

D: 391 P52

Landschapsplan Directie Utrecht Managementnotitie



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Z8813



Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Utrecht

RWS bibliotheek

locatie Utrecht

Postbus 20.000

3502 LA Utrecht

BIBLIOTHEEK RIJKSWATERSTAAT UTRECHT

NR. 2.8813 CWR2



Managementnotitie Landschapsplan Directie Utrecht

*Visie en bouwstenen voor landschappelijke inpassing van het
Hoofdwegennet Midden-Nederland*

Managementnotitie horend bij:
Landschapsplan Directie Utrecht, Hoofddocument
Landschapsplan A1 Laren - Hoevelaken
Landschapsplan A2 Abcoude - Diefdijk
Landschapsplan A27 Merwedekanaal – Stichtse Brug
Landschapsplan A28 Utrecht - Amersfoort
Landschapsplan A12 Bunnik – Nieuwerbrug



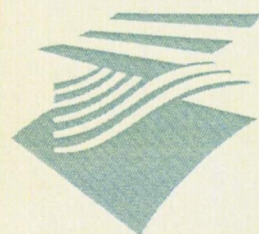
1 Managementnotitie

In de voorliggende managementnotitie is het Landschapsplan voor het hoofdwegenet in Midden-Nederland op hoofdlijnen weergegeven. Eerst wordt de visie in hoofdlijnen verwoord; vervolgens wordt de visie uitgewerkt naar bouwstenen die de basis vormen van het landschapsplan. Het is een integraal plan waarbij zowel natuur en landschap, wegbeeld, weggebruik en milieuaspecten aan de orde komen. Voor de bouwstenen zijn eindbeelden geformuleerd. De realisatie van deze eindbeelden kan zowel via het reguliere beheer en onderhoud als bij reconstructies en nieuw aanleg gerealiseerd worden.

Het landschapsplan is de basis waarop de Directie Utrecht haar standpunt ten opzichte van interne en externe ontwikkelingen zou moeten kunnen bepalen. Het plan heeft een houdbaarheid van 20 à 30 jaar, met de nadruk op de eerste 10 jaar. De weggebruiker staat centraal in het plan.



Wegbeelden van de A1, A2, A12, A27 en A28 in Directie Utrecht



2 Inleiding

Het rijkswegennet bepaalt voor een belangrijk deel het aanzicht van Nederland. De Rijkswegen zijn de doorgaande lijnen van waaruit Nederland in beeld komt, voor bezoekers vormt het wegennet met wegrestaurants, benzinestations en bewegwijzering vaak de eerste aanblik van ons land. De wegen zijn bij wijze van spreken het visitekaartje van onze organisatie.

De rijkswegen en de omgeving kennen een hoge dynamiek. De weg verandert voortdurend ten gevolge van verbredingen, benuttingsmaatregelen, aanleg carpoolplaatsen, e.d. De omgeving van de weg verandert ook bij voortduring door stadsuitbreiding, industrievestigingen, e.d. Een flexibele integrale inpassing is daarom zinvol.



*Links:
Zicht op het
landschap vanuit de
auto
Rechts:
Zicht op de snelweg*

Ten aanzien van de inpassing van wegen bestaat (inter-) nationale wet- en regelgeving. Zo zijn er wettelijke regelingen op het gebied van de ruimtelijke ordening, natuur en milieu (Wet op de Ruimtelijke Ordening, Wet Geluidhinder, Vogel- en Habitatrichtlijn, Wet bodembescherming, etc.). Daarnaast zijn er diverse beleidsnota's met betrekking tot natuur en landschap en verkeersveiligheid (zoals NVVP, NBL21, 5^e Nota RO, Architectuurnota, Nota Belvédère, etc.). Voor een aantal punten omtrent inpassing ontbreekt echter een vastomlijnd beleid. Hiertoe heeft de Directie Utrecht een visie opgesteld. Deze visie is uitgewerkt in de hoofdnota van een landschapsplan voor de gehele Directie Utrecht en tot deelnota's per rijksweg in haar beheersgebied. In de deelnota's zijn achterin kaarten opgenomen waarop het gewenste eindbeeld van de inpassing van de weg staat aangegeven.

