



Rondweg N348 Zutphen - Eefde

Landschapsplan

Provincie Gelderland

5 november 2009

Definitief rapport



INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING & OPGAVE	1
2 INVENTARISATIE & ANALYSE	3
2.1 Beleid	3
2.2 Landschap	3
2.2.1 Inleiding	3
2.2.2 Landschapsbeschrijving	4
2.3 De N348	5
2.3.1 Inleiding	5
2.3.2 Beschrijving van de N348 van Arnhem tot Deventer	5
2.4 Analyse	6
2.4.1 Voor- en achterkanten	7
2.4.2 Profiel van de weg in relatie tot het landschap	8
3 UITGANGSPUNTEN	10
3.1 Op basis van de analyse	10
3.2 Technische uitgangspunten	10
4 CONCEPT	13
5 HET PLAN	15
5.1 Inspiratie	15
5.2 Het ontwerpprincipe	16
5.3 Het landschapsplan	17

BIJLAGEN

1 Kaartenbijlage	
2 De historie van de Rijksstraatweg N348 van Arnhem via Zutphen naar Deventer	
3 Beschrijving landschap	

INLEIDING & OPGAVE

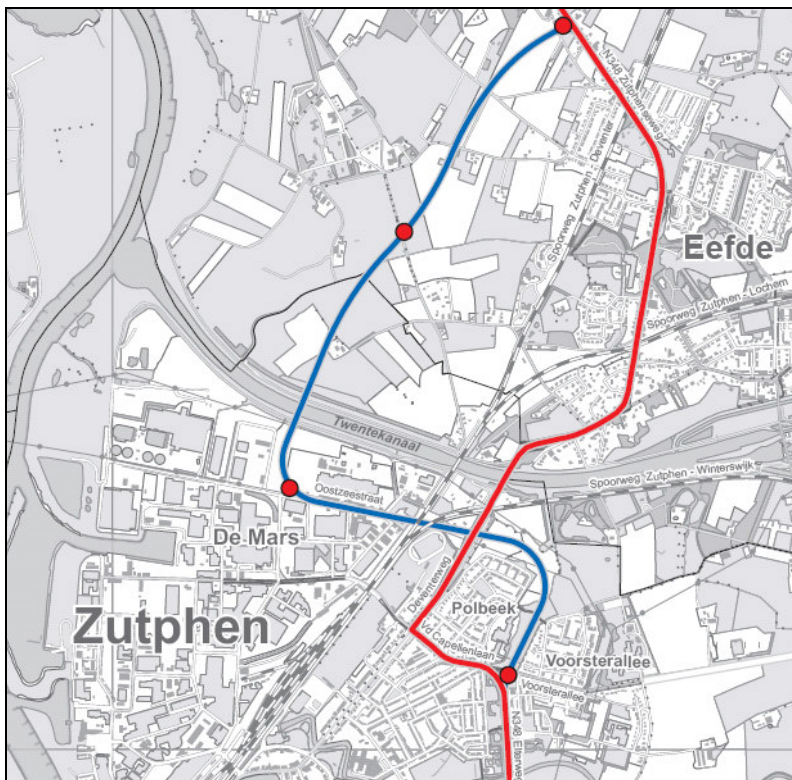
De N348 is een regionale weg, die de hoofdverbinding vormt tussen Arnhem, Zutphen en Deventer. Tevens is het de oostelijke regionale verbinding tussen de A12 en de A1. Ten noorden van de A1 vervolgt de N348 haar weg tot Ommen, om vanaf Ommen als N48 bij Hoogeveen aan te sluiten op de A28. In de kaartenbijlage is de N348 in samenhang met het hoofdwegenstelsel weergegeven (pagina 4).

Het studiegebied in ruime zin voor de landschappelijke inpassing van de N348 is de provincie Gelderland, regio oost. In engere zin betreft deze de landschappelijke inpassing van de N348 in de omgeving van Zutphen, met de nadruk op het weggedeelte in het noordelijk deel van Zutphen en Eefde.

Tussen Zutphen en Deventer loopt de N348 over het oude tracé, door de kernen van Eefde en Gorssel, met alle problemen van dien. Verkeershinder in al zijn vormen is in beide dorpen een belangrijk knelpunt. De problematiek is helder, een omleiding is gewenst. Het nieuwe wegdeel zal in dit rapport de 'Omleiding Eefde' genoemd worden.

Tijdens het MER-traject voor deze omleiding bleek dat een afweging tussen de verschillende tracés in dit bijzondere landschap niet makkelijk is. De vele landgoederen, beekdalen en aantrekkelijke landschappen maken dat elk gekozen tracé natuurwaarden en waardevol aantrekkelijk landschap aantast.

Op verzoek van de provincie is gekozen voor een alternatief dat zo min mogelijk belasting oplevert voor natuur en landschap, en tegelijkertijd de kern van Eefde ontlast. Op nevenstaande kaart is dit voorkeursalternatief voor de omleiding van Eefde in het blauw op de kaart opgenomen.



Voor openbare projecten is er een wettelijke verplichting om een deel te reserveren voor kunst. Om te voorkomen dat dit ad hoc wordt ingezet door middel van kleinschalige en soms laagwaardige kunstobjecten is er een fonds gevuld met de gelden die voortkomen uit de wettelijke verplichting. Uit dit fonds worden grote kunstprojecten betaald. De N348, omleiding Eefde, is aangewezen als project waarin kunst een belangrijke plek krijgt, omdat de provincie grote waarde hecht aan een zorgvuldige en goede inpassing in het landschap. In het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) wordt gekozen voor gunstige landschappelijke inpassing. Gecombineerd met de kans die voortkomt uit het kunstproject is het mogelijk van de N348 niet alleen een landschappelijke gunstige inpassing maar ook een meerwaarde in beleving te creëren.

