

Landschapsplan Directie Utrecht

A28 Utrecht-Amersfoort

mei 2002

Landschapsplan Directie Directie Utrecht

A28 Utrecht-Amersfoort

mei 2002

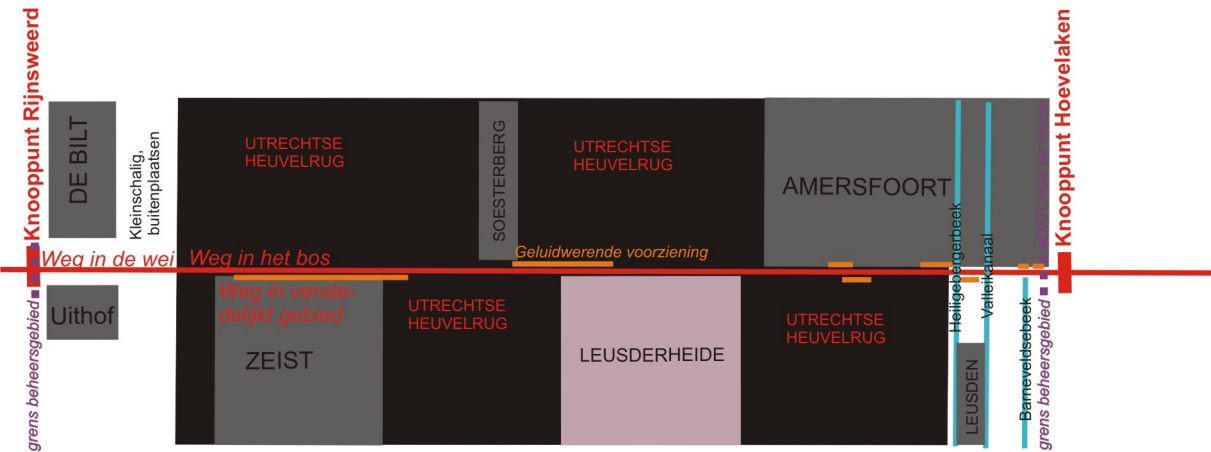


Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Utrecht
Dienst Weg- en Waterbouwkunde

Inhoudsopgave

1	Samenvatting	7
2	Inleiding	9
2.1	Aanleiding	9
2.2	Algemeen	9
2.3	Opzet deelnota	9
2.4	Leeswijzer	9
2.5	Afbakening	10
3	Beleid en ontwikkelingen	13
3.1	Beleid rondom de A28	13
3.1.1	Provinciaal beleid	13
3.1.2	Ontwikkelingen langs de A28	13
3.1.3	Gebiedsgerichte aanpak A28	14
3.1.4	Autonome ontwikkelingen	14
4	Omgevingsanalyse en ontwerpvisie	15
4.1	Ontwerpvisie algemeen	15
4.2	Omgevingsanalyse	15
4.3	Ontwerpvisie A28	16
5	Bouwstenen	19
5.1	Landschap	19
5.1.1	Geomorfologie	19
5.1.2	Archeologie	19
5.1.3	Cultuurhistorie	19
5.2	Natuur	21
5.2.1	Beplanting	21
5.2.2	Kruidachtige begroeiingen	22
5.2.3	Bermsloten	23
5.2.4	Ontsnippering	23
5.3	Wegbeeld	24
5.3.1	Zichtlijnen	24
5.3.2	Landschapskunst/Kunst	24
5.3.3	Geluidswerende voorzieningen	24
5.3.4	Kunstwerken	26
5.3.5	Wegmeubilair	26
5.3.6	Knooppunten en aansluitingen	27
5.4	Gebruik	28
5.4.1	Verzorgingsplaatsen en carpoolplaatsen	28
5.4.2	Sociale veiligheid	28
5.5	Milieuaspecten	28
5.5.1	Luchtverontreiniging	28
5.5.2	Verlichting	28
5.5.3	Windturbines	29

6	Kaarten	31
7	Colofon	33
8	Literatuur	35



1 Samenvatting

Voor u ligt één van de uitwerkingen van de Hoofdnota Landschapsplan Directie Utrecht. De Hoofdnota geeft in hoofdlijnen weer hoe de inrichting van de snelwegen in Utrecht er uit gaat zien. In dit rapport is een verdere uitwerking van de visie op lokaal niveau voor de A28 opgenomen.

Als eerste is een overzicht van relevant beleid gegeven. Dit richt zich met name op de ontwikkelingen die langs de A28 plaats gaan vinden, het provinciale beleid voor de EHS en te verwachten ontwikkelingen op het gebied van verkeer en de inrichting van de weg zelf. De A28 valt in de invloedssfeer van één Streekplan.

De hoofdlijnen van de visie uit de Hoofdnota worden in dit plan verder uitgewerkt. Deze hoofdlijnen houden in:

- Flexibele, dynamische en integrale inpassing van de weg in de omgeving;
- het omringende of onderliggende landschap (waar onder cultuurhistorie en archeologie) vanaf de weg zo goed als mogelijk beleefbaar en herkenbaar maken;
- mogelijkheden creëren tot efficiënte en zakelijke beheerspraktijken;
- creëren van een rustig en continu wegbeeld;
- bevorderen landschappelijke en ecologische waarden rondom de weg;
- eenheid in het wegprofiel, de onderdelen en vormgeving daarvan (met name viaducten, geluidsschermen, portalen, wegverlichting, bermen en bermsloten);
- uitwerken van de visie in 'wegen in de wei', 'wegen in het bos' en 'wegen in verstedelijkt gebied';
- zorgen voor een zakelijke, efficiënte en integrale uitstraling van Rijkswaterstaat;
- aanbrengen van oriëntatiepunten; benutten van bijzondere kansen bij knooppunten, aansluitingen en verzorgingsplaatsen.

Deze algemene visie wordt vervolgens voor de A28 gespecificeerd. Dit gebeurt op basis van de in de Hoofdnota gedefiniëerde basisprofielen 'weg in de wei', 'weg in het bos' en 'weg in verstedelijkt gebied'.

Uit de omgevingsanalyse blijkt dat het traject van de A28 vooral gekarakteriseerd wordt door de doorsnijding van de Utrechtse Heuvelrug. Stedelijke kernen zijn vanaf de weg nauwelijks waarneembaar.

Naast de Heuvelrug worden twee andersoortige gebieden doorsneden; het traject wordt daarmee onderverdeeld in 3 deelgebieden: knooppunt Rijnsweerd en het oeverwallenlandschap van de Kromme Rijn, de Heuvelrug en het dekzand- en beekdallandschap ten oosten van Amersfoort. Kenmerkende onderdelen van deze gebieden zijn de buitenplaatsen op de flanken van de Heuvelrug en de structuur van beken en het Valleikanaal met Grebbelinie ten oosten van Amersfoort.

In het overgangsgebied tussen rivierengebied en flanken van de Heuvelrug moet de landgoederenzone vanaf de weg beleefbaar worden gemaakt. Het verschil in klein- en grootschalig karakter bij de Uithof dient geaccentueerd te worden.

Het wegbeeld van het deel Utrechtse Heuvelrug is duidelijk en continue bosachtig en dient gehandhaafd of verder ontwikkeld te worden.

Het uitzicht op het landelijk gebied vanaf het traject in het dekzand- en beekdallandschap ten oosten van Amersfoort dient gemaximaliseerd te worden. De kruising van beken en dalen moet hier beter ervaarbaar gemaakt worden. Meer eenheid in het wegbeeld kan gecreëerd worden door de verschillende geluidsschermen te vervangen door schermen uit een eenduidig en samenhangend systeem.

Deze visie is verder uitgewerkt naar de verschillende bouwstenen die gebruikt worden in het landschapsplan. De bouwstenen zijn: landschap (geomorfologie, archeologie, cultuurhistorie), natuur (beplanting, kruidachtige begroeiingen, bermsloten, ontsnippering), wegbeeld (zichtlijnen, kunst, geluidswerende voorzieningen, kunstwerken, wegmeubilair, knooppunten en aansluitingen), gebruik (verzorgingsplaatsen en sociale veiligheid) en milieuaspecten (luchtverontreiniging, licht, windturbines).

