



---

## A27 Houten - Hooipolder

Landschapsplan behorend bij het MER en (O)TB Verbreding A27 Houten-Hooipolder

---

DATUM VRIJGAVE	BESCHRIJVING REVISIE	1 <sup>E</sup> LIJNS GOEDKEURING	2 <sup>E</sup> LIJNS GOEDKEURING	VRIJGAVE
28-04-2016	Definitief 5.0	M. Wassens 	R. Bronckers 	R. de Boer 

Opdrachtgever:  
Rijkswaterstaat  
Programma's, projecten  
en Onderhoud



# INHOUD

<b>SAMENVATTING</b>	<b>4</b>
<b>INLEIDING</b>	<b>6</b>
1.1 LEESWIJZER	6
1.2 AANLEIDING PROJECT	9
1.3 PROJECTDOELEN	9
1.4 VOORGENOMEN INGREEP	10
1.5 DOSSIER RUIMTELIJKE KWALITEIT	10
1.6 DOEL VAN LANDSCHAPSPLAN EN HET ESTHETISCH PROGRAMMA VAN EISEN	12
1.7 PROCES	13
<b>BELEID</b>	<b>14</b>
2.1 NATIONAAL BELEID	17
2.2 PROVINCIAAL BELEID	18
2.3 GEMEENTELIJK BELEID	20
<b>VISIE</b>	<b>22</b>
3.1 VISIE OP ROUTENIVEAU	24
3.2 VISIE OP TRAJECTNIVEAU	25
3.3 VISIE OP NIVEAU VAN DE LANDSCHAPPEN	27
<b>ANALYSE</b>	<b>28</b>
4.1 RUIMTELIJKE ANALYSE VAN DE LANDSCHAPPEN	31
4.2 VORMGEVING VAN DE WEG	43
4.3 DE INPASSINGSOPGAVE	45
<b>ONTWERPUITGANGSPUNTEN EN ONTWERPPRINCIPES</b>	<b>50</b>
5.1 ONTWERPTHEMA'S	52
5.2 ONTWERPUITGANGSPUNTEN EN -PRINCIPES	58
<b>UITWERKING VAN DE DEELGEBIEDEN</b>	<b>62</b>
<b>BEHEER</b>	<b>118</b>
<b>COLOFON</b>	<b>123</b>
BIJLAGE 1 HET DOSSIER RUIMTELIJKE KWALITEIT VOOR HET PROJECT A27 HOUTEN – HOOIPOLDER	124
BIJLAGE 2 SAMENVATTING DEELRAPPORT RUIMTELIJKE KWALITEIT, LANDSCHAP EN CULTUURHISTORIE	126
BIJLAGE 3 MAATREGELEN IN (O)TB	128

# SAMEN VATTING

Rijkswaterstaat heeft, als uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, een maatschappelijke verantwoordelijkheid voor een zorgvuldige inpassing en ontwerp kwaliteit van de infrastructuur die zij aanleggen en beheren. Nationaal landschapsbeleid en ruimtelijke kwaliteit zijn op provinciaal niveau verankerd in structuurvisies of ruimtelijke visies. Voor het project A27 Houten-Hoopolder zijn verscheidene documenten opgesteld over de ruimtelijke kwaliteit en vormgeving.

Het voorliggende landschapsplan bouwt voort op het eerder opgestelde routeontwerp panoramaroute, het ambitiedocument ruimtelijke kwaliteit en de inpassingsvisie voor de verbreding van de A27. Dit landschapsplan vertaalt de eerder opgestelde uitgangspunten uit deze documenten naar concrete inrichtingsmaatregelen en het daarbij behorende ruimtebeslag van het gekozen ontwerp. Om te komen tot een ruimtelijke visie en een eenduidig ontwerp is een analyse gemaakt. De analyse spitst zich toe op: het ruimtelijk beleid, de huidige ruimtelijke situatie, de kwaliteiten en non-kwaliteiten van de omliggende landschappen en de ruimtelijke impact van de ingreep zelf.

Gelijktijdig met de opstelling van een landschapsplan voor de verbreding van de A27 Houten Hoopolder wordt een Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) opgesteld, waarin ingegaan wordt op de eisen die gesteld worden aan de vormgeving van bouwwerken en kunstwerken zoals bijvoorbeeld de grote bruggen, geluidwering en wegmeubilair.

Op basis van de voorgenomen ingreep, de maatregelen en de ontwikkelde inzichten in eerdere visiedocumenten is een actuele visie ontwikkeld voor het project van nu. De visie op hoofdlijnen:

- De A27 te gast in het landschap
- De A27 als panoramaroute
- Een rustig & continue wegprofiel
- Kwaliteiten versterken en non kwaliteiten opheffen

Het project Houten-Hoopolder is onderdeel van de gehele traject van de A27 en ligt in twee opeenvolgende deelgebieden. Tussen Houten en Knooppunt Everdingen is de A27 in haar omgeving gekarakteriseerd als infralandschap en tussen Knooppunt Everdingen tot en met Hoopolder is sprake van een Landschapsweg. De landschappelijke weg voegt zich zo goed mogelijk in de omgeving, gezien vanuit het perspectief van de weggebruiker. De karakteristieken van het omliggende landschap worden zo veel mogelijk zichtbaar gemaakt. Soms gebeurt dit door een specifieke hoogteligging, vaak door een groene van de middenberm en buitenbermen die aansluiten op de omgeving of het zicht op de omgeving zo veel mogelijk vrij laten.



Vanaf knooppunt Everdingen richting het noorden is er een overgangsgebied naar het infralandschap. Bij een infralandschap ligt de nadruk op de vormgeving van de elementen binnen het domein van de snelweg en de stad. Het landschap is door stedelijke ontwikkelingen en de ontwikkelingen van de infrastructuur niet langer zichtbaar vanaf de snelweg.

De snelweg doorkruist tevens vijf landschappelijk waardevolle gebieden namelijk:

- De Flank van Raamsdonksveer
- Het Land van Heusden en Altena
- De Alblasserwaard – Vijfheerenlanden
- Het Kromme Rijngebied
- De Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW)



Ieder gebied heeft zijn eigen karakteristieken en inrichting. De afwisseling van stedelijke passages met beplanting en openheid in de landelijke gebieden is als kwaliteit aangemerkt en is tevens het thema van de A27 als panoramaroute. Op basis van de visie en kwaliteiten en de non-kwaliteiten zijn ontwerphema's uitgewerkt. Deze zijn vervolgens vertaald naar ontwerputgangspunten en de hiermee verbonden ontwerpprincipes voor de projectsituaties en objecten gerelateerd aan de A27:

- Wegprofiel en meubilair
- Stedelijke omgeving
- Landelijke omgeving
- Bijzondere plekken
- Knooppunten en aansluitingen
- Beplanting, natuur en ecologie
- Geluidswerende voorzieningen
- Grote kunstwerken: Keizersveer, Merwedeburg, Hagestein, Houtense brug
- Kunstwerken, viaducten en onderdoorgangen

In de uitwerking per deelgebied conform de uitgangspunten en ontwerpprincipes wordt een integraal beeld geschetst van maatregelen die horen bij de inpassing van de A27. Ook compensatie- en mitigatieopgaven in het kader van natuur, geluid, water en sociale aspecten zijn hierin opgenomen. Tot slot is er aandacht voor de beheersaspecten.

Gedurende het werkproces van dit landschapsplan is overleg geweest met deskundigen en belanghebbenden in informatiebijeenkomsten, gebiedstafels en werkateliers. Deze input is meegenomen in de uitwerking. Ook is overleg gevoerd met het Q-team (kwaliteitsteam), een team van experts als vertegenwoordiging vanuit de regio (Provincie, gemeenten en Waterschappen). De bijeenkomsten met het Qteam hebben bijgedragen aan de inhoud en kwaliteit van dit plan.

# HOOFD STUK 1

## INLEIDING

### 1.1 Leeswijzer

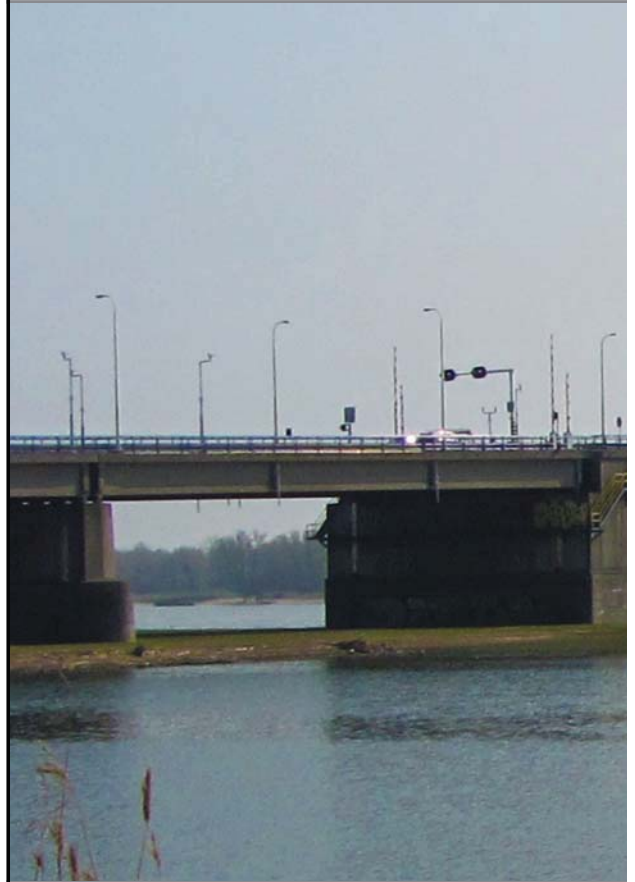
Voor u ligt het landschapsplan dat hoort bij het bij het (Ontwerp) Tracé Besluit van de verbreding van de A27 tussen Houten en Hooipolder. Dit landschapsplan is als volgt opgezet.

In de **inleiding** zullen de aanleiding van het project, de projectdoelen, de voorgenomen ingreep en het dossier ruimtelijke kwaliteit worden toegelicht en wordt ingegaan op het doel en het proces van het landschapsplan en het Esthetisch programma van eisen (EpvE). In **hoofdstuk 2** wordt het ruimtelijk beleid besproken.

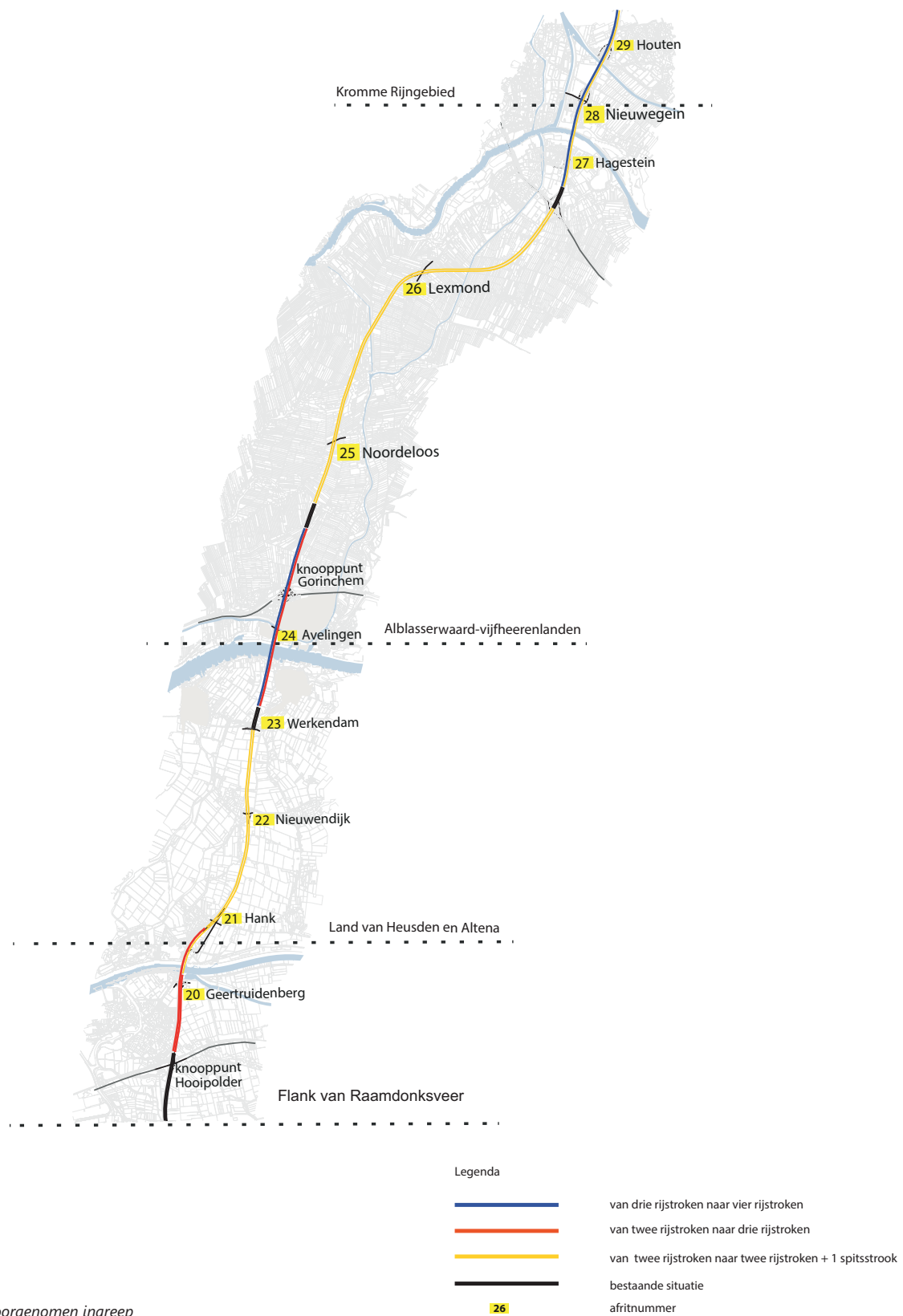
Omdat dit landschapsplan voortbouwt op het eerder opgestelde routeontwerp (2008) en de uitwerkingen daarvan in bijvoorbeeld de inpassingsvisie Houten Hooipolder van augustus 2014 wordt eerst de visie op hoofdlijnen besproken in **hoofdstuk 3**. Het betreft de visie op routeniveau en trajectniveau. Vervolgens wordt in **hoofdstuk 4** ingegaan op de ruimtelijke analyse van de landschappen, de vormgeving van de weg, en de inpassingsopgave vanuit de wettelijke compensatie.

Visie en analyse resulteren vervolgens in ontwerpproducten en ontwerpprincipes waarmee de maatregelen zijn bepaald die beschreven worden in **hoofdstuk 5**. Daar waar relevant worden aanbevelingen opgenomen. **Hoofdstuk 6** geeft vervolgens een beschrijving van de maatregelen die in en om het tracé worden genomen ter inpassing van de weg en versterking van het landschap. **Hoofdstuk 7** gaat in op de beheeraspecten van de voorgestelde maatregelen.

In de **bijlagen** wordt ingegaan op het dossier ruimtelijke kwaliteit. Bij het (O)TB is tevens een deelrapportage ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie opgesteld. Hierin zijn de effecten van de verbreding op deze aspecten onderzocht. Maatregelen in dit rapport zijn mede op basis van de bevindingen uit het deelrapport gebaseerd. In bijlage 2 is een samenvatting van dit rapport opgenomen. Hoe de maatregelen zijn opgenomen in het (O)TB is toegelicht in bijlage 3.







Figuur 1 Voorgenomen ingreep



---

## 1.2 Aanleiding project

De problematiek van de het tracé Houten- Hooipolder spitst zich toe op de volgende 3 aspecten:

Stagnatie in de doorstroming, files en sluijverkeer in de regio. De A27 vormt een belangrijke schakel tussen Brabant, Utrecht en Flevoland en vervult een belangrijke functie in het landelijke en regionale verkeersnetwerk. De grote steden langs deze as: Almere, Utrecht, Gorinchem en Breda hebben een regionaal voorzieningenniveau (zowel op het gebied van werk als vrije tijd) en daardoor een aantrekkende werking die een groeiend aantal verkeersbewegingen veroorzaakt. De toenemende verkeersdruk zorgt ervoor dat de snelweg op het tracé tussen Hooipolder en Houten te weinig capaciteit heeft. Dagelijks treden problemen op bij de Merwededebrug bij Gorinchem en tussen Lexmond en Everdingen. Deze problemen lopen uiteen van plaatselijk langzaamrijdend verkeer tot hardnekkige files op grote delen van dit tracé. Het resultaat is een slechte verkeersafwikkeling, waardoor de reistijd, bereikbaarheid en betrouwbaarheid afneemt. Dit leidt tot sluijverkeer in de regio, waardoor het probleem zich uitbreidt van de snelweg richting het lokale wegennet.

Daarom wordt onderzocht welke maatregelen, waaronder verbreding, de doorstroming op dit traject kunnen verbeteren. In april 2014 heeft de minister al besloten hoe de verbreding er in grote lijnen uit komt te zien. Dit besluit wordt nu verder uitgewerkt in een (Ontwerp) Tracébesluit.

Dit landschapsplan vormt een bijlage bij het (Ontwerp) Tracébesluit.



Figuur 2 A27

## 1.3 Projectdoelen

Om de hiervoor geschetste problemen te kunnen oplossen, moeten structurele maatregelen worden getroffen. De oplossing dient duurzaam en toekomstvast te zijn. Daarbij gelden de volgende projectdoelstellingen:

- Het verbeteren van de doorstroming van het verkeer
- Sluijverkeer in de regio beperken
- Nieuw aan te leggen infrastructuur toekomstvast en veilig maken.
- De A27 laten bijdragen aan een robuust wegennetwerk met voldoende alternatieve routes in geval van calamiteiten.

Deze doelen zijn leidend bij het ontwerpen van de oplossing. Als randvoorwaarde geldt dat het project binnen het taakstellend budget van 837 miljoen euro gerealiseerd moet kunnen worden (prijsspeil 2015, inclusief BTW).

---

## 1.4 Voorgenomen ingreep

Het voorkeuralternatief omvat de uitbreiding van de A27 tussen Houten en knooppunt Hooipolder met deels extra rijstroken en deels extra spitsstroken. Op hoofdlijnen vinden de volgende aanpassingen plaats:

- Houten – Everdingen:  
De Westbaan gaat van 2 rijstroken + spitsstrook naar 4 rijstroken. De Oostbaan houdt 2 rijstroken + spitsstrook. Om de wegverbreding te kunnen realiseren wordt de bestaande Houtensebrug aan de westzijde verbreed. De bestaande brugdelen van de Hagesteinebrug (over de Lek) blijven gehandhaafd. Het westelijke gedeelte wordt teruggebracht naar twee rijstroken met vluchtstrook. Westelijk van de bestaande bruggen wordt een nieuwe brug voor 1x2 rijstroken met vluchtstrook gebouwd.
- Everdingen – Scheiwijk:  
De Westbaan bestaat in de plansituatie uit drie rijstroken met een spitsstrook tussen knooppunt Everdingen en de brug over het Merwedekanaal. Vanaf het Merwedekanaal tot aan Scheiwijk liggen twee rijstroken met een spitsstrook.  
Het eerste deel van de Oostbaan tussen Scheiwijk en Knooppunt Everdingen bestaat uit drie rijstroken met een spitsstrook. Tussen Scheiwijk en Noordeloos gaat deze over in twee rijstroken met een spitsstrook. Vlak voor het Knooppunt Everdingen gaat de spitsstrook over in een volwaardige derde rijstrook.
- Scheiwijk – Werkendam:  
Op de Westbaan tussen Scheiwijk en Werkendam liggen in de plansituatie vier rijstroken. Ter hoogte van de aansluitingen gaat de vierde strook telkens over in de op- en afrit zodat de doorgaande rijrichting ter plaatse drie rijstroken beschikbaar heeft. Op de Oostbaan tussen Werkendam en Scheiwijk liggen drie rijstroken tot aan Avelingen. Vanaf Avelingen tot aan Scheiwijk liggen vier rijstroken.
- Werkendam – Hooipolder:  
In beide rijrichtingen liggen in de plansituatie tussen Werkendam en Hank twee rijstroken met een spitsstrook. Tussen Hank en Geertruidenberg liggen op de Westbaan vier rijstroken en tot aan knooppunt Hooipolder drie rijstroken. Op de Oostbaan liggen tussen knooppunt Hooipolder en Geertruidenberg drie rijstroken. Vanaf Geertruidenberg tot aan Hank liggen drie rijstroken met een spitsstrook.  
Om de doorstroming bij knooppunt Hooipolder te bevorderen wordt er een vrijliggende verbindingsweg gerealiseerd tussen de A59 West (vanuit knooppunt Zonzeel) en de A27 (richting Utrecht). De overige verbindingen worden via de huidige kruispunten met verkeerregelinstanties

afgewikkeld. Bij het ontwerp van de verbindingsoog is met een mogelijke toekomstige uitbreiding van het knooppunt Hooipolder naar een volledig knooppunt rekening gehouden. De verbindingsoog bestaat uit twee rijstroken en een vluchtstrook. Voor de samenvoeging met de A27 wordt de linker rijstrook van de verbindingsoog afgestreept. Met de realisatie van de nieuwe verbindingsoog kan de bestaande aansluiting Raamsdonksveer op de A59 (richting 's-Hertogenbosch) niet meer gehandhaafd blijven. De verbindingsoog doorkruist de huidige ligging van de toe- en afrit.

