

Landschapsplan Directie Utrecht

A2 Abcoude - Diefdijk

mei 2002

Landschapsplan Directie Utrecht

A2 Abcoude - Diefdijk

mei 2002

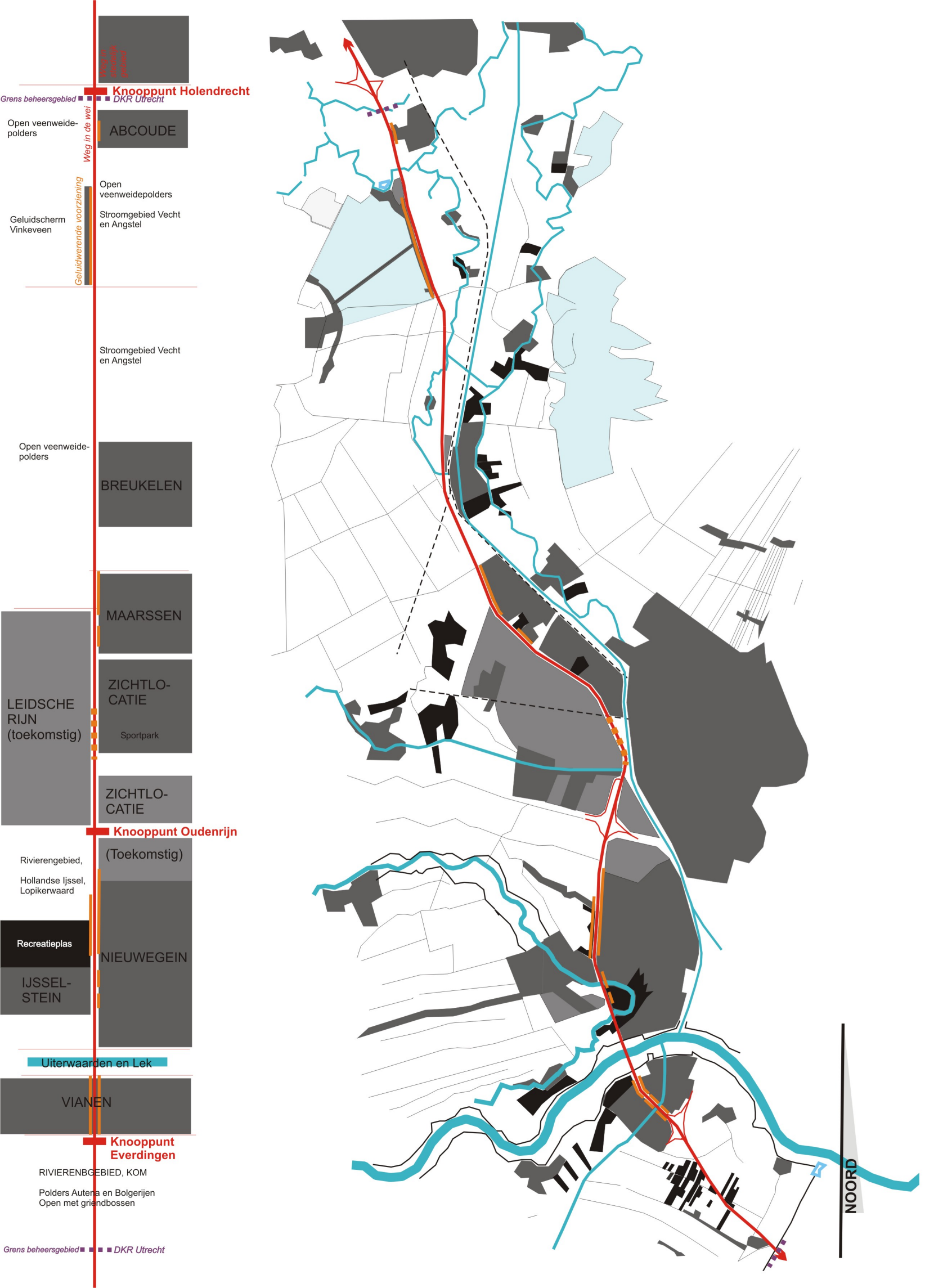


Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Utrecht
Dienst Weg- en Waterbouwkunde

Inhoudsopgave

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Samenvatting | 7 |
| 2 | Inleiding | 9 |
| 2.1 | Aanleiding | 9 |
| 2.2 | Algemeen | 9 |
| 2.3 | Opzet deelnota | 9 |
| 2.4 | Leeswijzer | 11 |
| 2.5 | Afbakening | 11 |
| 3 | Beleid en ontwikkelingen | 13 |
| 3.1 | Beleid rondom de A2 | 13 |
| 3.1.1 | Provinciaal beleid | 13 |
| 3.1.2 | Ontwikkelingen langs de A2 | 14 |
| 3.1.3 | Autonome ontwikkelingen verkeer | 15 |
| 4 | Omgevingsanalyse en ontwerpvisie | 17 |
| 4.1 | Ontwerpvisie algemeen | 17 |
| 4.2 | Omgevingsanalyse | 17 |
| 4.3 | Ontwerpvisie A2 | 18 |
| 5 | Bouwstenen | 21 |
| 5.1 | Landschap | 21 |
| 5.1.1 | Geomorfologie | 21 |
| 5.1.2 | Archeologie | 21 |
| 5.1.3 | Cultuurhistorie | 21 |
| 5.2 | Natuur | 23 |
| 5.2.1 | Beplanting | 23 |
| 5.2.2 | Kruidachtige begroeiingen | 24 |
| 5.2.3 | Bermsloten | 25 |
| 5.2.4 | Ontsnippering | 25 |
| 5.3 | Wegbeeld | 26 |
| 5.3.1 | Zichtlijnen | 26 |
| 5.3.2 | Landschapskunst/Kunst | 26 |
| 5.3.3 | Geluidswerende voorzieningen | 27 |
| 5.3.4 | Kunstwerken | 28 |
| 5.3.5 | Wegmeubilair | 28 |
| 5.3.6 | Knooppunten en aansluitingen | 29 |
| 5.3.7 | Zichtlocaties | 30 |
| 5.4 | Gebruik | 31 |
| 5.4.1 | Verzorgingsplaatsen | 31 |
| 5.4.2 | Carpoolplaatsen | 32 |
| 5.4.3 | Sociale veiligheid | 32 |
| 5.5 | Milieuaspecten | 32 |
| 5.5.1 | Luchtverontreiniging | 32 |
| 5.5.2 | Verlichting | 33 |
| 5.5.3 | Windturbines | 33 |

| | | |
|----------|-------------------|-----------|
| 6 | Kaarten | 35 |
| 7 | Colofon | 37 |
| 8 | Literatuur | 39 |



Weg in de wei

Knooppunt Holendrecht

ABCOUDE

Open veenweidepolders
Stroomgebied Vecht en Angstel

Stroomgebied Vecht en Angstel

BREUKELLEN

MAARSSSEN

ZICHTLOCATIE
Sportpark

ZICHTLOCATIE

Knooppunt Oudenrijn

(Toekomstig)

NIEUWEGEIN

IJSSELSTEIN

Uiterwaarden en Lek

VIANEN

Knooppunt Everdingen

RIVIERENGBIED, KOM
Polders Autera en Bolgerijen
Open met griendbossen

Grens beheersgebied

DKR Utrecht

NOORD

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 A2 opgenomen.

Als eerste is een overzicht van relevant beleid gegeven. Dit richt zich met name op de ontwikkelingen die langs de A2 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 A2 valt in de invloedssfeer van twee Streekplannen.

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 A2 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'.

Het traject van de A2 dat de provincie Utrecht van noord naar zuid doorkruist wordt in dit rapport gekarakteriseerd door drie verschillende landschapstypen. Het deeltraject Holendrecht-Maarssen is veengebied (basisprofiel 'weg in de wei'). Bij de reconstructie van dit deel van de A2 worden aan weerszijden van de weg moderne petgaten aangelegd. Bij Breukelen is de nabijheid van het lint langs de Vecht met haar buitenplaatsen merkbaar. De overgang naar dit 'parklandschap' wordt geaccentueerd door een dubbele bomenrij in de midden- en zijbermen.

Ter hoogte van Maarssen en het toekomstige Leidsche Rijn ligt de weg in verstedelijkt gebied (basisprofiel 'weg in verstedelijkt gebied'). Gedeeltelijk kan het beeld parklandschap worden toegepast met behulp van de aanleg van struweel.

Het zuidelijk traject van de A2 ligt in het rivierengebied (basisprofiel 'weg in de wei'/'weg in verstedelijkt gebied'). Daar waar oeverwallen worden gekruist en de ruimte het toelaat, kan middels beplanting een verdicht beeld worden gecreëerd. Daar waar incidenteel zichtlijnen mogelijk zijn over het achtergelegen komgebied dient het uitzicht vrij gehouden te worden. Ook de

kruising met grote rivieren (Lek, Kromme IJssel) moet duidelijk en waarneembaar blijven. Maximaal uitzicht moet worden gewaarborgd. Ten zuiden van Vianen loopt de A2 door een gebied met karakteristieke griendbossen. Deze dienen zo dicht mogelijk tot aan het wegprofiel te reiken.

De visies op deze trajecten zijn uitgewerkt naar verschillende bouwstenen met bijbehorende ontwerpmiddelen. Dit zijn respectievelijk: 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 A2 binnen de Directie Utrecht bevat de geactualiseerde versie van het landschapsplan van 1991. Daarbij zijn de voorstellen uit de landschapsplannen A2 Holendrecht Maarssen en A2 Everdingen-Deil uit 1999 geïntegreerd. Het voorliggende plan 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 milieuaspecten (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 A2 tussen Abcoude en de Diefdijk ten zuiden van Vianen.

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 A2 Abcoude - Diefdijk 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 Utrecht en de Directie Utrecht hun standpunt ten opzichte van interne en externe ontwikkelingen kunnen bepalen.

Pagina A2, vervangen

De A2 wordt in drie delen opgeknipt, namelijk de A2 Noord (Holendrecht - Maarssen), de A2 Leidsche Rijn (van verzorgingsplaats Haarrijn tot en met knooppunt Oudenrijn) en de A2 Zuid (Knooppunt Oudenrijn tot en met het kunstwerk in de Diefdijk). Op de volgende pagina is een kenschets gegeven van de A2 binnen de Directie Utrecht, zoals deze ook in de hoofdnota is opgenomen.