2 Inleiding

2.1 Aanleiding

Dit landschapsplan voor de A28 binnen de Directie Utrecht bevat de geactualiseerde versie van het landschapsplan van 1990. Het zal een geldigheid hebben van 10 jaar met een doorkijk naar de lange termijn en bevat een integrale ruimtelijke visie op de weg en de omgeving.

2.2 Algemeen

Het landschapsplan geeft in hoofdlijnen aan hoe de inrichting van de weg eruit gaat zien. Het gaat hierbij om een integraal plan, waarbij aandacht wordt besteed aan zowel het groene milieu (landschap en natuur), het wegbeeld (landschapskunst, kunstwerken wegmeubilair, knooppunten en aansluitingen), het weggebruik (verzorgings- en carpoolplaatsen en sociale veiligheid) en de milieu-aspecten (luchtverontreiniging, wegverlichting en windturbines).

Daarnaast wordt, eveneens in hoofdlijnen, aangegeven hoe het gewenste eindbeeld gerealiseerd kan worden en met welk beheer en onderhoud het gerealiseerde ontwerp in stand kan worden gehouden.

Ook zullen wensen kenbaar gemaakt worden ten aanzien van beheerders en eigenaren van terreinen en objecten naast de snelweg.

2.3 Opzet deelnota

Het Landschapsplan Directie Utrecht bestaat uit een hoofdnota, een managementnotitie en 4 deelnota's (één per weg). Het voorliggende plan is de uitwerking van het landschapsplan voor de A28 van Utrecht tot Amersfoort.

De hoofdnota bevat een algehele onderbouwing van het landschapsplan en een visie op de afzonderlijke thema's en bouwstenen. De managementnotitie is een document op management- en stafniveau, waarin beslissingen en consequenties vanuit de visie van het landschapsplan zijn verwoord.

In het Landschapsplan A28 Utrecht - Amersfoort wordt een verdere uitwerking van de visie op lokaal niveau weergegeven. In hoofdlijnen is het advies verwoord in een visie op de gehele weg binnen de Directie Utrecht, als toelichting per bouwsteen en als kaartbeeld vastgelegd, met daarop aangegeven de ontwerpmiddelen ofwel het gewenste eindbeeld. Het landschapsplan vormt de basis voor het groenbeheerplan en voor aanpassingen aan de bestaande inrichting, bijvoorbeeld bij verbredingen en/of reconstructies.

Daarnaast vormt het de basis waarop de Dienstkring Huis ter Heide en de Directie Utrecht hun standpunt ten opzichte van interne en externe ontwikkelingen kunnen bepalen.

2.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 3 worden het provinciale beleid en de toekomstige ontwikkelingen rondom de weg beschreven. Daarnaast wordt het beleid dat specifiek voor de A28 geldt beschreven, bijvoorbeeld plannen op het gebied van reconstructies of het toepassen van benuttingsmaatregelen.

In hoofdstuk 4 wordt nog even kort de ontwerpvisie vanuit de hoofdnota herhaald en verder uitgewerkt naar een visie op de A28 vanuit de landschappelijke en geomorfologische kenmerken van de weg en de omgeving. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de indeling in de drie wegtypering 'wegen in de wei', 'wegen in het bos' en 'wegen in verstedelijkt gebied'. Deze indeling wordt tevens weergegeven op de overzichtskaart, voorin het rapport. Hoofdstuk 5 is een uitwerking van de overkoepelende visie uit de hoofdnota en de visie voor de A28 uit hoofdstuk 4 naar de verschillende bouwstenen, zoals deze ook in de hoofdnota zijn behandeld. Voor de verschillende bouwstenen wordt de visie geconcretiseerd en worden op een relevant detailniveau de ontwerpmiddelen aangegeven en voorbeeldprojecten geformuleerd. De van toepassing zijnde bouwstenen en het gewenste eindbeeld worden gevisualiseerd middels GIS. Deze uitvouwkaarten zijn in hoofdstuk 6 opgenomen.

2.5 Afbakening

Dit landschapsplan heeft betrekking op Rijksweg A28 van knooppunt Rijnsweerd tot knooppunt Hoevelaken (km 0,0 – 22,7). Dit gedeelte van de A28 valt binnen het beheersgebied van Dienstkring Huis ter Heide.

De overzichtskaart voorin het rapport geeft een kenschets van de A28 binnen de Directie Utrecht. Als studiegebied voor de visie geldt de ruime omgeving (tot op 1 km) op de dwarsrichting van het wegtraject A28.

Het gebied waar daadwerkelijk het landschapsplan voor opgesteld is, het plangebied, is kleiner. Het plangebied wordt gevormd door het exacte gebied van de A28 binnen de grenzen van het eigendom van Rijkswaterstaat Directie Utrecht. Bij het opstellen van het landschapsplan wordt rekening gehouden met de uitgangspunten en gerealiseerde ontwerpen (voor zover relevant) van de vigerende landschapsplannen. De tot nu toe vigerende landschapsplannen voor de A28 zijn:

- Landschapsplan Rijksweg 28, gedeelte Utrecht - Amersfoort. Directie Bos- en Landschapsbouw, afdeling Verkeerswegen, december 1990;
- Landschapsplan Rijksweg 28 (rondweg Amersfoort), Buro Maas, augustus 1990.

De volgende uitgangspunten voor het landschapsplan staan genoemd in de hoofdnota:

- uitgaan van de huidige situatie;
- rekening houden met reconstructies, verbredingen en aanleg benuttingsmaatregelen in de nabije toekomst;
- uitgaan van de vigerende wet- en regelgeving;
- uitgaan van het vigerende beleid;
- uitgaan van de standaard ontwerpnormen (RONA, ROA);
- waarborgen van verkeersveiligheid en sociale veiligheid;
- waarborgen van ecologische en landschappelijke kwaliteit;
- uitgaan van het taakstellende budget voor beheer en onderhoud;
- nastreven architectonische samenhang;
- rekening houden met de gebruikers, zowel op als aan de weg.

Pagina A28, vervangen

Daarnaast wordt gebruik gemaakt van de informatie uit de Leidraad en Checklist Landschappelijke Inpassing Hoofdwegen, de Methodiek Beoordeling Groenbeheer Rijkswaterstaat en de Checklist Groenbeheersplannen Rijkswaterstaat.

3 Beleid en ontwikkelingen

3.1 Beleid rondom de A28

3.1.1 Provinciaal beleid

Streekplan Utrecht, provincie Utrecht, 1994

De provincie Utrecht werkt momenteel aan haar nieuwe Streekplan, dat in 2003 zal worden gepubliceerd.

In het vigerende Streekplan van 1994 wordt versnippering aangegeven als een van de oorzaken van de achteruitgang van de natuur. Om versnippering tegen te gaan worden in het Streekplan ecologische verbindingzones aangegeven. Er zijn twee zones aangegeven die de A28 kruisen.

De A28 loopt door het hoevenlandschap (ten zuiden en oosten van Amersfoort) en het boslandschap (van Utrecht tot Amersfoort). Voor het boslandschap geldt het beleid dat instandhouding van de landschapsstructuur gewenst is. Het hoevenlandschap kan versterkt worden met behulp van beplantingstroken op karakteristieke delen als beekdalen, dekzandruggen en bij landgoederen.

Werkdocument Ecologische Verbindingszones Provincie Utrecht, Provincie Utrecht, 1993

In het Beleidsplan heeft de provincie aangegeven dat bijna de gehele Utrechtse Heuvelrug en een groot deel van de Eempolders onderdeel zijn van de provinciale uitwerking van de Ecologische Hoofdstructuur, het grootste deel van de Utrechtse Heuvelrug en de Eempolders hebben de status Kerngebied. In het beleid is aangegeven dat deze kerngebieden ontsnipperd dienen te worden.

