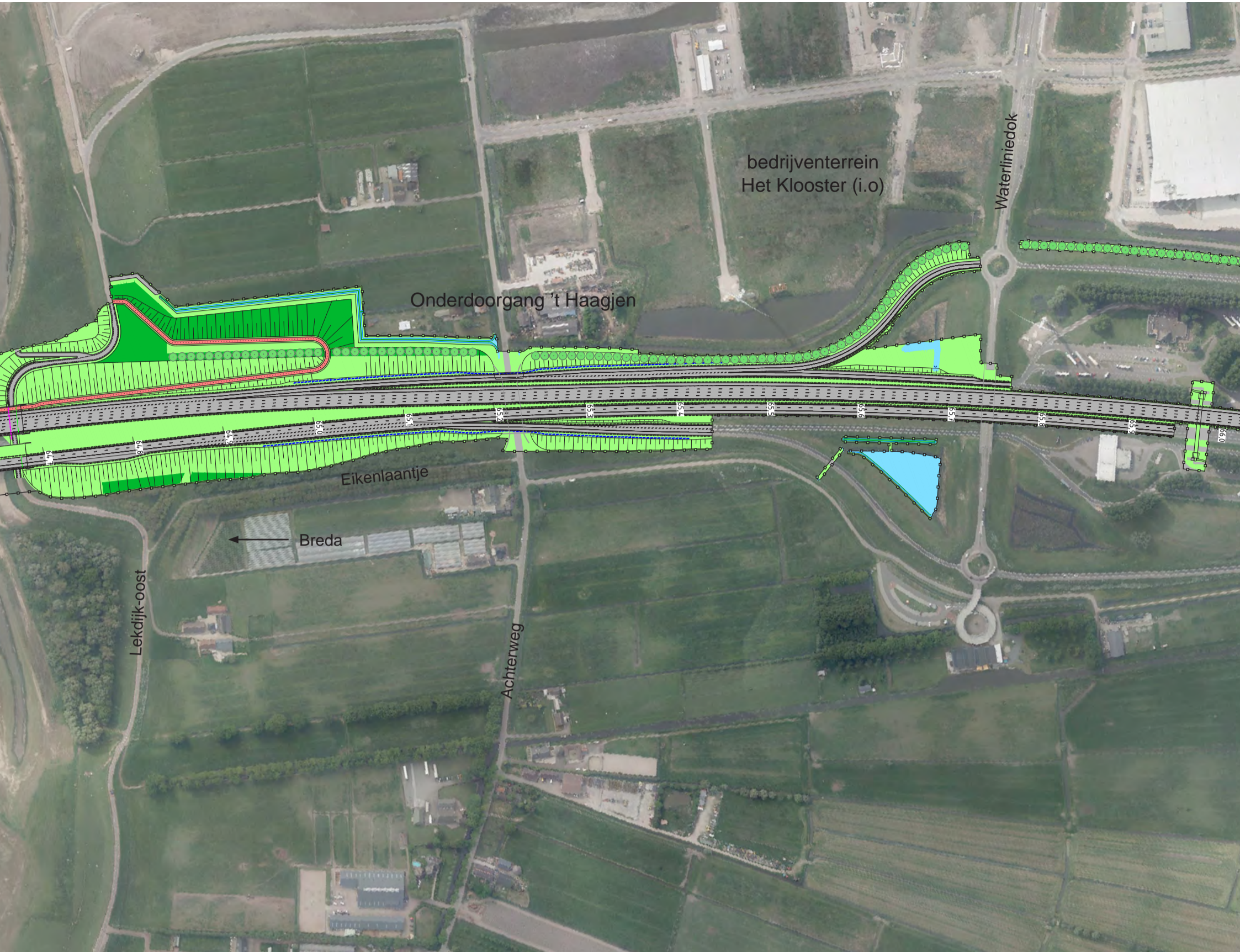


Het Kromme Rijngebied

Blad 19: Amsterdam-Rijnkanaal - Aansluiting Houten

Legenda landschapsplan

	Tracégrens		Bestaand kunstwerk
	Damwand		Nieuw kunstwerk
	Begroeid gewapend talud		Verharding
	Geleiderail		Fietspad
	Hekwerk		Opgaande beplanting/bomen&struiken
	Bestaand geluidsscherm		Struiken
	Nieuw geluidsscherm		Gras
	Autonoom saneringscherm		Talud
	Bestaande boom		Watergang
	Nieuw te planten boom		Bodempassage
	Gepland gemaal		



Het Kromme Rijngebied

Blad 18: Nieuwegein

Ter hoogte van Nieuwegein wordt de A27 aan de westzijde verbreed. Aan deze zijde is bedrijventerrein Het Klooster in ontwikkeling. Tussen de weg en het bedrijventerrein wordt een transparante bomenrij aangebracht. De verbreding van weg en talud zal ten koste gaan van de beplantingen (o.a. notenbomen) die achter de Lekdijk parallel aan de weg staan. Deze bomen zullen deels worden vervangen door een nieuwe bomenrij die aansluit op de bomenrij bij Het Klooster. Hierdoor ontstaat één lijn: een rustig en eenduidig beeld vanaf de weg met zicht op het naastgelegen bedrijventerrein. Het zicht vanaf de A27 op de Lek zal verbeteren.

Nieuwe Hollandse Waterlinie

Het gebied tussen de Lekdijk en Houten is onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De A27 ligt hier te midden van inundatievelden. Bij de inpassing van de verbreding is hier rekening mee gehouden door maatregelen op te nemen die de ruimtelijke structuur versterken, door de openheid te behouden en zicht op

belangrijke structuren, zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, de Schalkwijkse wetering en naar andere bijzondere objecten van de lijn te behouden.

De bestaande voetgangersbrug ter hoogte van het brandstofverkoopspunt De Kroon en De Knoest in de aansluiting – een belangrijk herkenningspunt op de route – wordt vervangen voor een nieuwe. De vormgeving van deze brug is / zal worden uitgewerkt in het EPVE.

Onderdoorgang Achterweg/ 't Haagjen wordt aan de westzijde uitgebreid met ongeveer 7,5 m. De vormgeving met wanden die zich naar de omgeving openen wordt voortgezet. Ter hoogte van het kunstwerk wordt aan beide zijden van de snelweg een geluidscherm aangebracht. Aan de westzijde van 4m en aan de oostzijde van 2m hoog.



Noordzijde Lekbrug

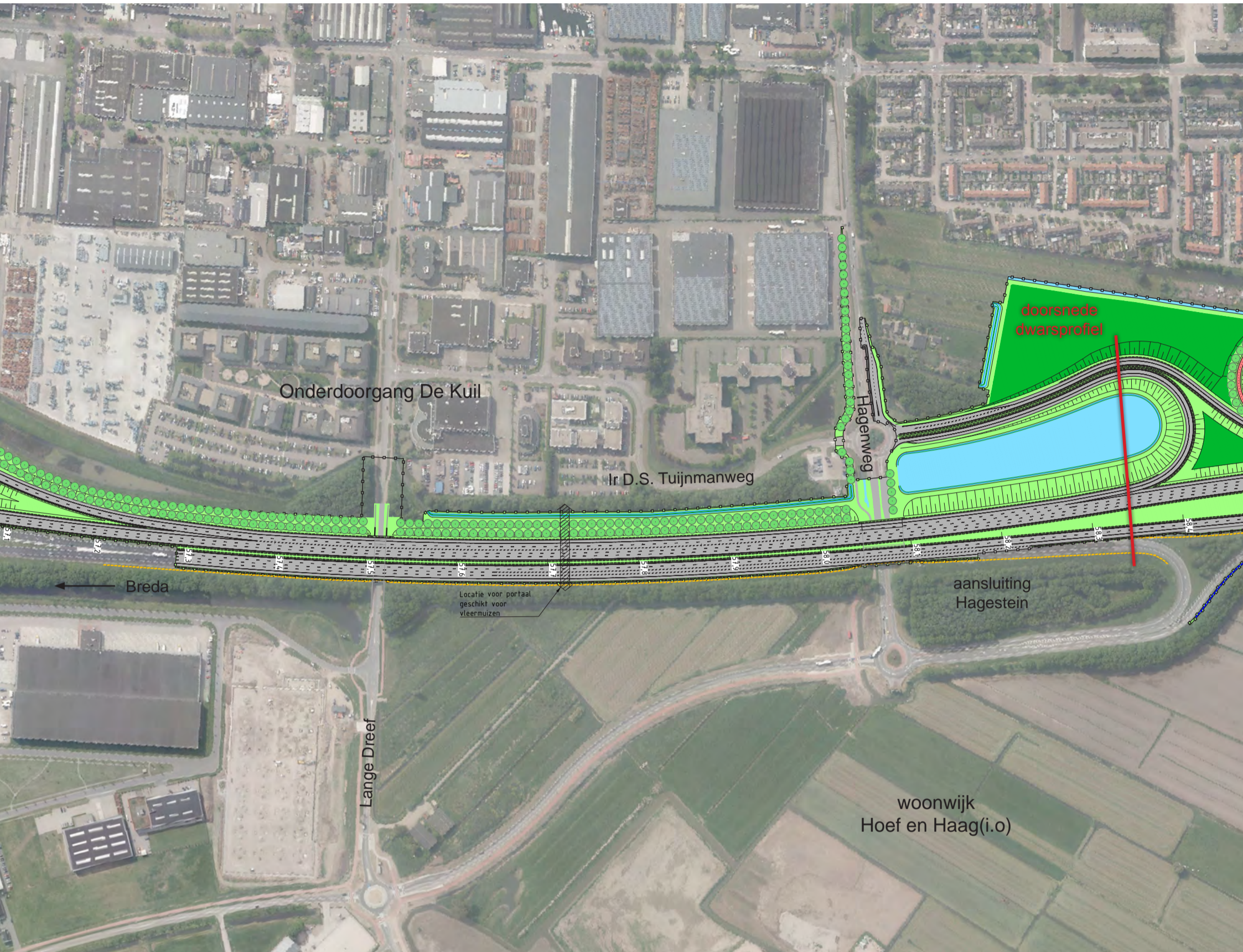
Door de nieuwbouw van de brug over de Lek in combinatie met een fietsroute aan de westzijde van deze brug is er een hoger en breder baanlichaam nodig ten noorden en ten zuiden van de brug.

Aan de noordzijde van de Lek zijn in de bestaande situatie opgaande beplantingen toegepast om het huidige baanlichaam in te passen. Ze hebben een oorsprong in cultuurhistorie (bron: Groenstructuurplan Nieuwegein), verzachten het schaalverschil tussen A27 en directe omgeving (beleving) en geven menselijke maat langs de routes voor (langzaam) verkeer van het onderliggend wegennet.

Deze bestaande beplantingen worden waar mogelijk hersteld (oostzijde) en opnieuw vormgegeven (westzijde). Ze begeleiden eveneens de fietsroute van de Lekbrug naar Lekdijk-oost. De bestaande openheid en zichtlijnen naar het omliggende landschap van het Kromme Rijngebied blijven gehandhaafd.



Figuur 37 Huidige beplanting Lekdijk Oost - A27



Alblasserwaard - Vijfheerenlanden

Blad 17: Aansluiting Hagestein-Lekbrug

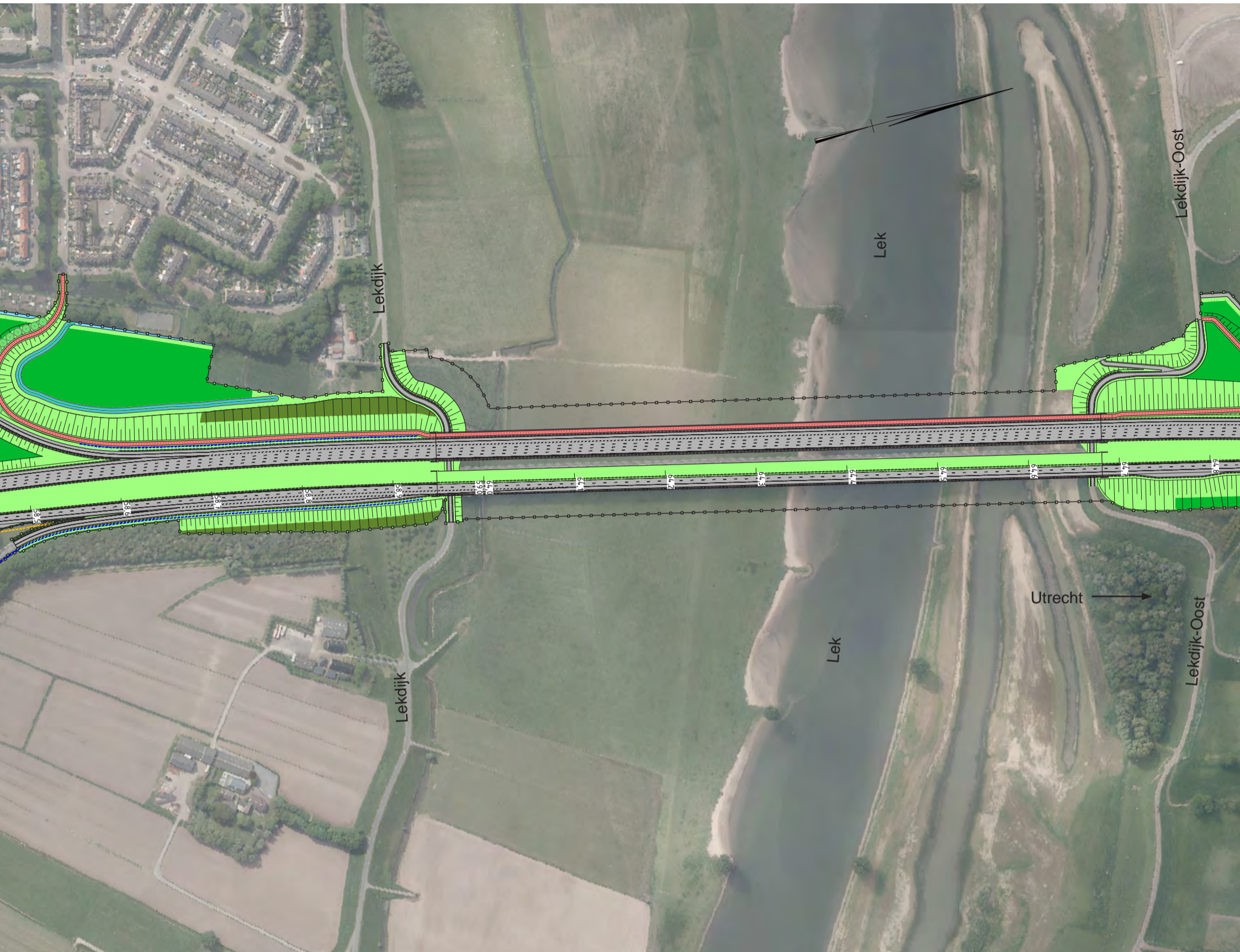


Figuur 38 Plan Hoef en Haag, Vianen

Lekbrug Hagestein

Deze brug wordt geheel vernieuwd. In de nieuwe situatie ligt de nadruk meer op de optimale beleving van het markante moment van de rivierkruising dan op een markante vormgeving. Dat betekent dat de beleving en zichtbaarheid van de rivier en de landschappelijke omgeving vanaf de brug essentieel is maar ook, dat vanaf de omgeving gezien, de brug een herkenbaar oriëntatie punt blijft. De brug is onderdeel van het EPvE. Het ongebruikte deel van het kunstwerk richting Utrecht is ingericht als een groene landschappelijke zone in aansluiting op de groene middenbermen aan de zuid- en noordzijde van de brug.

De Lekdijk zal aan beide zijden van de Lek ter hoogte van het landhoofd van de brug worden aangepast. De groene taluds van het dijklichaam blijven behouden. Door de verbreding van het landhoofd, wordt de visuele onderbreking in de dijk groter. De notenbomen aan de zuidwestkant zullen verdwijnen. Hier is geen ruimte om de bomen terug te brengen. Het is belangrijk dat de landschappelijke structuren van de Lek zonder versmalling onder de brug door blijven vloeien. Dit is het plangebied van het 'Ruimte voor de Lek' project; onderdelen 't Waalse Waard en Vianense Waard. De inpassende maatregelen in het kader van de A27 sluiten hierbij aan.



Alblasserwaard - Vijfheerenlanden

Ten zuiden van de Lek doorkruist de A27 het gebied van de Alblasserwaard - Vijfheerenlanden. Door het realiseren van de nieuwe brug met fietsroute aan de westzijde is er aan beiden zijden van de A27 ruimtebeslag maar voornamelijk aan de westzijde. Vanaf de Lekbrug blijft het zicht op het – nu nog – open landschap ten oosten van Vianen gehandhaafd. Hier zal een nieuwe woonwijk Hoef en Haag worden gerealiseerd. Aan de oostzijde van de A27 wordt een geluidscherm met een hoogte van 3 meter gerealiseerd. Wanneer deze woonwijk gerealiseerd wordt zou, om aan te sluiten bij dit landschapsplan, robuuste beplanting tussen A27 en woonwijk opgenomen kunnen worden.

De Hagen

Door het ruimtebeslag zal de beplanting tussen de snelweg en woonwijk de Hagen verdwijnen en wordt het stukje polderlandschap dat tussen weg en bebouwing ligt kleiner. Vanuit de omgeving wordt veel waarde gehecht aan de afschermende beplanting, i.v.m. lichthinder en het zicht op een groene rand, zo blijkt uit participatiebijeenkomsten. De beplanting van bomen en struiken waaronder ook wintergroene struiken zal in de nieuwe situatie met voldoende breedte worden teruggebracht. Het fietspad sluit aan op de Brugstraat

en wordt voorzien van een begeleidende boomrij. Door de gebogen tracering van het fietspad blijft de beplanting afschermend. Direct aangrenzend aan de route is meer openheid in verband met sociale veiligheid en attractiviteit. Het geluidscherm van 1m hoog behalve een geluidsabsorberende functie ook een (koplamp) afschermende werking. De oostzijde van de A27 wijzigt niet ter hoogte van de aansluiting. De beplanting die hier staat blijft behouden.

Hagenweg en Lange Dreef

De onderdoorgang Hagenweg wordt verbreed aan de westzijde. De vormgeving onder het bestaande kunstwerk, met vrij liggend fietspad, wordt onder de verbreding voortgezet. Langs de Hagenweg wordt de weg begeleidende beplanting uitgebreid als versterking van de stedelijke structuur. Het kunstwerk aan de Lange Dreef (onderdoorgang De Kuil) wordt verbreed en de westelijke toerit wordt opgeschoven. Door de komst van de wijk Hoef en Haag, aan de oostzijde van de A27, zullen deze onderdoorgangen meer gebruikt gaan worden. Dit zal een positieve uitwerking hebben op de sociale veiligheid.

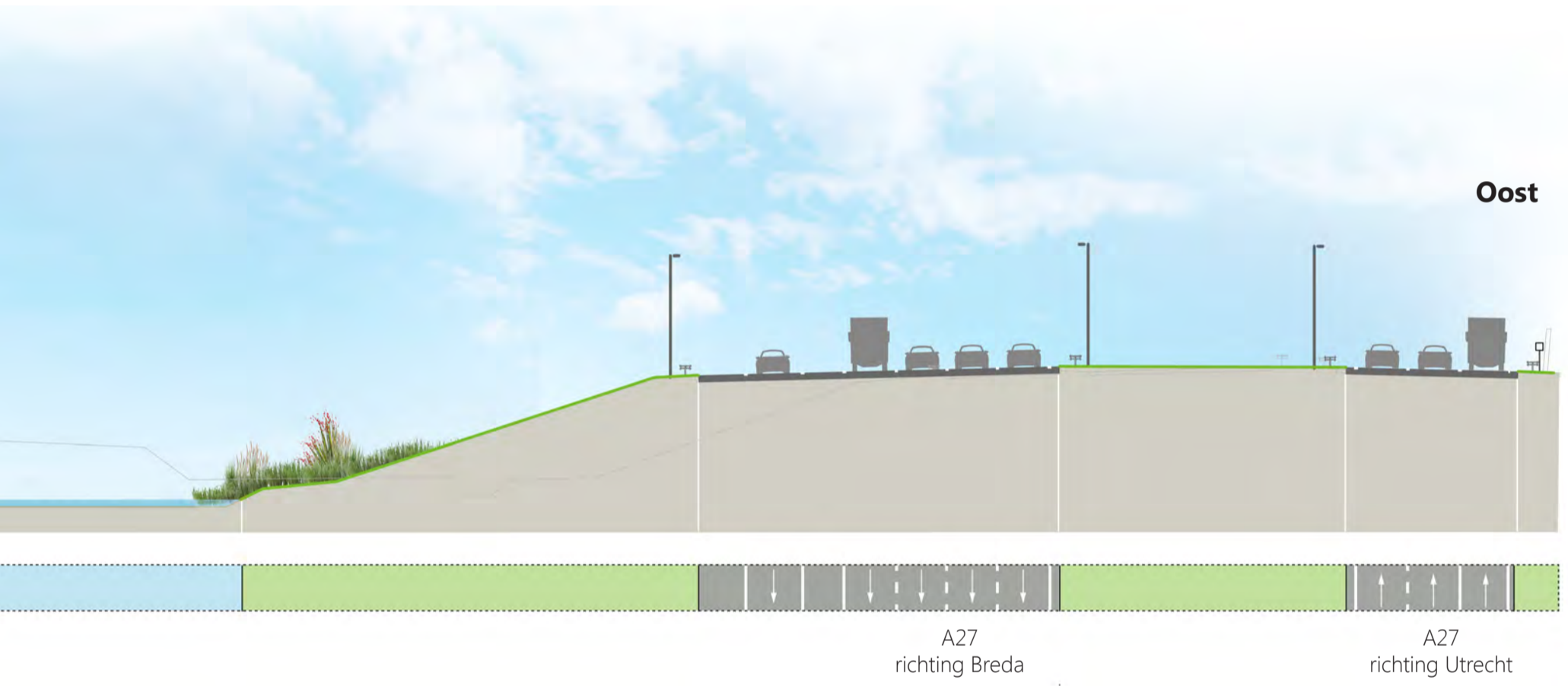
Tussen Hagenweg en Lange Dreef is een zoekgebied opgenomen voor een portaal dat geschikt is voor vleermuisgeleiding.

