

# Blik op Nederland

Snelwegen zijn belangrijk voor Nederland. Allereerst omdat ze nuttig zijn, want als het verkeer niet kan doorstromen stolt het leven. Dat het niet alleen om nut gaat, blijkt wanneer de emoties opspelen. Soms zijn vanuit de auto mooie landschappen en interessante gebouwen te zien, vaak is er aanleiding voor ergernis. Veel mensen beleven Nederland vanaf de snelweg en als zij zich ergeren dringt dat goed door in de media en in de politiek. De rijksoverheid neemt de kritiek op het snelweglandschap serieus. Er wordt hard gewerkt aan een samenhangend ontwerp van rijkswegen en het omringende gebied. Verandering zit in de lucht, want ook gemeenten willen zich beter presenteren. Dat komt goed uit, omdat de invloed van het rijk beperkt is. Rijkswaterstaat gaat over de weg, de bruggen en viaducten, maar de rijksinvloed houdt op ergens in de berm. De kwaliteit van het omringende landschap en de bebouwing is bij uitstek een zaak van provincies en gemeenten. Dus heeft het rijk de andere overheden nodig voor een samenhangende aanpak van weg en omgeving. En niet alleen overheden. Want uiteindelijk bepalen ook particuliere initiatieven de kwaliteit. Daarom is het zaak dat al die betrokkenen elkaar weten te vinden voor een gesprek over een samenhangende benadering van het landschap. Een van de snelwegen waar dit speelt is de A27 die Breda en Almere verbindt. Voor die weg heeft Rijkswaterstaat een 'visie Panoramaroute' geformuleerd. Leidend voor de visie op de A27 is, dat panorama's op landschappen en steden maximaal waarneembaar moeten worden. De vormgeving van de weg en de wegelementen staat ten dienste van deze ervaring en moet dus terughoudend zijn. Het boek is nu klaar en Rijkswaterstaat zal de visie gebruiken bij projecten van beheer en onderhoud en bij andere ingrepen aan de weg. Maar wat gaat er gebeuren in de omgeving, waar gemeenten en provincies de regie hebben? Er is een nieuwe manier van kijken aan het ontstaan. We weten alleen nog niet goed hoe de vernieuwing in de praktijk kan worden gebracht. Daarin moet de komende tijd verandering komen. Het zoeken is nu naar manieren om te bereiken wat iedereen wil: een snelweglandschap om trots op te zijn.

## Aanknopingspunten

Er zijn veel plannen in voorbereiding die het beeld van de A27 zullen beïnvloeden. In principe zijn dat allemaal aanknopingspunten voor samenwerking en kansen om tot een betere aanpak te komen. Als iedereen alleen zijn eigen ding doet, blijft de verrommeling bestaan. Rijkswaterstaat bestudeert mogelijke oplossingen voor fileproblemen. Dat gebeurt samen met verkeersspecialisten van provincies en gemeenten, maar niet samen met mensen die over de ruimtelijke ordening gaan. In de omgeving van de weg zijn provincies en gemeenten bezig met hun eigen opgaven. Langs de A27 worden nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen voorbereid en daarnaast zijn er plannen voor natuurontwikkeling, recreatie, cultuurhistorie en waterbeheer (de A27 staat haaks op onze grootste rivieren). Bij veel ruimtelijke opgaven hebben gemeenten een leidende rol. Hun grote invloed op de kwaliteit van het resultaat blijkt het duidelijkst bij de uitwerking van woon- en werklocaties. Ook provincies vinden ruimtelijke kwaliteit belangrijk, maar ze beperken zich meestal tot de hoofdlijnen. Een illustratie is de provincie Noord-Brabant. Deze moedigt gemeenten uitdrukkelijk aan om bij bouwplannen langs de A27 de ruimtelijke kwaliteit op de agenda te zetten. Maar het is aan de gemeenten om te bepalen wat die kwaliteit inhoudt. Bij de cultuurhistorie van De Nieuwe Hollandse Waterlinie is de situatie anders. Daar neemt Noord-Brabant actief deel aan de uitwerking van plannen. Een ander voorbeeld is de Provincie Flevoland. De provincie maakt een plan voor het landelijke gebied ten oosten van Almere. Het gaat dan over zaken als landschap, water, recreatie en landbouw. Ook worden uitspraken gedaan over bouwlocaties, maar bij de kwaliteit van de woonwijken en de bedrijventerreinen is toch allereerst de gemeente aan zet. Datzelfde patroon herhaalt zich langs de hele A27. Wat ook precies de taakverdeling is op het lokale niveau, gemeenten en provincies blijken