Ook heeft de provincie Utrecht een aantal verbindingzones aangegeven. Voor de realisatie van drie hiervan vormt de A28 een knelpunt. Oostbroek-Hollandsche Rading vormt een verbinding tussen droge bossen. Doelsoorten van deze verbinding zijn onder anderen vliegend hert, boommarter en ree. In 1995 is hiervoor de faunapassage 'Zeist west' gerealiseerd (zie 5.2.4 ontsnippering). Valleikanaal is een verbinding tussen de uiterwaarden van de Nederrijn en de Eem. Deze verbinding is bedoeld voor droge en natte ecosystemen. De spoorlijn Amersfoort-Rhenen vormt een verbinding voor heiden en graslanden. Een passage is nodig om deze verbinding te realiseren.

Ontwerp Natuurgebiedsplan Utrechtse Heuvelrug, provincie Utrecht, 2002

In dit plan zijn twee ecologische verbindingzones als pijlen weergegeven.

Een ervan is de Heiligenbergerbeek. De ander is het Valleikanaal, verbindingzone 12 uit het Werkdocument. De pijlen geven zoekzones van 200 meter aan, waarbinnen de verbindingen gerealiseerd worden.

3.1.2 Ontwikkelingen langs de A28

De ontwikkelingen langs de A28 zijn geïnventariseerd aan de hand van de Nieuwe Kaart van Nederland, jaargang 1997. De nieuwste versie van deze kaart is medio 2002 beschikbaar.

Voor wat betreft de A28 vindt alleen grenzend aan de noordwestelijke kwadrant van knooppunt Rijsweerd een grootschalige ontwikkeling plaats. Rondom het provinciehuis wordt een kantorenlocatie gerealiseerd.

3.1.3 Gebiedsgerichte aanpak A28

Voor de A28 is momenteel een onderzoek gaande waarin allerlei verkeers- en vervoersaspecten integraal bekeken worden met thema's als leefbaarheid, natuur en milieu. Vooral de geluidsproblematiek is hierin een belangrijk aandachtspunt. Als resultaat hiervan zullen een groot aantal geluidswerende voorzieningen langs de A28 in de toekomst moeten worden aangepast.

Daarnaast worden in het onderzoek plannen voor grootschalige benutting bekeken. Dit kan door middel van de plaatsing van toeritdoseringsinstallaties of het in werking stellen van spits- of plusstroken. Gevolg hiervan is, dat er buiten het huidige profiel vluchthavens moeten worden aangelegd.

3.1.4 Autonome ontwikkelingen

Op 2 zoeklocaties tussen Zeist en Amersfoort is een onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor de aanleg van een ecoduct. Voor beide locaties is de ecologische meerwaarde en de bestuurlijke, planologische, technische en financiële haalbaarheid onderzocht. Ecologisch gezien is een ecoduct noodzakelijk als ontsnipperende maatregel, maar wil de voorziening ook daadwerkelijk functioneren zijn er ook in de omgeving maatregelen nodig. Zie hiervoor ook paragraaf 5.2.4, ontsnippering.

Medio 2001 heeft de A28 binnen de Directie Utrecht een verkeersintensiteit van 50.000 tot 100.000 motorvoertuigen per etmaal. Binnen de stadsgrenzen van Utrecht is de intensiteit meer dan 100.000 voertuigen per etmaal. Waarschijnlijk zal in 2010 de verkeersintensiteit zijn toegenomen tot meer dan 100.000 motorvoertuigen per etmaal (MAVI, 2000). Maatregelen om congestie te voorkomen zouden er toe kunnen leiden dat er behoefte ontstaat aan nieuwe rijstroken.

Voor wat betreft de luchtvervuiling is in 1996 de afstand vanaf de A28, waarbinnen NO₂-grenswaarde wordt overschreden ca. 40 tot 70 m. De verwachting voor 2010 is dat dit teruggebracht kan worden naar 20 tot 40 m voor alle wegen.

4 Omgevingsanalyse en ontwerpvisie

4.1 Ontwerpvisie algemeen

De hoofdlijnen van de visie voor landschappelijke inpassing van de wegen in de Directie Utrecht zijn verwoord in de hoofdnota (zie hoofdstuk 5); hieronder volgt een puntsgewijze herhaling:

- Flexibele, dynamische en integrale inpassing van de weg in de omgeving;
- het omringende of onderliggende landschap (waar onder cultuurhistorie en archeologie) vanaf de weg zo goed als mogelijk beleefbaar en herkenbaar maken;
- mogelijkheden creëren tot efficiënte en zakelijke beheerspraktijken;
- creëren van een rustig en continu wegbeeld;
- bevorderen landschappelijke en ecologische waarden rondom de weg;
- eenheid in het wegprofiel, de onderdelen en vormgeving daarvan (met name viaducten, geluidsschermen, portalen, wegverlichting, bermen en bermsloten);
- uitwerken van de visie in 'wegen in de wei', 'wegen in het bos' en 'wegen in verstedelijkt gebied';
- zorgen voor een zakelijke, efficiënte en integrale uitstraling van Rijkswaterstaat;
- aanbrengen van oriëntatiepunten; benutten van bijzondere kansen bij knooppunten, aansluitingen en verzorgingsplaatsen.

Deze algemene visie wordt in het navolgende voor de A28 gespecificeerd. Hiertoe wordt allereerst een korte analyse van de omgeving van dit wegtracé gegeven (paragraaf 4.2), op basis waarvan een landschapsvisie voor de A28 is geformuleerd (paragraaf 4.3).

In hoofdstuk 5 worden op basis van de ontwerpvisie en de landschapsvisie per bouwsteen maatregelen geformuleerd.

4.2 Omgevingsanalyse

Kenmerk van de A28 is de doorsnijding van de Utrechtse Heuvelrug die door de insnijding van de weg sterk beleefbaar is. De Heuvelrug kan verder worden onderverdeeld in de flanken (dekzand) en de stuwwal zelf. Dit verschil maakt zich in de diepte van de insnijding zichtbaar. De bebouwing reikt tot aan de rand van de taluds. Op de taluds bevindt zich een vegetatie van heide en brem die bijdraagt aan het bijzondere karakter van deze weg.

Het kan een karakteristiek van deze weg worden genoemd dat de stedelijke kernen die erlangs liggen vanaf de weg nauwelijks waarneembaar zijn. Dit wordt ten dele door de insnijding veroorzaakt, anderzijds doordat de bebouwing in het groen verscholen ligt. Ook Soesterberg is aan het zicht onttrokken of manifesteert zich langs de weg alleen door het half begroeide, terracotta geluidsscherm. Hierdoor bestaat het idee door een aaneengesloten bosgebied te rijden.

Buiten de Heuvelrug zijn nog twee deelgebieden te onderscheiden. In het westen het knooppunt Rijnsweerd tot km 3,7 dat op de overgang ligt van de flanken van de Heuvelrug en het oeverwallenlandschap van de Kromme Rijn; dit gebied kenmerkt zich door een concentratie van buitenplaatsen. Ten oosten van de Heuvelrug ligt de A28 ongeveer vanaf km 18,5 in het dekzand-

en beekdallandschap ten oosten van Amersfoort. Hier kruisen achtereenvolgens de Heiligenbergerbeek, het Valleikanaal en de Barneveldsche Beek de weg. Ook hier bevinden zich aan de rand van de Heuvelrug een aantal buitenplaatsen.

In beide gevallen betreft het kleinschalige landschappen die sterk onder stedelijke invloed staan van enerzijds het spanningsveld tussen Utrecht en Zeist/De Bilt en anderzijds tussen Amersfoort en Leusden. Ten zuidoosten van het knooppunt Rijnsweerd is het Universiteitscentrum De Uithof ontstaan. Verder is de overhangende luifel bij Zeist een kenmerkend gegeven.

4.3 Ontwerpvisie A28

Zoals hierboven omschreven heeft dit snelwegtraject binnen Nederland een uniek karakter dat vooral bepaald wordt door de insnijding in de Heuvelrug en de concentratie van buitenplaatsen op de flanken. Voor het Heuvelrug-gedeelte is behoud van de huidige situatie en uitstraling feitelijk voldoende. De concentraties van buitenplaatsen zouden vanaf de weg beter beleefbaar gemaakt moeten worden. In het beekdallandschap ten oosten van Amersfoort zijn vooral de oost-west relaties via beken en andere watergangen en elementen bepalend.