West



Op- en afrit

Dwarsprofiel Km 58.35



Oost

A27
richting Breda

A27
richting Utrecht



Alblasserwaard - Vijfheerenlanden

Blad 16 Knooppunt Everdingen



Knooppunt Everdingen

Knooppunt Everdingen verbindt de A27 met de A2. Het knooppunt is recent gerealiseerd en daarbij zorgvuldig ingepast op basis van het onderliggend landschap. Het knooppunt heeft daardoor een aantrekkelijke uitstraling. De weg gaat hier in het noordelijk deel van het knooppunt als het ware door een groene tunnel. Het zuidelijk deel is meer open met zicht op het polderlandschap. Het knooppunt blijft grotendeels ongewijzigd. Aan de noordwestzijde wordt de A27 en de uitvoeger richting de A2 iets aangepast. Dit is vooral van invloed op de taluds, die iets breder zullen worden. Hierdoor zal de bomenrij tussen de snelweg en het bedrijventerrein worden aangetast. Deze wordt na aanleg hersteld. De eikenbomen aan de westzijde van de A27 worden niet geraakt.

De weg zakt daarna weer terug naar maaiveld en is ter hoogte van de Achterkade weer op maaiveldniveau. De onderdoorgang van de Autenasekade wordt iets langer en aan de westzijde van de A27 wordt een geluidscherm van 2 meter geprojecteerd. Ter hoogte van voetgangersviaduct Bolgerijsekade wordt de A27 aan de westzijde verbreed. Op het viaduct over de Bolgerijsekade komt bovendien een autonoom saneringsscherm (SP) van 3 meter aan de oostzijde van de weg A27). Het voetgangersviaduct Bolgerijsekade wordt (autonoom) gesloopt voorafgaand aan de uitvoering van het project A27 Houten-Hoopolder .



Alblasserwaard - Vijfheerenlanden

Blad 15



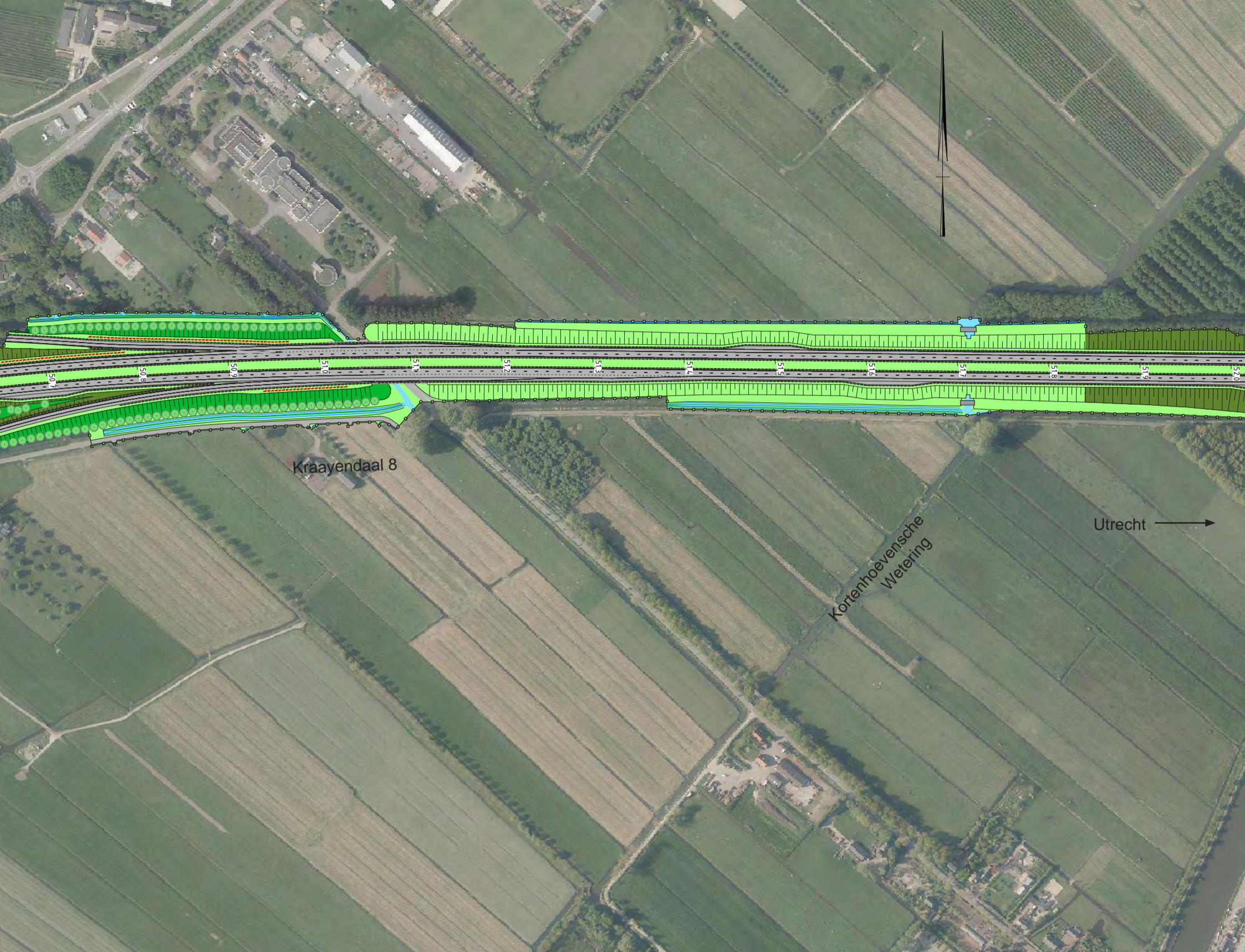
Lexmond

Ten noorden van Lexmond ligt aan de zuidkant van de weg een panorama. De weg loopt na de kruising met de Achterkade (deze blijft ongewijzigd) omhoog om het Merwedekanaal te kunnen kruisen. Waar de weg hoog ligt blijft het zicht op het open landschap met de kenmerkende kavelstructuur gehandhaafd. Ter hoogte van de brug over het Merwedekanaal wordt aan de oostzijde van de A27 een transparant geluidscherm aangebracht van 2m hoog. Laag op het talud worden struikbeplantingen aangebracht ter ondersteuning van de route voor vleermuizen. Het zicht vanaf de A27 blijft vrij waardoor de kenmerkende bomenrijen langs het Merwedekanaal zichtbaar blijven en deze dwarsstructuur beleefbaar blijft.



Alblasterwaard - Vijfheerenlanden

Blad 14 Lexmond



Aansluiting Oude Zederik - Lexmond

De aansluiting Lexmond blijft grotendeels zoals die is. Door de verbreding moet de rijbaan en toe- en afritten iets worden aangepast, waardoor ook de taluds wijzigen. De taluds worden voorzien van struikbeplanting. Tussen de oostelijke op- en afrit en de omgeving wordt boombeplanting hersteld. Vanuit zowel landschap als veiligheid en zichtbaarheid zal de beplanting die in de oksels van de aansluiting aanwezig worden uitgedund. De laanbeplanting aan Lakerveld vormt een belangrijke dwarsstructuur. De Kraayendaal moet gedeeltelijk worden verlegd langs de toerit. Ter hoogte van Kraayendaal 8 en langs de op- en afritten komen autonome saneringsschermen (SP) van 2 en 3 meter. Achter de met klimop begroeide schermen wordt aanvullende struikbeplanting toegepast.

Na het passeren van de aansluiting Lexmond opent het landschap zich weer. Het deel ten zuidwesten van de A27 is aangemerkt als panorama. De verbreding is tussen aansluiting Lexmond en de Oude Zederik zeer beperkt, waardoor er nauwelijks effect is qua ruimtebeslag. In de bestaande situatie is hier een obstakelvrije berm. In het

nieuwe ontwerp wordt aan de westzijde een geleiderail toegepast, waardoor gevoelsmatig het landschap iets minder intens te beleven is. Aan de zuidoostzijde kan de obstakelvrije berm worden behouden. Ter hoogte van een aantal boerderijen (westzijde) worden autonome saneringsschermen van 2 meter (SP) geplaatst. Het zicht op het landschap en de boerderijen is bijzonder waardevol, maar wordt door de schermen sterk beïnvloed. Daarom worden deze autonome saneringsschermen transparant uitgevoerd. De woningen liggen op enige afstand van de snelweg. Het is daarom aan te bevelen de erfbeplanting bij deze woningen achter de schermen te versterken.



Alblasserwaard - Vijfheerenlanden

Blad 13 Zouweboezem



Zouweboezem

Het open (panorama-) landschap ten noorden van de Zouweboezem blijft gehandhaafd. De Zouweboezem is Natura2000 gebied en deel van het Natuurnetwerk Nederland. In het ontwerp is de bestaande barrier in de middenberm vervangen voor een middenberm met een dubbele geleiderail. Het wegbeeld wordt nu rustiger en het zicht op het landschap wordt door een geleiderail minder belemmerd. Hiermee is een non-kwaliteit, zoals genoemd in hoofdstuk 4, weggenomen. Door aanpassingen in de overgangsbogen, hoeft de verharding niet uitgebreid te worden zodat het natuurgebied minimaal beïnvloed wordt. De taluds ter hoogte van de Zouweboezem zijn steiler, 1:2, om de aantasting te beperken. Ten noorden van de Zouweboezem wordt om het ruimtebeslag ter hoogte van de pechhaven te beperken een gewapend groen talud toegepast.

In de huidige situatie is het gebied bij de Oude Zederik door opgaande beplanting niet duidelijk zichtbaar vanaf de weg. Het is aan te bevelen hier de beplanting wat transparanter te maken, zodat duidelijk zichtbaar wordt dat men hier een bijzonder gebied kruist.

Veldweg

De onderdoorgang bij de Veldweg wordt vervangen door nieuwbouw. In de tunnel wordt verlichting aangebracht om de tunnel sociaal veiliger te maken. Ook komt aan beide zijden van de tunnel een spiegel.

Zouwendijk

De onderdoorgang ter hoogte van de Zouwendijk wordt eveneens vervangen door nieuwbouw. De ligging in een bocht is enigszins onoverzichtelijk en blijft gelijk. Dat heeft geen positief effect op de sociale veiligheid. Het aanbrengen van verlichting en spiegels verzacht dit effect. Aan de oostzijde van de A27 wordt een saneringsscherm aangebracht; bij de Zouwendijk van 3 meter hoog.

West



Dwarsprofiel Km 47.20

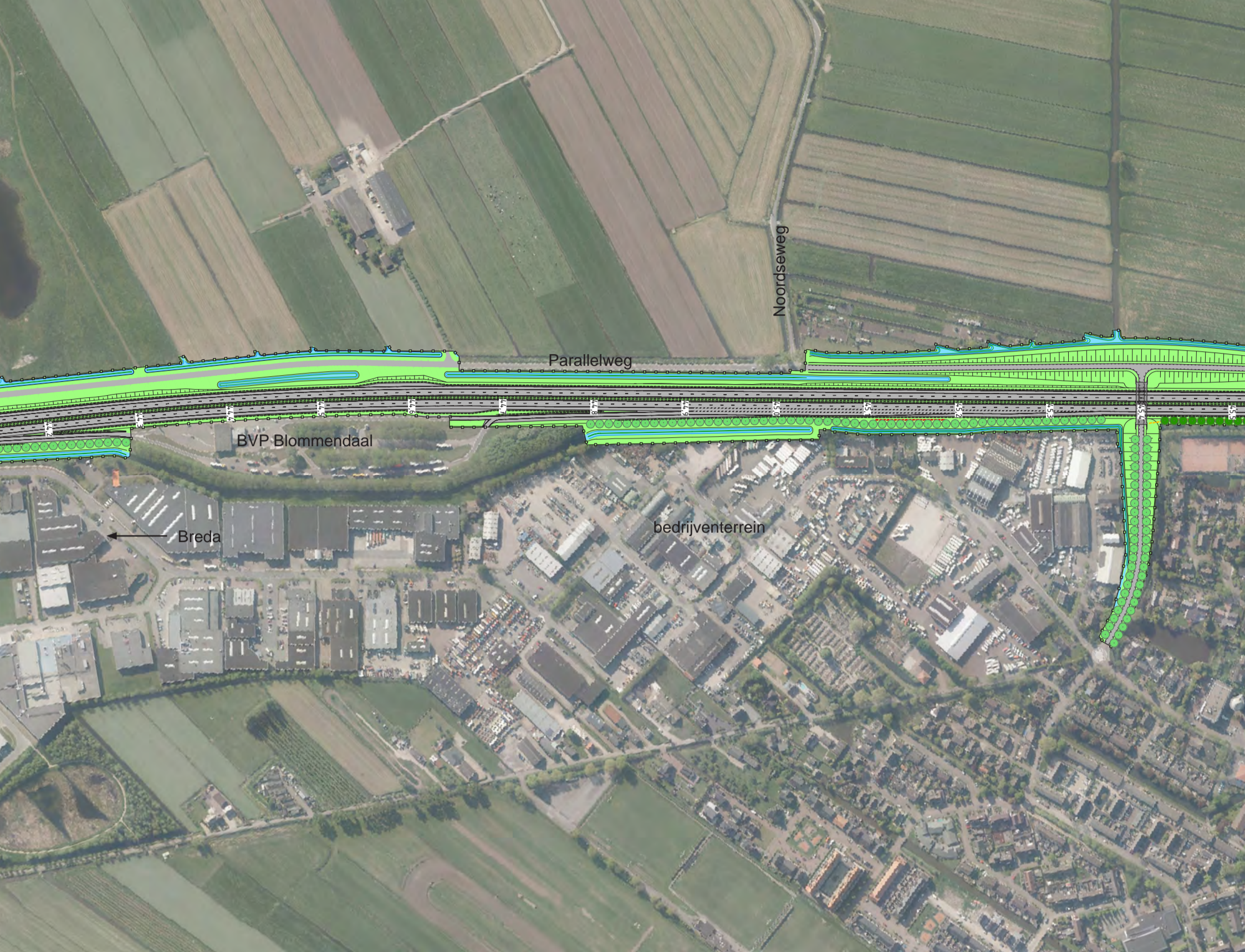


Oost



A27
richting Breda

A27
richting Utrecht



Alblasserwaard - Vijfheerenlanden

Blad 12 Meerkerk-Zouwendijk



Meerkerk

Ter hoogte van Meerkerk is de verbreding van de A27 minimaal. Ten behoeve van de bebouwing aan de Zouwendijk wordt een nieuw autonoom saneringsscherm (SP) aangebracht. Ten zuiden van de Zouwendijk eerst van 5 hoog, daarna van 3 en 2 meter hoog.

Opgaande beplanting die in de huidige situatie aanwezig is, zal door de verbreding verdwijnen. Deze beplanting was eerder genoemd als non-kwaliteit. Tussen de kern van Meerkerk en de A27 wordt de doorgaande boombeplanting hersteld als afscherming. Waar mogelijk worden bestaande bomen behouden.

Prinses Marijkeweg – Broekseweg

Even verderop wordt de fietstunnel in de Prinses Marijkeweg aan de westzijde verlengd met ongeveer 1,5 m en aan de oostzijde met minder dan 1 m. Tevens wordt de groenstructuur aan het lint versterkt met beplantingen om de dwarsstructuur te benadrukken. Ter hoogte van het kunstwerk is aan de westzijde een autonoom saneringsscherm (SP) van 4m hoogte gepland. Het bestaande geluidsscherm tegen de bebouwing van Meerkerk aan de oostzijde van de weg blijft gehandhaafd. Hier worden over een kleine afstand

nieuwe schermen met het bestaande scherm afgewisseld. Om een rommelig wegbeeld te voorkomen worden alle schermen voorzien van groene klimbeplanting.

Parallelweg en viaduct Blommendaal

Aan de westzijde ligt de Parallelweg die langzaam stijgt en ter hoogte van Blommendaal met een nieuw kunstwerk de A27 oversteekt. Het talud van de Parallelweg is in de huidige situatie voorzien van opgaande beplanting. Het is mogelijk dat door de werkzaamheden aan de A27 een deel van de beplanting moet verdwijnen. Deze wordt niet teruggebracht.

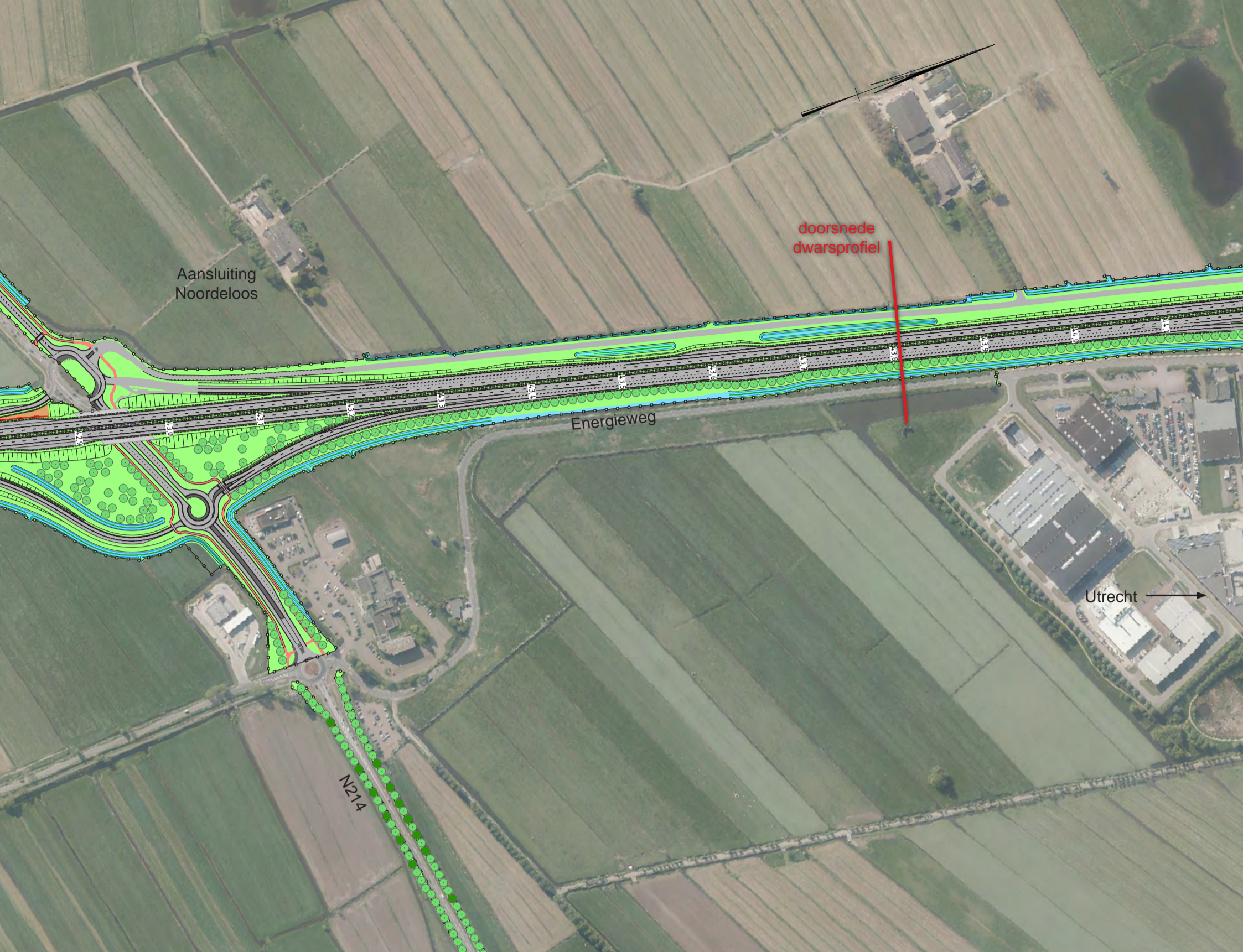
Het viaduct Blommendaal wordt vervangen door een nieuw viaduct. De ruimtelijke situatie wijzigt echter nauwelijks t.o.v. de huidige situatie. Beplanting op het talud die door de ingreep verdwijnt, wordt na aanleg teruggebracht.

Ten zuiden van Meerkerk ligt de A27 langs het bedrijventerrein aan de oostzijde. Er is één woonhuis op het bedrijventerrein aanwezig, dicht bij de snelweg. Ter hoogte van dit huis is een autonoom saneringsscherm (SP) van 3 m hoog gepland.



Alblasserwaard - Vijfheerenlanden

Blad 11 Noordeloos



Tussen het bedrijventerrein en de snelweg wordt vanaf het viaduct Blommendaal een transparante bomenrij aangebracht tot aan aansluiting Noordeloos, met uitzondering van het deel ter hoogte van Brandstofverkooppunt Blommendaal. Deels is al een bomenrij aanwezig. Deze boomrij heeft vooral een functie voor vleermuizen. Door een transparante boomrij blijft er zicht op de bedrijven en het landschap.