2 INVENTARISATIE & ANALYSE

2.1 Beleid

In het locale beleid zijn vooral regels geformuleerd voor veranderingen in het landschap die op de schaal van de gemeente plaats vinden. In al deze locale visies past een weg zich kameleonachtig geheel aan aan de omgeving, en sluit aan op de omgeving in alle aspecten.

Wegen op regionaal en provinciaal niveau hebben echter een ander karakter, door maat en schaal van de verbinding, en door een eigen technische wetmatigheid met beperkte verkeersuitwisseling met de omgeving.

Voor gemeentelijke wegen zijn de volgende richtlijnen opgenomen in de verschillende gemeentelijke landschapsplannen:

- De omleiding Eefde moet zo open mogelijk worden vormgegeven in beekdal en enk.
- In de landgoederenzone is het beplanten van wegen juist een wens.
- Voor het stedelijk gebied zijn alleen beleidslijnen geformuleerd voor de landschappelijke inpassing op bedrijventerrein de Mars. Op de Mars is een groene uitstraling gewenst die afgestemd is op het toekomstige hightech karakter van de Mars.

2.2 Landschap

2.2.1 Inleiding

Bepalend voor de ontginningsgeschiedenis in dit landschap zijn:

- de geomorfologie van de Eefse beek, uitstromend in de IJssel, met aan weerszijden hoger gelegen dekzandvlakten en ruggen;
- de groei van de stad Zutphen.

De kiem voor de huidige verschijningsvorm van het landschap is in de middeleeuwen gelegd. Mensen vestigden zich in deze periode op de hogere dekzandgronden tussen de beekdalen. Direct in de nabijheid van de boerderij of nederzetting werden (gemeenschappelijke) akkers of essen aangelegd. Verder van de nederzettingen af werd het vee geweid, in de lage broeklanden en op de hoger gelegen heidevelden. De akkers werden geleidelijk aan verhoogd door eeuwenlange bemesting met plaggen vermengd met potstalmest. Door de bemesting werden de gronden niet alleen hoger, het microreliëf werd versterkt en de gronden kregen een dikke humeuze bovenlaag. Deze gronden worden ook wel oude bouwlanden of essen genoemd.

Al vroeg werden op vele woonplaatsen versterkte boerderijen of havezaten gesticht. Vanaf de zeventiende eeuw ontstonden op de hogere gronden langs de IJssel vele landgoederen, in aanvulling op de oudere havezate. De erfenis van dit landbouwsysteem en de vestiging van landgoederen is in het landschap nog te zien.

De stad Zutphen is sterk gegroeid op dit oude landschap. Een deel van het tracé doorsnijdt de nieuwere gedeelten van de stad, de Mars en de woonwijken Polbeek en Voorsterallee, alle uit de tweede helft van de twintigste eeuw. Tussen het bedrijventerrein en de woonwijken ligt een brede zone waarin in de nabijheid van de toekomstige omleiding Eefde vooral infrastructuur aanwezig is.

In de kaartenbijlage is een kaart met landschapstypen opgenomen op bladzijde 10 en 11. Op bladzijde 14 en 15 vindt u een kaart met de ruimtelijke opbouw van het landschap. De op de eerste kaart weergegeven landschapstypen zijn:

- essen;
- beekdalen;
- bossen en landgoederen;
- stedelijk woongebied, tweede helft twintigste eeuw;
- stedelijk bedrijventerrein, tweede helft twintigste eeuw;
- stedelijk gebied, eerste helft twintigste eeuw;
- ouder stedelijk gebied;
- gebied bepaald door infrastructuur.

Hieronder wordt het landschap op hoofdlijnen besproken. In de bijlagen (2 en 3) is een uitgebreidere toelichting opgenomen.

2.2.2 Landschapsbeschrijving

Essen, beekdalen en landgoederen

Essen, beekdalen en relictten van landgoederen zijn herkenbaar aanwezig in een groot deel van het landschap ter plaatse van de toekomstige omleiding Eefde.

De Eefsche Enk is herkenbaar door openheid, de bolle ligging, de zandwegen en de steilranden. Ook het beekdal van de Eefsche beek vormt in het huidige landschap een relatief open gebied dat alleen doorsneden wordt door de negentiende eeuwse Mettrayweg, een beplante hoge dijk door het beekdal van de Mettray naar de hogere gronden van Eefde. De Mettray, tegenwoordig jeugdinrichting Rentray, is als jeugdinrichting gevestigd op de terreinen van het vroegere landgoed Rijsselt.

Tussen beekdal en Enk en over andere hogere ruggen zijn kleinschalige oudere wegen aanwezig. Deze wegen zijn veelal beplant. Zij zijn één geheel met de historische landschapstypen, de oudere boerderijen liggen veelal aan deze wegen.

Het landschap van zowel de Eefsche Enk als het dal van de Eefsche beek is te kenschetsen als halfopen. Uitzicht reikt over het algemeen ongeveer 1- 1,5 km ver. Ruimten zijn doorgaans 400 – 600 m breed. De enige uitzondering is het zicht richting IJssel vanaf de Valkeweg. Dit uitzicht over de bouwlanden naar de IJsseluiterwaarden reikt verder.