Figuur 1 Insnijding in Heuvelrug

De uitklapbare figuur voorin dit rapport geeft de indeling weer van de A28 in de 3 wegcategorieën. Volgend aan de omgevingsanalyse kan de A28 in de provincie Utrecht grofweg in drie deelgebieden worden opgesplitst: van west naar oost het overgangsgebied tussen het rivierengebied en de flank van de Utrechtse Heuvelrug, de Heuvelrug zelf en het dekzand- en beekdallandschap ten westen van Amersfoort. Hieronder wordt een visie verwoord voor de drie deeltrajecten.

Overgangsgebied tussen het rivierengebied en de flanken van de Utrechtse Heuvelrug

– *basisprofiel 'weg in de wei' / 'weg in verstedelijkt gebied'*

Dit weggedeelte is in feite moeilijk te categoriseren. Is dit een 'weg in de wei', 'weg in het bos' of 'weg in verstedelijkt gebied'? Dit komt door het feit dat dit traject op de overgang ligt van een aantal landschappelijke eenheden en door de stedelijke druk aan structuur heeft verloren. De ligging van een landgoederenzone, de zogenaamde 'Lustwarande' op de flanken van de Heuvelrug moet vanaf de weg beleefbaar zijn. Hier moet gezorgd worden voor zichtbaarheid van de buitenplaatsen die zich langs het wegtracé bevinden, zoals Oostbroek, Vollenhoven en Den Eik. De overgang van de overgangs- en

landgoederenzone naar het bosgebied is geleidelijk, maar is door de luifelconstructie bij Zeist vanaf de weg slecht te ervaren.

De zuidzijde van de weg met onder andere de Uithof heeft een meer verdicht en kleinschaliger karakter; de noordzijde is redelijk open. Dit verschil dient verder te worden geaccentueerd. Daarom is gekozen voor een asymmetrisch profiel met het type 'weg in de wei' aan de noordzijde en 'weg in verstedelijkt gebied' ofwel parklandschap aan de zuidzijde.

Utrechtse Heuvelrug

– *basisprofiel 'weg in het bos'*

Het wegbeeld binnen de doorsnijding van de Utrechtse Heuvelrug is in feite duidelijk, bijzonder en continu. In grote lijnen is behoud van het huidige beeld gewenst, ook ter hoogte van de kernen.

Ten oosten van de afslag Den Dolder heeft het bos een hoog percentage naaldbomen en is aan de randen geen sprake van een geleidelijke overgang in de vegetatie. Hier kan aan de bosranden een zoomvegetatie tot ontwikkeling worden gebracht met een gevarieerder soortensamenstelling dan momenteel het geval is. Vooral in het gebied ten oosten van Soesterberg, inclusief Leusderheide, is de huidige situatie heel overtuigend. Deze dient gehandhaafd te worden.

Dekzand- en beekdallandschap ten oosten van Amersfoort

– *basisprofiel westzijde 'weg in verstedelijkt gebied', oostzijde 'weg in de wei'*

In dit gedeelte is sprake van een asymmetrisch wegprofiel. Aan de westzijde van de weg ligt Amersfoort, aan de oostzijde is sprake van een redelijk open, kleinschalig agrarisch gebied. In dit gebied zijn de oost-west stromende beken structuurbepalend. Leusden ligt op enige afstand van de weg. Amersfoort presenteert zich naar de weg met veel geluidsschermen, waarachter incidenteel hoogbouw zichtbaar is. Over het algemeen is het beeld vrij groen. Voor meer eenheid in het wegbeeld kan gezorgd worden door op termijn de geluidsschermen te vervangen door het standaard systeem. Het uitzicht op het landelijk gebied aan de oostzijde dient gemaximaliseerd te worden. De beplanting langs de parallelweg kan daarom op termijn afgeschreven worden.

De kruising van de beekdalen en van andere elementen, zoals de Liniedijk (Grebbeinie) en het Valleikanaal dienen beter ervaarbaar te worden gemaakt; zij zijn essentiële lijnen in dit landschap. Daarvoor dienen zij aan weerszijden van de weg vergelijkbaar te worden ingericht, bijvoorbeeld met begeleidende beplanting. Daarnaast kan de zichtbaarheid van deze elementen geoptimaliseerd te worden, bijvoorbeeld door toepassing van transparante geluidsschermen. Ook dient beter ervaarbaar te zijn dat men een brug over een watergang passeert (zie kunstwerken).

5 Bouwstenen

In dit hoofdstuk wordt voor de A28 de concrete uitwerking van het landschapsplan aangegeven. Op basis van de in hoofdstuk 4 geformuleerde visie wordt hieronder aan de hand van de bouwstenen landschap, natuur, wegbeeld, weggebruik en milieuaspecten de locatiespecifieke situatie behandeld.

5.1 Landschap

5.1.1 Geomorfologie

Het belangrijkste geomorfologische gegeven op dit traject is de doorsnijding van de Utrechtse Heuvelrug. Deze is in de huidige situatie goed ervaarbaar. De mogelijkheid om hier middels een informatiepaneel extra aandacht aan te geven, is al benut.

In het gedeelte ten oosten van Amersfoort is de kruising van beeklopen belangrijk. In de ontwerpvisie (hoofdstuk 4) is beschreven hoe deze beter geaccentueerd kunnen worden.

Maatregelen

Consequente toepassing van de ontwerpconcepten 'weg in het bos' en 'weg in verstedelijkt gebied/weg in de wei'. Zie hiervoor ook de bouwstenen 'beplanting' (5.2.1), zichtlijnen (5.3.1) en knooppunten en aansluitingen (5.3.6). Accentuering van kruisingen van watergangen, zie bouwsteen 'kunstwerken' (5.3.4).

5.1.2 Archeologie

De flanken van de Heuvelrug en de Heuvelrug zelf waren van oudsher geschikte vestigingsplaatsen. Hier is de archeologische verwachtingswaarde hoog. Een bijzonder concentratiepunt van archeologische waarden bevindt zich bij de voormalige nederzetting van Oud Leusden in de oksel tussen de A28 en de ring Amersfoort. Mogelijk zou hier bij de aansluiting van deze wegen op elkaar aandacht aan kunnen worden geschonken. Er zijn hier echter geen verzorgingsplaatsen in de buurt of locaties aangewezen voor toepassing van (landschaps)kunst.

5.1.3 Cultuurhistorie

Hieronder worden cultuurhistorisch waardevolle landschapselementen en patronen beschreven, die bijdragen aan de herkenbaarheid en identiteit van de genoemde deelgebieden en daarom goed zichtbaar dienen te zijn vanaf de weg. De gegevens zijn grotendeels afkomstig uit de Nota Belvédère en de 'Cultuurhistorische Hoofdstructuur' die momenteel door de Provincie Utrecht wordt opgesteld.

Overgangsgebied tussen het rivierengebied en de flanken van de Utrechtse Heuvelrug

Het knooppunt Rijsweerd ligt binnen het Belvédèregebied van de Hollandsche Waterlinie dat door de UNESCO als Werelderfgoed is aangemerkt. De forten die onderdeel zijn van de linie en in de omgeving liggen van de A28 zijn echter niet zichtbaar vanaf de weg, omdat zij door bebouwing zijn omringd.

Vlak ten oosten van het gebied van de Waterlinie, deels overlappend, doorsnijdt de A28 de noordelijke punt van het Belvédèregebied 'Kromme Rijng gebied en Heuvelrug'. Deze gebieden zijn in de Nota Belvédère onderscheiden omdat zij door een stapeling van historisch geografische, historisch bouwkundige en archeologische waarden uniek zijn op nationaal of zelfs internationaal niveau. Op de flanken van de Heuvelrug ligt de zogenaamde 'Stichtse Lustwarande'. Dit is een concentratie van 17e en 18e eeuwse buitenplaatsen. Langs A28 liggen onder andere Oostbroek, Sandwijck (t.h.v. km 1,5), Vollenhove en Den Eik (km 2,7 – 6,3). Zoals reeds in de visie is gezegd, zal vanaf de weg zicht op deze buitenplaatsen mogelijk gemaakt moeten worden. Dit kan (bij voorkeur) door doorzichten door de beplanting op de gebouwen te realiseren, of wanneer dit niet wenselijk is, de karakteristieke beplanting van buitenplaatsen (waaronder bomen als eiken en kastanjes) tot dicht aan de weg te laten reiken. Karakteristiek voor deze buitenplaatsen zijn ook hun lange zichtassen of lanen, die soms tot ver de Heuvelrug in reiken. Waar dergelijke assen van buitenplaatsen door de A28 worden gekruist, zou extra aandacht besteed moeten worden aan de beleefbaarheid van hun continuïteit aan weerszijden van de weg.