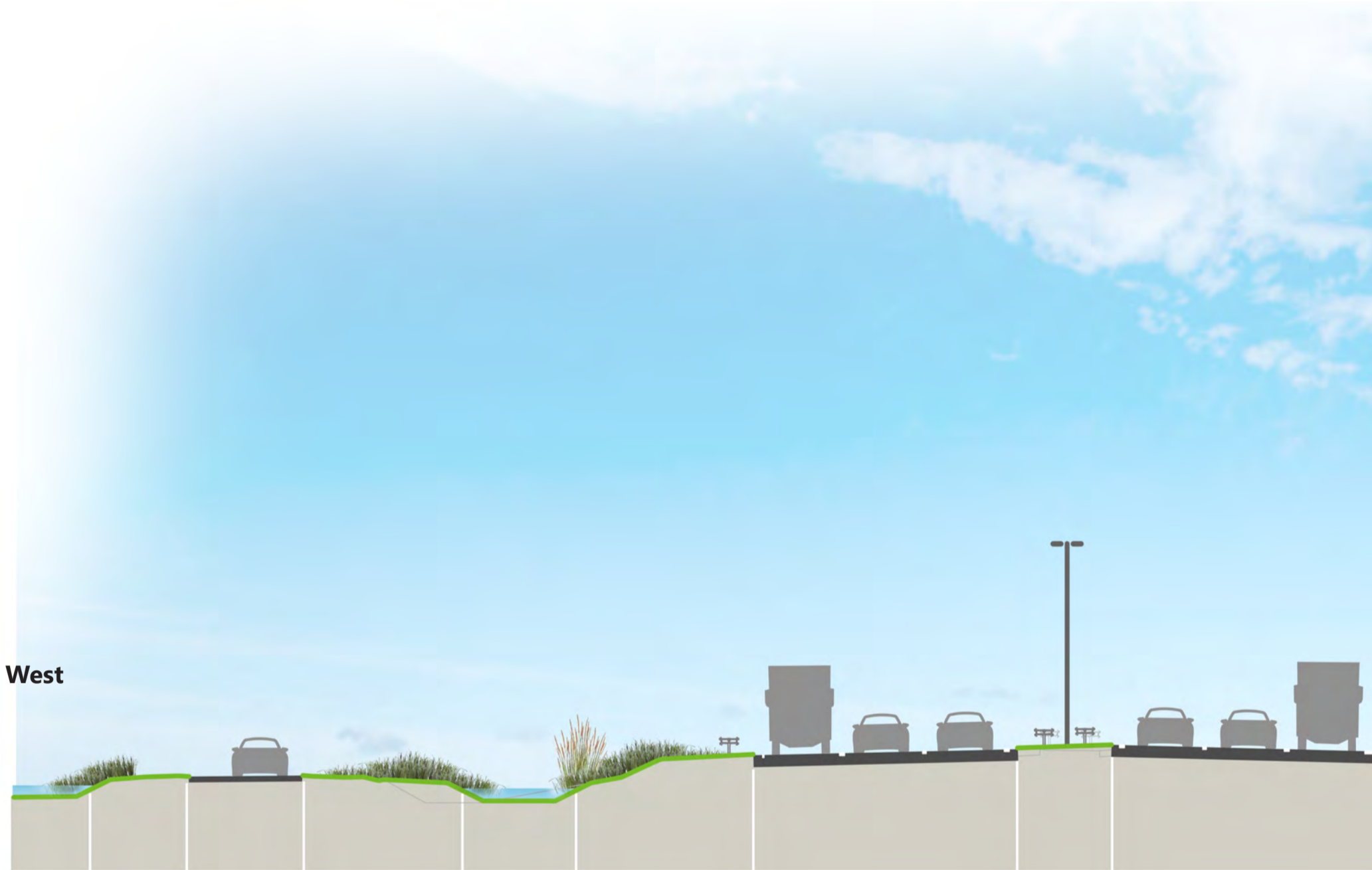
Aansluiting Noordeloos

De aansluiting Noordeloos wordt aangepast. De ovale turborotonde aan de westzijde wordt volledig gemaakt. Aan de oostzijde wordt in een nieuwe turborotonde voorzien. De turborotonde aan de oostzijde schuift iets op ten opzichte van de bestaande situatie om voldoende ruimte tot het bestaande kunstwerk te realiseren. De oksels van de aansluiting worden ingepast met gras en boomgroepen (met bomen tot 8 meter hoog i.v.m.

het weidevogelgebied). In de zuidwestzijde van de aansluiting wordt in verband met beperkte beschikbare ruimte een groen gewapend talud toegepast.

Zijkade

Langs de Zijkade (N214) wordt de laanstructuur tot zo dicht mogelijk bij de A27 aangevuld en versterkt t.b.v. de ruimtelijke beleving en mitigatie van vleermuizen. De dwarsstructuur wordt tot zo dicht mogelijk bij de A27 ruimtelijk versterkt met boomrijen.

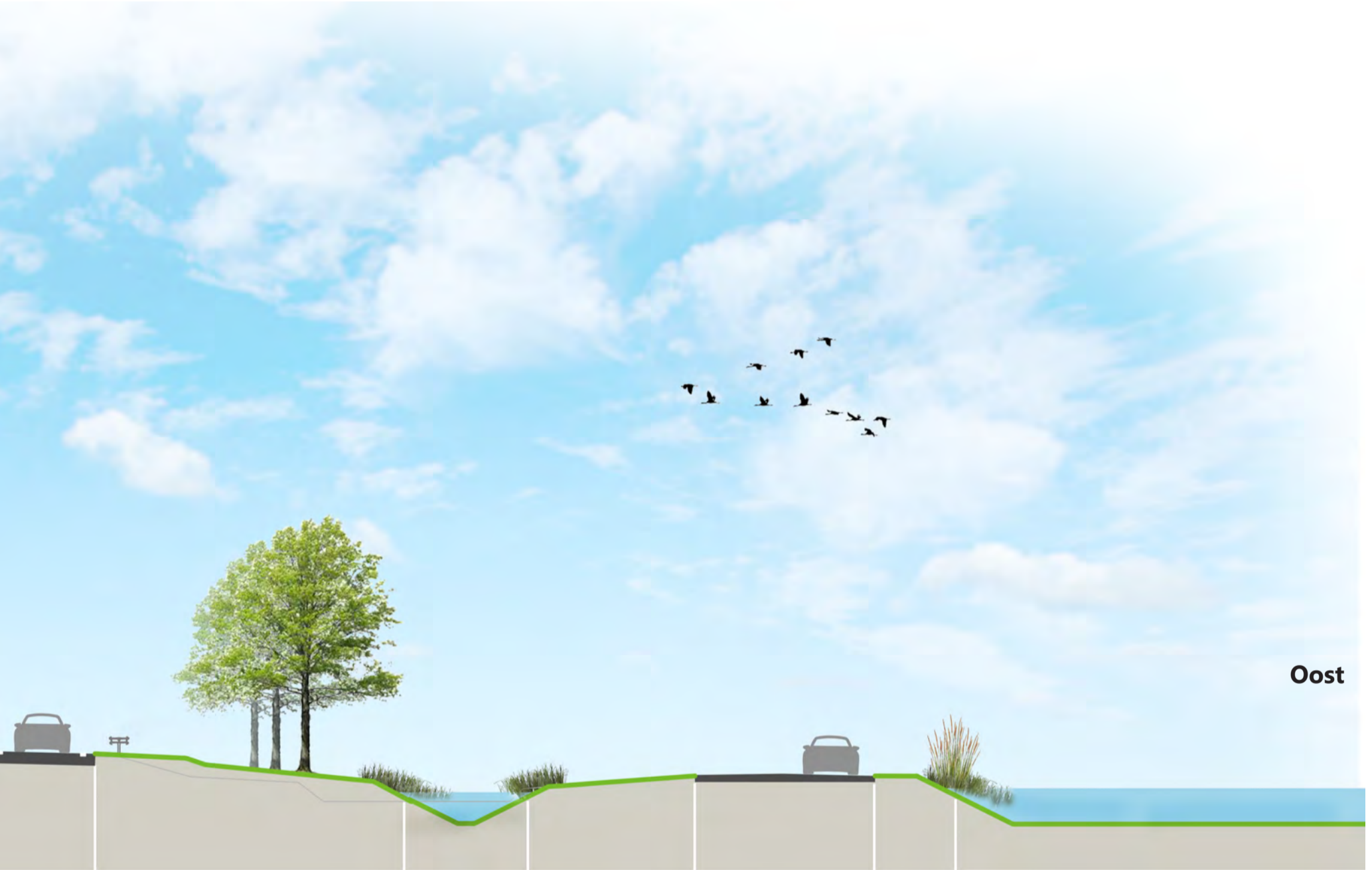


A27
richting Breda

A27
richting Utrecht

Afrit n
Bloem

Dwarsprofiel Km 43.80

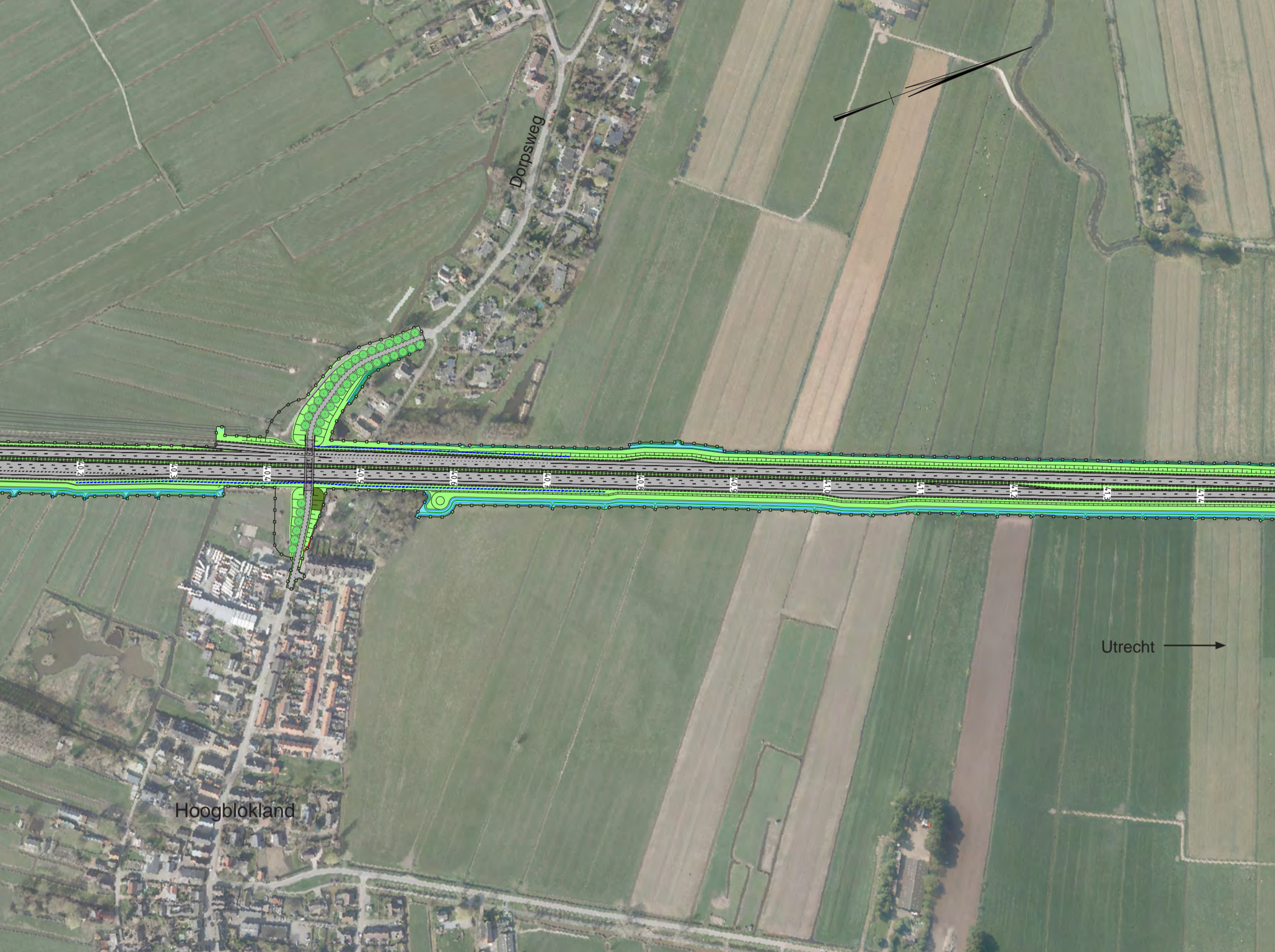


Oost



naar BVP
endaal

Energieweg



Ten noorden van Hoogblokland vindt de verbreding van de A27 aan de oostzijde plaats. Dit betekent dat de westzijde nauwelijks wordt aangetast. Aan de oostzijde wordt het ruimtebeslag van de weg groter, maar dit leidt niet tot aantasting van het panorama.

Hoogblokland

Ter hoogte van Hoogblokland komt de bebouwing tot dicht aan de weg. Hier wordt aan beide zijde van de weg het bestaande scherm behouden. Deze locatie is eerder als knelpunt benoemd, maar het is niet mogelijk hier minder geluidschermen toe te passen. Ter hoogte van de kruising A27 en de Dorpsweg komen geluidschermen van 2 en 4 meter voor. Er wordt een nieuw viaduct bij de Dorpsweg over de A27 gerealiseerd. Door het aanbrengen van weg begeleidende beplanting (struiken op het talud en bomen langs de weg) wordt het dwarsverband versterkt.

Het scharnierpunt in de verkaveling bij Gorinchem-Noord, wordt niet aangetast. Wel is hier de realisatie van aansluiting Gorinchem-Noord gepland (buiten dit project), waardoor het zicht op de typische verkaveling verder naar de achtergrond verdwijnt.

Groeneweg en Dorpsweg

De viaducten Groeneweg en Dorpsweg worden vervangen voor nieuwe viaducten. De situatie op de viaducten en op de taluds wijzigt echter nauwelijks. Beplanting op het talud wordt na aanleg teruggebracht om de dwarsverbanden ook ruimtelijk te herstellen. Uitwerkingen van de kunstwerken van dit project behoren tot het EPvE.



Alblasserwaard - Vijfheerenlanden

Blad 9 Knooppunt Gorinchem

Ten noorden van Gorinchem is er aan beide kanten van de weg een panorama met weidse uitzichten. De weg wordt hier aan beide zijden verbreed. Aan beide zijden van de weg wordt een ruime zijberm zonder geleiderails aangebracht tussen knooppunt Gorinchem tot de nog te realiseren aansluiting Gorinchem-Noord. Ter hoogte van het panorama versterkt dit het zicht op het open landschap en maakt tegelijkertijd de weg minder zichtbaar vanuit de omgeving.

Aan de oostzijde van de A27 en ten noorden van knooppunt Gorinchem is een nieuw bedrijventerrein Groote Haar in voorbereiding.

Ten westen van de A27 worden schermen van 2 en 3 m hoog en aan de oostzijde 4 m hoog geplaatst. Ter hoogte van de onderdoorgang Haarweg is het scherm 3 m (west) en 4 m (oost). Hiervoor worden ondersteuningsconstructies aangebracht.



Figuur 39 Nieuw bedrijventerrein Gorinchem-Noord



Knooppunt Gorinchem

Het knooppunt onderscheidt zich door haar positie net boven het stedelijk gebied van Gorinchem en het open landschap. De verkavelingsrichting/slotenpatroon is uitgangspunt bij de inrichting van het landschap in de knoop, waarmee de knoop een nieuwe verhouding aangaat met het omliggend landschap. Op de hogere gronden kunnen beplantingen worden toegevoegd, op de lagere gronden kunnen wateren, riet en grienden aangelegd worden. In het knooppunt zijn alleen aan de zuidzijde veranderingen als gevolg van het project. In de zuidelijk oksels van het knooppunt worden in het kader van compensatie bosstroken aangebracht, conform vormgevingsvisie.

De basis vormgeving van het klaverblad van knooppunt Gorinchem blijft gehandhaafd. In het knooppunt worden op verschillende locaties nieuwe geluidschermen aangebracht:

- aan de buitenzijde van de zuidoostelijke verbindingsboog van de A15 west naar de A27 noord komt een scherm van 5m hoog met aan de achterzijde een talud om de visuele impact te verzachten. Om aan te sluiten bij het huidige inpassingsconcept van het klaverblad wordt aan de westzijde in de boog ook een talud/walletje – zonder geluidscherm – aangebracht;
- aan de oostzijde van de zuidoostelijke verbindingsboog/invoeger van de A15 West naar de A27 noord komt een scherm van 2m hoog;
- tussen de oostelijke hoofdrijbaan van de A27 en de oostelijke parallelrijbaan komt een tweezijdig absorberend scherm van 5m hoog;
- langs de noordoostelijke verbindingsboog / invoeger van de A15 west naar de A27 noord komt een scherm van 4 meter hoog
- langs de noordwestelijke verbindingsboog van de A27 noord naar de A15 west komt een scherm van 2 en 3 meter hoog;
- langs de A15, aan de oostzijde van de kruising met de A27 komt tussen de zuidelijke hoofdrijbaan en de

West



Dwarsprofiel Km 38.00

Uitvoeger naar A15

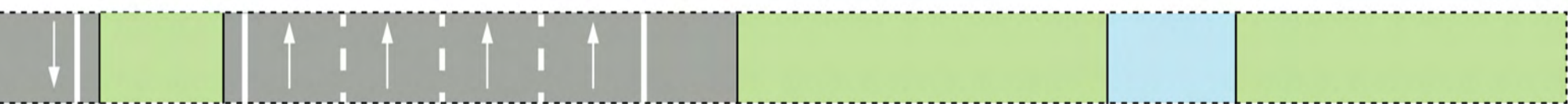
A27
richting Breda



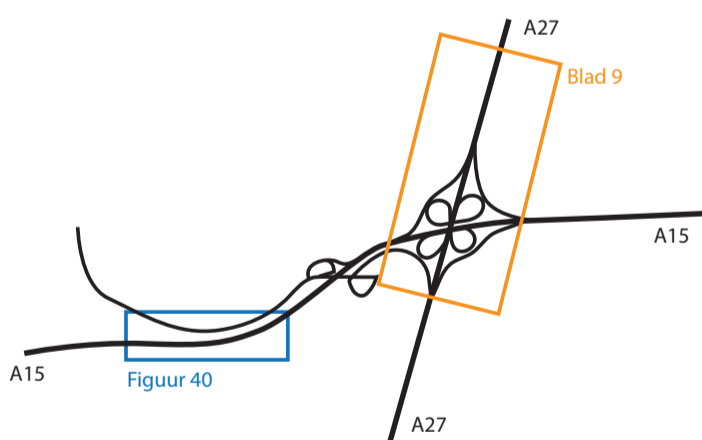
Figuur 40 Geluidscherm A15

Legenda

- Bestaand geluidscherm handhaven
- Nieuw geluidscherm



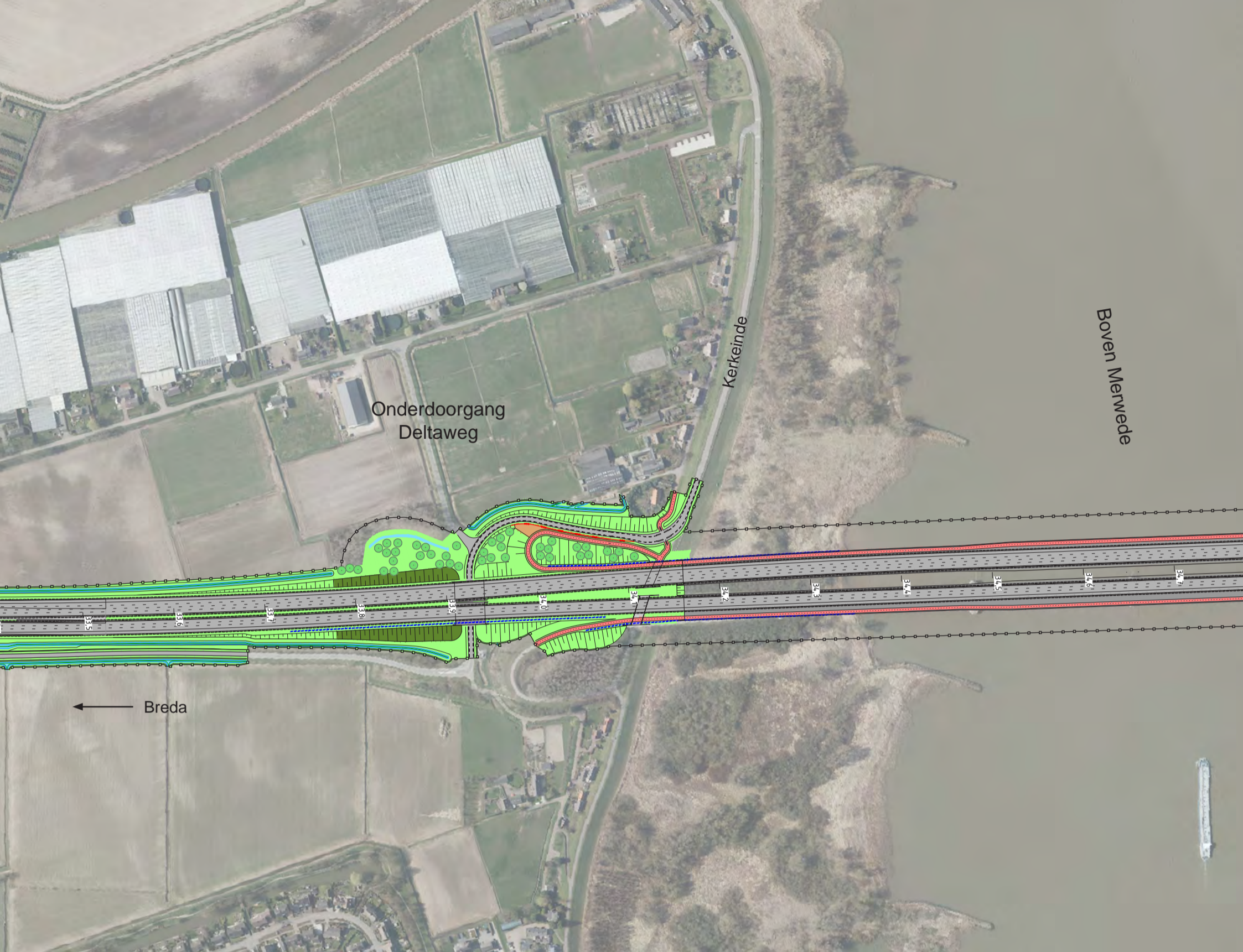
A27
richting Utrecht



- zuidelijke parallelrijbaan een rechtopstaand scherm van 4m hoog. De vormgeving hiervan sluit aan bij de andere schermen van de A15.
- langs de A15 aan de westzijde van de A27 staat in de huidige situatie een recht scherm. Dit scherm wordt deels vervangen en verlengd voor een scherm van 2 m hoog. De vormgeving van het scherm sluit aan bij de bestaande situatie en de A15.
- Langs de A15 aan de westzijde van de A27 staat in de huidige situatie een recht scherm. Dit scherm wordt deels vervangen en verlengd voor een scherm van 2 m hoog (zie plattegrond hierboven). De vormgeving van het scherm sluit aan bij de bestaande situatie en de A15.

Het bestaande scherm naast de afrit van de A27 in oostelijke richting naar de A15 blijft gehandhaafd. Door deze veelheid aan schermen blijft de focus van de weggebruiker op het infralandschap van de A27 en is het niet mogelijk de relatie met de omgeving (non-kwaliteit) ter hoogte van het knooppunt te verbeteren.