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 A2 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 A2 vanuit de landschappelijke en geomorfologische kenmerken van de weg en de omgeving. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de indeling in de drie wegtyperingen 'wegen in de wei', 'wegen in het bos' en 'wegen in verstedelijkt gebied'. Deze indeling wordt tevens weergegeven op de uitklapbare overzichtskaart voorin het rapport.

Hoofdstuk 5 is een uitwerking van de overkoepelende visie uit de hoofdnota en de visie voor de A2 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 2 van Abcoude/Holendrecht tot en met de Diefdijk (km 37,4 – 80,1). Als studiegebied voor de visie geldt de ruime omgeving (tot op 1 km) op de dwarsrichting van het wegtraject A2. Het gebied waar het landschapsplan daadwerkelijk voor is opgesteld, het plangebied, is kleiner. Het plangebied wordt gevormd door het exacte gebied van de rijksweg, 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.

Bij het gedeelte A2 (Holendrecht-Maarssen) wordt als basis genomen het Beplantingsplan A2-Noord, inrichting en beheer van houtachtige vegetatie, Brons + partners landschapsarchitecten, februari 1999. Voor het gedeelte A2-Leidsche Rijn dienen de uitgangspunten A2 Leidsche Rijn als basis te worden genomen.

Voor het gedeelte vanaf het knooppunt Everdingen tot aan de Diefdijk is het in 1999 verschenen 'Landschapsplan Everdingen-Deil en Zaltbommel-Empel' (Ontwerp-Tracébesluit voor de verbreding van dit gedeelte van de A2) sturend.

Daarnaast zal met de volgende rapporten rekening dienen te worden gehouden:

- Rijksweg 2 Zuid, Oudenrijn – Everdingen, Landschapsplan, Directie Bos- en Landschapsbouw, Afdeling Verkeerswegen, september 1990;
- Aanpassing Rijksweg 2, Traject Kromme IJssel – Knooppunt Everdingen, Effectbeschrijving Landschapsschets, Staatsbosbeheer, afdeling verkeerswegen, april 1988;
- Inrichting van het gebied rond het wegknooppunt A2 – Q3, Werkgroep landelijke inpassing A2-Q3-Raillijn, februari 1980;
- Definitief ontwerp van de geluidsbeperkende voorzieningen langs de rijksweg 2 tussen de knooppunten Oudenrijn en Everdingen, Buro Maas, juni 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.

Ten slotte 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 A2

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 als een van de knelpunten aangegeven. Om versnippering tegen te gaan zijn in het Streekplan ecologische verbindingzones aangegeven. Er worden acht verbindingzones weergegeven die de A2 kruisen. Deze bevinden zich allemaal ten noorden van Maarssenbroek.

De A2 doorkruist het stroomruglandschap (verspreid over de hele provincie), het veen(weide)landschap (ten noorden van Maarssenbroek), het kommenlandschap (ten zuiden van Maarssenbroek) en de uiterwaarden van de Lek.

In het stroomruglandschap kan de herkenbaarheid vergroot worden door aanleg van bossen. Het beleid voor het veenweidelandschap is gericht op de instandhouding van de landschapsstructuur.

Streekplan Gooi en Vechtstreek, provincie Noord-Holland, 1998

Ten aanzien van het landschap geldt dat de ruimtelijke kwaliteit behouden dient te blijven. Er zijn geen ecologische verbindingen geprojecteerd binnen het plangebied.

Nota Koersbepaling, op weg naar een nieuw streekplan Zuid-Holland Oost, Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, 2001

De Nota Koersbepaling is een eerste stap in het proces van de herziening van het streekplan Oost. De nota geeft aan dat gebieden binnen groene contouren bescherming krijgen. Provinciale verbindingzones vallen ook binnen de groene contouren. Hier is sprake van een 'nee, tenzij' beleid gericht op behoud en bescherming van bestaande kwaliteiten. Er wordt gestreefd naar een relatie tussen recreatie en ecologie. In de nota worden geen concrete verbindingzones genoemd.

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. Er zijn 31 ecologische verbindingzones aangewezen. Voor de ecologische verbindingzones 'Holendrecht-Gein', 'Winkel-Gein en Vecht', 'Angstel en Aa', 'Geuzensloot', 'Demmerik-Loosdrechtse Plassen', 'Polder Groot Wilnis/Vinkeveen-Polder Haarrijn en Bethunepolder' en 'Groote Kerkvliet-Kromme IJssel' vormt de A2 een knelpunt.

De verbinding 'Winkel-Gein en Vecht' is een verbinding voor veenmoerassen. De verbinding is onder andere bedoeld voor soorten als zilveren maan, ringslang, otter, blauwborst en voor vissen. Bij de reconstructie van de A2 zullen een aantal faunavoorzieningen gerealiseerd worden (zie 5.2.4 ontsnippering en kaarten in hoofdstuk 6). 'Angstel en Aa' is ook een verbinding tussen veenmoerassen. Faunavoorzieningen zijn nodig. 'Geuzensloot' is een

verbinding tussen enkele plassengebieden. De aanwezige passage bij de Geuzensloot zou aangepast moeten worden. Geleidende zones langs de A2 zijn gewenst om de verbinding te realiseren ter hoogte van de goederenspoorlijn.

'Groote Kerkvliet-Kromme IJssel' is een verbinding voor veenmoerassen met schraallanden en wateren en vochtige bossen. Doelsoorten voor deze verbinding zijn onder anderen bittervoorn, dwergmuis, zilveren maan, otter en ree. De A2 vormt één van de knelpunten voor realisatie hiervan.

Ook de ecologische verbindingen 'Demmerik-Loosdrechtse Plassen' en de verbinding door de polders (Groot Wilnis-Bethunepolder) kruisen de A2.

Ontwerp natuurgebiedsplan Vecht- en Plassengebied, provincie Utrecht, 2001

In dit plan worden bovengenoemde verbindingzones uit het Werkdocument aangegeven als pijlen op de kaart. De pijlen geven zoekzones van 200 meter breed weer waarbinnen op een aantal locaties natuur wordt gerealiseerd.

Ontwerp Natuurgebiedsplan Zuidwest Utrecht, provincie Utrecht, 2001

In dit plan is een verbindingzone Hollandse IJssel - Nieuwegein Noord - Haarzuilens uit het werkdocument indicatief aangegeven, maar verder niet uitgewerkt. Deze verbinding zou globaal gezien in een brede strook westelijk van de A2 gelegen zijn.

Tevens zijn er twee verbindingzones aangegeven die niet in het werkdocument staan. Het betreft een verbinding ten noorden van Maarssenbroek tot de bocht in het Amsterdam-Rijnkanaal en een verbinding vanaf de A2 langs de bocht in de Haarrijn. De beoogde ecosystemen voor deze verbindingzones zijn opgaande begroeiing en grasland en zij zijn vooral bedoeld voor kleine zoogdieren. Voor beide vormt de A2 een barrière.

3.1.2 Ontwikkelingen langs de A2

De ontwikkelingen langs de A2 zijn geïnteriseerd aan de hand van de Nieuwe Kaart van Nederland, jaargang 1997. De nieuwste versie van deze kaart is medio 2002 beschikbaar.

De belangrijkste ontwikkeling langs de A2 is de realisatie van woon-werklocatie Leidsche Rijn. Van km 54,7 tot aan de kruising met de spoorlijn bij km 60,0 verrijzen aan de zuidzijde van de weg nieuwe bedrijven- en kantorenlocaties. Van hier tot aan het Park Voorn (km 61,8) zal de weg gedeeltelijk worden overkapt. Hier ontstaat een hoogstedelijk gebied met woningen, voorzieningen en kantoren (onderwijsinstellingen, gezondheidszorg, winkels). Geluidswerende voorzieningen, met uitzondering van de overkapping, zijn waarschijnlijk niet aan de orde. Ter hoogte van knooppunt Oudenrijn ontstaan wederom bedrijfslocaties aan weerszijden van de A2. Grenzend aan de zuidoostelijke kwadrant wordt in de Polder Galecop een woningbouwlocatie ontwikkeld, die aansluit op Nieuwegein.

Verdere ontwikkelingen zijn de aanleg van een cluster vakantiewoningen ten noorden van de Vinkeveense Plassen (km 40,0), de realisatie van bedrijventerreinen bij Breukelen (km 48,3 – 49,5) en het Zenderpark ten zuiden van IJsselstein (km 69,3 – 70,2). Over de Lek is momenteel een nieuwe brug in aanbouw, direct naast de bestaande gelegen. Voor het gedeelte Everdingen-Deil (km 75,0 – 80,2) staat op korte termijn een reconstructie op de rol.

Daarnaast zal de waterleiding die tussen Maarssen en Breukelen aan de oostzijde van de weg ligt gedeeltelijk worden verplaatst. Daarbij zal de bestaande beplanting langs de weg verdwijnen.

3.1.3 Autonome ontwikkelingen verkeer

De verkeersintensiteiten op de A2 variëren tussen een intensiteit van 150.000 tot 175.000 motorvoertuigen per etmaal ten noorden van knooppunt Oudenrijn en een intensiteit van 100.000 tot 125.000 motorvoertuigen per etmaal ten zuiden van dit knooppunt. Er wordt een voortzettende groei van het verkeer verwacht. Maatregelen om congestie te voorkomen zouden er toe kunnen leiden dat er behoefte ontstaat aan nieuwe rijstroken.

Reconstructie van de A2 Holendrecht-Maarssen is inmiddels in uitvoering; voor het gedeelte Everdingen-Deil ligt er één in het verschiet. In 2002 is een nieuwe planstudie voor de A2 gestart voor de delen Holendrecht-Oudenrijn en Oudenrijn-Deil.

Men verwacht bij de A2 in 2010 extra geluidswerende voorzieningen te bouwen bij Nieuwegein (MAVI, 2000).

Voor wat betreft de luchtvervuiling is in 1996 de afstand vanaf de A2, 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 is 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 A2 gespecificeerd. Hiertoe wordt allereerst een korte analyse van de omgeving van dit wegtracé gegeven (paragraaf 4.2), op basis waarvan een landschapsvisie voor de A2 is geformuleerd (paragraaf 4.3).

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

4.2 Omgevingsanalyse

De uitklapbare figuur voorin dit rapport geeft een beeld van de landschappelijke hoofdstructuur langs de A2.