In september 2001 is een management bijeenkomst gehouden over het Landschapsplan Directie Utrecht. In deze sessie is over 5 belangrijke onderdelen van inpassing (beplanting, geluidsschermen, wegbeeld, carpool- en verzorgingsplaatsen en landschapskunst) keuzes gemaakt. De uitwerking van deze keuzes is opgenomen in het landschapsplan en in detail uitgewerkt voor de A1, A2, A27 en A28. De visie voor de A12 is opgenomen in de managementnotitie. De uitwerking van de A12-Oost wordt meegenomen in de OTB-fase. Het landschapsplan A12 (Bunnik-Nieuwerbrug) is reeds gereedgekomen. De visie is dus van toepassing op alle wegen binnen het beheersgebied van de Directie Utrecht. De weggebruiker staat in de visie centraal.



3 Visie op landschappelijke inpassing

3.1 Uitgangspunten

De uitgangspunten voor de ontwerpvisie zijn:

- de beleving van de weggebruiker van de weg en de omgeving;
- de huidige situatie en rekening houden met vervagende plannen voor reconstructies in nabije toekomst;
- het vigerende beleid voor ontsnippering, bermbeheer, archeologie, cultuurhistorie en milieuaspecten;
- de standaard ontwerpnormen (ROA, RONA) worden gehanteerd;
- verkeersveiligheid en sociale veiligheid dienen gewaarborgd te zijn;
- architectonische samenhang nastreven;
- kostenefficiëntie is grondslag van het plan.

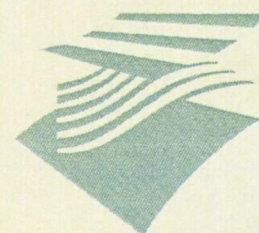
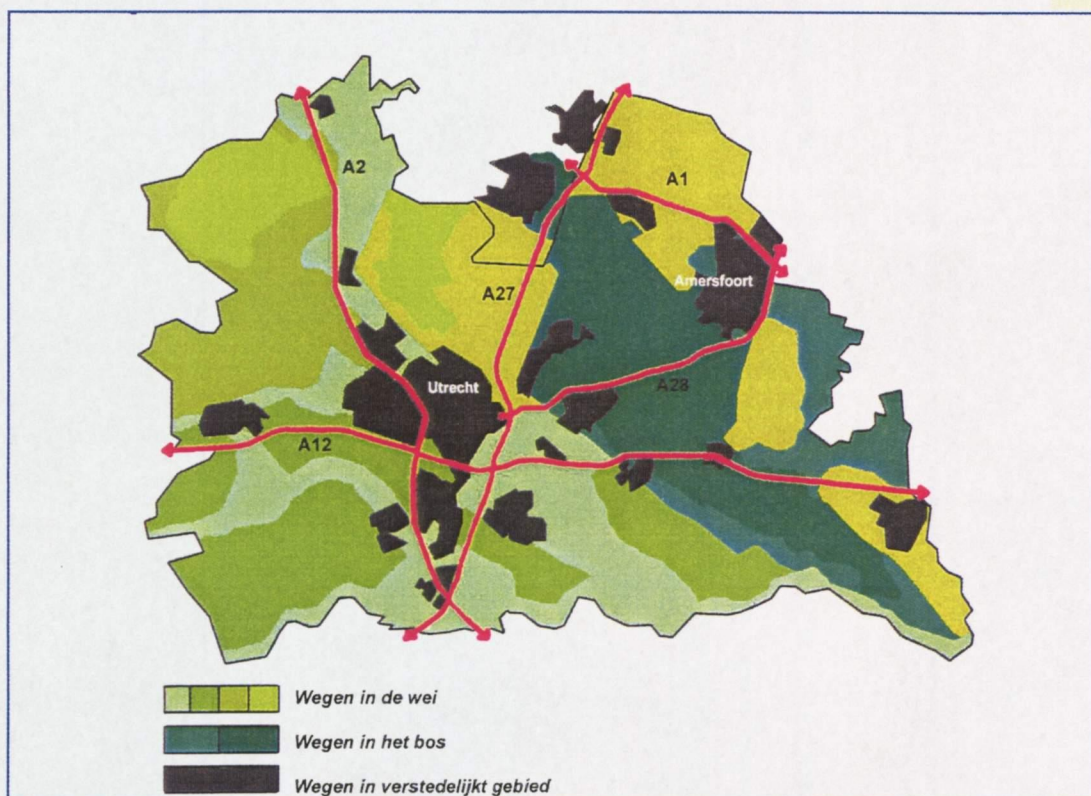
3.2 Ontwerpvisie