Het kunstwerk van de Banneweg wijzigt niet. Aan de oostzijde, bij de Schimmelpennincklaan, zal door de verbreding van de A27 het bovenste gedeelte van het beplante talud worden aangetast. Hier zal een nieuw geluidscherm van 6m hoog komen. Bij de bouw zal zoveel mogelijk beplanting gespaard blijven, al zal een groot deel toch gekapt moeten worden. Deze groenstructuur zal worden hersteld. Het voorstel dat vanuit de participatiebijeenkomsten is gekomen, is om in de nieuwe beplanting ook groenblijvende soorten op te nemen, zodat jaarrond een dichte beplanting ontstaat.



Alblasserwaard - Vijfheerenlanden

Blad 8 Avelingen, Kanaal van Steenenhoek en de kruising met de Merwede

Het kunstwerk over het kanaal van Steenenhoek wordt aan beide zijden verbreed en voorzien van nieuwe geluidschermen (van 2m aan de westzijde en 6m aan de oostzijde). Vanaf de Bataafsekade richting het noorden ligt de weg op een talud. De weg wordt hier verbreed. Aan de westzijde betekent dit dat de bomen die in de huidige situatie op het talud staan zullen verdwijnen, en het pad naar de zoutopslag iets opschuift naar het westen. De bomen worden niet teruggebracht, omdat hier sprake is van een molenbiotop. De sportvelden worden niet geraakt. Ook de ingang van handbalvereniging Achilles wordt niet geraakt door de ingreep.



Onderdoorgang Bataafsekade

Onder de snelweg verslechtert de sociale veiligheid ter hoogte van de onderdoorgang Bataafsekade. Door de ingreep wordt het dek van de onderdoorgang namelijk aan beide zijden met ongeveer 4 m verlengd, waardoor de situatie qua sociale veiligheid onder het kunstwerk verslechterd. Deze onderdoorgang wordt in de huidige situatie als sociaal onveilig ervaren. Dit blijkt uit een enquête die is gehouden onder omwonenden.

Om de sociale veiligheid te verbeteren worden onder het kunstwerk extra maatregelen genomen. Op de participatiebijeenkomsten zijn hiervoor ideeën aangedragen. Een mogelijke uitwerking bestaat uit de volgende ingrediënten: Het gebied achter de wanden, waar nu gras is, wordt verhard en onbereikbaar gemaakt door het hekwerk tegen de steunpunten aan te plaatsen. Bovendien worden de gaten tussen de wanden/steunpunten dichtgemaakt en hierin wordt verlichting opgenomen, met inachtneming van eventuele verblijfplaatsen van vlemmuizen. Alle

andere groene ruimte grenzend aan de route onder het kunstwerk wordt verhard tot aan de wanden. Ook wordt de plek van de fietser duidelijker gemarkeerd met een afwijkende kleur verharding en markering op het wegdek. Met deze maatregelen wordt de situatie qua sociale veiligheid sterk verbeterd ten opzichte van de huidige situatie. Ook neemt de esthetische kwaliteit onder de brug toe.

Aansluiting Avelingen

De huidige aansluiting Avelingen heeft te krappe boogstralen, daarom (en als gevolg van de ingrepen in het project A27 HH) wordt de aansluiting opnieuw vormgegeven zodat die weer aan de huidige normen voor wegontwerp voldoet. Dit betekent een groter ruimtebeslag. Het ontwerp is dusdanig ingepast dat de bestaande bebouwing en het feitelijk gebruik behouden blijft. Daarvoor is het noodzakelijk over een korte lengte een keerwand toe te passen met aan de bebouwingszijde klimbeplanting. De aansluiting op het onderliggend

wegennet gebeurt – zoals in de huidige situatie – met rotondes. De westelijke rotonde is echter voorzien van een bypass vanuit het westen. Om te voldoen aan de eisen van het waterschap worden aan de omgevingszijde van de aansluiting, dijkes gerealiseerd en is de voorgenoemde keerwand waterkerend. Ook langs het kanaal is een kerende constructie noodzakelijk om het ruimtebeslag te beperken. Daar waar de keerwanden boven maaiveld komen wordt met (gewapende) grond of met klimop de wand aan het oog onttrokken.

De carpoolplekken die door de ingreep vervallen, worden in de oksels van de aansluiting teruggebracht met daar waar mogelijk behoud van de bestaande bomen (deels met hoge natuurwaarde). De carpoolplaatsen kennen een informele inrichting met gras, bestaande en nieuwe bomen. Als overgang naar het omliggende gebied en ten behoeve van vleermuizen worden struikbeplantingen in de aansluiting toegepast. Dit met behoud van uitzicht over de Boven Merwede en met inachtneming van de waterschapseisen.



Figuur 41 Impressie onderdoorgang Bataafsekade

Land van Heusden en Altena

Merwedebrug over Boven Merwede

De Merwedebrug zal geheel worden vernieuwd. In de nieuwe situatie ligt de nadruk meer op de optimale beleving van het markante moment van de rivierkruising in plaats van een markante vormgeving. Dat betekent dat de beleving en zichtbaarheid van de rivieren en de landschappelijke omgeving vanaf de brug essentieel is maar ook dat vanaf de omgeving gezien, de brug een herkenbaar oriëntatiepunt blijft.

Het is belangrijk dat de landschappelijke structuren van de Boven Merwede zonder versmalling onder de brug door blijven vloeien. De Merwedebrug wordt in het EPvE nader uitgewerkt. De dijk aan Sleeuwijkse zijde is een inundatiedijk van de NHW. In het ontwerp van de nieuwe brug is het belangrijk deze dijk zo min mogelijk aan te tasten en de zichtbaarheid te vergroten.

De inpassende maatregelen in het kader van de A27 sluiten aan bij het 'Ruimte voor de Rivier' project Uiterwaardvergraving Avelingen onder de Merwedebrug.

Aan de nieuwe brug is aan de west en- oostzijde een fietspad voorzien. Dit fietspad wordt met een nieuwe lus aan de zuidzijde op de Kerkeinde aangesloten met een comfortabele helling. In de lus van het fietspad wordt groen teruggebracht (o.a. ten behoeve van vleermuizen). Om het ruimtebeslag te beperken wordt tussen fietspad en toerit een groen gewapend talud toegepast. Aan de noordzijde wordt het fietspad met hetzelfde alignment langs de toerit Avelingen-West geleid.

De fietstunnel ter hoogte van het Kerkeinde wordt vernieuwd. In verband met de langere lengte is extra aandacht voor sociale veiligheid belangrijk. Er wordt o.a. extra doorrijdhoogte gerealiseerd dan noodzakelijk is. Op een deel van de brug, aan de zuidzijde bij Sleeuwijk, zullen nieuwe geluidschermen komen aan beide zijden van de weg. Deze schermen zullen aan de buitenzijden van de brug worden geplaatst; 2m hoog aan de oostzijde, 3 m hoog aan de westzijde. Het scherm aan de oostzijde wordt doorgezet tot over de onderdoorgang over de Deltaweg.

Door de verbreding van de snelweg en de bouw van een nieuwe brug zal een deel van de beplanting langs de snelweg en opgangen verdwijnen. Dit vergroot het zicht op het water, de uiterwaarden en de dijklichamen en daarmee ook de leesbaarheid van het landschap en de geschiedenis van de NHW. De eerder genoemde non-kwaliteit wordt hiermee weggenomen. Onderaan de taluds wordt struikbeplanting toegepast (met behoud van uitzicht vanaf de A27) als overgang naar het bebouwd gebied en ten behoeve van vleermuizen.



Land van Heusden en Altena

Blad 7 Aansluiting Werkendam en Fort Altena



Ten zuiden van de Merwede wordt de A27 aan beide zijden verbreed. De Deltaweg zal daarom moeten opschuiven naar het oosten. Dit gaat ten koste van de bomenrij die langs de Deltaweg staat. Deze bomen zullen niet worden teruggebracht, zodat er meer zicht is op het landschap van de oeverwal.

De vormgeving van de huidige aansluiting Werkendam wordt aangepast. Er wordt een nieuwe aansluiting gecreëerd met behoud van het bestaande kunstwerk De Tol. Langs de oorspronkelijke afrit aan westzijde wordt een boomrij geprojecteerd om het dwarsverband van een historische dijk te benadrukken. De wegbegeleidende beplanting langs de Rijksstraatweg worden zoveel mogelijk behouden.

De nieuwe aansluiting wordt ingericht met gras en boomgroepen. Bij de nieuwe aansluiting zal ook een nieuw kunstwerk over de Zevenbansche Boezem komen. Dit kunstwerk wordt breed vormgegeven zodat er ruimte onder het kunstwerk is voor het doorzetten van de

ecologische verbindingszone Zevenbansche Boezem. Ook aan het bestaande kunstwerk worden hiervoor maatregelen getroffen. Rondom dit kunstwerk worden bestaande bomen (met natuurwaarde) behouden in de restruimten. Net ten noorden van de Zevenbansche Boezem is een zoekgebied geprojecteerd voor een portaal dat geschikt is voor vleermuisgeleiding.

Om ruimte te bieden aan een pechhaven is ten noorden van de Tol (Dijkgraaf Den Dekkerweg), een kleine uitbuiging voorzien. Direct ten zuiden van het kunstwerk de Tol wordt de boombeplanting aan beiden zijden van de A27 gesnoeid en het viaduct zelf wordt voorzien van een vleermuis scherm. Ten zuiden van de Tol is een zoekgebied geprojecteerd voor een portaal. Beiden voorzieningen zijn ten behoeve van vleermuisgeleiding.

Fort Altena

Ter hoogte van het fort wordt de bestaande Parallelweg zo veel mogelijk gehandhaafd om de aantasting van het fort te beperken. Wel wordt de A27 aan de westzijde iets verbreed.

Tijdens de aanleg van de A27 in de jaren 60 is het Fort doorsneden door deze nieuwe snelweg. Tegenwoordig wordt meer waarde gehecht aan de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW) waar het Fort een onderdeel van is. Door de eerdere doorsnijding juist in te zetten als kans om de passage van het Fort beter beleefbaar en voelbaar te maken kan het Fort en daarmee de NHW als geheel verduidelijkt worden (mede geïnspireerd op eerdere schetsateliers, participatiebijeenkomsten en het boekje: 10 ontwerpen voor Fort Altena).

De weg en het fort zijn in de huidige situatie ten opzichte van elkaar weggestopt door wat groen, het gedeelte aan de westzijde van de A27 is niet zichtbaar en moeilijk te herkennen. De situatie is heel onduidelijk en visueel onbevredigend. Om de beleefbaarheid van Fort Altena te vergroten, zal beplanting ter hoogte van het Fort, aan beide zijden van de weg worden verwijderd. Dit heeft als bijkomend voordeel dat de zichtlijn tussen

Fort Altena en Fort Bakkerskil (ten westen van de A27) wordt verbeterd. Door de doorsnijding met wanden te benadrukken wordt de doorsnijding van Fort Altena beleefbaar. Hierbij worden de grondwerken van het fort aan beide zijden van de weg hersteld en gemarkeerd met wanden (nader gedetailleerd in het EPvE). Het deel van de plattegrond van het fort ten westen van de A27 wordt hersteld, zodat de relatie tussen beide delen weer duidelijk zichtbaar wordt. De watercontour aan de westzijde staat niet meer in verbinding met de oostzijde (ander peilgebied) maar de contour wordt zo geprofileerd dat de twee gedeelten aan weerszijden van de weg, als het ware weer een geheel vormen. De laanbeplanting die dit westelijke deel van het fort omzoomd, en een historische route begeleidt, wordt versterkt om de vorm van het Fort te benadrukken. De zichtlijn tussen Fort Altena en Fort Bakkerskil bepaalt het zuidelijke einde van deze laan. Met deze maatregelen wordt een eerder genoemde non-kwaliteit omgezet naar een kwaliteit; een duidelijke verbetering voor zowel de beleving van de (weg) gebruiker als voor de zichtbaarheid en beleefbaarheid van de NHW.



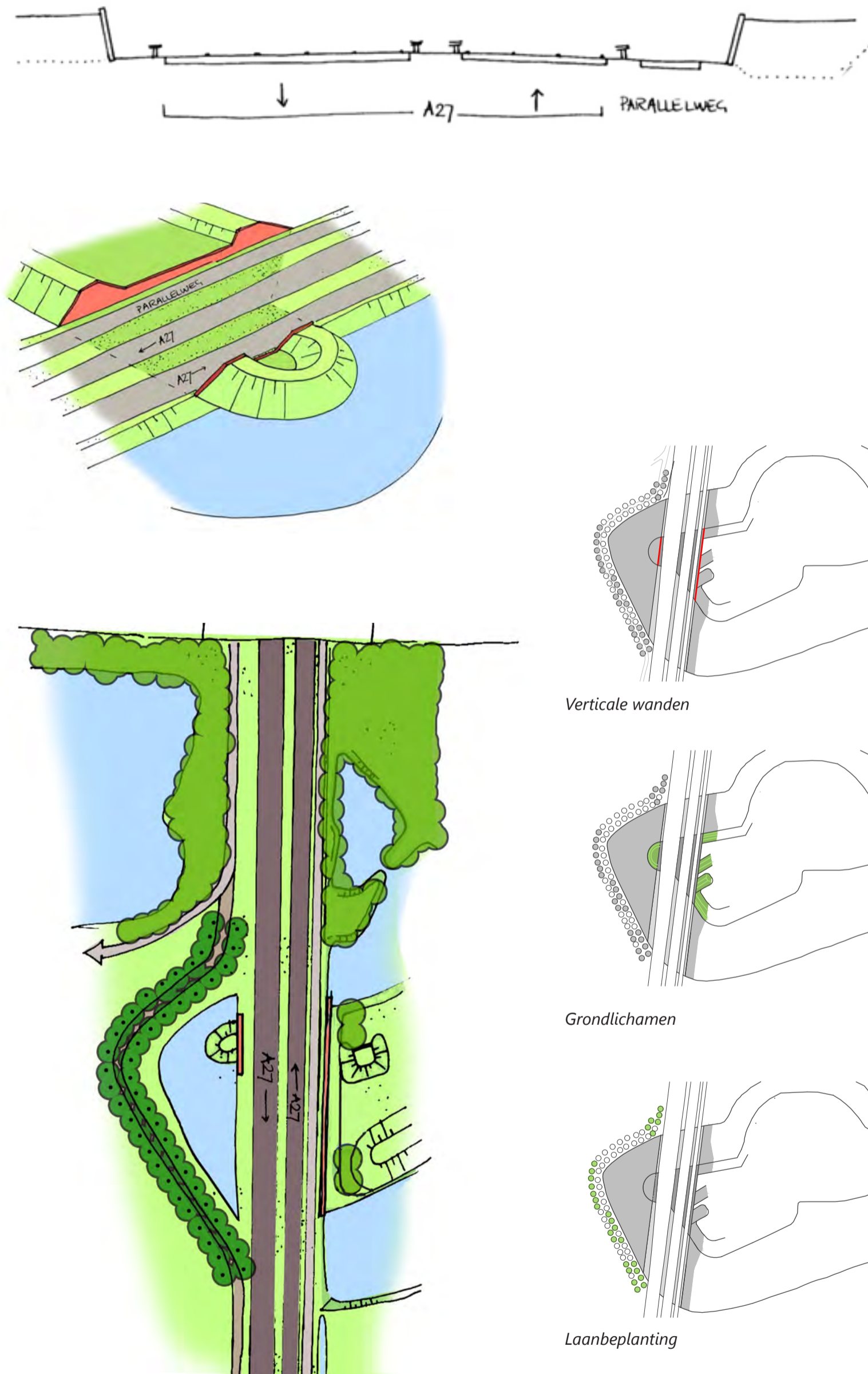
Figuur 42 Situatie 1925



Figuur 44 Situatie 2014



Figuur 43 Militaire atlas (kleur)



Figuur 45 Mogelijke uitwerking passage Fort Altena

Figuur 46 Uitwerking passage Fort Altena (bron: EPvE)



Land van Heusden en Altena

Blad 6 Nieuwendijk



Tussen de aansluiting Nieuwendijk en Fort Altena wordt de weg aan de oostzijde verbreed. Om ruimte te bieden aan een bermsloot en de benodigde pechhavens wordt de Parallelweg aan de oostzijde van de A27 verlegd. Buiten extra ruimtebeslag van de weg blijft het zicht op het fort en de schootsvelden (onderdeel van NHW) gehandhaafd. Ter hoogte van de Gantelweg worden de bomenrijen haaks op de A27 aangevuld tot aan de weg ten behoeve van een vleermuisroute en het versterken van het dwarsverband. De hagen die in de huidige situatie tussen de A27 en de Parallelweg staan, verdwijnen door de verbreding. Deze worden niet teruggebracht, zodat er vrij zicht is op het open landschap van de inundatievelden van het NHW.

Aansluiting Nieuwendijk

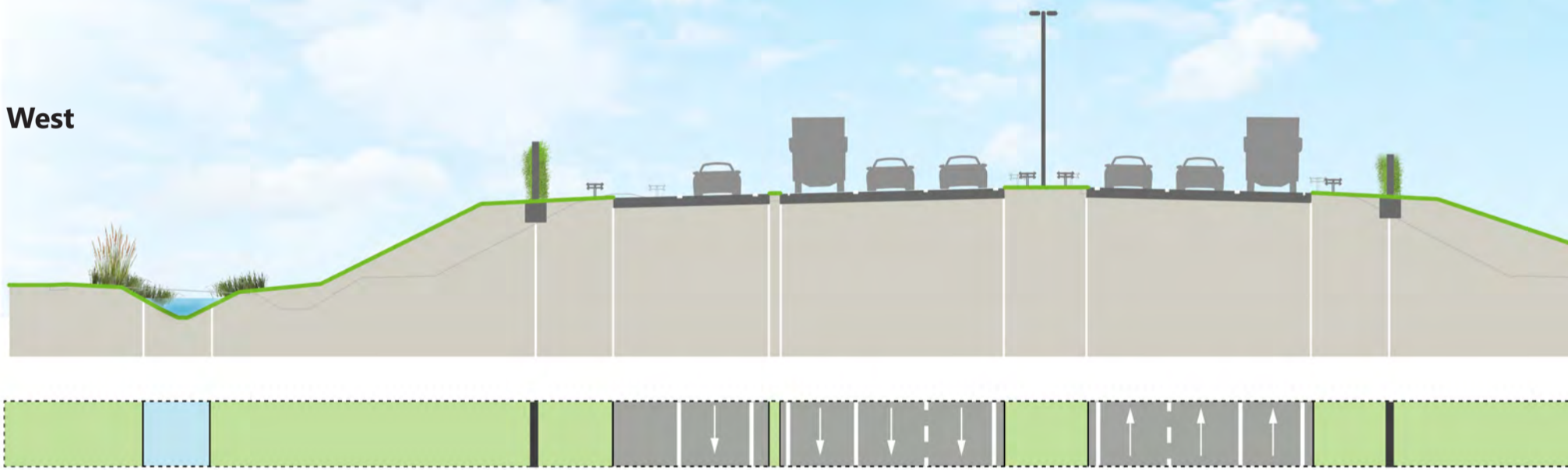
De aansluiting Nieuwendijk blijft in de bestaande vormgeving gehandhaafd. De weg wordt verlegd naar de oostzijde. Het bestaande geluidscherm aan de noordwestzijde van Nieuwendijk blijft gehandhaafd en de weg schuift iets naar het oosten. Het bestaande scherm wordt voorzien van klimbeplanting. Tegenover

dit scherm komt aan de oostzijde van de A27 een scherm van 2 m.

Waar in de huidige situatie aan de zuidwestzijde van de aansluiting een kleine wal ligt langs de oprit, zal in de nieuwe situatie een geluidscherm komen van 3 tot 5 m hoog. Aan de oostzijde komen geluidschermen van 2m en 3m hoog. Hierdoor verdwijnt het zicht op de bebouwing van Nieuwendijk. I.v.m. de aanwezigheid van bebouwing dichtbij de weg, is het hier niet mogelijk de wal terug te brengen. Langs de oostelijke afrit komt een scherm van 3m. Langs de Doornseweg-Zevenbanseweg wordt wegbegeleidende beplanting aangebracht om het dwarsverband te versterken.

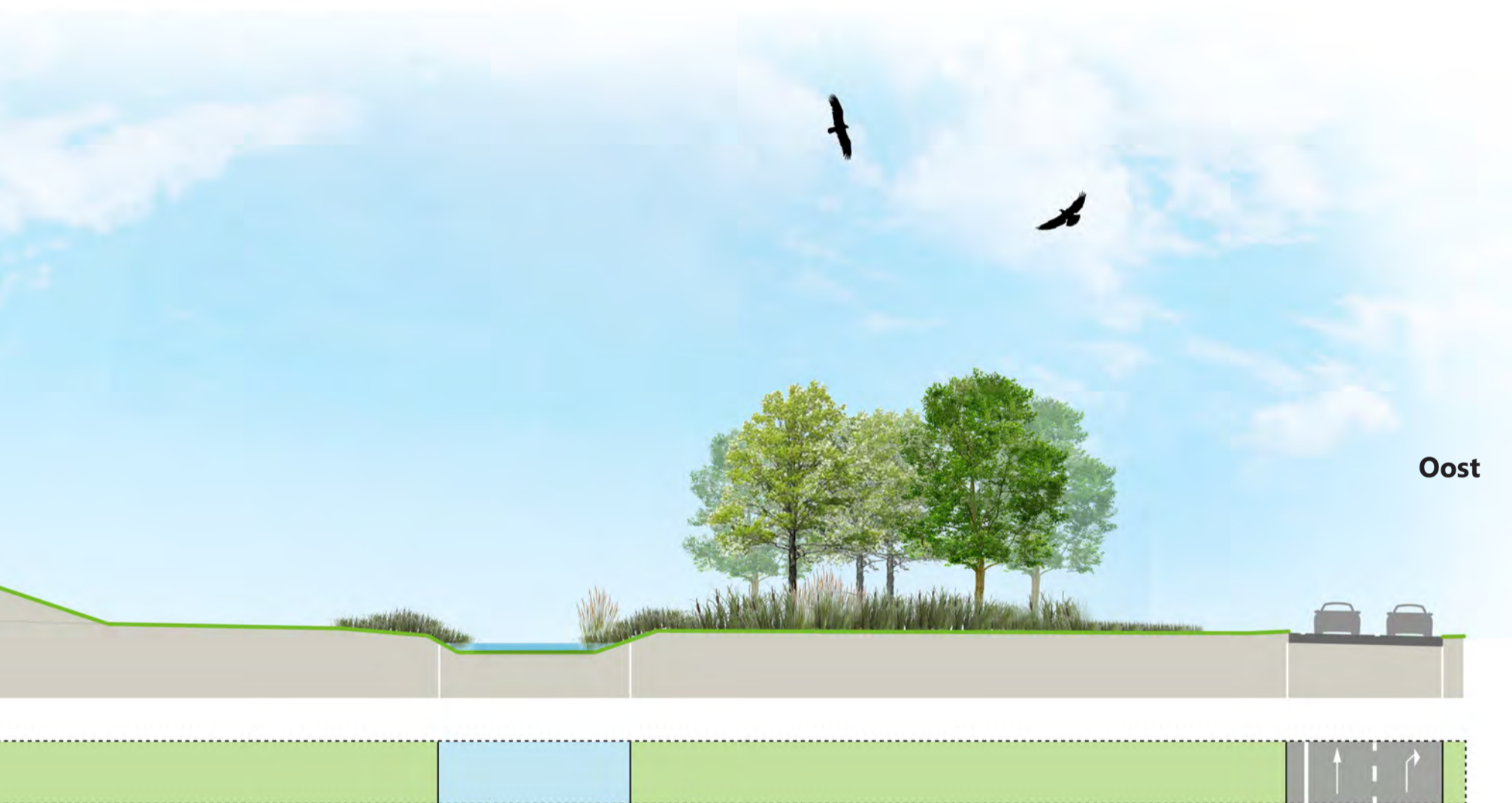
Door het verleggen van de as van de weg, kan de verbreding van de A27 gerealiseerd worden met behoud van de sportvelden. Aan de oostzijde wordt het kruispunt vervangen door een rotonde. De aansluiting wordt verder ingericht met kruidenrijk gras en boomgroepen. Achter de geluidschermen langs de A27 wordt beplanting aangebracht.

