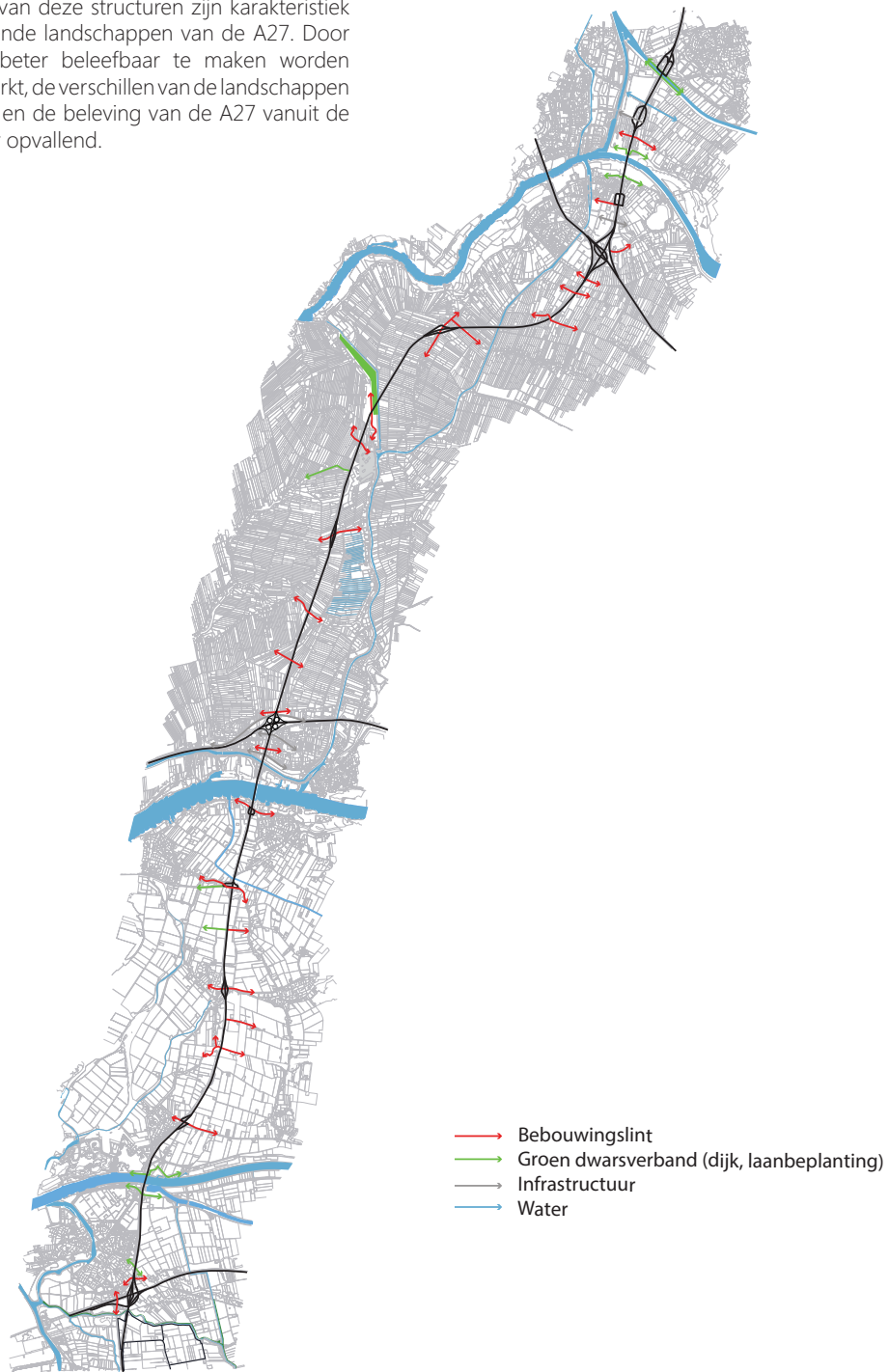


Dwarsstructuren

Inzetten op versterken van de dwarsstructuren van de A27. Bepanting 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 27 Tracé dwarsstructuren

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 stramien geordend zoals in het EpvE opgenomen. De vormgeving van de kunstwerken is gericht op continuïteit en eenduidigheid.

Geluidwering

De bestaande schermen zijn divers en veelal opvallend. 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 modulaire absorberende geluidsschermen gerealiseerd. Doordat de voorgenomen maatregelen niet overal resulteren in nieuwe schermen ontstaat een mix met bestaande schermen. Dit is een eerste stap op weg naar een eenduidig inpassingsbeeld langs het tracé. Een rustig wegbeeld, geleidelijke overgangen en continuïteit van deze tussenfase vragen extra aandacht. Inpassing van de achterkanten van schermen met opgaande beplanting daar waar dit past, is onderdeel van het plan. Het met klimbeplanting laten begroeien van de bestaande schermen is een aanbeveling maar geen onderdeel van het project.



Transparant geluidsscherm.



Geluidsschermen met gebiedseigen begroeiing aan bewonerszijde, vrijstaand van het scherm.



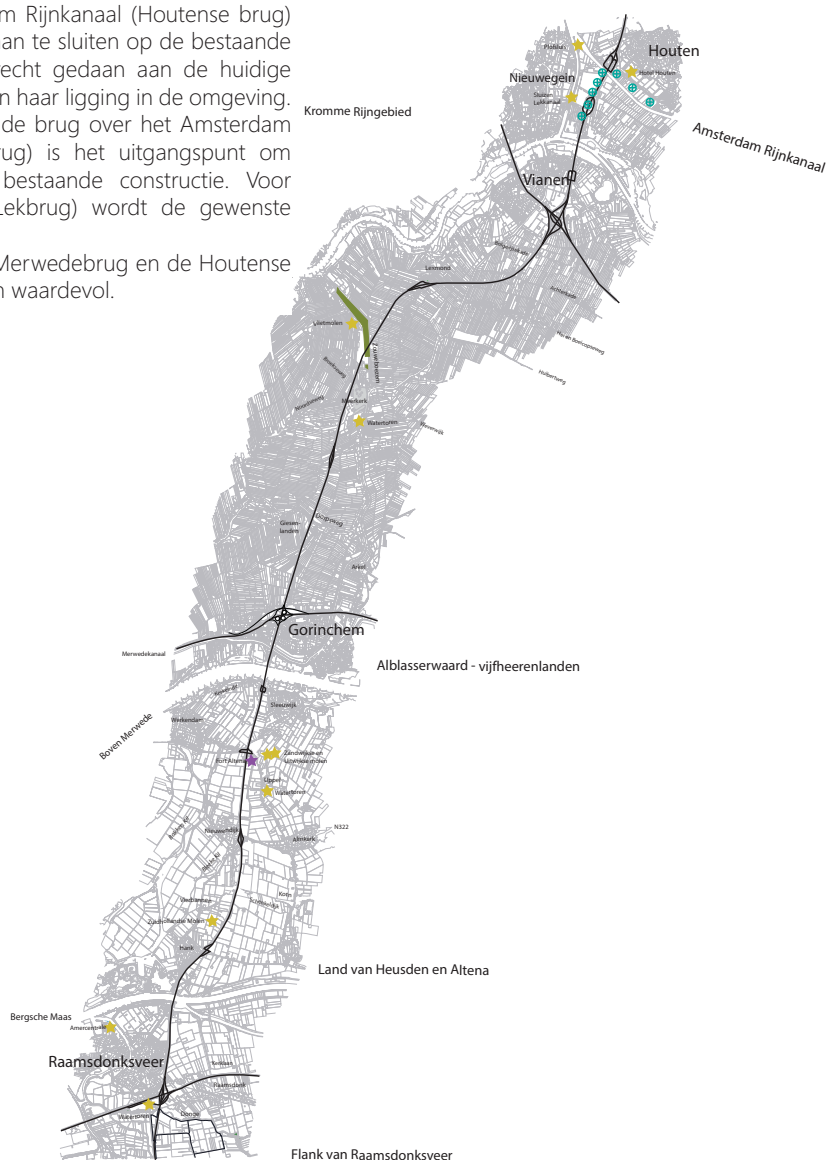
Geluidsscherm ter plaatse van bebouwing.

Figuur 29 Mogelijke nieuwe modulaire schermen (bron: Inpassingsvisie)

Markante kunstwerken

Behouden en versterken van de landmarkfunctie van de brug Keizersveer en de Merwedebrug waarbij de karakteristieken van de bestaande bruggen worden ingezet als kwaliteit voor de nieuwe delen. Voor de verbreding van de Hagesteinse brug (Lekbrug) en de brug over het Amsterdam Rijnkanaal (Houtense brug) is het uitgangspunt om aan te sluiten op de bestaande constructies. Zo wordt recht gedaan aan de huidige kwaliteiten van de brug en haar ligging in de omgeving. Voor de verbreding van de brug over het Amsterdam Rijnkanaal (Houtense brug) is het uitgangspunt om aan te sluiten bij de bestaande constructie. Voor de Hagesteinse brug (Lekbrug) wordt de gewenste constructie nog bepaald.

De Keizersveerbrug, de Merwedebrug en de Houtense brug zijn cultuurhistorisch waardevol.