Utrecht is 'het knooppunt' van Nederland. Zowel de A1, A2, A12 en A27 zijn internationale verbindingen die grote delen van ons land doorkruisen. De A28 is eveneens een belangrijke ader in het hoofdwegennet.

Het beheergebied van Directie Utrecht kent een grote diversiteit aan landschapstypen. Kenmerkende landschapstypen zijn veenweidegebieden, rivierenlandschap, boslandschap, landgoederen en het stedelijk gebied.

Deze landschapstypen vormen de basis van de visie voor inpassing. Er wordt onderscheid gemaakt in; "Wegen in de wei" (wegen in gebieden met onbelemmerend zicht op de omgeving), "Wegen in het bos" (wegen in bosgebieden en parken) en "Wegen in verstedelijkt gebied" (wegen in steden en langs industrieterreinen).

*De visie is
schematisch per weg
weergegeven*



3.3 Kernbegrippen ontwerpvisie

Naast de gekozen wegtyperingen worden kernbegrippen gehanteerd die het landschapsbeeld moeten vasthouden en versterken. De belangrijkste kernbegrippen voor de ontwerpvisie zijn:

Landschappelijke identiteit

Herkenbaarheid van het landschap vanaf de weg, samenhang van de weg met het landschap en oriëntatie op de omgeving zijn belangrijk bij inpassing. Dit betekent dat een weg in een bosrijke omgeving anders ingericht wordt dan een weg in verstedelijkt gebied.



Links:
Weg in het bos
Rechts:
Weg in verstedelijkt
gebied

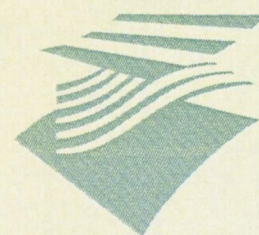
Flexibiliteit

De rijkswegen zelf en de omgeving van de weg veranderen periodiek. Gestreefd wordt naar een ontwerp dat aansluit op deze dynamiek. Flexibele inrichtingselementen langs de weg zijn dan ook gewenst.

Vanwege voortdurende veranderingen op de weg heeft de weggebruiker behoefte aan een rustig niet afleidend wegbeeld. Meer eenheid en toepassing van continuïteit in de elementen zijn belangrijk om de rust te waarborgen. Op sommige locaties zal dit te realiseren zijn door middel van royale maten.



Links:
Zichtlocatie als
voorbeeld van een
dynamische omgeving.
Misbruik van reclame-
uitingen leiden de
aandacht van de
weggebruiker af
Rechts:
Structuurrijke
beplanting levert een
bijdrage aan een
rustig wegbeeld, de
beplanting is flexibel
en ecologisch
waardevol



Herkenbaarheid

Met het doorvoeren van één ontwerpopvatting wordt bevorderd dat de architectonische samenhang en landschappelijke inpassing op trajectniveau gehandhaafd blijft.

Deze eenduidige ontwerpopvatting en vormgeving kunnen gerealiseerd worden middels beperkte vormtechnische maatregelen zoals kleur en begroeiing, om de positieve visuele effecten in het wegbeeld voor de weggebruiker te vergroten.