West



Dwarsprofiel Km 28.35

Toerit aansluiting
Nieuwendijk



Oost

Afrit aansluiting
Nieuwendijk



Land van Heusden en Altena

Blad 5 Vierbannen



Ten noorden van Hank is er aan beide zijden een weids uitzicht; aan twee zijden een panorama. De weg wordt hier aan beide zijden verbreed. Hierdoor schuift ook de Parallelweg en verdwijnt de haag tussen snelweg en parallelweg. Ondanks een toename in het ruimtebeslag van de snelweg, wordt de openheid van het landschap ten noorden van de Schenkeldijk niet aangetast, en zelfs beter beleefbaar. Andersom gaat de weg meer op in het landschap omdat de begeleidende beplanting verdwijnt.

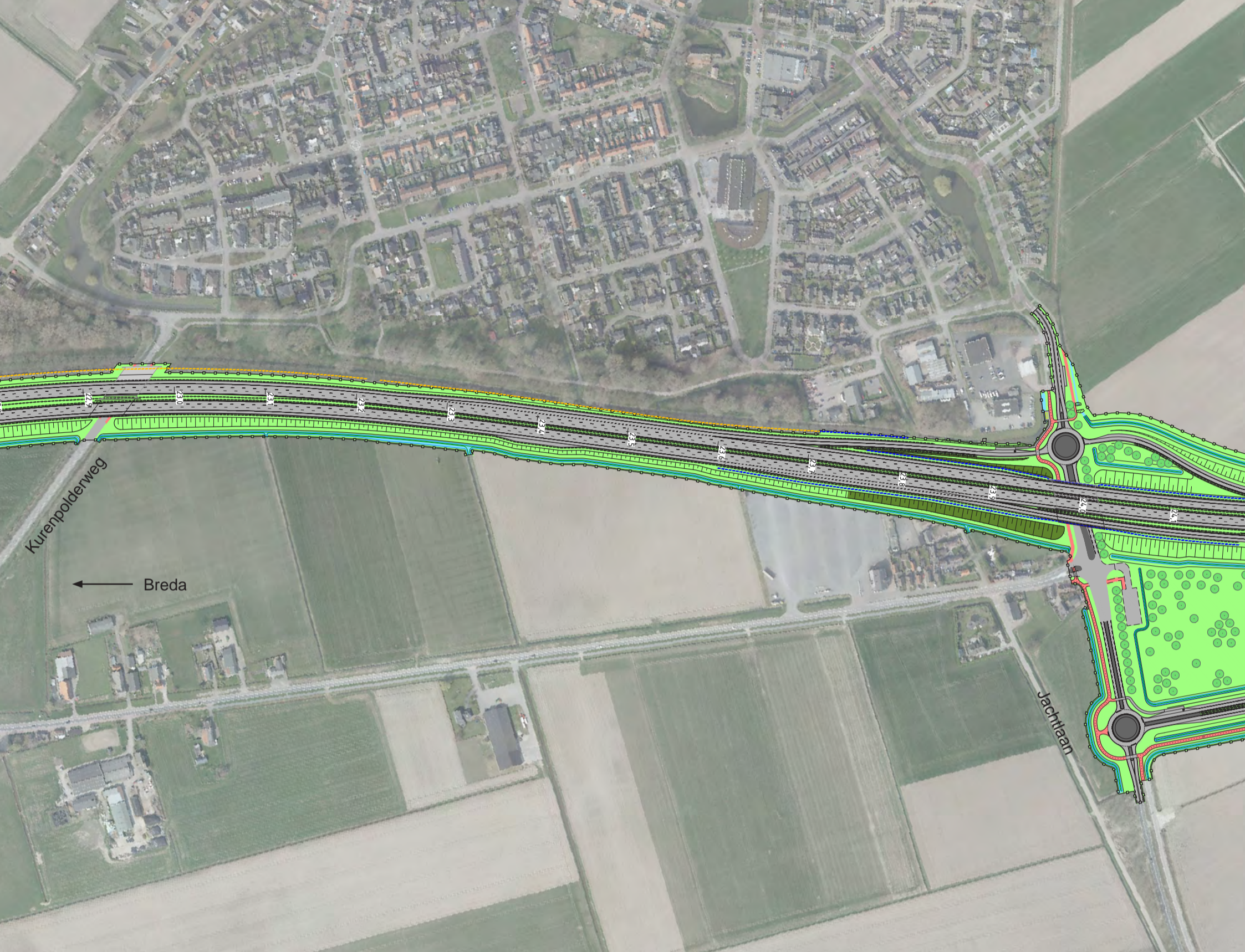
Schenkeldijk

Bij de Schenkeldijk ligt de bebouwing dichtbij de weg. Aan de westzijde wordt de bestaande situatie, met het bestaande geluidscherm gehandhaafd. Aan de oostzijde is er iets meer ruimtebeslag. Om hier zo min mogelijk percelen en bebouwing te raken, wordt een keerwand met daarop een geluidscherm toegepast. De keerwand wordt voorzien van een groen gewapend

talud wat geleidelijk overgaat in een standaard talud. Waar mogelijk komt aan de achterzijde een gewapend talud. Het geluidscherm is hier 3m en 5m hoog. De onderdoorgang van de Vierbansche Gantel wordt aan beide zijden met ongeveer 3,5m verbreed.

Ten zuiden van de Schenkeldijk en langs de Kalversteeg wordt ten gunste van vleermuisroutes struikbeplanting toegepast en de wegbegeleidende boombeplanting hersteld.

Ten zuiden van brandstofverkooppunt De Keizer wordt in het kader van natuurcompensatie een amfibieënpool gerealiseerd. Dit versterkt de ecologische verbindingszone Hellegat. De bestaande natuurvriendelijke oever aan de westzijde van de A27 wordt aan de westzijde van de watergang hersteld.



Land van Heusden en Altena

Blad 4 Hank



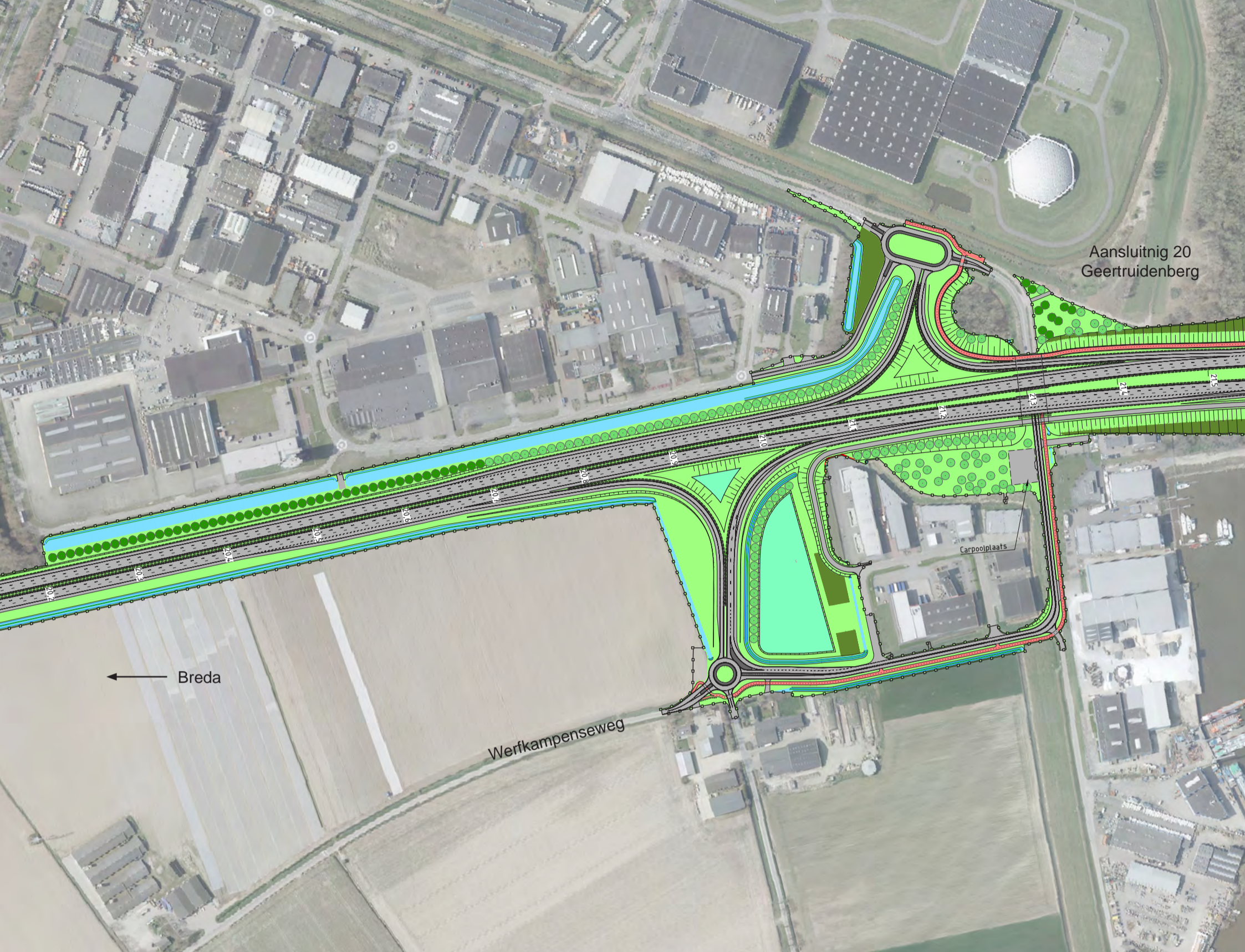
Hank

Bij Hank zal door een as verschuiving het ruimtebeslag van de snelweg naar de oostzijde uitbreiden (en niet aan de zijde van de bebouwing). De beplanting bij de kern blijft daardoor gehandhaafd. De aansluiting Hank wordt aangepast en voorzien van een halve klaverbladaansluiting aan de oostzijde. De aansluiting wordt ingericht met kruidenrijk gras en boomgroepen. Om het dwarsverband en tevens vleermuisroute ter hoogte van de Provincialeweg (N283) te versterken wordt de laanbeplanting langs Provincialeweg doorgezet tot aan de snelweg en in de aansluiting. Het kunstwerk ter hoogte van de Jachtlaan/Provincialeweg wordt uitgebreid met een nieuw dek aan oostzijde. In totaal zal de onderdoorgang ca. 15 m breder worden. In de aansluiting komen aan weerszijden van de A27 nieuwe schermen van 3m, 3,5m en 4 m hoog. De schermen worden voorzien van klimbeplanting. Het bestaande scherm aan de westzijde van de A27 wordt behouden en wordt eveneens voorzien van klimbeplanting.

In de middenberm van de A27 is door de as verschuiving met minimaal ruimtebeslag een klein hoogteverschil ontstaan. Deze wordt, tussen de geleiderails voorzien van een groen gewapend talud.

Door de as verschuiving verdwijnt een deel van de bosschage ten zuiden van de Kurenpolderweg. Deze beplanting vormt een knelpunt in de beleving van het panorama. Met het verwijderen van een deel van deze beplanting wordt het knelpunt verzacht.

De onderdoorgang Kurenpolderweg wordt aan de oostzijde verlengd met een nieuw dek van ca. 19 m breedte. De onderdoorgang wordt daarmee langer.



Flank van Raamsdonksveer

Blad 3 Kerklaan-Bergsche Maas (Keizersveerbrug)

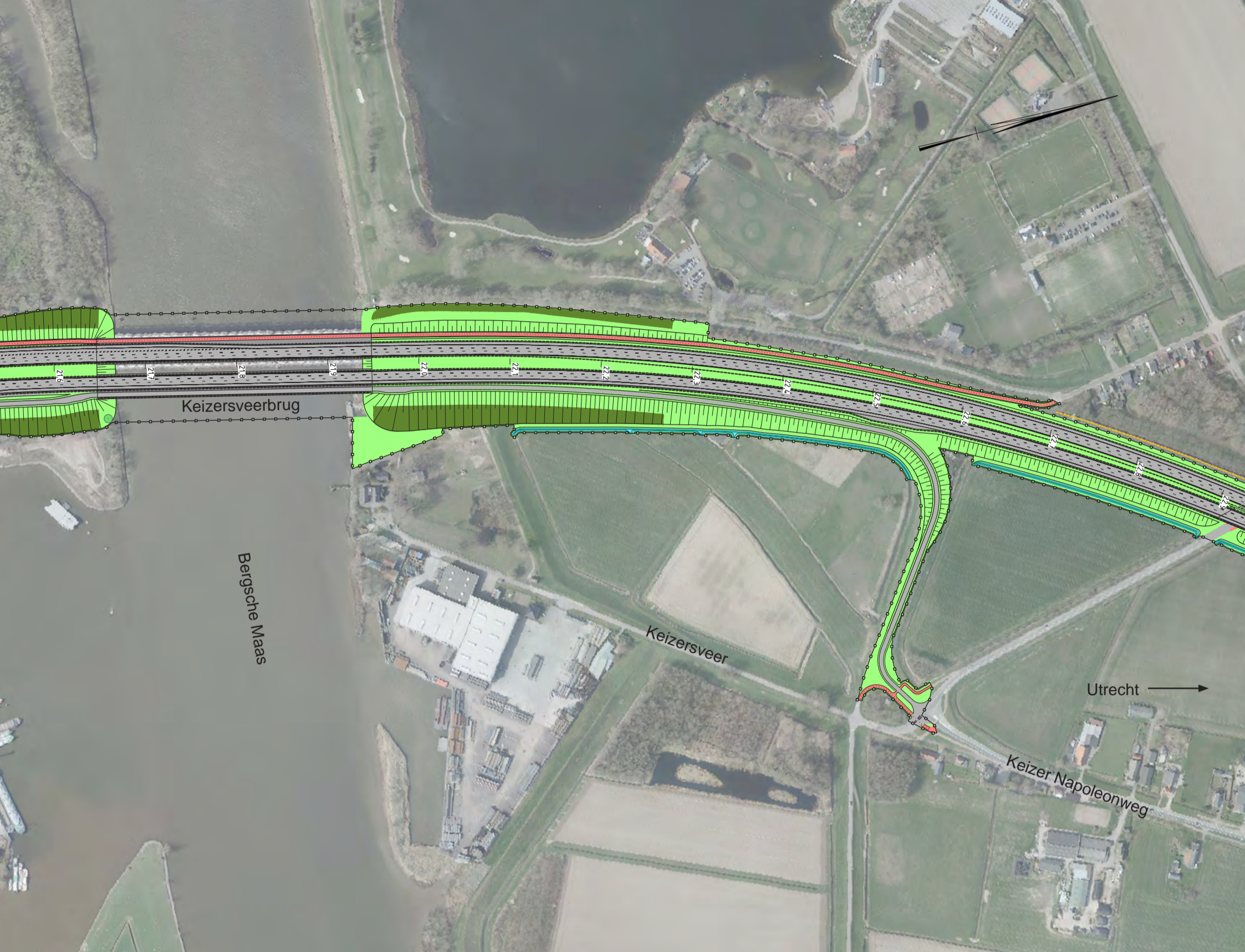
Keizersveerbrug over de Bergsche Maas

De A27 kruist vervolgens de Bergsche Maas en komt in de flank van Raamsdonksveer. De Keizersveerbrug wordt geheel vervangen door een nieuwe brug met aan de westzijde een fietspad en aan de oostzijde een route voor landbouwverkeer.

In de nieuwe situatie ligt de nadruk meer op de optimale beleving van het markante moment van de rivierkruising in plaats van een markante vormgeving. Dat betekent dat de beleving en zichtbaarheid van de rivieren en landschappelijke omgeving vanaf de brug essentieel is maar ook dat vanaf de omgeving gezien de brug een herkenbaar oriëntatiepunt blijft. De Keizersveerbrug is onderdeel van het EPvE. Het is belangrijk dat de landschappelijke structuren van de Bergsche Maas zonder versmalling onder de brug door blijven vloeien. Op de brug komen geen geluidschermen (belevingswaarde) waardoor de barrière die in het huidige situatie het zicht wegneemt (non-kwaliteit), komt te vervallen.

Ten noorden van de brug wordt, om de golfbaan niet aan te tasten, een steiler talud toegepast. Doordat de nieuwe brug meer ruimtebeslag heeft wordt het haventje aan de noordoostzijde gedempt en ingericht als vanzelfsprekend onderdeel van de noordelijke groene oever. Onderaan de taluds van de A27 wordt struikbeplanting toegepast (met behoud van uitzicht vanaf de A27) als overgang naar het bebouwd gebied en ten behoeve van vleermuizen.

Ten zuiden van de brug wordt de fietsverbinding met het vereiste hellingspercentage opnieuw aangesloten.



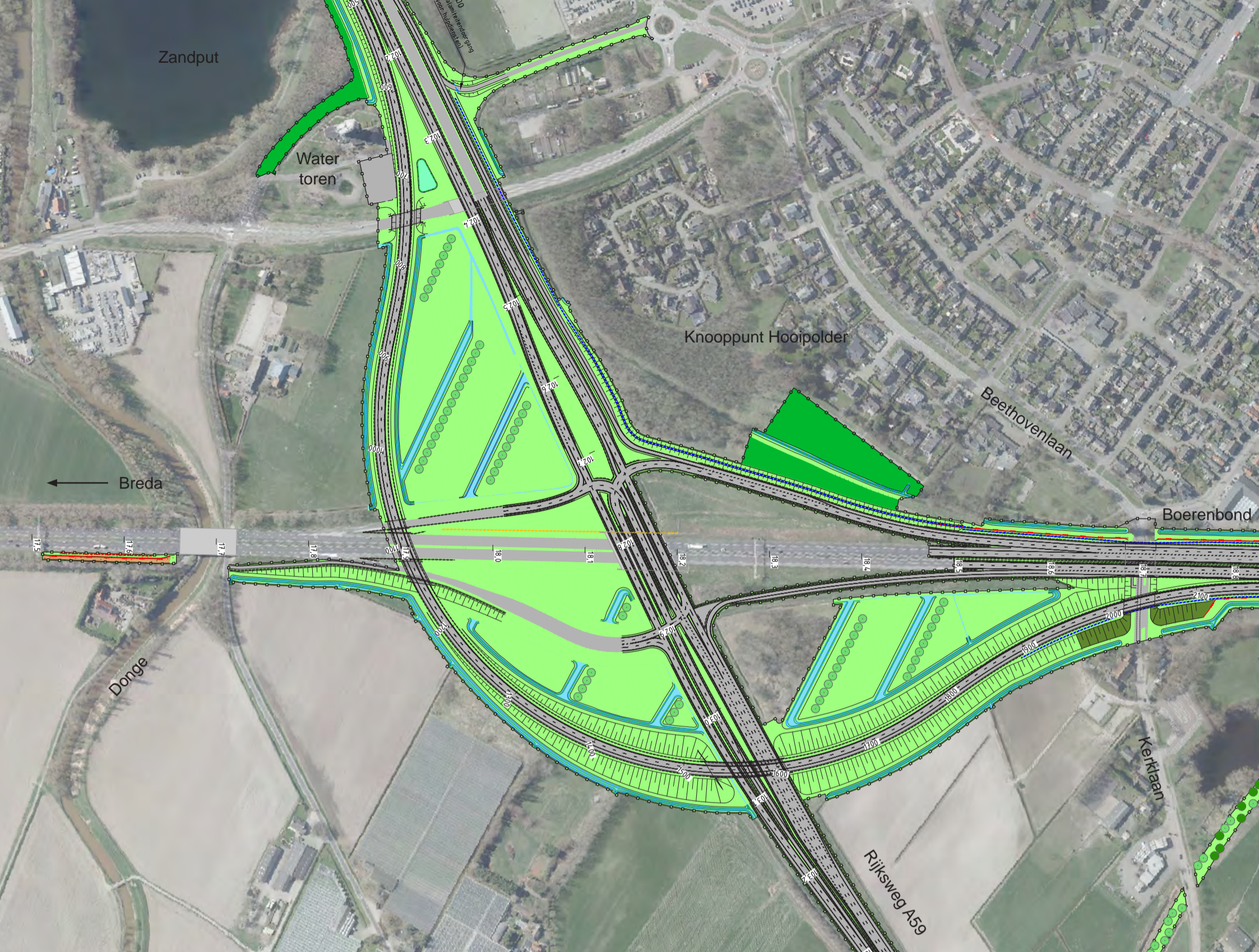
Aansluiting Geertruidenberg

De aansluiting Geertruidenberg moet door de komst van deze brug worden aangepast. Aan de westzijde wordt de krappe bestaande situatie opgeheven door een Haarlemmermeeraansluiting toe te passen. De ruimte die ontstaat tussen het bedrijventerrein en de aansluiting wordt ingepast met het verlengen van de te behouden, bestaande transparante bomenrij. In de overige delen van de aansluiting wordt kruidrijk gras met losse (bestaande) bomen toegepast.

