



provincie :: Utrecht



Gemeente Utrecht

Planstudie Ring Utrecht, concept 26 november 2012

NRU keuzedocument - Bijlage 1 Visie



NRU Keuzedocument

Bijlage 1 Visie

Colofon

Opdrachtgever

Marieke Zijp

Projectmanager

Martine Sluijter

Projectgroep NRU

Arno Jägers

Karin Joustra

Sjaak Pieterse

Marijke Wely

Ferry van der Bilt

Werkgroep Trechtering en Ontwerp

Leon Borlée

Ulrike Centmayer

Freek Deuss

Nely van der Meer

Fred van den Brink

Carola Berkelaar

Erik Geerdes

Sander Gorter

Stephan de Bruin

Tanja Lazaridis

Datum

26 november 2012

Status

Concept

Grafische realisatie

REO, Stedenbouw, Cadunit

Inhoudsopgave

Colofon	4
1 Inleiding	6
2 Huidige situatie	10
3 Inpassingsopgave	20
4 Uitgangspunten inpassing	22
5 Twee scenario's	26
6 Conclusies	56

1 Inleiding

Algemeen

In het kader van de planstudie Ring Utrecht wordt de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) opgewaardeerd. In de 2e fase is onderzoek gedaan naar de voorkeursvariant voor de NRU. De eindresultaten van dit onderzoek zijn beschreven in het Keuzedocument NRU. Het voorliggende document is een bijlage van dit Keuzedocument.

De bijlage Visie is de ruimtelijke vertaling van de doelen, die voor de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de inpassing zijn gesteld. De Visie is onderdeel van trechterstap 3 en resulteert in Tracévarianten, waaruit de Voorkeursvariant gekozen moet worden.

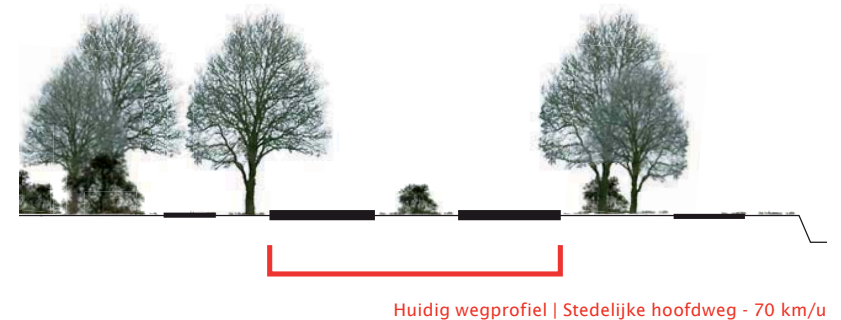
Aanleiding

De opwaardering heeft als doel de verkeerscapaciteit te vergroten. De opwaardering kost meer ruimte en vraagt om geluidsreducerende maatregelen. Door de opwaardering van de NRU zal het karakter van de weg sterk veranderen, maar liggen er ook kansen om de impact van weg op de omgeving en de verbindingen te verbeteren. Om de varianten daarop te kunnen beoordelen is de visie opgesteld.

Leeswijzer

De visie is onderdeel van de derde trechterstap en vormt de basis voor de Voorkeursvariant. In dit hoofdstuk wordt kort de voorgeschiedenis beschreven met onder meer de conclusies uit de 1e en 2e trechterstap en het doel. Daarna wordt in hoofdstuk 2 een beeld geschetst van de huidige situatie. In hoofdstuk 3 wordt vanuit de kansen en bedreigen de inpassingopgave geformuleerd. Deze opgave is in hoofdstuk 4 vertaald naar uitgangspunten voor de inpassing.

In hoofdstuk 5 wordt beschreven hoe de gestelde doelen en uitgangspunten leiden tot 2 scenario's voor de NRU: Parkway en Stan en Land verbinden. In hoofdstuk 6 worden de twee scenario's vertaald naar wenselijke en uitvoerbare Visievarianten. De conclusies uit de Visie worden in hoofdstuk 7 beschreven.



De NRU | huidige situatie



Ligging studiegebied



Voorgeschiedenis

Voorkeursalternatief A27-A12 en NRU

Om de bereikbaarheid in en rond Utrecht te verbeteren is in 2008 gestart met de planstudie Ring Utrecht (A27/A12 en NRU). Deze planstudie bestaat uit twee fasen. De eerste fase is afgerond in 2010 en heeft geleid tot het Voorkeursalternatief.

Voor de NRU behelst het Voorkeursalternatief de opwaardering van de NRU met minimaal 2 x 2 rijstroken en 80 km/ uur alsmede ongelijkvloerse kruisingen. In deze tweede fase wordt het Voorkeursalternatief voor de NRU in drie trechterstappen uitgewerkt tot een Voorkeursvariant, die de basis is voor het maken van een ontwerp. Dit gebeurt in 3 trechterstappen.

Basisdocument november 2011

Het basisdocument is de basis voor het maken en trechteren (= laten afvallen) van varianten. Het bevat informatie per thema. Per thema wordt onder meer ingegaan op de richtlijnen MER 2e fase, randvoorwaarden, eisen en wensen.

1e Trechterstap

In de eerste trechterstap zijn negen systeemvarianten (modelmatige varianten) uitgewerkt. Doel was het bepalen van realistische varianten, dat wil zeggen varianten die voldoen aan de verkeerskundige doelstellingen het beschikbare budget niet (ver) overschrijden op voorhand geen bijzonder ongunstige omgevingseffecten hebben.

De systeemvarianten varieerden ten aanzien van maximum snelheid (80 of 100 km/uur), het aantal rijstroken (2x2 of 2x3) en de hoogteligging van de NRU bij de kruisingen (verhoogd, op maaiveld of verdiept). De negen systeemvarianten zijn beoordeeld door inhoudelijk specialisten op basis van de criteria uit het trechteringsplan.

De beoordeling door de intern specialisten en bewoners en belanghebbenden levert een eenduidig beeld op; de voorkeur gaat uit naar 2x2 rijstroken en een maximumsnelheid van 80 km/uur. De verhoogde en verdiepte NRU zijn beiden kansrijk. Hoewel is gebleken dat de verdiepte NRU niet in het budget past is gezien de ruimtelijke kansen en de wens vanuit bewoners en belanghebbenden besloten deze toch uit te werken in de tweede trechterstap.

2e trechterstap

In de tweede trechterstap zijn locatievarianten uitgewerkt. Daarbij zijn voor onderdelen van het tracé (de aansluitingen) verschillende varianten gemaakt. Per aansluiting zijn er drie of vier locatievarianten uitgewerkt. De locatievarianten verschilden van elkaar in de hoogteligging van de NRU bij de aansluitingen (verhoogd of verdiept), het type kruising op maaiveld (kruispunt of rotonde), en de ambities waarmee een goede inpassing in de omgeving kon worden gerealiseerd.

Er is in deze trechterstap uitgegaan van een zo klein mogelijk ruimtebeslag van de NRU en voor maximaal zicht op het Noorderpark. Dit betekent dat er niet is gewerkt met klaverbladoplossingen maar met in- en uitvoegstroken parallel aan de weg.

Ook betekent het dat er niet gewerkt is met taluds maar met constructieve oplossingen; bij de verhoogde varianten is gewerkt met een constructie op palen. De varianten die in deze stap zijn afgevalen zijn voor het Gandhiplein de verdiepte ligging zonder aquaduct Klopvaart en voor het Robert Kochplein de variant met een hoge ligging waarbij de Gageldijk minimaal wordt hersteld. Voor alle locaties is de verhoogde ligging met kruispunt afgevalen. Het Gandhiplein met de verdiepte ligging en de Klopvaart overheen (aquaduct) heeft duidelijk de voorkeur. Ook voor het Henri Dunantplein en het Robert Kochplein heeft de verdiepte ligging de voorkeur.

Op basis van kostenramingen wordt duidelijk dat binnen het budget het mogelijk is om één locatie verdiept uit te voeren. De kosten voor het realiseren van alle voorkeursvarianten komen uit op circa 1,3 maal het budget. In de tweede trechterstap is echter nog niet op kosten getrechterd omdat in deze fase nog niet alle kosten in beeld zijn en er nog geen prioriteiten tussen de pleinen zijn gesteld. Dit is de opgave voor de derde trechterstap.

Doel

Bereikbaarheid

In de 1e fase MER is vastgesteld dat het wenselijk is dat de doorstroming op het stadsgebied van de NRU (Eindhovenreef, Albert Schweitzerdreef en Karl Marxdreef) wordt verbeterd, zowel ter verbetering van de luchtkwaliteit als om de Ring Utrecht meer robuust te maken.

Leefbaarheid

Doel vanuit leefbaarheid is de inpassing/vormgeving van de weg zodanig te verwezenlijken dat deze bijdraagt aan een verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond de weg. Voldoen aan de wettelijke minimumeisen (in de regel 'geen verslechtering') is de ondergrens van de doelstelling; de ambitie is een verbetering. Het gaat daarbij specifiek om geluid en de luchtkwaliteit

Inpassing

Het doel vanuit ruimtelijke inpassing is het verminderen van de barrièrewerking van de NRU waardoor er voor mens en dier goede verbindingen komen tussen de stad en het Noorderpark. Het gebied rondom de NRU is van bijzondere kwaliteit. De combinatie van stadsrand, Gageldijk, beschermd landschap en Nieuwe Hollandse Waterlinie zijn bijzonder. De opwaardering van de NRU biedt kansen om dit gebied te verbeteren en de koppeling te leggen tussen de verbetering van de wijk Overvecht en de bereikbaarheid van het hoogwaardige landschap van het Noorderpark.

Het versterken van de (kern)kwaliteiten van het nationale landschap de Nieuwe Hollandse Waterlinie is dan ook doelstelling van het project. Daarnaast moet aantasting van natuur en van landschappelijke, cultuurhistorische en recreatieve kwaliteiten worden voorkomen, verzacht of gecompenseerd.

Specifiek zijn de doelen voor de ruimtelijke inpassing:

- het maken van goede verbindingen voor mens en dier;
- het herstellen van historische landschappelijke lijnen;
- het aantrekkelijker maken van de directe omgeving.

Kosten

Het totale beschikbare budget voor de opwaardering van de NRU bedraagt € 181 miljoen.

2 Huidige situatie

Context

Utrecht wordt omringd en doorsneden door snelwegen. De A2, A12, A27 en Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) vormen samen een ring rond de stad. De ring van Utrecht heeft geen homogene uitstraling. Er kan een onderscheid worden gemaakt tussen het zuidwestelijke deel (A2 en A12) waarbij de ring door het stedelijk gebied loopt en het noordoostelijke deel (A27 en NRU) waarbij de weg langs de stad loopt en het wegbeeld met name wordt bepaald door een groene invulling van de zone naast de weg en zicht op het landschap. De stad is hier op afstand en slechts op enkele plekken zichtbaar en voelbaar.

De NRU (tussen A2 en A27) kent een provinciaal deel (N230) en een gemeentelijk deel (Karl Marxdreef, Albert Schweitzerdreef, Eindhovenreed en tussenliggende verkeerspleinen). Op het provinciale gedeelte geldt een maximumsnelheid van 100 km/u. Het wegprofiel bestaat uit twee keer twee rijstroken en een brede groene middenberm. Er zijn geen vluchtstroken aanwezig, wel zijn op enkele plaatsen pechhavens. Vangrails worden alleen bij kunstwerken toegepast. De aansluiting met de A2 is met verkeerslichten geregeld. De overige kruispunten zijn ongelijkvloers. Ook het gemeentelijk deel van de NRU bestaat uit twee keer twee rijstroken met een middenberm. Hier geldt een maximumsnelheid van 70 km/u. De weg is nu uitgevoerd als een hoofdweg binnen de bebouwde kom. De rijbanen zijn begrensd door trottoirbanden. De kruispunten zijn ruim opgezet, in de vorm van grote verkeerspleinen met verkeerslichten en voorsorteervakken.

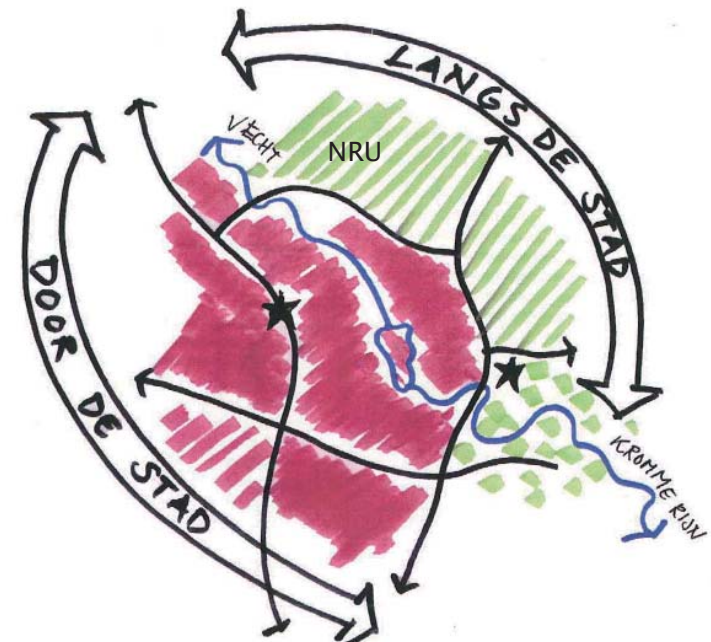
Groene inpassing

Kenmerkend voor de NRU is de ligging in het groen. De stad is bijna nergens zichtbaar vanaf de weg en het wegprofiel heeft door de begroeide zijbermen en middenberm en het ontbreken van vangrails en vluchtstroken een uitgesproken groen karakter. Van A2 tot A27 is de weg te verdelen in 3 delen, die onderscheidend zijn wat betreft de inpassing van de weg in de groene omgeving.

1. Vanaf de A2 komend ligt de NRU bij Maarssenbroek op een dijk met veel onderdoorgangen. De NRU gaat over het Amsterdam-Rijnkanaal, de Vecht, de spoorlijn Utrecht-Amsterdam en meerdere verbindingen voor auto- en langzaam verkeer. De dijk is aan beide zijden beplant met bosstroken, waardoor het zicht op de bedrijven beperkt is.