De bestaande aansluiting Raamsdonk is komen te vervallen. In plaats daarvan wordt een nieuwe verbindingsoog richting aansluiting Oosterhout gerealiseerd.

Onderdeel van het project zijn rivier verruimende maatregelen aan de zuidzijde van de huidige Merwedeburg en aan de nieuw te bouwen Merwedeburg ten behoeve van de doorstroming tijdens hoogwater. De maatregelen worden uitgevoerd in het kader van het Deltaprogramma.

Bij de toepassing van spitsstroken is de verbreding minimaal. De spitsstrook wordt aangebracht op de vluchtstrook, waardoor de verbreding van asfaltoppervlak minimaal is. Bij een verbreding met extra rijstroken is de impact groter: hier neemt de breedte van de weg met taluds met enkele meters toe. Ook kunstwerken moeten hierdoor verbreed of vervangen worden. Hierdoor wordt op een aantal plekken bebouwing geraakt en worden beplantingen, tuinen en sportvelden aangetast. Bovendien komt door de verbreding de weg dichterbij bebouwing, waardoor het noodzakelijk is geluidswerende maatregelen en in sommige gevallen ruimtebeperkende maatregelen te treffen.

## 1.5 Dossier ruimtelijke kwaliteit

Rijkswaterstaat heeft, als uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, een maatschappelijke verantwoordelijkheid voor een zorgvuldige inpassing en ontwerp-kwaliteit van de infrastructuur die zij aanleggen en beheren. Immers, infrastructuur is een sturend element in veel ruimtelijke ontwikkelingen en is tevens, samen met de bijbehorende kunstwerken, een sterk beeldbepalend element in de omgeving.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is deze verantwoordelijkheid benoemd. Als concrete uitwerking van dit voornemen worden in projecten de Dossiers Ruimtelijke Kwaliteit en Vormgeving opgesteld.

---

## **Doel Dossier Ruimtelijke Kwaliteit en Vormgeving**

Het is van belang om infrastructuur in samenhang met de omgeving te ontwerpen en aan te leggen. Het ontwikkelen van een ruimtelijke visie in samenspraak met omgevingspartijen helpt verschillende belangen in een juiste balans af te wegen. Dit heeft een positief effect op het draagvlak voor het project in de omgeving, waardoor het afbreukrisico en het risico op vertraging in een project wordt verkleind.

Het dossier Ruimtelijke kwaliteit en vormgeving (zie samenvatting in bijlage 1) legt de voortgang van de inzichten, afspraken en beslissingen rondom het (ruimtelijk) ontwerp vanaf een vroeg stadium op een gestructureerde wijze vast. Gevolg hiervan is dat in de uiteindelijke realisatiefase van het project tot een samenhangende uitvraag aan de markt kan worden gekomen die recht doet aan eerder gemaakte afspraken met bestuurders en omgevingspartijen. Dit is conform de werkwijze Sneller en Beter die als doel heeft de ruimtelijke investeringen beter op elkaar af te stemmen.

## **Opzet Dossier Ruimtelijke Kwaliteit en Vormgeving**

In de Handreiking ruimtelijke kwaliteit en vormgeving staat beschreven aan welke vereisten de producten die onderdeel zijn van het Dossier Ruimtelijke Kwaliteit en vormgeving moeten voldoen. De handreiking is bedoeld voor opdrachtgever (RWS) en opdrachtnemer (marktpartij) om op eenduidige werkwijze ruimtelijke kwaliteit in planprocessen en projecten te borgen, zonder daarbij specifieke handelings- en ontwerpvrijheid per geval weg te nemen. Het dossier kent per projectfase verschillende producten en eisen aan het proces. In de planuitwerkingsfase (de fase waarin het (O)TB-MER wordt opgesteld) dient allereerst een inpassingsvisie te worden opgesteld door een gespecialiseerd (ruimtelijk) ontwerp bureau. De inpassingsvisie is voor dit project opgesteld voorafgaand aan deze projectfase. De visie bevat de randvoorwaarden waaraan de inpassing van het project zal moeten voldoen en fungeert als ontwerp kader voor de daaropvolgende (O)TB/MER fase. Daarnaast is dit landschapsplan opgesteld. Dit is een uitwerking van de inpassingsvisie. Het landschapsplan is een verdere uitwerking en detaillering van de inpassingsvisie. Hierin wordt ook ingezoomd op de mitigerende en compenserende maatregelen vanuit milieu.

## **De voorgeschiedenis van het dossier ruimtelijke kwaliteit**

Voor het project A27 Houten-Hooipolder zijn verscheidene documenten opgesteld over de ruimtelijke kwaliteit en vormgeving. Deze vormen de basis van het voorliggende Landschapsplan en worden hieronder in chronologische volgorde kort beschreven.

## ***Routeontwerp A27***

In een samenwerkingsverband tussen diverse ministeries, provincies en gemeenten is in 2008 een gezamenlijke visie opgesteld voor de A27 tussen Almere en Breda, getiteld 'Panoramaroute, de weg te gast in het landschap'. Doel van de Panoramaroute is om meer samenhang, continuïteit en identiteit aan de A27 mee te geven. In het document zijn de karakteristieke elementen van de weg en omgeving vertaald in een aantal bouwstenen. Het vormt een startdocument dat bij alle projecten op en aan de A27 gebruikt wordt als basis voor verdere uitwerking van het aspect Ruimtelijke Kwaliteit en Vormgeving.

## ***Ruimtelijk ambitiedocument***

Binnen het project A27 Houten – Hooipolder is in 2012 een Ruimtelijk ambitiedocument (bestaande uit een Ruimtelijke Verkenning en een Ruimtelijke Uitwerking) opgesteld door OKRA Landschapsarchitecten. Dit ambitiedocument is een projectspecifieke toespitsing van het Routeontwerp A27 op het traject Houten – Hooipolder.

Na voltooiing van het Ruimtelijk ambitiedocument door OKRA zijn er geactualiseerde Architectonische Specificaties voor het Routeontwerp A27 verschenen (d.d. december 2012). Hiermee is het Ambitiedocument Ruimtelijke Kwaliteit, versie 2 opgesteld. Dit nieuwe ambitiedocument bevat ook gedetailleerde technische specificaties die eerder nog niet opgenomen waren in het Ambitiedocument. Deze nieuwe versie vervangt het Routeontwerp, de bijbehorende Architectonische Specificaties en het OKRA Ruimtelijk ambitiedocument en is vastgesteld als het leidende document op 1 augustus 2013.

## ***Oplegnotitie en definitieve Inpassingsvisie***

De verkleining van het projectbudget, de veranderde omgeving en het gegroeide inzicht in de oplossingsrichtingen heeft geleid tot de constatering dat niet aan alle eisen en wensen uit het Ambitiedocument Ruimtelijke Kwaliteit versie 2 (en dus mogelijk uit het Routeontwerp) kan worden voldaan.

De projectorganisatie heeft een toetsing uitgevoerd naar de haalbaarheid van de eisen en wensen. Het toetskader dat gebruikt is bestaat uit drie afwegcriteriën:

- technische haalbaarheid;
- financiële haalbaarheid;
- maatschappelijke haalbaarheid (omgeving).

De belangrijkste openstaande discussiepunten die uit de toetsing naar voren kwamen zijn: 1) zichtbaar maken Fort Altena, 2) toepassen obstakelvrije bermen, 3) vormgeving van de markante bruggen en 4) het eenduidig toepassen van geluidsbeperkende constructies.

Het resultaat van deze toetsing is vastgelegd in de "Oplegnotitie bij Ruimtelijk ambitiedocument" van 17 februari 2014. Voor deze openstaande discussiepunten is vervolgens naar een oplossingsrichting gezocht. Daarbij

---

zijn gesprekken met omgevingspartijen gevoerd over de status van het dossier RK&V en zijn de voorgestelde oplossingsrichtingen doorgenomen. De correcties en aanvullingen die volgden uit de Oplegnotitie zijn, samen met de uitkomsten van de sessies met omgevingspartijen gevat in een definitieve Inpassingsvisie.

### **Aanvullende spelregels**

Het voorliggende Landschapsplan is gebaseerd op de definitieve Inpassingsvisie. De spelregels uit deze visie zijn meegenomen in het ontwerp. Om ook in dit landschapsplan de versoebing tot op maatregelniveau door te voeren en te laten passen bij de ontwikkeling van nu wordt in hoofdstuk 3 de visie uit de definitieve inpassingsvisie aangescherpt. Verder zijn een aantal aanvullende spelregels opgesteld i.o.m. het Q team (zie 1.7).

In de inpassingsvisie wordt ingezet op de beleefbaarheid van het landschap. Met name bij de benoemde panorama's moet er daarom gestreefd worden naar een zo open mogelijk karakter. Daarnaast dient er waar mogelijk en gewenst gestreefd te worden naar een obstakelvrije zijberm, mits dit de relatie met het omliggende landschap versterkt. Door de versoebing en ruimtelijke beperkingen is het niet mogelijk om overal obstakelvrije bermen toe te passen. Bij spitsstroken wordt dusdanig veel wegmeubilair toegepast, dat er telkens onderbrekingen zullen zijn en een obstakelvrije berm niet meer met overtuiging kan worden toegepast. Op andere plekken leidt een breder wegprofiel tot aantasting van panden. Er is daarom gekeken op welke locaties het wel mogelijk is om over een langere lengte met overtuiging een obstakelvrije berm te maken zonder panden te raken. Hier wordt ook ingezet op het toepassen van breed wegmeubilair, zodat geen onderbrekingen met geleiderail van de open berm nodig zijn.

Er wordt tevens ingezet op een zo eenduidig mogelijk beeld van geluidswerende voorzieningen in de vorm van modulaire geluidsschermen en geluidswallen (al dan niet in combinatie met een scherm). In dit landschapsplan is daarom de spelregel opgenomen dat wanneer een bestaand scherm moet worden verhoogd of aangepast, hier een nieuw scherm zal komen.

De vormgeving van weg met wegmeubilair is gericht op continuïteit en eenduidigheid. Verder zal in het EPvE nader aandacht worden besteed aan de vormgeving en toepassing van de verschillende snelwegelementen.

## **1.6 Doel van landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen**

Het landschapsplan heeft als doel de ruimtelijke kwaliteit en vormgeving van de weg en de directe omgeving te borgen. Het motiveert de inpassende, mitigerende en compenserende maatregelen, het legt het voorgenomen ruimtebeslag vast en het is input voor de kostenraming. De weg is onderdeel van de omgeving; 'de weg te gast' vormt zelfs het credo bij het vormgeven van de panoramaroute. Het creëren van samenhang tussen de verschillende landschappen en het ontwerp van de snelweg moeten ervoor zorgen dat de weg niet een op zichzelf staand object wordt dat het landschap doorsnijdt, maar dat weg zo goed mogelijk opgaat in de omgeving.

Het voorliggende landschapsplan vertaalt de eerder opgestelde uitgangspunten uit het routeontwerp en inpassingsvisie naar concrete inrichtingsmaatregelen en het daarbij behorende ruimtebeslag van het in de (O)TB/MER fase gekozen ontwerp. Dit document geeft inzicht in de ruimtelijke condities en belevingswaarde van de verschillende gebieden/landschappen en de maatregelen die nodig zijn op het gebied van inpassing en vormgeving. Het landschapsplan schets een integraal beeld van waarin mitigerende en compenserende maatregelen vanuit de verschillende effectstudies (Landschap, Cultuurhistorie, Natuur, Water, Geluid en Menselijke aspecten) zijn samengebracht. Dit plan vormt tevens de basis voor het (door de markt) op te stellen inrichtingsplan in de realisatiefase.

Daarnaast wordt er een esthetisch programma van eisen (EPvE) opgesteld. Dit is op aspecten een verdere toespitsing van de Inpassingsvisie, het opgestelde (O) TB/MER en het landschapsplan. Het EPvE geeft de ruimtelijke kwaliteit verder vorm en heeft betrekking op de vormgevingsaspecten van bijvoorbeeld geluidsschermen, wegmeubilair en onderdoorgangen. Het EPvE vormt samen met andere documenten het kader voor het ontwerp-en realisatieproces.

Het landschapsplan is onderdeel van het (O)TB en het Dossier Ruimtelijke kwaliteit en gaat samen met het EPvE als contractstuk naar de aannemer. Samen met andere documenten vormen ze de basis voor het (door de markt) op te stellen inrichtingsplan met het daarbij behorende beheerplan in de realisatiefase.

---

Om de aansluiting van en interactie tussen het landschapsplan op het EPvE goed te laten verlopen is er in een vroeg stadium en gedurende het proces van het opstellen van het landschapsplan periodiek overleg tussen de opstellers. Dit zorgt ervoor dat belangrijke zaken op een eenduidige manier worden geborgd, en voorkomt tegenstrijdigheden tussen de stukken.

## 1.7 Proces

Het ontwikkelen van het landschapsplan is, zoals in een ontwerpproces gebruikelijk, een iteratief proces.

### Analyse van de landschappelijke opgave

Om te komen tot een ruimtelijke visie en een eenduidig ontwerp is het nodig een analyse te maken. De analyse spitst zich toe op: het ruimtelijk beleid, de huidige ruimtelijke situatie, de kwaliteiten en non-kwaliteiten van de omliggende landschappen en de ruimtelijke impact van de ingreep zelf.

### Verzamelen compensatieopgave en wensen/eisen vanuit omgeving

Vervolgens wordt de compensatieopgave bepaald. Het landschapsplan schets een integraal beeld van de opgave. Daarbij wordt de compensatieopgave vanuit verschillende disciplines samengebracht. Het gaat dan om: Cultuurhistorie, Sociale aspecten, Natuur, Geluid, Water en wensen en eisen vanuit participatie.

### Doorontwikkelen visie

De basis voor inpassing van de A27 is gelegd in het Ruimtelijk Ambitiedocument (OKRA, 2013) en de inpassingsvisie verbreding A27 Houten-Hooipolder (OKRA, 2014). Inmiddels zijn de omstandigheden voor dit project veranderd. Daardoor is het niet mogelijk deze visie volledig uit voeren. De visie wordt daarom aangevuld met spelregels in de geest van de inpassingsvisie. Deze zijn in overleg met RWS en het Qteam A27 ontwikkeld met als doel eenheid in inpassing en vormgeving te brengen. In dit landschapsplan worden daarom aanvullende spelregels gegeven voor inpassing die gezamenlijk met RWS, Q team en de opstellers van het Epve zijn ontwikkeld. Zie ook bijlage 1.

### Optimaliseren van ruimtelijke kwaliteit van de ontwerpen (weg en kunstwerken)

De basis van het ontwerp wordt gevormd door het wegontwerp. Hierin wordt de opgave vertaald naar een technisch ontwerp op basis van de nu geldende normen van de weg en wegbermen. Dit ontwerp wordt met input van de verschillende disciplines: natuur, water, geluid, sociale aspecten en landschap geoptimaliseerd tot een integraal ontwerp met maatregelen voor compensatie, mitigatie en inpassing.

### Van concept naar definitief landschapsplan met tussentijdse interactie met omgeving en deskundigen

Op basis van de eerste onderzoeken is een concept landschapsplan opgesteld. Maatregelen uit het landschapsplan zijn besproken met de omgeving tijdens verschillende werksessies. Daarnaast zijn ook twee ateliers georganiseerd specifiek voor het landschapsplan, waarbij deskundigen van de betrokken gemeentes, NHW en waterschappen hebben kunnen reageren op de voorliggende plannen. Input uit deze bijeenkomsten is vervolgens verwerkt in het definitieve landschapsplan.

### Rol van het Q-team

Gedurende het werkproces van dit landschapsplan is er op een aantal momenten overleg geweest met het Q-team (kwaliteitsteam). Dit is een team van experts, zowel van RWS en externen als vertegenwoordiging vanuit de regio (Provincie, gemeenten en Waterschappen), dat het proces van de totstandkoming van het (O)TB en de (ontwerp)keuzes die hierbij worden gemaakt volgt en gevraagd en ongevraagd advies kan uitbrengen. De bijeenkomsten met het Qteam hebben bijgedragen aan de inhoud en kwaliteit van dit plan.

# HOOFD STUK 2

## BELEID

Waar eerder nationaal landschapsbeleid bestond (Nationale Landschappen) is dit nu op provinciaal niveau verankerd in structuurvisies of ruimtelijke visies. Uitzondering zijn de Unesco werelderfgoed gebieden zoals de Stelling van Amsterdam of de Beemster. Delen hiervan zijn beschermd via de Monumentenwet 1988. Ook is er het Europese landschapsverdrag (Florence 2000) Het doel van dit verdrag is het bevorderen van de bescherming, het beheer en de inrichting van de landschappen en de Europese samenwerking op dit gebied. De Europese landen hebben zich hiermee onder meer verplicht landschappen te erkennen als uitdrukking van de diversiteit van hun gezamenlijk cultureel en natuurlijk erfgoed, en een beleid te hebben gericht op de bescherming en het beheer van het Landschap. Daarnaast neemt wetgeving als Natura 2000 en de NNN de wettelijke bescherming voor grote delen van de voormalige Nationale Landschappen over.

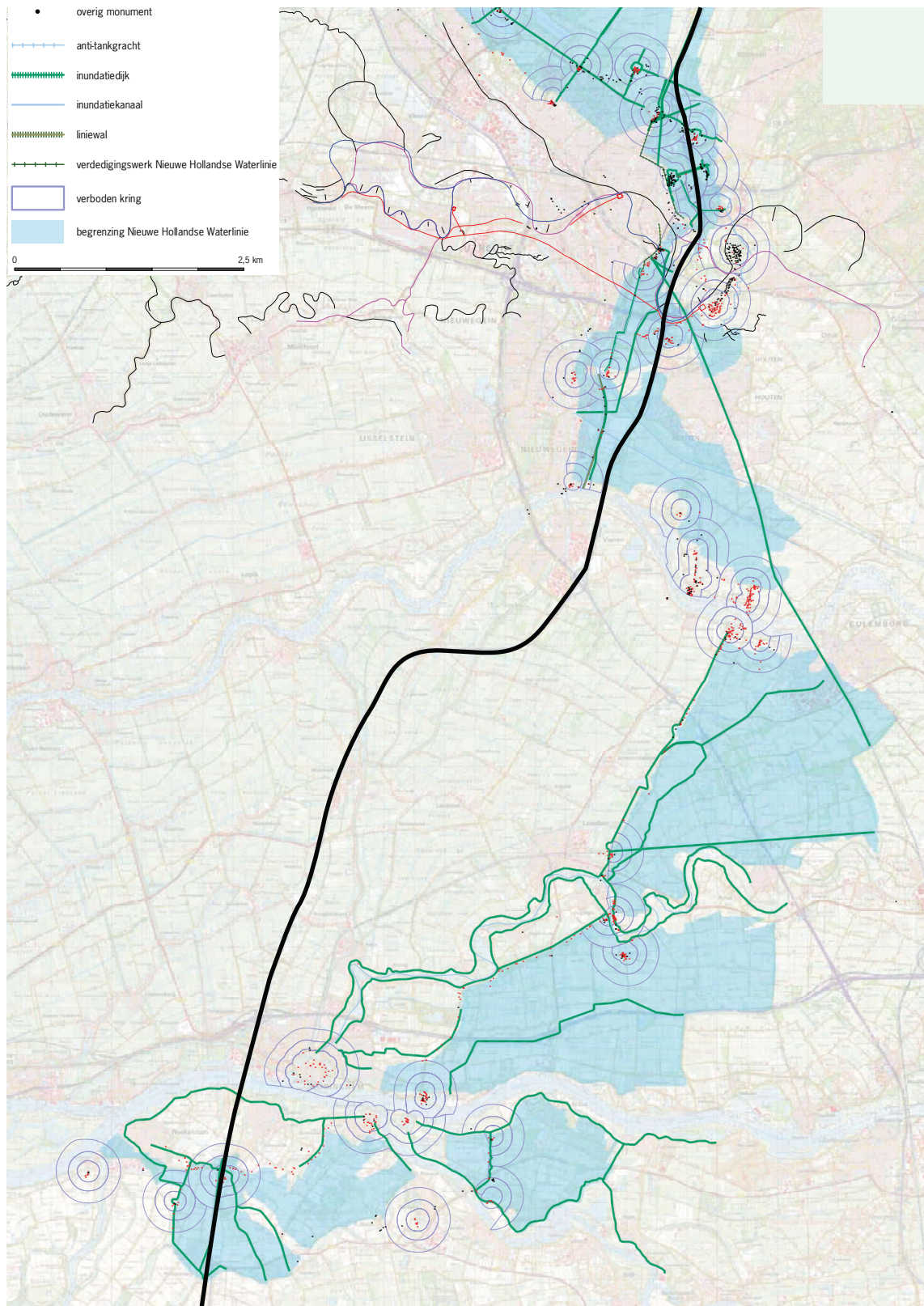
Bovendien voorziet de Boswet in kwantitatief beleid ten aanzien van hoeveelheden en oppervlaktes bos/bomen in combinatie met de Algemene Plaatselijke Verordeningen (APV) in de bebouwde kom.