Aan de oostzijde wordt een nieuwe toe- en afrit aangelegd die aansluit op de Werfkampenseweg. Deze is zo ontworpen dat de percelen aan de oostzijde van de Werfkampenseweg zo min mogelijk aangetast worden, en de landbouwroute over de Bergsche Maas gecombineerd kan worden met de oprit. Tussen de A27 en het bedrijventerrein wordt een transparante bomenrij geplaatst die doorgezet is tot aan de rotonde. Om ruimte

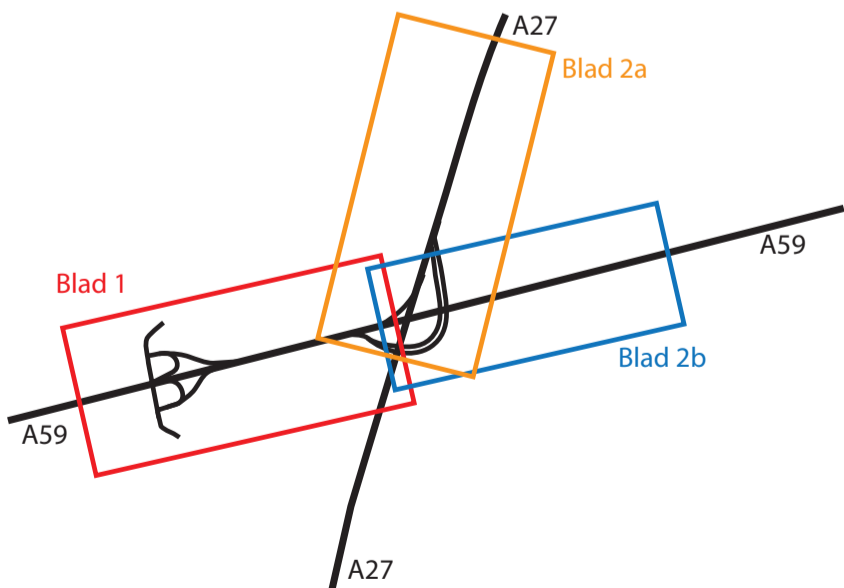
te bieden aan de vereiste watercompensatie is een bodempassage/wadi geprojecteerd. De carpoolplaats wordt verplaatst en gecombineerd met een bomenweide. Om lichthinder (koplampen) voor omwonenden te beperken wordt een strooilichtscherm toegepast ten oosten van de rotonde in de Werfkampenseweg.

Aan de oostzijde tussen de aansluiting Geertruidenberg en het knooppunt Hooipolder wordt een ruime zijberm zonder geleidrails toegepast. Door de verbreding zal de begeleidende bomenrij langs de A27 verdwijnen. Hiermee wordt een knelpunt opgeheven en is er meer zicht op de omgeving.



Flank van Raamsdonksveer

Blad 2a Knooppunt Hoopolder

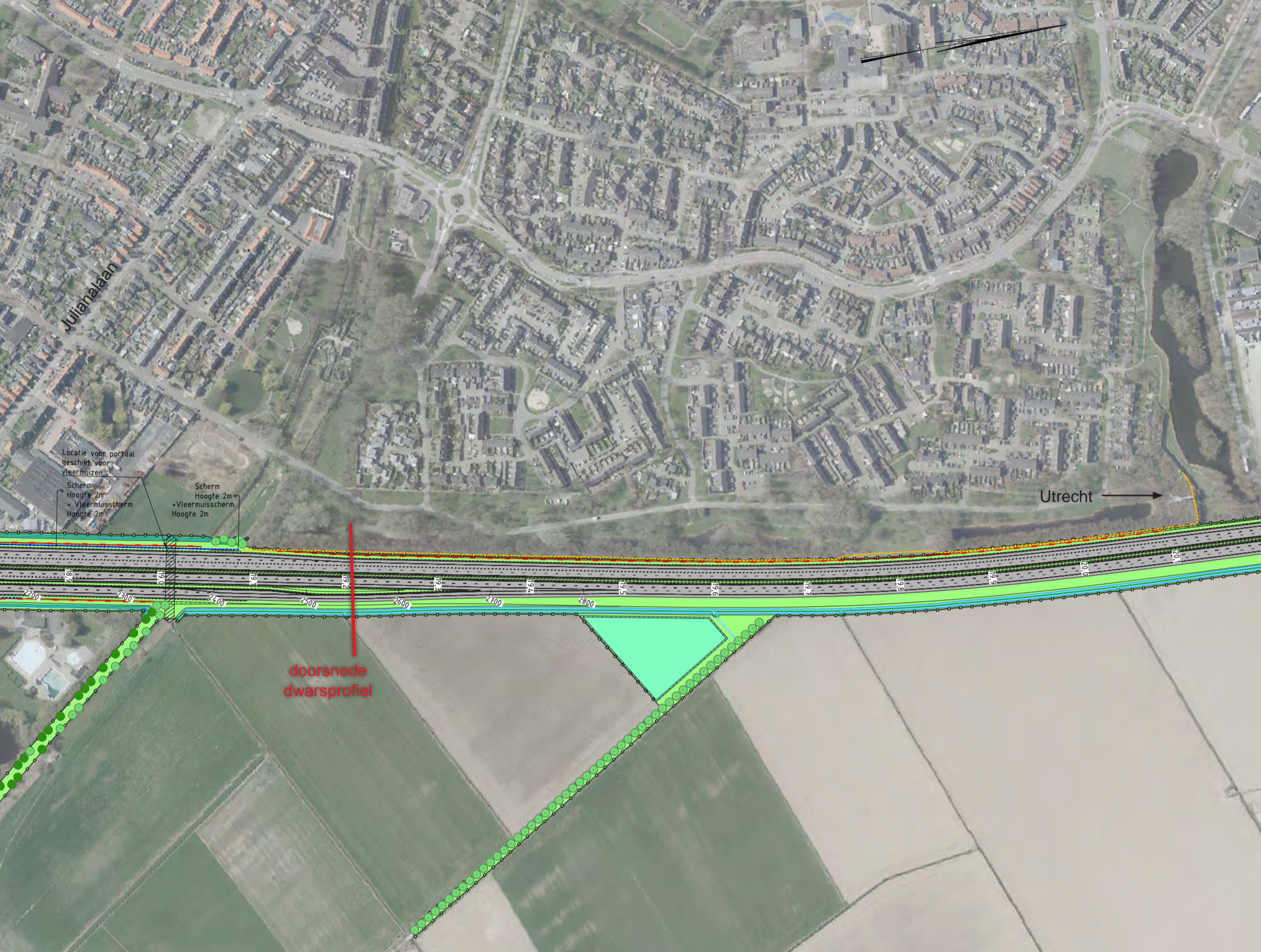


Grondwal

De grondwal (geluidswal) ten westen van de A27 met opgaande beplanting aan bewonerszijde, ter hoogte van Geertruidenberg blijft grotendeels gehandhaafd. Er wordt een grondkerende constructie met klimbeplanting aangebracht, waardoor het mogelijk is een groot deel van de wal met beplanting te behouden. Bovendien ontstaat een groene aanblik vanaf de snelweg gelijkend op die van geluidschermen.

Aan de westzijde van de A27 wordt ten zuiden van het halve zolenlijntje een geluidscherm van 2m hoog gerealiseerd.

Ter hoogte van de Boerenbond aan de Julianalaan wordt om de bebouwing te sparen plaatselijk een keerwand aangebracht. Aan de westzijde komt er een nieuw geluidscherm van 3m en 4m hoog bovenop te staan. De beplanting die hier tussen de bebouwing en snelweg staat moet daardoor verdwijnen en kan niet worden teruggebracht i.v.m. ruimtegebrek. Er is wel ruimte voor een groene afwerking van de wand met bijvoorbeeld een gewapend talud of klimbeplanting.



Ook aan de oostzijde wordt een keerwand voorzien van gas en klimbeplanting om het perceel van het zwembad zo min mogelijk aan te tasten.

Ter hoogte van de Kerklaan is aan de oostzijde van de A27 een scherm van 2m voorzien. Op het oostelijk talud bij de Kerklaan is extra struikbeplanting toegepast als overgang naar de directe omgeving. Bij een vervolgitwerking van het landschapplan kan het wenselijk zijn (niet noodzakelijk) om, in overleg met de omgeving, ten oosten van het knooppunt beplantingen toe te passen om de landschappelijke structuur te versterken.

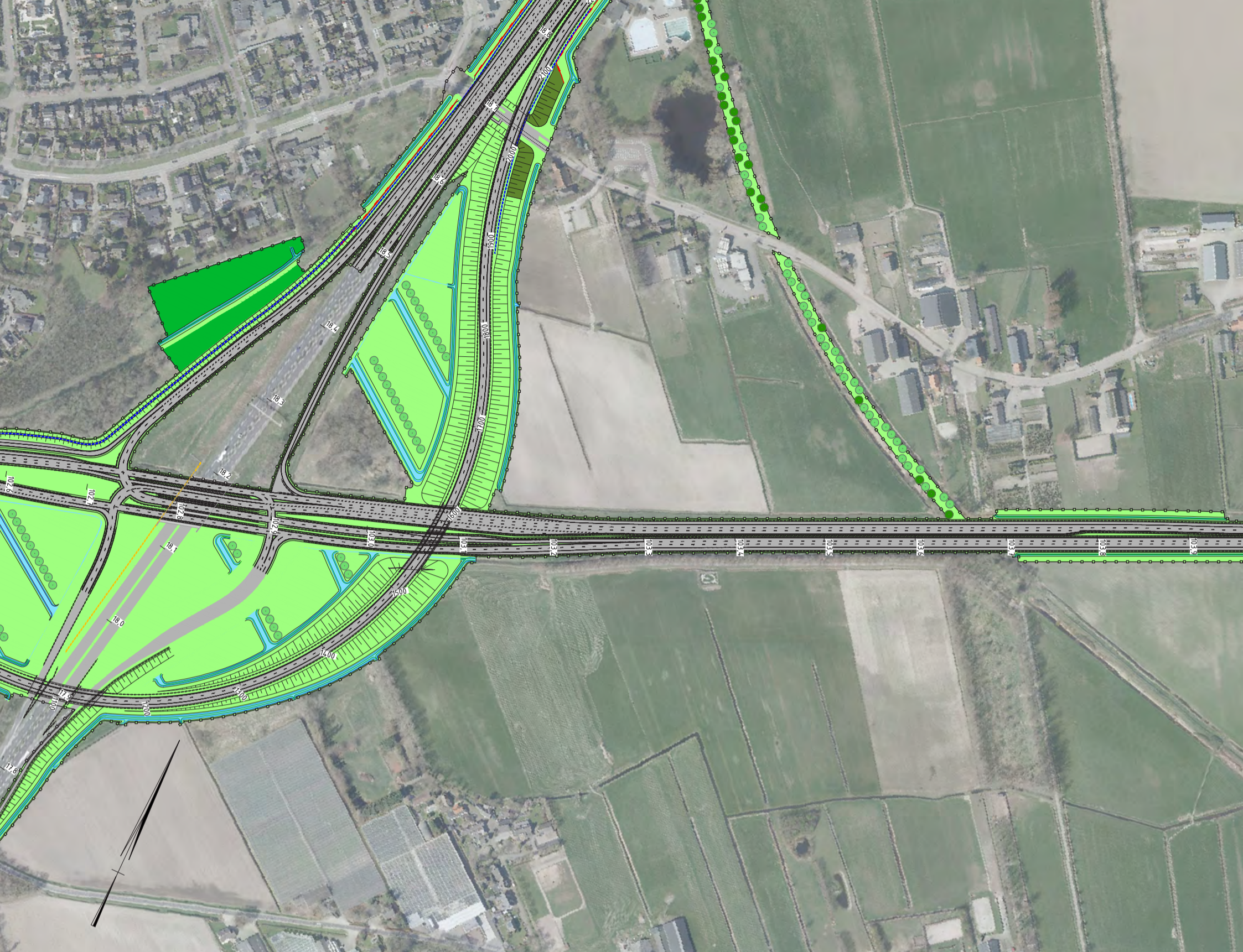
Halve Zolenlijntje

Als onderdeel van de bomencompensatie wordt de bestaande groenstructuur, mede op verzoek van de omgeving, op het Halve Zolenlijntje aangevuld en versterkt. Het is een historische spoorlijn tussen Lage Zwaluwe en 's-Hertogenbosch (als cultuurhistorische zeer waardevolle lijn aangegeven op de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart). Er ligt geen spoor meer, maar nog wel een dijklichaam. Het maakt het dijklichaam beter zichtbaar maakt en daarmee de historische lijn beter beleefbaar. De lijn wordt, ook op

andere delen, als wandelroute gebruikt. De aanvullende beplantingen dragen bij aan de recreatieve waarde en hebben eveneens functie voor vleermuizen. In het verlengde van deze lijn is bij de A27, een zoekgebied opgenomen voor een portaal dat geschikt is als vleermuisgeleiding. Aan de westzijde van de A27 wordt het hierboven al genoemde geluidscherm van 2 meter opgehoogd met een vleermuis scherm tot een totale hoogte van 4 meter. Ten noorden van dit scherm wordt met boombeplanting een groene verbinding gerealiseerd naar de bestaande opgaande beplantingen langs de A27.

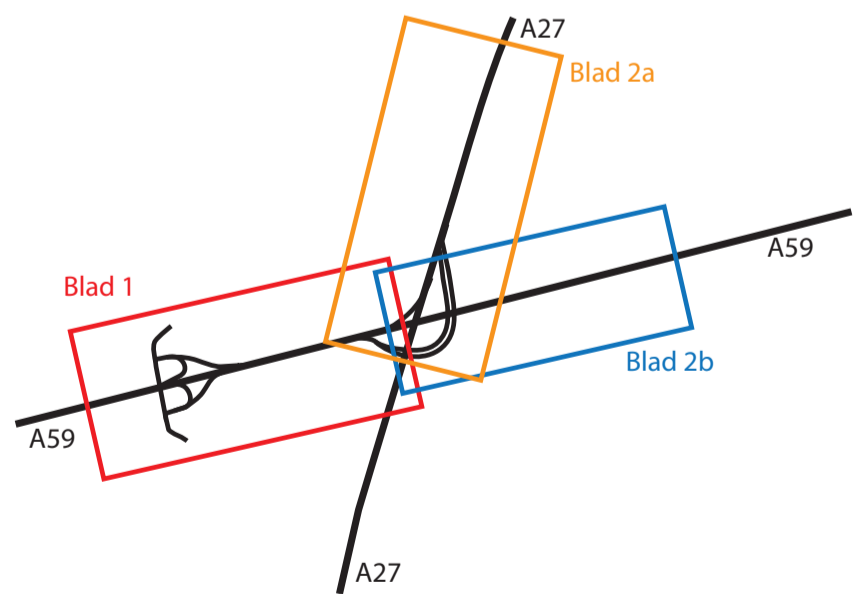
Knooppunt Hooipolder

Knooppunt Hooipolder krijgt - als een eerste stap in een mogelijk later te realiseren toekomstvaste klaverturbine - vanuit het westen een rechtstreekse verbindingsboog met de A59, meer opstel mogelijkheden in het hart van het knooppunt en vrije rechtsaffers (buiten de verkeerslichten om) voor verkeer vanaf Utrecht (A27) richting Zonzeel (A59) en voor verkeer vanaf 's Hertogenbosch (A59) richting Utrecht (A27). De verbindingsboog gaat over de A27 en A59 heen. Om dit te realiseren zal de zuidzijde van de A59 iets verbreden.



Aansluiting A59

Blad 2b Knooppunt Hooipolder





Met de realisatie van de nieuwe verbindingsboog komt de bestaande aansluiting Raamsdonksveer op de A59 te vervallen. De noordelijke toerit zal als calamiteitendoorgang behouden blijven. De zuidelijke toe- en afrit vervallen en de vrijgekomen ruimte wordt ingericht met gras. De kunstwerken in de verbindingsboog worden vormgegeven met laaggelegen landhoofden. De weg loopt telkens schuin onder het kunstwerk door.

De verbindingsboog ligt in een open polderlandschap. Vanuit de omgeving gezien vormt de hoge ligging van de weg met de groene taluds hier een obstakel in het open landschap. Vanaf de verbindingsboog heeft men echter een mooi uitzicht over de polder. Aan de westzijde van het knooppunt worden zoveel mogelijk bestaande beplantingen tussen knooppunt en woongebied behouden en hersteld. Ook de karakteristieke geluidswal wordt behouden en voorzien van een topscherm en deels verlengd met een wal en met een scherm (3m-5m). Het voorstel is de rand van de kern van Raamsdonksveer te voorzien van bosbeplanting voor zover dat nog niet

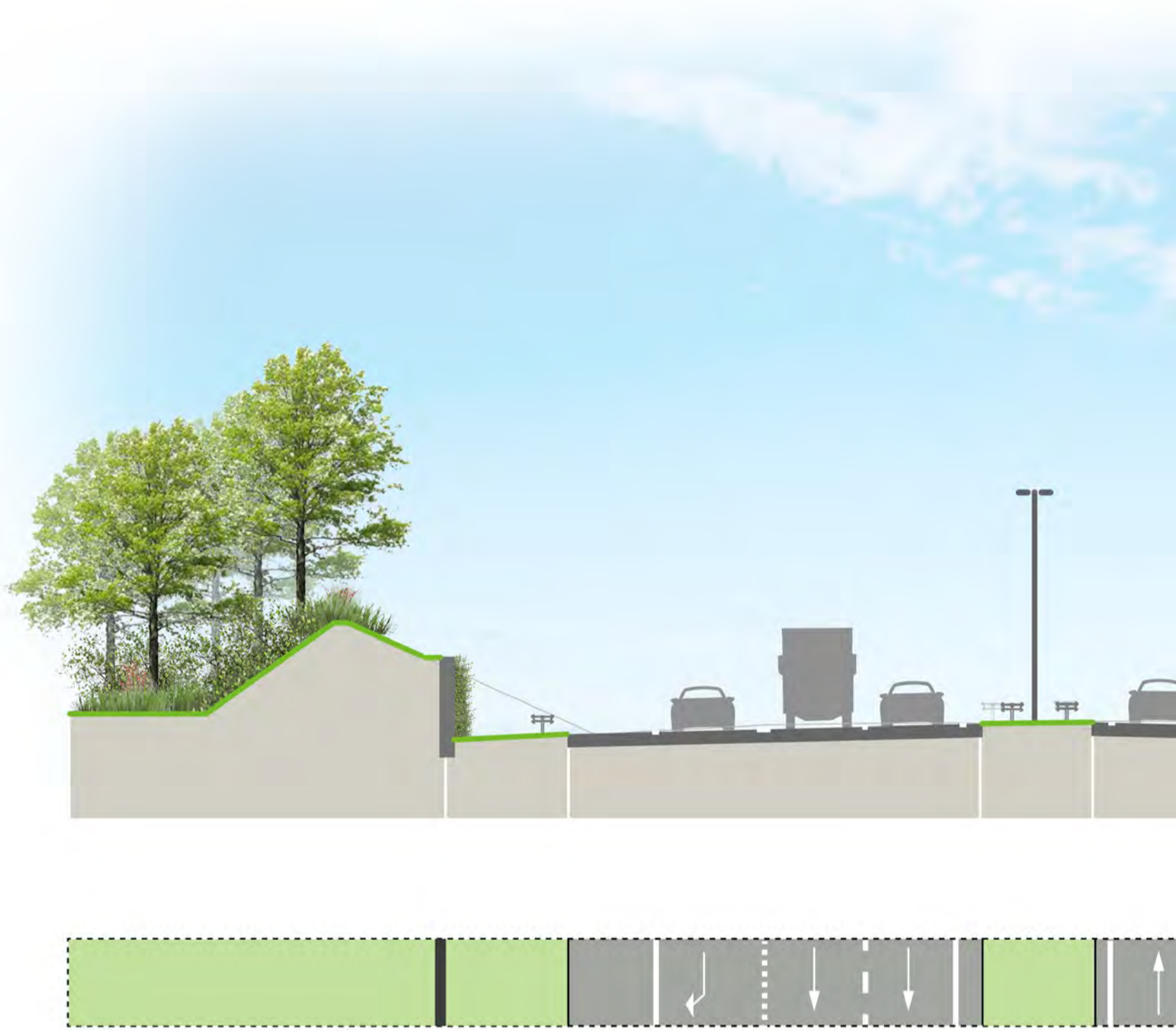
het geval is. Dit als afscherming en om een groene inpassing tussen snelweg en woongebied te realiseren (zie principe 5.2 Stedelijke omgeving).

In het knooppunt wordt een landschappelijk ontwerp gerealiseerd wat ook bij een volledig klaverblad uitgebreid kan worden. Door sloten in combinatie met boomrijen in het ritme en de richting van de oorspronkelijke verkaveling aan te brengen, ontstaat binnen de verbindingsboog een karakteristieke plek op de route en wordt voldaan aan de watercompensatie. De boomrijen zijn transparant om de verkeersveiligheid en het overzicht te waarborgen. De beleving van deze plek vanaf de hoger gelegen boog is eveneens interessant. Bovendien wordt aangesloten bij het landschap ten oosten van dit knooppunt.

A59 ten oosten van knooppunt Hooipolder

Bij Raamsdonk wordt langs de zuidzijde van de A59 een scherm van 4m toegepast. Dit scherm wordt met de inpassingsprincipes van de A59 vormgegeven.