Richting Zutphen wordt het beeld in het beekdal vooral bepaald door bedrijventerrein de Mars, met windturbines en afvalberging. Deze elementen zijn duidelijk hoger dan de houtwal langs het Twentekanaal. Het industriële landschap is dus duidelijk herkenbaar en zichtbaar vanuit het beekdal.

Het gebied tussen de woonwijken Voorsterallee en Polbeek is tenslotte een relict van het dal van de Polbeek. Het dal wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van beplanting en landgoed Den Dam aan de rand. Het beekdal wordt dan ook in diverse beleidsstukken gerekend tot de landgoederenzone.

Stedelijk gebied

Het Twentekanaal begrenst het stedelijke gebied en de Mars aan de Noordzijde. Het kanaal zelf ligt tussen lage dijken. Vanaf deze dijken is er uitzicht op kanaal en boten, de

spoorbrug, en de belendende industrie, voor zover deze niet is omzoomd door dichte begroeiing. Tevens is uitzicht richting IJssel en beekdal plaatselijk mogelijk.

In het stedelijke gebied ligt de toekomstige omleiding Eefde op het bedrijventerrein de Mars, en tussen recentere stadswijken. Het beeld op bedrijventerrein de Mars wordt bepaald door lange rechte wegen. Opvallende elementen op dit bedrijventerrein zijn de afvalberging en de windturbines. De afvalberging zal in de toekomst verdwijnen.

De woonwijk Voorsterallee uit eind 70-er jaren/80-er jaren wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van woonerven. De wijk is besloten en ligt met de rug naar het landschap. De woonwijk Polbeek wordt gekenmerkt door een structuur die meer naar buiten gekeerd is. Zowel Huize Polbeek, als de huizen aan de Van Achteveltstraat kijken uit op het omringende landschap, en daarmee op het toekomstige tracé van de omleiding Eefde.

Het uitzicht vanaf de Van Achteveltstraat is ruim: bewoners kijken tot ongeveer 300 m het voormalige beekdal van de Polbeek in. De bewoners van huize Polbeek kijken minder ver het Polbeekdal in. De maat van de ruimte varieert, maar is ongeveer 80 m breed tot aan het Oostveensepad

2.3 De N348

2.3.1 Inleiding

De routing, herkenbaarheid en beleving zijn belangrijke kenmerken van wegen. Hieronder hebben we de N348 beschreven. De analyse die is gemaakt, is de basis voor het concept, de visie en het uiteindelijke ontwerp van de omleiding Eefde.

2.3.2 Beschrijving van de N348 van Arnhem tot Deventer

De N348 is een historische verbinding, die vooral aangelegd is van stad naar stad, dorp naar dorp. Tussen de delen rijksstraatweg in, wordt gebruik gemaakt van oudere verbindingen.

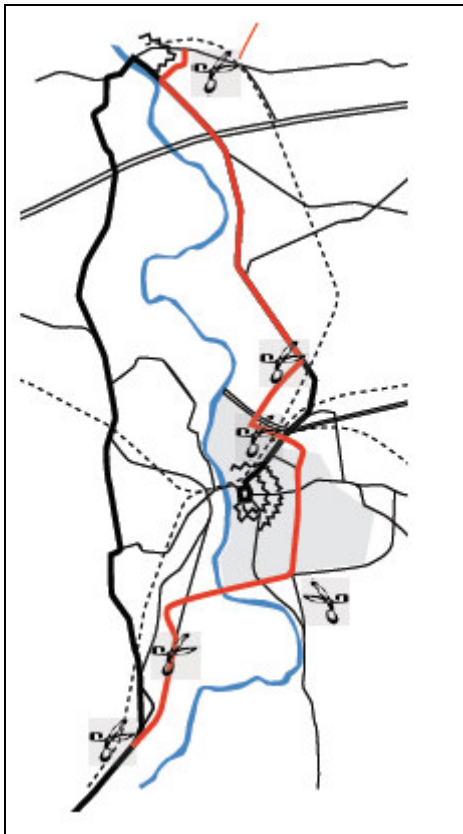
De identiteit van de N348 wordt in belangrijke mate bepaald door de herkomst. De bomen aan weerszijden, de stuwwal en het zicht op de IJssel geven een bijzonder beeld dat anders is dan voor andere regionale verbindingen. De sfeer wordt sterk meebepaald door de ligging op de hogere gronden langs de IJssel en de vele landgoederen in de omgeving ervan. Deze landgoederen liggen geconcentreerd ten noorden van Arnhem tot aan Dieren, en in de omgeving van Zutphen en Deventer.

De N348 is als eenheid begonnen en grote delen van het historische tracé zijn nog steeds aanwezig en herkenbaar door de combinatie van:

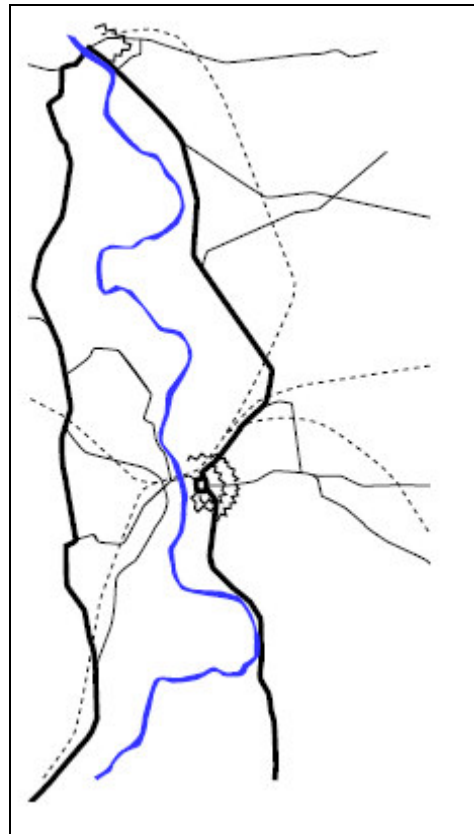
- ligging aan de stuwwalrand of op hogere gronden;
- laanbeplanting;
- bomenlanen en bossen van landgoederen in de omgeving.