2. Na de Vecht daalt de weg tot maaiveldniveau en loopt door het landschap van de Vecht (bij Maarssenveen). Met name in het veenweidelandschap is er mooi zicht op het landschap.

3. In het deel bij Overvecht loopt de NRU door verschillende parkgebieden; het zogenoemde groene raamwerk Overvecht en het Noorderpark. De parken zijn niet georiënteerd op de NRU en zijn maar nauwelijks zichtbaar. De overgang van de parken naar de NRU worden gevormd door bosbeplanting, erfbeplanting, verspreid staande bomen en bomenrijen. De lintbebouwing langs de Gageldijk is goed zichtbaar. Het groene raamwerk heeft langs de NRU weinig continuïteit. Vanaf de weg gezien zijn het voornamelijk bosstroken of is het gras met verspreidstaande bomen, naar de wijk toe zijn het afwisselend buurt-parken of voorzieningen. Er is geen doorlopende route in het raamwerk.



De ring rond Utrecht



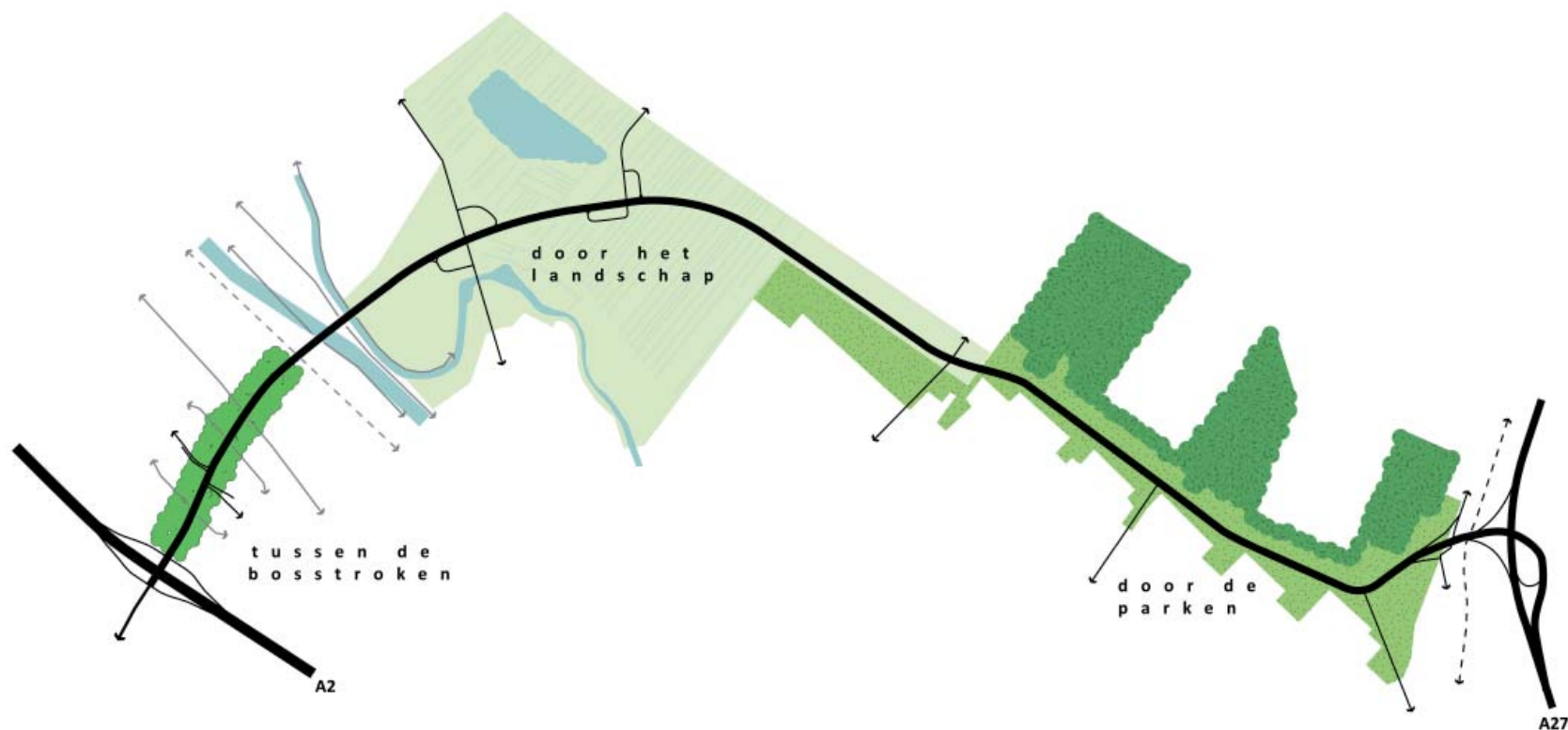
1 | De NRU bij Maarssenbroek | tussen de bosstroken



2 | De NRU bij Maarssenveen | Door het landschap



3 | De NRU bij Overvecht | Door de parken



Groene inpassing NRU | 3 delen

Zichtbaarheid

1 | Zicht vanaf de NRU

Bosbeplanting komt vaak voor langs de NRU als overgang naar de omgeving. Dit is te zien bij Maarssenbroek, de woonwijken van Maarssen en Overvecht. Vaak valt de beplanting ook samen met geluidswerende maatregelen die nodig zijn voor het gebied erachter. Het afplanten van de bebouwing versterkt het landschappelijke beeld van de weg. Zelf op de afslagen is de bebouwing niet zichtbaar. Op de plekken waar de bosbeplanting is weggelaten is er zicht op het landschap. Dit is het geval bij het veenweidegebied bij Maarssenveen en ook bij de Gageldijk met oude lintbebouwing, waar het open landschap erachter soms zichtbaar is. Het onderscheid tussen afgeplante, besloten delen van de weg en delen met open zicht op het landschap is sterk doorgevoerd. Ontwikkelingen zoals het opwaarderen van de weg of het realiseren van nieuwe woonwijken (bv. Oostwaard bij de Vecht) brengen nieuwe geluidsmaatregelen met zich mee en zetten deze afwisseling onder druk. Meer dichte bosbeplanting langs de weg verkleint voor de automobilist de oriëntatie langs de ring. Op dit moment wijkt één plek sterk af van de rest van de NRU. Dat is het lange viaduct over het spoor, het Amsterdam-Rijnkanaal en de Vecht. Hier is een panorama over de bedrijven en industrie langs het kanaal en het zicht op de dom. Deze plek markeert de overgang van het besloten deel tussen de bosstroken en het deel dat door het landschap voert.

2 | Zicht vanuit de omgeving op de NRU

Gezien vanaf de openbare wegen rondom de NRU is de weg bijna niet zichtbaar. Op de meeste plekken komt dit doordat de weg is afgeplant met bosbeplanting. Daar waar geen beplanting langs de NRU staat is de afstand tussen de NRU en de dichtst bijgelegen openbare weg vrij groot en zorgt de groene inpassing van de weg (zonder zichtbare geluidsvoorzieningen e.d.) ervoor dat de NRU niet opvalt.

Anders is het in het deel bij Overvecht. De NRU heeft hier een wegprofiel met vrijliggend fietspad en parallel er aan de Gageldijk en is daarmee zeer goed zichtbaar voor niet-weggebruikers. Het groene raamwerk van Overvecht is voor grote delen afgeplant en daardoor is de NRU vanuit de wijk nauwelijks zichtbaar.



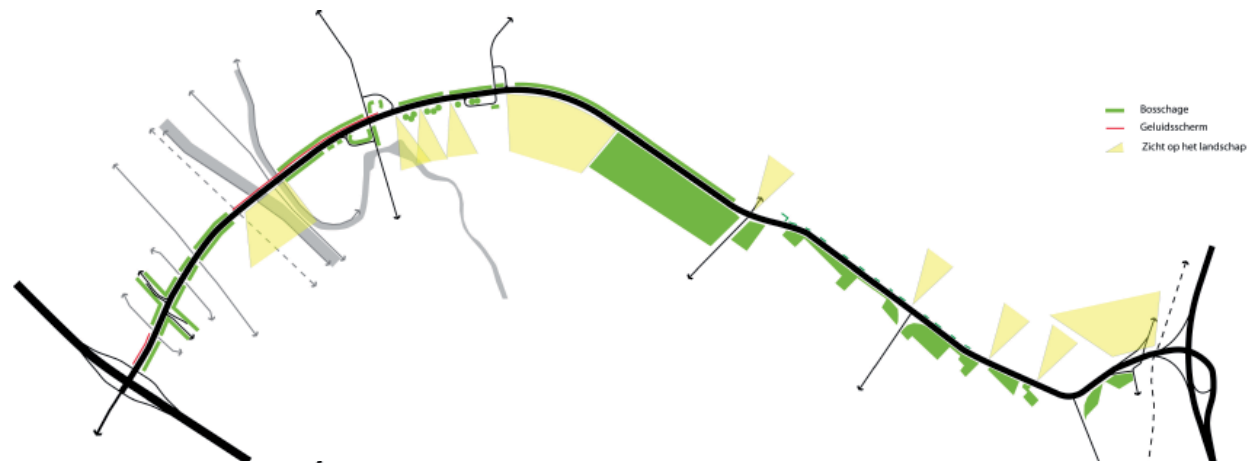
Zicht op open landschap achter de Gageldijk



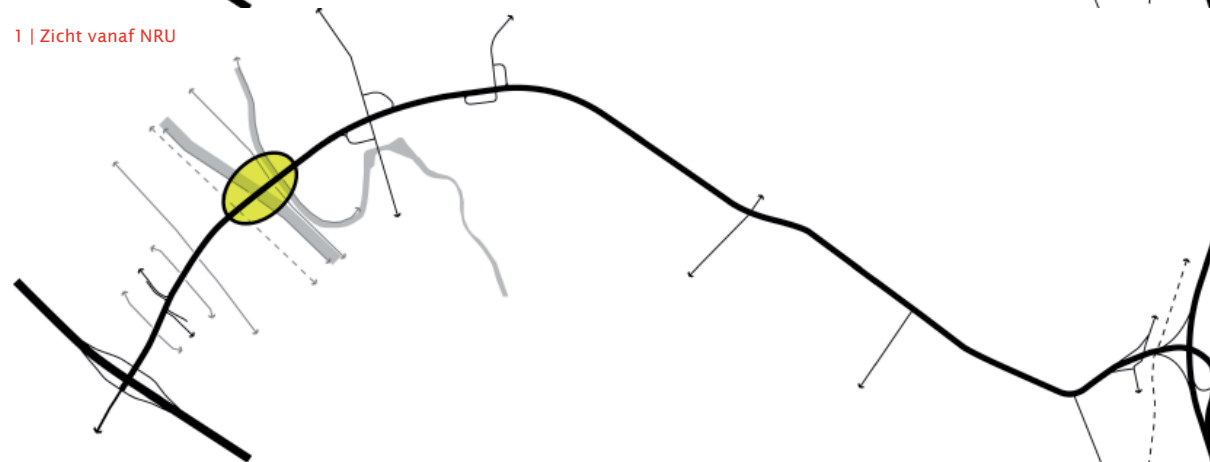
Panorama over het Amsterdam-Rijnkanaal



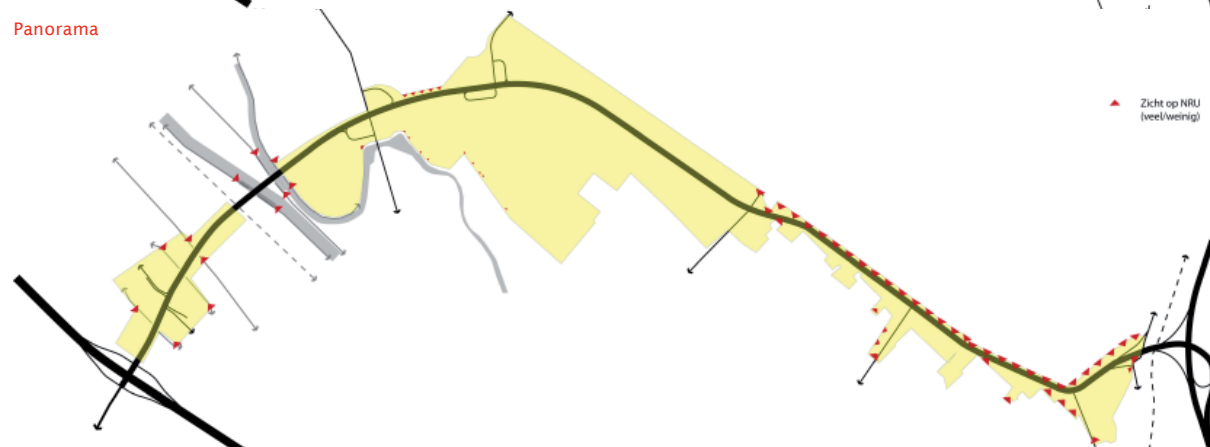
Vanaf de Groeneweg is de NRU beperkt zichtbaar



1 | Zicht vanaf NRU



Panorama



2 | Zicht op NRU vanuit omgeving

Historie

De rand van Overvecht vormt de rand tussen het landschap - waarin meerdere lagen van de historie zijn terug te vinden - en de nieuwere stadstructuur van Overvecht. De hoofdstructuur van het landschap wordt bepaald door de Vecht en het veenweidelandschap met daarin de Nieuwe Hollandsche Waterlinie.

- Aan de noordrand van de gemeente Utrecht is sprake van een gaaf Middel-eeuws slagenlandschap, bestaande uit de Gageldijk met langgerekte kavels van unieke lengte. De Gageldijk met verkaveling en lintbebouwing heeft een hoge monumentwaarde.

- Een tweede goed zichtbare laag van het landschap is die van het militair landschap van de Nieuwe Hollandsche Waterlinie. Dit bestaat uit Fort de Gagel, Fort Ruighoek en Fort Blauwkapel, verbonden door de hoofdweerstandlijnen en accessen namelijk de Klopvaart/ Klopdiijk, de Gageldijk, de Anthoniedijk en de Kapelweg. Het open landschap is een gevolg van de Kringenwet en bedoeld om te inunderen. In dit landschap ligt ook een aanzienlijke reeks groepsschuilplaatsen. De herkenbaarheid van het militaire landschap is zeer groot en van hoge monumentwaarde. Dit wordt onderstreept door de status van Rijksmonument en Nationaal Belang 10 (UNESCO).