Gele kleurstelling op de reling van de Arnhemboog van Oudenrijn kan herkenbaarheid op routeniveau vergroten

Profilering Rijkswaterstaat als wegbeheerder

Vanuit het taakstellend budget is gewenst dat de flexibele inrichtingselementen efficiënt beheerd worden. Gestreefd wordt om de gerealiseerde ontwerpen tegen acceptabele kosten in stand te houden, waarbij Rijkswaterstaat aantoonbaar een zakelijke organisatie te zijn. Rijkswaterstaat dient herkenbaar te zijn als gastheer voor de weggebruiker. De weggebruiker dient de activiteiten van Rijkswaterstaat te kunnen herkennen en dient de overtuiging te krijgen dat het overheidsgeld adequaat wordt besteed. Daarnaast is het van belang dat de weggebruiker ziet dat Rijkswaterstaat meer is dan alleen een 'asfaltbeheerder'. Elementen als ontsnippering, ecologisch bermbeheer, inrichting van verzorgings- en carpoolplaatsen behoren ook tot de taken van Rijkswaterstaat. Dit geheel past in de visie op verzelfstandiging van Rijkswaterstaat.



Rijkswaterstaat is meer dan alleen een asfaltbeheerder. Goed ingerichte carpoolplaatsen en aanleg van faunapassages zijn voorbeelden van de taken van Rijkswaterstaat



4 Bouwstenen

De visie op landschappelijke inpassing is vertaald in een aantal naar thema geclusterde bouwstenen. Met de bouwstenen wordt het eindbeeld op termijn gerealiseerd. De bouwstenen welke in de groene boxen staan aangegeven zijn behandeld tijdens de managementsessie van september 2001. De gemaakte keuzes staan hierin verwoord. Per bouwsteen zijn tevens de financiële consequenties aangegeven. Achterin op blz. 11 van deze notitie is een wegbeeldkaart opgenomen met de knelpuntlocaties in het huidige wegbeeld en de locaties die wel voldoen aan een rustig wegbeeld.

Wegbeeld

Managementkeuze:

- Op grafittigevoelige plaatsen en op locaties die uit vormgevingsoogpunt minder gewenst ogen worden de geluidswerende voorzieningen op, voor of achter de constructie begroeid.

Consequentie: Een investering voor de beplanting is noodzakelijk, winst kan gehaald worden door minder graffiti-bestrijding.

- Bij grootschalige reconstructies worden de kunstwerken en geluidsschermen vormgegeven in een samenhangende stijl. Afhankelijk van de wegtypering krijgen geluidsschermen 'in het bos' of 'in de wei' een andere uitstraling dan geluidsschermen in stedelijk gebied.

Consequentie: Afhankelijk van de situatie hoeft de vormgeving geen meerkosten met zich mee te brengen.



Links:
Op diverse locaties
zijn geluidsschermen
gevoelig voor graffiti
Rechts:
Begroeide
geluidsschermen in
een bosrijke
omgeving passen
goed in het wegbeeld

Managementkeuze:

- Landschapskunst kan mogelijk gemaakt worden op locaties die zich lenen voor een grootschalige invulling. Bij landschapskunst gaat kwaliteit boven kwantiteit. De knooppunten Oudenrijn en Eemnes en grootschalige bouwprojecten als Lekbrug Vianen zijn geselecteerd als locaties waar markante landschapskunst gerealiseerd kan worden.

Consequentie: De aanleg kan door externe partijen gefinancierd worden. Rijkswaterstaat stelt dan voorwaarden. Eigen initiatieven voor landschapskunst zullen een investering met zich meebrengen.



- Bij wegmeubilair worden verkeers- en omgevingskenmerken gebundeld. Bij vervanging wordt uniforme vormgeving gerealiseerd.

Consequentie: Financiële consequenties passen in het beheer en onderhoud budget.

- Voor plaatsing van windturbines geldt dat in hoofdlijnen wordt aangesloten bij de uitgangspunten van de provincie Utrecht. Directie Utrecht stelt dat ook de grote open ruimtes waarlangs of waardoorheen de infrastructuur loopt zoveel mogelijk gevrijwaard worden en dat vooral locaties bij de infrastructuur gekozen worden waar deze langs of door stedelijke bebouwing of bedrijfsterreinen loopt. In het bijzonder de bundeling met nieuw te ontwikkelen bedrijfsterreinen is een goede oplossing omdat met de plaatsing van windturbines de uitstraling van dergelijke locaties sterk aan kwaliteit kan winnen. Per geval moet bekeken worden of aan de beleidsrichtlijn voor verkeerstechnische- en veiligheidsaspecten wordt voldaan. Directie Utrecht hanteert 200 m uit de wegwijk als maat voor plaatsing van turbines.