De A2 doorkruist de provincie Utrecht van noord naar zuid en passeert daarbij grofweg twee grote landschapseenheden: het veenweidelandschap in het noordelijk deel en het rivierenlandschap in het zuiden. De grens tussen beide ligt ongeveer ter hoogte van Maarssen/Leidsche Rijn. De A2 ligt hier echter over een dusdanig lang traject langs stedelijk gebied en deels met de realisatie van Leidsche Rijn in stedelijk gebied, dat dit als apart landschapstype beschreven worden kan. Daarmee ontstaat een driedeling in veengebied, stedelijk gebied en rivierengebied.

In het noordelijk deel ligt de weg eigenlijk evenwijdig aan, en deels op de rand van het stroomruglandschap van de Vecht. Hierdoor is sprake van een asymmetrisch wegbeeld: aan de oostzijde bevinden zich een aantal kernen, waarbij de verstedelijking in de richting van Utrecht geleidelijk aan toeneemt, naar het westen is grotendeels sprake van een weids uitzicht over de vlakke en waterrijke veenpolders.

Het rivierenlandschap wordt gekenmerkt door juist een oost-west gerichte hoofdrichting en daarmee een symmetrisch wegbeeld vanaf de haaks hier op gelegen A2. Voor zover het sterk verstedelijkte landschap het nog toelaat, is sprake van een ritme van de verdichte oeverwallen, onderbroken door open kommen of rivierkruisingen met dijken en uiterwaarden. De verstedelijking is van oudsher in dit gebied op de oeverwallen geconcentreerd, maar heeft zich in de loop der tijd ook over de komgebieden verspreid.

4.3 Ontwerpvisie A2

In deze paragraaf wordt een visie verwoord voor de drie deeltrajecten zoals deze in de omgevingsvisie zijn gedefinieerd. De uitklapbare figuur voorin dit rapport geeft de indeling weer van de A2 in de 3 wegcategorieën.

A2 Holendrecht - Maarssen, veengebied

- *basisprofiel 'weg in de wei'*

Zoals in de hoofdnota is uitgelegd, wordt voor de 'weg in de wei' gestreefd naar een maximale beleving van de openheid en het uitzicht over de omringende veenpolders. Het verschil van landschap aan weerszijden van de weg wordt vanzelf duidelijk door het verschil in de lengte van de zichtlijnen (zie 5.3.1).

Voor dit weggedeelte is reeds het landschapsplan van Brons+Schenkeveld 1999 opgesteld. Buiten de gedeelten met geluidsschermen (Vinkeveense Plassen en kernen) is het thema veenweidegebied vertaald naar de aanleg van 'moderne petgaten' in de 35 m brede landschapsstroken aan weerszijden van de weg. Deels blijven deze open water, deels komen er oever- en moerasvegetaties tot ontwikkeling. De kruising met de Geuzensloot bij de aansluiting Vinkeveen wordt een letterlijk en figuurlijk hoogtepunt in het tracé. Ter hoogte van Breukelen begint de landschappelijke verdichting met een 'parklandschap', refererend aan de landgoederenzone langs Vecht, Angstel en Haarzuilen en het verstedelijkte karakter van de omgeving. De overgang ter hoogte van de aansluiting Breukelen wordt geaccentueerd door een dubbele bomenrij in de midden- en zijbermen.



Figuur 1 zichtlijnen A2 Noord



Op achtergrond lint van de Vecht / Angstel

A2 Leidsche Rijn, stedelijk gebied

- *basisprofiel 'weg in verstedelijkt gebied'*

Ter hoogte van Maarssen en het toekomstige Leidsche Rijn ligt de weg in verstedelijkt gebied. Dit loopt door tot aan het knooppunt Oudenrijn. In paragraaf 3.2.1 zijn de ontwikkelingen in Leidsche Rijn uitgelegd. Langs de langgerekte bedrijventerreinen en zichtlocaties aan noord- en zuidzijde (Lage Weide, Haarrijn, De Wetering) kan het beeld van een 'parklandschap' worden toegepast met clusters struweel met doorzichten en solitair op een

kruidenrijke berm. Door de soortenkeuze kan verwezen worden naar het rivierengebied, waar we ons inmiddels bevinden (zie ook paragraaf 5.2.1). Ter hoogte van de gedeeltelijke overkapping zullen deze technische constructies het beeld bepalen.



Figuur 2 Stadsrand Utrecht - zichtlocaties

A2 zuid, rivierengebied

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

In het rivierengebied is het doel de afzonderlijke, haaks op de weg gelegen landschappelijke eenheden langs het traject beleefbaar te maken. Door de sterke mate van verstedelijking is dit landschapspatroon al moeilijk herkenbaar. Daar waar oeverwallen worden gekruist en de ruimte dit toelaat, kan het concept 'parklandschap' worden toegepast en middels clusters bomen en structuurrijke beplanting een verdicht beeld worden gecreëerd. Geluidswerende voorzieningen dragen bij aan het verdichte beeld en zullen in het 'parklandschap' moeten worden geïntegreerd. Het parklandschap houdt niet in dat geen doorzicht naar achterliggende woonwijken meer mogelijk is. Doordat de bomen en struiken in clusters of als solitaire met tussenruimten zijn geplant, is het mogelijk de bebouwing vanaf de weg waar te nemen. Op termijn dient aan weerszijden van de weg een vergelijkbare vegetatie en sfeer gecreëerd te worden. Dit verduidelijkt het ritme van het rivierenlandschap dwars op de weg.

Daar waar nog incidenteel zichtlijnen mogelijk zijn over een open komgebied heen, dient dit benaderd te worden als een gedeelte 'weg in de wei', met andere woorden, dient het uitzicht vrij gehouden te worden. De rivierkruisingen zijn voor het 'begrip' van dit landschap essentieel en zouden letterlijk en figuurlijk, door het vrijwaren van het uitzicht en de vormgeving van de bruggen, de hoogtenpunten op het tracé moeten zijn. Naast de Lek zijn met name ook de kruising van de Oude Rijn (Leidsche Rijn) en de Hollandse IJssel belangrijke momenten, die beter vanaf de weg beleefbaar gemaakt moeten worden. Dit heeft implicaties voor de vormgeving van eventuele geluidswerende voorzieningen (zie 6.3.3), de vormgeving van het kunstwerk zelf (zie 6.3.4) het vrijwaren van de plek van opgaande beplanting, tenzij deze het verloop van de watergang accentueert (zie 6.2.1), of van andere objecten die het zicht op de watergang belemmeren (bijvoorbeeld verzorgingsplaats bij de brug over de Hollandse IJssel (zie 6.4.1)).

Ten zuiden van knooppunt Oudenrijn is tot de brug over de Lek aan de oostzijde sprake van een aaneengesloten verstedelijkt gebied. De westzijde toont afwisselend verstedelijkte gebieden en doorzichten naar het rivierengebied. Aan deze zijde is de structuur van oeverwallen en kommen nog beleefbaar. De Kromme IJssel speelt in dit opzicht een belangrijke rol in het

rivierenlandschap. De kruising van de A2 en het 'Nieuwegeinse deel' van de Kromme IJssel en het doorzicht naar de Polder Over-Oudland aan de westzijde moeten vanaf de weg beleefbaar worden gemaakt. Mogelijk kan dit door dunning van de beplanting. Aan de oostzijde van de weg zijn reeds transparante geluidsschermen ter hoogte van de kruising toegepast, maar om zicht op de watergang mogelijk te maken, moet het transparante deel breder zijn.

Ook de kruising van de Lek en haar uiterwaarden is een belangrijk moment op de route. De rivieren en uiterwaarden zijn in feite 'oerhollandse' landschappen die zelfs op internationaal niveau van betekenis zijn voor de weg. Ook hier moet maximaal uitzicht mogelijk worden gemaakt / gewaarborgd. Er wordt hier een nieuwe brug aangelegd; waarbij helaas de 'brug-ervaring' vanuit de automobilist niet optimaal is. Dit komt doordat de spijlen van de reling het uitzicht over de omgeving belemmeren.



Figuur 3 Blik op de uiterwaarden van de Lek

In Vianen is het beeld weer besloten. De weg wordt omzoomd door transparante geluidsschermen. In Vianen kruist de A2 het Merwedekanaal, maar dit wordt vanaf de weg niet duidelijk waargenomen. Ten zuiden van Vianen volgen de polders Autena en Bolgerijen, die vrij karakteristiek zijn door de strookvormige griendbossen waar de weg doorheen snijdt. Om dit zo sterk mogelijk beleefbaar te houden dienen de griendbossen zo dicht mogelijk tot aan het wegprofiel te reiken. Het tracé eindigt bij een karakteristiek cultuurhistorisch element, de schuifconstructie in de Diefddijk. Bij de reconstructie van dit gedeelte van de A2 zal hiervoor een nieuwe constructie worden gemaakt. Deze dient echter, net zoals de huidige, de waterkerende functie van de schuiven duidelijk zichtbaar te maken (zie ook 5.1.3 cultuurhistorie). Voor dit gedeelte van de A2 is in 1999 het landschapsplan A2 Everdingen-Deil opgesteld.



Figuur 4 Wegbeeld in Vianen

5 Bouwstenen

In dit hoofdstuk wordt voor de A2 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 geomorfologische patroon onder de A2 is in grote lijnen al beschreven in hoofdstuk 4. Door de consequente toepassing van de (voor dit traject) twee ontwerpconcepten 'weg in de wei' en 'weg in verstedelijkt gebied', zal het contrast tussen de afzonderlijke geomorfologische eenheden toenemen, waardoor zij voor de weggebruiker beter herkenbaar worden.

Daarnaast draagt een betere zichtbaarheid van de kruising van watergangen (zie hoofdstuk 4 en paragraaf 5.3.4) eveneens bij aan een betere ervaring van de geomorfologische opbouw van dit landschap.

Maatregelen

Consequente toepassing van de ontwerpconcepten 'weg in de wei' en 'weg in verstedelijkt gebied'. Zie hiervoor ook 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 oeverwallen van het rivierengebied waren van oudsher belangrijke vestigingsplaatsen, zowel langs Vecht, de Leidsche Rijn, de Hollandse IJssel en langs de Lek. Nabij Breukelen, in Leidsche Rijn en Zijderveld is sprake van veel archeologische vondsten. Dit zou als thema of inspiratiebron kunnen dienen bij de toepassing van (landschaps)kunst of de inrichting van verzorgingsplaatsen.