- Overvecht is een karakteristiek voorbeeld van de naoorlogse wijk met een grote ruimtelijke samenhang en een sterk doorgevoerde structuur op alle schaalniveaus. Dit betekent dat er een sterke ruimtelijke logica zit in het verkeersysteem, de bebouwingsvlakken en het groen. Met name de randen zijn nadrukkelijk vormgegeven met hoge bebouwing en groene zones, die op bepaalde plaatsen aan de noordzijde overlopen in het landschap van de Gageldijk. Met name daar waar deze relatie nog gaaf en herkenbaar aanwezig is, is sprake van belangrijke cultuurhistorische waarde. De kwaliteit zit ook met name in de heldere overgang stad en landschap, maar ook in de relaties met de forten en in een bijzonder onderdeel als het Sjanghaipark als uniek voorbeeld van de ideeën van le Roy en burgerparticipatie.

De structuur van het veenweidegebied met ontginningslijnen en sloten en het systeem van de waterlinie met de hoofdweerstandslinje en de forten op plekken waar de wegen van buiten Utrecht de stad naderde zijn nog grotendeels ongewijzigd. De ligging van Overvecht aan de binnenzijde van de hoofdweerstandslinje (hier de Gageldijk) lijkt 'in de geest van de waterlinie' te zijn ontworpen. En markeert nog steeds een scherpe overgang tussen stad en landschap. Bij de aanleg van de NRU zijn delen van de landschapsstructuur van elkaar ge-

scheiden. De Klopvaart (het inundatiekanaal tussen de Vecht en Fort de Gagel) is ter plaatse van de NRU gescheiden van Fort de Gagel en de Gageldijk.

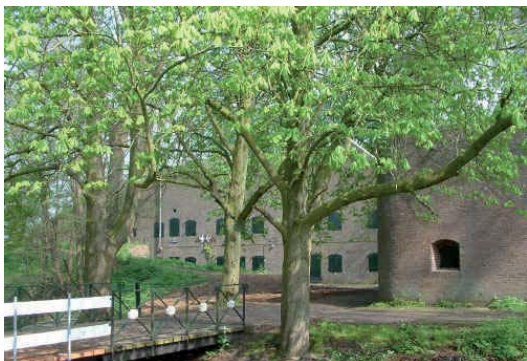
Dit geldt ook voor de verbinding tussen de Gageldijk en Fort Blauwkapel. Fort Ruighoek was ooit verbonden met de Vecht door de Antoniedijk. Nu stopt de Antoniedijk bij de NRU. De stad en het landschap zijn hierdoor los van elkaar komen te liggen. De forten zijn vanaf de NRU niet als zodanig zichtbaar en herkenbaar.

Op 3 plaatsen wordt de oude landschapsstructuur door de NRU onderbroken





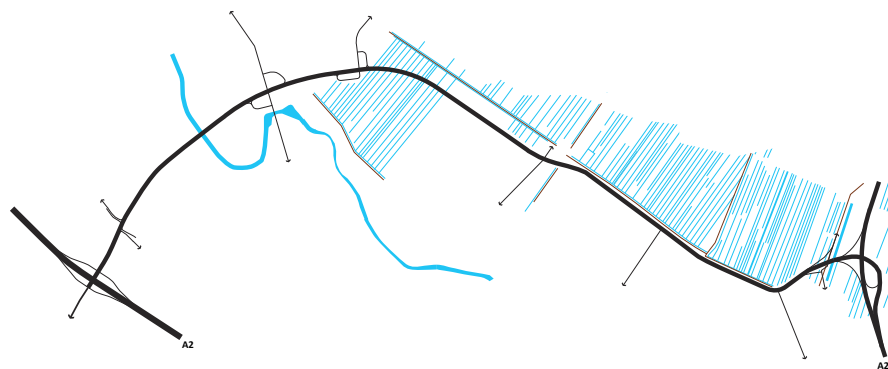
Middeleeuws slagenlandschap



Waterlinie



Stadsuitbreiding Overvecht



Middeleeuws slagenlandschap



Waterlinie



Stadsuitbreiding Overvecht

Verbindingen

Fietsnetwerk (recreatief en stedelijk)

Langzaam verkeer kruist op verschillende plekken de NRU. In vrijwel alle situaties - op de route langs de Vecht en een kleine fietstunnel van de Groene weg naar de Maarssenveense plassen na - zijn deze verbindingen gekoppeld aan drukke verkeerswegen.

Bij Maarssenbroek en Maarssenveen staan de verbindingen haaks op de NRU waardoor de contactmomenten kort zijn. In Overvecht liggen de Gageldijk en het fietspad aan de zijde van Overvecht dichtbij en parallel aan de NRU. De hectiek van de NRU (lawaai en verkeer) beperken de kwaliteit van de route als (recreatieve) fietsroute.

Het raamwerk is aan de noordzijde van Overvecht als dicht park ingericht en openbaar toegankelijk. In het zuidelijk deel maken voorzieningen in het raamwerk een doorlopende parkroute onmogelijk.

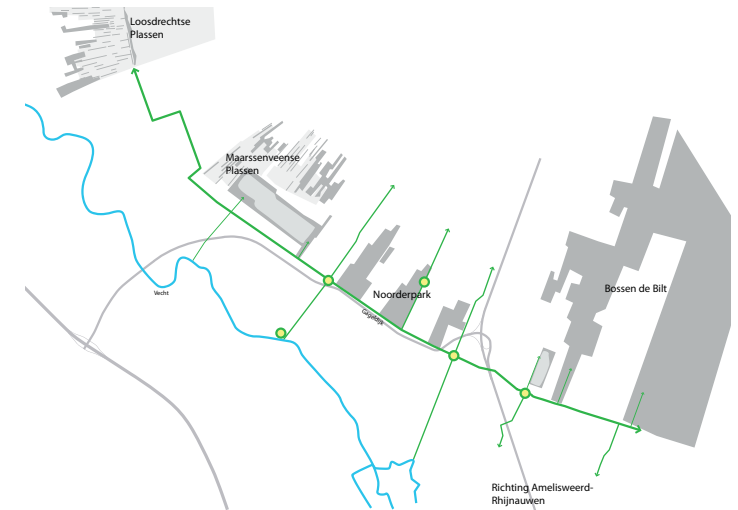
Verbindingen tussen stad en land

De Vecht en de Gageldijk zijn oude landschappelijke structuren, die samen met de Klopvaart, Anthoniedijk en de Kapelweg de stad tot ver in het landschap verbindt en daardoor aantrekkelijk zijn als recreatieve route. De Gageldijk verbindt niet alleen het Noorderpark en de Maarssenveense plassen, maar ook de Loosdrechtse Plassen en de bossen rond de Bilt. De onderbrekingen van de Klopvaart, de Anthoniedijk en de Gageldijk zijn nadelig voor een goed recreatief netwerk aan de noordkant van Utrecht. Waar bij de Klopvaart alleen de verbinding ter plekke van de NRU is verdwenen (en kansen biedt voor herstel) is de Anthoniedijk binnen Overvecht geheel verdwenen. In de 'Ruimtelijke visie Overvecht 2004-2020' wordt een beeld geschetst van een nieuwe recreatieve as door Overvecht die de Anthoniedijk verbindt met de Vecht. Aan deze as liggen verschillende recreatieve voorzieningen, zoals Park de Watertoren met de watertoren, centrum Overvecht en fort Ruigenhoek.

Vanaf de Gageldijk zijn er meerdere entrees het Noorderpark in. De directe verbinding met Overvecht is er slechts op twee plekken. Een belangrijke entree ligt in het verlengde van de Einsteindreef. Hier sluit het park aan bij de - ook voor fietsers belangrijke - verbinding met de binnenring.

De andere verbinding is bij de Molaudreef. Hier wordt park de watertoren verbonden met het Noorderpark. De entree bij de Einsteindreef en bij de Molaudreef kruisen de NRU met verkeerslichten.

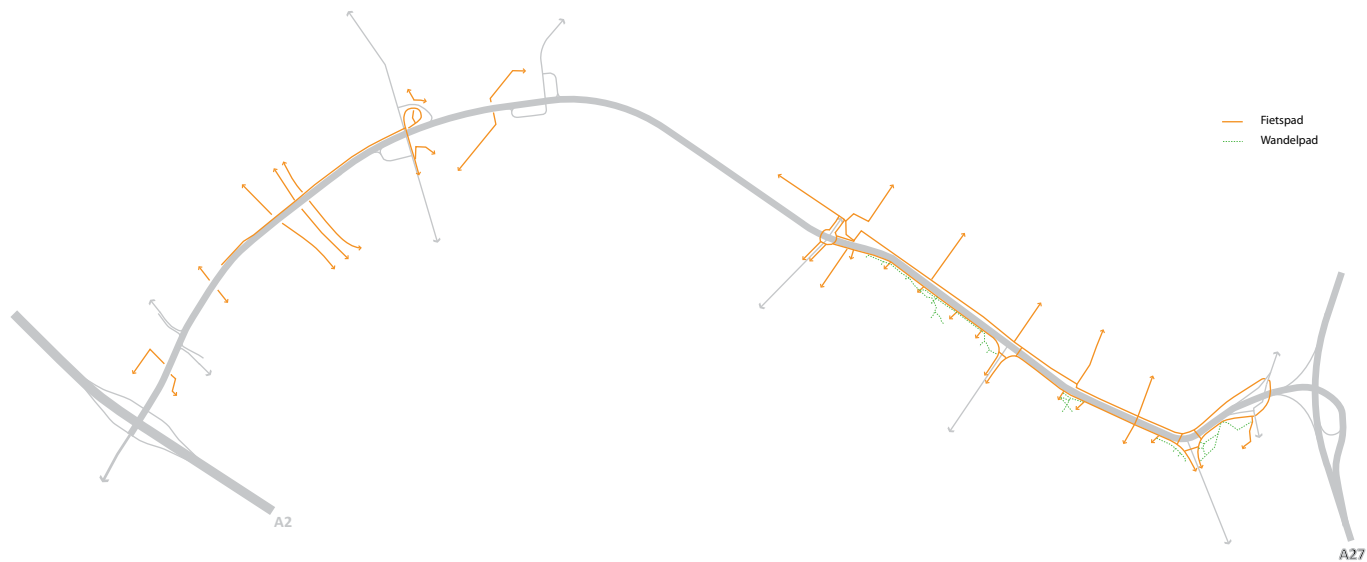
Een derde verbinding is in planvorming en verbindt park de Gagel met het Noorderpark.



Recreatief netwerk tussen de Gageldijk en de Vecht



De onderbrekingen van de Klopvaart, de Anthoniedijk en de Gageldijk



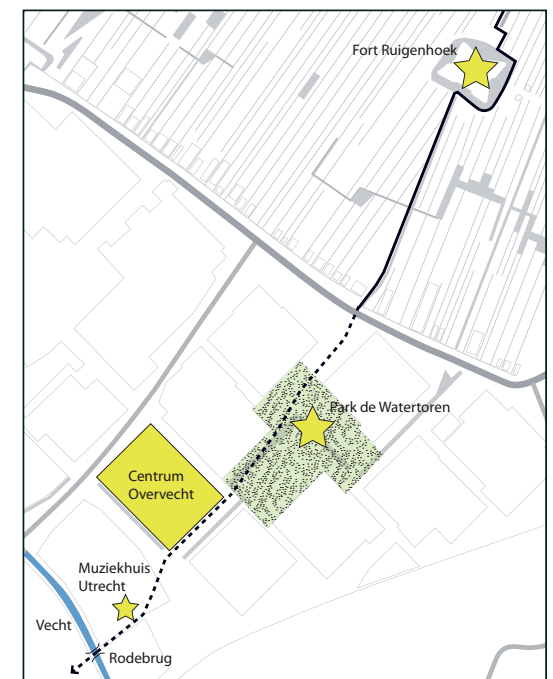
Fiets en wandelpaden rond de NRU



Entree van het Noorderpark in het verlengde van de Einsteindreef



De entrees bij de Molaudreef en de Gagel verbinden de parken van Overvecht met het Noorderpark



Potentiele recreatieve as Antoniedijk totaan Vecht

Autonetwerk

De NRU ligt nu in het plangebied volledig op maaiveld en Overvecht sluit hier op 5 plekken op aan. Het Gandhiplein, Dunantplein en Kochplein zijn drie rotondes met verkeerslichten. Er wordt in de vormgeving van de pleinen geen onderscheid gemaakt tussen het Dunantplein met een directe verbinding naar de binnenring en het Kochplein en het Gandhiplein, die op het overig stedelijk netwerk aansluit. Naast de drie pleinen is de Moldaudreef volledig aangesloten met verkeerslichten en is de Zambesidreef half aangesloten met in- en uitvoegstroken (zonder verkeerslichten). De aansluitingen Zambesidreef en Moldaudreef worden in het kader van de ALU+ (Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht) afgekoppeld.

De Gageldijk is op 4 plekken verbonden met de NRU. De Gageldijk is vanaf het Gandhiplein aangesloten op de NRU. Ter hoogte van de Zambesidreef en bij de Antoniedijk zijn er twee halve aansluitingen met in- en uitvoegstroken.

Bij de Wilhelminalaan is momenteel een halve aansluiting te gebruiken voor verkeer van en naar Overvecht.

Waternetwerk

De NRU ligt op de grens van meerdere peilgebieden met verschillende peilen. De watergangen tussen deze peilgebieden kruisen op drie plekken met een duiker de NRU; de Klopvaart, in het verlengde van de Moldaudreef en bij fort Blauwkapel. De watergang langs de Gageldijk is een hoofdwatgang, die de afvoer regelt van het Noorderpark naar de Klopvaart. Waar de Klopvaart onder de NRU doorgaat is op dit moment een te kleine duiker aanwezig.

De afvoer van het wegwater gaat voor de zuidzijde van de NRU via de riolering en voor de noordzijde en de rotondes via infiltratie resp. op het open water. In nieuwe situaties gaat de voorkeur uit naar infiltratie.

Rond fort Blauwkapel doorkruist de NRU de beschermingszone waterwinning Groenekan. Hier voor geldt de eis het wegwater niet te infiltreren in het grondwaterbeschermingsgebied en de wens om niet te infiltreren in het 100 jaars aandachtsgebied.