Figuur 30 Grote kunstwerken

5.2 Ontwerputgangspunten en ontwerpprincipes

De ontwerptheema's genoemd in hoofdstuk 5.1 worden in dit hoofdstuk uitgewerkt. Allereerst worden de ontwerputgangspunten 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 in geluidschermen,

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 Esthetisch programma van eisen.

- 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 ontwerputgangspunt 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.

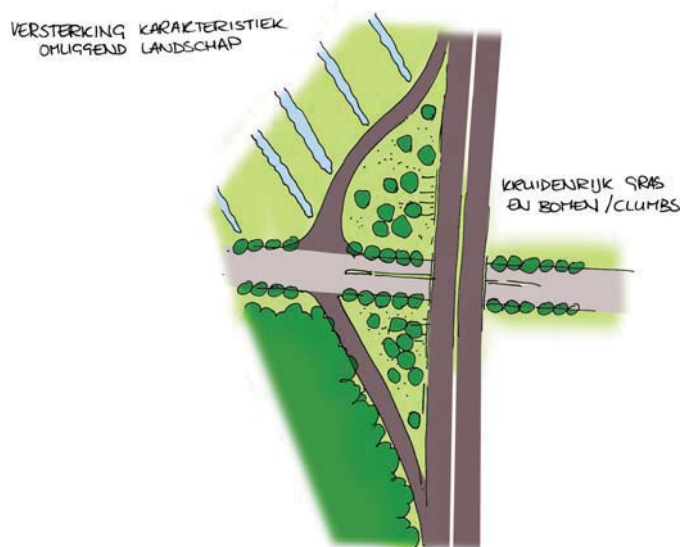
- Bij bebouwing direct langs de A27 vindt indien mogelijk groene afscherming plaats met beplanting en/of wallen;
- Bij bedrijventerrein/industrie worden transparante boomrijen toegepast. Dit zijn boomrijen met opgekroonde bomen met grote onderlinge afstand. Deze bieden zicht op de bedrijven maar verzachten de grens tussen A27 en bedrijvigheid;
- Bij hoogteverschillen toepassen van taluds met gebiedseigen, kruidenrijk gras. 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.

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 landschapskarakteristieke 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 watervlakken worden eveneens niet toegepast om geen extra vogels aan te trekken i.v.m aanrijding.



Figuur 31 Principeschets inrichting aansluiting

Bijzonder plekken

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 Hoopolder is een inrichtingsontwerp gemaakt waarbij de bestaande verkavelingen en omgevingskarakteristieken zijn gebruikt. Ook bij een latere uitbreiding van dit knooppunt kan dat worden toegepast.

Bij aansluitingen is oog voor de overgang in snelheid, schaal en menselijke maat met aandacht voor oriëntatie en overzicht 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

Het landschapsplan biedt plaats aan de compensatie opgave voor bomen en opgaande beplantingen uit de boswet en APV. Deze beplantingen worden ingezet om het landschapsplan verder vorm te geven.

- Bomen met jaarrond beschermde nesten worden zo veel mogelijk behouden. Indien dit niet mogelijk is wordt in de nabijheid een vervangende locatie gezocht;
- Bij hop-over locaties voor vleermuizen wordt de beplanting tot zo dicht mogelijk aan de weg gebracht. Routes parallel aan de A27 worden hersteld of versterkt zonder afbreuk te doen aan panorama's;
- Bosranden die worden aangetast, 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;
- Bermen worden onderhoudsarm ingericht met gras en gebiedseigen kruiden;
- Waar in de huidige situatie natuurvriendelijke oevers zijn, worden deze in het ontwerp teruggebracht.

Geluidswerende voorzieningen

Nieuwe geluidschermen zijn onderdeel van het routeontwerp van de A27, zijn modulair en absorberend. De geluidschermen uit de inpassingsvisie (2014) zijn een mogelijke uitwerking. Het landschapsplan biedt plaats aan de mitigatie o.b.v. geluidsberekeningen. De vormgeving wordt verder uitgewerkt in het esthetisch programma van eisen, De verbreding is een kans om meer eenheid te brengen in de veelheid aan verschillende geluidsvoorzieningen die nu langs de A27 is toegepast.

- De geluidswal met beplanting bij Raamsdonksveer blijft zo veel mogelijk behouden. Hier wordt aan de wegzijde een wand toegepast met een begroeid gewapend talud;
- Daar waar oriëntatie (ook vanuit de omgeving) en zicht belangrijk is, worden schermen transparant uitgevoerd. Dit is bijvoorbeeld het geval bij kruising met dwarsstructuren en bij korte lengten scherm in zeer open landschappen;
- Wanneer een geluidsscherm 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 geluidsschermbeplanting aan de omgevingszijde. Deze struikbeplanting is gebiedsspecifiek;
- De op- en afbouw van geluidschermen zullen geleidelijk worden vormgegeven;
- Het is een aanbeveling om de zeer verschillend uitgevoerde bestaande geluidschermen te voorzien van klimbeplanting om bij te dragen aan het rustig wegbeeld;
- Bij Lexmond worden korte transparante schermen toegepast, zodat het zicht op het achterliggende landschap niet wordt ontnomen. Aan de achterzijde van deze schermen wordt geen beplanting aangebracht. Wel worden de erven van achterliggende woningen voorzien van extra beplanting (aanbeveling).

Grote Kunstwerken: Keizersveer, Merwedebrug, Hagestein, Houtensebrug (ARK)

De grote bruggen zijn oriëntatiepunten op de A27 route maar ook vanuit de omgeving en vanaf de waterroute. De bruggen vormen een ensemble met elkaar in de A27 maar ook in de diverse waterroutes. De karakteristieke bruggen met veelal een cultuurhistorische waarde, ondersteunen de identiteit van de A27.

Uitgangpunten vanuit landschappelijke inpassing worden meegenomen bij het ontwerp van de markante kunstwerken (bruggen over de grote rivieren). Het gaat hier om cultuurhistorie, (door)zicht, landmarkfunctie, aanlanding, ongestoorde structuren, inpassing van steunpunten, etc. Vanuit de ruimtelijke kwaliteit gaat het om: de vormgeving, de constructie en ondersteunende constructie van een nieuwe brug.

- Naast de bestaande brug dient het markante ontwerp de huidige brug te ondersteunen en/of te versterken door vormgeving en uitstraling;
- 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 onder de brug door vloeien;
- 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 in de uiterwaarden;
- Optimaal zicht voor de weggebruiker vanaf de brug op de omgeving;
- Besef voor cultuurhistorische waarde. Een nieuw aan te leggen brug moet dit respecteren, ondersteunen/versterken;
- Ondersteunende constructies moeten geclusterd worden en in 1 lijn staan;
- 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.

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 wordt uitgewerkt in het esthetisch programma van eisen,

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.

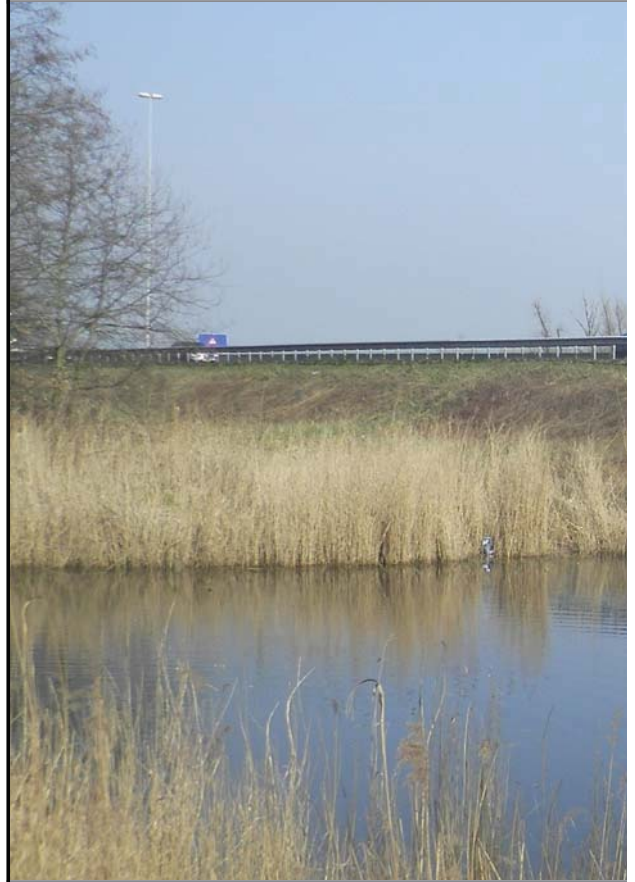
HOOFD STUK 6

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 landschapplan kijkt verder dan alleen de weg en de directe omgeving. In kader van project worden wettelijke maatregelen nabij de weg meegenomen, landschappelijke maatregelen die buiten de (O)TB grens vallen worden als aanbeveling 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 Rijn Kanaal - Aansluiting Houten