open te staan voor het routeontwerp. Dat past in een nieuw cultureel klimaat waarin de snelweg wordt benaderd als bron van kansen. Dat blijkt nu al uit structuurvisies en beeldkwaliteitplannen van gemeenten langs de A27. Waar het vooral aan ontbreekt, is een aanpak om gemeentelijke visies te koppelen aan het routeontwerp. Er is weinig rechtstreeks contact tussen de beslissers en plannemakers op de verschillende niveaus, terwijl dat toch een eerste voorwaarde is voor verbeteringen in het snelweglandschap.

## Persoonlijke contacten

Om het contact op gang te brengen organiseerde Architectuur Lokaal in opdracht van Rijkswaterstaat een gesprek tussen sleutelfiguren. De uitkomsten zijn veelbelovend. Verkeerswethouder Hans van Brummen van de gemeente Oosterhout nam op zich om bij zijn collega's aandacht te vragen voor het routeontwerp. Volgens hem wordt de aanpak van fileproblemen te vaak los gezien van verbetering van het landschap. Van Brummen denkt dat juist in een gecombineerde aanpak kansen liggen. Verder ontbreekt het nu nog aan gerealiseerde voorbeelden die kunnen helpen om aan bestuurders en bevolking duidelijk te maken waar het om gaat. Op dat vlak zijn er mogelijkheden in Nieuwegein. Hier krijgt de stad een nieuwe entree vanaf de A27. Stadsstedenbouwkundige Ton Maas nodigt Rijkswaterstaat uit om samen te bekijken wat het routeontwerp hier kan betekenen. Ook de gemeente Almere biedt een opening. Volgens Tom Boot, directeur van de dienst stedelijke ontwikkeling in Almere wordt er momenteel druk gewerkt aan ontwerpvarianten voor het nieuwe woongebied Almere Hout. Het lijkt hem waardevol, als daarbij ook het routeontwerp voor de A27 een rol gaat spelen. Zo zijn er van Brabant tot Flevoland mogelijkheden. Het wordt voor de gemeenten makkelijker om met het rijk in zee te gaan, als er één aanspreekpunt is. Behalve Rijkswaterstaat



zijn immers ook de ministeries van VROM en LNV betrokken en dan wordt het al snel onoverzichtelijk. Ineke van der Hee, de nieuwe Hoofdingenieur Directeur van Rijkswaterstaat in Utrecht wil gaan bekijken hoe de contacten vanuit het rijk kunnen worden gestroomlijnd. In ieder geval zijn er nu een paar centrale spelers in het veld langs de A27 die elkaar weten te vinden. Dit netwerk moet zich in de komende periode gaan uitbreiden.

## Het vervolg

Bij gemeenten die een grote bouwopgave rond de A27 hebben is het de bedoeling dat Rijkswaterstaat en gemeenten samen

aan de slag gaan met ontwerpstudies en met het formuleren van visies voor de relatie tussen weg, landschap en bebouwing. Dat geldt voor Almere, waar de plannen voor Almere Hout in een stroomversnelling komen. Het geldt verder voor Nieuwegein, een stad die langs de A27 een nieuw gezicht wil laten zien en voor Brabantse gemeenten als Breda en Oosterhout, die bij hun groei een sprong over de A27 maken. Maar langs de A27 gaat het niet alleen om nieuwe bebouwing. Er zijn ook interessante opgaven op het gebied van cultuurhistorie, natuur en water. Daarbij raakt het routeontwerp aan andere grote projecten zoals Ruimte voor de Rivier en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Potentieel genoeg.