Ecologisch netwerk

Aan de noordzijde liggen gebieden, die onderdeel zijn van de Ecologische Hoofdstructuur (het Gagelbos, natuurreervaat polder de Gagel, fort de Gagel, de Maarseveenseplassen en de Molenpolder) of gebieden met bijzondere na-



Autoverbindingen NRU | huidige situatie

tuurwaarden. Aan de zuidzijde liggen groengebieden die deel uit maken van de stedelijke groenstructuur. Er zijn ecologische relaties tussen beide delen maar de barrièrewerking van de NRU overheerst. Bij de Klopvaart, Moldaudreef en fort Blauwkapel zijn bestaande natte passages. Bij de Klopvaart en Park de Gagel zijn ook bestaande droge passages.



Waternetverbindingen | huidige situatie



Ecologische verbindingen | huidige situatie



3 Inpassingsopgave

Kwaliteiten en knelpunten

De huidige situatie, zoals in het vorige hoofdstuk beschreven, heeft een aantal bijzondere kwaliteiten, maar ook een aantal knelpunten.

De huidige kwaliteiten van de NRU zijn:

- Het is een groene weg met een groene middenberm en zijbermen die ligt in een groene omgeving.
- Op meerdere plekken is er zicht vanuit Overvecht naar het landschap achter de Gageldijk. De NRU vormt geen visuele barrière.
- De ligging van de NRU op de grens tussen historisch landschap en nieuwe stadsuitbreiding
- De aanwezigheid van grote delen van belangrijke historische structuren die onderdeel zijn van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Op dit moment zijn de knelpunten:

- De verbindingen tussen de stad en het Noorderpark. De NRU is nu een fysieke barrière tussen de stad en het Noorderpark. De toegangen naar het Noorderpark zijn slecht van kwaliteit doordat fietsers en voetgangers worden via de drukke kruisingen over de NRU geleid worden. De parkpaden van het Noorderpark sluiten aan op de drukke verkeerswegen van Overvecht.
- De NRU heeft negatieve invloed op de leefbaarheid en (recreatieve) aantrekkelijkheid van de omgeving; het raamwerk Overvecht (o.a. Shanghai-park) en de Gageldijk. Het gaat hierbij met name om geluidsoverlast. Voor de fietsroute langs Overvecht en de Gageldijk geldt ook dat de zichtbare hektiek van de NRU beperkend is voor de recreatieve aantrekkelijkheid.
- Het onderbreken van belangrijke historische structuren, zoals de Antoniedijk, de Gageldijk en de Klopvaart

Kansen en bedreigingen

De opwaardering van de NRU heeft grote impact op de omgeving maar biedt ook mogelijkheden voor het beperken of het oplossen van een aantal knelpunten. De opgave van de inpassingsvisie kan worden geformuleerd aan de hand van de omschrijving van de kansen en bedreigingen die de toekomstige verandering van de NRU met zich mee brengt.

Kansen

- De aanpassing van de NRU biedt de kans de verbindingen voor langzaam verkeer tussen Overvecht en het Noorderpark te verbeteren.
- Het biedt kansen voor het herstellen van belangrijke historische structuren die onderdeel zijn van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Dit biedt mogelijkheden voor het verbeteren van het langzaam verkeersnetwerk.
- Het verbeteren van de directe omliggende leefomgeving van Overvecht en de Gageldijk (hierdoor verbetert ook de recreatieve aantrekkelijkheid van met name de Gageldijk).

Bedreigingen

- Door het opwaarderen van de NRU kan de barrièrewerking van de weg worden vergroot doordat geluidswerende voorzieningen het zicht van Overvecht naar het landschap onmogelijk maken.
- Het vergroten van de 'verkeersruimte' van de NRU en het toepassen van geluidsvoorzieningen (scherm of wal) beperkt het groene karakter van de weg.

Inpassingsopgave

De inpassingsopgave is het ontwikkelen van een samenhangend beeld voor de inpassing van de NRU in zijn omgeving waarin de volgende onderdelen een plek krijgen:

- **De uitstraling van de weg.** Wat wordt de uitstraling van de nieuwe NRU zowel gezien van uit de omgeving als vanaf de weg?
- **Verbindingen.** Hoe kan de barrièrewerking van de NRU worden beperkt en hoe kan het landschap zichtbaar/voelbaar blijven vanuit Overvecht? Welke mogelijkheden zijn er voor het realiseren van goede recreatieve verbindingen en hoe zien die er uit? Vallen de recreatieve verbindingen samen met ecologische verbindingen tussen Overvecht en het Noorderpark en de waterverbindingen?
- **Omgeving.** Hoe kan de directe leefomgeving voor de woningen naast de NRU en de recreatieve aantrekkelijkheid van het raamwerk Overvecht en de Gageldijk worden verbeterd? Wat is nodig voor het herstel van de historische structuren van de Nieuwe Hollandse Waterlinie? Hoe kunnen deze structuren worden benut als recreatieve verbindingen?



De Antoniedijk: verbinding met de stad?



De Gageldijk: Het minder zichtbaar en hoorbaar maken van de NRU vergroot de recreatieve kwaliteit en leefbaarheid



Zicht vanaf Overvecht over de NRU naar het landschap



Het ontbreken van goede verbindingen met het Noorderpark



De NRU vormt ter plaatse van de Klopvaart een onderbreking van de historische landschapsstructuur



De NRU: weg door het groen

4 Uitgangspunten inpassing

Uitgangspunten voor de inpassing:

Uitstraling

Verbinding

Omgeving

Geluid

Uitstraling

De NRU bij Overvecht is en blijft een groene weg, niet zijnde snelweg, en wordt ontworpen als een eenheid. Weg en randen worden hiervoor groen ingepast. De weg krijgt groene midden- en zijbermen, zodat vangrails achterwege kunnen blijven. De randen inclusief de geluidsvoorzieningen worden groen ingepast. De context van “een weg langs de stad” komt in het ontwerp tot uitdrukking. Contrast is daarbij de leidraad voor het ontwerp. Met contrasten als ‘stad en land’ versus ‘dicht en open’ kan de context van ‘een weg langs de stad’ worden verbeeld. Dit sluit ook aan bij Nieuwe Hollandse Waterlinie met contrasten als ‘de beschermde stad’ versus ‘het onbeschermde land’.



Ruimtebeslag nu



Ruimtebeslag straks



Uitgangspunten voor de inpassing:

Uitstraling

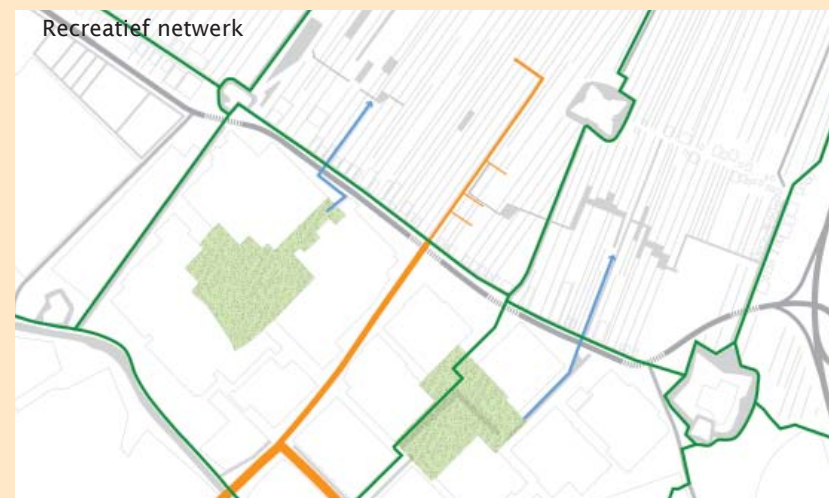
Verbinding

Omgeving

Geluid

Verbindingen

De nieuwe NRU wordt aangegrepen om de landschappelijke structuren van de Klopvaart, de Anthoniedijk en de Gageldijk te herstellen als onderdeel van het recreatieve stedelijk netwerk. Voor dit netwerk is een goede aansluiting op de Gageldijk van groot belang en dienen deze verbindingen op maaiveld aan te sluiten. Dit geldt ook voor de verbinding met de binnenring bij de Einsteindreef. Daarnaast worden de bestaande en de geplande verbinding bij respectievelijk de Moldaudreef en de Gagel in de plannen meegenomen. De recreatieve verbindingen worden zoveel mogelijk gecombineerd met ecologische verbindingen en water.



Of verbinding op maaiveld



Of verbinding eroverheen



Uitgangspunten voor de inpassing:

Uitstraling

Verbinding

Omgeving

Geluid

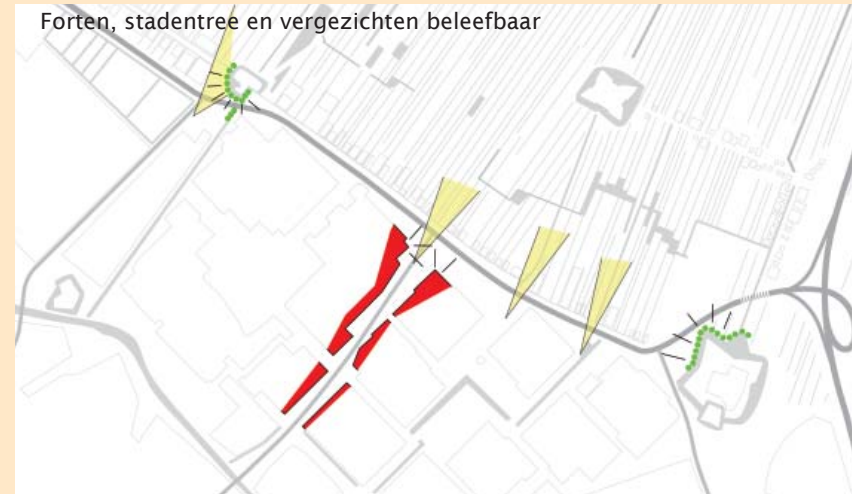
Omgeving

De nieuwe NRU wordt zo ontworpen, dat de hectiek van het verkeer in de omgeving zo min mogelijk wordt ervaren en dat de inpassing van de NRU de recreatieve kwaliteit van het groene raamwerk en de Gageldijk ten goede komt. Dit geldt niet alleen voor geluid, maar ook voor het zicht op het autoverkeer.

Geluidsvoorzieningen en de mate waarin de NRU als visuele barrière wordt ervaren hebben grote invloed op de aantrekkelijkheid van de omgeving. Het zicht van Overvecht op het landschap en het gevoel van ruimte bij de Gageldijk wordt nu ervaren als een kwaliteit. Hoge geluidsvoorzieningen zorgen er voor dat op deze kwaliteit wordt ingeleverd. Met lage schermen wordt echter minder geluidreductie bereikt. Hier moet worden gezocht naar de balans tussen leefbaarheid en inpassing. Is het verblijfsklimaat van het groene raamwerk en de Gageldijk rustig en luw met als consequentie dat het zicht over de NRU verdwijnt? Of is het zicht over de NRU belangrijker en ervaar je in het groene raamwerk en langs de Gageldijk meer van de weg? In het ene geval keren de Gageldijk en het raamwerk zich van de NRU af. In het andere geval wordt de NRU opgenomen in de parkomgeving.

Voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie geldt dat deze als oude landschapsstructuur hersteld wordt en de samenhang tussen de forten en de verbindende dijken weer ervaarbaar gemaakt wordt. De forten worden aangegrepen als oriëntatiepunt voor de automobilisten op de NRU. De vergezichten naar het slagenlandschap worden in het ontwerp van de NRU opgenomen en vanuit Overvecht zichtbaar gemaakt. De aansluiting bij de Einsteindreef naar de binnenring wordt in het ontwerp van de NRU als een markante stadsentree ontworpen.

Forten, stadsentree en vergezichten beleefbaar



Zicht



OF

Rustig en luw



Uitgangspunten voor de inpassing:

Uitstraling

Verbinding

Omgeving

Geluid

Geluid

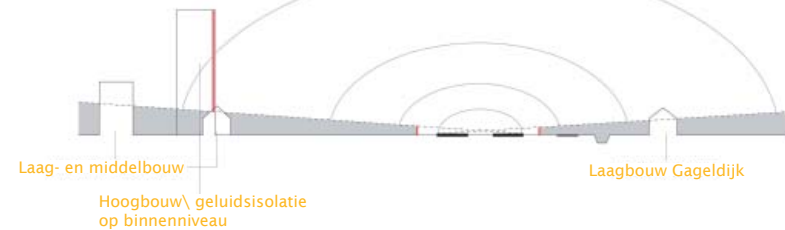
Door de opwaardering zijn geluidmaatregelen nodig. Vanwege de ruimtelijke kwaliteiten is het uitgangspunt maximaal geluidsvoordeel te behalen door toepassing van maximaal geluidsreducerend asfalt. Daarmee wordt al veel bereikt. Voor de Wet Geluidhinder zijn aanvullende maatregelen nodig. Om de geluidsambitie van het college te halen zijn er nog meer maatregelen nodig. Studies naar geluid en zicht laten zien, dat met lage schermen (met zicht) kan worden voldaan aan de Wet Geluidhinder. De geluidsambitie vraagt hogere schermen, waar je niet over heen kijkt. Bij het thema omgeving is al aangegeven op welke wijze de hoogte van de geluidsvoorziening invloed heeft op de visuele kwaliteiten van de omgeving. De keuze, die daar voor ligt, hangt dus nauw samen met de gewenste ambitie voor geluid.



Of geluidsambitie van het college



Of wet geluidhinder



5 Twee scenario's

Algemeen

Voor de opwaardering van de NRU zijn meerdere doelen geformuleerd. Doelen, die bij de uitwerking leiden tot uitgangspunten die - zoals uit ontwerpstudies blijkt - niet goed met elkaar te verenigen zijn.

Voor de uitwerking moet een keuze worden gemaakt over hoe de verbinding tussen stad en landschap tot stand komt; functioneel of visueel. Op basis van deze keuze zijn 2 scenario's ontwikkeld; 'Stad en land verbonden', waarin het accent ligt op de functionele verbindingen tussen Overvecht en het Noorderpark en 'Parkway', waarin met name de visuele verbinding met het landschap en de weg centraal staat. Deze scenario's worden aan de hand van de thema's uitstraling, verbindingen, omgeving en geluid toegelicht.