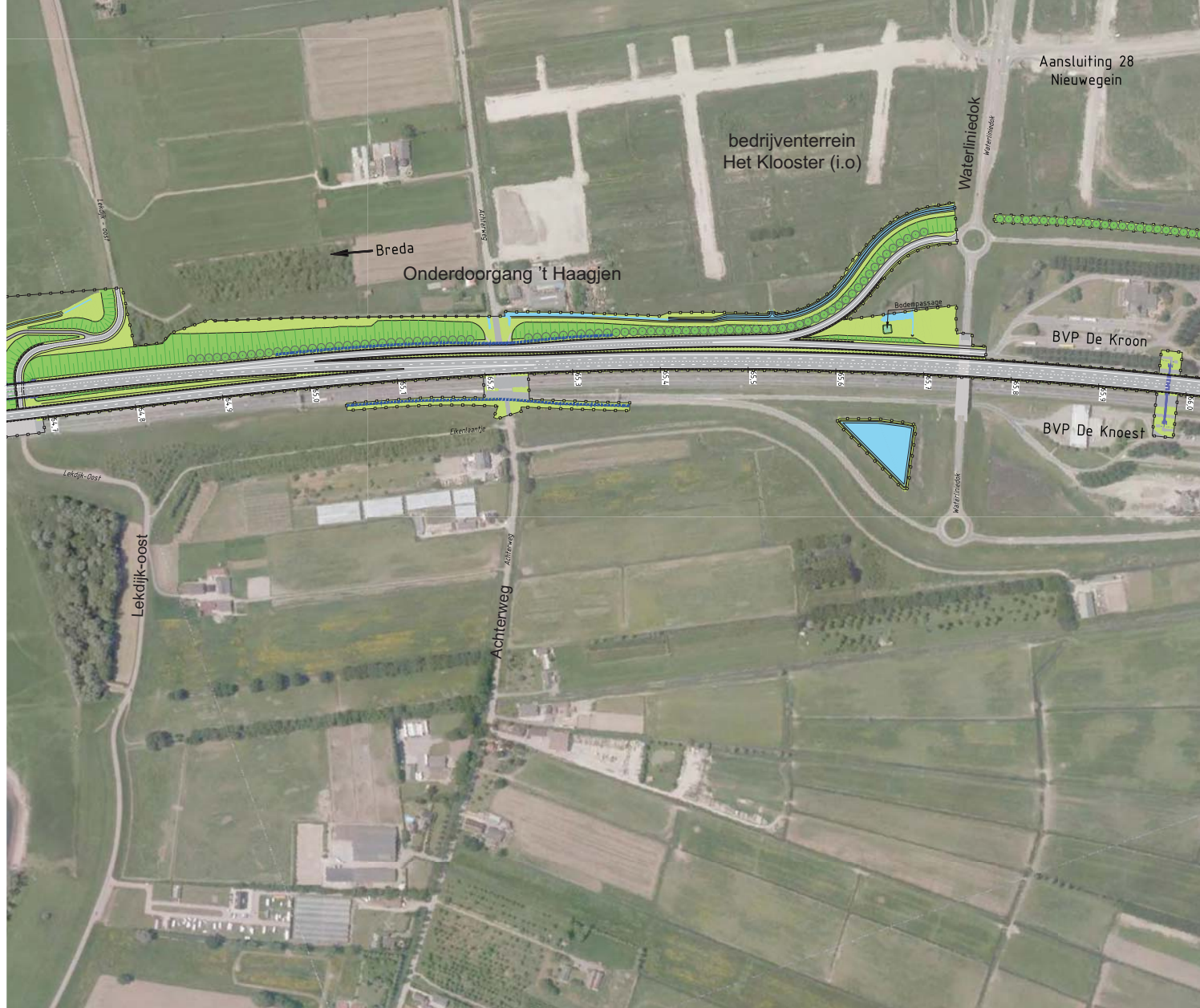
Legenda landschapsplan

	Tracégrens		Kunstwerk nieuw
	Damwand		Kunstwerk bestaand
	Begroeid gewapend talud		Dam
	Geleiderail		Bos
	Hekwerk		Houtwal
	Geluidsscherm bestaand		Gras
	Geluidsscherm nieuw		Talud
	Potentieel saneringsscherm		Watergang
	Bestaande boom		Bodempassage
	Nieuw te planten boom		Greppel
	Nieuw te planten boom (aanbeveling)		Versterken erfbeplanting (aanbeveling)
	Verharding		Te verwijderen bebouwing
	Fietspad		Gepland gemaal



De weg en de brug over het Amsterdam Rijnkanaal worden aan de westzijde verbreed. De brug zal aan de westzijde worden verbreed met ongeveer 6 m. Aan de zuidzijde verdwijnt hierdoor een klein deel van de eerder als non-kwaliteit omschreven zichtbelemmerende opgaande beplanting. Het zicht op de kenmerkende bomenrijen die het kanaal begeleiden blijft behouden. Ook het zicht op het open landschap aan de zuidzijde en de landmarks in Houten – een van de benoemde kwaliteiten - blijft gehandhaafd.

De westzijde van aansluiting Houten moet door de verbreding van de brug worden aangepast. De aansluiting wordt ingepast met kruidenrijk gras en bomen in de oksel. Tussen de A27 en het golfterrein wordt een extra bomenrij aangebracht, in het verlengde van de bestaande bomenrij. De overgang tussen stedelijk en landelijk gebied, zoals eerder benoemd als kwaliteit, wordt hiermee versterkt. Deze inpassing sluit aan bij het Landschapsplan van de Ring Utrecht.

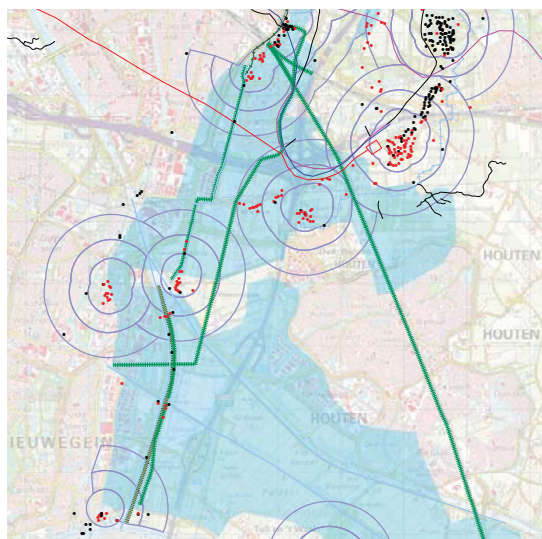


Het Kromme Rijngebied

Blad 18: Nieuwegein

Ter hoogte van Nieuwegein, wordt de weg 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 kosten gaan van de 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. Bovendien zal het zicht op het water door het wegvallen van de bomen op de dijk 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



Figuur 32 Nieuwe Hollandse Waterlinie bij Houten-Nieuwegein

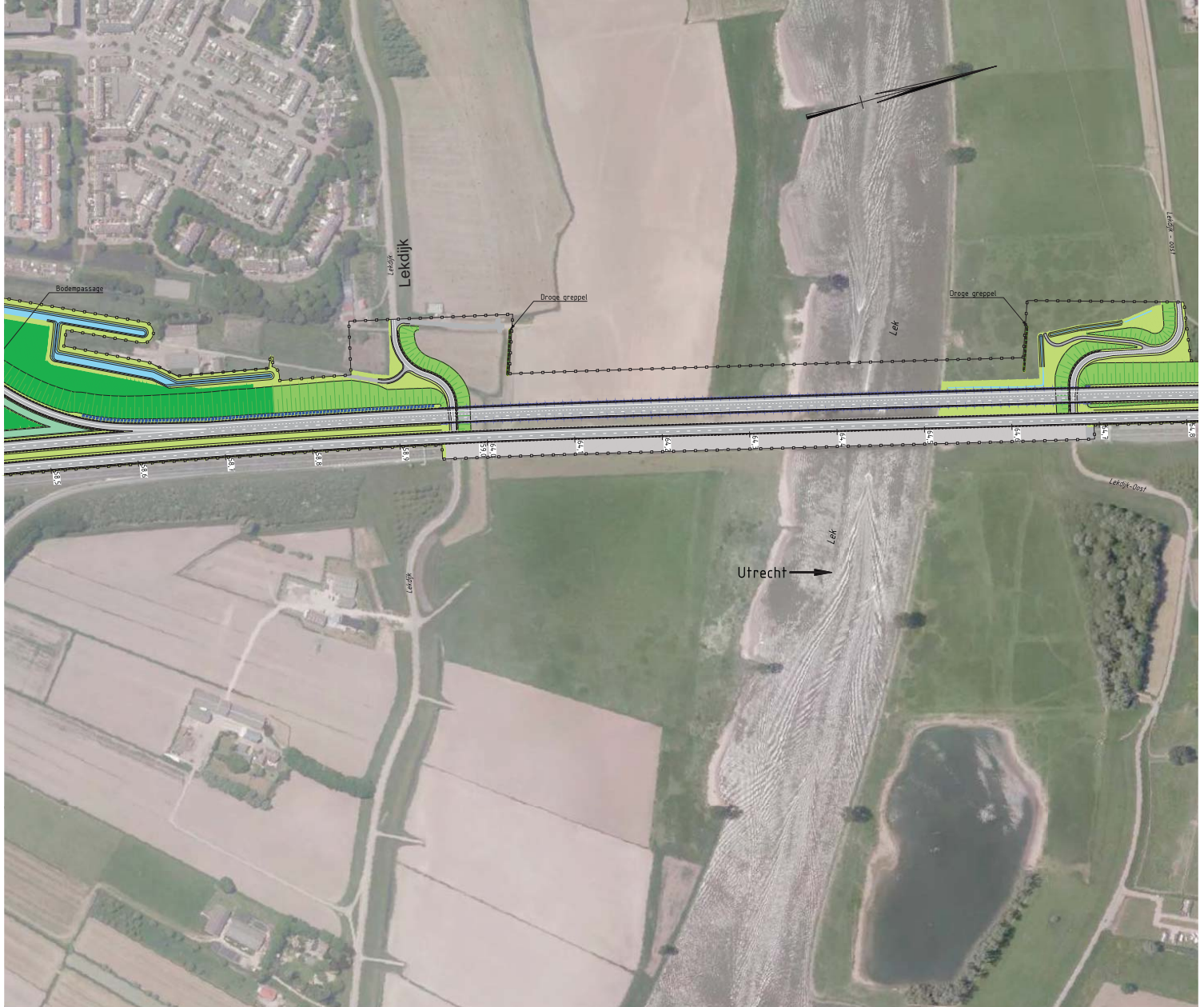


belangrijke structuren, zoals het Amsterdam Rijnkanaal, de Schalkwijkse wetering en naar andere bijzondere objecten van de linie te behouden.

