

## Visie van de Adviseur ruimtelijke kwaliteit in de provincie Utrecht

Op 4 november jl. hebben de betrokken overheden een pakket maatregelen (de zogenoemde 'Voorkeursrichting') gepresenteerd ter verbetering van de verkeerssituatie op de zogeheten Ring Utrecht. Gezien de gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit rond de betrokken wegen, heeft de adviseur ruimtelijke kwaliteit gemeend zijn visie te moeten geven over de voorstellen.

### Inleiding

Om te beginnen de essentie van het persbericht bij de Voorkeursrichting: "Rijk en regio hebben met elkaar overeenstemming bereikt over aanpak van de Ring Utrecht. De A27 en A12 worden verbreed en de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) wordt opgewaardeerd. Hierdoor gaat de doorstroming op de Ring Utrecht aanzienlijk verbeteren. De aanleg van nieuwe wegen aan de west- en oostkant van Utrecht is hierdoor niet nodig. Dit blijkt uit het onderzoek voor de verkeerssituatie tot 2020. Door de uitbreiding en inpassing binnen de wettelijke kaders voor luchtkwaliteit en geluid van bestaande wegen worden de stad en waardevolle landschappen zoals Amelisweerd en het Groene Hart zo veel mogelijk ontzien. Al eerder is overeengekomen om ook stevig in het openbaar vervoer te investeren.

De 'Voorkeursrichting' die door ministers Eurlings (Verkeer en Waterstaat) en Cramer (VROM) samen met de regio is vastgesteld bestaat uit de volgende elementen:

- Verbreding en overkluizing A27 tussen knooppunten Lunetten en Rijnsweerd (....)
- Verbreding A12 tussen knooppunten Oudenrijn en Lunetten (....)
- Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) (....)
- Geen nieuwe verbindingen (....)"

De Adviseur zal op deze vier punten ingaan. Daarbij onthoudt hij zich, zoals van een adviseur ruimtelijke kwaliteit mag worden verwacht, van een verkeerskundig oordeel.

### 1. Geen nieuwe verbindingen

Citaat uit voornoemd persbericht: "In de studie is ook gekeken naar nieuwe verbindingswegen, zoals tussen de A2 en A12 en een weg door Amelisweerd. Uit de resultaten blijkt dat deze verbindingen niet nodig zijn voor een betere bereikbaarheid in 2020. De nieuwe verbindingen maken geen onderdeel uit van de "Voorkeursrichting". (....)

Commentaar van de Adviseur:





Het is zinvol, te beginnen met het laatste van de vier elementen waaruit de 'Voorkeursrichting' bestaat. Evenals bij het in juli van dit jaar gepresenteerde Voorkeursalternatief voor het Knooppunt Hoevelaken, is ook bij de Ring Utrecht uiteindelijk afgezien van de aanleg van geheel nieuwe wegen. De twee in het citaat genoemde voorstellen stuitten direct na hun eerste presentatie op hevige weerstanden. De consequenties voor landschap, ecologie, cultuurhistorie en stedelijk leefmilieu waren aanzienlijk geweest. Vanuit de ruimtelijke kwaliteiten van Haarzuilens, Amelisweerd, Rhijnauwen en andere waardevolle gebieden in de directe omgeving van het stedelijk gebied is het op de lange baan schuiven van nieuwe westelijke en oostelijke tangenten van de Ring Utrecht een buitengewoon positief besluit.

### Aanbeveling van de Adviseur:

op dit punt is vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit in de provincie geen andere aanbeveling te doen dan ook in de toekomst uiterst kritisch te staan tegenover wegtracés met een zó ingrijpende invloed op landschappen en stadsrandzones.



De snelwegen van de Utrechtse Ring

-  Snelweg door stedelijk gebied
-  Snelweg in stadsrandligging
-  Snelweg door landschap of parkgebied
-  Voor geruime tijd geschrapte wegverbinding

## 2. Verbreding A12 tussen Oudenrijn en Lunetten

Oplossing wordt gezocht in de uitbreiding van de parallelbanen in beide rijrichtingen. Verdere maatregelen zijn mede afhankelijk van de stedelijke ontwikkelingen.