Op provinciaal niveau is ruimtelijke kwaliteit verankerd in structuurvisies of ruimtelijke visies. Gelijkijdig met de opstelling van een landschapsplan voor de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder wordt een Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) opgesteld, waarin ingegaan wordt op de eisen die gesteld worden aan de vormgeving van bouwwerken en kunstwerken. Hier ligt een relatie met Welstand.

Voor cultuurhistorie is bescherming van historisch (steden) bouwkundige waarden en stads- en dorpsgezichten geregeld in de Monumentenwet 1988. Historisch geografische waarden worden niet beschermd middels wetten of verdragen. Wel zijn deze waarden veelal opgenomen in provinciale cultuurhistorische waardenkaarten.







Figuur 3 Kaart Nieuwe Hollandse Waterlinie



---

## 2.1 Nationaal beleid

### Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn 13 nationale belangen benoemd; hiervoor is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Voor het aspect landschap is Nationaal Belang 10 relevant. Het betreft ruimte voor behoud en versterking van (inter-)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten. (waaronder cultureel en natuurlijk UNESCO-werelderfgoed).

Op basis van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten heeft het Rijk in het verleden een selectie gemaakt van twintig 'Nationale landschappen'. Deze landschappen weerspiegelen samen de diversiteit en ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Het Rijk laat het beleid ten aanzien van landschap op land over aan provincies en wil provincies meer ruimte geven bij de afweging tussen verstedelijking en landschap, om zo meer ruimte te laten voor regionaal maatwerk.

### Visie erfgoed en ruimte

Deze beleidsvisie is complementair aan en consistent met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. In de VER stelt het Rijk duidelijke prioriteiten ten aanzien van het cultuurhistorisch erfgoed. Het Rijk geeft aan welke cultuurhistorische gebieden en opgaven van (inter-)nationaal belang worden geacht. Voor de komende vijf jaren heeft het Rijk de volgende prioriteiten voor het gebiedsgerichte erfgoedbeleid aangewezen:

- Werelderfgoed: samenhang borgen, uitstraling vergroten,
- Eigenheid en veiligheid: zee, kust en rivieren.
- Herbestemming als (stedelijke) gebiedsopgave: focus op groei en krimp,
- Levend landschap: synergie tussen erfgoed, economie, ecologie,
- Wederopbouw: tonen van een tijdperk.

### Monumentenwet 1988

De Monumentenwet 1988 regelt de wettelijke bescherming van onroerende rijksmonumenten en door het Rijk aangewezen stads- en dorpsgezichten. De Monumentenwet heeft niet alleen betrekking op gebouwen en objecten, maar ook op stad- en dorpsgezichten en archeologische monumenten op land en onder water. In de Monumentenwet 1988 is geregeld hoe gebouwd of archeologische monumenten aangewezen kunnen worden als wettelijk beschermd monument. Ook geeft de Monumentenwet voorschriften voor het wijzigen, verstoren, afbreken of verplaatsen van een beschermd monument. Die voorschriften houden in dat er niets aan het monument mag worden veranderd zonder voorafgaande vergunning. Deze vergunning moet op voorhand worden aangevraagd bij het bevoegd gezag.

Momenteel wordt de Erfgoedwet voorbereid. De Erfgoedwet beoogt harmonisering van het nu nog sectoraal versnipperde erfgoedbeleid. In de Erfgoedwet worden diverse losse erfgoedregelingen, waaronder de Monumentenwet, gebundeld. De Erfgoedwet sorteert voor de Omgevingswet: onderdelen van de wettelijke bescherming van erfgoed "verhuizen" naar de Omgevingswet: de bescherming van gebouwde en archeologische rijksmonumenten, de bescherming van beschermde stads- en dorpsgezichten. De aanwijzing van rijksmonumenten en beschermde stads- en dorpsgezichten wordt onderdeel van de Erfgoedwet, de uitgangspunten en criteria hiervoor veranderen niet. De Erfgoedwet is op 8 december 2015 aangenomen door de Eerste Kamer en treedt in januari 2016 in werking. De Erfgoedwet heeft geen wezenlijke consequenties. Aanduiding, bescherming en toetsing van Rijksmonumentale waarden verandert niet.

### Wet op de Archeologische Monumentenzorg

In 1992 hebben de Europese ministers van Cultuur het **Verdrag van Malta** (Valletta) ondertekend. Het verdrag heeft tot doel het archeologisch erfgoed te beschermen als bron van het Europees gemeenschappelijk geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie.

De bescherming van archeologische waarden vindt in Nederland zijn wettelijke grondslag in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (2007). Deze wet omvat de implementatie in de Nederlandse wetgeving van het Verdrag van Valletta. Uitgangspunt is dat er wordt gestreefd naar het behoud van archeologische waarden op de oorspronkelijke plaats (in situ), dat wil zeggen in de bodem. Als behoud niet mogelijk is, moet er voor worden gezorgd dat de informatie die in de bodem zit niet verloren gaat. Dit houdt in dat er een onderzoeksverplichting geldt, die kan leiden tot een volledige, wetenschappelijke opgraving van de aanwezige resten. Omdat behoud op de oorspronkelijke plaats de voorkeur heeft, moet het archeologische belang al vanaf het begin volwaardig in planologische besluitvormingsprocessen worden meegewogen door het te betrekken bij de planvorming.

### Nota Belvédère en de Nieuwe Hollandse Waterlinie

In 1999 werd in de nota Belvédère het nationale beleid voor de bescherming van het cultureel erfgoed vastgelegd met als uitgangspunt: 'Behoud door ontwikkeling'. Het programma heeft de inzet van cultuurhistorie bij ruimtelijke transformaties gestimuleerd. De cultuurhistorie in de leefomgeving - van een gebouw, een structuur of een gebied - kan immers vaak kwaliteit en betekenis toevoegen aan ruimtelijke ontwikkelingen. Het programma Belvédère is gestart in 1999 en officieel in 2009 beëindigd, maar het gedachtegoed is opgepakt, verspreid, vervat in nieuw

---

beleid en steeds meer de hedendaagse praktijk.

De Nieuwe Hollandse Waterlinie is als enig nationaal project opgenomen in de nota Belvédère. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is een verdedigingslinie van 85 kilometer lang met forten, vestingwerken, dijken, kaden en sluisen. De linie dateert uit 1815 en werd vroeger gebruikt als ingenieus verdedigingssysteem. Het gebruik van water voor de verdediging van het land, de waterwerken die daarvoor nodig waren en de gaafheid van forten en andere verdedigingswerken maken het gebied erg bijzonder. De visie voor de ontwikkeling van de waterlinie werd neergelegd in Panorama Kraysenhoff. Het schetst in grote lijnen hoe de waterlinie in een tijdsbestek van 15-20 jaar ontwikkeld gaat worden van een in onbruik geraakte militaire verdedigingslinie tot een samenhangend geheel van militair-historische objecten met eigentijdse functies die bescherming en onderhoud garanderen. Deze visie wordt het Linieperspectief genoemd. Het Linieperspectief biedt de aanknopingspunten om tijdens de uitwerking en uitvoering te blijven handelen in de geest van de totale structuur, zoals die in de 19 de eeuw door Cornelis Kraysenhoff werd ontworpen.

Er zijn drie hoofddoelstellingen geformuleerd:

1. Fysiek herstel van de linie (restauratie, zichtbaar maken)
2. De linie in hoofden en harten krijgen
3. Duurzame exploitatie. Het Nationaal Project is een samenwerkingsverband van (destijds) vijf ministeries en de vijf provincies waarover de waterlinie zich uitstrekt (Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht, Gelderland en Noord-Brabant). Het Linieperspectief is uitgewerkt in uitvoeringsprogramma's. Deze geven concreet aan wat er uitgevoerd moet worden aan maatregelen voor restauratie, veiligstelling, ontwikkeling en beheer van de meer dan 1000 bouwwerken (forten, batterijen, kazematten, sluisen) en de voormalige inundatiegebieden en schootsvelden. Daarnaast gaat het om projecten van communicatie en marketing, beheer en onderhoud, en exploitatie op zodanige wijze dat de linie in stand gehouden en goed beheerd wordt.

### **UNESCO**

De Nieuwe Hollandse Waterlinie is geselecteerd om in 2019 mogelijk te worden toegevoegd aan de Werelderfgoedlijst van UNESCO. Het ministerie van OCW heeft dit besluit bekend gemaakt. Dit grootste Rijksmonument van Nederland wordt voorgedragen als een uitbreiding van de Stelling van Amsterdam (Werelderfgoed sinds 1996).

## **2.2 Provinciaal beleid**

### **Provincie Utrecht**

In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en Verordening 2013 geeft de provincie aan dat elk Utrechts landschap zijn eigen kernkwaliteiten heeft die mede richting geven aan de daarin gelegen en omliggende functies en hun ontwikkelingsmogelijkheden. De kernkwaliteiten van de verschillende landschappen worden beschermd en elke ontwikkeling in het landelijk gebied moet dan ook aansluiting vinden bij deze kernkwaliteiten.

De A27 loopt in de provincie Utrecht door het deelgebied Schalkwijk, dat onderdeel is van het Rivierengebied (grotendeels onderdeel van het Nationaal Landschap Rivierengebied).

Een uitgebreidere beschrijving en handvatten voor het omgaan met de kernkwaliteiten van het deelgebied Schalkwijk is opgenomen in Gebiedskatern Rivierengebied van de Kwaliteitsgids voor de Utrechtse Landschappen.

### **Cultuurhistorisch beleid**

Kernkwaliteiten van het landschap zijn o.a. de cultuurhistorische kwaliteiten. De provincie wil de cultuurhistorische kwaliteiten van vooral landgoederen en buitenplaatsen, het militaire erfgoed en het agrarisch cultuurlandschap behouden, versterken en beleefbaar maken. Behouden en versterken van de kwaliteiten van de cultuurhistorische structuur is als provinciaal belang in de Structuurvisie opgenomen. Basis voor uitvoering van en toetsing aan het provinciaal beleid is de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS). Binnen de CHS zijn vier prioritaire thema's geselecteerd: Historische buitenplaatszone, Militair erfgoed, Agrarisch cultuurlandschap, Archeologie.

De te behouden en te versterken waarden binnen deze vier thema's zijn geïnventariseerd en opgenomen in vier themakaarten in de Cultuurhistorische Atlas. In de provinciale verordening zijn onder artikel 2.10 voorwaarden opgenomen voor ontwikkelingen binnen de beschermde cultuurhistorische waarden. Behoud en versterking staan centraal. Daarbij wordt wel ruimte geboden voor behoud door ontwikkeling, mits het bijdraagt aan herstel en versterking van waarden.

Per thema zijn in de verordening de belangrijkste cultuurhistorische waarden benoemd voor historische buitenplaatszone, militair erfgoed zoals inundatiegebieden en verdedigingswerken, en agrarisch cultuurlandschap.

---

## Provincie Zuid-Holland

De provincie stelt zich tot doel cultuurhistorie te behouden of in te passen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Om dit mogelijk te maken heeft de provincie zogenoemde Regioprofielen Cultuurhistorie opgesteld. Deze zijn opgenomen in de Beleidsvisie Cultureel Erfgoed 2013 - 2016 van de provincie Zuid-Holland. Hierin staan 7 erfgoedlijnen centraal. Een erfgoedlijn is een geografische structuur (kust, trekvaart, oude duinenrij, eiland, enzovoort) die meerdere monumentale stippen met 1 gemeenschappelijk historisch verhaal verbindt tot 1 streep of lijn op de kaart. Erfgoedlijnen zijn samenstellingen van erfgoed, landschap en water, die kwaliteit verschaffen aan de ruimte en beschikken over groot recreatief en toeristisch potentieel. De A27 loopt door de Erfgoedlijn Oude Hollandse Waterlinie.

### Cultuurhistorisch beleid

Het cultureel erfgoed van Zuid-Holland is een belangrijke drager van ruimtelijke kwaliteit. Zeker in combinatie met groen en water verhoogt het erfgoed de variëteit en daarmee de aantrekkelijkheid van stad en landschap. Deze toegevoegde waarde van erfgoed bevordert de provincie op diverse manieren:

- Behoud en versterking van cultuurhistorisch waardevolle structuren en ensembles die van bijzonder provinciaal belang zijn, via bescherming én passende ruimtelijke ontwikkeling,
- Cultureel erfgoed vormt een integraal onderdeel van het provinciaal ruimtelijk kwaliteitsbeleid via de kwaliteitskaart en de gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit.

De cultuurhistorische en archeologische waarden zijn gebundeld in de cultuurhistorische hoofdstructuur (CHS), die de basis vormt voor het provinciaal erfgoedbeleid. Het beschermende ruimtelijk beleid richt zich vooral op een selectie van de CHS:

- Cultuurhistorische kroonjuwelen (unieke, zeer karakteristieke en gave erfgoedensembles in Zuid-Holland),
- Molen- en landgoedbiotopen,
- Werelderfgoed (bestaand en potentieel),
- Archeologie.

De provinciale cultuurhistorische waarden zijn geïnventariseerd en opgenomen op de provinciale cultuurhistorische waardenkaart.

### Erfgoedlijnen

Naast bescherming en versterking van erfgoed stimuleert de provincie ook de beleving en benutting ervan. Dit is gericht op zeven erfgoedlijnen, een beleidscategorie gericht op beleving en benutting, waar geen afzonderlijk beschermingsregime aan is verbonden. Erfgoedlijnen zijn kenmerkende ensembles van erfgoed, landschap en water die beschikken over een groot recreatief-

toeristisch potentieel. De A27 ligt binnen Erfgoedlijn Oude Hollandse Waterlinie. Het ruimtelijk beleid voor de erfgoedlijnen richt zich op de continuïteit van hun karakter, door behoud en versterking van de structuur, gecombineerd met het stimuleren van eigentijdse bestemmingen van dit erfgoed.

## Provincie Noord-Brabant

De provincie Noord-Brabant heeft geen aparte ruimtelijke visie op het landschap ontwikkeld, maar geeft haar visie op het landschap vorm in de 'uitwerking gebiedspaspoorten'. Deze zijn in januari 2011 vastgesteld. Hierin beschrijft de provincie welke landschapskenmerken zij op regionaal niveau van belang vindt en hoe deze kunnen worden versterkt.

De A27 loopt door het gebied "Land van Heusden en Altena".

Voor het Land van Heusden en Altena is de ambitie opgenomen om de cultuurhistorische waarden in hun samenhang verder te ontwikkelen, beschermen en toeristisch-recreatief te ontsluiten. Dit geldt in het bijzonder voor het cultuurhistorisch landschap: "Nieuwe Hollandse Waterlinie", mede in relatie tot het routeontwerp A27.

### Cultuurhistorisch beleid

De provincie Noord-Brabant erkent cultuurhistorie als belangrijke kernkwaliteit van landschappen. Daarnaast kent Noord-Brabant gebieden met en concentratie van cultuurhistorische waarden, de zogenaamde cultuurhistorische landschappen. Deze cultuurhistorische landschappen zijn representatief voor de diverse agrarische cultuurlandschappen van zand, klei en verdwenen veen, maar ook voor landschappen gevormd door waterberging en defensie, zoals overlaten en waterlinies. Om de samenhang te benadrukken is het belangrijk deze landschappen verder te ontwikkelen, gericht op het behoud en waar nodig verbetering van de leesbaarheid (belevingswaarde) van het landschap. Om de cultuurhistorische waarden te beschermen heeft de provincie regels opgenomen in de provinciale Verordening Ruimte. Hierbij is onderscheid gemaakt in drie categorieën: cultuurhistorische vlakken (artikel 22), Nieuwe Hollandse Waterlinie (artikel 23) en complexen van cultuurhistorisch belang (artikel 24). Beleid is gericht op behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van cultuurhistorische waarden.

De te beschermen vlakken en complexen zijn aangeduid op de provinciale Cultuurhistorische waardenkaart (2010). Op een eerdere versie van de cultuurhistorische waardenkaart (2006) is een breder spectrum van cultuurhistorische waarden opgenomen.

---

## 2.3 Gemeentelijk beleid

Diverse gemeenten hebben beleid ontwikkeld op het gebied van erfgoed. Dit wordt hieronder per gemeente beschreven, van noord naar zuid.

### Gemeente Houten

De gemeente Houten heeft als centrale doelstelling van het monumentenbeleid de instandhouding van historisch waardevolle objecten (in hun omgeving), complexen, openbare ruimte, stedenbouwkundige en landschappelijke structuren en van het archeologisch bodemarchief.

De gemeente besteedt in de structuurvisie voor het Eiland van Schalkwijk (vastgesteld op 22 december 2011) specifieke aandacht aan de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

De westzijde van het Eiland van Schalkwijk behoort tot het Nationale Landschap de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De ambitie is om het landschap en de verdedigingswerken in de enveloppe Linieland beleefbaar en recreatief aantrekkelijk te maken en de ecologische waarden te behouden en te versterken.

Op het Eiland van Schalkwijk bevindt een uniek ensemble van fort Honswijk en andere verdedigingswerken, inundatievelden, schootsvelden en kazematten. Dit wordt – in het kader van het project Linieland - versterkt en als totaal verdedigingssysteem zichtbaar gemaakt. Een ander belangrijk structurerend element is de hoofdverdedigingslijn die loopt van fort Honswijk over de Lekdijk voorbij de westelijke grens van de gemeente Houten met Nieuwegein. Het museale linielandschap en de forten en werken op het Eiland worden zo ontwikkeld tot het recreatieve hoogtepunt van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

De Nieuwe Hollandse Waterlinie heeft een bovenregionale aantrekkingskracht op bezoekers. Er wordt geïnvesteerd in verbindingen met de omgeving, zoals het Randstedelijk transferium met een recreatieve functie en de verkoop van streekproducten. Via wandelpaden (bijvoorbeeld inundatiepad), fietspaden en kanoroutes is de linie toegankelijk voor bezoekers. Houten heeft ter uitvoering van het erfgoed beleid o.a. een monumentenverordening en een lijst gemeentelijke monumenten opgesteld.

### Gemeente Nieuwegein

In de Structuurvisie Nieuwegein Verbindt 2030 geeft de gemeente Nieuwegein aan hoe ze inspeelt op ruimtelijke ontwikkelingen die op de stad afkomen. In 4 ontwikkelthema's worden de integrale en stadsbrede opgaven voor Nieuwegein beschreven waarbij een deel van de A27 onderdeel is van de A12 zone. Hierbij is doorstroming, werkgebieden aan de A27 en landschapsversterking belangrijk. Het voor langzaamverkeer ontsluiten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie wordt ingezet als kwaliteitsverbetering. Nieuwegein heeft een uitgebreide cultuurhistorische erfgoedkaart (Raap-rapport 2538), waarop voor diverse thema's de gemeentelijke cultuurhistorische waarden zijn vastgelegd.