De bestaande voetgangersbrug ter hoogte van de brandstofverkooppunten De Kroon en De Knoest in de aansluiting – een belangrijk herkenningspunt op de route- wordt vervangen voor een nieuwe. De vormgeving van deze brug 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 4 m en aan de oostzijde van 2m hoog.

De oostzijde van de weg wijzigt verder niet. De bestaande openheid en zichtlijnen naar het omliggende landschap van het Kromme Rijngebied blijven gehandhaafd.



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.

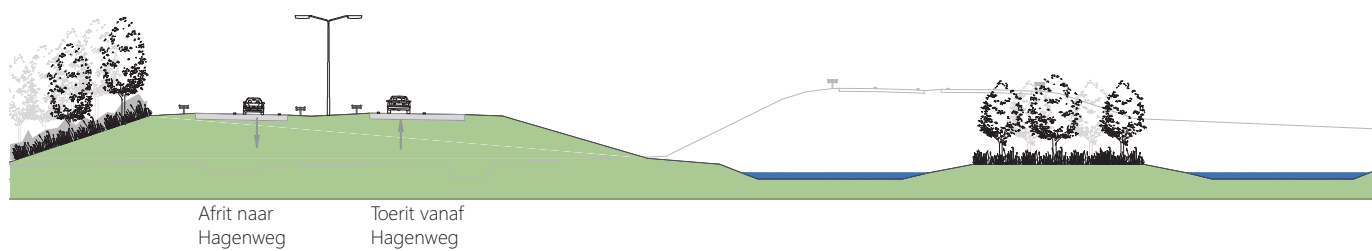
Omwille van het aanbrengen van de parallelbaan wordt de aansluiting Hagestein aan de westzijde aangepast. De bogen van de toe- en afrit wijzigen waardoor het totale ruimtebeslag toeneemt t.o.v. de huidige situatie. Hierdoor zal de beplanting tussen de snelweg en de kern van Vianen verdwijnen en wordt het stukje polderlandschap dat tussen weg en bebouwing ligt kleiner. Vanuit de omgeving wordt veel waarde gehecht aan de beplanting, i.v.m. lichthinder en het zicht op een groene rand, zo blijkt uit participatiebijeenkomsten. De beplanting zal in de nieuwe situatie dan ook worden teruggebracht in lijn met de verkaveling. Ook wordt een geluidsscherm van 1m hoog aangebracht. De oostzijde van de A27 wijzigt niet ter hoogte van de aansluiting.

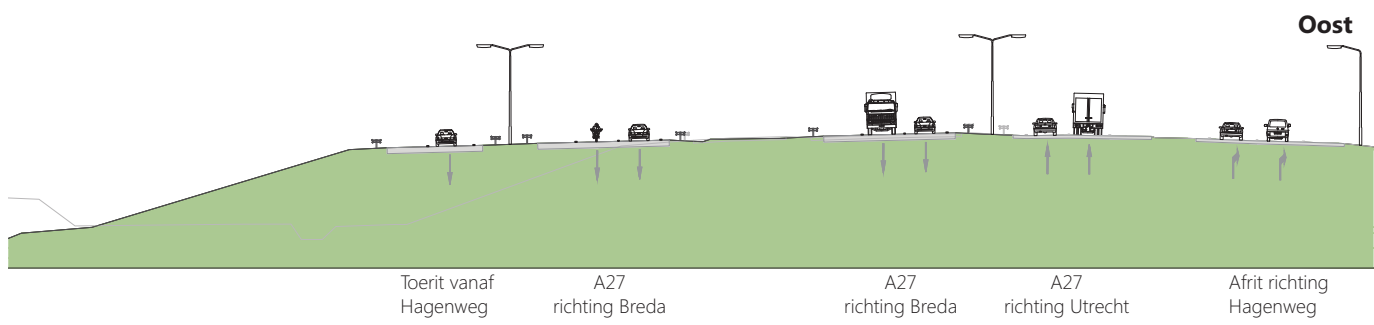
De beplanting die hier staat blijft behouden.

De onderdoorgang Hagenweg wordt uitgebreid met een nieuw kunstwerk aan westzijde van ongeveer 20 m breed. Er zal een kleine vide zitten tussen de bestaande en nieuwe brug, waardoor er licht tussen de dekken kan vallen. Dit kan door een optimalisatie (minder ruimtebeslag) mogelijk verdwijnen. De vormgeving onder het bestaande kunstwerk, met vrijliggend fietspad, wordt onder het nieuwe kunstwerk voortgezet. Het kunstwerk aan de Lange Dreef wordt uitgebreid met een nieuw kunstwerk aan westzijde van circa 20 m breed. Tussen het bestaande en nieuwe dek is voorzien in een vide van ongeveer 10 m, waardoor er licht tussen de dekken kan vallen. Door de komst van de wijk Haag en Hoef, aan de oostzijde van de A27, zullen deze onderdoorgangen meer gebruikt gaan worden. Dit zal een positieve uitwerking hebben op de sociale veiligheid.

Dwarsprofiel

West







Alblasterwaard en Vijfheerenlanden

Blad 16 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 wijzigt niet. Ter hoogte van voetgangersviaduct Bolgarijsekade wordt de weg aan de noordzijde verbreed. Onder het viaduct komt bovendien een autonoom saneringsscherm (OSP) aan de oostzijde van de weg. Door de verbreding van de A27 neemt de beleefbaarheid van de kruising met de Bolgarijsekade af. Het viaduct wijzigt zelf niet.