Commentaar van de Adviseur:

Het gaat hier om een weggedeelte dat vrijwel geheel (met als uitzondering de passage langs Utrecht-Lunetten) aan weerszijden door bestaand dan wel te (her)ontwikkelen stedelijk gebied is omgeven. Gezien het gegeven dat de taak van de Adviseur zich toespitst op landschap en stadsrand, ligt deze problematiek grotendeels buiten zijn terrein. Toch lijkt het hier gepast, een pleidooi in algemene zin te houden voor een positieve instelling bij het ontwerpen van dit zo cruciale weggedeelte. Een weg als de A12 op deze plek, die een zo belangrijke zone met werken, wonen en voorzieningen doorsnijdt, zou bij goede uitvoering meer kunnen zijn dan een noodzakelijk kwaad, maar juist een integraal onderdeel van het

stedelijk gebied moeten worden. Het is moeilijk, in Nederland goede voorbeelden te vinden van een snelweg die een waardevolle bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit van het omliggend stedelijk gebied betekent. De Utrechtse Baan (A12) in Den Haag biedt mooie detail-oplossingen maar is door zijn verdiepte ligging hier geen vergelijkingsmateriaal. Delen van de A20 door Rotterdam-Noord zijn wel voorbeelden van hooggelegen snelwegen in stedelijk gebied, maar de onderdoorgangen hebben eerder het karakter van rommelzones dan van hoogwaardige stedelijke gebieden. Een fraai buitenlands voorbeeld, hoewel in zijn ligging langs het historische centrum niet echt met de A12 door Utrecht te vergelijken, is de Sopraelevata in Genua, een stedelijke snelweg op palen waar het stedelijk leven met al zijn uiteenlopende activiteiten gewoon onderdoor loopt. Deze referentie is hoog gegrepen, dat beseft de Adviseur zelf ook, maar het streven naar een goed ingepaste en geïntegreerde snelweg door een stedelijk gebied is ook in de a12-zone een streven dat de moeite waard is.



De "Sopraelevata di Genova" (officieel: Strada Aldo Moro) in Genua, Italië (foto Adviseur)

#### **Aanbeveling van de Adviseur:**

**Zorg, in samenhang met het bestaande en te (her)ontwikkelen stedelijk gebied aan weerszijden van de te verbreden A12, voor een wegontwerp dat er aan bijdraagt dat de weg in zijn nieuwe vorm een geïntegreerd onderdeel van het stedelijk gebied wordt. Dit komt niet alleen de oversteekbaarheid ten goede, maar maakt ook mogelijk dat stedelijke functies en activiteiten zo weinig mogelijk door de weg gehinderd worden.**

### **3. Verbreding en overkluizing A27**

De "bak" bij Amelisweerd in de A27 wordt verbreed. Er komt een overkapping van ongeveer 250 meter boven deze verbrede bak.

Commentaar van de Adviseur:

Het belangrijkste nieuws is, dat het gebied rond Amelisweerd een tweede doorsnijding bespaard blijft. De huidige situatie betekent een aanzienlijke doorsnijding die als een wond in het landschap ligt. De overkapping biedt kansen die in de huidige situatie ontbreken.



Eerste commentaren van natuurbeschermingszijde hebben de indruk gewekt dat de overkapping van de "bak Amelisweerd" vooral een ecologische betekenis zou hebben, en dat dit ecologische aspect slecht uit de verf zou komen in de overkappingsplannen. Gekscherend werd gesproken van "reeën die voortaan van Amelisweerd naar de hockeyvelden kunnen lopen". Bestudering van de kaart laat al snel zien, dat de ambities op een ander vlak liggen. De overkapping herstelt, zij het over een korte afstand, de samenhang tussen stad en omgeving voor de stedeling, en in het bijzonder de recreant. Het gebied Amelisweerd-Rhijnauwen fungeert al heel lang als de directe uitloop van Utrecht, zódanig dat het op drukke zomerdagen als "huiskamer in het groen" voor de stad dient. Dit is niet zonder reden: het gebied is in de directe nabijheid van de stad het enige waar de combinatie van bos, rivieroever en buitenplaats voorkomt, stuk voor stuk elementen die hoog op de lijst van aantrekkelijke recreatiedoelen staan.