Architectuur Lokaal en Rijkswaterstaat horen het graag als u ideeën heeft voor verbeteringen langs de A27. Zie hiervoor de adresgegevens in de informatiekolom. Langs deze weg kunt u ook een exemplaar bestellen van 'Panoramaroute, visie routeontwerp A27'.



# Deelgebieden A27

overzicht van opgaven en opdrachtgevers

## Flank van Almere

In het open gebied tussen Almere en de A27 komt de wijk Almere Hout, waar bewoners een belangrijke rol gaan spelen als opdrachtgever. De gemeente Almere onderzoekt welke stedenbouwkundige structuur daarbij past. Uiteindelijk zal Almere misschien zelfs doorgroeien naar de oostzijde van de A27, maar op korte termijn is ten oosten van de A27 vooral de provincie aan zet. Hier heeft Flevoland te maken met ruimtewensen voor landbouw, recreatie, natuurontwikkeling, waterberging, bedrijventerreinen en infrastructuur. Om de belangen goed te kunnen afwegen maakt de provincie inrichtingsschetsen.

Almere en Zeewolde ontwikkelen samen een bedrijventerrein op het snijpunt van de A6 en de A27 maar dit ligt buiten het zicht van de A27. Het bedrijventerrein Stichtse Kant, dat ligt tussen Almere Hout en het Gooimeer is wel goed te zien. Een deel van het terrein is al uitgegeven, maar de ontwikkeling zal pas in 2010 worden afgerond.

## Eemvallei

Tussen Huizen en de A27 wordt de Blaricummeent gebouwd, een wijk met een woon- en werkbestemming. Een deel van de bedrijven wordt zichtbaar vanaf de weg. Verder blijft Blaricum net als Huizen en Laren grotendeels van de A27 afgeschermd. Tegenover de Blaricummeent wordt het zicht op de Eemvallei beperkt door een bijzondere wal die vogels beschermt tegen het verkeer. De gemeente Eemnes heeft plannen voor nieuwe bebouwing aan de A27 ten zuiden van de kern Eemnes. Hier komt een landschappelijke zone waar zowel gewoon als gewerkt kan worden. De gemeente wil deze een combinatie van rood en

groen visueel met de snelweg verbinden, zodat de landschappelijke kwaliteit van de vallei beter beleefbaar wordt.

## Utrechtse Heuvelrug

Op de Utrechtse Heuvelrug heeft de A27 een groen karakter. De wens om dit zo te houden spreekt bijvoorbeeld uit bouwplannen bij Hilversum, waarvan vanaf de A27 niets te zien zal zijn. Het ruimtegebruik rond de A27 kan veranderen door nieuwe infrastructuur, want er ligt een reservering voor light rail tussen Flevoland en Utrecht. De aanleg van ecoduct Zwaluwenberg is een belangrijke actuele opgave om natuurgebieden aan weerszijden van de snelweg met elkaar te verbinden.

## Flank van Utrecht

De A27 voegt zich bij Utrecht in een logistieke kluwen. Landschappelijk is de barrièrewerking van de weg groot. De gemeente werkt aan de ruimtelijke kwaliteit van het overgangsgebied tussen stad en A27. Hier ligt een opgave om de barrièrewerking van de A27 tussen het universiteitsterrein De Uithof en de stad te verminderen.