Maatregelen

Zichtlijnen en assen van buitenplaatsen open houden van beplanting. Vanaf de weg de aandacht hierop vestigen. Op andere plaatsen karakteristieke beplanting van buitenplaatsen tot dicht aan de weg laten reiken.

Utrechtse Heuvelrug

Huis ter Heide en Oud Leusden (km 16,5) waren al zeer vroeg zelfstandige parochiën.

Op de oostflank van de Heuvelrug bevinden zich eveneens buitenplaatsen, zoals Zandbergen, Nimmerdor en Heiligenberg (km 17,5 – 19,3). Voor deze buitenplaatsen wordt dezelfde aanpak voorgesteld als voor de buitenplaatsen van de Lustwarande.

Dekzand- en beekdallandschap ten oosten van Amersfoort

In het gebied ten oosten van Amersfoort bevindt zich het 'complex' van Liniedijk (Grebbelinie), Zwarte Weg en Valleikanaal (km 19,7 en 20,2). De Grebbelinie is een 18^e eeuwse verdedigingslinie, bestaande uit een doorlopende dijk met parallel daarlangs het Valleikanaal, gegraven in 1937. Het principe van het verdedigingssysteem berust op het onder water zetten (inunderen) van de gebieden ten oosten van de dijk. De provincie wil de zichtbaarheid en samenhang van de Grebbelinie verbeteren door een doorgaande recreatieve route over de dijk te realiseren, waar mogelijk de grondlichamen te herstellen en door overtollige begroeiing te verwijderen. Voor de A28 houdt dit in dat vanaf de weg zicht op de Liniedijk en het Valleikanaal mogelijk moet zijn en dat er onder de snelweg door een goede verbinding is, geschikt voor recreatief verkeer. Op deze wijze wordt zichtbaar dat in elk geval het Valleikanaal zich binnen Amersfoort voortzet. De Grebbelinie wordt veelal geassocieerd met de gebeurtenissen die in de meidagen van 1940 bij de Grebbeberg bij Rhenen plaatsvonden. Weinigen zullen zich realiseren dat de linie feitelijk doorloopt tot aan de Eem en haar dijken.

Maatregelen

Zicht op Grebbelinie en Valleikanaal vrijhouden van beplanting. De kruising van de A28 met deze elementen geschikt en aantrekkelijk maken voor recreatief verkeer. Ook vanaf de weg dit kunstwerk een accent geven, mogelijk door middel van kleuren.

5.2 Natuur

5.2.1 Beplanting

Overgangsgebied tussen het rivierengebied en de flanken van de Utrechtse Heuvelrug

In het deelgebied tussen Utrecht en Zeist is het knooppunt Rijsweerd deels beplant met bomen. Daarnaast bevindt zich een beplantingssingel langs het sportpark van De Uithof. Van km 3,8 tot aan de luifel grenst de weg grotendeels aan buitenplaatsen. De kleinschalige afwisseling is kenmerkend voor dit gebied.

Maatregelen

Asymmetrisch wegbeeld versterken. Aan de noordzijde zoveel mogelijk het principe 'weg in de wei' aanhouden, met uitsluitend een kruidenberm. Hier zijn nog aanzienlijke zichtlijnen mogelijk. Naar het zuiden de beplanting aanpassen aan de karakteristiek van het overgangsgebied; kleinschaligheid behouden. Onder andere langs het sportpark van de Uithof kunnen structuurrijke beplantingen worden aangebracht (zie ook kaarten in hoofdstuk 6). Het zicht op het landgoed Oostbroek (eigendom Utrechts Landschap) dient behouden te blijven.

Utrechtse Heuvelrug

Het gedeelte van de A28 op de Utrechtse Heuvelrug kenmerkt zich door bosbeplanting boven op de rug. De taluds van de insnijding zijn vrij van opgaande beplanting en hebben een vegetatie van met name heide en brem. Dit geldt ook voor de middenberm. Het bos bestaat voornamelijk uit naaldbomen. Daarbij is ter hoogte van Huis ter Heide meer sprake van een productiebos en van een natuurlijker bos met Grove Den en Berken rond Leusderheide. Bij Leusderheide is enigszins zichtbaar dat het achterliggende gebied meer open is van karakter.

Maatregelen

Bermen van de insnijding vrijhouden van opgaande beplantingen, huidige beheer voortzetten.

Dekzand- en beekdallandschap ten oosten van Amersfoort

Van km 18,5 tot knooppunt Hoevelaken wordt de westzijde van de weg voor een groot deel begeleid door geluidswerende voorzieningen en achterliggende beplanting van Amersfoort. Aan de oostzijde bevindt zich tussen km 19,5 en 21,5 een parallelweg langs de A28 die beplant is met opgekroonde bomenrijen. Hier zou een vrij uitzicht over het aangrenzende agrarische gebied wenselijk zijn.

Maatregelen

Geluidswerende voorzieningen laten begroeien. Hierbij ook rekening houden met een visuele aantrekkelijke achterzijde van de geluidswerende voorzieningen.

Daar waar zichtlijnen gewenst zijn op termijn afschrijven van bomenrijen (indien onder beheer van Rijkswaterstaat, zie hiervoor kaarten in hoofdstuk 6).

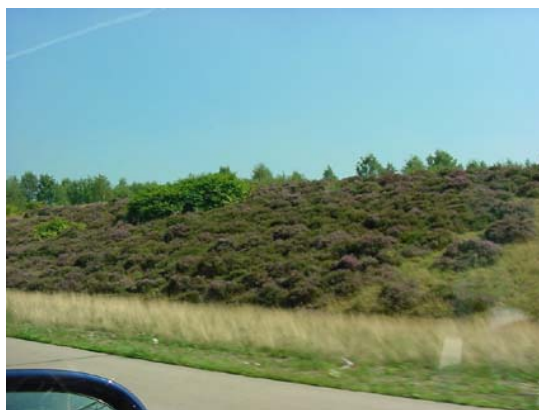
Consequentie van het afschrijven van beplantingen is dat er elders bomen aangeplant dienen te worden vanuit de Boswet. Deze salderingslocaties (zie ook paragraaf 6.2.1 hoofdnota) kunnen worden aangelegd daar waar beplantingen passen bij de wegtypering, bijvoorbeeld bij de weg in het bos of

de weg in de stad (bijvoorbeeld voor geluidsschermen). De locaties zijn voor de verschillende wegen aangegeven op de kaarten in hoofdstuk 6.

5.2.2 Kruidachtige begroeiingen

In 2001 is een sloot- en bermenonderzoek uitgevoerd voor de A28 (Sloot- en Bermbeheerplan, Dienstkring huis ter Heide, 2002). Met dit onderzoek zijn locaties aangegeven waar ecologisch bermbeheer kan worden toegepast.

De aanbevelingen uit het Sloot- en Bermbeheerplan zijn hier overgenomen. Er wordt aanbevolen het huidige beheer in grote lijnen voort te zetten.



Figuur 2 Grasberm met heischrale vegetaties

Maatregelen

In de onderstaande tabel zijn locaties aangegeven waar er ontwikkelingsmogelijkheden zijn ten aanzien van het beheer. Het betreft locaties met een bijzondere potentie, danwel locaties waar wijziging van het beheer ingrijpendere gevolgen hebben dan de meeste andere bermen (Sloot- en Bermbeheerplan, Dienstkring huis ter Heide, 2002). De aanbevelingen die overeenkomen met de visie zoals deze is beschreven in de hoofdnota zijn overgenomen.