### Gemeente Vianen

De gemeente Vianen heeft op 11 maart 2014 de Landschapsvisie "Oog voor het platteland" vastgesteld. Hierin stelt de gemeente dat Bovenlokale weginfrastructuur (A2 en A27) niet benadrukt moet worden door begeleidende beplanting, maar dat het landschap in staat gesteld moet worden van zich te laten spreken. Ook zet de visie in op het zichtbaar en beleefbaar maken van de elementen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Vianen heeft haar beleid ten aanzien van cultuurhistorische waarden vastgelegd in een erfgoednota.

### Gemeente Zederik en Giessenlanden

De gemeenten Giessenlanden, Leerdam en Zederik hebben gezamenlijk een landschapsplan opgesteld, het Integraal landschapskader "Landschap in Beeld Giessen, Linge, Zouwe" (ILK). Het plan schept kaders voor nieuwe ontwikkelingen en biedt kansen om de landschappelijke kwaliteiten van het gebied te versterken. Dit plan stelt dat de A27 een doorsnijding van de Verkaveling vormt. De visie is gericht op behoud van de grote open ruimte in oost-west richting en behoud van de open ruimten van de oorspronkelijke polders, dus niet op het accentueren van de weg als lijn. Juist aan beide zijden van de snelweg zouden de op enige afstand gelegen restanten van kavelgrensbepantingen weer hersteld kunnen worden tot grotere lijnen. Hierdoor wordt de snelweg vanuit het gebied beter ingepast en beleeft de automobilist dit landschap beter.

Ten noorden van Meerkerk ligt de weg op een dijklichaam, ze vormt daardoor een ruimtelijke barrière. Alleen hoge beplantingen en kerktorens steken boven de weg uit. Streven van de visie is de weg zelf zo min mogelijk te accentueren, maar juist de lijnen in het landschap. Bij de toekomstige verbreding van de A27 dienen eventuele geluidweringen rekening te houden met deze visie. Ze dienen dus zo min mogelijk op te vallen en het uitzicht op

---

de omgeving niet te belemmeren. Er dient terughoudend te worden omgegaan met grote reclameborden. Zij zijn vaak storend in het open landschap.

In het landschapsplan zijn ook de gemeentelijke cultuurhistorische waarden opgenomen. Daarnaast hebben Zederik en Giessenlanden gemeentelijke monumentenlijsten.

### **Gemeente Gorinchem**

Ook de gemeente Gorinchem heeft haar ruimtelijk beleid afgestemd op de doelen zoals die gesteld zijn voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

### **Gemeente Werkendam**

Het Landschapsbeleidsplan Land van Heusden en Altena van januari 2008 is mede opgesteld in opdracht van de gemeente Werkendam. Het plan gaat in op de ambities voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie voor het Land van Heusden en Altena.

Om de contrastkwaliteit in het typische Linieprofiel verder te versterken wordt een landschappelijke verdichting ten noorden en westen van de hoofdverdedigingslijn voorgesteld. Binnen de doelstellingen van het Linieperspectief kunnen gespreide woonvormen daaraan bijdragen, mits de landschapskwaliteiten worden gerespecteerd en actief verder uitgebouwd en mits de kringen rondom de forten gevrijwaard blijven. Voor het voormalige inundatiegebied wordt behoud en versterking van de openheid nagestreefd. Op basis van actuele waarde, toegankelijkheid, positie in het ontwikkelingsbeeld, beheersintensiteit en eigendom zijn ook suggesties voor de ontwikkeling van de forten. Voor Fort Steurgat is het de koers 'wonen', voor de forten Bakkerkil en Altena is het de koers 'recreatie' en voor Fort Giessen is het de koers 'ecologie'.

De cultuurhistorische waarden in Werkendam zijn vastgelegd op de cultuurhistorische beleidsadvieskaart en de gemeentelijke monumentenlijst. Het beleid is vastgelegd in een erfgoednota/verordening.

### **Gemeente Geertruidenberg**

In de Structuurvisie 2030 geeft de gemeente Geertruidenberg aan dat de oostrand van Dombosch het gezicht is van de gemeente naar de A27: een zicht-locatie in een groen kader. Dit beeld moet onderhouden en versterkt worden. De gemeente heeft een gemeentelijke monumentenlijst.

# HOOFD STUK 3

## VISIE

Dit landschapsplan bouwt voort op het eerder opgestelde routeontwerp panoramaroute (augustus 2008), het ambitiesdocument ruimtelijke kwaliteit (augustus 2013) en de inpassingsvisie voor de verbreding van de A27 (augustus 2014). Zie bijlage.



Door de jaren heen is het project en omgeving onderhevig aan een aantal veranderingen. Zo is het budget verkleind en zijn er veranderingen in de omgeving; waaronder autonome ontwikkelingen zoals de ontwikkeling van de nieuwe aansluiting Gorinchem noord. Dit leidt tot nieuwe inzichten. Voor een groot deel worden de eerder geschetste uitgangspunten uit de verschillende nota's gehanteerd en aangescherpt. Op een aantal punten leiden nieuwe inzichten tot een aanpassing of aanvulling van de eerder op gestelde visie. Zie ook bijlage 1.

Dit is de reden dat eerst de visie op hoofdlijnen besproken wordt met op de verschillende schaalniveaus de belangrijkste conclusies grijs gemarkeerd. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de ruimtelijke analyse van de landschappen, de vormgeving van de weg, en de inpassingsopgave met de wettelijke compensatie.





## 3.1 Visie op routeniveau

Op basis van de voorgenomen ingreep, de maatregelen en de ontwikkelde inzichten in eerdere visiedocumenten is een actuele visie ontwikkeld voor het project van nu. De verkleining van het budget, de veranderende omgeving en voortschrijdende inzichten vormen de basis voor deze visie. Zoals ook in de RWS handreiking "Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van snelwegen" wordt de ruimtelijke visie uitgewerkt op het niveau van het netwerk, de route, het traject en ten slotte de landschappen.

Op het niveau van het netwerk zijn overkoepelende thema's van belang: 1) De snelweg; de grote schaal, 2) Versterken van identiteiten, 3) Een herkenbare snelweg, 4) Een opgeruimde snelweg en 5) Zichtbare iconen. Dit vormt nog steeds de basis voor de huidige visie op routeniveau.

De hoofdlijnen van de visie op routeniveau :

1. De A27 te gast in het landschap
2. De A27 als panoramaroute
3. Een rustig & continue wegprofiel
4. Kwaliteiten versterken en non kwaliteiten opheffen

### 1 Visie: de weg te gast in het landschap

Voor de A27 is een Routeontwerp ontwikkeld om de verrommeling op de weg en in de omgeving van de weg te agenderen. Het doel is meer eenheid in het wegontwerp van de route en meer samenhang tussen de ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving van de weg te creëren. Centraal thema voor de A27 is 'de weg als gast in het landschap'. Dit wordt vertaald in niet schreeuwend naar omgeving en vanuit omgeving: niet verstoppen. In open landschappen is het ontbreken van wegbegeleidende beplanting vanuit de omgeving een kwaliteit. Het maakt de A27 vanuit de omgeving minder opvallend.

### 2 De A27 als panoramaroute

Het routeontwerp A27 is een transformatieopgave die begint vanuit de bestaande situatie. De landschappelijke context en de inbedding in de verschillende landschappen vormen de belangrijkste troeven. De panoramische ervaring van de omgeving, maar ook de weidsheid van de landschappen is kenmerkend voor de A27 en leidend voor de visie. De huidige kwaliteiten zijn de inspiratiebron. De inundatievelden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie vallen veelal samen met de panorama's.

### 3 Een rustig & continue wegprofiel

De weg wordt zo rustig en continue moelijk vormgegeven en het wegmeubilair wordt tot het noodzakelijke minimum beperkt en geplaatst op basis van in het Epve geformuleerde huisregels, zodat de weg het landschap zo min mogelijk aantast en de weggebruiker ongehinderd door wegelementen de kwaliteiten in de omgeving kan ervaren. In de grote open landschappen wordt ingezet op een maximale beleving van de panorama's. In stedelijk gebied wordt de weg zoveel mogelijk ingepast in een groene setting, waar nodig met geluidswerende grondlichamen.

### 4 Kwaliteiten en non-kwaliteiten

Bij de uitbreiding van de infrastructuur is het een ruimtelijke opgave om kwaliteiten te versterken en non kwaliteiten op te heffen. De route van de A27 zoals die nu in het landschap ligt, heeft verschillende kwaliteiten. Op veel plekken is het landschap goed leesbaar en zijn landmarks goed zichtbaar. De panorama's zijn op veel plekken al goed ontwikkeld. De tracering van de weg, met afwisselend een hoge en lage ligging, zorgt voor interessante vergezichten wanneer de weg op hoogte is, maar ook dat weg op maaiveldniveau wordt opgenomen in de omgeving. Oriëntatie op de route is - ook door deze hoogteverschillen - goed, doordat er weids zicht is op grote wateren en bruggen, bij knooppunten en oriëntatiepunten. Stedelijk gebied is veelal groen ingepast. Deze kwaliteiten worden behouden en versterkt.

#### Kwaliteiten omgeving:

- Opeenvolging van grote landschappen met afwisselend een open of gesloten karakter, en groene stedelijke passages;
- Opeenvolging van open water, rivieren en beken;
- Leesbaar landschap met landschapselementen;
- Een aantal herkenbare landmarks die duidelijk zichtbaar zijn vanaf de weg.

#### Kwaliteiten traject:

- Terughoudende en rustige vormgeving weg met groene, ruime bermen;
- Groene en ruime inpassing in stedelijk gebied;
- Markante kruisingen van rivieren en open water.

#### Opgave:

- Vrijhouden van panorama's op omliggend landschap,
- Behouden van groene inpassing in stedelijk gebied met gedoseerd zicht op de stad.



---

### Non-kwaliteiten

Op een aantal vlakken is er te spreken van non-kwaliteiten. De A27 ligt vrij autonoom in zijn omgeving, en sluit daarbij onvoldoende aan op het omringende landschap. Zicht op het landschap bij een aantal panorama's wordt geblokkeerd door barriers, beplantingen en schermen, waardoor de beleving van landschapskwaliteiten moeizaam gaat. Beleving van bijzondere plekken zoals de Nieuwe Hollandse Waterlinie (inundatiegebieden, schootsvelden en Fort Altena) en Natura 2000 (Zouweboezem) kan beter.

Bovendien is het wegbeeld rommelig door de toepassing van verschillende soorten schermen, profielen en inpassingsoplossingen. Daardoor gaat veel aandacht van de weggebruiker naar de weg. Fysieke en visuele versmallingen van de snelweg geven de weggebruiker een onveilig gevoel, waardoor dit wordt versterkt.

## 3.2 Visie op trajectniveau

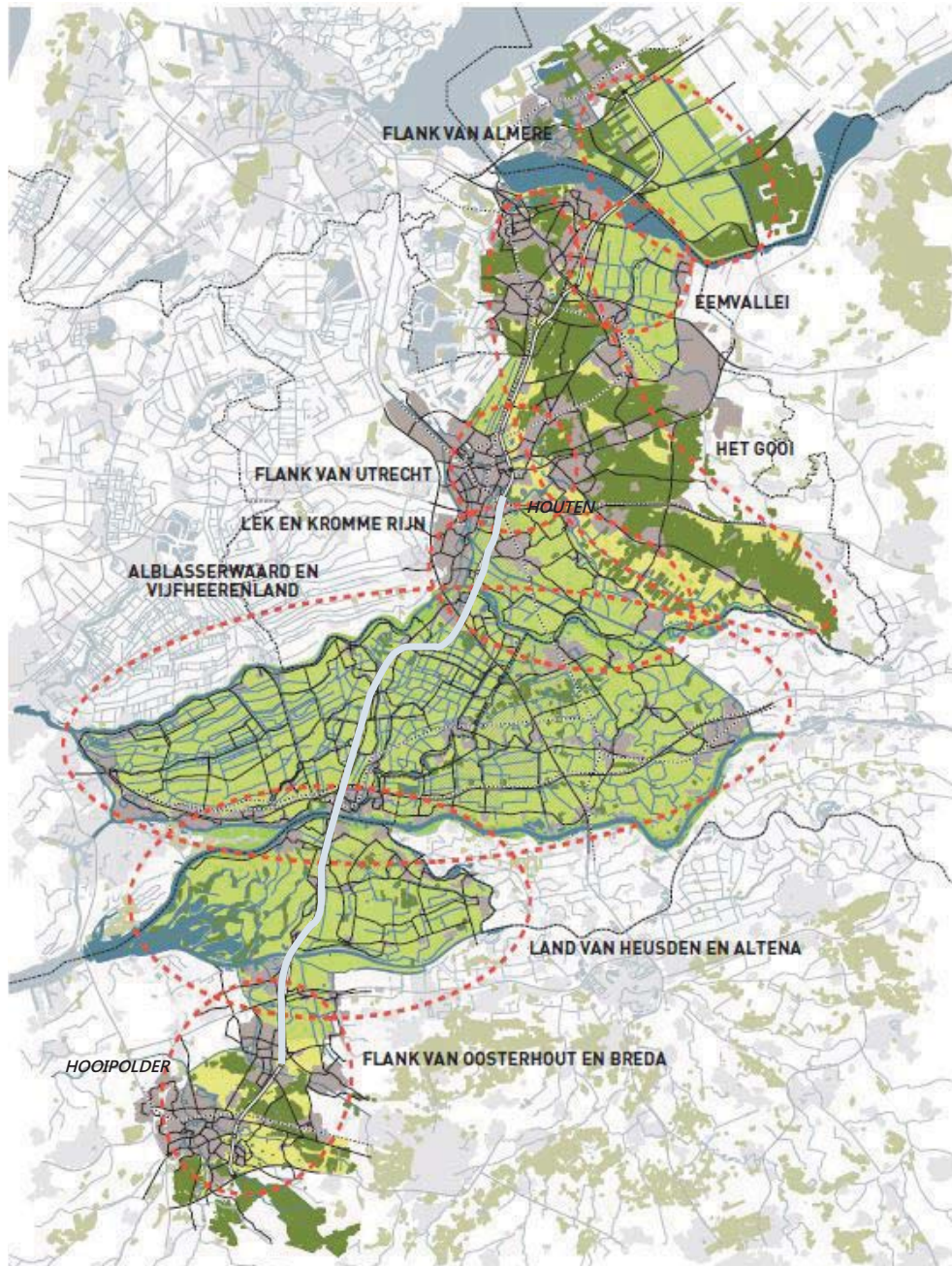
Naast het niveau van de route is er ook het niveau van de trajecten. Het project Houten-Hoopolder is onderdeel van de gehele A27 en ligt in twee opeenvolgende deelgebieden. Tussen Houten en Knooppunt Everdingen is de A27 in haar omgeving gekarakteriseerd als infralandschap en tussen Knooppunt Everdingen tot en met Hoopolder, het overgrote deel, is sprake van een Landschapsweg.

De landschappelijke weg voegt zich zo goed mogelijk in de omgeving, gezien vanuit het perspectief van de weggebruiker. De karakteristieken van het omliggende landschap worden zo veel mogelijk zichtbaar gemaakt. Soms gebeurt dit door een specifieke hoogteligging, vaak door een met gras begroeide, ruime middenberm en zijbermen die aansluiten op de omgeving of het zicht op de omgeving zo veel mogelijk vrij laten.

Vanaf knooppunt Everdingen richting het noorden is er een overgangsgebied naar het infralandschap. Bij een infralandschap ligt de nadruk op de vormgeving van de elementen binnen het domein van de snelweg en de stad. Het landelijk gebied is door stedelijke ontwikkelingen en de ontwikkelingen van de infrastructuur niet langer zichtbaar vanaf de snelweg. De A27 sluit ter hoogte van Houten aan de op (project) Ring Utrecht. Over deze aansluiting van het ene project op het andere heeft afstemming plaatsgevonden.

### 3.2.1 Van Houten tot knooppunt Everdingen: infralandschap van de A27

De A27 doorsnijdt de oostkant van Utrecht, een stadslandschap met een rijke geschiedenis. Het is een gebied met landgoederen, forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, stedelijke functies en veel kruisende infrastructuur. Door alle knooppunten, weefvakken, kunstwerken, geluidswering, grondlichamen en dichte opgaande beplantingen beweegt de weggebruiker zich door een autonoom infralandschap. De A27 ligt vanaf Houten in een soort overgangszone. De stad is nog voelbaar maar minder dominant. De omgeving wordt landschappelijker en de openheid (o.a. van de inundatievelden) wordt voelbaar. De stedelijke ontwikkelingen gaan echter door. Het bedrijventerrein 'Het Klooster' wordt bebouwd en windturbines zijn geplaatst. Nieuwe uitbreidingen worden onderzocht.



Figuur 4 Landschappen langs de A27 (bron: Panoramaroute A27, 2008)

**Kwaliteiten omgeving:**

- Gevarieerde samengestelde stad met woonwijken, bedrijventerreinen, landschapsparken en markante hoogbouw;
- De Nieuwe Hollandse Waterlinie ligt bij Houten aan weerszijden van het traject.

**Kwaliteiten traject:**

- Overgangszone de weg is deels afgeschermd. Vensters op de omgeving zijn spaarzaam;
- Variërende hoogteligging, afgestemd op de eisen vanuit de omgeving zoals bijvoorbeeld doorvaarthoogte van waterwegen.

**Opgave:**

- Zichtbaarheid van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verbeteren;
- Functionele dwarsrelaties over of onder de snelweg verbeteren;
- Rustige en terughoudende vormgeving.

### 3.2.2 Van Knooppunt Everdingen - Knooppunt Hoopolder: De A27 als landschappelijke weg

Dit traject van de panoramaroute kruist de grote rivieren van Nederland. De Aalsterwaard met zijn smalle kavels, rivierlopen en ontginningslinten en het land van Heusden en Altena met kreken en onregelmatige kavelpatronen zijn karakteristiek voor het Hollandse rivierenlandschap. Door de ligging op maaiveld en de weidse panorama's zijn de landschappelijke kwaliteiten goed beleefbaar. Een markant punt is de doorsnijding van fort Altena, één van de meest directe confrontaties tussen de weg en Nieuwe Hollandse Waterlinie. De hoog gelegen bruggen over de rivieren zijn de belangrijkste oriëntatiepunten voor de weggebruiker. Vanaf de bruggen is er een weids uitzicht over de rivieren en uiterwaarden.

**Kwaliteiten omgeving:**

- Veenweide landschap met lange smalle kavels, hoge waterstanden en ontginningslinten;
- Nieuwe Hollandse Waterlinie, gelegen in een open zeekeipolder met kreken en onregelmatige blokverkaveling;
- Markante rivierkruisingen met weids zicht.

**Kwaliteiten traject:**

- Terughoudende vormgeving laat alle ruimte aan het open landschap;
- Markante bruggen bij de Merwede en de Bergsche Maas.

**Opgave:**

- De weidse panorama's op het veenweide landschap en de Nieuwe Hollandse Waterlinie koesteren;
- Versterken van de weg als route o.a. door nieuwe geluidsschermen vorm te geven volgens een vast vormgevingsprincipe.

## 3.3 Visie op niveau van de landschappen

De snelweg doorkruist 5 landschappelijk waardevolle gebieden:

- de Flank van Raamsdonksveer
- het Land van Heusden en Altena
- de Aalsterwaard – Vijfheerenlanden
- Het Kromme Rijngebied
- De Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW)

Ieder gebied heeft zijn eigen karakteristieken en inrichting. Openheid is echter bij alle gebieden als kwaliteit aangemerkt en is tevens het thema van de A27 als panoramaroute. Een ander waardevolle landschappelijke eenheid is de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW). De kenmerken van het landschap zijn ooit ingezet als kwaliteit om de verdediging van Holland vorm te geven en zijn cultuurhistorisch waardevol. De inundatievelden zijn de vlakken die door een lage ligging en openheid veelal samenvallen met de panorama's.

Vanuit de inventarisatie en analyse zijn kwaliteiten en non-kwaliteiten gesignaleerd voor de situaties van de A27 in deze landschappen.