Maatregelen

Archeologische vondsten als inspiratiebron gebruiken bij inrichting en/of toepassing van kunst, bijvoorbeeld bij de nieuwe brug over de Lek of op verzorgingsplaats Haarrijn (zie ook 5.3.2 en 5.4.1), cq. bij de formulering van richtlijnen hiervoor.

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 afgeleid van de Nota Belvédère en van de 'Cultuurhistorische Hoofdstructuur' die momenteel door Provincie Utrecht wordt opgesteld.

Het meest noordelijke gedeelte van het traject, bij knooppunt Holendrecht en Abcoude, doorsnijdt het gebied van de Stelling van Amsterdam, dat door de UNESCO als Werelderfgoed is aangewezen. Ten oosten van de A2 ligt tot aan Breukelen het Belvédèregebied 'Vecht- en Plassengebied'. 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.

De ten westen van de A2 Noord gelegen veenpolders vormen door hun aaneengesloten, diverse en gave ontginningspatronen een West Europees unicum. Iets van de weg af gelegen, aan de oostzijde van de A2, liggen de smalle oeverwallen van Vecht, Aa en Angstel, die van oudsher gewilde vestigingsplaatsen waren. Langs deze stromen zijn boerderijlinten ontstaan, maar vooral ook een serie van buitenplaatsen in de 17^e en 18^e eeuw. Het kronkelige verloop van deze rivieren en de ruimtelijke ontwikkelingen erlangs vormen een schril contrast met de rationele veen-ontginningen.

Ook de lintbeplanting langs het Amsterdam-Rijnkanaal vormt een cultuurhistorisch element.

De cultuurhistorische waarden van het rivierengebied zijn door de oprukkende verstedelijking zwaar onder druk komen te staan. Het komgebied ten zuidwesten van het knooppunt Oudenrijn was onderdeel van een centraal komgebied tussen de rivieren met de voor de regio kenmerkende cope-ontginning. De Lopikerwaard is nog een duidelijke ruimtelijke eenheid, waarin het ontginningssysteem nog goed herkenbaar is. Deze is echter door de verstedelijking van IJsselstein en de recreatieplas ten noorden daarvan vanaf de weg niet goed zichtbaar. (In potentie) waarneembaar vanaf de weg zijn vooral de rivierkruisingen met hun uiterwaarden en dijken, de oude bewoningskernen aan de dijken (IJsselstein, Vianen) en op de stroomruggen en bebouwingslinten langs ontginningsassen in de kommen (Nedereindseweg).

Het komgebied van de Polders Autena en Bolgerijen ten zuiden van Vianen kent ook een langgerekte strookvormige verkaveling. Bijzonder zijn in dit komgebied de strookvormige griendbossen, die door de A2 worden doorsneden.

Verdere cultuurhistorisch waardevolle elementen die vanaf de weg te zien zijn:

- Wipwatermolen ter hoogte van de Nieuwe Wetering (ca. km 46,0);
- molen bij Breukelen (km 49,9);
- eendenkooi ter hoogte van Maarssen (km 54,0);
- bebouwingslint Nedereindseweg (km 66,5);
- dijken in het rivierengebied: Kromme IJssel en Hoge Dijk (km 70,0 - 70,5), Lekdijken (km 71,0 en 72,0), Autenase en Bolgerijse kade (km 75,8 en 77,2), Diefdijk (km 80,2);
- de constructie met waterkerende schuiven in de Diefdijk. Bij reconstructie van de A2 Everdingen-Deil zal dit element vervangen moeten worden. In de nu lopende planstudie A2 Everdingen-Deil dient meer aandacht besteed te worden aan het pregnant zichtbaar maken van de functionaliteit van de schuifconstructie in de dijkcoupure.

Deze elementen en patronen spelen een belangrijke rol in de beleving, herkenning (oriëntatie) en waardering die mensen voor een bepaald landschap hebben. De benadering via de twee ontwerpconcepten 'weg in de wei' en 'weg in verstedelijkt gebied' (zie hoofdstuk 4) verbetert het zicht op deze elementen en patronen en hun onderlinge samenhang.

Maatregelen

Daar waar cultuurhistorisch waardevolle elementen binnen zichtbereik van de weg liggen, het zicht op deze elementen vrij maken dan wel houden.



Figuur 5 Schuifconstructie in de Diefdijk



Wipwatermolen bij Abcoude

5.2 Natuur

5.2.1 Beplanting

Huidige situatie

Opgaande beplanting in de wegbermen of grenzend aan het wegprofiel komt voor bij Abcoude (oostzijde met geluidsscherm) en langs de Vinkeveense Plassen (westzijde, met geluidsscherm). Vanaf Maarssen (km 53,2) ligt overal aan de oostzijde een parkzone of beplantingssingel tussen de weg en het stedelijk gebied tot aan het punt waar de weg en het Amsterdam-Rijnkanaal elkaar raken (km 61,5). Ook aan de westzijde staan vrijwel doorlopend bomenrijen, bosjes en singels. Knooppunt Oudenburg is met name aan de westzijde zwaar beplant. Van km 68,0 tot 69,5 ligt de weg tussen opgaande beplanting. Rond de kruising van de Kromme IJssel, waarvan vanaf de weg weinig waar te nemen is, is sprake van een parkachtig karakter. Ten slotte is knooppunt Everdingen dicht beplant met uitgegroeide populierenweiden. Ten zuiden van knooppunt Everdingen staan geen beplantingen, behalve bij de aansluiting Everdingen.

Het Landschapsplan A2 Noord staat vanaf km 49,4, ter hoogte van Breukelen, aan weerszijden van de weg tot aan de aansluiting Maarssen (km 55,5) een 'parklandschap' voor. Hier worden de 35 m brede landschapsstroken aan weerszijden van de weg voorzien van opgaande beplanting, aangebracht als solitairen, in clusters en als struweel. Deze landschapsstroken worden op vrijwillige basis verworven. Dit gedeelte van de A2 valt binnen de 'landgoederenzone'. Bomenlanen passen als gebiedseigen element binnen de landgoederenzone.

De aansluiting Breukelen wordt geaccentueerd door in de zijbermen en in de middenberm dubbele bomenrijen te planten. Gekozen is voor de soort moerasedik.

Het gedeelte tussen het knooppunt Everdingen en de Diefdijk is een bijzondere kom in het rivierenlandschap. Terwijl veel kommen te typeren zijn als grootschalig en open, wordt het beeld vanaf de weg hier gekenmerkt door de strookvormige griendbossen die min of meer haaks op het tracé staan. Daartussendoor zijn lange vergezichten mogelijk. De griendbossen worden beheerd door Zuidhollandsch Landschap en vallen buiten de grenzen van Rijkswaterstaat.

Maatregelen

Voor de A2 Noord en voor het gedeelte ten zuiden van knooppunt Everdingen worden de reeds opgestelde landschapsplannen gevolgd. Voor de overige delen van het tracé is in paragraaf 4.3 in hoofdlijnen aangegeven waar

bepanting is gewenst en waar niet. Hieronder volgt op basis hiervan een aantal voorstellen voor de te beplanten trajecten. Behalve in de verstedelijkte gebieden ligt de A2 feitelijk overal 'in de wei'. Locaties waar beplantingen zullen worden aangebracht liggen alle in verstedelijkt gebied.

Bij woonwijken zullen de geluidswerende voorzieningen waar mogelijk worden beplant met clusters structuurrijke beplanting of begroeid met klimplanten. Hierbij kan een belangrijk aandeel sterk bloeiende of kleurrijke soorten (gelderse roos, meidoorn) worden toegepast. De oeverwallen zijn in dit gebied overal relatief smal. Daarom zijn parkbossoorten van een drogere ondergrond, zoals beuk of eik minder aan de orde.

Ter hoogte van het bedrijventerrein Lage Weide en de nieuwe bedrijventerreinen van Leidsche Rijn zou binnen hetzelfde thema (parklandschap) recht gedaan kunnen worden aan het feit dat de weg hier in een relatief laaggelegen polder ligt, een soort oksel tussen de oeverwallen van de Vecht en van de Hollandse IJssel. Voor de gebouwen langs kan een groen scherm gecreëerd worden met boomsoorten van vochtige, kleiige omstandigheden zoals populier, wilg of es.

5.2.2 Kruidachtige begroeiingen

Huidige situatie

De Dienstkring Utrecht heeft de laatste jaren geen ecologisch bermbeheer uitgevoerd. Langs de A2 Noord was dit met het oog op de ingrijpende reconstructie voorlopig niet zinvol. In 1999 is door de Dienst Weg- en Waterbouwkunde een quick-scan uitgevoerd ten aanzien van ecologisch bermbeheer langs de A2. De actuele natuurwaarden langs de A2 waren in 1999 redelijk te noemen, o.a. door de aanwezigheid van aardaker. Pastinaak, veldlathyrus en knooppkruid kwamen ook voor.

Ten zuiden van de Lek waren in de bermen zeldzame soorten te vinden van de zogenaamde stroomdalgraslanden.

Aanwezigheid van de soorten akkerdistel en brandnetel toonde echter aan dat er gedurende enkele jaren onvoldoende ecologisch beheerd was.

Bij afslag Nieuwegein-Zuid ligt een natuurbouwterreintje Q3 (km 71,0 oostzijde). Hier komen soorten voor als hongerbloempje.

Andere in potentie waardevolle locaties voor bijzondere vegetatie zijn de bermen van knooppunt Everdingen tot aan de Diefdijk (hongerbloempje, moeraskartelblad, distelbremraap, aardaker, echte koekoeksbloem).

Maatregelen

In het algemeen wordt voor alle bermen langs de A2, inclusief het natuurbouwterreintje Q3 (km 71,0) en het tracé Lekbrug – Diefdijk (71,8 – 80,3), geadviseerd tweemaal per jaar te maaien en het maaisel af te voeren. Vooral dit laatste is van groot belang.

Na uitvoering van de reconstructie A2-Noord zal in navolging van dit Landschapsplan en van de Dienstkring Huis ter Heide, die in januari 2002 een Sloot- en Bermbeheerplan heeft uitgebracht, door de Dienstkring Utrecht een ecologisch berm- en slootbeheerplan opgesteld dienen te worden. In potentie zijn er waardevolle locaties aan te wijzen voor ecologisch interessante vegetaties (Brief DWW, 1999). Dit geldt ook voor de A2-zuid.

5.2.3 Bermsloten

Huidige situatie

Dienstkring Utrecht heeft de laatste jaren geen ecologisch bermslootbeheer uitgevoerd.