Ontwikkelingsmogelijkheden A28

Links/Rechts	Km-begin	Km-Eind	Ontwikkelingsmogelijkheid
L	2,4		Hooguit jaarlijks derde deel maaien om te extensiveren.
L	2,6		Hooguit jaarlijks derde deel maaien om te extensiveren.
L	19,5	20,0	Jaarlijks derde deel maaien om structuurrijk rietmoeras en struweel in stand te houden.
R	0,9	1,0	Jaarlijks maaien en maaisel afvoeren om dotterbloemhooiland te realiseren.
R	11,1	11,5	Niet meer maaien om bosvegetatie te ontwikkelen.
R	19,5	20,1	Jaarlijks maaien en maaisel afvoeren om dotterbloemhooiland te ontwikkelen, bosbies te behouden en bloemrijke ruigte te ontwikkelen.
R	20,2	20,3	Oevers minder maaien zodat dekking voor fauna richting de tunnels in stand blijft.

Bij het beheer (maaïen) zal rekening gehouden moeten worden met de aanwezigheid van fauna in de bermen. Het gaat hierbij met name om de aanwezigheid van de beschermde zandhagedis (Habitatrichtlijn) in de van de A28 nabij de Leusderheide.

5.2.3 Bermsloten

In 2001 is een sloot- en bermonderzoek uitgevoerd voor de A28 (Sloot- en Bermbeheerplan, Dienstkring Huis ter Heide, 2002). Met dit onderzoek zijn locaties aangegeven voor ecologisch slootbeheer.

Maatregelen

In de onderstaande tabel zijn locaties aangegeven waar er ontwikkelingsmogelijkheden zijn ten aanzien van het beheer. Het betreft locaties met een bijzondere potentie, danwel locaties waar wijziging van het beheer ingrijpendere gevolgen hebben dan de meeste andere slootbermen (Sloot- en Bermbeheerplan, 2002). De aanbevelingen die overeenkomen met de visie zoals deze is beschreven in de hoofdnota zijn overgenomen.

Ontwikkelingsmogelijkheden beheer A28

Links/Rechts	Km-begin	Km-Eind	Ontwikkelingsmogelijkheid
R	20,2	20,3	Oevers minder maaïen zodat de oevers kunnen dienen als aanleidende structuur voor de fauna naar de aanwezige tunnels.

Ontwikkelingsmogelijkheden oevers A28

Links/Rechts	Km-begin	Km-Eind	Ontwikkelingsmogelijkheid
L	8,4	8,4	Verbeteren waterkwaliteit
R	16,6	16,7	Maken geleidelijke overgang tussen talud en vijver.

5.2.4 Ontsnippering

De A28 doorsnijdt de Utrechtse Heuvelrug en vormt daarmee een belangrijke barrière. Op diverse overgangen en onderdoorgangen zijn faunapassages aangelegd (zie kaarten hoofdstuk 6). Zo is bij Zeist een 'overbodig' kunstwerk (onderdoorgang) volledig als faunapassage ingericht voor reeën, kleine zoogdieren, amfibieën, reptielen en vissen. Overige kunstwerken waar ruimte over is zijn aantrekkelijk gemaakt voor 'medegebruik' door de fauna. Naast de kleine voorzieningen wordt de aanleg van een groot ecoduct ter hoogte van de Leusderheide voorbereid.

Mogelijk kunnen bestaande portalen geschikt gemaakt worden als passage voor de boomarter. Dit zal mede afhankelijk zijn van onderzoeksresultaten van de Directie Oost-Nederland.

Maatregelen

Uitvoeren geplande faunapassages (zie onderstaande tabel). Onderzoeken mogelijkheden medegebruik viaduct door fauna bij km 14,7. Bij realisatie van een ecoduct ter hoogte van de Leusderheide, zou deze voorziening echter overbodig worden. Zij kan als tijdelijke voorziening (tot realisatie van het ecoduct) dienst doen.

Langs de A28 zijn de onderstaande faunapassages aangelegd of gepland:

KM- begin	KM- eind	Naam	Soort passage	Doelsoorten	Realisatie/ Planning
3,7		Zeist- West	Grote faunapassage met watergang	Reeën, kleine zoogdieren, amfibieën, vissen, etc.	1996
8,9		Wallenburg	Vegetatiedek op viaduct met stobben	Kleine zoogdieren, amfibieën	2000
13,0		Mauritskamp	Vegetatiedek op viaduct	Kleine zoogdieren, amfibieën, reptielen	1998
13,8	14,0	Ecoduct Leusderheide	Ecoduct	Reeën, edelhert, kleine zoogdieren, reptielen, vlinders	Gepland
15,0		Kolonel van Rooyenweg	Dassentunnel	Dassen, kleine zoogdieren	1995
19,1		Heiligenbergerbeek	Aanpassen oever in duiker	Kleine zoogdieren, amfibieën	2003
20,2		Valleikanaal	Aanpassen oever in duiker	Kleine zoogdieren, amfibieën	2001
21,0		Barneveldsebeek	Aanpassen oever in duiker	Kleine zoogdieren, amfibieën	2003

5.3 Wegbeeld

5.3.1 Zichtlijnen

Op het gedeelte van de Utrechtse Heuvelrug is het wegbeeld wel besloten door de insnijding en bosbeplanting op de randen van de insnijding, maar door de grote maat van dit profiel ook weer weids. Zichtlijnen gaan niet verder dan de bosrand. Dit gegeven is karakteristiek voor dit wegdeel.

Het weggedeelte tussen knooppunt Rijsweerd en het begin van de Heuvelrug is naar de zuidzijde grotendeels besloten. Naar de noordzijde zijn nog zichtlijnen van 500 m à 1 km mogelijk.

Van km 18,5 tot knooppunt Hoevelaken is het wegbeeld naar de Amersfoortse zijde besloten. Naar het oosten is vooral vanaf km 19,5 het beeld achter de bomenrijen vrij open. Van aansluiting Amersfoort tot knooppunt Hoevelaken ligt de weg grotendeels opgehoogd. De taluds zijn hier deels beplant (zie paragraaf 5.2.1, beplantingen).

Voor het gewenste eindbeeld, zie de visie in paragraaf 4.3 en de voorstellen in paragraaf 5.2.1, beplantingen.

5.3.2 Landschapskunst/Kunst

Langs de A28 wordt geen locatie voor plaatsing van een grootschalig kunstobject of landschapskunst voorgesteld.

5.3.3 Geluidswerende voorzieningen

Langs de A28 komt een verscheidenheid aan geluidswerende voorzieningen voor. Deze zijn aangegeven op de kaarten in hoofdstuk 6. Veel van deze voorzieningen zijn boven aan de insnijding geplaatst en zijn begroeid, de grote verscheidenheid valt hierdoor minder op.

Een opvallende geluidswerende voorziening is de overhangende luifel bij Zeist, aan de zuidzijde van de A28. Door deze voorziening gaat de overgang van het stedelijke gebied (Utrecht) naar de meer bosrijke omgeving van Zeist verloren. Door de betonnen constructie blijft het stedelijke beeld natrillen.



Figuur 3 Geluidswerende voorzieningen langs de A28

Naast de luifel komen bij Zeist ook geluidswerende voorzieningen voor in de vorm van een aarden wal met schermen van hout en beton.

Bij Soesterberg komen aan de noordzijde stapelconstructies voor, al dan niet met aarden wal. Deze zijn in beheer van de Dienstkring Huis ter Heide, met uitzondering van het stuk van km 10,6 tot 11,5 dat in beheer is bij de gemeente. Het geluidsscherm bij Soesterberg heeft dankzij de begroeiing een aantrekkelijk beeld.

Bij Oud Leusden staat aan de noordzijde een betonnen geluidswerende constructie, en aan de zuidzijde een (deels weggeërodeerde) aarden wal. Beiden zijn in beheer bij de Dienstkring.

Bij Leusden komt een betonnen constructie voor. Deze geluidswerende voorziening is deels begroeid met klimop en wingerd. Deze laatste kleurt mooi rood, maar heeft een dunne bladdekking zodat de constructie gedeeltelijk zichtbaar blijft.

Bij Amersfoort bestaan de geluidswerende voorzieningen afwisselend uit kunststof en aardenwallen met beton. Meer oostelijk zijn ook absorberende schermen van houtvezelbeton toegepast. De schermen bij Amersfoort zijn afwisselend begroeid met klimop en kardinaalsmuts.