## Eiland van Schalkwijk

De Kromme Rijn geldt als een verstilde rivier, maar in het dal heerst grote bedrijvigheid. Ten zuiden van de Lek begint bij Vianen een serie bedrijventerreinen die via Nieuwegein doorloopt tot en met Houten. Bestaande terreinen worden opgeknapt, nieuwe terreinen komen bij Vianen en Nieuwegein. Nieuwegein wil bedrijventerrein het Klooster gebruiken om zich duidelijker te presenteren als

stedelijk gebied. Het Klooster moet daarom geen standaard bedrijventerrein worden maar een entree tot de stad. Recreatie is vooral een opgave voor de gemeente Houten als trekker van de projectenveloppe Linieland van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Een fietsverbinding tussen Houten, Nieuwegein en Vianen zou de recreatieve ontwikkeling van dit gebied kunnen stimuleren. Het gebied ten oosten van Klooster is nu een open polderlandschap. Wellicht kan het Klooster zich ontwikkelen tot venster op deze polder.

## Alblasserwaard

De provincie Zuid-Holland wil de Alblasserwaard als een onderdeel van het Groene Hart open houden. Het gebied tussen Vianen en Gorinchem blijft in principe open. Omdat er ook ruimte moet zijn voor menselijke activiteiten wordt het bestaande bedrijventerrein bij Meerkerk aan de A27 uitgebreid. Al stelt de gemeente Zederik kwaliteitseisen aan de landschappelijke inpassing, een deel van het panorama gaat hier verloren.

## Flank van Gorinchem

De brug over de Merwede staat bekend als punt waar files ontstaan. Dit heeft ook voor het lokale verkeer grote gevolgen, want er is praktisch geen andere mogelijkheid om de Merwede over te steken. Bij Gorinchem ligt een aaneenschakeling van knelpunten die zich in noordelijke richting tot over de gemeentegrens uitstrekt. Om tot een oplossing te komen moet het knooppunt als geheel worden bekeken en dat gebeurt in de Planstudie Lunetten- Hooipolder waarmee Rijks-waterstaat onlangs is gestart.

## Land van Heusden en Altena

Het in Werkendam gelegen Fort Altena hoort bij de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De gemeente wil van het fort een bezoekerscentrum maken en een knooppunt van wandel, fiets- en kanoroutes. Daarom wordt gestudeerd op een betere ontsluiting (o.m. parkeergelegenheid) en op mogelijkheden om het fort vanuit de A27 beter beleefbaar te maken. Momenteel zullen niet veel automobilisten in de gaten hebben dat zij dwars door een fort rijden.

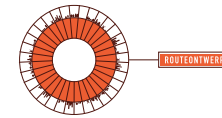
## Bergsche Maas en Oosterhout

De bouwopgaven liggen vooral aan de grenzen van het gebied: in het noorden bij Geertruidenberg en in het zuiden bij Oosterhout. De provincie wil daartussen de Willemspolder open houden. De groei van Oosterhout ten oosten van de A27 vindt plaats in het gebied boven het Wilhelminakanaal. De gemeente wil de verstedelijking combineren met landschappelijke kwaliteit. In de strook langs de A27 zullen bedrijven worden gevestigd, met een zichtlocatie op de grens van de Willemspolder.

## Flank van Breda

Ook Breda breidt uit ten oosten van de A27. Boswachterij Dorst blijft als groene buffer bestaan en de bebouwing komt te liggen in een landschapspark waar twee beeksystemen samenkomen. Een groot deel van Breda Oost zal verscholen gaan achter geluidswallen, maar bedrijventerrein Hoogeind en de Bavelse Berg zijn te zien vanaf de A27. Hier zijn plannen voor een leisure park met skibaan. Als dit doorgaat, ligt hier een opgave voor het routeontwerp.

# Informatie



Inez 't Hart  
030 600 96 29  
inez.t.hart@rws.nl  
www.routeontwerp.nl

**ARCHITECTUUR**  
**LOKAAL**

Dirk Bergvelt  
020 530 40 00  
dirk.bergvelt@arch-lokaal.nl  
www.arch-lokaal.nl

Beeldmateriaal: MUST stedenbouw, Amsterdam  
© 2006, Architectuur Lokaal



# Zien en gezien worden langs de Panoramaroute A27

Een nieuwe benadering van het snelweg landschap