Voorgesteld wordt om onderzoek te laten uitvoeren naar potentierijke locaties voor ecologisch bermslootbeheer. In het algemeen wordt geadviseerd slootmaaisel en bagger af te voeren. Is dit niet mogelijk, dan kan overwogen worden het slootmateriaal boven op het talud achter te laten. Dit materiaal dient niet op taluds achtergelaten te worden, die door de zon worden beschenen (DWW, brief, 1999).

Maatregelen

Na de reconstructie A2 Holendrecht–Maarssen en Everdingen-Deil zal een ecologisch slootbeheersplan opgesteld dienen te worden (zie 5.2.2).

5.2.4 Ontsnippering

Langs de A2 zijn de onderstaande faunapassages aangelegd of gepland:

| KM- begin | KM- eind | Naam | Soort passage | Doelsoorten | Realisatie/Planning |
|--------------|-------------|------------------------|--|--|---------------------|
| 37,4 | | Holendrecht | Aanpassing oever in duiker | Kleine zoogdieren, amfibieën | Gepland |
| 39,5 | | Winkel | Aanpassing oever in duiker | Kleine zoogdieren, amfibieën | Gepland |
| 43,9 | | Geuzensloot | Grote faunapassage/ ecoduct | Reeën, kleine zoogdieren, amfibieën, vlinders, libellen | Gepland |
| 45,1 | | Spoorlijn Demmerik | Faunatunnel | Kleine zoogdieren, amfibieën | Gepland |
| 46,0 | | Molentocht | Aanpassing oever in duiker | Kleine zoogdieren, amfibieën | Gepland |
| 48,1 | | Evenaars Wetering | Aanpassing oever in duiker | Kleine zoogdieren, amfibieën | Gepland |
| 50,8 | | Spoorlijn Breukelen | Reeëntunnel | Reeën, kleine zoogdieren, amfibieën | Gepland |
| 53,0 | | Haarrijn | Aanpassing oever in duiker | Kleine zoogdieren, amfibieën | Gepland |
| 69,0 | | Hollandsche IJssel | Stobbenwal en fauna- uitstapplaats | Kleine zoogdieren, amfibieën | 2002 |
| 70,3 | | Kromme IJssel | Looprichel | Kleine zoogdieren, amfibieën | 2002 |
| 71,2 | 71,8 | Lek | Uiterwaarden | Reeën, kleine zoogdieren, amfibieën | 1999 |
| 76,3 | 77,8 | Autena | Aanpassing in duikers en rasters | Kleine zoogdieren, amfibieën | Gepland |
| 80,1 | | Diefdijk | Grote faunapassage/ ecoduct | Reeën, kleine zoogdieren, amfibieën, vlinders | Gepland |

De onder- of overgangen die de mogelijkheid hebben om te worden opgewaardeerd tot het medegebruik als faunapassage zijn grotendeels al gepland.

Voor een groot deel ligt de A2 vrij dicht langs de bebouwing van Vianen, Nieuwegein, Utrecht en Breukelen. Op deze locaties zijn ontsnipperende maatregelen minder zinvol, de bebouwing vormt een barrière.

Maatregelen

Uitvoeren geplande faunapassages. Monitoren van de effectiviteit van gerealiseerde faunapassages.

5.3 Wegbeeld

5.3.1 Zichtlijnen

Het gedeelte

- A2 Holendrecht - Maarssen kenmerkt zich door een zeer grote mate van openheid, met name in westelijke richting. Alleen het wegdeel langs de Vinkeveense Plassen biedt geen uitzicht naar het westen. Ook naar het oosten zijn grotendeels zichtlijnen van 1 à 2 km mogelijk;
- A2 Leidsche Rijn ligt vrijwel geheel in verstedelijkt gebied. Vanaf km 48,5 grenst het toekomstig bedrijventerrein van Breukelen aan de weg. Met uitzondering van een klein nog onbebouwd gebied tussen Breukelen en Maarssen is men hier in het stedelijk gebied van Utrecht beland. Ook aan de westzijde komt vanaf km 54,5 Leidsche Rijn tot ontwikkeling. Van Haarrijn tot km 54,5 wordt, grenzend aan de A2, een landschapspark rond Haarzuilens gerealiseerd. Hier zal meer sprake zijn van een parklandschap;
- A2 zuid biedt soms doorzichten in westelijke richting. Bij knooppunt Oudenrijn is even uitzicht mogelijk in zuidwestelijke richting de Heicopsche Polder in tot aan de Nedereindse weg. Na het recreatieterrein en IJsselstein is in een flits een doorzicht mogelijk richting de Lopikerwaard. De zuiveringsinstallatie ontnemt weer het uitzicht tot aan de kruising van de Lek die inclusief uiterwaarden goed te overzien zijn. Ten zuiden van knooppunt Everdingen is sprake van lange doorzichten tussen de griendbossen door.

In paragraaf 4.3 is aan de hand van de ontwerpconcepten 'weg in de wei' en 'weg in verstedelijkt gebied' uitgelegd waar zichtlijnen zijn gewenst en waar niet. Daarnaast zijn de gewenste zichtlijnen in de kaartbladen in hoofdstuk 6 aangegeven.

Maatregelen

Op deze locaties eventuele beplanting langs de weg verwijderen of afschrijven. Terughoudend omgaan met de plaatsing van andere 'visuele obstakels', als bijvoorbeeld wegmeubilair.

5.3.2 Landschapskunst/Kunst

Het knooppunt Oudenrijn is aangemerkt als een geschikte locatie voor het toepassen van (landschaps)kunst. Dit knooppunt is feitelijk de westelijke toegangspoort van de agglomeratie Utrecht. In dat opzicht vertoont het veel overeenkomsten met het knooppunt Lunetten aan de oostzijde van Utrecht, dat eveneens als potentiële locatie voor landschapskunst is aangemerkt. Deze locaties/objecten zouden in samenhang met elkaar ontwikkeld kunnen worden.

In het landschapsplan A12 Bunnik-Nieuwerbrug zijn reeds inrichtingsvoorstellen voor dit knooppunt gemaakt, die ook hier richtinggevend zijn. In paragraaf 5.3.6 zijn verdere richtlijnen aangegeven voor de inrichting van het knooppunt Oudenrijn.

Daarnaast zijn in de managementnotitie grootschalige bouwprojecten, zoals de nieuwe Lekbrug bij Vianen aangemerkt als potentiële locaties voor de plaatsing van een kunstobject.

5.3.3 Geluidswerende voorzieningen

Geluidswerende voorzieningen komen langs de A2 voor bij:

- Abcoude;
- de Vinkeveense Plassen;
- Maarssen;
- langs Nieuwegein vanaf knooppunt Oudenrijn tot de aansluiting op de Lekbrug;
- een drietal korte schermen aan de westzijde bij de Nedereindse weg en IJsselstein;
- in Vianen aan de oostzijde en aan de westzijde, vanaf het grondlichaam van de Lekbrug tot aan knooppunt Everdingen.

De geluidsschermen bij Abcoude bestaan uit hout en kunststof.

De geluidsschermen bij Vinkeveen (westzijde) zijn onlangs vernieuwd. Het betreft stalen schermen met plaatselijk constructies voor klimplanten. Bij Maarsenbroek zijn de geluidswerende voorzieningen in de vorm van een aardenwal en staal. Deze zijn in beheer van de gemeente.

Bij Nieuwegein/IJsselstein bestaat de geluidswerende voorziening uit een aarden wal en beton, met enkele transparante schermen. Deze zijn gedeeltelijk in beheer bij de gemeente. Deze schermen vormen qua vormgeving een familie met de schermen in Vianen langs de A2. Deze zijn stedelijker van aard en grotendeels transparant. Deze schermen hellen iets voorover.



Figuur 6 geluidsschermen langs de A2

Bij de reconstructie van de A2 Holendrecht - Maarssen (A2 Noord) zullen nieuwe schermen geplaatst worden. Hierdoor zullen bij Vinkeveen en Abcoude geluidsschermen van hetzelfde ontwerp komen te staan.

De plaatsing van geluidswerende voorzieningen langs de A2 Leidsche Rijn is nog niet geheel duidelijk. Er is sprake van een gedeeltelijke overkapping (km 60,0 – 61,6). Verder zullen langs het toekomstig bedrijventerrein aan de zuidzijde van de weg gedeeltelijk geluidswerende voorzieningen nodig zijn (km 55,8 – 59,4).

Daarnaast worden er bij Nieuwegein, tussen Kromme IJssel en de Lekbrug, aan weerszijden van de weg nieuwe schermen voorzien. De vormgeving van deze schermen is gelijk aan die van Nieuwegein/Vianen (zie hierboven).

Maatregelen

Stimuleren gebruik eenduidige en samenhangende schermen bij de reconstructie van de A2 Holendrecht – Maarssen en de A2 Leidsche Rijn.

Stimuleren begroeiing van de geluidsschermen. In het algemeen is een beter beheer voor de geleiding van klimplanten aan geluidsschermen nodig. Dit kan in de reguliere onderhoudsplannen worden opgenomen.

5.3.4 Kunstwerken

Voor de kruisingen van watergangen in het veenweidegebied, zoals de bruggen over de veenriviertjes Holendrecht, de Winkel en Geuzensloot wordt na de reconstructie A2-Noord de A2 via twee bruggen - één per rijrichting - over het water heen geleid. De oude en de nieuwe baan kunnen als gevolg van grond-mechanische redenen niet tegen elkaar aanliggen. Het kruisen van de waterweg is daardoor ook in de middenberm waar te nemen, hetgeen de beleving ervan in sterke mate vergroot.

Maatregelen

Overige bruggen over watergangen kunnen geaccentueerd worden, bijvoorbeeld door het gebruik van "waterkleuren" of door de railing te verbijzonderen. De rest van de kunstwerken zijn te conserveren in enkele subtiele huisstijlkleuren. De Dienstkring Utrecht geeft aan dat behoefte is aan richtlijnen voor een goede toepassing van de kleuren.

Bij grootschalige reconstructies, bijvoorbeeld die van de A2 Holendrecht-Maarssen en de A2 Everdingen-Deil evenals bij Leidsche Rijn worden de kunstwerken ontworpen vanuit de Rijkswaterstaatstijl, met een eenduidige vormgeving.

5.3.5 Wegmeubilair

Portalen

De portalen langs dit gedeelte van de A2 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 hetzelfde type portalen gebruikt te worden.