2.4 Analyse

De wegen langs de IJssel waren vroeger duidelijk herkenbaar. Hedendaags is er door de komst van onder andere rondwegen en het knippen van wegen een onduidelijke routing ontstaan. Zie onderstaande afbeelding. Dit is een gevaar wat ook omleiding Eefde in zich heeft en waar in de vormgeving van het nieuwe tracé aandacht voor zal moeten zijn.



1900 Duidelijke wegen langs de IJssel



2010 Verknipte wegen

Ook de naamgeving en grote hoeveelheid van de N-wegen helpen niet mee in de natuurlijke oriëntatie van de (weg)gebruiker in het gebied.

Vroeger was er bijvoorbeeld de Deventerweg, dé weg naar Deventer. Door redenen als

- het ontlasten van karakteristieke dorpskernen;
- verkeersveiligheid (denk aan vrijliggende fietspaden);
- betere doorstroming (bijvoorbeeld verbreding van wegen);

voldoen de oude wegen vaak niet meer en worden er nieuwe N-wegen aangelegd. In het beeld op de volgende pagina is te zien hoe de oude routes gedomineerd worden door nieuwe N-wegen.

Het gevaar schuilt in de beleving van deze routes. Als het ontwerp van de nieuwe wegen historiserend is, wordt deze als de oude (vaak heldere) route beleefd waardoor het natuurlijke gevoel van richting wordt verward en er desoriëntatie optreedt.



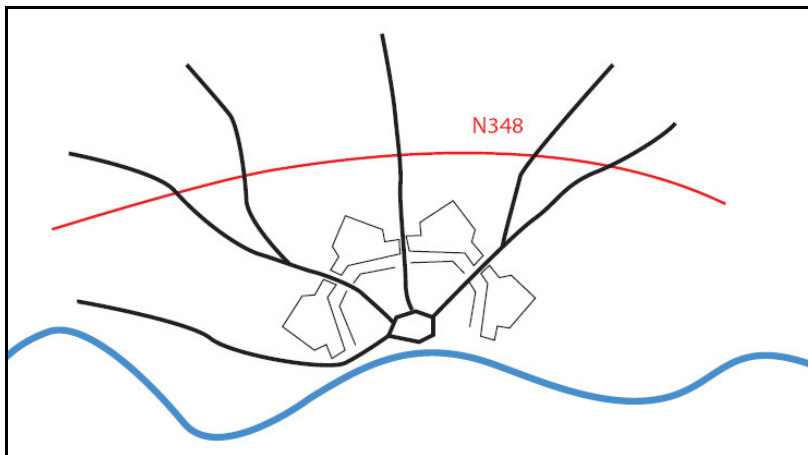
Onduidelijke routing N-wegen

2.4.1 Voor- en achterkanten

Stedenbouwkundig gezien, ligt Zutphen met haar voorkant aan de IJssel. Via de achterkanten wordt Zutphen ontsloten door diverse N-wegen. In onderstaand beeld is goed te zien dat Zutphen van oudsher een vestingstad is aan de IJssel. De wegen die via 'het achterland' Zutphen ontsluiten, de naam achterland zegt het al, komen als het ware achterom.

Deze wegen (zwarte lijnen in onderstaand beeld) worden heel sterk beleefd als een weg van of uit Zutphen doordat ze van oudsher beplant zijn met stevige eikenlanen. Deze historische lanen zijn enorm karakteristiek als 'dekkende achterom ontsluiting'.

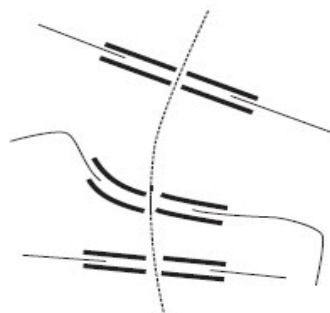
In het beeld is ook te zien dat de N348 (rode horizontale lijn) haaks staat op deze heldere eikenlanenstructuur en zal ook als zodanig moeten worden vormgegeven. Op elk kruispunt waar de N348 door een oude (eiken)structuur snijdt, zal dit feit beleefd moeten worden zodat de logische en historische routing niet wordt verzwakt.