Stad en land verbonden: Een optimale verbinding tussen stad en land

Alle routes vanuit Overvecht sluiten op maaiveld aan op de Gageldijk. De verbindingen tussen Overvecht en het Noorderpark zijn optimaal en comfortabel. Om dit te bereiken wordt de NRU over het hele tracé verhoogd of verdiept aangelegd. Hierdoor komt de NRU los te liggen van de omgeving. Zowel in het raamwerk als op de Gageldijk is de verkeersdruk van de NRU minimaal te ervaren. Dit komt de leefbaarheid en de recreatieve aantrekkelijkheid op deze plekken ten goede. Vanaf de NRU is er weinig contact met de omgeving. De NRU is qua uitstraling onderdeel van de ring rond Utrecht.

Parkway: Een minimale visuele barrière

Uitgangspunt is de huidige NRU. Ook de nieuwe NRU ligt (zo veel mogelijk) op maaiveld en wordt ingepast in het parklandschap van het raamwerk. Het is een weg die in zijn groene omgeving is ingepast en direct contact maakt met zijn omgeving. De wegvakken en de kruisingen worden zoveel mogelijk verzonken of verdiept aangelegd om de visuele impact op de omgeving te beperken. Vanuit Overvecht is overal zicht over de weg naar het landschap. Vanuit de omgeving is de NRU en de verkeersdruk daarop zichtbaar. Vanaf de weg is het park zichtbaar. De NRU is qua uitstraling onderdeel van het hoofdwegen-netwerk van parkways in Overvecht.

Van scenario's naar visievarianten

Bij de vertaling van deze scenario's naar 2 wenselijke en uitvoerbare visieva-

rianten is gebruik gemaakt van tracéverkenningen (zie pagina 50) en geluids-onderzoek (Bijlage 4).

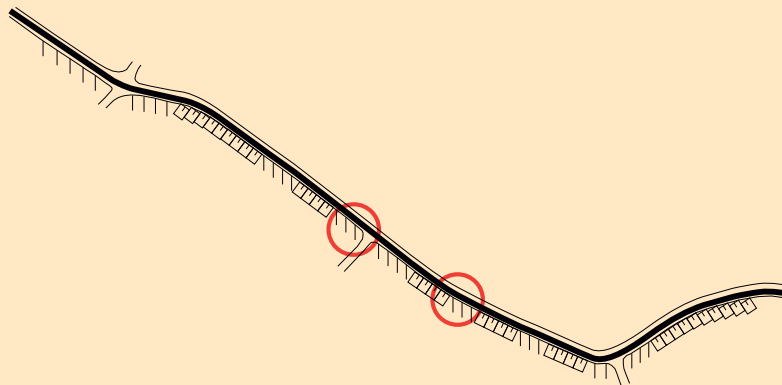
Scenario's

Stad en Land verbonden | Uitstraling

Stad en Land verbonden

Uitstraling

De weg ligt in zijn geheel verhoogd en is in principe onzichtbaar. Ter plekke van de verkeerspleinen en de groenverbindingen zijn grote vensters door middel van slanke constructies. Ter plekke van de aangrenzende woonbebouwing wordt het hoogteverschil door een groen talud opgevangen. Het hoogteverschil is ca 6 m ter plekke van de verkeerspleinen, 3-4 m ter plekke van de tussenliggende stukken.



ruime venster bij parken en verbindingen

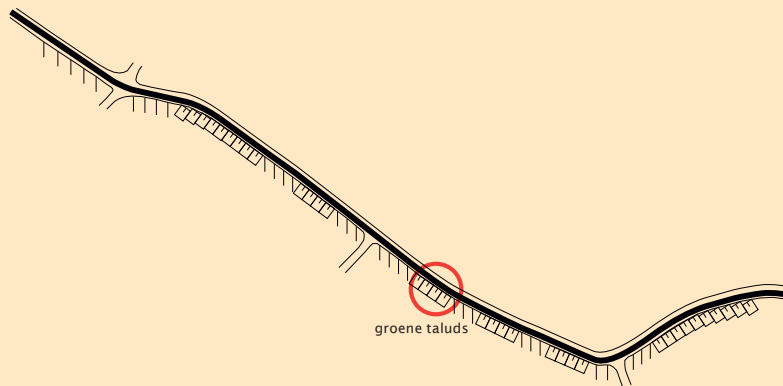


Stad en Land verbonden | Uitstraling

De groene taluds hebben aan weerszijde van de weg een andere uitstraling.

Langs de kant van Overvecht is soms meer en soms minder ruimte. De hoogteverschil kan in het ontwerp van de groene parkzone geïntegreerd worden. Soms betekend dat een golvend landschap (zoals nu bij Park de Gagel) soms een groen talud van 1:2.

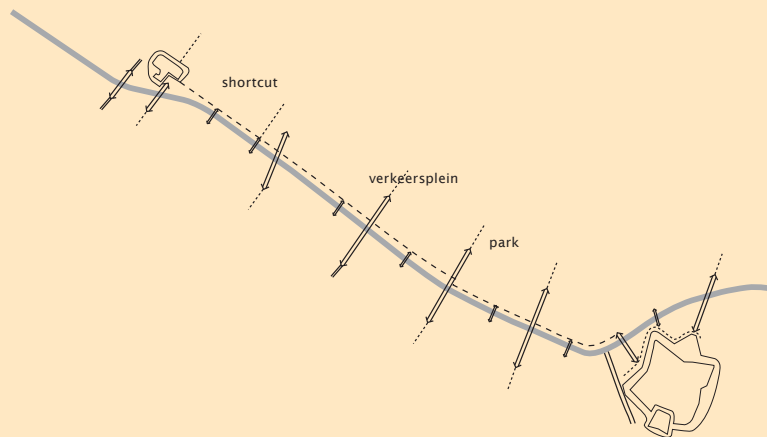
Op de kant van de Gageldijk is de beschikbare ruimte beperkt. Hier moet een steil groen talud het hoogteverschil oplossen. Daardoor blijft nog genoeg ruimte over om een bomenrij te realiseren.



Stad en Land verbonden | Verbindingen

Verbindingen

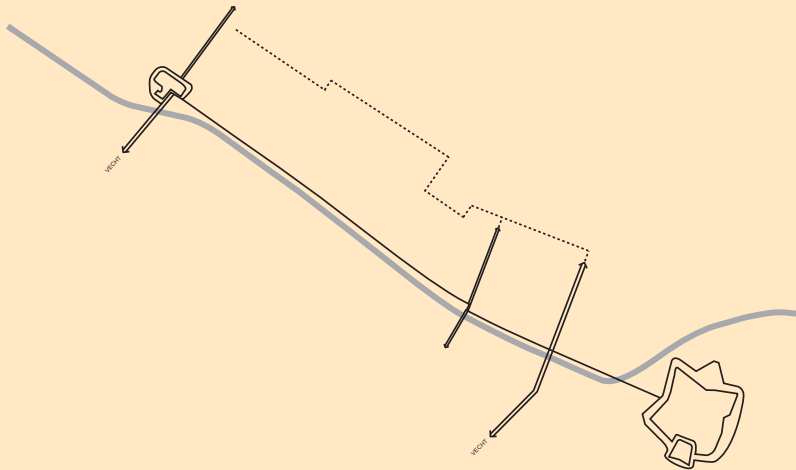
De verbindingen liggen op maaiveld, hebben verschillende maten en zijn sociaal veilig. In alle verbindingen zit potentie voor langzaamverkeersverbindingen, water en ecologie. Er kunnen makkelijk verbindingen toegevoegd worden.



Stad en Land verbonden | Verbindingen

Water

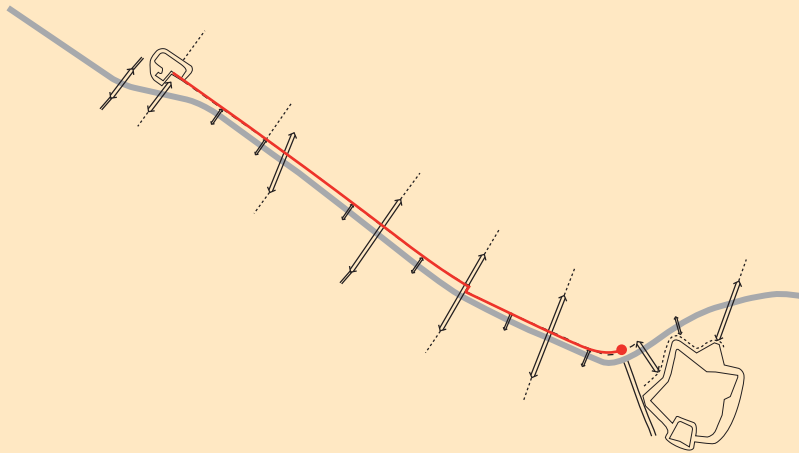
Door de waterverbinding op maaiveld mogelijk te maken, kan het Noorderpark waternetwerk zowel recreatief (kano) als ook technisch (waterpeil) op het Overvechtse watersysteem aangesloten worden.



Stad en Land verbonden | Verbindingen

Langzaam verkeersroute

De Gageldijk wordt de fietsverbinding van oost naar west en andersom. Eventueel moeten nog meer dwarsverbindingen gecreëerd worden om het als deel van het stedelijke netwerk te laten functioneren.



Stad en Land verbonden | Omgeving

Omgeving

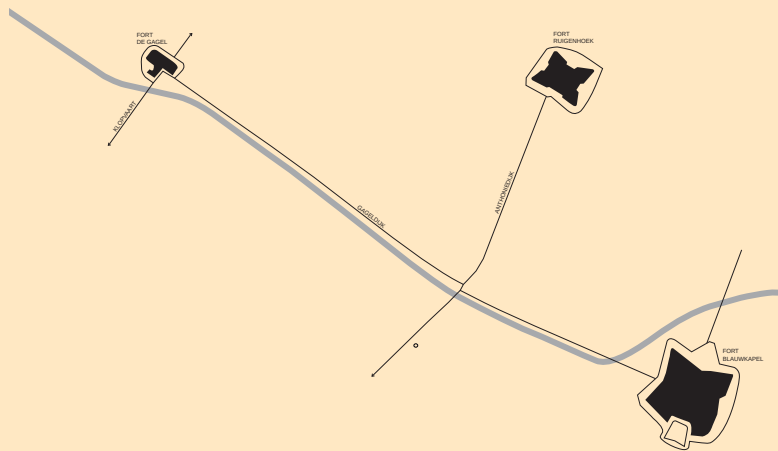
Nieuwe Hollandse waterlinie

De NRU wordt door de hoogteligging een sterkere scheiding tussen stad en land. Ze zorgt dat het contrast tussen open landschap en stad versterkt wordt. Daardoor wordt de onzichtbare Hoofdweerstandslijn opeens heel manifest.

Door de hoogteligging heeft de automobilist een heel goede uitzicht (afhankelijk van de hoogte of uitvoering van de geluidsschermen) op het slagen-landschap.

De oude lijnen zijn als routes makkelijk te herstellen.

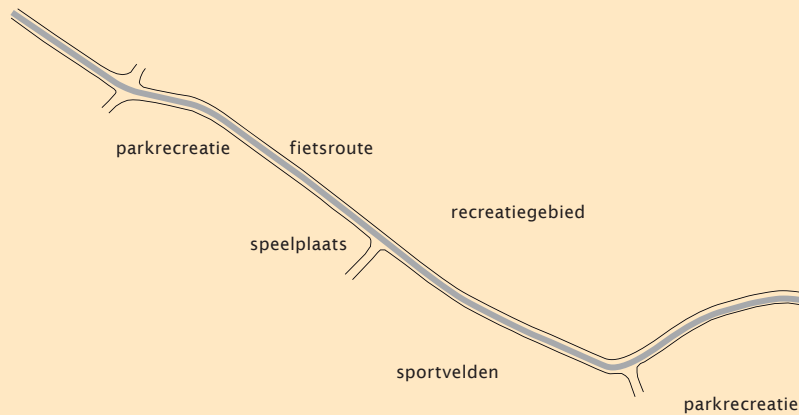
De forten zijn in deze variant voornamelijk op het niveau van het langzaam verkeer erfahrbaar.



Stad en Land verbonden | Omgeving

Groene functies

De functies langs de NRU blijven in principe zoals nu. De hoogteligging biedt de mogelijkheid om bestaande functies uit te breiden of nieuwe toe te voegen.



Stad en Land verbonden | Omgeving

Andere functies

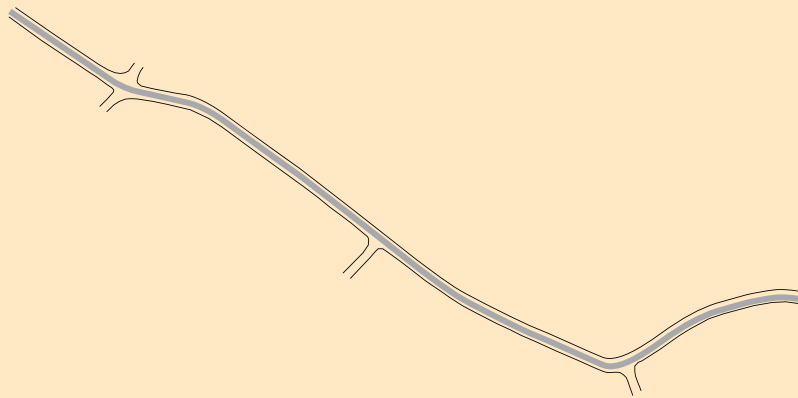
Het hoogteverschil biedt ook mogelijkheden om gebouwd programma te realiseren. Zoals winkels, woningen, opslag of tankstation. Maar ook parkeren of kunstinstallaties horen bij de mogelijkheden.



Stad en Land verbonden | Geluid

Geluidsvoorzieningen

In de hoge variant zijn de geluidsvoorzieningen compact om zo min mogelijk ruimte in te nemen. Bij voorkeur hebben ze een groene uitstraling. Aan de zijde van de Gageldijk kan over de geluidswering heen worden gekeken naar het landschap. Aan de zijde van Overvecht zijn de schermen hoger.