West



Dwarsprofiel Km 19.20

A27 ri

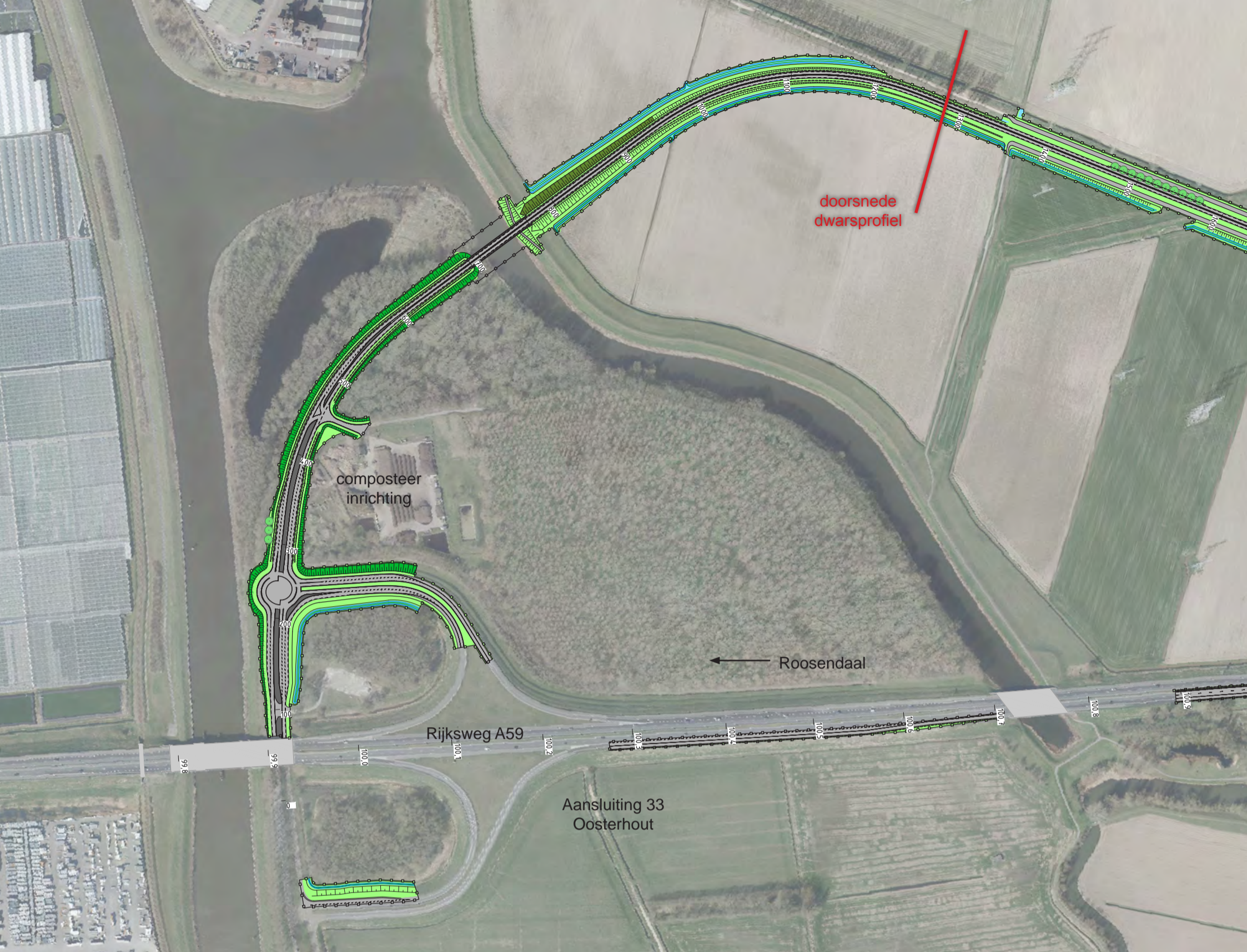


Oost



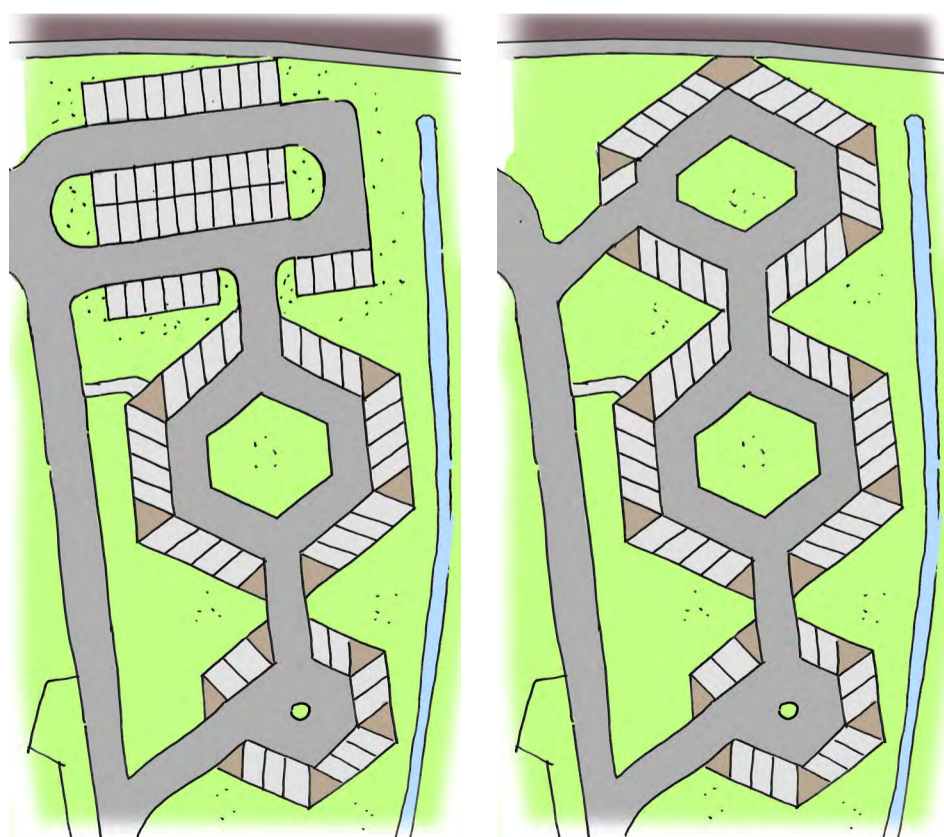
richting Utrecht

Verbindingsboog A59
richting A27



Flank van Raamsdonksveer

Blad 1 Verbindingsweg Raamsdonksveer



Figuur 47 Mogelijke uitwerkingen parkeerplaats watertoren

Parkeerplaats watertoren

De ontsluiting van de watertoren blijft op de huidige plek gehandhaafd, het laad/los dok kan nog steeds worden bereikt door bakwagens. De parkeerplaats wordt aangetast. Om de parkeerplaatsen te herstellen is ruimte opgenomen. Figuur 47 geeft hier suggesties voor de mogelijkheden voor herstel. De uitwerking zal in samenhang met de ontwikkelvisie van de gemeente Geertruidenberg uitgevoerd worden.

Ten westen van de 'voormalige' aansluiting Raamsdonksveer wordt de beplantingsrand bij de "Zandput" hersteld. De bomen in de rand worden behouden en met struikbeplanting wordt de bosrand hersteld. Bij de "Zandput" is, in aansluiting op de landschappelijke structuur, een zoekgebied opgenomen voor een portaal dat geschikt is voor vleermuisgeleiding. In aansluiting daarop wordt de bestaande boomstructuur aangevuld.

Ten zuiden van de Donge wordt aan de oostzijde van de A59, over een korte lengte, een keerwand met groen, gewapend talud toegepast en een scherm van 2m.



Nieuwe verbindingsweg (Raamsdonksveer)

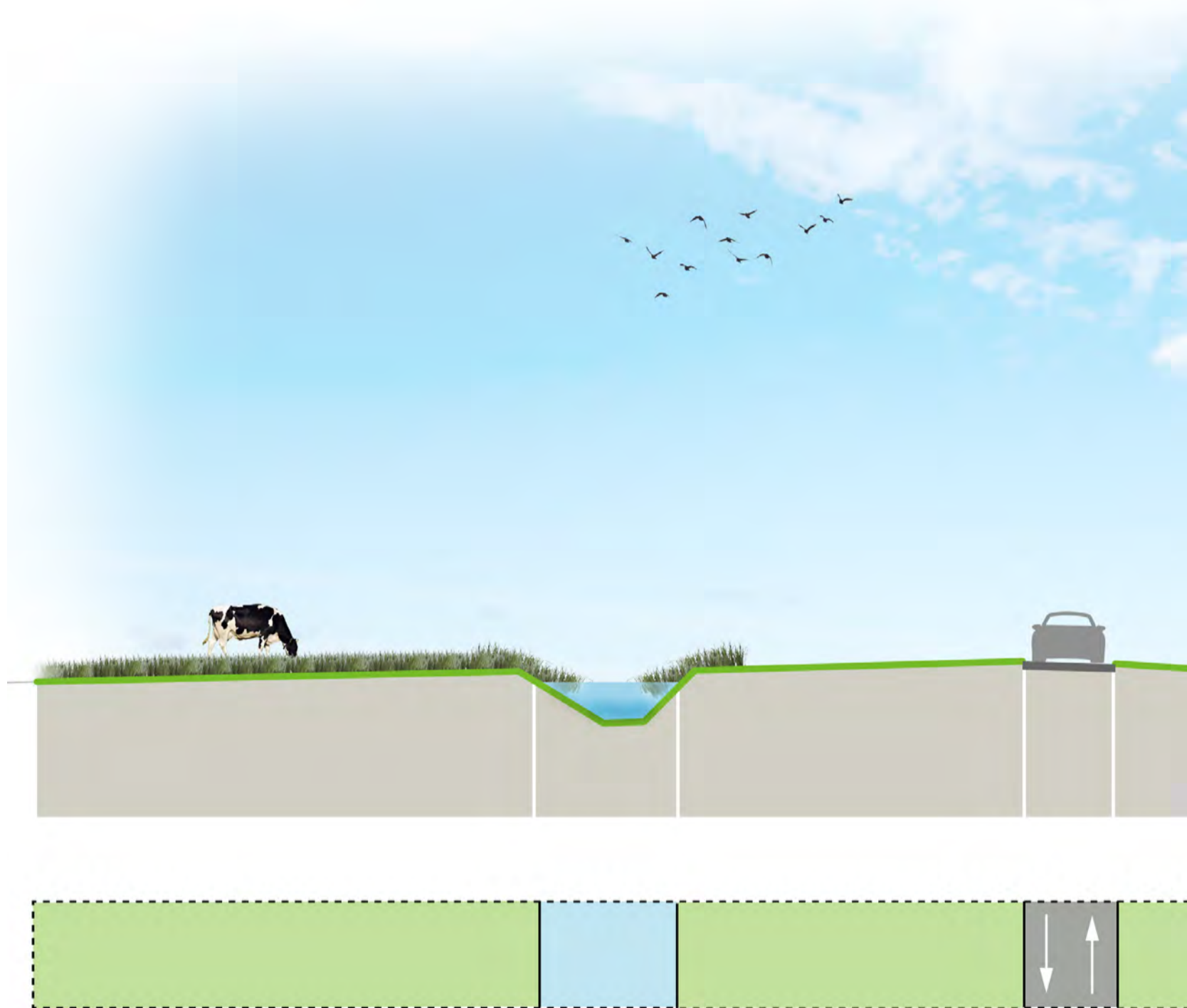
Omdat de aansluiting 34 Raamsdonksveer vervalt, wordt een nieuwe verbindingsweg tussen Raamsdonksveer en de aansluiting 33 Oosterhout gerealiseerd. Deze nieuwe verbindingsweg ligt vanaf de rotonde parallel aan de Kloosterweg. Aan beide zijden is een parallelweg voorzien ten behoeve van de ontsluiting van de landbouwpercelen. De zuidelijke parallelweg sluit aan op de fietsverbinding vanuit Oosterhout. De inpassing en vormgeving van deze weg is terughoudend in presentie en sluit aan bij de bestaande situatie en bestaande karakteristieken. De bestaande laanbeplanting langs de Eendrachtsweg blijft gehandhaafd en wordt aangevuld met enkele korte lengten boomrijen. Dit in aansluiting met de bestaande boomstructuur en in het kader van natuurcompensatie. Ter hoogte van de Kloosterhoeve wordt een geluidscherm van 3,5 m toegepast (rechttopstaand met klimbeplanting).

De nieuwe weg wordt over twee korte lengten van boombeplanting voorzien gelijkend op de bestaande situatie. De noordelijke taluds van de brug over de Donge worden niet van boombeplanting voorzien, zodat

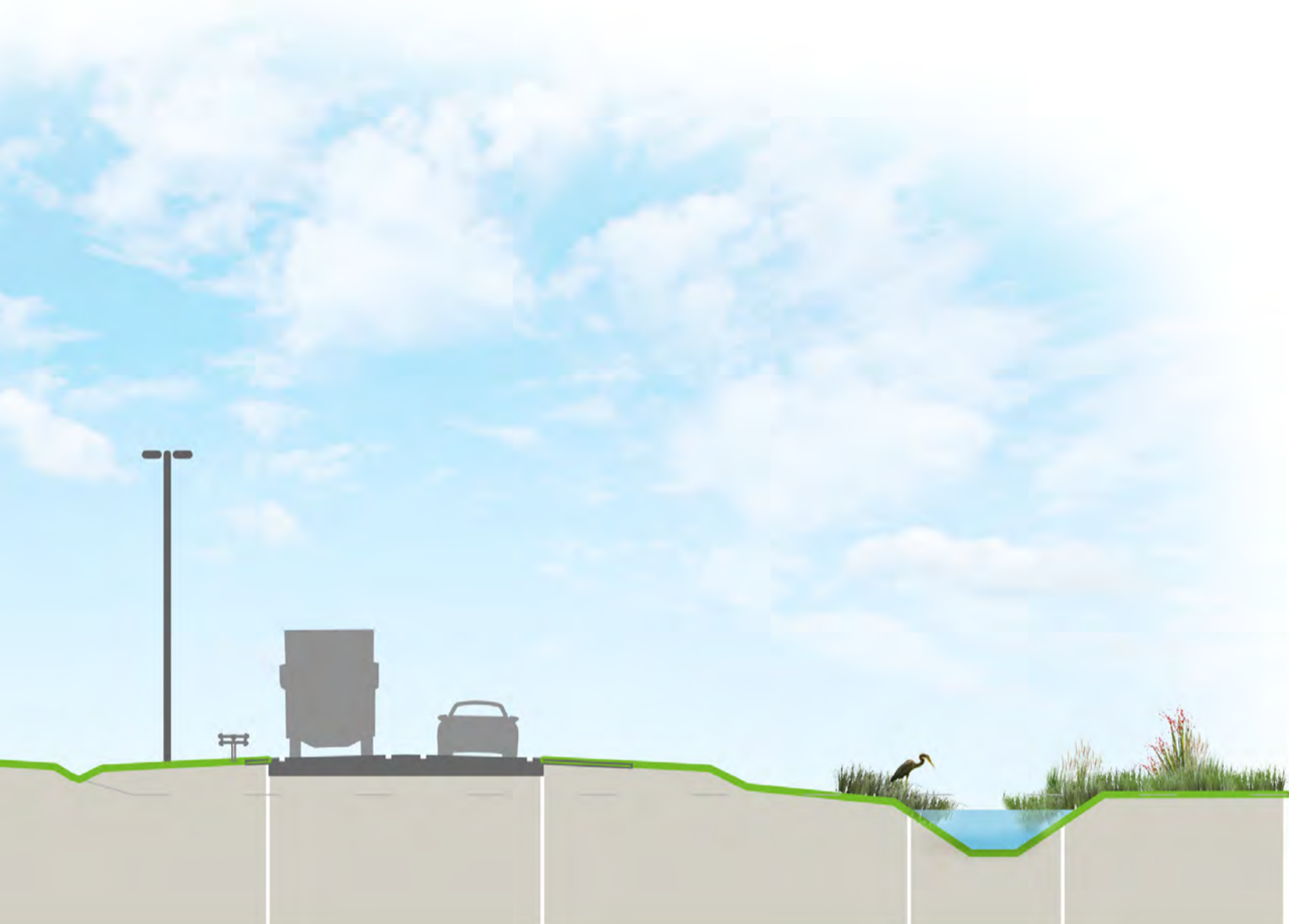
het open polderlandschap zoveel mogelijk behouden blijft. Struikbeplanting op het westelijke talud heeft een functie voor vleermuizen. De nieuwe verbindingsweg ligt ten zuidwesten van de Donge in waardevol gebied voor natuur (Natuurnetwerk Nederland) met o.a. een broedplaats voor vleermuizen. Om het ruimtebeslag en de impact te beperken worden hier steile taluds van 1:2 toegepast, geen bermsloten en lichtschermen in combinatie met geleiderails. De taluds worden voorzien van een mix van bomen en struiken.

De brug over de Donge is voorzien van een ecologische verbindingzone aan de westelijke oever. In het zuidelijke baanlichaam is een faunapassage voorzien. Aansluiting Oosterhout wordt aan de noordzijde ingericht als een turborotonde met bypass. De composteerinrichting krijgt een eigen aansluiting ten noorden van de bestaande. Het kruispunt aan de zuidzijde wordt voorzien van een extra opstelvak op de afrit. Beplantingen die worden aangetast door deze ingreep worden hersteld.

West



Dwarsprofiel Km 12.80



Oost



Verbindingsweg Raamsdonksveer

HOOFD STUK 7

BEPLANTING EN BEHEER

In het kader van de verbreding A27 Houten-Hooipolder, zal langs het tracé beplanting verdwijnen. De beplanting wordt in de buurt van het tracé – niet altijd op dezelfde plek – gecompenseerd. Ook worden nieuwe beplantingen toegevoegd op verschillende locaties aan het tracé of langs infrastructuur haaks op de A27.





7.1 Beplanting

In aanvulling op de ontwerpuitgangspunten en ontwerpprincipes in hoofdstuk 5.2 worden de volgende eisen aan de beplanting gesteld. Deze zijn eveneens gebruikt om de beplantingseisen in het EPvE te formuleren.

Eisen per landschappelijk waardevol gebied

Eisen Het Kromme Rijn gebied

- Nieuw aan te brengen beplantingen in de kommen zijn van een gebiedseigen, bladverliezende soort zoals populier, abeel en wilg;
- Nieuw aan te brengen beplantingen op de oeverwal zijn van een gebiedseigen, bladverliezende soort zoals zomereik of es;
- Om de structuur van oeverwallen en kommen te versterken kunnen in het gebied ten noorden van het Amsterdam-Rijnkanaal landschapelementen worden versterkt;
- Ter hoogte van bedrijventerrein het klooster dient tussen de A27 en het bedrijventerrein een transparante bomenrij te worden aangebracht;
- Op het talud bij de Lekbrug komen notenbomen voor, op deze specifieke plek kan gebruik van deze soort worden voortgezet;
- Kenmerkende dwarsverbanden die kunnen worden versterkt met beplanting zijn o.a.: het Amsterdam-Rijnkanaal en de Schalkwijksche weterring (met oeverbeplanting);
- Er wordt geen nieuwe boombeplanting toegepast op waterkeringen.

Eisen De Alblasserwaard - Vijfheerenlanden

- Behoud openheid en grootschaligheid naar landschap, voorkom onnodige beplanting;
- Nieuw aan te brengen beplantingen in het laagveengebied zijn van een gebiedseigen, bladverliezende soort zoals els en wilg;
- Nieuw aan te brengen beplantingen op de stroomruggen zijn van een gebiedseigen, bladverliezende soort zoals zomereik, esdoorn of es;
- Ter hoogte van Vianen is een beplanting van voornamelijk zomereik aanwezig, deze beplanting wordt na aanleg aangevuld met gelijke soorten, er mogen ook groenblijvende soorten worden opgenomen;
- Kenmerkende dwarsverbanden die kunnen worden versterkt met beplanting zijn o.a.: Zuideindseweg (Raamsdonksveer) en de N214, Hagenweg Vianen (essen);
- Er wordt geen nieuwe beplanting toegepast op waterkeringen, wel kunnen taluds van kunstwerken die haaks de A27 kruisen worden beplant met bomen;
- Bij bedrijventerrein de Hagen worden de reeds bestaande bomenrijen aangevuld met dezelfde

soort (eik) en in hetzelfde ritme;

- In knooppunt Everdingen wijzigt nauwelijks iets. Mocht hier aanvullende beplanting nodig zijn, wordt aangesloten op het patroon van de reeds bestaande bomenrijen en –blokken, met hetzelfde assortiment.

Eisen Het land van Heusden en Altena

- Behoud openheid naar landschap, voorkom onnodige beplanting;
- Nieuw aan te brengen beplantingen zijn van een gebiedseigen, bladverliezende soort zoals wilg en es;
- Het nieuwe bos en alle aan te helen bosranden worden gelaagd opgebouwd (kern-mantel-zoom) met bijbehorende gebiedseigen beplanting;
- Kenmerkende dwarsverbanden die kunnen worden versterkt met beplanting zijn o.a.: Gantelweg (populier), N322 (essen), Dorpsweg Hoogblokland(linde);
- In knooppunt Gorinchem is reeds een beplanting van populieren aanwezig, hier kan bij worden aangesloten;
- Kleine landschapselementen mogen knotbomen en hoogstamfruit bevatten.

Eisen De flank van Raamsdonksveer

- Nieuw aan te brengen beplantingen in de beekdalen/stroomgebieden zijn van een gebiedseigen, bladverliezende soort zoals populier, abeel en wilg;
- Nieuw aan te brengen beplantingen op de zandgronden zijn van een gebiedseigen, bladverliezende soort zoals zomereik, esdoorn of es;
- Om de structuur van het Brabantse landschap te versterken kan het gebied met kleine landschapselementen zoals houtwallen worden versterkt;
- Kenmerkende dwarsverbanden die kunnen worden versterkt met beplanting zijn o.a.: Kurenpolderweg en Kerklaan (laanbeplanting van essen);
- De aan te helen bosrand bij de Zandput worden gelaagd opgebouwd (kern-mantel-zoom) met bijbehorende gebiedseigen beplanting;
- In knooppunt Hooipolder kan een transparante boomsoort worden toegepast.

Eisen Beplanting bij stedelijke gebieden (en geluidschermen)

- In stedelijke gebieden worden zoveel mogelijk gebiedseigen soorten beplanting toegepast. Op bijzondere plekken, zoals bij de watertoren in Raamsdonksveer kan een soort met een accentkleur of –vorm worden toegepast om de oriëntatie te vergroten;
- Daar waar in stedelijk gebied achter het geluidscherm voldoende ruimte is, worden de schermen aan omgevingszijde voorzien van opgaande beplanting van gebiedseigen soorten;
 - In het Kromme Rijngebied: bv. meidoorn,

- sleedoorn, els en knotwilg;
- In de Alblasserwaard - Vijfheerenlanden: bv. wilg, berk en els;
- In het land van Heusden en Altena: bv. wilg, sleedoorn en spaanse aak;
- In de flank van Raamsdonksveer: vlier, hazelaar en krent.
- Achter het geluidscherm in Gorinchem (oostzijde) wordt op het talud nieuwe opgaande beplanting aangebracht. Op deze locatie mogen ook groenblijvende soorten worden opgenomen.