Zutphen, voorkant aan de IJssel



Historische eikenlanen, heldere structuren



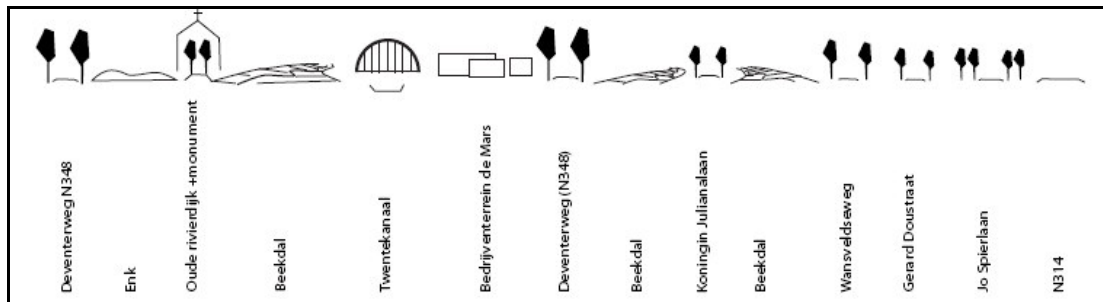
Kruispunten N348

2.4.2 Profiel van de weg in relatie tot het landschap

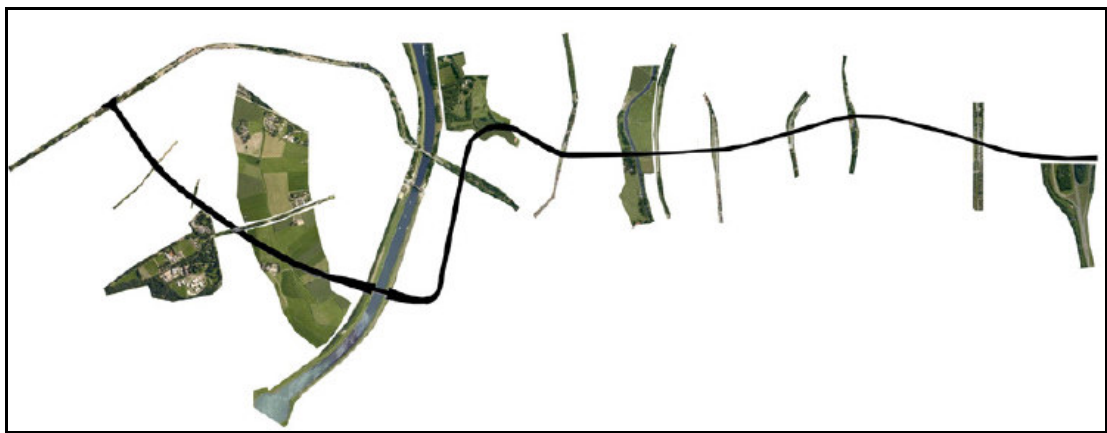
De N348 doorsnijdt verschillende landschappen en stedenbouwkundige elementen. Op onderstaand lengteprofiel is te zien wat er wordt 'beleefd' als gebruiker van de N348. In dit diverse beeld kleurt de N348 mee. Hieronder wordt aan de hand van de afbeelding *lengteprofiel* de relatie van de weg met zijn omgeving geschetst.

“De oude Deventerweg is een wat smallere weg, met een laanstructuur aan beide zijden, de gebruiker krijgt onder de kruinen en tussen de stammen van de laan zicht op het landschap. Dit beeld verschiet zodra de weg de enk kruist, een van oudsher wat hoger en vooral open landbouwgebied waar een heel weids beeld ontstaat, omdat je er op een hoger niveau door het landschap rijdt. Vervolgens doorsnijdt je de oude rivierdijk, de oorspronkelijke waterkering, waarna het beekdal wordt ingereden. Van nature een veel lager gebied waar de relatie met het water sterk wordt beleefd. Via het beekdal rijdt je vervolgens af op de kenmerkende boogbruggen van het Twentekanaal. Op de brug is er een door de witte spijlen heen een lange zichtlijn aan beide zijden over het water. Een abrupte overgang naar bedrijventerrein de Mars, waar de wanden plots worden gevormd door bedrijfsgebouwen en waar het profiel van de weg smaller wordt.”

Deze verkleuring is te zien in het horizontale vlak (de beleving) als in het verticale vlak (de hoogteverschillen). De weg beweegt als het ware mee nu. Het is een kenmerk dat de N348 'meebeweegt' met de omgeving zonder daarbij zijn eigen identiteit te verliezen.



Lengte profiel



Bovenaanzicht waarin diverse doorsnijdingen zichtbaar zijn

3 UITGANGSPUNTEN

3.1 Op basis van de analyse

Op basis van de analyse zijn de volgende uitgangspunten leidend voor het ontwerp van de weg:

- Historische route loopt door Eefde, de omleiding Eefde moet herkenbaar zijn als 'nieuwe' weg. Een heldere route.
- De weg beweegt mee met het landschap zonder eigen identiteit te verliezen.

Het eerste uitgangspunt komt voort uit het belang van de mogelijkheid voor mensen om zich te oriënteren. Dat de weg zelf een bepaalde kenmerkendheid in zich heeft waardoor een gebruiker na één keer rijden, de tweede keer direct weet; ik bevind mij op de N348, de omleiding Eefde. Net zoals men vroeger op de oude eikenlaanstructuren wist dat het de weg van of naar Zutphen was. Aangezien een (de naam zegt het al) omleiding vaak niet de meest rechte route is, is de herkenbaarheid van de weg zelf van groot belang omdat een natuurlijk richtingsgevoel niet meer altijd voldoet