# HOOFD STUK 4

## ANALYSE

Met de visie op hoofdlijnen uit hoofdstuk 3 als achtergrond komen achtereenvolgens aan bod:

- De ruimtelijke analyse van de landschappen waarbij kwaliteiten en non-kwaliteiten worden geformuleerd
- De vormgeving van de weg
- De inpassingsopgave



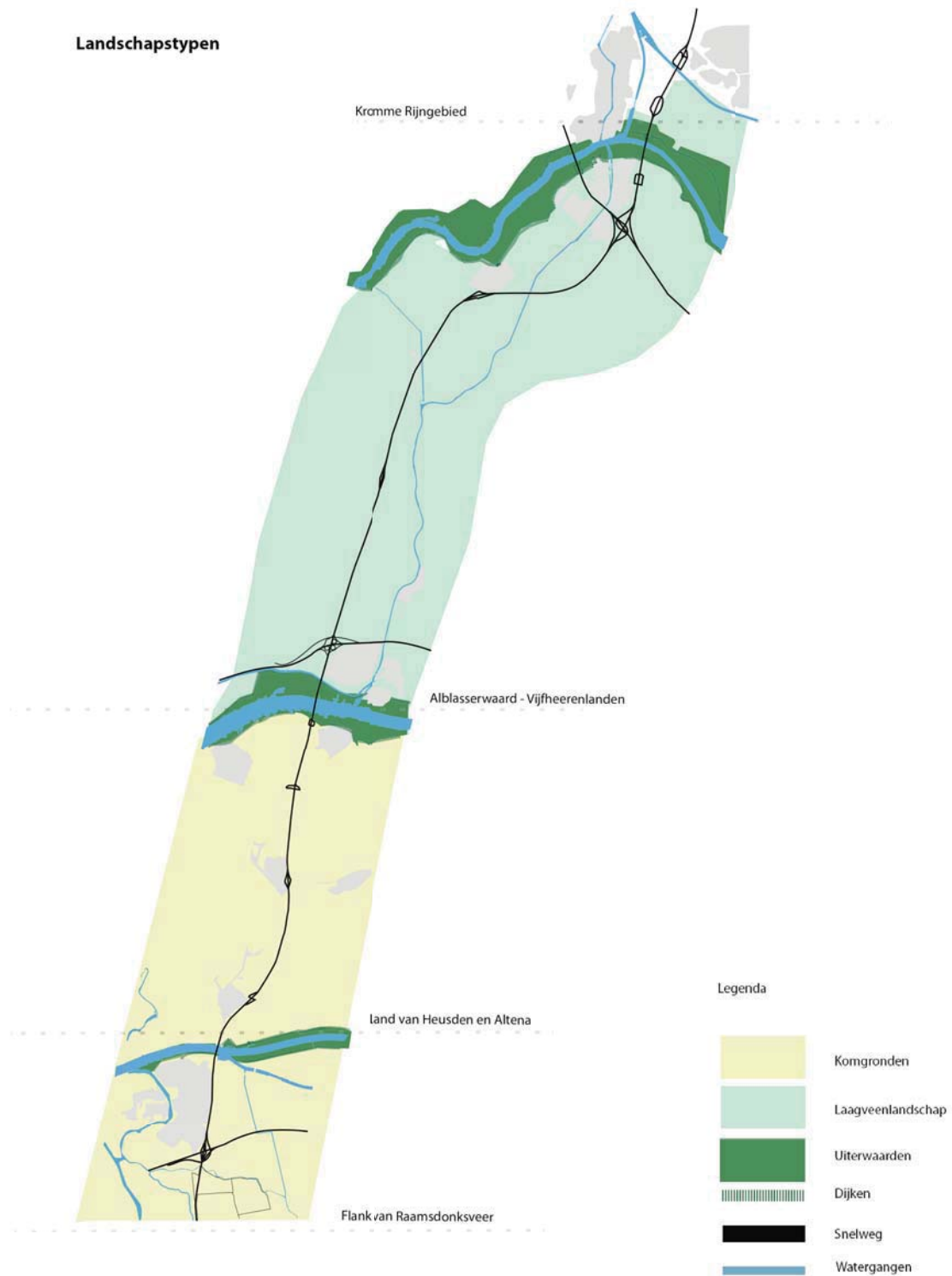
De A27 loopt van knooppunt Sint-Annabosch bij Breda naar knooppunt Almere. De weg doorsnijdt diverse open en gesloten landschappen, waarvan een aantal met cultuurhistorische en ecologische waarden en passeert verschillende stadsregio's. Kenmerkend voor de A27 zijn de grote open landschappen waarbij de weggebruiker interessante zichten wordt geboden op natuurgebieden, vergezichten, cultuurhistorische plekken, landmarks en plekspecifieke karakteristieken stads- en dorpsgezichten en groene passages van stedelijke gebieden. De weg gaat qua ligging en vormgeving op in de omgeving en is vanuit de omgeving niet als storend of snijdend element herkenbaar. Dit is op enkele delen van het tracé het geval, bv ten zuiden van Noordeloos. Er zijn ook delen op het tracé waar de open landschappen niet goed te ervaren zijn, bv door opgaande beplanting langs de weg, of waar de weg verhoogd t.o.v. het maaiveld ligt – t.b.v. kruising van rivieren of onderliggend wegennet- waardoor deze extra zichtbaar wordt vanuit de omgeving, bv tussen het Merwedekanaal en Lexmond.

Vanuit de analyse zijn de belangrijkste Kwaliteiten en Non-kwaliteiten grijs gemarkeerd. Op de plankaarten in Hoofdstuk 6 zijn straatnamen e.d. aangegeven.





## Landschapstypen



Figuur 5 Landschapstypen langs de A27



Figuur 6 Uitsnede landschapstructuurkaart: Het Kromme Rijngebied, zie figuur 19 blz. 38

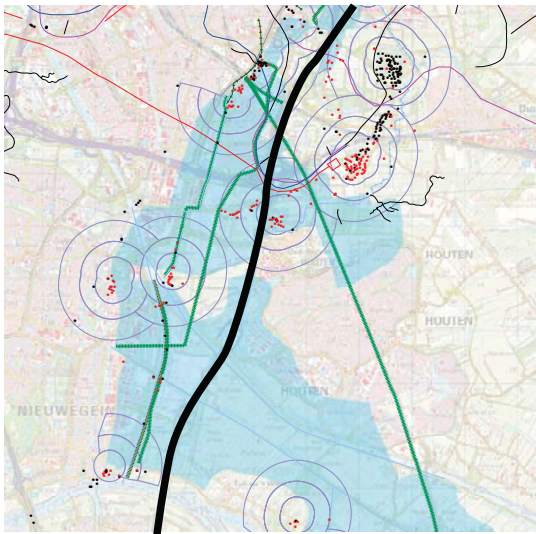
## 4.1 Ruimtelijke Analyse van de landschappen

De snelweg doorkruist tussen Houten en Hooipolder verschillende landschappelijk en ecologisch waardevolle gebieden: het afwisselende Kromme Rijngebied, het open polderlandschap van de Alblasserwaard – Vijfheerenlanden met daarin het natuurgebied Zouweboezem, het Land van Heusden en Altena, met daarin het Fort Altena (onderdeel van de NHW), en de Flank van Raamsdonksveer ten zuiden van de Bergsche Maas. Ieder type landschap heeft zijn eigen kernkwaliteiten die het gebied bijzonder maken. In deze paragraaf worden deze verschillende gebieden beschreven die de A27 tussen knooppunt Hooipolder en Houten doorkruist. De waardevolle karakteristieken van de landschappen worden benoemd. Ook wordt aangegeven hoe deze karakteristieken worden ervaren vanaf de weg, en hoe de weg wordt ervaren vanuit het landschap. Tevens worden knelpunten benoemd.

### 4.1.1 Het Kromme Rijngebied

Het tracé tussen Houten en de Lek passeert het Kromme Rijngebied. Dit is een rivierkleigebied rondom een dode arm van de Rijn die vooral in de Romeinse tijd een belangrijke betekenis had. Door de strategische ligging van gebied, is het onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het gebied heeft daarom een hoge archeologische en historisch-geografische waarde. Openheid van schoots- en inundatievelden en de zichtbaarheid van vestingwerken/forten en dijklichamen zijn belangrijke waarden in dit gebied.

Het Kromme Rijngebied kenmerkt zich voornamelijk door een kavelstructuur van langgerekte kavels met een aantal boerderijen, industriegebieden en windturbines. De weg ligt tot aan de aanbrug van de brug over het Amsterdam Rijnkanaal en afslag Houten op maaiveldniveau. Hierdoor is er nauwelijks een beleving van zowel de blokverkaveling boven Houten en de langgerekte kavels onder Houten.



Figuur 7 Inundatievelden t.h.v. NHW

Ter hoogte van de N409 begint het plangebied van de verbreding van de A27. De A27 heeft op dit deel van het tracé een breed profiel van 2x3 rijstroken. Dit gebied totaan de Lek werd vroeger nog beheerd door de rivier. Dit is terug te zien in de blokverkaveling ingericht met graslanden. Aan de westkant wordt de A27 begeleid door een bomenrij. Aan de oostkant ligt het bedrijventerrein Houten iets van de weg af. Het bedrijventerrein is aangekleed met een transparante bomenrij in een haag. Dit vormt een mooie overgang en geeft bovendien een rustig en groen beeld vanaf de weg.

Vanaf aansluiting Houten gaat het wegdek omhoog. Het opslagcomplex van Rijkswaterstaat aan de westkant en de waterzuivering aan de oostkant worden omsloten door struwelen en boomgroepen, waartussen de gebouwen en bassins zichtbaar zijn. Verderop zijn ook de recent aangebrachte windturbines langs ARK en A27 te zien: een oriëntatiepunt op de route.

Enmaal op de ranke brug over het Amsterdam Rijn Kanaal beleeft de weggebruiker het kanaal met dubbele laanbomen. Hierdoor wordt de zichtlijn over het kanaal extra geaccentueerd. Ten zuiden van de brug bevindt zich aan de oostzijde van de snelweg een dichte bosschage die het zicht knijpt, waardoor het contrast met het uitzicht over kanaal in noordelijke richting wordt vergroot. Het hoge gebouw van het van der Valk hotel Houten springt dan tevens in het oog, evenals het rode gebouw van Arval in de verte.

Vanaf de brug loopt de weg af naar maaiveld, naar aansluiting Nieuwegein. Hier doorsnijdt de A27 de inundatievelden van de NHW. Aan de oostkant wordt een nieuw bedrijventerrein (het Klooster) ontwikkeld. De eerste bedrijven zijn hier al gevestigd.

In de aansluiting Nieuwegein is aan beide zijden een brandstofverkoopspunt, dat minimalistisch is ingericht met enkel gras en laanbomen in de vorm van hoge populieren. De stalen voetgangersbrug is een herkenningspunt voor de weggebruiker (nabij transferium). Na de aansluiting stijgt de weg weer om de Lek te kunnen overbruggen.

Vanaf de Lekbrug is de dijk en het weidse landschap van de uiterwaarden zichtbaar. De taluds van de dijk en snelweg zijn ingericht met gras met aan beide zijden beplanting van o.a. notenbomen. Enkele solitaire bomen staan langs de strekdam of op de krib. De weggebruiker ervaart door de verhoogde ligging van de weg het landschap goed.

Langzaam daalt de weg weer terug naar maaiveld en gaat door het Eiland van Schalkwijk, een open en relatief ongeschonden landschap ingeklemd tussen de Lek en het kanaal, en bovendien een panorama. De westzijde van het tracé is hier niet begroeid. Door het hoogteverschil ten opzichte van het landschap is de beleving van het weidse landschap in de Schalkwijksche wetering optimaal.

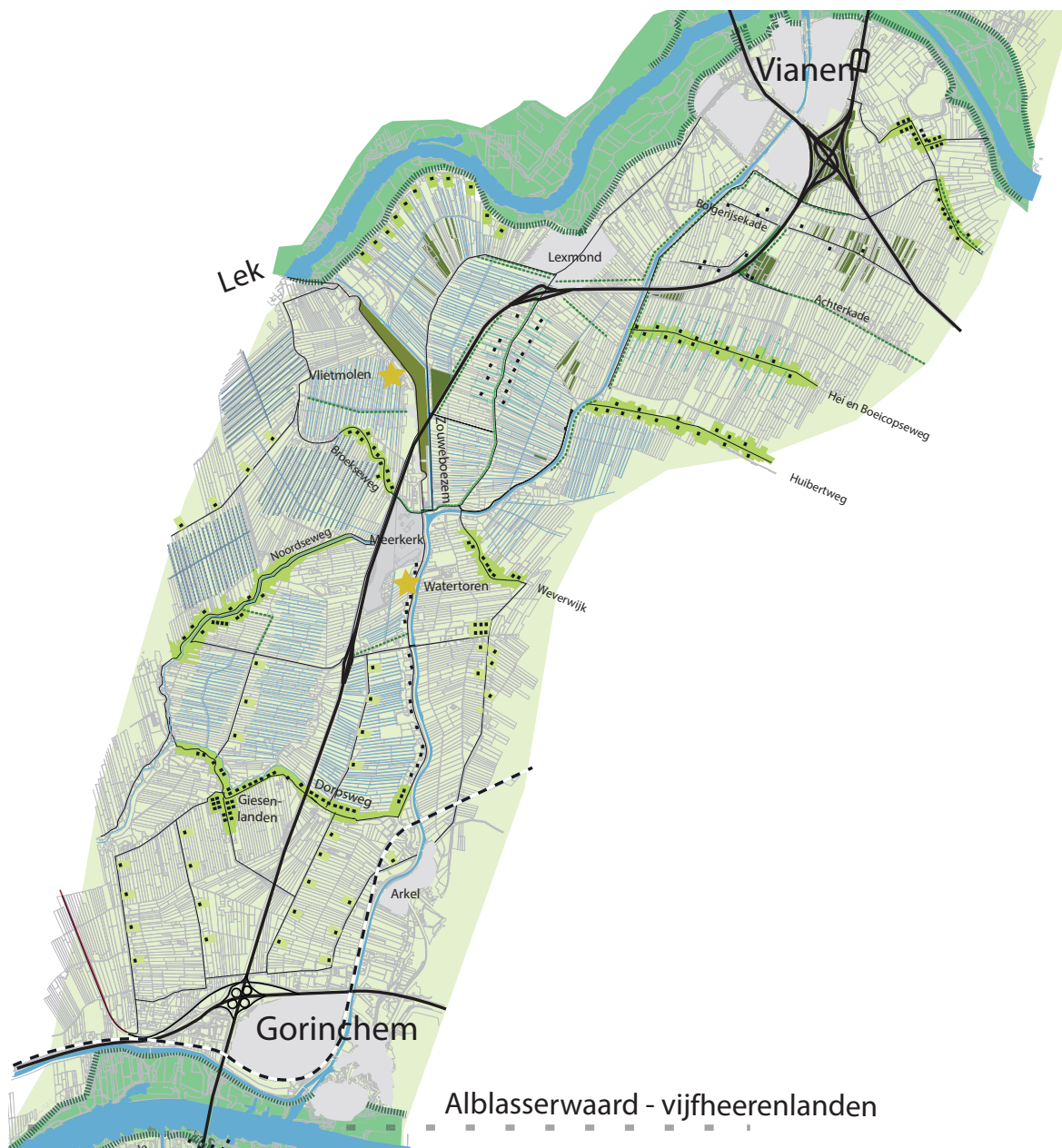
#### Kwaliteiten

- Open landschappen ter hoogte van panorama's goed beleefbaar vanaf de weg;
- Kruising met grote watergangen bieden fraai zicht op water en dijken;
- Bij verhoogde ligging weg, zicht op kavelstructuren en randen aan de westkant bij Nieuwegein;
- Bedrijventerrein Houten voorzien van transparante bomenrij en hagen, goede overgang;
- Herkenningspunten: voetgangersbrug, windturbines, hotel Houten en De Prinses Beatrixsluizen, allen goed zichtbaar.

#### Non-kwaliteiten

- Opgaande beplantingen langs A27 na Amsterdam Rijnkanaal (beleefbaarheid karakteristieken);
- Laanbomen na afslag Nieuwegein en voor Lekdijk-Oost belemmeren zicht op het landschap;
- Grote druk op behoud van de karakteristieken van de Nieuw Hollandse waterlinie.





Figuur 8 Uitsnede landschapskaart Alblasserwaard – Vijfheerenlanden, zie figuur 19 blz. 38

#### 4.1.2 Alblasserwaard – Vijfheerenlanden

Tussen de Lek en de Merwede doorkruist de A27 het gebied van de Alblasserwaard en Vijfheerenlanden. Dit uitgestrekte veenweide gebied, dat een overwegend agrarisch gebruik kent kenmerkt zich door een kavelstructuur van smalle, langgerekte kavels, oude rivierlopen en (ontginnings)lintbebouwing aan dijken

die veelal haaks de A27 kruisen. Het landschap wordt steeds weidser, opener en grootschaliger. De gehele Alblasserwaard heeft een hoge historisch-geografische waarde en delen van de Alblasserwaard zijn voorgedragen voor de UNESCO-lijst.

Na het kruisen van de Lek passeert de weg aansluiting Hagestein. De weg ligt hier hoog, maar is hier aan beide zijde ‘ingepakt’ met beplanting. Aan de westkant – tussen

de kern van Vianen en de snelweg - komt de beplanting van eiken tot aan de weg en vormt een dichte groene wand. Hierdoor is de weg vanuit de omgeving gezien gemaskeerd maar kan de weggebruiker aan de oostzijde over de beplanting heen het landschap inkijken. De weg daalt hier langzaam naar maaiveldniveau, waardoor je als automobilist vanaf de kruising met de Langedreef onder de bomen door kunt kijken het landschap in. Vervolgens stijgt de weg weer richting Knooppunt Everdingen.



*Figuur 9 Zelfs in de winter maskeren de bomen de achterliggende snelweg bij Vianen*

Knooppunt Everdingen is zorgvuldig ingepast op basis van het onderliggend landschap. Het kavelpatroon is leidend en bomen zijn op de oeverwal aangeplant. De weg gaat hier in het noordelijk deel van het knooppunt als het ware door een groene tunnel. Het zuidelijk deel is meer open met zicht op het polderlandschap. Tussen Houten en knooppunt Everdingen heeft de weg aan de westzijde 2 rijbanen en een spitsstrook. Aan beide zijden van de weg is een dubbele, soms zelfs een driedubbele bomenrij aangebracht.

Vanaf knooppunt Everdingen is het profiel van de weg breder, de westbaan heeft tot de brug over het Merwedekanaal 3 rijstroken. Kenmerkend is ook de betonnen voetgangersbrug ter hoogte van de Bolgarijsekade, even verderop. De kruising met het Merwedekanaal is eenvoudig en vanaf de brug is er mooi zicht over het kanaal met begeleidende beplanting van populieren. De A27 heeft tussen de brug over het Merwedekanaal en Meerkerk weer een profiel van 2x2 rijstroken.

Ten oosten van Lexmond is de kenmerkende slootstructuur goed zichtbaar vanaf de weg die hier een bocht maakt, ook omdat de weg hier iets verhoogd ligt ten opzichte van de omgeving. Vanaf knooppunt Lexmond ter hoogte van Polder Lakerveld panorama is de kenmerkende langgerekte slootstructuur goed zichtbaar. Vanaf Lexmond heeft de weg een breed profiel met obstakelvrije bermen.

Ter hoogte van de Zouwedijk kruist de A27 het natuurgebied Zouweboezem. De weg ligt hier verhoogd om te kunnen kruisen met de Oude Zederik en de Zouwedijk. Het natuurgebied kenmerkt zich door een brede strook van opgaande beplanting langs de Oude Zederik. Deze beplanting komt tot dicht aan de weg waardoor het de panorama's aan de noord en zuidzijde begrenst. De weggebruiker ervaart hier de kruising met een bijzondere plek, al beperkt de beplanting en de betonnen barri er wel het zicht.



*Figuur 10 Kenmerkende voetgangersbrug bij de Bolgarijsekade*

De A27 is bij Meerkerk aan oostzijde begrensd door een markant geluidsscherm, dat door zijn opvallende vorm en grote betonnen staanders met een bal erop, niet bijdraagt aan een rustig en continu wegbeeld. Dichtebeplanting, die op een deel van het scherm is aangebracht verzacht de aan blik enigszins. Aan de westzijde wordt de A27 begrensd door het beplante talud van de parallelweg die halverwege Meerkerk de A27 kruist. Ten zuiden is zicht op een bedrijventerrein en brandstofpunt Blommendaal. Bij het uitrijden van Meerkerk wordt het landschap weer open: een nieuw panorama.