Eisen aan klimbeplantingen bij geluidschermen en grondkerende constructies

- De klimbeplanting dient in alle seizoenen een aantrekkelijk en rijk groen beeld op te leveren en bestaat uit een combinatie van bladverliezende en wintergroene klimbeplanting;
- De klimbeplanting aan de wegzijde levert langs de A27 een overwegend kleurrijk en bloemenrijk beeld;
- De klimbeplanting bestaat uit verschillende soorten wintergroene klimbeplanting, gelijkmatig verdeeld over circa 55% van het totale begroeide oppervlakte;
- De verschillende typen klimplanting aan de wegzijde worden per wegdeel aangeplant: groepsgewijs en gelijkmatig verdeeld in grote vlakken over de geluidschermen en de verticale grondkerende constructies.

7.2 Beheer

Bij het opstellen van het ontwerp en landschapsplan is rekening gehouden met het beheer. Hiervoor zijn de verschillende groenbeheerplannen van de districten als uitgangspunt gehanteerd. Op basis van deze documenten en overleg met RWS is de tabel op de volgende pagina opgesteld, waarbij aan de toegepaste groenelementen een beheertype is gekoppeld.

Om op lange termijn de beheerskosten te beperken wordt voorgesteld om bomen en bosschages op eindbeeld aan te planten. Dit houdt in dat er voor wordt gekozen om beplanting aan te brengen die al op de uiteindelijke gewenste afstand van elkaar zijn aangeplant. De enige uitzondering hierop is bij Vianen. Hier is vanaf de eerste aanleg al een gesloten beplanting gewenst. Dit komt voort uit verschillende bewonersoverleggen. Het voorstel is om hier niet op eindbeeld te planten maar met een wijker en blijver systeem te werken en een menging te maken van bomen en struiken.

Beheertypen				
Groenvoorziening zoals genoemd in landschapsplan	Toepassing	Beheertype conform Kader groenvoorzieningen	Onderhoud	Opmerkingen
Kruidenrijk grasland				
Een eenvoudige inrichting met B3 of gebiedseigen grassen en kruiden	In oksels van aansluitingen	Schraalgrasland B *	1x per jaar maaien plus afvoeren van het maaisel	niet machinaal maaien ter plekke van bomen en andere obstakels
	In middenberm	Schraalgrasland B *	1x per jaar maaien plus afvoeren van het maaisel, opslag van	niet machinaal maaien ter plekke van bomen en andere obstakels
	In zijbermen en op taluds	Schraalgrasland B *	1x per jaar maaien plus afvoeren van het maaisel	niet machinaal maaien ter plekke van bomen en andere obstakels
Gazon				
Kort gemaaid gras (B3)	In of nabij carpoolplaatsen	Gazon	frequentie maaien afgestemd op gebruik (6-12x per jaar), niet afvoeren	niet machinaal maaien ter plekke van bomen en andere obstakels
Opgaande beplanting/ Bomen&struiken				
Een gesloten opgaande beplanting van bomen met onderbeplanting van struiken	Afscherpende beplantingen	Gesloten beplanting	Na aanplant en evt. dunning, geen beheer, tenzij veiligheid in geding	
Bos				
Een gesloten beplanting van gebiedseigen soorten met een opbouw van kern-mantel-zoom:	Herstel van aangetaste bosranden (vaak alleen mantel en zoom met behoud van bestaande bomen)			
	Aanleg van nieuwe bospercelen			
Een gesloten opgaande beplanting van bomen met onderbeplanting	kern	Gesloten beplanting	Na aanplant en evt. dunning, geen beheer, tenzij veiligheid in geding	
Struikgewas met een max. hoogte van 10m	mantel	Gesloten beplanting	kappen en afzetten	
Ruigtekruiden	zoom	Ruigte en zoomvegetatie	1x per 2 tot 5 jaar maaien	
Bomen en boomgroepen				
Opgekroonde bomen, solitair of als onderdeel van een rij	Als aanvulling van bestaande lanen en rijen	Niet gesloten beplanting	opsnoei, verwijderen dood hout en afhangende takken, afvoeren snoeiafval	
Of meerdere van deze bomen samen als één clumb	In oksels van aansluitingen en knp Hooipolder	Niet gesloten beplanting	opsnoei, verwijderen dood hout en afhangende takken, afvoeren snoeiafval	
Watergangen en wadi's				
Moerasvegetatie op de overgang tussen land en water	Hoofdwatergang	Watergangen en -partijen	1xjaar schonen, organisch materiaal afvoeren	Houd rekening met natuurkalender
	Watergang	Watergangen en -partijen	1xjaar schonen, organisch materiaal afvoeren	Houd rekening met natuurkalender
	Wadi	Watergangen en -partijen	1xjaar schonen, organisch materiaal afvoeren	
Oevers				
Natuurvriendelijke oever met een zeer flauw talud aan ten minste 1 zijde.	Terugbrengen van bestaande natuurvriendelijke oevers bij Noordeloos	Afhankelijk van instandhoudingsplan		
Beplanting bij en op geluidschermen				
Gebiedseigen opgaande struikbeplanting	Bij geluidsschermen met daarachter >1m ruimte	Beplanting op geluidschermen	alleen beheer bij hinder/aantasting	
Beplanting van klimplanten	2 zijdig bij niet transparante geluidschermen	Beplanting op geluidschermen	alleen beheer bij hinder/aantasting	

*of gelijksoortig indien beheerder niet Rijkswaterstaat is.

COLOFON

OPDRACHTGEVER:
RIJKSWATERSTAAT, PROGRAMMA'S, PROJECTEN EN ONDERHOUD

PROJECTLEIDING:
MARIJKE WASSENS

ONTWERP EN VORMGEVING:
ANOUK RUIJTERS

STATUS:
LANDSCHAPSPLAN V5.0, DEFINITIEF T.B.V. EINDTOETS

DATUM:
11 DECEMBER 2018



DATUM	BESCHRIJVING	1 ^E LIJNS	2 ^E LIJNS	VRIJGAVE
11 december 2018	REVISIE TB 5.0	GOEDKEURING M. Wassens	GOEDKEURING M. Kerkvliet	R. de Boer

Bijlage 1 Het dossier ruimtelijke kwaliteit voor het project A27 Houten – Hooipolder

Voor het project A27 Houten-Hooipolder zijn verscheidene documenten opgesteld over de ruimtelijke kwaliteit en vormgeving. Deze vormen de basis van het voorliggende Landschapsplan en worden hieronder in chronologische volgorde kort beschreven.

Routeontwerp A27

In een samenwerkingsverband tussen diverse ministeries, provincies en gemeenten (Projectteam Routeontwerp A27) is in augustus 2008 een gezamenlijke visie opgesteld voor de A27 tussen Almere en Breda, getiteld 'Panoramaroute, de weg te gast in het landschap'. Doel van de Panoramaroute is om meer samenhang, continuïteit en identiteit aan de A27 mee te geven. In het document zijn de karakteristieke elementen van de weg en omgeving vertaald in een aantal bouwstenen. Het vormt een startdocument dat bij alle projecten op en aan de A27 gebruikt wordt als basis voor verdere uitwerking van het aspect Ruimtelijke Kwaliteit en Vormgeving.

Ruimtelijk ambitiedocument

Binnen het project A27 Houten – Hooipolder is in augustus 2012 een Ruimtelijk ambitiedocument (bestaande uit een Ruimtelijke Verkenning en een Ruimtelijke Uitwerking) opgesteld door OKRA Landschapsarchitecten. Dit ambitiedocument is een projectspecifieke toespitsing van het Routeontwerp A27 op het traject Houten – Hooipolder.

Na voltooiing van het Ruimtelijk ambitiedocument door OKRA is er geactualiseerde Architectonische Specificaties voor het Routeontwerp A27 verschenen (d.d. december 2012). Dit vormde de aanleiding een nieuwe versie op te stellen: het Ambitiedocument Ruimtelijke Kwaliteit, versie 2. Dit nieuwe ambitiedocument bevat ook gedetailleerde technische specificaties die eerder nog niet opgenomen waren in het Ambitiedocument. Deze nieuwe versie vervangt het Routeontwerp, de bijbehorende Architectonische Specificaties en het OKRA Ruimtelijk ambitiedocument en is vastgesteld als het leidende document op 1 augustus 2013.

Oplegnotitie en definitieve Inpassingsvisie

De verkleining van het projectbudget, de veranderde omgeving en het gegroeide inzicht in de oplossingsrichtingen heeft geleid tot de constatering dat niet aan alle eisen en wensen uit dit Ambitiedocument

Ruimtelijke Kwaliteit versie 2 (en dus mogelijk uit het Routeontwerp) kan worden voldaan.

De projectorganisatie heeft een toetsing uitgevoerd naar de haalbaarheid van de eisen en wensen. Het toetskader dat gebruikt is bestaat uit drie afweegcriteria:

- technische haalbaarheid;
- financiële haalbaarheid;
- maatschappelijke haalbaarheid (omgeving).

De belangrijkste openstaande discussiepunten die uit de toetsing naar voren kwamen zijn: zichtbaar maken Fort Altena, toepassen obstakelvrije bermen, vormgeving van de markante bruggen en het eenduidig toepassen van geluidsbeperkende constructies.

Het resultaat van deze toetsing is vastgelegd in de "Oplegnotitie bij Ruimtelijk ambitiedocument" van 17 februari 2014. Voor deze openstaande discussiepunten is vervolgens naar een oplossingsrichting gezocht. Daarbij zijn gesprekken met omgevingspartijen gevoerd over de status van het dossier RK&V en zijn de voorgestelde oplossingsrichtingen doorgenomen. De correcties en aanvullingen die volgden uit de Oplegnotitie zijn, samen met de uitkomsten van de sessies met omgevingspartijen gevat in een definitieve Inpassingsvisie.

In de definitieve Inpassingsvisie is ingezet op de volgende essenties:

- Panorama's: de zes vastgestelde landschapspanorama's (polder Schalkwijk, polder Neder Boeicop, polder Lakerveld, polder Middelbroek, polder Nieuwe Doorn en de Zuid-Hollandse polder) maken de identiteit van de A27 tot een panoramaroute en landschapssnelweg. Goed zicht op de oriëntatiepunten en in sommige gevallen fysieke verbindingen in het landschap (bijvoorbeeld passages) maken de panorama's rondom de A27 beleefbaar.
- Beleefbaar landschap: de wijze waarop de weg contact maakt met het landschap en de wijze waarop de weg is ingebed bepaalt de beleefbaarheid van het landschap. Vooral bij de benoemde panorama's moet er daarom gestreefd worden naar een zo open mogelijk karakter, waarbij beplanting en wegelementen afgestemd zijn met deze ambitie. Daarnaast dient er waar mogelijk en gewenst gestreefd te worden naar een obstakelvrije zijberm, mits dit de relatie met het omliggende landschap versterkt.
- Vormgeving snelweg: hierbij wordt ingezet op een verbintenis tussen beplanting en landschapstype, tussen bermsloot en landschapstype. Per landschapstype is een voorkeurstype bermsloot aangegeven en wordt rekening gehouden met de expositie ten opzichte van de zon (oost-, west-, noord- of zuidoever). Het voorkeurstype bermsloot sluit aan bij het karakter van het landschap: breed met flauwe oevers in het laagveengebied, smal met

steilere oevers in het kleigebied.

- Geluidswering: er wordt ingezet op een zo eenduidig mogelijk beeld van geluidswerende voorzieningen in de vorm van modulaire geluidschermen en geluidswallen (al dan niet in combinatie met een scherm).
- Markante kunstwerken: deze Inpassingsvisie legt de basis om de landmarkfunctie van twee kunstwerken (brug Keizersveer en de Merwedeburg) in de vervolgfases te behouden en te versterken.
- Meubilair en overige kunstwerken: vormgeving is gericht op continuïteit en eenduidigheid.

(Bron: Inpassingsvisie verbreding A27 Houten-Hooipolder, augustus 2014, Zwarts en Jansma Architecten)

Van inpassingsvisie naar landschapsplan

Het voorliggende landschapsplan is gebaseerd op de definitieve Inpassingsvisie en het ontwerp met de raming t.b.v. het taakstellend budget. Na deze met elkaar vergeleken te hebben blijkt dat de uitwerking van de inpassingsvisie binnen dit project niet volledig mogelijk is. Daarom wordt bij deze dilemma's gekeken naar de achterliggende doelen om vervolgens een eenheid in de inpassing en vormgeving te brengen. Het betekent een werkwijze in de geest van de inpassingsvisie met een vrijere benadering van de oplossing. Hiervoor zijn aanvullende spelregels opgesteld t.b.v. het landschapsplan en het (O)TB:

- Inzetten op een continue wegbeeld. Dit is prettig voor de weggebruiker, die door een rustig wegbeeld meer aandacht voor beleving panorama's en landschappelijke karakteristieken heeft.
- Beplantingen niet terug brengen parallel aan de A27, maar juist gebruiken om karakteristieken (kwaliteiten) te versterken en non kwaliteiten te verbeteren.
- Versterken van dwarsstructuren, zicht op oriëntatiepunten en kwaliteiten op bijzondere locaties (Fort Altena, Zouweboezem)
- Watergangen worden alleen van natuurvriendelijke oevers voorzien waar dit in de huidige situatie al aanwezig is.
- Inpassing van het wegprofiel met taluds. Bij voorkeur geen toepassing van barrières en damwanden, maar hiervan kan bij uitzondering worden afgeweken als dit de projectdoelen dient.
- Door toepassing van veel spitsstroken en het minimaliseren van het ruimtebeslag zijn obstakelvrije bermen schaars. Op drie locaties is wel ingezet op deze kwaliteit. Het is hier vanuit het wegontwerp over een langere lengte mogelijk, wenselijk omdat er sprake is van panorama's en ze kunnen met overtuiging (dus echt zonder obstakels) over een langere lengte worden toegepast.

Bijlage 2 Samenvatting deelrapport en oplegnotitie Ruimtelijke kwaliteit, Landschap en Cultuurhistorie

Ten behoeve van het OTB/MER A27 Houten - Hooipolder is een deelrapport Ruimtelijke kwaliteit, Landschap en Cultuurhistorie opgesteld, welke voor het TB is aangevuld met een oplegnotitie. In het deelrapport en de oplegnotitie zijn de effecten van de verbreding op de ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie onderzocht. De rapportage en de oplegnotitie beschouwen voor deze thema's de optredende effecten en geeft aan in hoeverre mitigerende en/of compenserende maatregelen nodig zijn. Er is onderzocht wat de impact van het ontwerp ten opzichte van de referentiesituatie is op gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde, landschappelijke structuren en karakteristieken en historische geografie en stedenbouw. Het effectonderzoek brengt daarmee in beeld in hoeverre de maatregelen een bijdrage leveren aan de verbetering of juist aantasting van deze aspecten van de weg en zijn omgeving.

Kort wordt ingegaan op het beleidskader. De belangrijkste stukken op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en landschap worden aangehaald. Hier is geen wettelijk kader voor. Voor cultuurhistorie is dit wel het geval. Relevante zaken uit de monumentenwet, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en UNESCO worden beschreven.

Het onderzoek en de beoordeling richten zich op zes inhoudelijke aspecten: gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde, landschappelijke punten, lijnen en vlakken en historische geografie en stedenbouw. Deze worden zowel kwantitatief als kwalitatief beoordeeld.

Deelrapport (mei 2016)

Onderzoek laat zien dat de reconstructie van de A27 leidt tot lichte positieve en lichte negatieve effecten op Ruimtelijke kwaliteit, Landschap en Cultuurhistorie. Deze conclusie is gebaseerd op een volledig uitgevoerd landschapsplan.

Voor Ruimtelijke Kwaliteit is er een lichte verslechtering van gebruiksmogelijkheden door het ontwerp, o.a. door de nieuwe verbindingsweg en verbindingsoog Hooipolder, een kleine verbetering van zichtrelaties vanaf de weg en vanuit het landschap (beleefbaarheid van de weg in het landschap) en van de wegbeleving en een lichte verbetering door de mogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen. Door het treffen van maatregelen zoals het versterken van de dwarsverbanden, het vergroten

van de zichtbaarheid van Fort Altena en het brengen van eenheid en ritme in het wegmeubilair, verbetert de belevingswaarde en scoort deze positief.

Voor het aspect Landschap is er een verbetering op de zichtbaarheid van oriëntatiepunten, een verslechtering door de toename van doorsnijding van landschapsstructuren, laanbeplantingen, lintbebouwing en watergangen en tegelijkertijd een verbetering en verslechtering van leesbaarheid van de landschapskarakteristiek, herkenbaarheid van de verschillende landschappen op de route, aantasting van panorama's. Maatregelen zoals het verbeteren van de passage van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en het versterken van dwarsstructuren, verzachten de negatieve effecten. De score wordt daarmee positief.

De Nieuwe Hollandse Waterlinie is zowel historisch geografie (schootsvelden, inundatievelden, dijken) als historische (steden)bouwkunde (forten, kazematten, sluizen). Op de historisch-geografische waarden heeft de aanpassing van de A27 een enigszins negatief effect. Dit betreft voornamelijk een effect op de fysieke kwaliteit, zowel voor de hoofdstructuur als de historisch-landschappelijke structuren en elementen. Op de inhoudelijke en beleefde kwaliteit hebben de ingrepen slechts zeer beperkt effect. Historisch groen wordt door de aanpassing van de A27 niet aangetast.

Op het gros van de historisch stedenbouwkundige waarden langs de A27 heeft de verbreding geen effect. Het belangrijkste negatieve effect is het (extra) ruimtebeslag in de Nieuwe (en Oude) Hollandse Waterlinie. Nuance hierin is dat bij Fort Altena, wellicht de belangrijkste historisch stedenbouwkundige waarde, de aanpassing van de A27 juist gericht is op het (zoveel mogelijk) beperken van het ruimtebeslag en verbetering van de beleefbaarheid/zichtbaarheid.

Oplegnotitie (november 2018)

In de oplegnotitie voor het aspect Ruimtelijke kwaliteit, Landschap en Cultuurhistorie ten behoeve van het Tracébesluit (TB) A27 Houten – wordt op kwalitatieve wijze op de (gewijzigde) effecten als gevolg van de ontwerpaanpassingen tussen OTB en TB ingegaan. Tevens is getoetst of er tussen OTB en TB wijzigingen zijn opgetreden in en wet-/regelgeving en beleidskader en zo ja of dit leidt tot een andere effectbeoordeling. Bovendien is aanvullende informatie verwerkt (o.a. bouwhistorische analyses bruggen). De oplegnotitie vormt hiermee een aanvulling op dan wel een actualisatie van het deelrapport.

Conclusies en aanbevelingen oplegnotitie

De veranderingen in het ontwerp (planologisch en/of fysiek) ten opzichte van het OTB leiden lokaal tot een andere oplossingen en ander ruimtebeslag en daarmee mogelijk tot andere effecten dan beschreven in het deelrapport Ruimtelijke kwaliteit, Landschap en Cultuurhistorie bij het OTB/MER.

De aanpassingen in het ontwerp zijn over het algemeen kleinschalig: lokale aanpassingen van aansluitingen, lokale verruimingten ten behoeve van de waterstructuur, aanpassing van compensatieopgaven e.d. De effecten van de aanpassingen zijn gering.

Uitzondering hierop is de veranderde keuze ten aanzien van drie bruggen in het traject. Waar in het oorspronkelijk ontwerp nog uitgegaan werd van behoud en verbreding, is nu gekozen voor vervanging van de bruggen.

Voor het aspect Ruimtelijke kwaliteit hebben de wijzigingen ten aanzien van gebruikswaarde per saldo een neutraal effect ten opzichte van het OTB. Voor de belevingswaarde hebben de aanpassingen een neutraal tot licht positief effect ten opzichte van het OTB. Het OTB ontwerp en het TB ontwerp hebben eenzelfde toekomstwaarde. De veranderingen in het TB ontwerp zorgen niet voor een wijziging.

Voor het aspect Landschap is wederom gekeken naar punten, lijnen en vlakken.

Punten: De zichtbaarheid van de oriëntatiepunten wijzigt niet. De situatie rondom Fort Altena is in de ontwerpen vrijwel gelijk. De bruggen veranderen, maar blijven belangrijke oriëntatiepunten.

Lijnen: De aantasting van dwarsverbanden is in beiden ontwerpen vergelijkbaar. De negatieve effecten worden in beiden situaties (OTB en TB) verzacht, maar niet geheel gecompenseerd.

Vlakken: Het OTB ontwerp en het TB ontwerp hebben eenzelfde uitwerking op de vlakken.

De veranderingen ten aanzien van effecten op cultuurhistorie en daarmee veranderingen in oordelingen zijn gering: het ontwerp zoals beschreven in het deelrapport bij het OTB/MER had al slechts beperkte effecten op cultuurhistorische waarden.

De aanpassingen in het ontwerp zijn over het algemeen kleinschalig: lokale aanpassingen van aansluitingen, lokale verruimingten ten behoeve van de waterstructuur, aanpassing van compensatieopgaven e.d. De effecten van de aanpassingen zijn gering en geven samen met de al geringe effecten van het oorspronkelijk ontwerp geen aanleiding tot aanpassing van de beoordeling.

Uitzondering hierop is de veranderde keuze ten aanzien van drie bruggen in het traject. Waar in het oorspronkelijk ontwerp nog uitgegaan werd van behoud en verbreding van de bruggen en daarmee behoud van de cultuurhistorische waarden van de bruggen, is nu gekozen voor vervanging van de bruggen. Hiermee gaan de cultuurhistorische waarden van de bruggen, in ieder geval in de huidige context, verloren. Dit is op de locaties van de bruggen een negatief effect ten opzichte van het OTB/MER.

Gezien het schaalniveau van de A27 als geheel blijft de beoordeling hetzelfde voor zowel historische geografie als historische (steden)bouwkunde en daarmee ook voor cultuurhistorie als geheel.



FLOW27 is een samenwerking tussen Antea Group, Movares, Tauw en Goudappel Coffeng.
Opgericht ten behoeve van het project A27 Houten-Hooipolder.