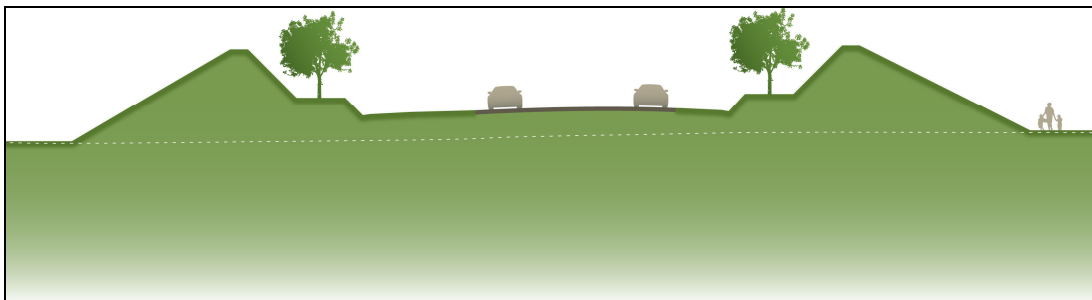
Het tweede uitgangspunt komt voort uit het feit dat een weg als het ware te gast is in het landschap. De landschapstypen en hun kenmerkende uiterlijk zijn gevormd door onderliggende bodem- en geomorfologische kenmerken of menselijk gebruik. Bij de aanleg van wegen heeft men van vroeger uit altijd goed gekeken naar deze kenmerken. Wegen werden aangelegd op de meest stevige ondergrond en waar het landschap hoger of lager werd, paste de weg zich aan. Door deze kenmerken van landschapstypen te respecteren hoeft een weg qua beeld niet altijd storend te zijn in het landschap. Dit geldt niet per definitie voor de overige effecten die een weg met zich meebrengt (zoals geluid, licht, gevaar en de uitstoot van uitlaatgassen). Voor de overige effecten zullen goede maatregelen worden getroffen, het ontwerp van de weg kan hier op bepaalde punten aan bijdragen (bijvoorbeeld lichtverstrooiing).

3.2 Technische uitgangspunten

Geluidwallen en/of schermen

Geluidwering zal voor de N348 straks noodzakelijk zijn, daar waar de N348 aangelegd wordt in de nabijheid van woningen. Hieronder een kort overzicht van de waarschijnlijk vereiste geluidweringen:

Locatie	Gewenste hoogte geluidwering
Tussen Den Eltenweg en Polbeek	Geluidwal van ca 4 m. hoog
Dal Polbeek	Alleen zichtwal (hoogte maximaal 1 meter) gewenst



Schema geluidwal ten hoogte van woonwijken Polbeek en Voorsterallee

Maatregelen tegen verstrooiing van licht (koplampen)

Maatregelen tegen verstrooiing van het licht van koplampen zijn noodzakelijk ter hoogte van de brug over de IJssel. Deze maatregelen moeten genomen worden aan de westzijde van de weg om lichtvervuiling naar het dal van de IJssel, met haar weidevogels, tegen te gaan.

De vereiste hoogte is ongeveer 1 m, de materialisatie staat nog open.



Schema maatregel lichtverstrooiing

Faunapassages

Ter hoogte van de Eefsche beek is een faunapassage voor Watervleermuizen gewenst. Dit betekent dat ter plaatse van de Eefsche beek een brug aanwezig zal zijn met een doorvlieghoogte van 2 m en een voldoende brede opzet. Bovendien mag er geen licht uitstralen van de weg op de beek.

De das komt voor ten noorden van het Twentekanaal. Aanbevolen is een dassenraster (1 m hoog) in combinatie met tunnels. De tunnels dienen logisch aan te sluiten op mogelijke migratieroutes in het landschap zoals houtwallen en hagen.

Verlichting

Verlichting zal straks gewenst zijn om redenen van verkeersveiligheid ter hoogte van gelijkvloerse kruisingen en uitwisselingspunten. Deze locaties zijn:

- kruising Voorsterallee;
- op bedrijventerrein De Mars;
- kruising De Mettrayweg;

- rotonde Zutphenseweg.
- Elders op het tracé is verlichting niet noodzakelijk.

Bebording

Bebording is standaard, maar zal zoveel mogelijk beperkt worden. Ook de bebording zal vooral rondom bovengenoemde uitwisselingspunten aanwezig zijn.

Beplanting

Aan eventuele beplanting langs de omleiding Eefde zijn de volgende eisen gesteld:

- geen eiken in woongebied in verband met processierups;
- minimale afstand tot de rijbaan van 4,5 meter (veiligheidszone).

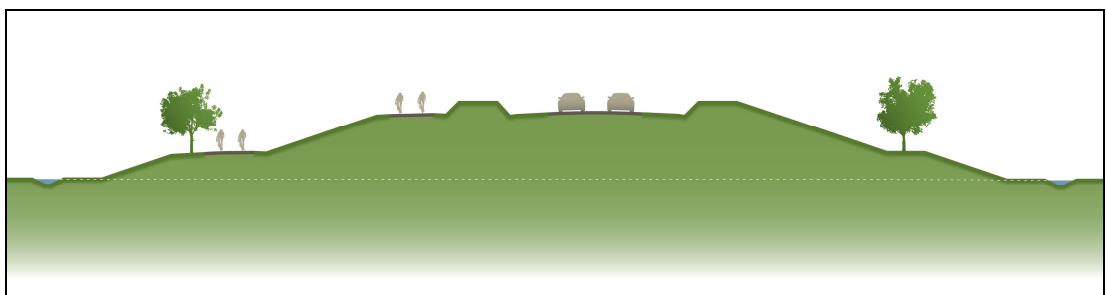
Het lijkt niet noodzakelijk te zijn de beplanting en soortkeuze af te stemmen op het invangen van fijn stof. De luchtkwaliteit is ook na aanleg van de omleiding Eefde ruim binnen de normen.