In de huidige situatie wordt de band tussen stad en uitloopgebied door midden gesneden door de A27. Slechts ter plaatse van het viaduct over de Kromme Rijn is er gelegenheid de snelweg wandelend, fietsend en op het water te kruisen. Deze kruising biedt een fysieke verbinding, maar is niet bijster aantrekkelijk uitgevoerd. De nu voorgestelde overkapping zou hier een doorgaande groene verbinding aan toevoegen die de mogelijkheid van verschillende fiets- en wandelroutes in zich heeft. In wezen is dit een situatie zoals die inmiddels in een dozijn voorbeelden in Nederland bestaat, maar dan uitsluitend als ecoduct voor de passage van dieren. De Overkapping Amelisweerd zou daarmee het eerste "ecoduct voor mensen" in Nederland zijn. Er is dan ook in Nederland geen referentie voor een dergelijke oplossing te vinden. De dichtst bij Nederland gelegen buitenlandse referentie biedt de Craeybeckxtunnel in de E19 te Antwerpen. Andere bekende voorbeelden zijn de tunnels onder het Bois de Boulogne en het Bois de Vincennes in de Périphérique (de binnenste snelwegring) van Parijs. In deze voorbeelden is te zien, hoe zeer een goed uitgevoerde groene inplanting boven een snelweg aan de kwaliteit van de wegomgeving kan bijdragen.



de Parijse Périphérique met overkapping van het Bois de Vincennes (kaart Google maps)

**Aanbeveling van de Adviseur:**  
**Ondanks het feit dat de landschappelijke doorsnijding door de A27 bij de voorgestelde oplossing breder wordt, is de overkapping een dusdanige**

**verbetering van de situatie, dat deze ruimschoots opweegt tegen de bredere doorsnijding. Als in de verdere procedure op deze oplossing wordt beknibbeld (b.v. door bekorting, versobering of zelfs geheel schrappen van de overkapping) zou dat niet zomaar een vermindering van kwaliteit betekenen. Er zou sprake zijn van een enorme gemiste kans, en de verbrede doorsnijding zou een ernstige verslechtering van de kwaliteit van de wegomgeving betekenen.**



zuidelijke ingang van de Craeybeckxtunnel bij Park Middelheim, Antwerpen (foto internet)

#### Commentaar van de Adviseur:

De inpassingsvragen zullen zich concentreren op het gedeelte van de N320 dat momenteel het verst van het beoogde profiel afstaat; dit is de gelijkvloerse route langs Utrecht-Overvecht, bestaande uit de Karl Marxdreef en de Albert Schweizerdreef. Dit weggedeelte is een goed voorbeeld van een weg in stadsrandligging. Het aangrenzende landschap, als wijd-open gebied en onderdeel van het nationaal landschap Groene Hart, is buitengewoon kwetsbaar voor nieuwe ontwikkelingen, aangezien deze in dit type landschap op grote afstand zichtbaar (en hoorbaar) zijn. Dit maakt de inpassing van de opgewaardeerde N320 bij voorbaat moeilijk.

Er is nog geen duidelijk beeld van de uiteindelijke uitvoering van dit weggedeelte. Zowel een verhoogde als een verdiepte ligging zijn in beginsel mogelijk. In de veronderstelling dat er in dit stadium nog weinig over de uiteindelijke keuze valt te zeggen, beperkt de Adviseur zich hier tot twee opmerkingen:

- Vanuit het standpunt van landschappelijke inpassing verdient een zo laag mogelijke ligging de voorkeur. Het gaat hierbij vooral om het zicht vanuit het open landschap op de weg. Het afplanten van de weg is in dit geval een noodgreep; beter zou zijn met een bescheiden en goed vormgegeven wegontwerp tot een bevredigend horizonbeeld te komen.
- Vanuit recreatief oogpunt is een zo groot mogelijke oversteekbaarheid voor langzaam verkeer van belang om de verbinding tussen de stad (m.n. Overvecht) en het landschap (hier: het Noorderpark) te verbeteren; een grotere oversteekbaarheid kan



zowel met een (al dan niet plaatselijk) verhoogde of verdiepte ligging bereikt worden. welke oplossing ook wordt gekozen, smalle donkere tunnels en steile hoge bruggen dienen vermeden te worden.