Lichtmasten

Bij afschrijving van bepaalde armaturen bestaat de voorkeur om toe te werken naar één standaardmodel voor alle rijkswegen van de Directie Utrecht. Daarbij gaat de voorkeur uit naar plaatsing van losse lichtmasten in de zijberm, omdat deze voordeliger zijn qua onderhoud en minder gevoelig voor calamiteiten. In het landschapsplan A2 Noord worden losse lichtmasten in de middenberm geplaatst.

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. Aangezien dit traject van de A2 grotendeels het wegtype 'weg in de wei' betreft, dan wel 'weg in verstedelijkt gebied' in voormalig polderlandschap, ligt de keuze voor de open, meer transparante vakwerkconstructie voor de hand.



Figuur 7 GSM-mast met open vakwerkconstructie

5.3.6 Knooppunten en aansluitingen

Knooppunten

In de knooppunten vindt een herverdeling van verkeersstromen plaats. Dit gebeurt bij hoge snelheden. Er worden twee Rijkswegen met elkaar 'verknoopt'; 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 resterende ruimte rondom het knooppunt Oudenrijn wordt op korte termijn voor driekwart bebouwd, met uitzondering van de Heicopse Polder. Het knooppunt zelf is grotendeels zwaar ingeplant. Het concept kan verder worden versterkt door de zijden die aan de bebouwing grenzen in de beplanting te zetten volgens het concept 'parklandschap' en het kwadrant grenzend aan de Heicopse Polder open te houden (zie ook Landschapsplan A12 Bunnik-Nieuwerbrug). Het vrij houden van het zicht op deze nog resterende open kom is binnen het uitdijende stedelijke gebied een waardevol gegeven. Het hart van het knooppunt blijft redelijk open met zicht op de waterpartijen in de vier lussen middenin, dit ook met het oog op de eventuele plaatsing of realisatie van (landschaps)kunst op deze plek.

Mocht in de toekomst de Heicopse Polder eveneens verstedelijken, dan kan alsnog ook in dit kwadrant van het knooppunt structuurrijke beplanting tot ontwikkeling worden gebracht.

Ten zuiden van Vianen ligt het knooppunt Everdingen voor de helft tussen de bedrijventerreinen. De huidige beplanting met uitgegroeide populierenweiden is reeds voor een deel aan het 'verwilderen'. De boomweiden en tussenliggende open gedeelten kunnen geleidelijk geheel worden omgezet naar structuurrijke beplanting. Dit is in afwijking van het voorstel uit het Landschapsplan A2 Everdingen-Deil.

Maatregelen

Beheer van de beplantingen in de knooppunten afstemmen op het hierboven omschreven gewenste eindbeeld.



Figuur 8 Knooppunt Everdingen

Aansluitingen

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. De aansluitingen van de A2 Noord worden bij de reconstructie volgens het landschapsplan Brons + Schenkeveld ingericht. Hierin wordt ook in de aansluitingen het thema water, moeras en petgaten voortgezet. Voor de aansluitingen ten zuiden van het knooppunt Everdingen, zijn in het Landschapsplan A2 Everdingen-Deil inrichtingsvoorstellen gemaakt.

In het tussenliggende gedeelte, van Maarssenbroek tot en met Vianen, ligt de weg in verstedelijkt gebied. Het thema 'parklandschap' met clusters struweel en solitairen, dat hier voor de bermen en waar mogelijk op geluidswallen wordt voorgesteld, kan ook in de aansluitingen worden toegepast. De ligging in een stedelijke omgeving weerspiegelt zich in de soortensamenstelling, waarin een belangrijk aandeel bloeiende of kleurrijke soorten zal worden toegepast.

Maatregelen

Voorstellen uitwerken voor de aansluitingen tussen Maarssenbroek en Vianen volgens bovenstaande richtlijnen. Beheer afstemmen op het gewenste eindbeeld.

5.3.7 Zichtlocaties

Voor de zichtlocaties wordt voorgesteld om structuurrijke beplantingen toe te passen waartussen voldoende ruimte zit om enig zicht op de locatie te behouden. Een nadere detaillering kan er voor zorgen dat het zicht op rommelige gedeeltes van de locatie, bijvoorbeeld achterkanten van bedrijfsgebouwen of gebouwen met reclame-uitingen die de verkeersveiligheid in gevaar brengen, aan het zicht worden onttrokken.

In het geval van plaatsing van windturbines bij (nieuwe) bedrijfslocaties, bijvoorbeeld bij Breukelen (zie paragraaf 5.5.3), wordt ervan uitgegaan dat de turbines een dusdanig beeldbepalend en structurerend effect hebben dat de structuurrijke beplanting overbodig is.

5.4 Gebruik

5.4.1 Verzorgingsplaatsen

- 'Ruwiel': bij Breukelen (km 48,0), oostzijde;
- 'Haarrijn': op 1 na grootste verzorgingsplaats van Nederland (km 53,0), westzijde;
- IJsselstein noord (km 68,0), westzijde;
- Kromme IJssel (km 69,0), oostzijde; mogelijk te verplaatsen.

Er bestaan ideeën bij Rijkswaterstaat om de verzorgingsplaatsen een meer recreatieve en informatieve functie te geven. Vooral bij verzorgingsplaats Haarrijn zijn hier vanwege de grootte en de hoeveelheid te verwachten bezoekers goede mogelijkheden toe. Daarbij valt te denken aan het informeren van de bezoekers over ecologische voorzieningen en beheer van de wegen en het creëren van recreatieve routes naar de omgeving, die gebruikt kunnen worden om even 'de benen te strekken'. Mogelijkerwijs kan de verzorgingsplaats ook gebruikt worden door recreanten die hier parkeren om de omgeving in te trekken.



Figuur 9 Meubilair op verzorgingsplaats Haarrijn; met ondergrondse vuilcontainer en speelvoorziening op de achtergrond

Maatregelen

- Ruwiel

Deze verzorgingsplaats komt in het gebied tussen de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal te liggen. Qua thematiek voor vormgeving en inrichting zou verwezen kunnen worden naar de buitenplaatsen die aan de oostzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal op deze hoogte liggen. Deze zijn destijds door het kanaal doorsneden. Omwille van de sociale veiligheid heeft het de voorkeur alleen opgekroonde bomen toe te passen.

- Haarrijn

Deze verzorgingsplaats ligt ten noorden van de entree van het stedelijk gebied van Utrecht (Maarssenbroek en Leidsche Rijn), nog in de open veenweidepolders. Het veenweidelandschap met watergangen en oever- en moerasvegetaties zou dan ook het thema voor deze locatie moeten worden. Ten zuiden van de verzorgingsplaats ligt het landgoed Haarzuilens. Er wordt overwogen om middels een wandelroute een verbinding te leggen tussen het landgoed en de verzorgingsplaats.

- Twee verzorgingsplaatsen bij IJsselstein aan weerszijden van de A2

De meest noordelijke van de twee ligt tegen het recreatiegebied van de zandwinplas aan. De meer zuidelijke van de twee verzorgingsplaatsen ligt zeer

ongunstig in de bocht van de Kromme IJssel en ontnemt daardoor vanaf de weg het zicht op deze riviermeander. Bij reconstructie van de aansluiting IJsselstein/Nieuwegein zou gezocht moeten worden naar een alternatieve locatie.

Het meubilair op de verzorgingsplaatsen wordt geleidelijk aan vervangen door nieuw, gestandaardiseerd en vandalismebestendig meubilair. Het belangrijkste voor een goede uitstraling van verzorgingsplaatsen is eigenlijk het bestrijden van zwerfvuil. Ondanks goede voorzieningen blijft dit een probleem. Het aanbrengen van een grote hoeveelheid vuilnisbakken (kliko's) is onvermijdelijk, zodat de gebruikers niet ver hoeven lopen om hun afval op een goede manier kwijt te raken. Opties voor verbetering zijn een bijzondere en opvallende vormgeving van de afvalbakken - deze kunnen een bepaald patroon of 'visuele grap' op de verzorgingsplaats gaan vormen – of het geven van voorlichting, bijvoorbeeld middels billboards langs de weg of kleinere informatieborden op de verzorgingsplaats zelf.

5.4.2 Carpoolplaatsen

Carpoolplaatsen bevinden zich bij:

- afslag Abcoude;
- afslag Vinkeveen;
- afslag Breukelen;
- afslag Nieuwegein zuid;
- afslag Vianen; deze carpoolplaats wijkt qua inrichting af van de overige door het grote busplein waarvan hij onderdeel uitmaakt.

Maatregelen

Op carpoolplaatsen is behoefte aan meer standaardisatie van voorzieningen en meubilair.

5.4.3 Sociale veiligheid

Sociale veiligheid is vooral van belang op verzorgingsplaatsen en carpoolplaatsen en bij onderdoorgangen. Bij verzorgings- en carpoolplaatsen moet een goede balans gevonden worden tussen enerzijds de behoefte aan wat beschutting, maar anderzijds overzichtelijkheid ten behoeve van de sociale veiligheid.

Maatregelen

Op verzorgings- en carpoolplaatsen voorkomen van dichte beplanting die boven ooghoogte reikt. Beter kan in dat geval gewerkt worden met hagen en opgekroonde bomen waar men onderdoor kan kijken. Daarnaast is een goede verlichting vereist. Dit geldt ook voor onderdoorgangen.

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

De A2 is verlicht van km 37,4 tot en met km 80,1. Van km 39,7 tot 62,3 zijn dit natriumlampen, die geeloranje licht uitzenden. De rest heeft wit licht. Op de A2 is geen oriëntatieverlichting aangebracht.

Langs de A2 bevinden zich binnen de Directie Utrecht geen natuurgebieden. De gedeelten van het veenweidegebied die tot de EHS horen, liggen iets verder van de weg af, of zoals in het geval van de Vinkeveense Plassen, afgeschermd door geluidsschermen en bebouwing. Wel zijn dit belangrijke weidevogelgebieden. Een aangepast verlichtingsregime is daarom niet verplicht.

Delen waar de A2 wel aan de EHS grenst of deze doorsnijdt, zijn de Lek en haar uiterwaarden en de polders ten zuiden van Vianen, tussen knooppunt Everdingen en de Diefdijk.

Bij de reconstructie van de A2 Holendrecht - Maarssen zal nieuwe verlichting aangebracht worden. Deze verlichting zal bestaan uit masten in de middenberm (geen lijnverlichting). Bij de recente reconstructie van de A2 bij Vianen is mastverlichting in de zijbermen geplaatst. Dit zal ook op het gedeelte Everdingen-Diefdijk het geval zijn.