Alblasterwaard en Vijfheerenlanden

Blad 15

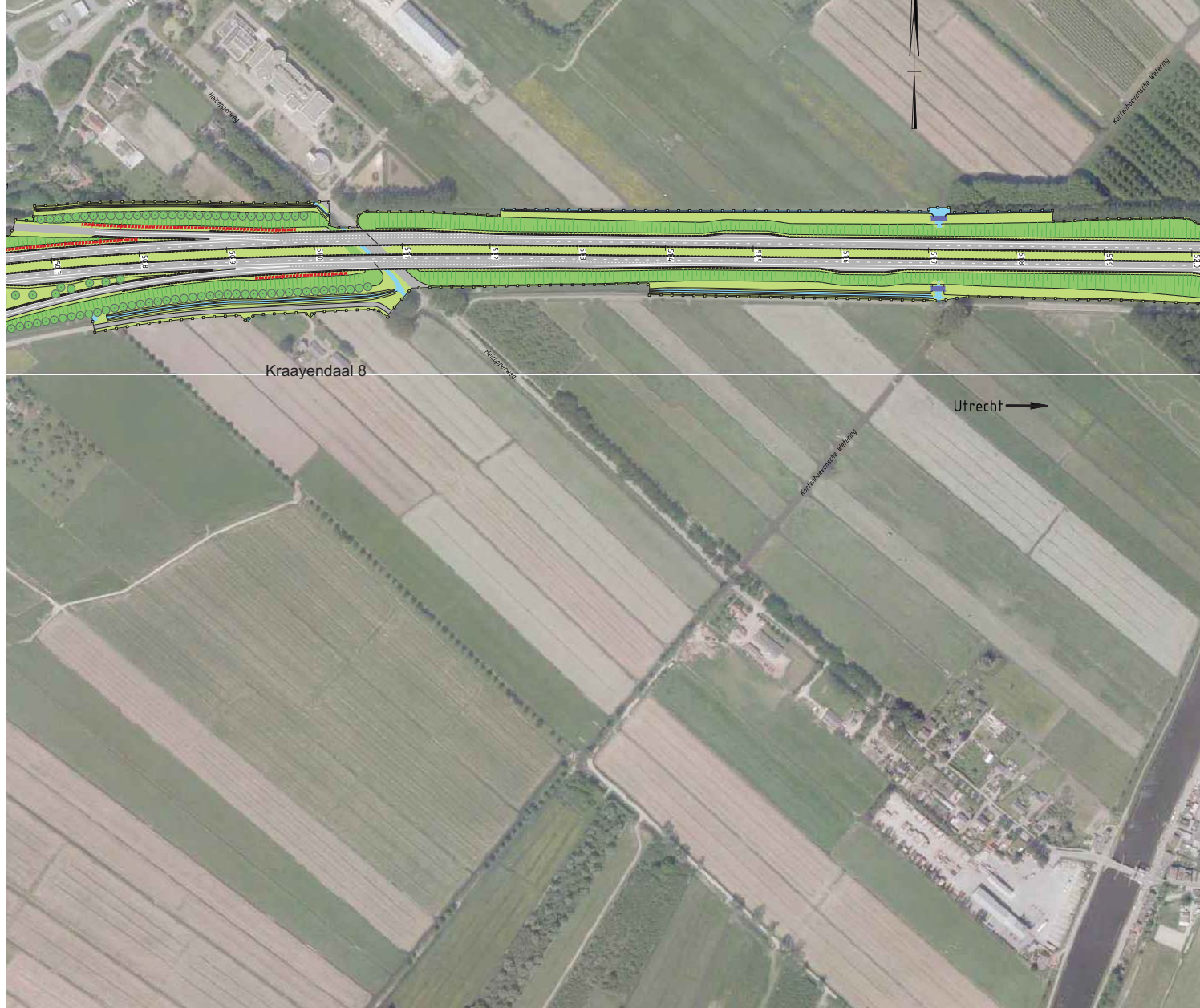


Ten noorden van Lexmond ligt aan de zuidkant van de weg een panorama. De weg loopt na de kruising met de Achterkade (deze blijft ongewijzigd) omhoog om het Merwedekanaal te kunnen kruisen. Waar de weg hoog ligt blijft het zicht op het open landschap met de kenmerkende kavelstructuur gehandhaafd. Ter hoogte van de brug over het Merwedekanaal wordt een transparant geluidsschermbaan aangebracht van 2m hoog. De kenmerkende bomenrijen langs het Merwedekanaal worden aangevuld tot aan de weg. Dit versterkt het dwarsverband en stuurt het zicht het landschap in.



Alblasserwaard en Vijfheerenlanden

Blad 14 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. Vanuit zowel landschap als veiligheid en zichtbaarheid zal de beplanting die in de oksels van de aansluiting aanwezig worden uitgedund. Laanbeplanting aan Lakerveld vormt een belangrijke dwarsstructuur. Tussen het bedrijf in de zuidwest hoek van de aansluiting is in het huidige situatie een transparante bomenrij aanwezig. Het is aan te bevelen die na aanleg te herstellen. De Kraayendaal moet gedeeltelijk worden verlegd langs de toerit. Ter hoogte van Kraayendaal 8 en langs de op- en afritten komen autonome saneringsschermen (OSP).

Aansluiting Oude Zederik - Lexmond

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) een saneringsscherm geplaatst. Het zicht op het landschap en de boerderijen is bijzonder waardevol, maar wordt door de schermen sterk beïnvloed. Daarom worden de schermen 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, zodat de relatie tussen scherm en woning duidelijker wordt.



Alblasserwaard en Vijfheerenlanden

Blad 13 Zouweboezem



Het open (panorama-) landschap ten noorden van de Zouweboezem blijft gehandhaafd. Zouweboezem is Natura2000 gebied en deel van het Nederlands Natuur Netwerk. In het ontwerp is de bestaande barri er 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 beinvloed 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

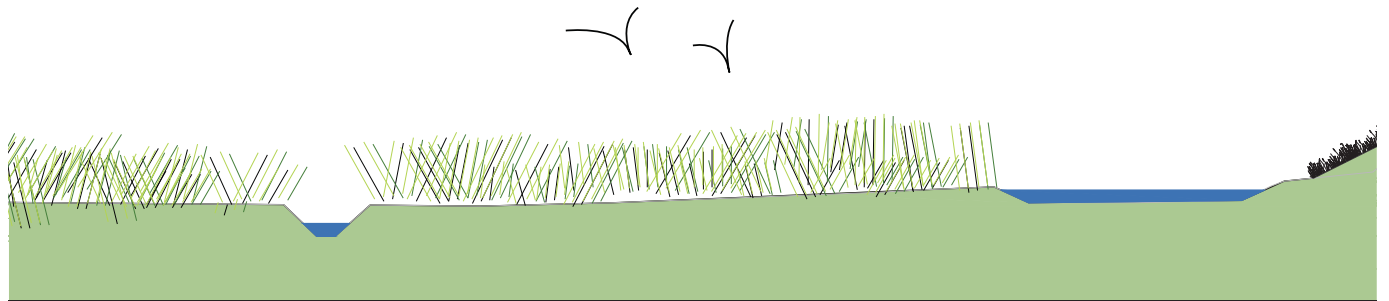
transpanter te maken, zodat duidelijk zichtbaar wordt dat men hier een bijzonder gebied kruist.

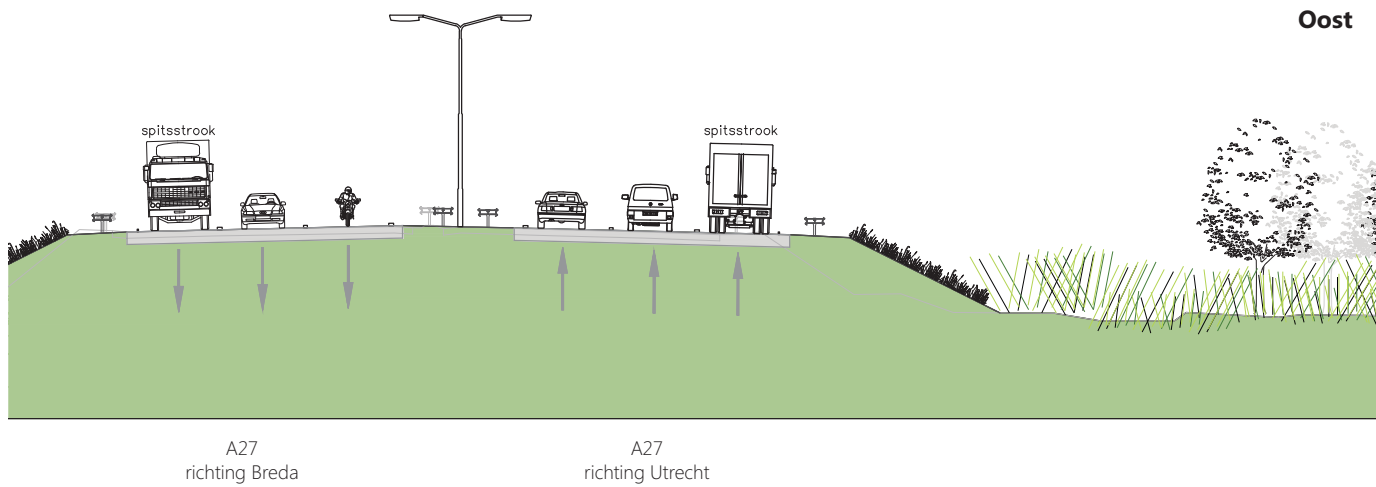
De beplanting langs de Veldweg wordt aangevuld tot aan de A27. De onderdoorgang bij de Veldweg wordt aan de westzijde met ongeveer 2 m en aan de oostzijde met ongeveer 4 m verlengd. Doordat de aantakende wegen Driemolenweg en Zederikkade ook opschuiven, wijzigt de situatie behalve wat meer donkerte in de onderdoorgang nauwelijks. In de tunnel wordt verlichting aangebracht om de tunnel sociaal veiliger te maken. Ook komt aan beide zijden van de tunnel een spiegel.