Aansluiting Noordeloos valt op door de aanwezigheid van de gele M en kenmerkende architectuur van het McDonaldsrestaurant en de laanbeplanting langs de Zijlkade haaks op de A27, in een verder open landschap.

Tussen Meerkerk en Hoogblokland is het landschap weer weids en open (panorama Middelbroek). De weg heeft tussen Lexmond en Hoogblokland een breed profiel met grotendeels obstakelvrije bermen. De weg ligt hier op gelijke hoogte met het omliggende landschap. Hierdoor gaat de weg op in het landschap (is vanuit de omgeving alleen te herkennen aan de lichtmasten en portalen) en andersom is het landschap vanaf de weg optimaal beleefbaar. Er is zicht op het kenmerkende slotenpatroon. Enkele vergezichten bieden bovendien zicht op de kronkelende bebouwingslinten en landmarks

zoals de Vlietmolen en de Watertoren van Meerkerk. Het groene talud van de kruising met de Groeneweg vormt een dwarsverband evenals het bebouwingslint van Hoogblokland. Het bebouwingslint van de Dorpsweg (Hoogblokland) vormt de grens van het panorama. Ter hoogte van de kruising met de Dorpsweg in Hoogblokland is de snelweg aan beide zijden voorzien van absorberende, modulaire geluidsschermen met klimop.

Ter hoogte van De Kooi (Gorinchem Noord) bevindt zich een scharnierpunt in de langgerekte kavelstructuur; een landschappelijk bijzonder punt. Hier is een duidelijke draai/hoek in de kavelstructuur en het slotenpatroon. Dit is vanuit de omgeving niet goed leesbaar. In de aansluiting Gorinchem Noord (nog te realiseren) passeert de A27 brandstofpunt Scheiwijk aan de westzijde.



Figuur 11 Onderdoorgang Bataafsekade

Het tankstation en verzorgingsplaats worden omzoomd door hoge populieren, deels met onderbeplanting. Het zicht op het verder open landschap wordt hier onderbroken.

Voor knooppunt Gorinchem gaat de A27 weer door open landschap aan beide zijden. Het profiel van de weg is hier breder: de oostbaan heeft hier naast twee rijstroken een spitsstrook vanaf Meerkerk, de westbaan heeft naast twee rijstroken een doorlopende toe- en afrit vanaf Hoogblokland.

Bij Gorinchem domineert de infrastructuur de ruimtelijke beleving. De A27 heeft op dit deel van het tracé een profiel van 2x2 rijstroken. Doordat naast de doorgaande A27 aan beide zijden van de weg dubbelbaans in- en uitvoegers naar de A15 liggen, ontstaat een bijzonder breed en verhard profiel waarbij het omliggende landschap voor de weggebruiker naar de achtergrond verdwijnt. Knooppunt Gorinchem ligt op een komgrond met in het noorden een oud lint. De verhoogde ligging van het knooppunt en de aankleding met hoge geluidsschermen aan de oostzijde zorgen ervoor dat de weg ook vanuit de omgeving niet gemist kan worden. Bij bebouwing is tussen de A27 en de bebouwing het talud vol geplant.

Er is nauwelijks interactie tussen de wereld op maaiveldniveau en de A27 daarboven. Waar de twee elkaar kruisen – zoals bij de onderdoorgang van de Bataafsekade – is bovendien een donker en moeilijk toegankelijk/rommelig niemandsland ontstaan.

#### Kwaliteiten

- Open landschappen ter hoogte van panorama's goed beleefbaar vanaf de weg;
- Kruising met grote watergangen bieden fraai zicht op water en dijken en vanuit omgeving;
- Bij verhoogde ligging weg, mooi zicht op kavelstructuren en randen;
- Herkenningpunten: Voetgangersbrug, Vlietmolen en watertoren zijn duidelijk zichtbaar;
- Zorgvuldig ingepast Knooppunt Everdingen.

#### Non-kwaliteiten

- De markante, verschillende schermen dragen niet bij aan een rustig en continue wegprofiel;
- Opgaande beplantingen en talud aan de westzijde van Meerkerk (tussen Broekweg en Noordsweg) blokkeren het zicht op het weidse landschap;
- Beplanting tussen Meerkerk en Zouweboezem aan de oostzijde, belemmert het zicht op het landschap en de leesbaarheid daarvan;
- Profiel ter hoogte van Zouweboezem met betonnen barri er geeft onrustig wegbeeld;
- Bij Gorinchem nauwelijks relatie tussen en omgeving en A27, bovendien kwaliteit en sociale veiligheid t.h.v. onderdoorgangen niet optimaal.

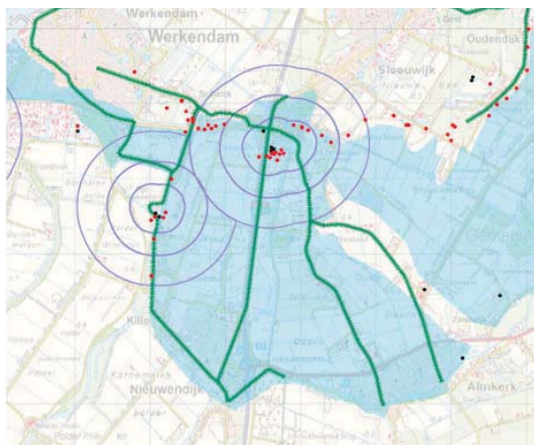
### 4.1.3 Land van Heusden en Altena

Het Land van Heusden en Altena is een dynamisch rivierkleilandschap. Het is een open landschap met een onregelmatig verkavelingspatroon en een aantal dorpen. Kenmerkend voor dit landschap zijn de voormalige zeearmen, geulen en militaire linies van de NHW. De A27 heeft op dit deel van het tracé een profiel van 2x2 rijstroken.



Figuur 12 Smal wegprofiel op de Merwedeburg

De weg kruist de Boven Merwede. De witte, stalen boogbrug komt in het zicht. Het is een markant herkenningspunt in het landschap, zowel voor de weggebruiker als vanuit de omgeving. Op de brug is het profiel van de weg tussen de geleiderails erg smal. De uiterwaarden bij Sleeuwijk zijn ingericht als natuurgebied en behoren tot de Natuurnetwerk Nederland. Door de weelderige begroeiing van o.a. schietwilg tot dicht aan de weg, is duidelijk dat hier natuurontwikkeling plaatsvindt, echter is hierdoor de dijk niet meer zichtbaar en is onduidelijk waar de uiterwaard begint.



Figuur 13 Inundatievelden t.h.v. Fort Altena

Verderop richting Werkendam heeft de weg weer obstakelvrije bermen, waardoor de weg vanuit het landschap nauwelijks waarneembaar is. De laanbomen langs de Deltaweg, parallel aan de A27, begeleiden de weg. Aan de westzijde wordt het zichtveld in gekaderd door het lint Koolkamp. Vervolgens passeert de weg de door bos omgeven Zevenbandse boezem en het kunstwerk van de Dijkgraaf Den Dekkerweg.



Figuur 14 A27 bij Fort Altena fort moeilijk waarneembaar door beplanting

De weg nadert Fort Altena. De vormgeving van de weg is hier smal; de parallelweg ligt dicht tegen de A27 aan. Het fort is onderdeel van de Nieuw Hollandse Waterlinie, maar is door o.a. opgaande beplanting moeilijk beleefbaar. Door de beplanting kan men af en toe een glimp opvangen van het de groene taluds van het fort, maar aan de westzijde is de vorm van het fort praktisch niet te kennen door de vele beplanting en het ontbreken van een duidelijke contour. Hier ligt een kans om gecombineerd met de ecologische en recreatieve waarden in het gebied een kwalitatieve, sterke uitvalsbasis te maken die zowel vanaf de weg als vanuit het omliggende landschap recht doet aan zijn geschiedenis. Na het passeren van het fort gaat de weg door de oude schoots- en inundatievelden. Hier is met hagen in verspringende hoogtes tussen de weg en parallelweg de overgang van de velden gemarkeerd. (De verspringing in hoogte van de haag geeft aan waar de verschillende kringen rondom Fort Altena zich bevinden.) De hagen hebben ook een functie vanuit verkeersveiligheid: antiverblindings door koplampen vanaf de parallelweg.

Tussen Werkendam en Nieuwendijk heeft de weggebruiker weer zicht op de panorama's. De haag aan de westzijde is bij de Gantelweg nog laag, maar bij Nieuwendijk hoger, zodat er soms wel en soms minder zicht is op het achterliggende landschap. Aan de oostkant heeft de weggebruiker zicht op de Zandwijkse molen en de watertoren van Uppel.



Land van Heusden en Altena

Figuur 15 Uitsnede landschapstructuurkaart: Land van Heusden en Altena, zie figuur 19 blz 38

Bij de aansluiting Nieuwendijk stijgt de weg. Er is zicht op de sportvelden die direct aan de weg liggen. Aan de westzijde is een kleine geluidswal met beplanting aanwezig, die een keerwand aan de wegzijde heeft. Aan de oostzijde is zicht op de begeleidende laanbeplanting van de parallelweg. Door de deels verhoogde ligging van de snelweg en inrichting van het profiel met begeleidende beplanting is de weg hier duidelijk zichtbaar vanuit de omgeving. De snelweg ligt hier op de overgang tussen met groen afgeschermd stedelijk gebied en open landelijk gebied.

Ten zuiden van Nieuwendijk is aan beide zijden

een panorama. Aan de westzijde heeft de weg een obstakelvrije berm en is het panorama goed beleefbaar. Aan de oostzijde wordt het zicht op het panorama echter geblokkeerd door een haag en boomgaarden. Bij de Hankse Buitenkade komt het bebouwingslint tot aan de weg, de snelweg gaat er overheen. De weg heeft hier aan beide zijden een geluidsscherm. Na het passeren van de Hankse buitenkade daalt de weg weer naar maaiveld.

Vorbij de aansluiting Nieuwendijk is het landschap weer open en is er zicht op de Zuid-Hollandse Molen. Aan beide zijden van de weg is een Brandstofverkooppunt (tankstation): aan de westzijde Shell Hank en aan



Figuur 16 Verschillende schermen bij Hank

---

de oostzijde BP de Keizer. De laatste is omzoomd met beplanting, die het zicht op het open landschap enigszins blokkeert.

De aansluiting Hank is ingepakt met groen en verschillende typen geluidsschermen. De diversiteit en presentie van deze schermen draagt niet bij aan een rustig en continue wegbeeld. Het gebied tussen Hank en de A27 is groen ingericht achter het houten geluidsscherm. Het zicht wordt op die manier richting het open landschap aan de oostzijde gestuurd, waar dwarsstructuren zoals de laanbeplanting langs de Kurenpolderweg goed zichtbaar zijn. De weg ligt hier tamelijk autonoom, en hoger ten opzichte van de omgeving om de Provinciale weg te kunnen kruisen.

De A27 vervolgt richting de Bergsche Maas. Aan de westkant van Hank opent het landschap zich. Hier bevindt zich een panorama dat zich uitstrekt tussen Korn (in het oosten) en de Bergsche Maas en die wordt omsloten door dwarsstructuren als de N322 en de Schenkeldijk. Aan de westzijde passeert de weg de Kurenpolder, een groen recreatiegebied alvorens langs de kern van Hank af te gaan.

#### **Kwaliteiten**

- Open landschappen ter hoogte van panorama's zijn redelijk goed beleefbaar vanaf de weg;
- Toepassing van obstakelvrije bermen brengen het landschap tot dicht aan de weg;
- Bij verhoogde ligging weg, mooi zicht op kavelstructuren en randen;
- herkenningpunten zijn goed zichtbaar: Zuid-Hollandse Molen, watertoren Uppel;
- Aanwezigheid Fort Altena en zichtlijn richting Fort Bakkerskil.

#### **Non-kwaliteiten**

- Dichte geluidswerende voorzieningen blokkeren bij Hank het zicht naar het landschap, bovendien verschillende typen schermen geven rommelig beeld;
- Opgaande beplantingen bij aansluitingen Sleeuwijk en Werkendam, en in mindere mate aan de westzijde bij Nieuwendijk en Hank belemmeren beleefbaarheid landschapskarakteristieken;
- Hoge hagen tussen snelweg en Parallelweg zorgen voor het belemmering van het zichtrelatie tussen weg en landschap;
- Fort Altena is moeilijk herkenbaar door opgaande beplanting naast de weg en op de taluds.



Figuur 17 Uitsnede landschapskaart Raamsdonksveer, zie figuur 19 blz. 38

#### 4.1.4. Flank van Raamsdonksveer

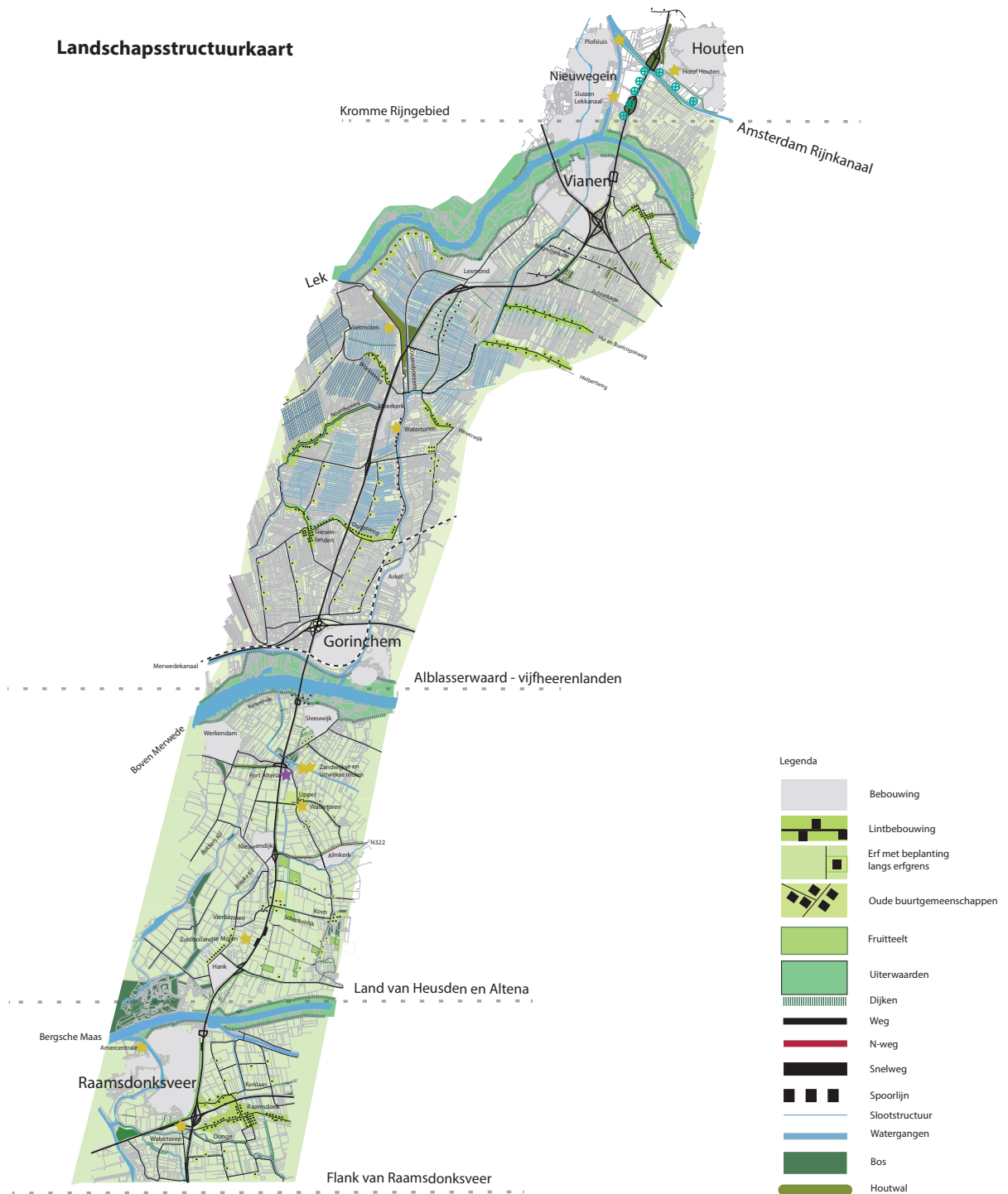
Tussen de brug over de Bergsche Maas en knooppunt Hooipolder doorsnijdt de A27 het Brabantse landschap. Kenmerkend zijn de lagergelegen beekdalen (bv. het stroomgebied van de Donge en Kromgat) en de hogergelegen zandgronden met bebouwing (bv. de kern van Raamsdonksveer). Het landschap rondom de A27 bestaat uit een ietwat kleinschalig landschap met open polders, kleine bossen, houtwallen, beken, bebouwingslinten en stedelijkheid. De A27 heeft op dit deel van het tracé een profiel van 2x2 rijstroken.

De weg stijgt langzaam richting de Keizersveerbrug. Vanaf de brug is zicht op de oevers van de Bergsche Maas. Dichte barriers aan beide zijden van de brug beperken echter het zicht vanaf de bijzondere dubbele vakwerkbrug. De brug is een markant oriëntatiepunt op de A27 maar ook vanuit de omgeving en vanaf de waterweg. De ritmiek van de constructie is en de lichtval is zeer karakteristiek. Bovendien is de brug van cultuurhistorische waarde.



Figuur 18 Keizersveerbrug

# Landschapsstructuurkaart



Figuur 19 Landschapsstructuur langs de A27



Aan de westzijde van de A27 ligt vervolgens de kern van Raamsdonksveer. De bebouwing is omzoomd door opgaand groen grenzend aan de geluidswal met beplanting, waardoor het geheel vanaf de weg gezien een groene aanblik heeft. De weg ligt hier op maaiveldniveau, zonder begeleidende beplantingen, tegen een decor van groen waardoor deze opgaat in het landschap. Vanuit de omgeving is de A27 hierdoor niet opvallend aanwezig.

Rondom knooppunt Hooipolder zijn echter kenmerkende landschapslinten (Kerklaan en Lange Broekstraat) te zien in het verder open polderlandschap. Het project strekt tot het gebied ten westen van Raamsdonksveer. Hier wordt een kleine open polder langs de A59 omklemd door de kernen van Raamsdonksveer en Geertruidenberg en de bedrijven en kassen aan de overzijde van de Donge. Het zicht wordt verder gevangen door de voormalige vuilstort ter hoogte van de aansluiting Oosterhout, die helemaal begroeid is met bos. Het deel van de A59 tussen knooppunt Hooipolder en de aansluiting Oosterhout is ook onderdeel van het project.



Figuur 20 Groene geluidswal bij Raamsdonksveer

#### **Kwaliteiten**

- Open landschap ter hoogte tussen Raamsdonksveer en Donge goed beleefbaar vanaf de weg;
- Kenmerkende landschapslinten met afwisselend bebouwing en kleinschalige landschappelijke beplantingen zijn zichtbaar vanaf de weg;
- Door de ligging van de weg op maaiveld, zonder wegbegeleidende beplanting gaat deze op in het landschap;
- Groene omlijsting van de kern van Raamsdonksveer en bedrijventerrein;
- Bij verhoogde ligging weg, mooi zicht op kavelstructuren en randen.

#### **Non-kwaliteiten**

- Begeleidende beplanting bij afslag Geertruidenberg en onder knooppunt Hooipolder maken A27 als lijn opvallend vanuit de omgeving;
- Gebruik van barrier op de Keizersveerbrug geven een benauwd gevoel aan de weggebruiker en beperken het zicht op de Bergsche Maas.

### **4.1.5 Samenhang weg en omgeving**

De samenhang tussen weg en omgeving kan worden verbeterd. De huidige weg gaat op enkele delen op in de omgeving, maar vormt op andere delen juist een contrast met zijn omgeving. De weg ligt door de vele kruisingen met water en onderliggend wegennet deels verhoogd ten opzichte van de omgeving. Bovendien zijn de taluds soms ingericht met gras, soms ook voorzien van opgaande beplanting, hagen of bomenrijen. De beplantingssoorten en -vormen zijn niet bijzonder. Het is bovendien lastig hierin de verschillende landschappelijke eenheden te herkennen. Ondanks de titel panoramaroute, zou de integratie tussen weg en landschap op een aantal locaties verbeterd kunnen worden.