Parkway | Uitstraling

Parkway

Uitstraling

groene uitstraling, ontspannen profiel, ruime opzet, groene middenberm, bomen aan weerszijde en in het midden van de weg, zicht op de omgeving, weg meanderd door de ruimte (op en neer en in ruime bochten), weinig visuele impact op de omgeving (kruisingen verdiept of halfverdiept)

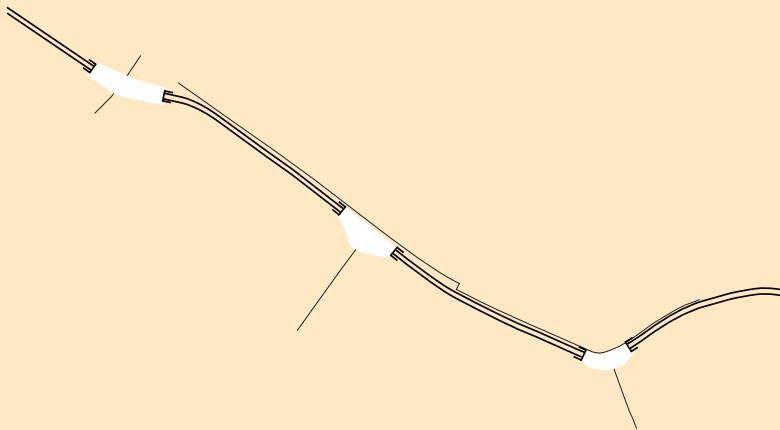


Parkway | Verbindingen

Verbindingen

verkeerspleinen

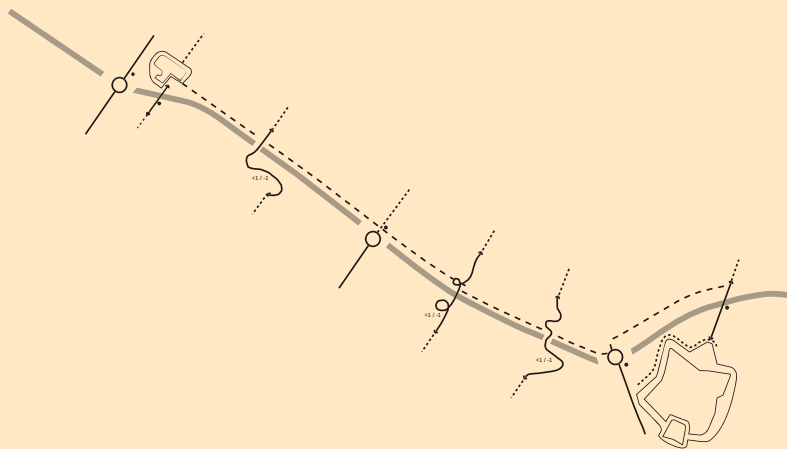
Ter plekke van de verkeerspleinen kunnen fietsers en voetgangers gelijkvloers (of met heel lichte stijging of daling) oversteken.



Parkway | Verbindingen

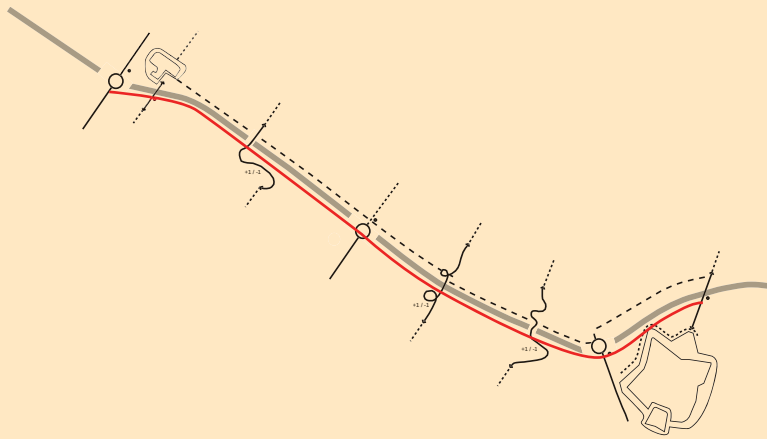
Langzaam verkeer

De overige verbindingen zijn ongelijkvloers. Uitvoeringen zijn in verschillende vormen en materialen mogelijk van ingetogen, functioneel tot icoon.



Parkway | Verbindingen

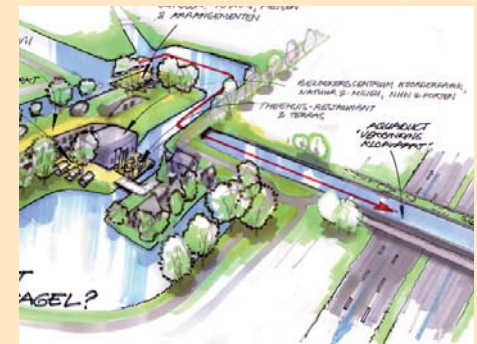
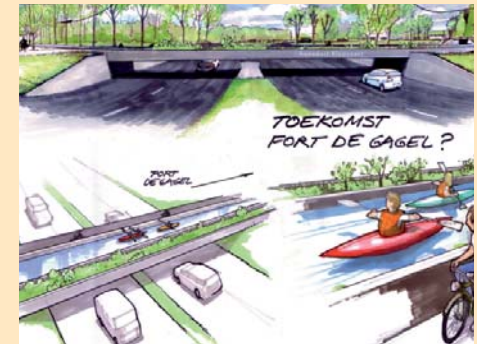
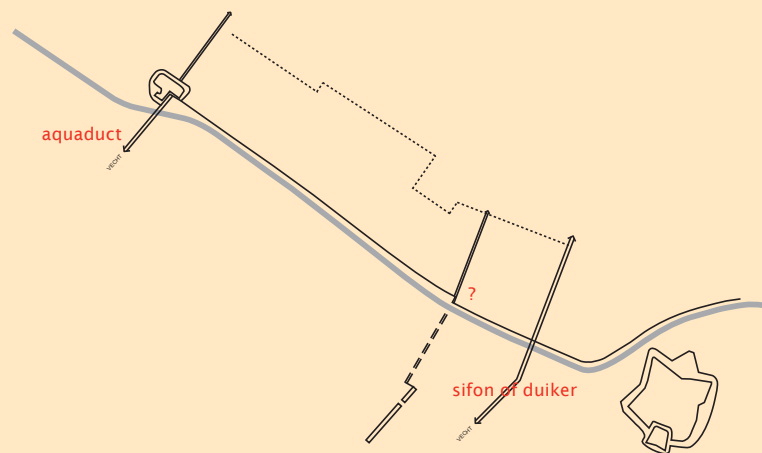
De fietsroute aan de zuidzijde langs de NRU wordt een nieuwe route op bestaande en nieuwe paden maar gedeeltelijk ook over woonstraten en de wijkring.



Parkway | Verbindingen

Water

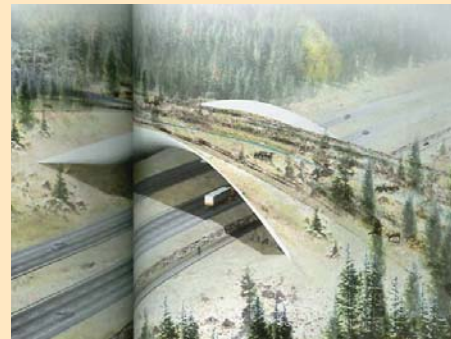
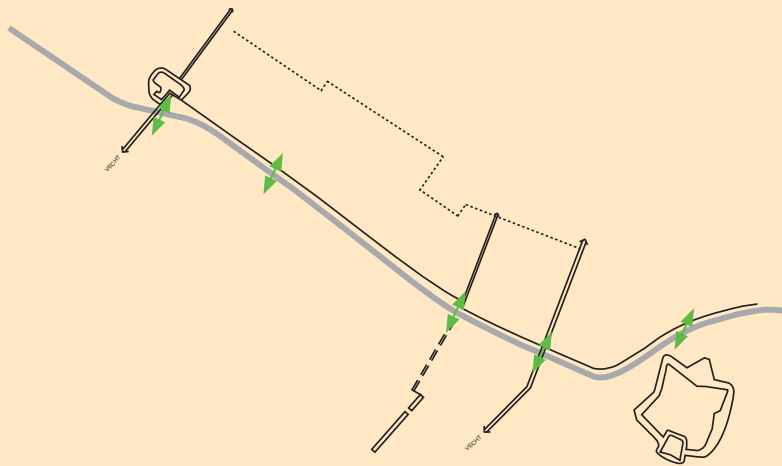
Om de waterverbindingen te realiseren worden (doorvaarbare) duikers of sifons toegepast. Bij de Klopvaart is gezien de diepe ligging van de NRU (kruising Gandhiplein) het realiseren van een aquaduct mogelijk.



Parkway | Verbindingen

Groen (ecologie)

De wenselijke ecologische verbindingen worden voornamelijk als faunapassages gerealiseerd. Groene overgangen zouden aan de fietsbruggen gekoppeld kunnen worden



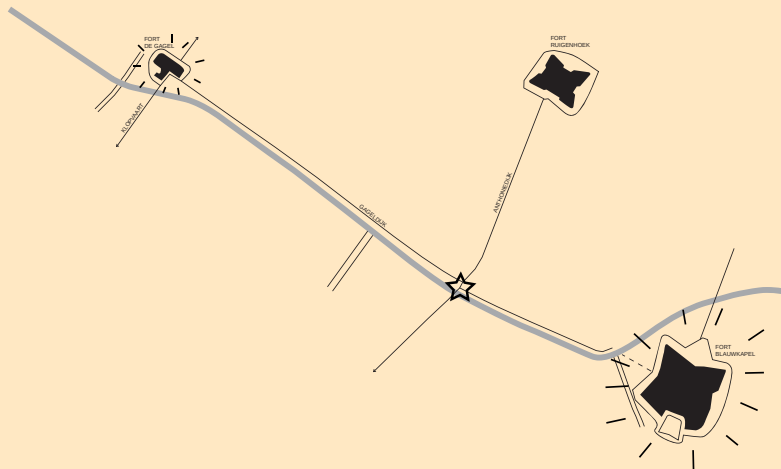
Parkway | Omgeving

Omgeving

Nieuwe Hollandse Waterlinie

De forten zijn beter zichtbaar en worden oriëntatiepunt en icoon voor de NRU. De route in het verlengde van de Sint Anthoniedijk kan niet op maaiveld doorlopen en moet nieuw geïnterpreteerd worden (uitzichtpunt, loopbrug, poort)

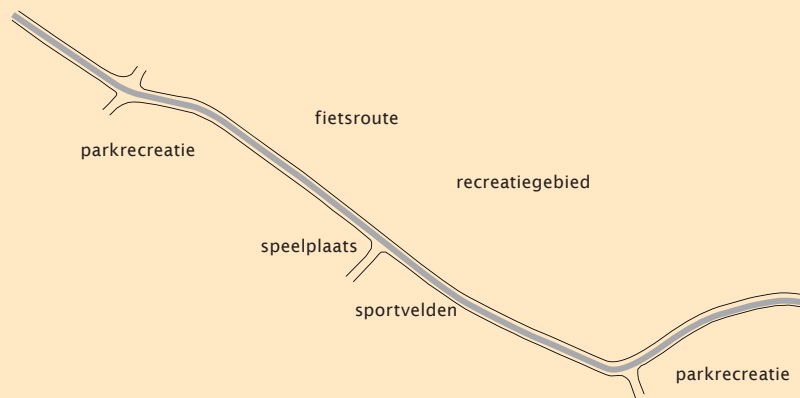
De route langs de Klopvaart kan in een verlengde verdiepte of verhoogte kruisingsvariant als recreatieve en zichtverbinding hersteld worden. Bij Fort Blauwkapel is dat waarschijnlijk niet mogelijk.



Parkway | Omgeving

Groene functies

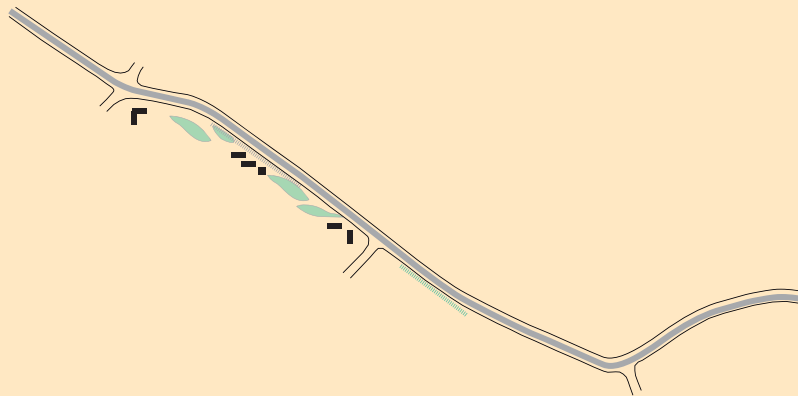
De functies langs de NRU blijven in principe zoals nu. Ze kunnen zich meer naar de weg openen omdat de geluidsbelasting minder wordt.



Parkway | Geluid

Geluidsvoorzieningen

In de parkway variant zijn er zo min mogelijk zichtbare geluidsvoorzieningen. De geluidswering wordt verdeeld over meerdere verschillende ingrepen. In het profiel bijvoorbeeld door een brede middenberm en licht verzonken weg, taluds in een parklandschap en geluidsvoorzieningen op de gevels. Als er geluidsschermen nodig zijn, zijn ze bij voorkeur zo laag dat men hier nog overheen kan kijken (1,20m) en zijn ze zo goed mogelijk in de omgeving geïntegreerd. Zicht is voorwaarde.



Tracéverkenningen

Er zijn voor het bepalen van het tracé uiteenlopende varianten bekeken: de hele weg hoog, verdiept of verzonken, maar ook combinaties hiervan. Hieronder wordt een aantal relevante varianten uitgelicht.