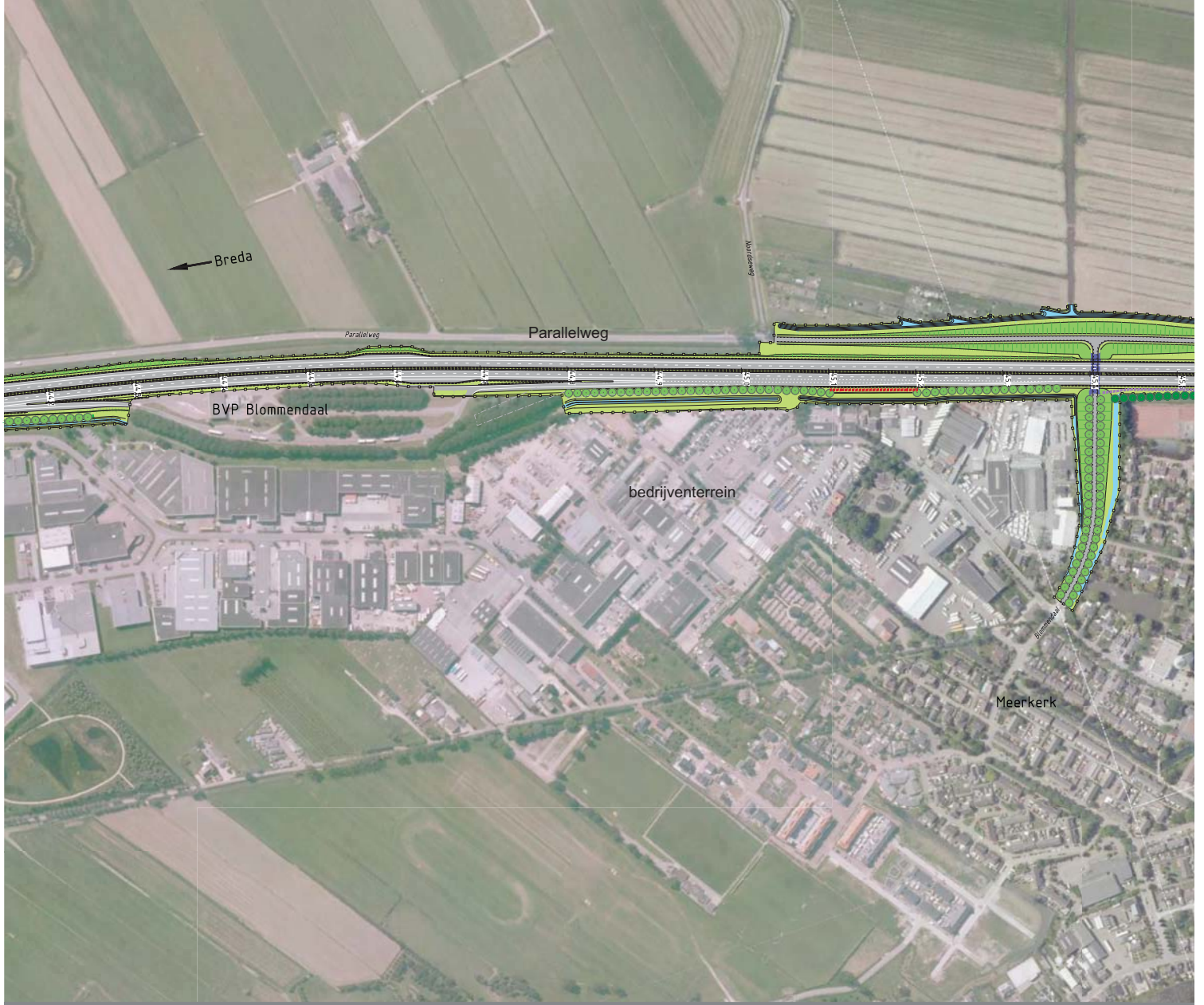
De onderdoorgang t.h.v. de Zouwendijk wordt met ongeveer 1,5m aan de westzijde en ongeveer 5,5m aan de oostzijde verlengd. Door de ligging in een bocht wordt de nu al enigszins onoverzichtelijke situatie verlengd. Dat heeft een negatief effect op de sociale veiligheid. Het aanbrengen van verlichting en spiegels verzacht dit effect.

Dwarsprofiel

West

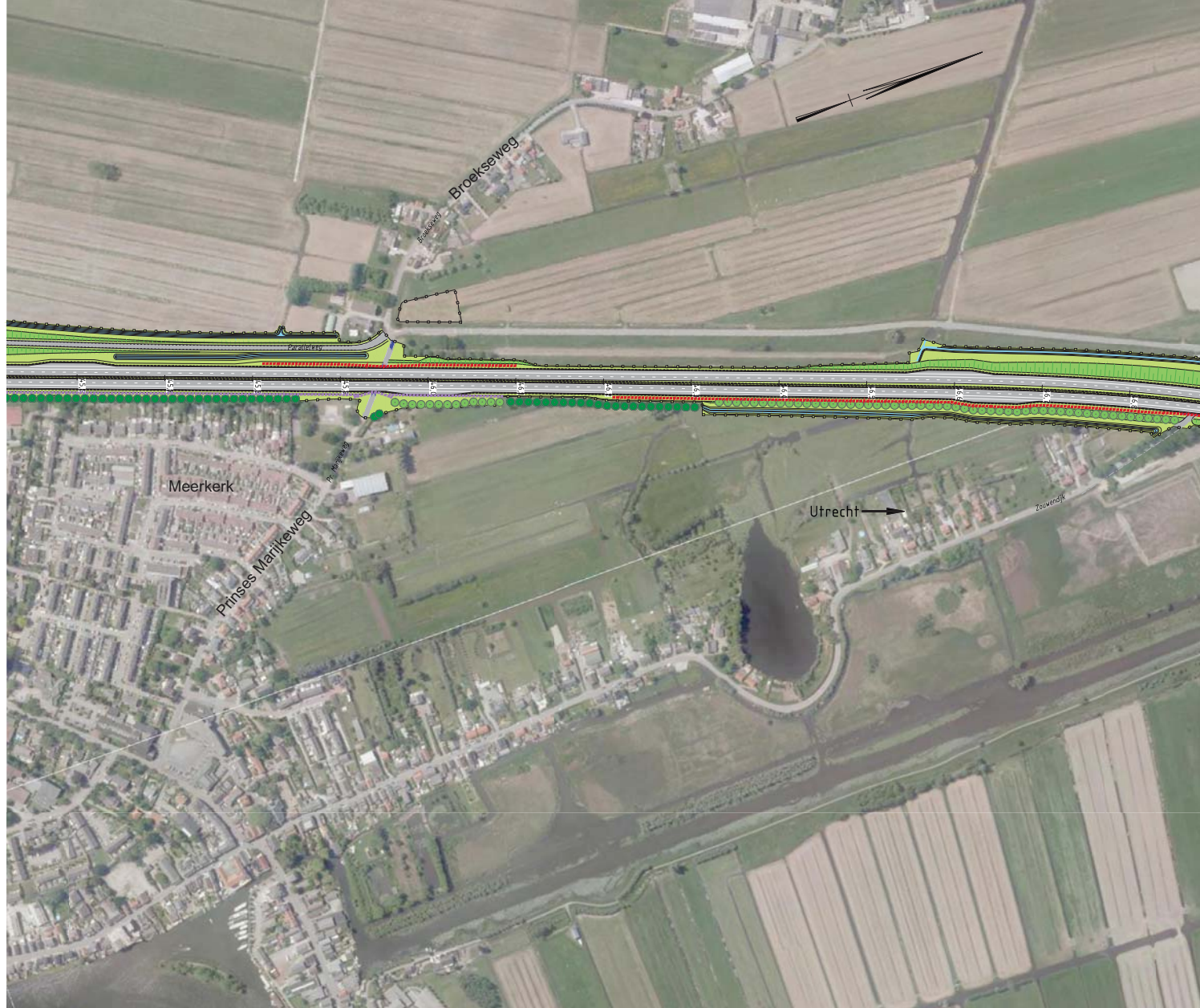






Alblasserwaard en Vijfheerenlanden

Blad 12 Meerkerk-Zouwendijk



Ter hoogte van Meerkerk is de verbreding van de A27 minimaal. T.b.v. de bebouwing aan de Zouwendijk wordt een nieuw saneringsscherm aangebracht tussen km 46,3 en 46,8.

Het geluidsscherm wordt aan de bebouwingszijde groen ingepast. Opgaande beplanting die in de huidige situatie aanwezig is zal door de verbreding verdwijnen. Door deze niet terug te brengen zal tussen het scherm bij de kern van Meerkerk en dit nieuwe scherm nog met het polderlandschap zichtbaar zijn. Deze beplanting was eerder genoemd als nonkwaliteit.

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 (OSP) van 4m hoogte gepland. Het bestaande geluidsscherm tegen de bebouwing van Meerkerk aan de oostzijde van de weg blijft gehandhaafd. Hier worden op een kleine afstand nieuwe schermen met het bestaande scherm afgewisseld. Het contrast is groot: schuin-recht-schuin, en ook in kleur en vorm verschillende de schermen van elkaar, waardoor een rommelig wegbeeld ontstaat.

Omdat het bestaande scherm qua vormgeving dusdanig afwijkt van de nieuwe schermen, is het aan te bevelen het scherm te voorzien van klimbeplanting.

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 voor 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 (OSP) van 3 m hoog gepland. Tussen het bedrijventerrein en de snelweg wordt tussen km 43,7 en 45,4 een transparante bomenrij aangebracht. Deels is al een bomenrij aanwezig.



Alblasserwaard en Vijfheerenlanden

Blad 11 Noordeloos



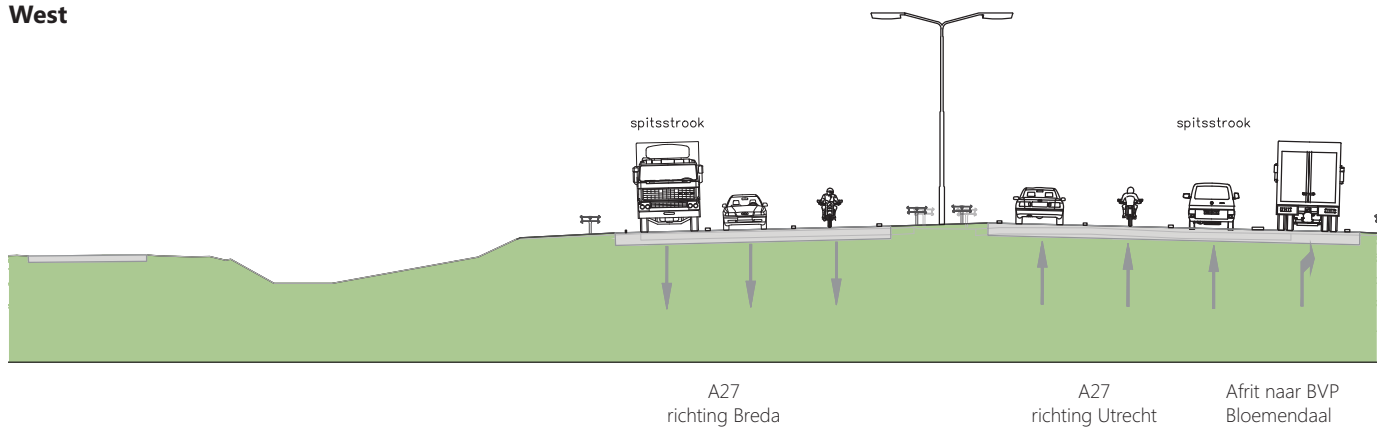
De bomenrij wordt vanaf het bedrijventerrein Meerkerk doorgezet tot aansluiting Noordeloos.