Maatregelen

Gewenst is om in de gedeelten van de A2 langs de EHS en langs de polders waar eventueel weidevogels/broedvogels hinder van het licht kunnen ondervinden de verlichtingsverstoring te verminderen. Hiervoor zal onderzocht moeten worden of oriëntatieverlichting of aangepaste armaturen met afschermende kappen langs de A2 aangebracht kunnen worden. Daarnaast zal onderzocht moeten worden of er mogelijkheden zijn de verstoring door de verlichting bij de faunapassages te verminderen.

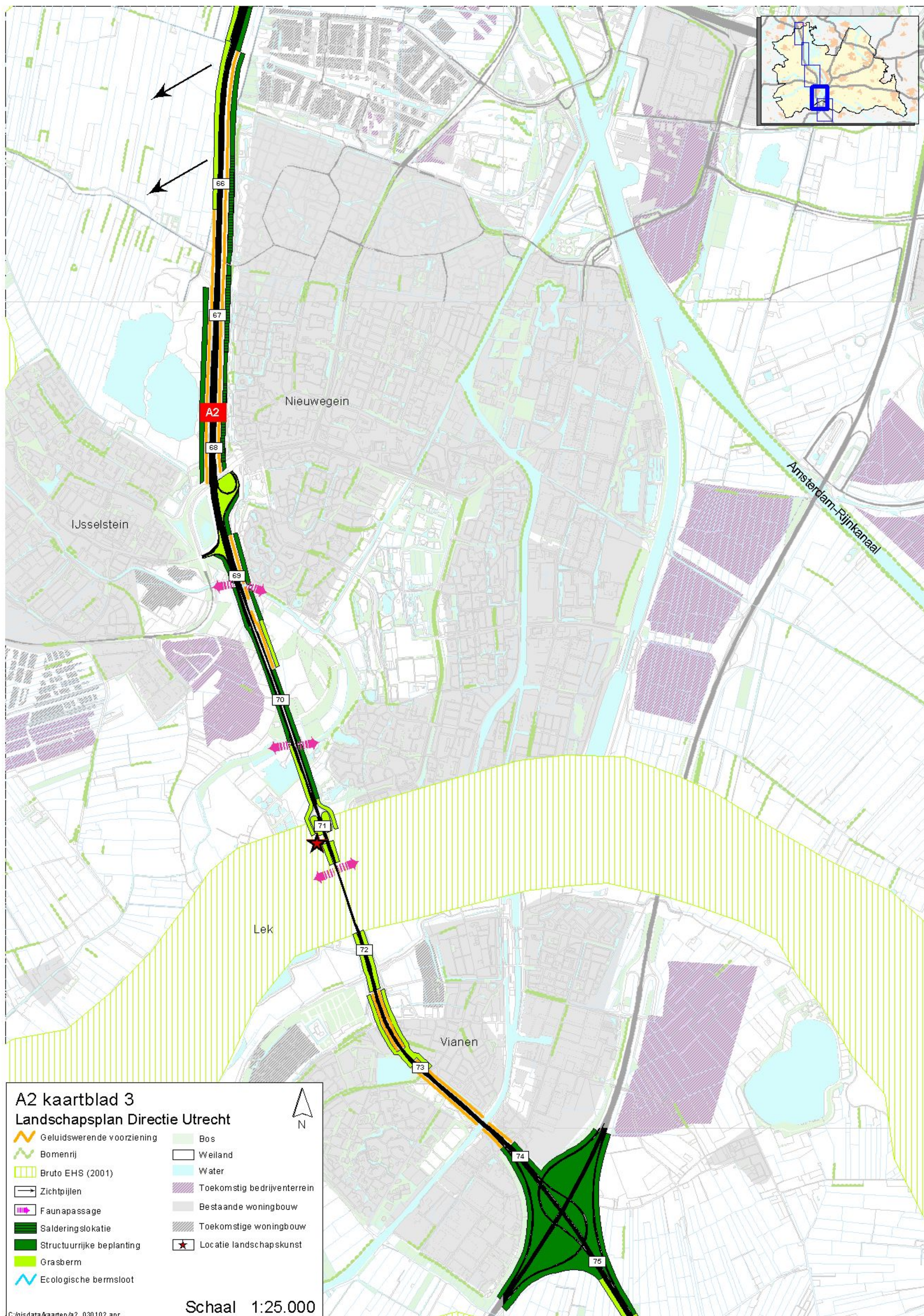
5.5.3 Windturbines

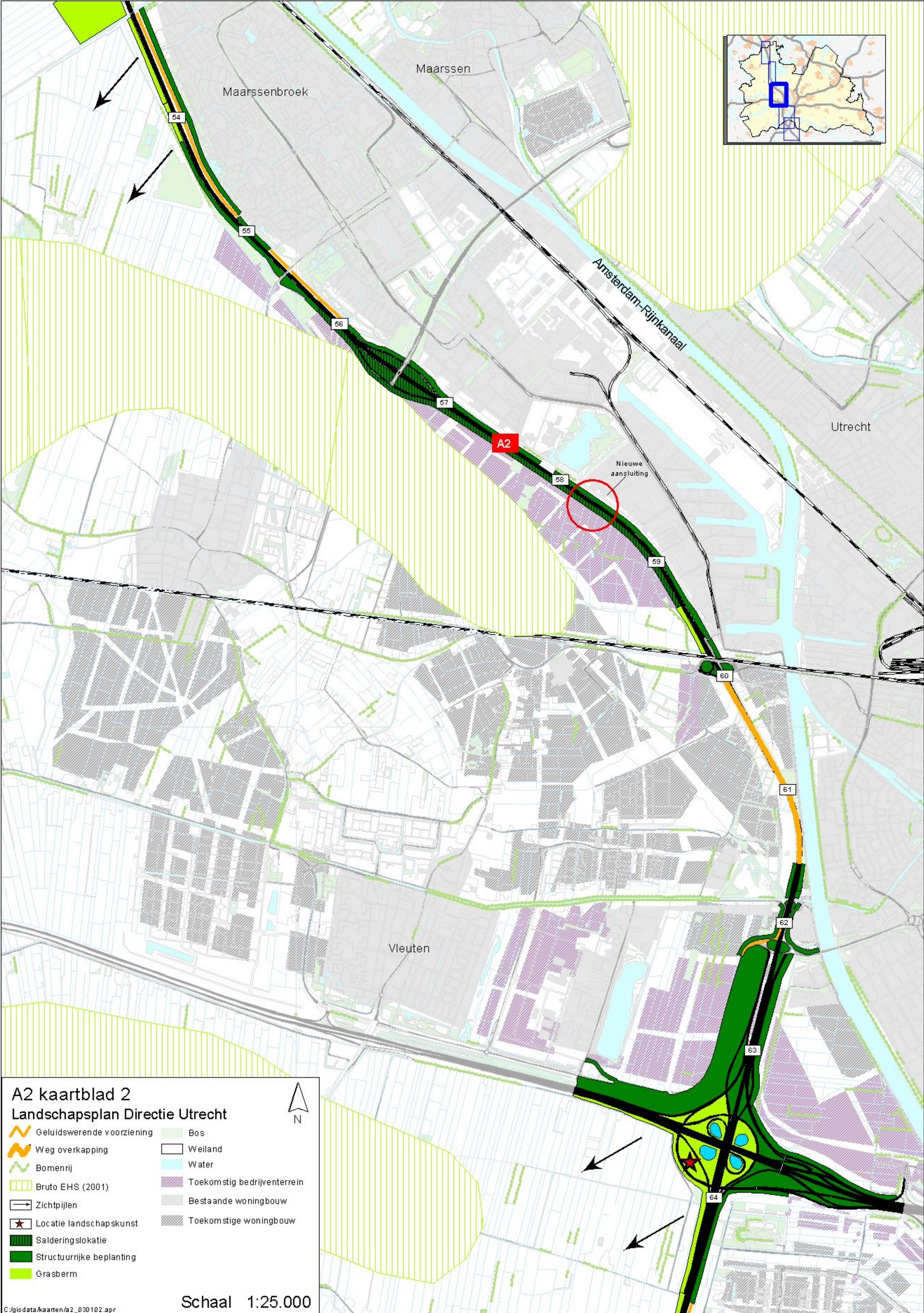
In de hoofdnota zijn de uitgangspunten aangegeven voor locaties die door Rijkswaterstaat worden beschouwd als geschikt voor de plaatsing van windturbines. Deze sluiten aan bij de uitgangspunten die door de provincie worden gehanteerd, te weten: aansluiting aan bebouwing en stedelijke functies, zoals 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 A2 is dientengevolge slechts één locaties als geschikt aangeduid, zie hiervoor ook de kaarten in hoofdstuk 6, te weten de nieuwe bedrijfslocatie bij Breukelen, oostzijde van de weg (km 48,3 tot 49,5).

Voor de aangeduide locaties bij bedrijventerreinen geldt hierbij het volgende. Worden de turbines geplaatst, dan is er in de berm uiteraard geen ruimte voor structuurrijke beplantingen. De turbines zullen in een kruidenberm worden geplaatst. Zij hebben op zichzelf een beeldbepalend en structurerend effect. Komt het echter uiteindelijk niet tot plaatsing van windturbines, dan wordt ter hoogte van het bedrijventerrein de ontwikkeling van een groen scherm nagestreefd (zie Hoofdnota, paragraaf 6.2.1), of zoals in dit deelplan veelal verwoord van een 'parklandschap' (zie paragraaf 5.2.1).