Hier zou op termijn door toepassing of vervanging van bestaande voorzieningen door het nieuwe systeem meer eenheid in gebracht kunnen worden.

Maatregelen

Stimuleren van het gebruik van eenduidige schermen bij mogelijke toekomstige reconstructie van de weg of bij vervanging/aanpassing van de huidige schermen.

Stimuleren begroeiing van de geluidsschermen. Een locatie waar dit zeker aan de orde is, is het houten geluidsscherm van Zeist. Een begroeiing met klimop blijft daarbij bovendien wintergroen. In het algemeen is een beter beheer voor de geleiding van klimplanten aan geluidsschermen nodig. Dit kan in de reguliere onderhoudsplannen worden opgenomen.

Mengen van verschillende soorten van begroeiing, zoals bijvoorbeeld bij Leusden, waar naast klimop ook andere soorten als wingerd en kardinaalsmuts zijn geplant.

5.3.4 Kunstwerken

Ter hoogte van de Leusderheide wordt in de toekomst mogelijk een groot ecoduct aangebracht. Afhankelijk van de vormgeving en inrichting van de directe omgeving kan dit element de beleving van de doorsnijding van de Heuvelrug in positieve zin versterken.

In het langs Amersfoort gelegen weggedeelte zouden de kruisingen van de beken en de Grebbelinie (zie hoofdstuk 5) beter ervaarbaar gemaakt kunnen worden door de bruggen over deze watergangen meer op te laten vallen, bijvoorbeeld door het gebruik van "waterkleuren". Bij eventuele reconstructies kan de weg met twee aparte bruggen over de watergang heen worden gelegd.

Maatregelen

Kunstwerken over watergangen accentueren met 'waterkleuren'. De rest van de kunstwerken zijn te conserveren in enkele subtiele huisstijlkleuren. Hiervoor dienen richtlijnen te worden uitgewerkt.

5.3.5 Wegmeubilair

Verlichting

Dit gedeelte van de A28 heeft een karakteristieke lijnverlichting in de middenberm. Lijnverlichting heeft een rustige en aantrekkelijke uitstraling en accentueert de lengterichting van de weg. Het nadeel van lijnverlichting is de grotere uitvalkans en de kans op technische storingen. De kosten voor aanleg, of vervanging bij schaderijdingen zijn hoger, evenals de kosten voor het beheer en onderhoud. Ook al levert lijnverlichting onderhoudstechnisch meer problemen op, wordt in het geval van de A28 deze verlichting omwille van de continuïteit en het aantrekkelijke beeld behouden.



Figuur 4 Lijnverlichting

Portalen

De portalen langs dit gedeelte van de A28 zijn van het type dat vrijwel overal langs de rijkswegen wordt neergezet. Uit dien hoofde voldoet dit type aan eenduidigheid en consequente vormgeving. Dit geldt ook voor de bebording. Indien op termijn portalen worden geplaatst ten behoeve van andere verkeersregulerende maatregelen dan dienen dezelfde type portalen gebruikt te worden.

GSM-masten

Voor de plaatsing van zendmasten zou zo veel mogelijk aansluiting gezocht moeten worden bij bestaande bebouwing, zoals rayonkantoren en dienstkringgebouwen. Ook op verzorgingsplaatsen en carpoolplaatsen zou er naar moeten worden gestreefd om de zendmasten te plaatsen bij de aanwezige bebouwing. Voor de A28 zijn alle drie de wegtyperingen aan de orde, maar het

overheersende beeld is dat van de 'weg in het bos'. Binnen de ontwerpfilosofie van dit landschapsplan ligt het voor de hand om bij de weg in de wei te kiezen voor de open, meer transparante, vakwerk-constructie en bij de wegen in het bos voor de buisvormige, stalen masten. Binnen het stedelijke gebied kan de keuze afhankelijk worden gesteld van de specifieke locatie.

In het bijzonder voor de verzorgingsplaatsen en de carpoolplaatsen moet aandacht besteed worden aan het afschermende hekwerk.



Figuur 5 GSM-mast, buisconstructie

5.3.6 Knooppunten en aansluitingen

In de knooppunten vindt een herverdeling van verkeersstromen plaats. Dit gebeurt bij hoge snelheden. Er worden twee Rijkswegen met elkaar 'verknoot'; er is geen verbinding met de omgeving. Een uniform en rustig wegbeeld komt hier de verkeersveiligheid ten goede. Dichte, structuurrijke beplantingen zorgen voor een goede visuele geleiding.

De aansluitingen zijn daarentegen de verbinding tussen de weg en het omliggende gebied. Samen met de verzorgingsplaatsen zijn zij de enige onderdelen van het 'snelweglandschap', waar lagere snelheden gelden. De aansluiting met de omgeving kan hier ook visueel worden versterkt.

Het enige knooppunt op dit wegtraject is Rijnsweerd - Hoevelaken valt buiten de grenzen van dit landschapsplan. Het knooppunt Rijnsweerd is beplant met bomen. Deze locatie kan gebruikt worden als salderingslocatie. Binnenin de lussen van het knooppunt Rijnsweerd bevinden zich echter vijvers met een hoge ecologische kwaliteit. Het beheer dient hier gericht te zijn op behoud van deze vijvers. In de daaromheen gelegen vlakken wordt structuurrijke beplanting tot ontwikkeling gebracht.

Bij de aansluitingen in het deelgebied van Rijnsweerd tot de rand van de Heuvelrug is het streven de asymmetrie van het wegbeeld, met een 'weg in de wei' profiel aan de noordzijde (zonder opgaande beplanting) en een halfopen, vrij dicht landschap naar het overgangsgebied aan de zuidzijde, verder te accentueren. In de zuidelijke lussen kan daarom structuurrijke beplanting worden ontwikkeld; de noordelijke lussen blijven open met een grasberm.

Op de Heuvelrug zelf wordt aansluiting gezocht bij het bosbeeld. Daarom kunnen in de aansluitingen heidevegetaties of structuurrijke beplantingen tot ontwikkeling komen.

5.4 Gebruik

5.4.1 Verzorgingsplaatsen en carpoolplaatsen

Langs dit gedeelte van de A28 komen geen verzorgingsplaatsen voor. Er zijn twee carpoolplaatsen, één bij afslag Huis ter Heide en één bij afslag Soesterberg/Leusden.

5.4.2 Sociale veiligheid

Vooraf bij onderdoorgangen dient gezorgd te worden voor goede verlichting, en zichtbaarheid van de in- en uitgangen. Opgaande beplanting in de directe omgeving dient verwijderd te worden

5.5 Milieuaspecten

5.5.1 Luchtverontreiniging

Aan de hoeveelheid verkeer kan in het kader van dit landschapsplan niets worden gedaan. Wel kan door aanleg van structuurrijke beplantingen de verspreiding van een deel van de luchtverontreinigende stoffen worden verminderd. Vooral binnen de stedelijke invloedssfeer kan dit effect sorteren.

5.5.2 Verlichting

In de bestaande situatie wordt de gehele A28 verlicht. Het betreft lijnverlichting in de middenberm. Van km 0 tot 18,0 zijn dit lage druk natriumlampen die een geeloranje licht uitstralen. Van km 18,0 tot 22,7 is de verlichting wit van kleur. Het is de bedoeling dat de hoofdverlichting wordt uitgeschakeld en de oriëntatieverlichting aangaat als de intensiteit van het wegverkeer en de weersgesteldheid dat toe laten. Doorgaans brandt de oriëntatieverlichting na afloop van de avondspits tot aanvang van de ochtendspits.

Conform de Handleiding Richtlijn openbare verlichting natuurgebieden CROW/NSVV is er aanvullend onderzoek noodzakelijk met betrekking tot de verlichting.