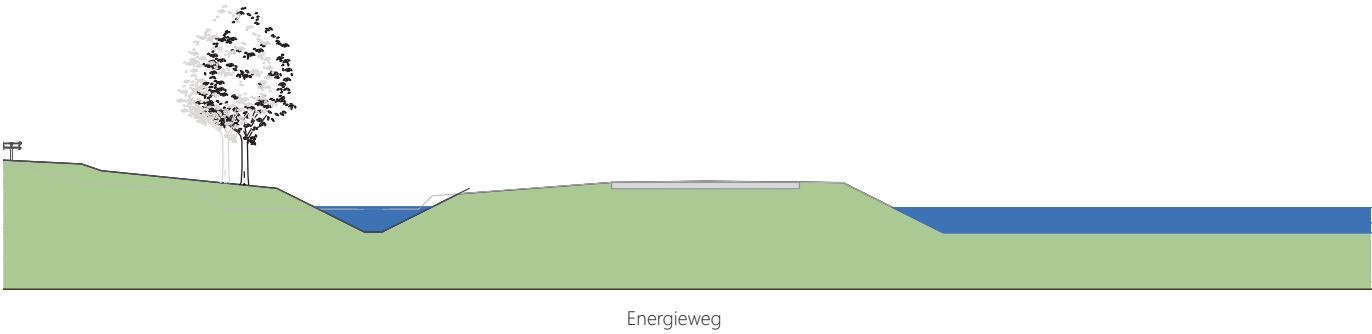
De aansluiting Noordeloos wordt aangepast. De ovale turborotonde aan de westzijde wordt volledig gemaakt. Aan de oostzijde wordt in een nieuwe turborotonde voorzien. De turborotonde aan de oostzijde schuift iets op ten opzichte van de bestaande situatie om voldoende ruimte tot het bestaande kunstwerk te realiseren. De oksels van de aansluiting worden ingepast met gras en boomgroepen. In de zuidwestzijde van de aansluiting wordt in verband met beperkte beschikbare ruimte een groen gewapend talud toegepast.

Langs de Zijlkade wordt de laanstructuur tot zo dicht mogelijk bij de A27 aangevuld en versterkt t.b.v. de ruimtelijke beleving en mitigatie van vleermuizen. Ter hoogte van de carpoolplaats worden nieuwe bomenrijen aangebracht om meer menselijke maat op de carpoolplaats in het open landschap te brengen en het zicht op de parkeerplaats vanaf de A27 te vergroenen.

Dwarsprofiel

West





Oost

Energieweg



Alblasserwaard en Vijfheerenlanden

Blad 10 Gorinchem noord en Hoogblokland



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.

Ter hoogte van Hoogblokland komt de bebouwing tot dicht aan de weg. Hier wordt aan beide zijde van de weg een nieuw geluidsscherm oplopend tot 4m hoog geplaatst. Achter het geluidsscherm wordt het groen voor zover dit ruimtelijk mogelijk is hersteld/teruggebracht. Deze locatie is eerder als knelpunt benoemd, maar het is niet mogelijk hier minder geluidsschermen toe te passen. Wel wordt een nieuw viaduct bij de Dorpsweg over de A27 gerealiseerd.

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.

De viaducten Groeneweg en Dorpsweg worden vervangen voor nieuwe viaducten. De situatie op de viaducten en op de taluds wijzigt echter nauwelijks. Bepaling op het talud wordt na aanleg teruggebracht. Uitwerkingen van deze kunstwerken behoren tot het EpvE.



Alblasserwaard en Vijfheerenlanden

Blad 9 Knoppunt 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 knoppunt 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.

Onderdoorgangen Haarweg en Banneweg wijzigen niet. Wel wordt ter hoogte van de Haarweg aan de westzijde een geluidsscherm van 2m hoog en aan de oostzijde van 4m hoog geplaatst.

De knoop 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 knoppunt zijn alleen aan de zuidzijde veranderingen agv het project. Er wordt op meerdere plekken een geluidsscherm aangebracht. In de zuidelijk oksels van het knoppunt worden in het kader van compensatie bosstroken aangebracht, conform vormgevingsvisie.

De basis vormgeving van het klaverblad van knoppunt Gorinchem blijft gehandhaafd. In het knoppunt wordt op verschillende locaties een nieuw geluidsscherm aangebracht:

- ter hoogte van de zuidoostelijke oprit komt een scherm van 2m 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 geluidsscherm – aangebracht,

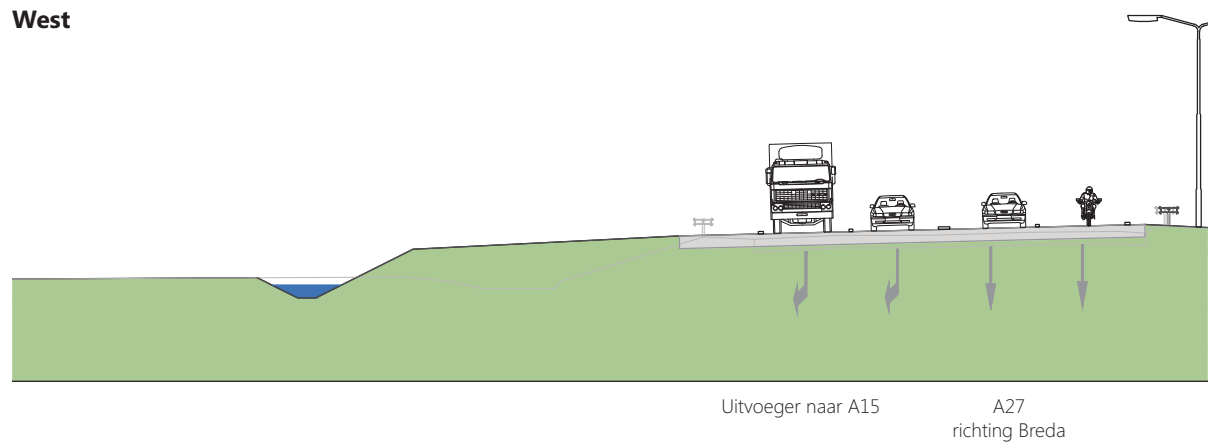
- tussen de oostelijke rijbaan van de A27 en de noordelijke afrit naar de A15 komt een tweezijdig absorberend, rechtstaand scherm van 4m hoog,
- aan de zuidoostzijde van het knooppunt komt een absorberend, modulair scherm van 4m hoog,
- langs de A15, aan de oostzijde van de kruising met de A27 komt tussen de doorgaande zuidelijke rijbaan en de op-/afrit een scherm van 2m hoog. De vormgeving hiervan sluit aan bij de schermen van 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 (nonkwaliteit) ter hoogte van het knooppunt te verbeteren.

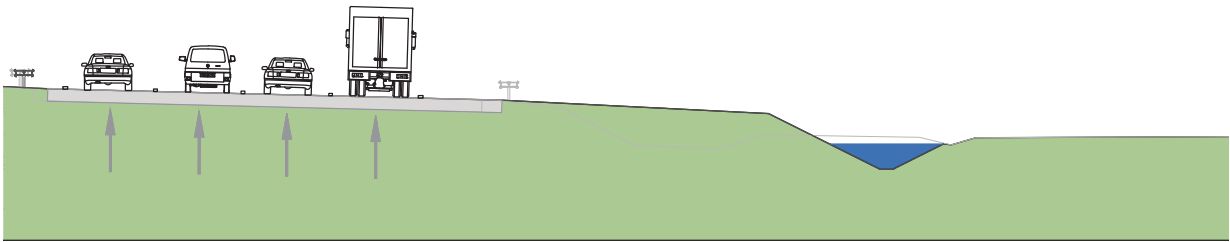
Aan de oostzijde, bij de Schimmelpennincklaan, zal door de verbreding het bovenste gedeelte van het beplante talud worden aangetast. Hier zal een nieuw geluidsscherm van 6m hoog komen, en daarachter zal de beplanting worden hersteld. Op deze manier blijft zoveel mogelijk van de bestaande beplanting gehandhaafd, 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.