6 Kaarten

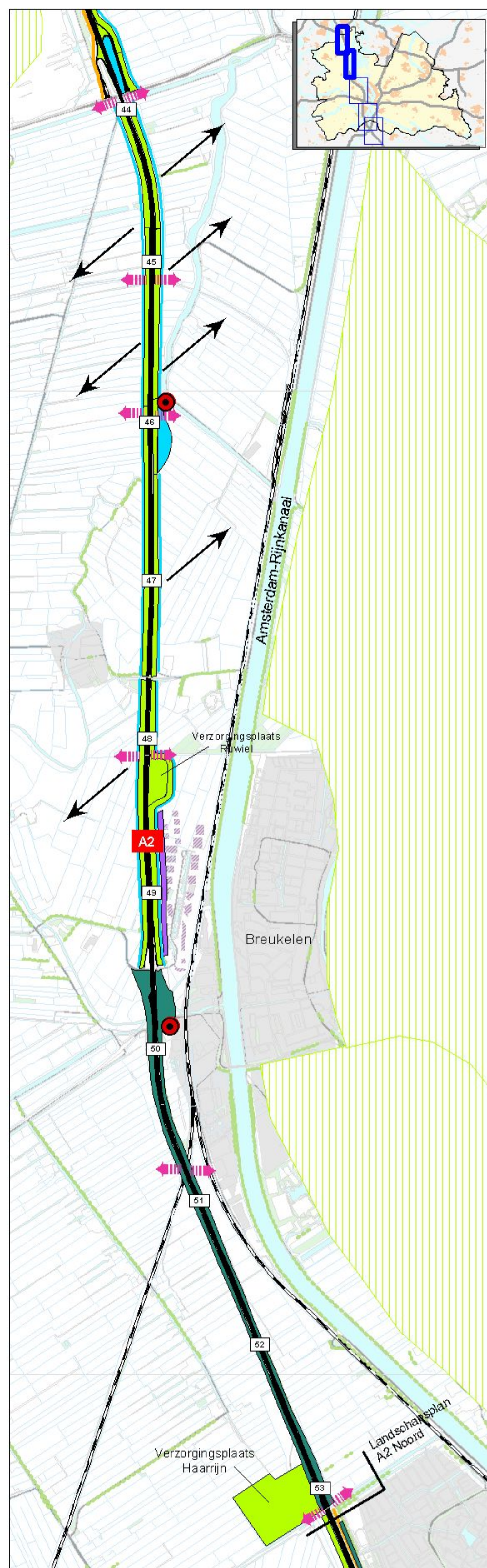
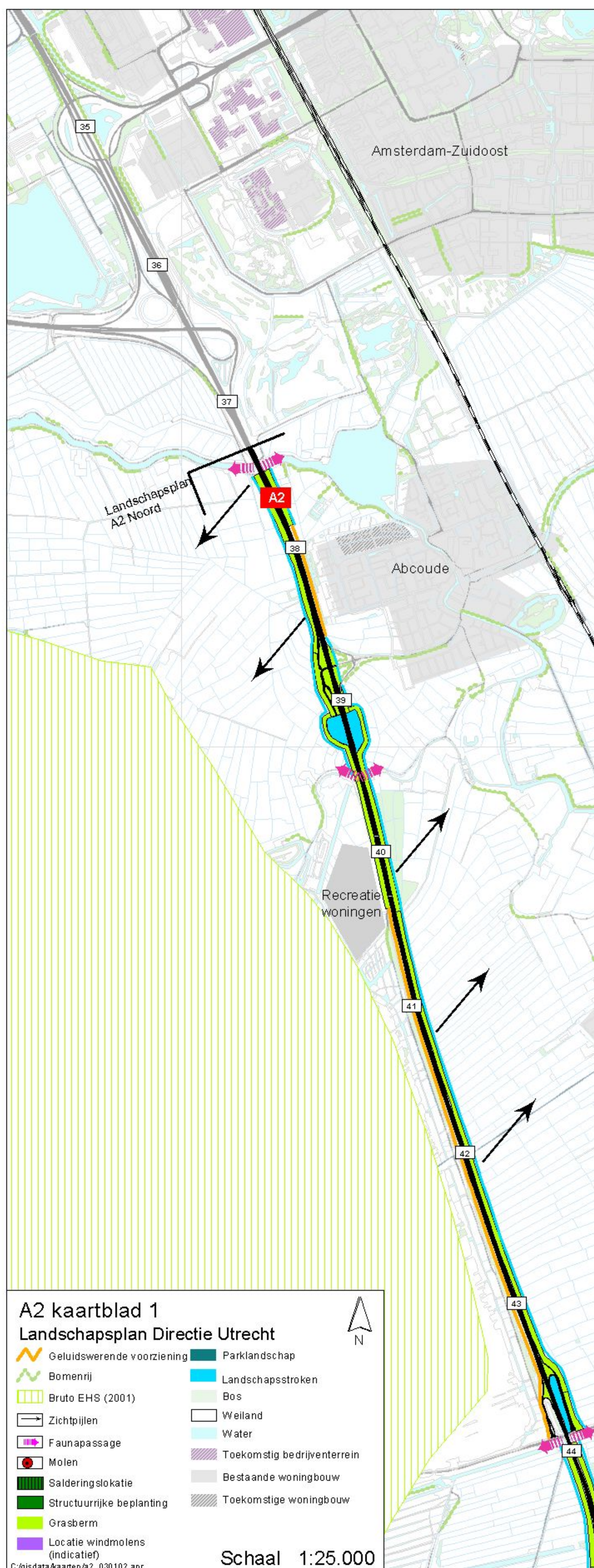


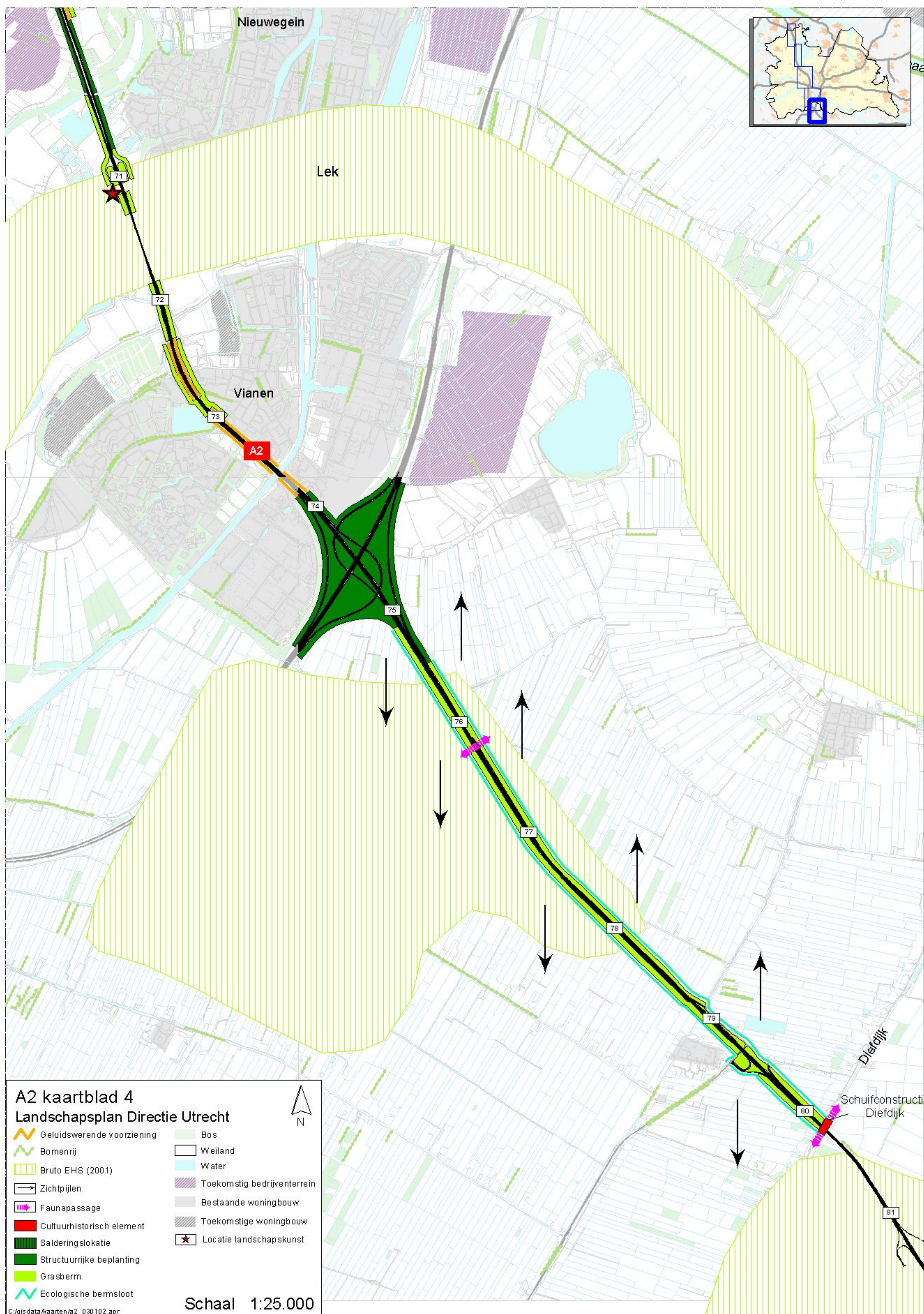


A2 kaartblad 2
Landschapsplan Directie Utrecht

- | | |
|----------------------------|-----------------------------|
| Geluidswerende voorziening | Bos |
| Weg overkapping | Weiland |
| Bomenrij | Water |
| Bruto EHS (2001) | Toekomstig bedrijventerrein |
| Zichtpijlen | Bestaande woningbouw |
| Locatie landschapskunst | Toekomstige woningbouw |
| Salderingslokatie | |
| Structuurrijke beplanting | |
| Grasberm | |

Schaal 1:25.000





A2 kaartblad 4 Landschapsplan Directie Utrecht

- | | |
|----------------------------|-----------------------------|
| Geluidswerende voorziening | Bos |
| Bomenrij | Weiland |
| Bruto EHS (2001) | Water |
| Zichtpijlen | Toekomstig bedrijventerrein |
| Faunapassage | Bestaande woningbouw |
| Cultuurhistorisch element | Toekomstige woningbouw |
| Salderingslokatie | Locatie landschapskunst |
| Structuurrijke beplanting | |
| Grasberm | |
| Ecologische bermsloot | |

Schaal 1:25.000

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 A27 Merwedekanaal - Stichtse brug

Landschapsplan A28 Utrecht - Amersfoort

Publicatienummer:

DWW-2002-065

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.

Bepantingsplan A2-Noord, RWS Directie Utrecht, Brons+partners, februari 1999.

Landschapsplan A12 Bunnik – Nieuwerbrug, RWS Directie Utrecht, juli 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.

Nota Koersbepaling, Op weg naar een nieuw streekplan Zuid-Holland Oost, Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, 2001.

Ontwerp Natuurgebiedsplan Zuidwest Utrecht, provincie Utrecht, 2001.

Ontwerp Natuurgebiedsplan Vecht- en Plassengebied, provincie Utrecht, 2001.

Ontwerp-Tracébesluit A2, bijlage 4 Landschapsplan, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Oost-Nederland, 1999.

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.