Consequentie: De locatiekeuze van de provincie zal door Directie Utrecht bekeken worden. De toetsing van de aanvraag leidt niet tot financiële consequenties.

Managementkeuze:

- Bij de conservering van kunstwerken wordt gebruik gemaakt van het palet van de V&W-huisstijlkleuren die passen in de omgeving. Op routeniveau zal dit in een vervolgonderzoek nader uitgewerkt dienen te worden.

Consequentie: De conservering wordt gedaan vanuit het reguliere beheers- en onderhoudsbudget en leveren geen meerkosten op. Het vervolgonderzoek vergt een investering.



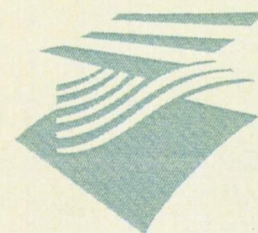
Kleurstelling op viaducten wordt reeds op diverse locaties toegepast

Natuur en landschap

Managementkeuze:

- Bij weggedeelten die getypeerd worden als "Wegen in de wei" worden de bomenrijen op termijn afgeschreven en niet vervangen. Hierdoor wordt het zicht op het open landschap maximaal. Op bepaalde locaties kunnen gebiedseigen beplantingen aangebracht worden (houtwallen, hakhoutbosjes, geriefbosjes). In overgangsgebieden zoals de landgoederenzone, waar laanstructuren gewenst zijn vanuit cultuurhistorisch oogpunt, kan wel gekozen worden voor bomenrijen om het beeld te versterken.

Consequentie: Door bomenrijen op termijn af te schrijven wordt het zicht op het weidegebied versterkt. De maatregelen zijn kosten neutraal.





Links:
Bomenrijen in open
gebieden zullen op
termijn afgeschreven
worden
Rechts:
Bomenrijen in meer
gesloten gebieden
worden omgevormd
naar efficiënter te
beheren structuurrijke
beplanting

Managementkeuze:

- ❑ Bij weggedeelten die getypeerd worden als "Wegen in verstedelijkt gebied" of bij locaties waar beplantingen gewenst zijn worden op termijn de bomenrijen vervangen door structuurrijke beplantingen. Structuurrijke beplanting kan ook worden aangebracht bij misbruik van zichtlocaties door reclame-uitingen en bilboards die een rustig wegbeeld verstoren.

Consequentie: Omvormen tot structuurrijke beplanting is kosten neutraal. Extra aanplant vergt een investering. Structuurrijke beplanting is bovenal ecologisch waardevol. Horizonverrijking welke nadelig is voor een rustig wegbeeld wordt zoveel mogelijk tegengegaan.

- ❑ Bij weggedeelten die getypeerd worden als "Wegen in het bos" worden afhankelijk van de mogelijkheden geleidelijke overgangen van lage vegetatie naar het bos tot ontwikkeling gebracht. Bij een weg die door de rand van het bos loopt en waar ruimte is, wordt gekozen voor een ruim wegbeeld. Bij een weg die door de kern van het bos loopt wordt een krappere wegbeeld aangehouden met een beperkte overgang naar bos.

Consequentie: Toepassing van overgangen van lage vegetatie naar bos levert geen extra kosten op. Ze zijn ecologisch en landschappelijk waardevol.

- ❑ Het vigerende beleid voor ontsnippering, bermbeheer, bermsloten, cultuurhistorie, archeologie en geomorfologie wordt gevolgd.

Consequentie: De uitvoering van de diverse taken is niet altijd kostenneutraal, maar kan binnen MIT-projecten en programma beheer & onderhoud meegenomen worden. Ecologisch bermbeheer heeft altijd meerwaarde. Door detailinvulling kan een hoger rendement gehaald worden, meer ecologische waarden tegen lagere beheerkosten.