Skyway

Door de NRU tussen Gandhiplein en Kochplein hoog op palen te plaatsen is de weg zowel voor de verbindingen tussen stad en land als voor het zicht geen barrière meer. Voor geluid pakt een hoge ligging gunstig uit. De weg dient voor het visuele effect hoger (ca 7 tot 9 meter) te liggen dan functioneel noodzakelijk is, zodat een nare 'onderwereld' voorkomen wordt. De hoge ligging heeft echter extra lange op- en afritten die het voorgestelde beeld juist verstoren. Daarom is bij deze variant ook onderzocht of een aansluiting bij de Einsteindreef achterwege kon blijven, maar dat was verkeerskundig niet mogelijk.

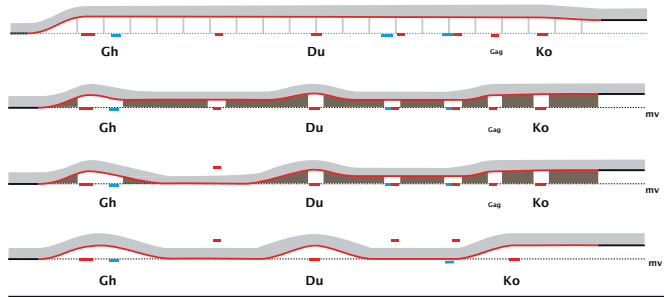
Alles verdiept

Ook bij een volledig verdiepte ligging van de NRU is de weg zowel voor de verbindingen tussen stad en land als voor het zicht geen barrière meer en voor geluid pakt een verdiepte ligging zeer gunstig uit. Vanaf de 1e trechterstap hebben de deelnemers van het inpassingsatelier een voorkeur voor deze variant. Om die reden is deze variant ook in de volgende trechterstappen steeds begroot, maar in de laatste fase op grond van kosten alsnog afgefallen.

Zonk

Op de delen waar de NRU op maaiveld ligt is voorgesteld de weg 75 cm verdiept in het maaiveld te leggen. Hierdoor wordt de impact van de weg op de omgeving (zowel qua beeld als geluid) beperkt maar blijft het zicht over de weg en vanaf de NRU gehandhaafd. De weg 75 cm verdiepen blijkt gezien de grondwaterstand in het zuidelijk deel van het tracé een te kostbare oplossing. Daarom is in scenario Parkway een variant opgenomen, die uitgaat

van een NRU op maaiveld waar door ophoging van het maaiveld rondom het zelfde effect wordt bereikt.



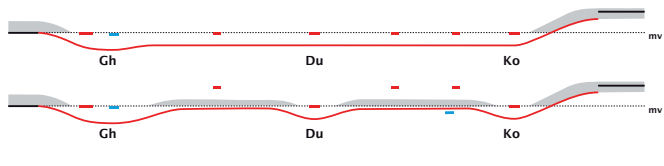
Alles verhoogd

Variant: Skyway - op palen

Variant: Dijk

Variant: Dijk (besparing)

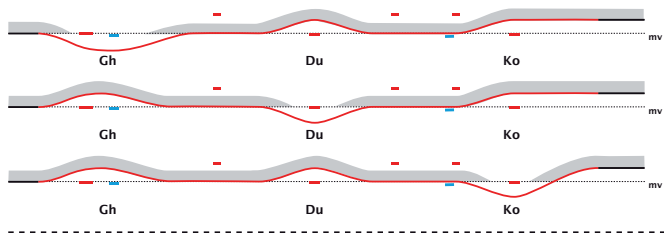
Variant: Kruisingen verhoogd



Alles verdiept

Variant: Geheel verdiept

Variant: Alleen kruisingen verdiept met zonk

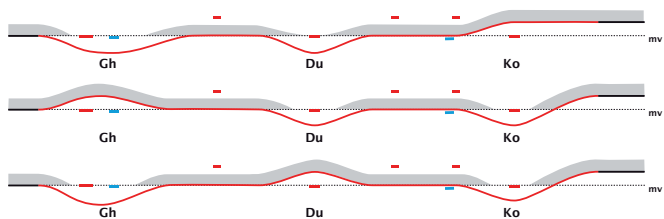


1 verdiept

Variant: Gandhiplein verdiept

Variant: Dunantplein verdiept

Variant: Kochplein verdiept

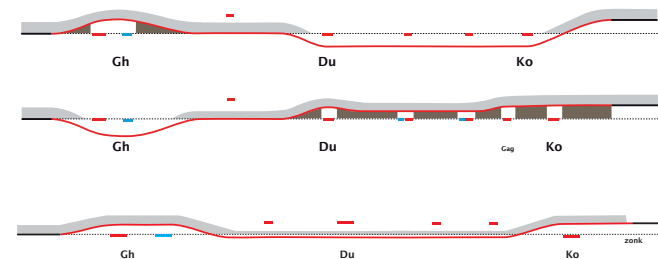


2 verdiept

Variant: Gandhi- en Dunantplein verdiept

Variant: Dunant- en Kochplein verdiept

Variant: Koch- en Gandhiplein verdiept



Variaties

Variant: tussen Koch- en Dunantplein verdiept

Variant: Tussen Koch- en Dunantplein verhoogd en Gandhiplein verdiept

Variant: Dunantplein NRU op maaiveld

6 Visievarianten

De vertaling van deze scenario's naar wenselijke en uitvoerbare visievarianten-Parkway en Stad en Land verbonden is gebaseerd op de eerder gemaakte tracéverkenningen (bladzijde 50) en geluidsonderzoek (bijlage 4).

Visievariant Parkway

Uitstraling

De uitstraling van de weg is een weg door het park. Tussen de twee gescheiden rijbanen ligt een groene middenberm met bomen en struiken. Aan beide zijden van de weg staat wisselend open en gesloten beplanting. De rijbanen zijn 0,75 cm verzonken in het maaiveld. De grondkering hiervoor is tevens barri r (starre vangrail). Door deze barri rfunctie kan de obstakelvrije ruimte naast de rijbanen worden verkleind. De barri rs krijgen hierdoor ook een belangrijke functie voor de geluidsreductie doordat ze dicht bij de bron staan. Beplanting – bomen en struiken – kunnen tot vlak achter de barri rs worden aangeplant. Doordat de rijbanen verzonken zijn in het maaiveld kunnen de extra geluidsweringen die nodig zijn laag gehouden worden. Deze geluidsweringen worden zo veel mogelijk landschappelijk opgelost met taluds en beplanting. Over de weg is er zicht van Overvecht naar de Gageldijk mogelijk en krijgt de automobilist zicht op de omgeving. De verkeersknooppunten waar de NRU aansluit op het wegennet van Utrecht worden als ruime parkrotondes vormgegeven. Op deze plekken gaat de NRU verdiept onder de rotondes door.

Verbindingen

Op een aantal plekken kan het fietsverkeer zonder klimmen of dalen – op maaiveld - van Overvecht naar het Noorderpark en andersom. Te weten bij de drukke verkeerspleinen en bij de Klopvaart. Deze laatste wordt als een aquaduct over de NRU doorgetrokken. De andere verbindingen worden als fietsbruggen (of -tunnels) vormgegeven die hoog over de NRU, de Gageldijk en het fietspad aan de zijde van Overvecht gaan (of er onderdoor). Voor langzaam verkeer moeten de verbindingen op een bepaalde hoogte de weg kruisen en hebben een maximale stijgingspercentage van ca. 4 %. Door de lange hellingen die hierdoor ontstaan hebben de verbindingen grote impact op de omgeving. Bij de Antoniedijk moet worden onderzocht wat de mogelijkheden zijn om de fietsverbinding op de Gageldijk aan te sluiten.

Doordat goede alternatieven ontbreken is het fietspad naast de NRU aan de zijde van Overvecht voor het zuidelijk deel (tussen Kochplein en Dunantplein) nodig. Aan de noordzijde van het trac , tussen het Dunantplein en het Gandhiplein is een alternatief mogelijk door de wijk.

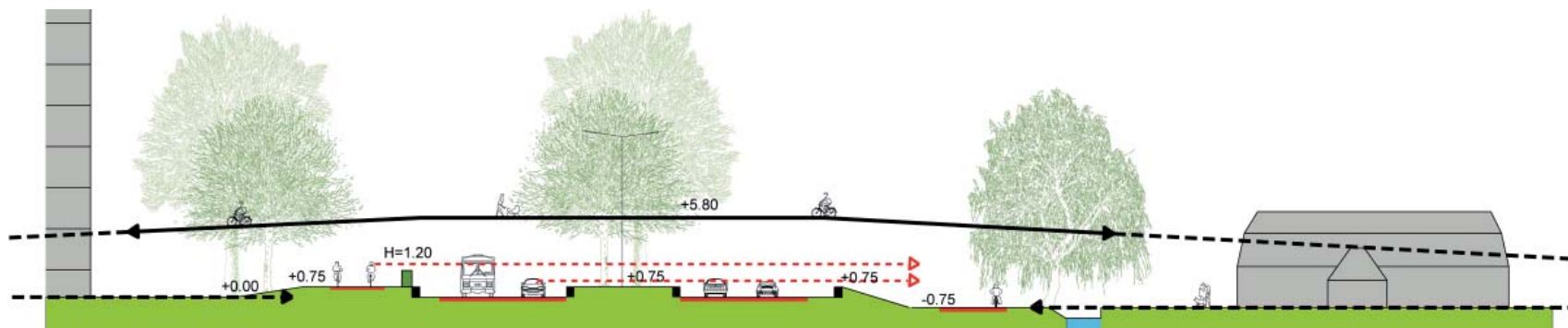
Bij de Klopvaart vallen alle verbindingen (recreatief, ecologisch en water) samen. Op andere plekken worden de waterverbindingen als duikers uitgevoerd. Voor de ecologische verbindingen kan gebruik worden gemaakt van de fietsbruggen (-tunnels) of kunnen apart faunapassages worden aangelegd, in aanvulling op de bestaande.

Omgeving

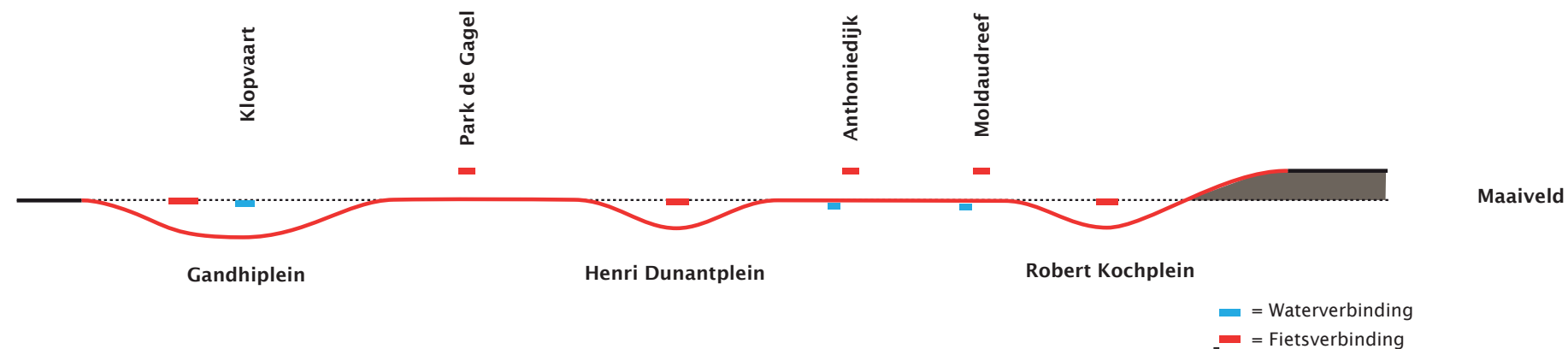
Vanuit de omgeving is het zicht op de NRU beperkt. De weg is niet verstopt maar ligt licht verzonken in het parklandschap. Vanuit Overvecht zijn de Gageldijk en het Noorderpark al zichtbaar. Van de langsrijdende auto's zijn alleen de bovenste delen te zien. De weg is te horen. De openheid langs de Gageldijk blijft gehandhaafd. Bij de Klopvaart en de Gageldijk bij Blauwkapel kunnen de verbindingen op maaiveld worden hersteld. Bij de Antoniedijk zal voor het herstel van de historische lijn een passende alternatieve oplossing gevonden moeten worden.

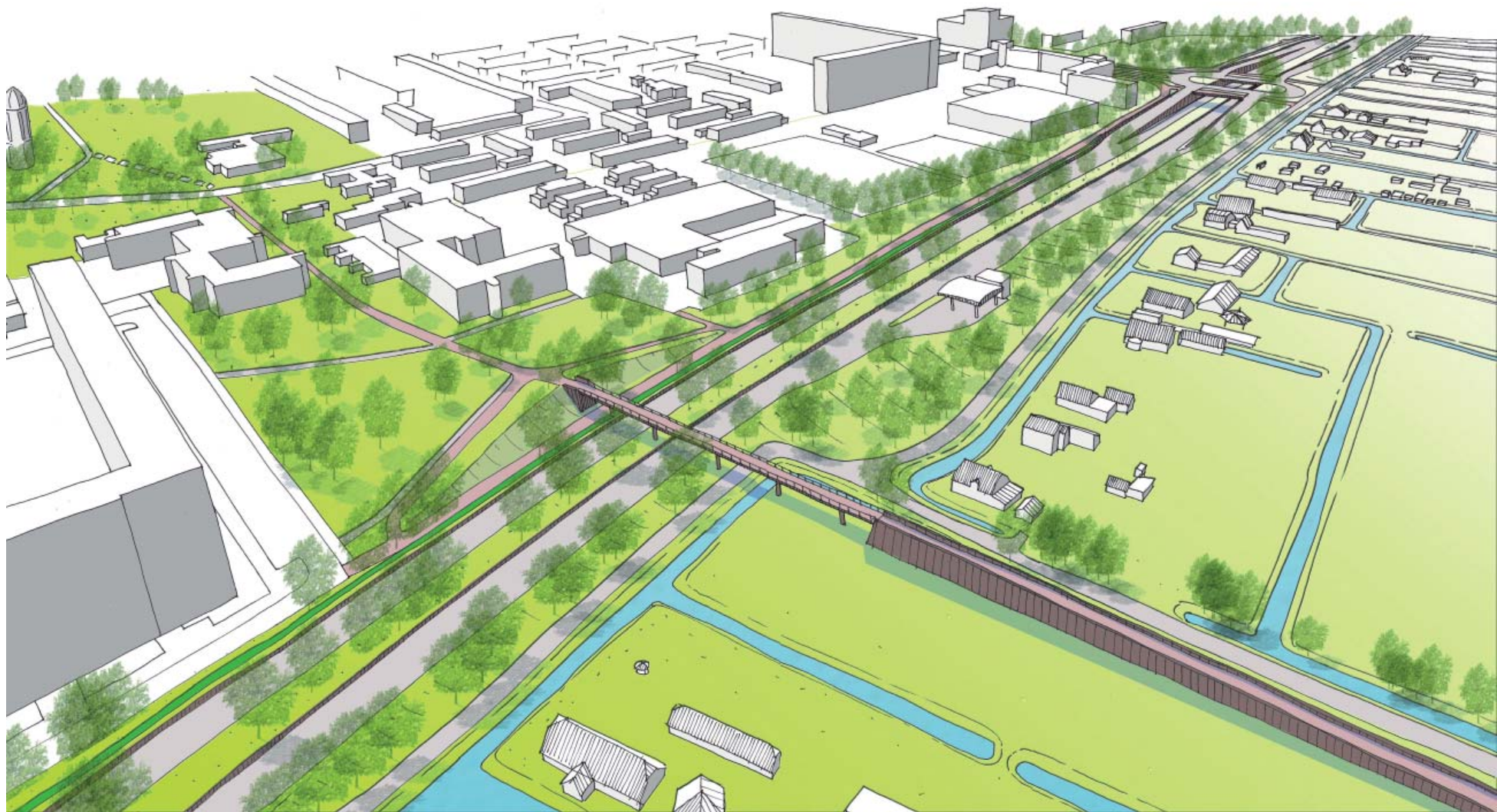
Aan de zijde van Overvecht worden de geluidsreducerende maatregelen getroffen, die aansluiten op de ambitie van het College. Aan de zijde van de Gageldijk blijven de geluidsreducerende maatregelen beperkt tot de Wet Geluidshinder. Het zicht vanaf en naar de Gageldijk in de nieuwe situatie blijft.