Van belang is de relatie met ongevallen met slecht wegbeeld bij duisternis, onderzoeken welke moeilijk elementen de weg bevat en prognoses over toekomstige werkzaamheden aan de weg. Het onderzoek dient te leiden tot 1 van de volgende besluiten:

- alternatieven voor verlichting zijn mogelijk: dan niet verlichten;
- alternatieven voor verlichting zijn mogelijk, maar op termijn is verlichting wel noodzakelijk; in eerste instantie niet verlichten en gebruik maken van alternatieven;
- verlichting is noodzakelijk: dan verlichting toepassen en keuze maken voor opstelling, lampen, armaturen en eventueel schakelregime.

Maatregelen

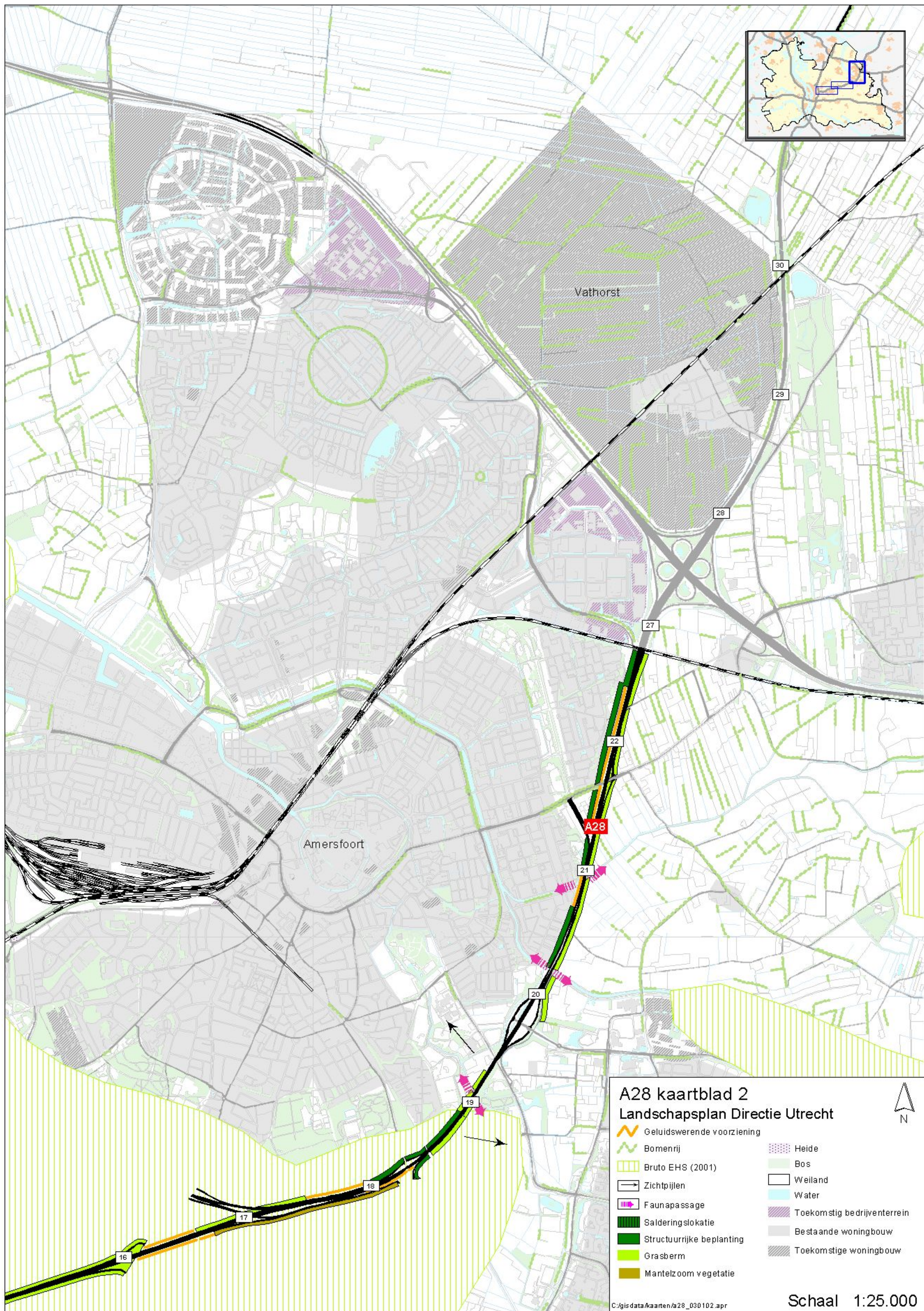
Gewenst is om in de gedeelten van de A28 langs de EHS de verlichtingsverstoring te verminderen. Het aanbrengen en gebruiken van oriëntatieverlichting is een goede stap voorwaarts. Er zal onderzocht moeten worden of de oriëntatieverlichting ook langs andere gedeelten van de A28 aangebracht kan worden. Daarnaast zal onderzocht moeten worden of er mogelijkheden zijn de verstoring door de verlichting bij de faunapassages en het toekomstige ecoduct bij de Leusderheide te verminderen.

5.5.3 Windturbines

In de hoofdnota zijn de uitgangspunten aangegeven voor locaties die door Rijkswaterstaat worden beschouwd als geschikt voor de plaatsing van windturbines. Deze sluiten aan bij de uitgangspunten die door de provincie worden gehanteerd, te weten: aansluiting aan bebouwing en stedelijke functies, zoals bedrijfsterreinen, concentratie in clusters, geen aantasting van landschappelijke waarden, in het bijzonder grote open ruimtes, en cultuurhistorie, rekening houden met de EHS, vogeltrek- en vogelgebieden.

Langs de A28 zijn geen locaties aangewezen als zijnde geschikt voor de plaatsing van windturbines.

6 Kaarten



7 Colofon

Opgesteld door:

Drs. A.W.J. van Schaik (Dienst Weg- en Waterbouwkunde)

Drs. M.A. Graafland (Dienst Weg- en Waterbouwkunde)

Ir. B.G. Schmitt (DHV Milieu en Infrastructuur)

Ing. M.W. de Haan (Rijkswaterstaat Directie Utrecht)

Uitvoering:

Rijkswaterstaat Directie Utrecht

Dienst Weg- en Waterbouwkunde

Opdrachtgever:

Ir. A.J.B. Lohman (Rijkswaterstaat Directie Utrecht)

Projectleider opdrachtgevende dienst:

Ing. M.W. de Haan (Rijkswaterstaat Directie Utrecht)

Projectleider opdrachtnemende dienst:

Drs. A.W.J. van Schaik (Dienst Weg- en Waterbouwkunde)

Begeleiding:

Ir. I. 't Hart (Rijkswaterstaat Directie Utrecht)

Ing. P.J. van Veen (Rijkswaterstaat Directie Utrecht)

Ing. E. Nieuwerf (Rijkswaterstaat Directie Utrecht, Dienstkring Huis ter Heide)

Ing. H. Hüpscher (Rijkswaterstaat Directie Utrecht, Dienstkring Utrecht)

Behorend bij hoofdnota:

Managementnotitie Landschapsplan Directie Utrecht

Landschapsplan Directie Utrecht, Hoofdnota

Landschapsplan A1 Laren - Hoevelaken

Landschapsplan A2 Abcoude - Diefdijk

Landschapsplan A27 Merwedekanaal - Stichtse brug

Publicatienummer:

DWW-2002-067

Delft / Nieuwegein

Mei 2002

8 Literatuur

Onderstaand overzicht betreft aanvullende literatuur op de literatuur die ten behoeve van de Hoofdnota is gebruikt. Voor het overzicht van deze stukken wordt verwezen naar de literatuurlijst in de Hoofdnota.

Haalbaarheidsstudie Ecoduct A28, RWS Directie Utrecht, februari 2001.

Milieuaspecten Verkeer en Infrastructuur MAVI 2, provincie Utrecht, RWS Directie Utrecht, januari 2000.

Nota Belvédère, Beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting, Ministeries van OCW, LNV, VROM en V&W, juli 1999.

Ontwerp Natuurgebiedsplan Utrechtse Heuvelrug, provincie Utrecht, 2002

Sloot- en Bermbeheerplan Dienstkring Huis ter Heide, RWS Directie Utrecht, Dienstkring Huis ter Heide, januari 2002.

Streefbeeld en tracé A2-Noord, RWS Directie Utrecht, Brons+Schenkeveld, juni 1998.