Weggebruik

Managementkeuze:

- Rijkswaterstaat zal als gastheer voor de weggebruiker optreden, het inrichten, onderhouden en beheren van verzorgings- en carpoolplaatsen is hier onderdeel van. Er zal een gebruikersonderzoek uitgevoerd worden naar de daadwerkelijke wensen van de gebruikers van verzorgingsplaatsen. Voor twee verzorgingsplaatsen zal het gastheerschap op basis van het gebruikersonderzoek in een apart voorbeeldproject uitgewerkt worden. In de toekomst kunnen verzorgingsplaatsen mogelijk via een PPS-constructie beheerd worden. De verkeersveiligheid en de sociale veiligheid zijn bepalend bij het ontwerp en de inrichting van de verzorgings- en carpoolplaatsen.

Consequentie: Onderzoek en aanpassing van bestaande verzorgings- en carpoolplaatsen en het uitwerken van het gastheerschap vergt een investering. Een PPS-constructie ligt in de rede.



Overzichtelijke verzorgingsplaatsen, welke op de behoefte van de weggebruiker zijn afgestemd

Milieuaspecten

- Het vigerende beleid voor geluid, luchtverontreinigingen, afvalstoffen, afstromend wegwater, bodem, water en duurzame energie wordt gevolgd.

Consequentie: Toepassen van vigerend beleid leidt tot een kostenverhoging en wordt gefinancierd uit het beheer en onderhoud. Geluidssaneringen en aanleg van geluidsschermen vergen een investering.

- De verlichting dient de verkeersveiligheid. Wanneer de situatie dit toelaat wordt het verlichtingsregime middels oriëntatieverlichting zodanig aangepast, zodat er minimale verstoring naar de omgeving plaatsvindt. Bij aanleg wordt gestreefd naar uniforme vormgeving en plaatsing van verlichting.

Consequentie: Toepassen van vigerend beleid rond verlichting. Eventuele aanpassingen vallen binnen het beheer en onderhoudsbudget.

- Aanpassingen aan het wegprofiel, die buiten de werking van de tracéwet vallen, zullen middels een milieutoets beoordeeld worden op haar invloed op de omgeving.

Consequentie: Toepassen van de milieutoets hoeft niet direct tot een kostenverhoging te leiden.



5 Realisatie en consequenties

5.1 Realisatie

De eindbeelden zoals in deze notitie, de Hoofdnota Landschapsplan Directie Utrecht en de Landschapsplannen per rijksweg zijn verwoord, kunnen op verschillende manieren gerealiseerd worden:

- 1) Door het aanpassen van het reguliere beheer en onderhoud (bijvoorbeeld detailinvulling ecologisch bermbeheer en conserveren van kunstwerken in V&W-huisstijlkleuren). De uitwerking van het programma beheer en onderhoud wordt in de groenbeheerplannen vastgelegd.
- 2) Door bij grote reconstructies de visie te hanteren.

De wijze van realisatie is niet relevant, slechts het eindbeeld telt.

Ook bij kleinere aanpassingen als de aanleg van benuttingsprojecten kan de realisatie van de eindbeelden tot stand komen.