Principe profiel Parkway



Lengteprofiel Parkway





Vogelvlucht parkway tussen Antoniedijk en Dunantplein



Impressie bij het sportterrein



Impressie bij de Antoniedijk



Vogelvlucht parkway Dunantplein

Visievariant Stad en land verbonden

Uitstraling

De NRU ligt verhoogd ten opzichte van de omgeving (verdiept is financieel niet haalbaar. Daarom is in de visie uitgegaan van een volledig hoge weg). De weg ligt op een dijklichaam waarin op cruciale punten ruime, brede en lichte onderdoorgangen zijn gemaakt. De onderdoorgangen zijn de vensters vanuit Overvecht naar het landschap van het Noorderpark. De zijbermen en de middenberm hebben een minimale afmeting voor een wegprofiel zonder vangrails. De bermen bestaan uit gras en op de kunstwerken wordt verharding toegepast of is het open, zodat er licht in de onderdoorgangen kan worden gebracht. De geluidsweringen worden zo landschappelijk mogelijk dan wel groen ingepast.

Verbindingen

Alle wenselijke verbindingen, zowel voor fietsers en voetgangers als voor water en ecologie zijn op maaiveld te realiseren. De Gageldijk en het landschap ten noorden van Utrecht worden hiermee goed verbonden met de (potentiële) fiets-, wandel en vaarroutes in Overvecht en de ecologische verbindingen. Het huidige fietspad langs de NRU aan de zijde van Overvecht kan komen te vervallen. Door de goede en frequente verbindingen tussen Overvecht en de Gageldijk kan de Gageldijk deze functie overnemen. De onderdoorgangen zijn ruim en licht en bieden goed zicht op de te volgen route.

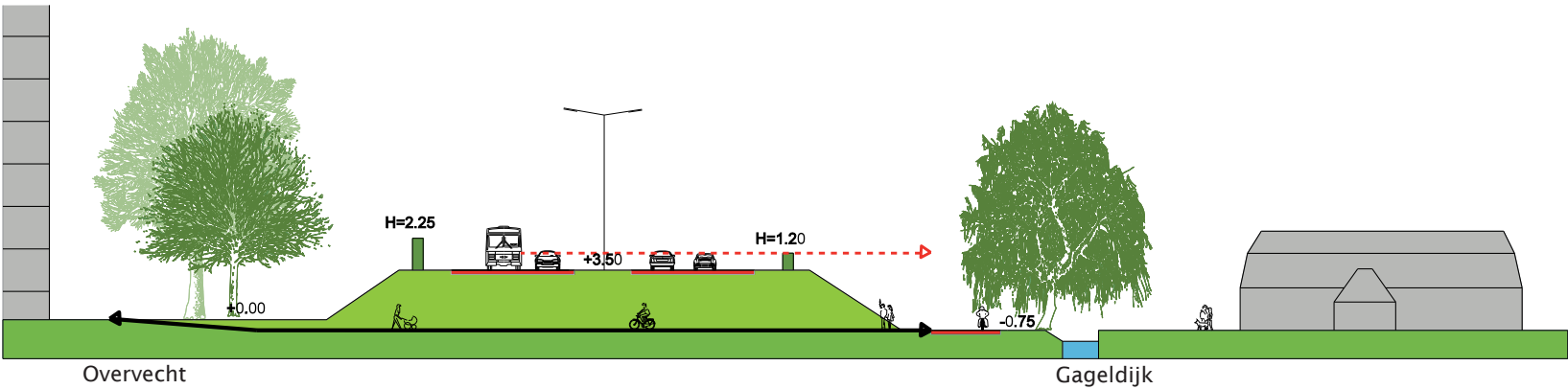
Omgeving

De hoge ligging van de NRU heeft een positief effect op de geluidsbelasting van de woningen in de nabijheid. Met de plaatsing van schermen kan de ambitie van het College (geen verslechtering en liefst een verbetering van de leefbaarheid) worden gehaald. Het scherm aan de zijde van de Gageldijk kan door het positieve effect van de hoge ligging 1,20 m hoog worden. Hierdoor is vanuit de auto het landschap achter de Gageldijk zichtbaar. Aan de zijde van Overvecht is een scherm nodig van 2.25 m.

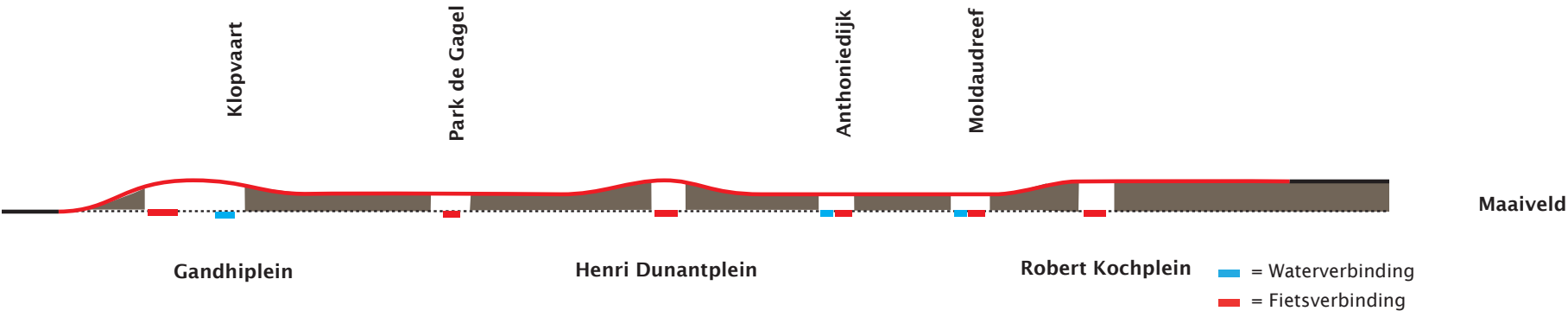
In de parkstrook van het raamwerk en op de Gageldijk is het verkeer van de NRU minimaal te horen en te zien. De omgeving wordt betrekkelijk luw en rustig. De taluds kunnen verschillend worden ingevuld. Ze kunnen worden beplant of er kunnen (park-)functies op worden gesitueerd. Aan de zijde van de Gageldijk wordt het dijklichaam een begeleiding van de historische lijn.

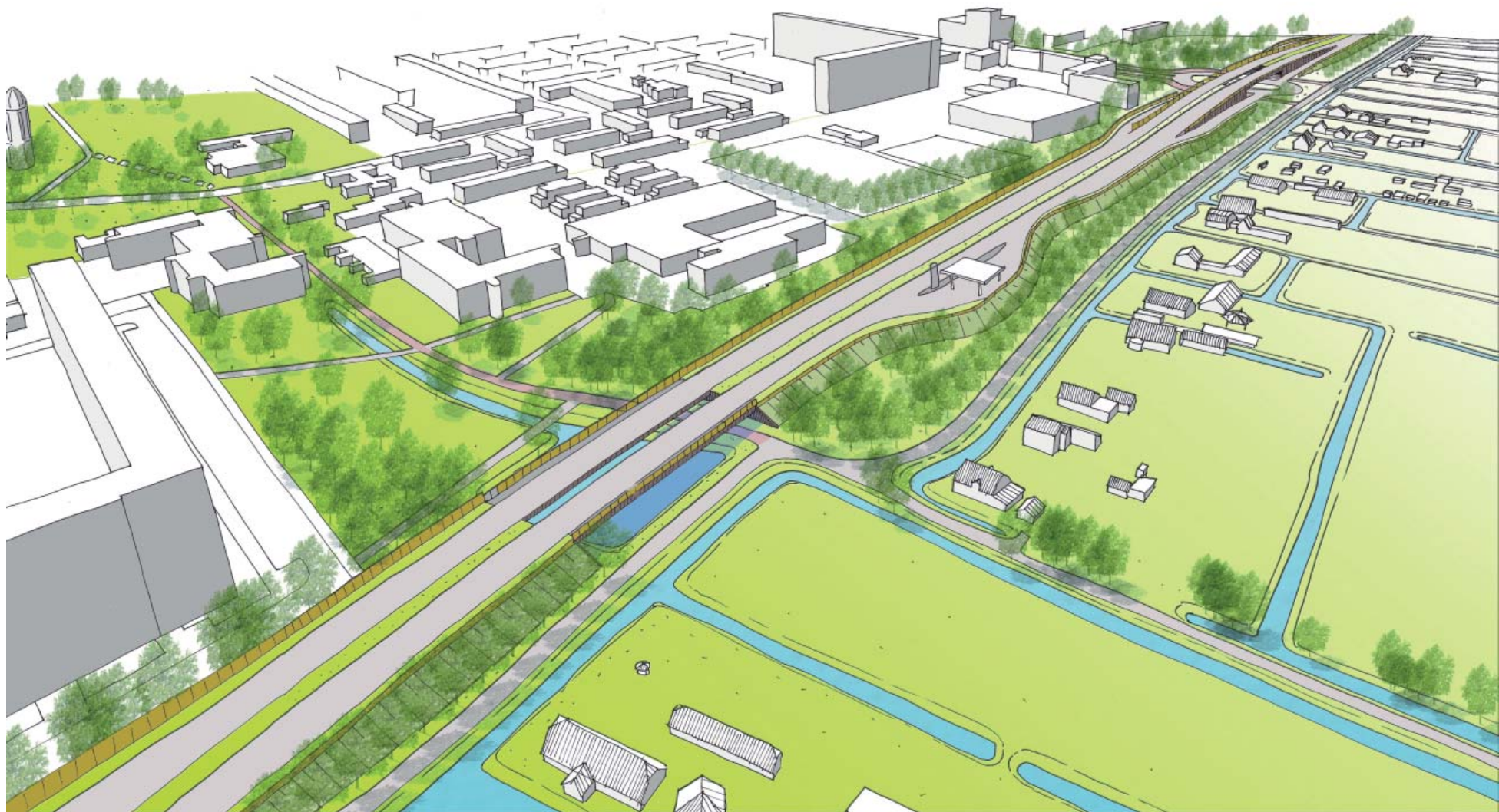
De landschappelijke verbindingen (Klopvaart, Antoniedijk en de Gageldijk) die horen bij de Nieuwe Hollandse Waterlinie kunnen als maaiveldverbinding worden hersteld, waardoor het systeem goed zichtbaar en begrijpbaar verbeeld kan worden.

Principe profiel Stad en Land verbonden



Lengteprofiel Stad en land verbonden





Vogelvlucht 'Stad en land verbinden' tussen Antoniedijk en Dunantplein



Impressie bij het sportterrein



Impressie bij de Antoniedijk



Vogelvlucht 'Stad en land verbonden' Dunantplein

6 Conclusies

De gevolgen van de opwaardering en de ruimtelijke vertaling van de uitgangspunten voor de inpassing zijn kort samengevat:

- De opwaardering van de NRU vraagt om een groter ruimtebeslag en geluidsmaatregelen, die grote impact hebben op de huidige groene en visuele kwaliteiten.
- Geluidsvoorzieningen en de mate waarin de NRU als visuele barrière wordt ervaren beïnvloeden de aantrekkelijkheid van de omgeving.
- Bij geluidsvoorzieningen op basis van de Wet Geluidshinder blijft zicht over de NRU naar het landschap mogelijk en bij geluidsvoorzieningen op basis van de geluidsambitie niet.
- Het herstellen van oude landschappelijke structuren vraagt om aansluiting op maaiveld direct op de Gageldijk. Dit vraagt om een verdiepte of hoge ligging van de NRU.
- De beste inpassing is te realiseren bij een – financieel niet haalbare – volledig verdiepte ligging van de NRU.
- Bij scenario Parkway – met zicht over de weg naar het landschap – wordt zoveel mogelijk het huidig beeld van de NRU nagestreefd. Bij dit scenario wordt de geluidsambitie voor de Gageldijk maar gedeeltelijk gehaald en sluiten de fietsverbindingen niet direct aan op de Gageldijk.
- Bij scenario Stad en Land verbonden ligt de nadruk op het verbinden van de stad en het landschap door de weg op te tillen, waardoor Overvecht en Noorderpark visueel ontkoppeld worden. Bij dit scenario sluiten alle fietsverbindingen direct aan op de Gageldijk. Ook wordt de geluidsambitie voor Overvecht en de Gageldijk gehaald.