Zoals eerder opgemerkt geeft een stadsrandligging waarbij een snelweg direct aan een open landschap grenst aanleiding tot inpassingsproblemen. Enkele voorbeelden van snelwegen tussen stedelijk gebied en (open) nationale landschappen in Nederland zijn: de A1 ten noorden van Amersfoort (Eemland), de A4 bij Leidschendam (Groene Hart) en de A10 ten noorden van Amsterdam (Noord-Hollands Midden). In al deze gevallen blijkt reeds bij oppervlakkige beschouwing hoe groot de visuele impact van de weg op het open gebied is, en hoe problematisch de oversteekbaarheid is voor in het bijzonder langzaam verkeer. De voorbeelden geven een indruk van de moeilijkheidsgraad bij het zoeken naar mogelijkheden voor het inpassen van de opgewaardeerde N230.



De A1 langs de noordelijke stadsrand van Amersfoort met zicht op nationaal landschap Eemland (foto Adviseur)

#### **Aanbeveling van de Adviseur:**

**Inpassing van de opgewaardeerde N230 in zijn landschappelijke omgeving zal grote problemen met zich meebrengen. Het direct aangrenzende open landschap verdraagt weinig horzoneffecten. Aan de andere kant kan, bij een goed ontwerp, de opwaardering ook kansen bieden, en wel voor het verbeteren van de oversteekbaarheid van de weg voor langzaam en recreatief verkeer. Een bescheiden maar goed wegontwerp met veilige en aantrekkelijke dwarsverbindingen kunnen de waarde van de weg voor de stedelijke omgeving verhogen zonder de landschappelijke waarden in de omgeving onnodig aan te tasten.**

#### **Samenvatting**

De verbreding en opwaardering van wegen heeft altijd gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit in de wegomgeving. De voorstellen uit de 'Voorkeursrichting' voor de Ring Utrecht bieden in dit opzicht goed nieuws omdat er (in elk geval voor geruime tijd) wordt afgezien van nieuwe landschapdoorsnijdende verbindingen.

Daarnaast plaatst de Adviseur kanttekeningen bij de keuzen ten aanzien van enkele weggedeelten. Deze zijn te verdelen in:

- weggedeelten die door bestaand of te (her)ontwikkelen stedelijk gebied lopen (in het bijzonder de A12 ten zuiden van Utrecht); hier is de uitdaging, deze weggedeelten zódanig aan te leggen of te reconstrueren dat zij een geïntegreerd deel van het omliggende stedelijk gebied vormen;
- weggedeelten die langs de stadsrand lopen (in het bijzonder het op te waarden deel van de N230 langs Utrecht-Overvecht); hier zal een bescheiden wegontwerp de impact op het open landschap zo gering mogelijk moeten houden, en tevens de oversteekbaarheid voor recreatief en langzaam verkeer in de verbinding Utrecht-Noorderpark moeten vergroten;
- weggedeelten die door landschap of parkgebied lopen (in het bijzonder het deel van de A27 bij Amelisweerd); het voorstel om in dit specifieke geval een overkapping boven de weg aan te brengen heeft de potentie de hier ontstane kloof tussen stedelijk en landelijk gebied ten dele te "helen"; bij een zorgvuldig ontwerp kan een aantrekkelijke verbinding ontstaan tussen Utrecht en het gebied Amelisweerd-Rhijnauwen, als eerste "ecoduct voor mensen" op deze schaal in Nederland.

De Adviseur beveelt met klem aan, de kansen voor de landschappelijke en recreatieve situatie die de ombouw van de Ring Utrecht met zich mee kan brengen, te benutten. Dit vanuit de ervaring dat bij eventuele bezuinigingen juist de extra's die voor de inpassing van wegen van het grootste belang zijn, als eerste dreigen te worden geschrapt.

6 november 2009

Han Lörzing  
Adviseur ruimtelijke kwaliteit in de provincie Utrecht