Bij reconstructies kunnen de eindbeelden van de visie gerealiseerd worden

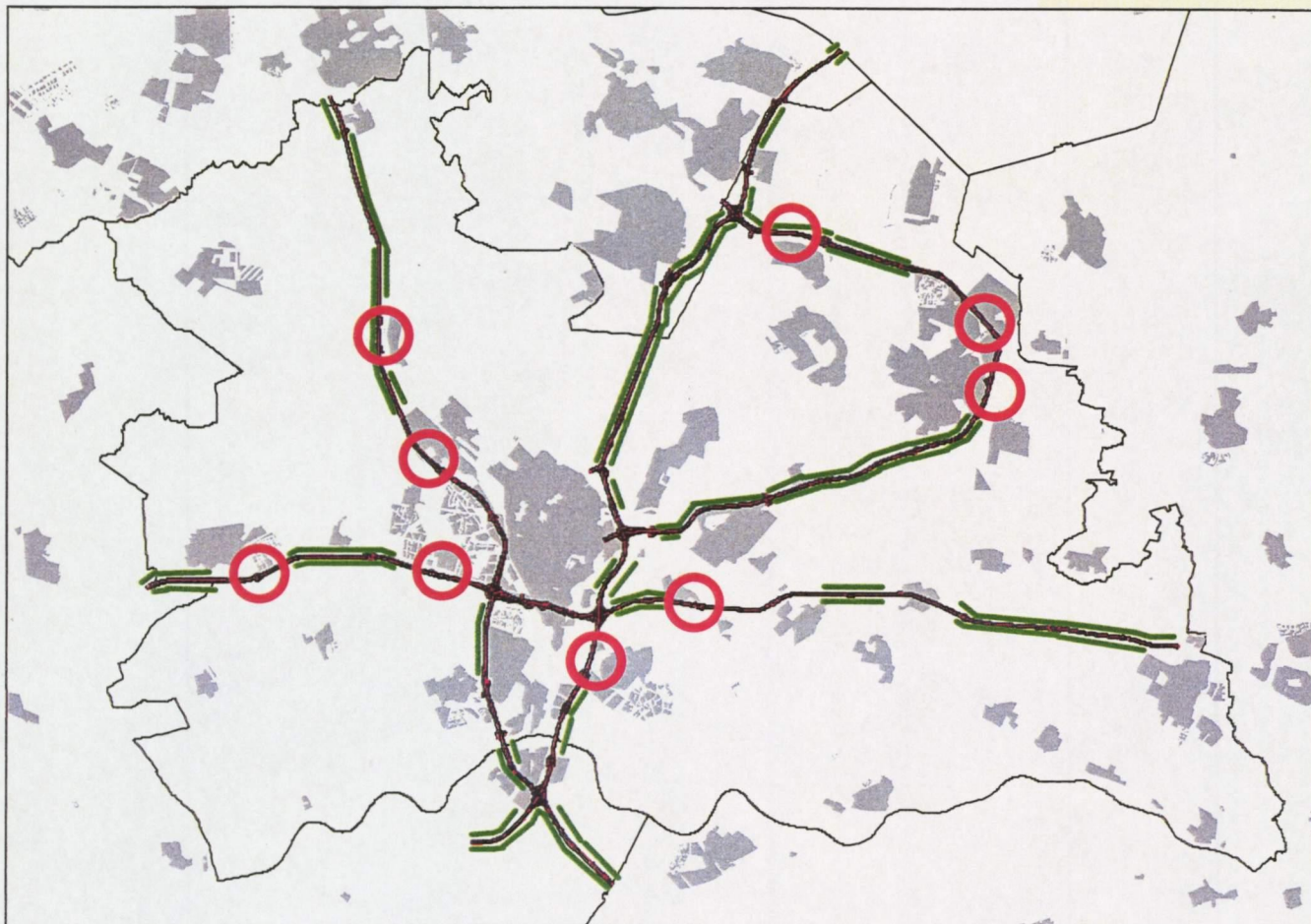
5.2 Consequenties

Door het realiseren van de visie zal er voor de wegen in Directie Utrecht een meer eenduidig en herkenbaar wegbeeld ontstaan. Het realiseren van de geschetste eindbeelden heeft als belangrijke consequentie dat er een optimalisatie plaatsvindt van de kosten voor beheer en onderhoud. Grotendeels zal de uitwerking kostenneutraal zijn. De uitwerking van het gastheerschap zal echter een investering vragen, mede ingegeven door het ambitieniveau van de Directie.

De Directie Utrecht neemt met deze notitie van het landschapplan voor het hoofdwegenet Midden-Nederland een helder standpunt in. Dit maakt de communicatie naar provincies, gemeenten en naar de omgeving toe duidelijk, zeker wanneer er grote (ruimtelijke) veranderingen in de omgeving van de snelweg plaatsvinden. De Directie Utrecht laat zien hoe ze om gaat/om wil gaan met de snelwegen in haar beheergebied en kan hier vervolgens op sturen.



Wegbeeldkaart



Op de bovenstaande kaart staan met een rode cirkel knelpuntlocaties in het huidige wegbeeld aangemerkt. Ter hoogte van deze locaties voldoet het wegbeeld niet aan het streefbeeld uit het landschapsplan. Bij de groen gemarkeerde locaties voldoet het wegbeeld wel in grote lijnen aan het streefbeeld.