Water

Door hoogteligging bij het Twentekanaal en in het lager gelegen beekdal van de Eefsche beek zal de omleiding Eefde van de N348 zeer zichtbaar in het landschap zijn. Een lagere ligging in het beekdal is niet mogelijk vanwege de toekomstige waterbergingslocatie in het beekdal. De omleiding Eefde zal dus op een lage dijk door het landschap gaan. Dit feit geeft twee effecten:

- Dit nieuwe deel van de N348 wordt extra zichtbaar in het landschap. Door de hogere ligging wordt het effect van doorsnijding versterkt.
- Vanaf dit deel van de N348 zal er een prachtig uitzicht op het landschap kunnen zijn.

Het verlies aan waterbergingslocatie dient gecompenseerd te worden in het beekdal. Dit betekent dat hier ongeveer 16000 m³ water geborgen moet worden. Deze waterberging dient gerealiseerd te worden in de directe nabijheid van de Eefsche beek.



Schema's hoogteligging in dal Eefsche beek

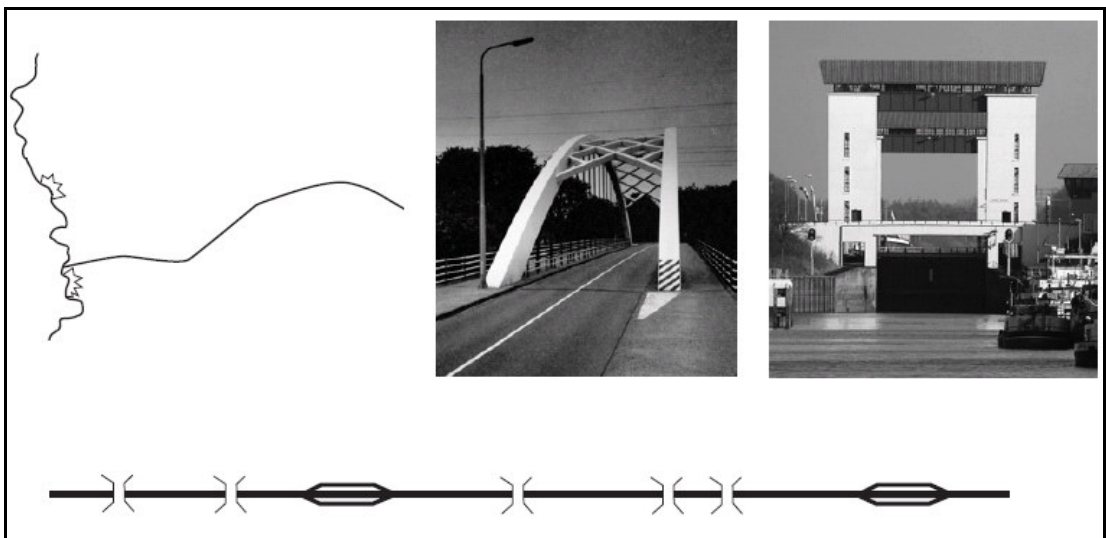
CONCEPT

In de omgeving van de omleiding Eefde zijn twee stedenbouwkundige grootheden waar de nieuwe weg zich mee mag meten. Deze twee grootheden zijn heel herkenbaar en worden door mensen als gevoelsmatige routing gebruikt en qua beleving wordt de link met dit gebied gelegd.

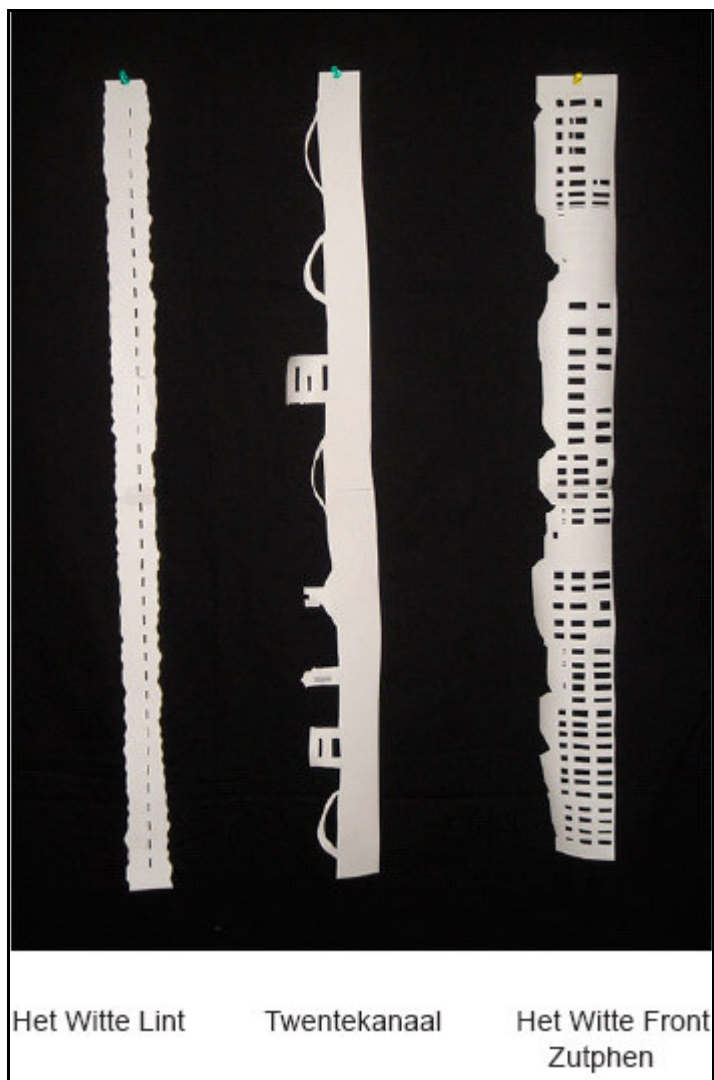
De eerste grootheid is het witte front van Zutphen. Dit witte front ligt aan de IJssel, zoals besproken in paragraaf 2.4.1, de voorkant van Zutphen. Van oudsher is hier een groot aantal markante panden wit geschilderd, dit heeft zich uitgebreid, en dit is tot op de dag van vandaag in ere gehouden. Op het beeld hieronder is te zien dat het een herkenbare stedenbouwkundige eenheid vormt die zodra men de IJssel (met bijvoorbeeld de trein) overgaat en om zich heen kijkt wéét, ik ben in Zutphen.