Figuur 21 Diversiteit aansluitingen op het traject Houten - Hooipolder

---

## 4.2 Vormgeving van de weg

Op het traject Houten-Hooipolder wordt de vormgeving van de weg in de huidige situatie beschreven.

### Het wegprofiel

Het aantal rijstroken varieert over het tracé en ook de middenberm varieert in breedte. Het wegprofiel is dan weer breder dan weer smaller. De groene middenberm is over vrijwel het gehele tracé voorzien van een dubbele geleiderail. In de middenberm is ook de verlichting opgenomen. Ter hoogte van Zouweboezem is echter een smalle betonnen barri re aanwezig, die weliswaar de profielbreedte ter hoogte van het natuurgebied beperkt, maar ook het zicht op het landschap ontnemt. De zijberm is grotendeels voorzien van geleiderails, maar er is ook een deel obstakelvrij. Op deze locaties komt het landschap echt tot aan de weg. De inrichting van zijbermen is divers: er zijn verschillende taluds toegepast, breedte van watergangen varieert en er zijn allerlei beplantingen langs het trac e.

Door de kruising met een aantal grote rivieren en watergangen varieert ook de hoogteligging van de weg. Vanaf de hoogste punten heeft men telkens een mooi uitzicht op het omliggende landschap. Daar waar de weg op maaiveld ligt en de bermen open zijn, gaat de weg soms op in het landschap. Dit is bijvoorbeeld ten zuidwesten van Lexmond het geval.

### De weg bij kernen

De A27 passeert tussen Hooipolder en Houten een aantal grote en kleine kernen: Nieuwegein, Vianen, Lexmond, Meerkerk, Hoogblokland, Gorinchem, Nieuwendijk, Hank en Raamsdonksveer.

Het beeld van de grote kernen zoals Nieuwegein en Gorinchem wordt hoofdzakelijk bepaald door bedrijventerreinen. De kernen die direct aan de weg liggen zijn veelal afgeschermd van de weg door geluidsschermen en –wallen, of een combinatie van die twee, veelal in combinatie met opgaande beplanting. Langs het trac e staan verschillende, vaak opvallende geluidsschermen. Deze schermen zijn bij iedere kern anders en soms worden op korte afstand zelfs meerdere type schermen toegepast.

### Knooppunten en Aansluitingen

Er zijn drie grote knooppunten op dit deel van het trac e: Everdingen, Gorinchem en Hooipolder. Knooppunt Everdingen verbindt de A27 met de A2, Knooppunt Gorinchem met klaverbladstructuur, verbindt de A27 met de A15, en knooppunt Hooipolder, een haarlemmermeeraansluiting, verbindt de A27 met de A59. De inpassing van deze knooppunten is op basis van de onderliggende landschapsstructuur, behoren qua vormgeving bij twee snelwegen en zijn vrij autonoom. De aansluitende snelwegen zijn landschappelijk ingepast.

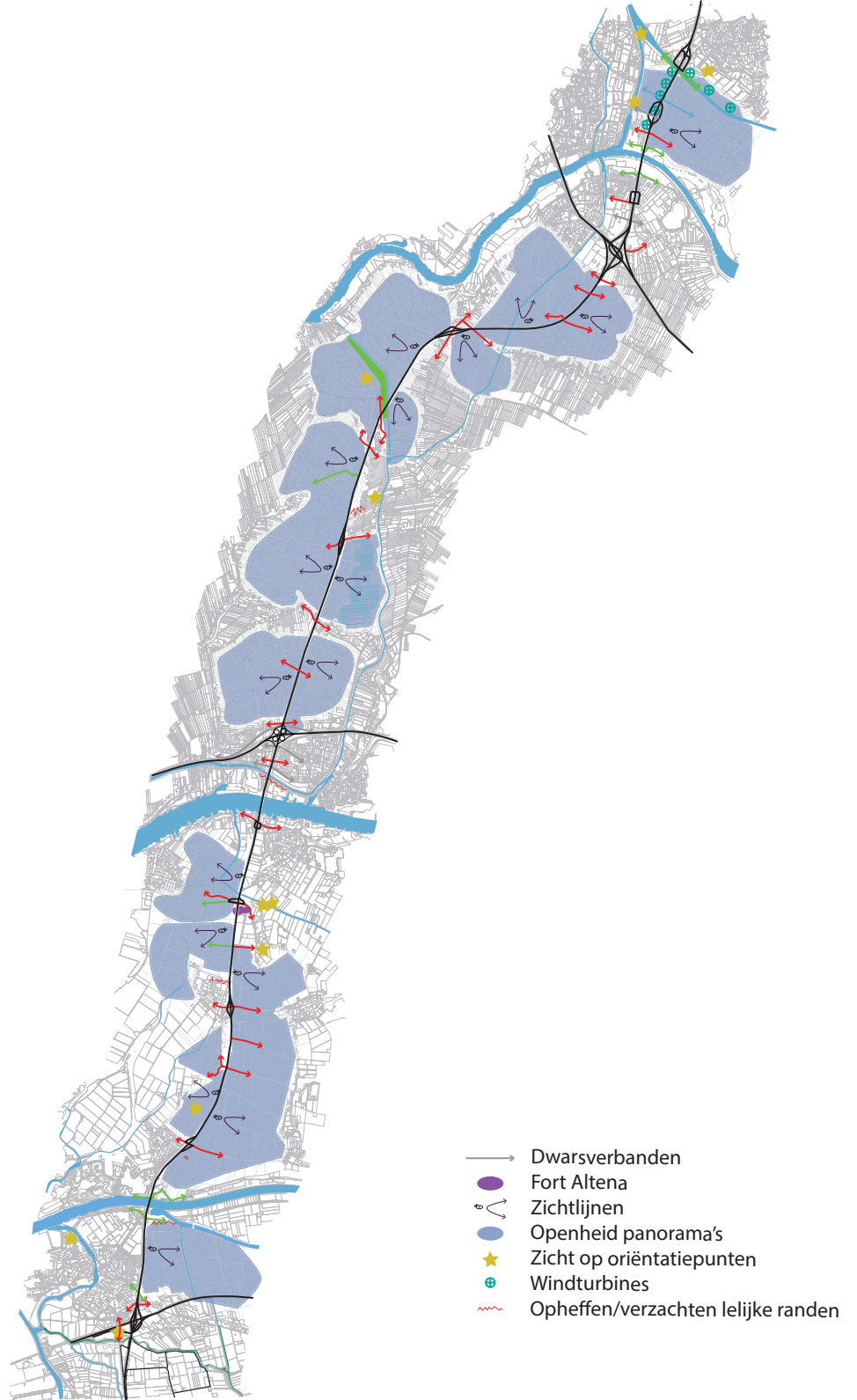
Aansluitingen aan de A27 zijn er in verschillende vormen en met verschillende inrichtingen. De oksels van de aansluitingen zijn veelal ingericht met bomen of bos en in een aantal gevallen met een sloot. Een enkele aansluiting heeft een inrichting van gras (Noordeloos). De aansluiting Houten heeft een functionele inrichting: hier ligt aan de westzijde de waterzuivering en aan de oostzijde een zoutopslag in de aansluiting. Bij aansluiting Nieuwegein en Gorinchem Noord ligt er een brandstofverkoopspunt in de aansluiting. Er is meestal geen directe relatie met omgevingskenmerken en er is geen gezamenlijk A27 thema.

### Verzorgingsplaatsen en Brandstofverkoopspunten

Er zijn verschillende verzorgingsplaatsen en brandstofverkoopspunten langs de route. Deze zijn veelal eenvoudig ingericht met gras en transparante bomenweides. De inrichting van deze verzorgingsplaatsen en brandstofverkoopspunten valt buiten de scope van het project.

### Bruggen en ori ntatiepunten

Kenmerkend op het trac e zijn verder de bruggen. Met name de Keizersveerbrug en de Merwedeburg vallen op door hun bijzondere vormgeving, maar ook de (stalen) voetgangersbrug bij Houten en de betonnen voetgangersbrug bij Vianen vormen herkenningspunten. Aan herkennings/ori ntatiepunten ontbreekt het op de panoramaroute zeker niet. Door de weidse uitzichten springen verschillende bijzondere gebouwen zoals molens, kerktorens en watertorens in het oog. Ook andersom is de A27 vaak een ori ntatiepunt vanuit de omgeving.



Figuur 22 Visiekaart

---

## 4.3 De inpassingsopgave

De inpassingsopgave is een integrale opgave. In deze paragraaf wordt voor de verschillende thema's de (compensatie)opgave beschreven. Naast de ruimtelijke opgave die is omschreven in hoofdstuk 3 gaat het om de landschappelijke opgave maar ook om inpassing van de maatregelen in het kader van: Cultuurhistorie, Natuur, Geluid, Water, Sociale aspecten en wensen en eisen vanuit participatie. Voor een uitgebreide beschrijving van de opgave en maatregelen per thema wordt verwezen naar de betreffende deelrapporten bij het MER. Deze geformuleerde compensatieopgave wordt toegevoegd aan de inpassingsopgave uit de visie.

### Landschap

Ondanks dat het project verbreding A27 Houten-Hooipolder ogenschijnlijk om een uitbreiding van enkele meters gaat, kan de impact op het landschap en de ruimtelijke beleving groot zijn. Bovendien is de opgave groter dan alleen inpassing in de directe omgeving van de weg. Het tracédeel Houten-Hooipolder maakt immers deel uit van de totale A27 tussen Breda en Almere. Het is dus essentieel aan te sluiten bij de vormgeving en uitstraling van de totale A27.

Ten behoeve van het MER en (O)TB A27 Houten - Hooipolder is een deelrapport opgesteld waarin de effecten van de verbreding op de ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie zijn onderzocht. Het onderzoek en de beoordeling richten zich op zes inhoudelijke aspecten: gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde, landschappelijke structuren en karakteristieken (punten, lijnen en vlakken) en historische geografie en stedenbouw. Deze worden zowel kwantitatief als kwalitatief beoordeeld.

Met de voorgenomen ingreep met o.a. spitsstroken (zie 1.4) is er toename van wegmeubilair zoals bebording, camera's en bijvoorbeeld geluidwering. Ook zullen door de wegverbreding beplantingen langs de A27 verdwijnen.

Voor het aspect ruimtelijke kwaliteit is er een lichte verslechtering van gebruiksmogelijkheden, een lichte verbetering van zichtrelaties vanaf de weg en vanuit het landschap (beleefbaarheid van de weg in het landschap) en van de wegbeleving en een lichte verbetering door de mogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen.

Voor het aspect landschap is er een verbetering op de zichtbaarheid van oriëntatiepunten, een verslechtering door de toename van doorsnijding van landschapsstructuren, laanbeplantingen, lintbebouwing en watergangen en tegelijkertijd een verbetering en verslechtering van leesbaarheid van de landschapskarakteristiek, herkenbaarheid van de

verschillende landschappen op de route, aantasting van panorama's en groene stedelijke passages.

Op de historisch-geografische waarden heeft de aanpassing van de A27 een enigszins negatief effect. Dit betreft voornamelijk een effect op de fysieke kwaliteit, zowel voor de hoofdstructuur als de historisch-landschappelijke structuren en elementen. Op de inhoudelijke en beleefde kwaliteit hebben de ingrepen slechts zeer beperkt effect. Historisch groen wordt door de aanpassing van de A27 niet aangetast. Op het gros van de historisch stedenbouwkundige waarden langs de A27 heeft de verbreding geen effect. Het belangrijkste negatieve effect is het (extra) ruimtebeslag in de Nieuwe (en Oude) Hollandse Waterlinie.

De opgave van de verbreding biedt kans om de A27 als gast in het landschap en panoramaroute verder vorm te geven, een rustig & continue wegprofiel na te streven, de aanwezige kwaliteiten te versterken en tegelijkertijd de knelpunten te verzachten of zelfs op te heffen.

De opeenvolging van grote afwisselende landschappen met elk hun eigen karakteristieken, het zicht op landmarks vanaf de route, de groene stedelijke passages, de kenmerkende kruisingen met grote rivieren en het obstakelvrije wegprofiel, zijn voorbeelden van kwaliteiten die in de huidige A27 al aanwezig zijn. Deze waarden behouden en waar mogelijk versterken is deel van de opgave. Tegelijkertijd kan de beleefbaarheid van de panorama's, de NHW en de leesbaarheid van de verschillende landschapstypen worden verbeterd.

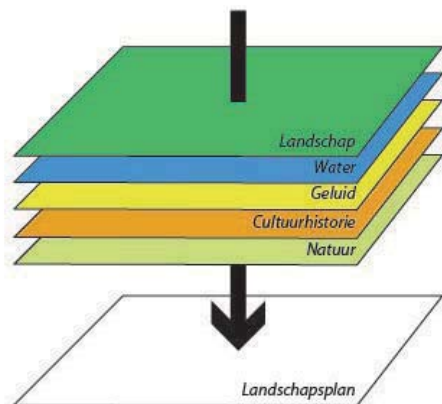
Negatieve effecten van de ingreep kunnen d.m.v. goede inpassing worden verzacht. Hierbij valt te denken aan het inpassen van geluidschermen en het aanhelen van aangetaste beplantingen. Bovendien kunnen knelpunten zoals de passage bij Fort Altena worden omgezet in een kans. Op deze manier kan de inpassing van de A27 een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de landschapskarakteristiek. Specifiek voor het fort betekent dit bijvoorbeeld dat de bestaande confrontatie tussen de weg en het fort ingezet kan worden als kans om het fort en daarmee de Nieuwe Hollandse Waterlinie beter beleefbaar te maken.

De vormgeving van de weg – wat voor een deel natuurlijk een technisch-verkeerskundige opgave is, is ook een esthetische opgave die deels in het landschapsplan aan bod komt maar ook in het Esthetische Programma van Eisen. Vormgeving van de weg en wegbermen en het inpassen van wegobjecten, hebben direct effect op de omgeving. Daarom is het belangrijk hier eenheid en rust in te brengen.

## Cultuurhistorie

Er is een effectbepaling en –beoordeling voor het thema cultuurhistorie gemaakt. Deze gaat in op effecten ten aanzien van Historisch geografische waarden (landschappelijke hoofdstructuur, landschappelijke structuren en elementen en historisch groen) en Historisch stedenbouwkundige waarden (werelderfgoed, beschermd stads- en dorpsgezicht, rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten en overige waarden).

Er zijn in het landschapsplan verzachtende maatregelen opgenomen om deze waarden te behouden of beter beleefbaar te maken. Het gaat daarbij om het beter zichtbaar maken van de samenhang van de NHW, het beleefbaar maken van de passage van Fort Altena maar ook om het voorkomen van aantasting en het versterken van andere cultuurhistorische waarden en karakteristieken. Zoals bijvoorbeeld het rekening houden met de cultuurhistorische waarde van de grote bruggen.



Figuur 23 Compensatie opgave

## Natuur

De effectbepaling voor natuur is verricht vanuit de volgende wettelijke kaders:

- Flora- en faunawet (soortbescherming),
- Natuurbeschermingswet (Natura 2000 gebieden en beschermde natuurmonumenten),
- Boswet (bomen buiten bebouwde kom Boswet),
- Algemene Plaatselijke Verordeningen van gemeenten ten aanzien van de activiteit kappen van bomen,
- Provinciale structuurvisies- en verordeningen ten aanzien van natuur (Natuurnetwerk Nederland en weidevogelgebieden).

Een totaal overzicht van alle effecten en maatregelen is te vinden in het Deelrapport Natuur van het MER/OTB A27 Houten-Hooipolder. Uit de effectbepaling volgt een mitigatieopgave voor de volgende aspecten:

### Faunapassages

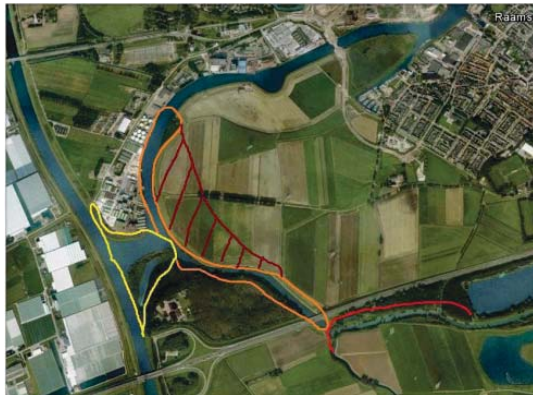
In verschillende locaties onder de A27 zijn faunavorzieningen aanwezig. Binnen het project wordt ervoor gezorgd dat deze passages functioneel blijven. Dit betekent dat bij een verbreding van de weg de kruisende passages worden verlengd. Tevens worden de huidige passagemogelijkheden voor kleine zoogdieren langs kruisende wegen en watergangen gehandhaafd. Dit zijn kruisende wegen en watergangen die in de huidige situatie zijn voorzien van een groenstrook/loopzone. Ter hoogte van de faunapassages worden tevens geleidende rasters geplaatst.

### Ecologische verbindingzones

Ter hoogte van de Zevenbansche Boezem, Hellegat en de Donge zijn Ecologische verbindingzones aanwezig. De verbreding van de A27 leidt tot een bredere kruising van die zones. In het ontwerp worden daarom maatregelen opgenomen die de ervoor zorgen dat de ecologische kwaliteit van de verbinding behouden blijft en/of verbeterd wordt. Het gaat hierbij o.a. om het realiseren van droge passages onder de kunstwerken en geleiding en inrichting van en naar die passage d.m.v. stobbenwallen of natuurvriendelijke oevers.

### Vogels met jaarrond beschermde nesten

Beschermde nesten zijn geïnventariseerd. In het ontwerp zijn op verschillende locaties maatregelen genomen om nesten en bomen te sparen. Ter plaatse van de locaties waarbij een bestaande jaarrond beschermde verblijfplaats toch fysiek wordt vernietigd, vindt aanplant van nieuwe bomen plaats.



Figuur 24 Voorlopige begrenzing beverterritoria

#### **Vleermuizen**

Routes van vleermuizen zijn geïnventariseerd. Op locaties waar sprake is van een hop-over worden in het ontwerp aantastingen van die route hersteld of versterkt met (extra) bomen, en groenstructuren worden aangevuld. Op het gebied van verlichting in kunstwerken wordt in alle kunstwerken waar een volledig nieuwe verlichting wordt aangebracht, uitgegaan van vleermuisvriendelijke verlichting.

#### **Hemelwaterstelsel Zouweboezem**

Om verontreiniging van de Zouweboezem door afstromend regenwater van de A27 te voorkomen, worden goten aangelegd langs de weg. Hierin wordt het hemelwater van de weg en het kunstwerk over de Oude Zederik opgevangen en afgevoerd naar een bodempassage ten zuiden van de Zouwendijk. Door het toepassen van dit hemelwaterstelsel komt er geen verontreinigd hemelwater in het Natura 2000-gebied Zouweboezem. Het hemelwaterstelsel met goten wordt over de hele Zouweboezem toegepast.

#### **Infiltratievoorzieningen in de NNN uiterwaarden van de Lek en de Boven Merwede**

In het OTB-ontwerp zijn infiltratievoorzieningen voor opvang van hemelwater vanaf de bruggen over de Lek en Boven Merwede opgenomen. Deze voorzieningen bevinden zich in de uiterwaarden welke onderdeel zijn van NNN gebied.

Uit de effectbepaling volgt een compensatieopgave voor de volgende aspecten:

- **Vleermuizen**

Uit de effectbepaling blijkt dat er op drie locaties sprake is van fysieke aantasting van verblijfplaatsen van vleermuizen. Deze moeten worden gecompenseerd.

- **Compensatie ruimtebeslag en verstoring van burcht en leefgebied van de bever.**

De bever is een streng beschermde soort vanuit de Flora- en faunawet (tabel 3 soort van de Ffwet). Er zijn burchten en leefgebied van de bever aanwezig in het zuiden van het tracé bij de Donge. De nieuwe aansluiting met de A59 Raamsdonkveer doorsnijdt leefgebied en grenst aan een burchtlocatie. De compensatieopgave voor het leefgebied bedraagt 2 hectare. Voor de compensatie van het leefgebied is een zoekgebied aangegeven in het Deelrapport Natuur van het MER/OTB A27 Houten-Hooipolder.