Dwarsprofiel





Oost

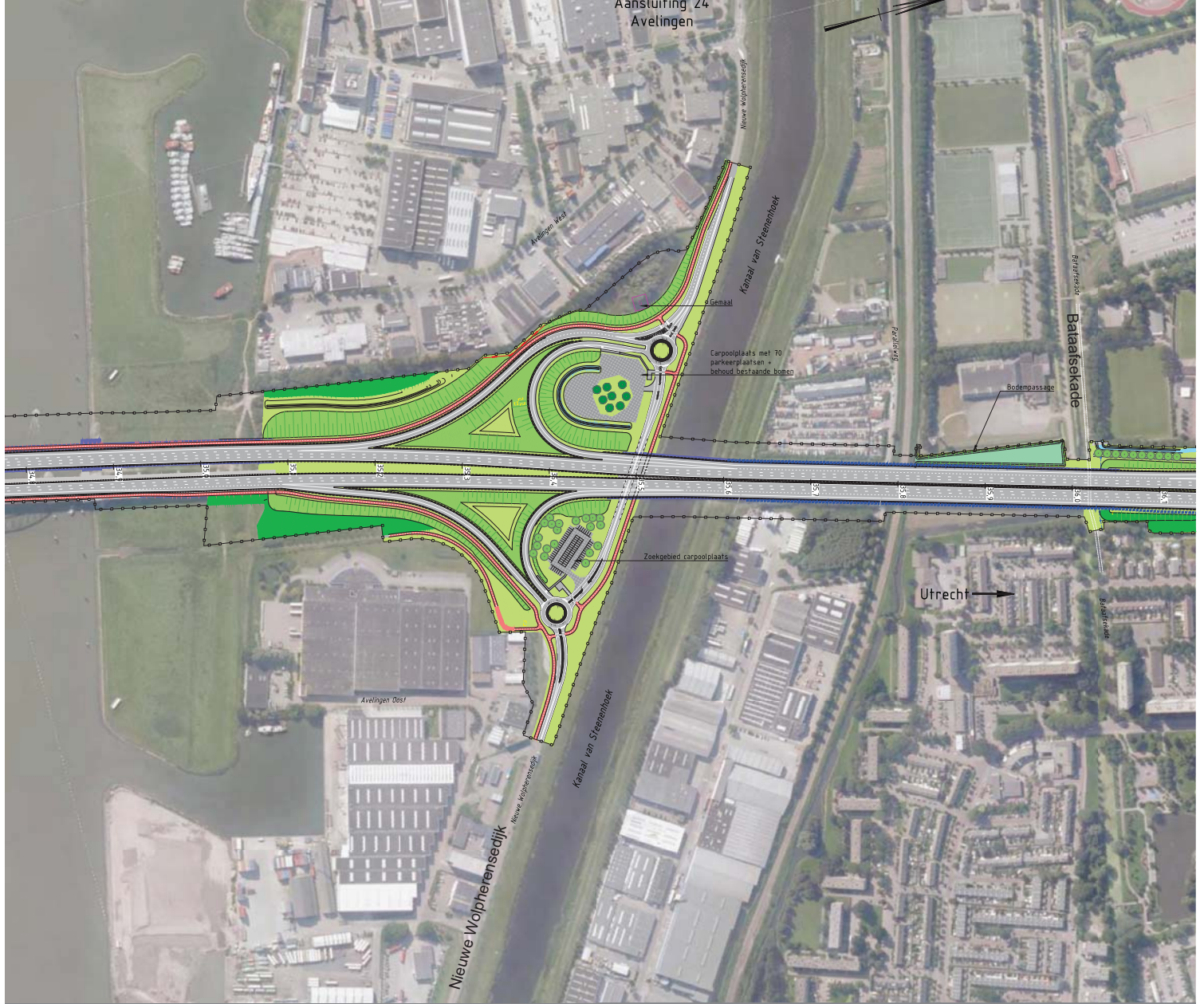


A27
richting Utrecht



Alblasserwaard en Vijfheerenlanden

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



Het kunstwerk over het kanaal van Steenenhoek wordt aan beide zijden verbreed en voorzien van nieuwe geluidsschermen (van 3,5m 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.

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 verslechtert. 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 vleermuizen. 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.

De huidige aansluiting Avelingen heeft te krappe boogstralen, daarom 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. Aanbeveling is om de aan bebouwingszijde te voorzien van 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.

De carpoolplekken die door de ingreep vervallen, worden in de oksels van de aansluiting teruggebracht. De uitwerking daarvan vindt in een latere fase plaats. De oksels worden verder ingericht met gras en



Figuur 34 Impressie onderdoorgang Bataafsekade

boomgroepen, waarbij het streven is de bomen met een hoge ecologische waarde te behouden.

Land van Heusden en Altena

De Merwedebrug zal worden uitgebreid met een nieuwe brug aan de westzijde van de bestaande. Aan de nieuwe brug is aan de westzijde een in twee richtingen bereden fietspad voorzien (het oude fietspad aan de westzijde van de oude brug vervalt). 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. t.b.v. vleermuizen). Aan de noordzijde wordt het fietspad met hetzelfde alignment langs de toerit Avelingen-West geleid. Om het ruimtebeslag te beperken wordt tussen fietspad en toerit wordt groen gewapend talud toegepast.

De bestaande fietstunnel t.h.v. Kerkeinde blijft behouden. Er wordt aan de oostzijde een nieuwe fietstunnel met een totale lengte van ongeveer 29 m bijgebouwd. Tussen de bestaande en nieuwe tunnel zit wat ruimte, waardoor er licht in de tunnels kan vallen. Ook het kunstwerk Deltaweg wordt verbreed aan oostzijde en er komt een nieuw kunstwerk aan de westzijde van ongeveer 22 m breed.

Op een deel van de brug, aan de zuidzijde bij Sleeuwijk, zullen nieuwe geluidschermen komen aan beide zijden van de weg. Deze schermen zijn 2m hoog en zullen tussen de rijbaan en het fietspad worden opgenomen. Aan de zuidoostzijde zal een derde scherm aan de oostzijde van het fietspad worden geplaatst. Fietzers moeten hier dan tussen twee schermen doorfietsen om op de brug te komen.

Door de verbreding van de snelweg en de daarbij horende maatregelen aan de brug en opgang, 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 nonkwaliteit wordt hiermee weggenomen.

Onder de Merwedebrug wordt in het kader van ruimte voor de rivier rekening gehouden met een nieuwe nevengeul. Hiervoor wordt het bestaande landhoofd ontgraven en worden de steunpunten dusdanig dat zij in het water kunnen staan. Hiervoor wordt de vormgeving van de huidige steunpunten verderop onder de brug als uitgangspunt genomen.

De dijk aan Sleeuwijkse zijde is een inundatiedijk van de NHW. In het ontwerp van de nieuwe brug is deze dijk zo min mogelijk aan te tasten en de zichtbaarheid te vergroten. De Merwedebrug wordt in het EpvE nader uitgewerkt.



Alblasserwaard en Vijfheerenlanden

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 kosten 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. Om dit te kunnen realiseren zal een deel van de bospercelen moeten worden gekapt. Om dit bos en andere bospercelen langs de A27 te compenseren, is ten noorden van de aansluiting een locatie als zoekgebied voor boscompensatie aangegeven. Juist door deze plek, aan de noordzijde van Fort Altena, te verdichten met beplantingen wordt het contrast met het open landschap van de inundatievelden ten zuiden van Fort Altena vergroot.

De nieuwe aansluiting wordt ingericht met gras en boomgroepen. Bij de nieuwe aansluiting zal ook een nieuw kunstwerk over de Zevenbanse boezem komen. Dit kunstwerk wordt breed vormgegeven zodat er ruimte onder het kunstwerk is voor het doorzetten van de ecologische verbindingzone Zevenbansche Boezem. Ook aan het bestaande kunstwerk worden hiervoor maatregelen getroffen.

Om ruimte te bieden aan een pechhaven is tussen het fort en de Tol een kleine uitbuiing voorzien. 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 geïnspireert op eerdere schetsateliers en boekje: 10 ontwerpen voor Fort Altena).

De weg en het fort zijn 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 al bijkomend voordeel dat de zichtlijn tussen Fort Altena en Fort Bakkerskil (ten westen van de A27) wordt verbeterd. Een mogelijke uitwerking om de doorsnijding van Fort Altena beleefbaar te maken is doormiddel van wanden. Hierbij worden de taluds van het fort aan beide

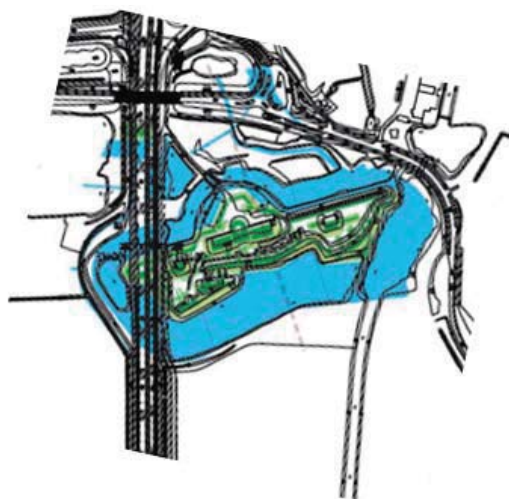
zijden van de weg gemarkeerd met een wand (nader te detailleren in EpvE). Het deel van de plattegrond van het fort ten westen van de A27 wordt hersteld, zodat de relatie tussen beide delen weer duidelijk zichtbaar wordt. De watercontour aan de westzijde staat niet meer in verbinding met de oostzijde (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 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 bepaald het einde van deze laan. Met deze maatregelen wordt een eerder genoemde nonkwaliteit 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 35 Situatie 1925



Figuur 37 Situatie 2014



Figuur 36 Militaire atlas (kleur) in combinatie situatie met verbreding A27