- **Bomen**

Het OTB-ontwerp heeft ruimtebeslag op in totaal 43 hectare bomen. Het grootste deel van de bomen die worden gekapt valt onder de boswet, namelijk 42,1 hectare. Deze houtopstand dient in het kader van de Boswet te worden gecompenseerd. In het kader van de Samenwerkingsovereenkomst Boswet tussen de ministeries LNV (nu EZ) en V&W (nu I&M) hoeven de bomen niet op dezelfde locatie te worden gecompenseerd. Binnen het project A27 Houten-Hooipolder is ruimte gevonden om alle bomen binnen het project te compenseren. Hiervoor zijn zoekgebieden aangegeven in dit Landschapsplan. De compensatie vindt langs het gehele tracé plaats in de vorm van kleine bosjes en bomenrijen. Deze locaties komen onder andere voort uit de opgave tot behoud van functionaliteit van belangrijke vleermuisvliegroutes. Een groot gedeelte van de compensatie zal plaats vinden ten noorden van het Fort Altena. Hier wordt een nieuw bos ten oosten van de A27 geplant, de inpassing hiervan dient nog wel afgestemd te worden.

Binnen de gemeenten Vianen, Gorinchem, Werkendam, Geertruidenberg, Giessenlanden, Zederik en Nieuwegein wordt in totaal 0,9 hectare bomen gekapt. Deze houtopstand moet afhankelijk van het gemeentelijk beleid gecompenseerd worden. Er is compensatie nodig binnen de gemeenten Vianen (13 bomen), Werkendam (2 bomen), Geertruidenberg (131 bomen) en Zederik (38 bomen). De compensatie wordt binnen het project gerealiseerd.

---

- **Gebieden van het Natuurnetwerk Nederland**

Binnen de provincie Utrecht is sprake van fysiek ruimtebeslag op 1,10 hectare NNN. De compensatieopgave inclusief toeslagfactor bedraagt 1,49 hectare. De compensatieopgave wordt gerealiseerd in gebieden die door de provincie Utrecht zijn aangewezen als groene contour.

Binnen de provincie Zuid-Holland is sprake van fysiek ruimtebeslag op 1,99 hectare NNN. De compensatieopgave inclusief toeslagfactor bedraagt 2,52 hectare. Voor de compensatie is een zoekgebied aangewezen ter hoogte van de Zouweboezem.

Binnen de provincie Noord-Brabant is sprake van fysiek ruimtebeslag op 8,84 hectare NNN. De compensatieopgave inclusief toeslagfactor bedraagt 14,24 hectare.

Binnen de provincie Noord-Brabant is sprake van geluidstoename op NNN gebied. De totale compensatieopgave van fysiek ruimtebeslag en geluidstoename bedraagt 14,87 hectare. De compensatieopgave wordt gerealiseerd in gebieden die door de provincie zijn aangewezen als nog niet gerealiseerde delen van het NNN. Het betreft 'nog om te vormen landbouwgronden naar natuur' uit het natuurbeheerplan.

### **Weidevogelgebied**

Binnen de provincie Zuid-Holland is sprake van ruimtebeslag op 4,80 hectare belangrijk weidevogelgebied. De compensatieopgave inclusief toeslagfactor bedraagt 4,80 hectare (geen toeslag voor weidevogelgebied). De compensatieopgave wordt gerealiseerd middels kwaliteitsverbetering binnen bestaand belangrijk weidevogelgebied.

### **Water**

Door het dempen van bestaand oppervlaktewater wordt de bestaande waterstructuur aangetast. Daarnaast zorgt het wegontwerp voor een toename van verhard oppervlak waardoor het watersysteem extra wordt belast. Het eerste aspect wordt gecompenseerd door het terug brengen van oppervlaktewater met een gelijkwaardige functie. Het tweede aspect komt terug door de nieuwe watergangen breder te maken en/of de aanleg van aparte waterbergingen.

Uitgangspunt is dat oppervlaktewater dat wordt gedempt, qua omvang één op één wordt teruggebracht. De omvang van de compensatie voor de toename van verhard oppervlak is afhankelijk van het betreffende waterschap.

Voor het watersysteem langs het wegontwerp zijn beide aspecten per waterschap geanalyseerd, berekend en in beeld gebracht. De totale wateropgave bedraagt uiteindelijk ruim 17 ha, waarvan het grootste deel bestaat uit compensatie voor het dempen van bestaand oppervlaktewater. Er wordt 20 hectare gecompenseerd.

### **Geluid**

In een (Ontwerp)Tracébesluit is, ingevolge de Wet Milieubeheer, geregeld welke geluidmaatregelen nodig zijn als gevolg van de wijzigingen aan het tracé. Die geluidmaatregelen kunnen bestaan uit de toepassing van geluidreducerend asfalt, geluidschermen en eventueel geluidisolatie aan de woningen. In de Wet Milieubeheer is tevens geregeld dat bij het vaststellen van een (Ontwerp)Tracébesluit tegelijkertijd de zogenaamde saneringsobjecten voor geluid worden meegenomen. De saneringsobjecten betreffen woningen die in de huidige situatie reeds een te hoge geluidbelasting ondervinden vanwege het in het (Ontwerp)Tracébesluit aan te passen tracé.

Op de locaties waar al geluidmaatregelen vanwege het (Ontwerp)Tracébesluit zijn voorzien worden de benodigde geluidmaatregelen voor de saneringsobjecten hiermee gecombineerd, er is dan sprake van "gekoppelde sanering". Bij locaties waar vanwege het tracébesluit geen geluidmaatregelen nodig zijn maar voor de saneringsobjecten wel geluidmaatregelen nodig zijn, worden deze apart geregeld in een zogenaamd (Ontwerp)Saneringsplan (OSP), er is dan sprake van "autonome sanering".

Bij de aanpassing van het tracé voor de rijksweg A27 Houten – Hooipolder komen beide situaties voor, dus zowel "gekoppelde sanering" als "autonome sanering". De geluidmaatregelen voor de "gekoppelde sanering" worden integraal geregeld en vastgesteld in het (Ontwerp)Tracébesluit. De geluidmaatregelen voor de



---

“autonome sanering” worden geregeld en vastgesteld in een apart (Ontwerp)Saneringsplan dat tegelijkertijd met het (O)TB in procedure gaat.

Voor zover deze geluidmaatregelen bestaan uit geluidschermen worden op de (O)TB kaarten alleen de geluidschermen voor het (O)TB opgenomen inclusief de geluidschermen voor de “gekoppelde sanering”. De geluidschermen voor de “autonome sanering” worden opgenomen op de kaarten in het (O)SP. Omdat het landschapsplan behorend bij het (O)TB een integrale visie geeft op de inpassing van de geluidschermen worden op de kaarten van het landschapsplan alle geluidschermen langs het gehele tracé weergegeven.

Uitgangspunten:

- Wet en regelgeving, doelmatigheidstoets
- Te hanteren kaders, richtlijnen, instructies e.d.:
- Wet milieubeheer, 13 juni 1979 (H11 SWUNG 1 1-7-2012)
- Besluit geluid milieubeheer, 4 april 2012 (in werking 1-7-2012)
- Regeling Geluid Milieubeheer, 12 juni 2012 (in werking 1-7-2012)
- Reken- en meetvoorschrift geluid, 12 juni 2012 (in werking 1-7-2012)
- Kader Akoestisch Onderzoek Wegverkeer, versie oktober 2013
- Kader doelmatigheidscriterium Geluidmaatregelen, november 2014
- GCW Geluidwerende Constructies langs wegen, maart 2012
- Wet geluidhinder, 16 feb 1979
- Besluit geluidhinder, 20 okt 2006
- Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder, 14 dec 2009
- RTD 1007-3 Leidraad Geluideisen Voegovergangen V1.0, 26-03-2013

### **Sociale aspecten en Input vanuit participatie**

Er is onderzocht wat de impact van het ontwerp ten opzichte van de referentiesituatie is op sociale veiligheid, visuele hinder en zichtbaarheid, subjectieve verkeersveiligheid, barrièrewerking, bereikbaarheid en draagvlak. Daarbij is in beeld gebracht in hoeverre ingreep van de verbreding een bijdrage levert aan de verbetering of juist aantasting van de sociale aspecten van de weg en zijn omgeving. Bevindingen die relevant zijn voor in het landschapsplan zijn vooral:

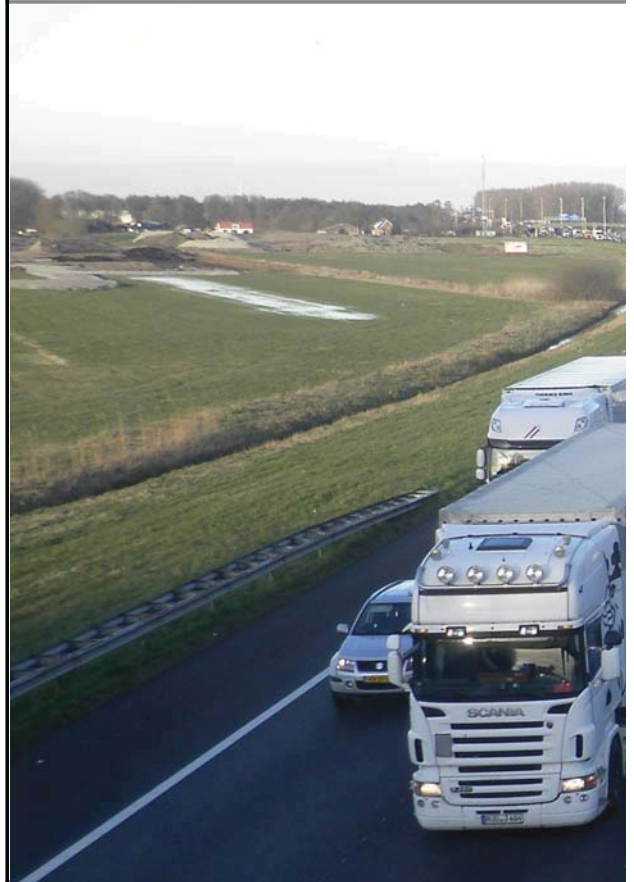
- de situatie onder en bij kunstwerken en carpoolplaatsen moet zorgvuldig worden vormgegeven met oog voor sociale veiligheid, in het bijzonder voor langzaam verkeer,
- zichtbaarheid van de weg wordt vergroot door toename van het aantal geluidsschermen en keerwanden en verkleind door het verwijderen van beplantingen parallel aan de weg,
- verkeersveiligheid van fietsers, vooral bij grote bruggen is een aandachtspunt,
- aandachtspunten vanuit e-participatie, informatieavonden en gebiedstafels zijn meegenomen in de ontwerpogave. Het betreft hier o.a. wensen en eisen aangaande het beperken van aantasting, hinder en impact op het milieu.

In dit landschapsplan wordt een integraal plan geschetst waarin al deze onderdelen ingezet worden voor een zorgvuldige inpassing van de verbreding van de A27. Het vormt de vertaling van de inpassingsvisie naar concrete maatregelen. In het volgende hoofdstuk worden op basis van de visie en de analyse ontwerpuitgangspunten en ontwerpprincipes geformuleerd waarmee de maatregelen van het landschapsplan mee zijn bepaald.

# HOOFD STUK 5

## ONTWERPUITGANGSPUNTEN EN ONTWERPPRINCIPES

Op basis van de hiervoor beschreven inzichten is de visie uitgewerkt in ontwerpthema's. Het gaat daarbij om panorama's, beleefbaar landschap, dwarsstructuren, oriëntatiepunten en bijzondere plekken, wegprofiel en geluidwering. De thema's geven focus op de inpassingskeuzes en worden vertaald en uitgewerkt in ontwerpuitgangspunten en (in het grijs omkaderde tekstgedeelte) de hiermee verbonden ontwerpprincipes voor de projectsituaties en objecten gerelateerd aan de A27.

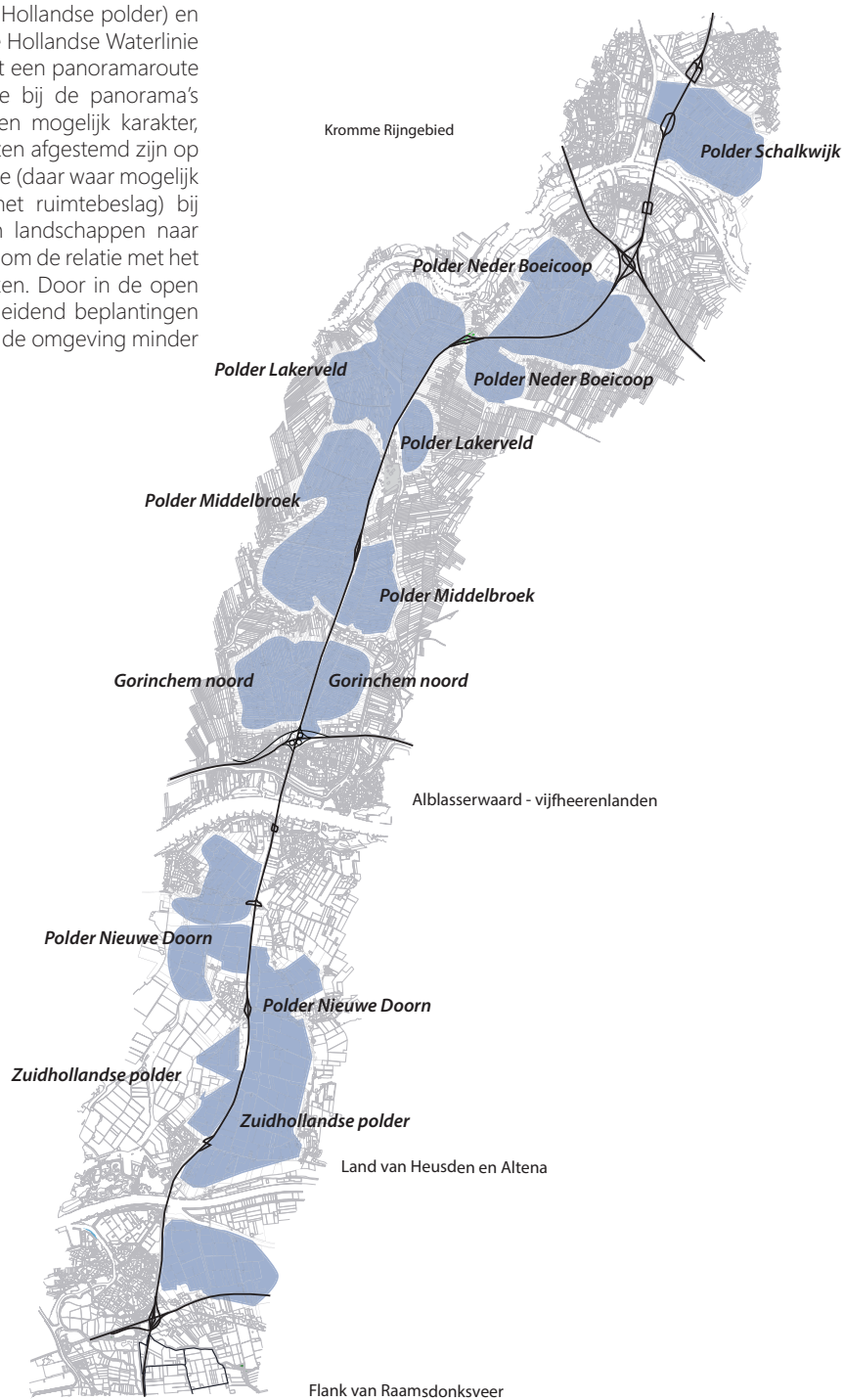




## 5.1 Ontwerpthema's

### Panorama's

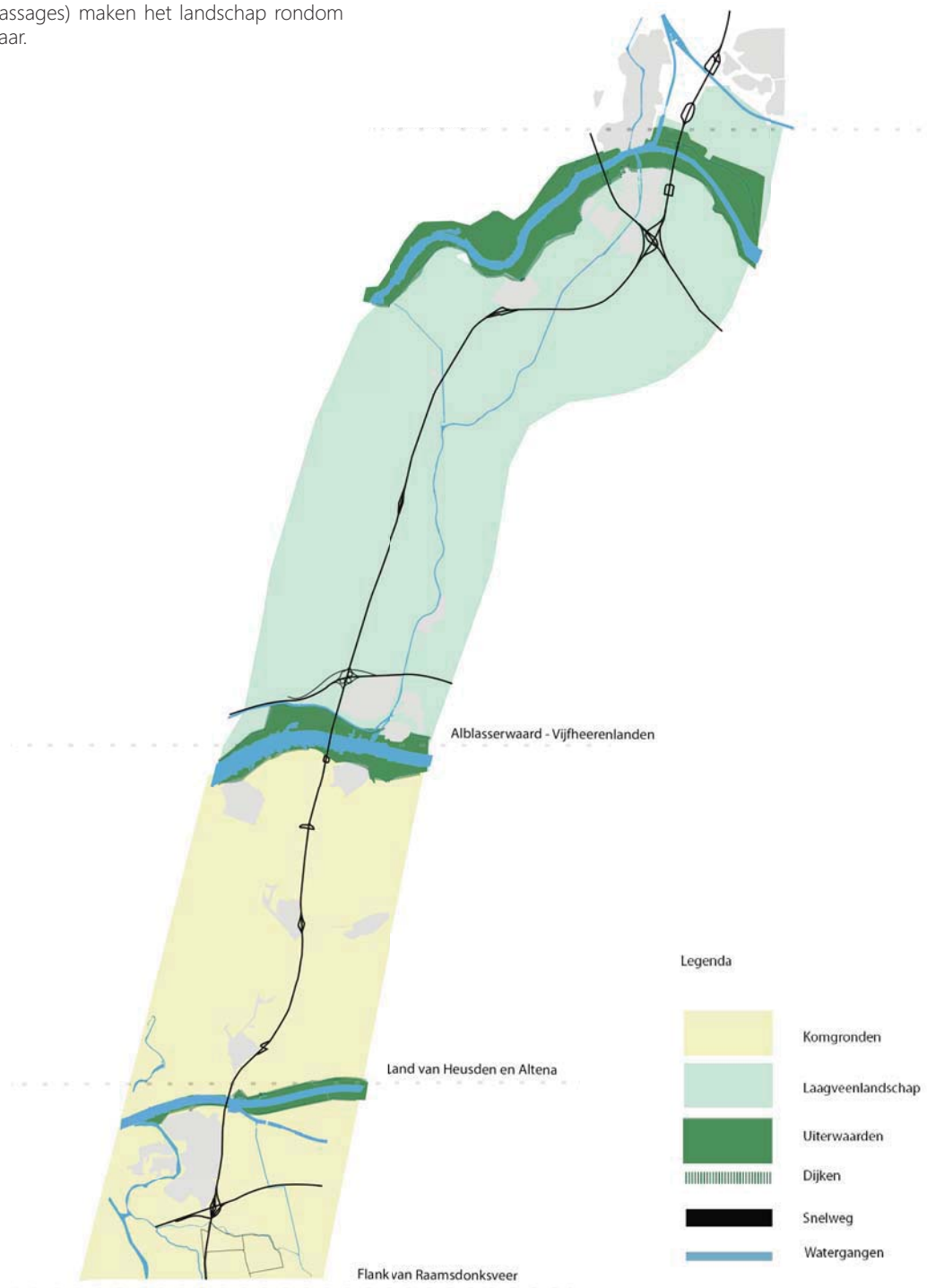
De landschapspanorama's (o.a. polder Schalkwijk, polder Neder Boeicop, polder Lakerveld, polder Middelbroek, polder Nieuwe Doorn en de Zuid-Hollandse polder) en de inundatievelden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie maken de identiteit van de A27 tot een panoramaroute en landschapssnelweg. Met name bij de panorama's wordt gestreefd naar een zo open mogelijk karakter, waarbij beplanting en wegelementen afgestemd zijn op deze ambitie. Bovendien streven we (daar waar mogelijk vanuit het verkeersontwerp en het ruimtebeslag) bij panorama's en waardevolle open landschappen naar een zijberm zonder geleiderail. Dit om de relatie met het omliggende landschap te versterken. Door in de open gebieden de A27 geen wegbegeleitend beplantingen toe te passen wordt de A27 vanuit de omgeving minder zichtbaar.



Figuur 25 Tracé met panorama's

### Beleefbaar landschap

De wijze waarop de weg contact maakt met het landschap en de wijze waarop de weg is ingebed bepaalt de beleefbaarheid van het landschap. Goed zicht op de oriëntatiepunten, herkenbare verkavelingen en in sommige gevallen fysieke verbindingen in het landschap (bijvoorbeeld passages) maken het landschap rondom de A27 beleefbaar.



Figuur 26 Landschapstypen langs de A27