De tweede grootheid is het Twentekanaal met haar witte boogbruggen. De boogbrug is een vast element voor de verbindingen over het Twentekanaal. Langs het gehele Twentekanaal zijn verbindingen gelegd in de vorm van boogbruggen. De meeste boogbruggen zijn (vrijwel) wit. Het is een ontwerp dat door haar herhaling, herkenbaarheid en continuïteit een soort aaneenschakeling van kunstwerken is geworden die het Twentekanaal haar karakteristiek geeft. Het is wederom een gebaar die hoort bij een bepaald gebied.



Het derde grootheid in dit gebied wordt 'het witte lint', het nieuwe deel van de N348. Doordat kunst en landschappelijke inpassing elkaar op een uiterst zorgvuldige wijze ondersteunen en in dit geval zelfs versterken is het mogelijk om met een weg een statement te maken. Het bijzondere in deze stedenbouwkundige grootheden is dat men van noodzakelijke (bouw) werken als huizen, bruggen en een weg bijzondere stedenbouwkundige eenheden hebben gemaakt. Het witte front en het Twentekanaal zijn karakteristieken die horen bij dit gebied en dit zal met de N348 ook gebeuren. Deze natuurlijke inpassing komt voort uit een zorgvuldig ontwerp dat past in het landschap zonder dat het identiteit verliest.

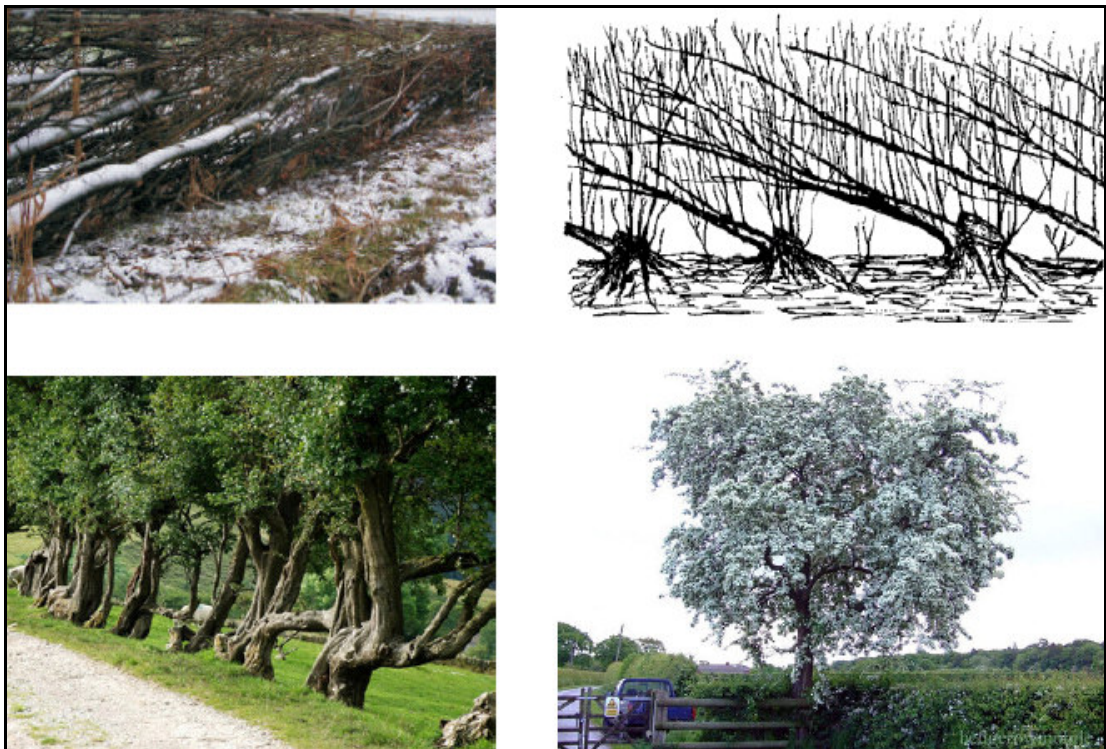


5 HET PLAN

5.1 Inspiratie

Het witte lint is een kunstobject dat in volledige symbiose is met het landschap waar het zich in bevindt. De vlechtheggen, een landschappelijk cultuurhistorisch element uit het omliggende gebied, hebben als inspiratiebron gediend voor 'het witte lint'. Deze vlechtheggen werden door boeren met de hand gemaakt om het vee te keren. Ze zijn gemaakt van meidoornhagen en deze plantensoort kenmerkt zich door een dichte structuur, stekels en witte bloei (zie afbeelding hieronder). In eerste instantie deed de witte bloeikleur van de meidoornhagen een herkenbare link ontstaan. De vlechtheggen zelf zijn echter ook een bijzonder cultuurhistorisch kenmerk in deze omgeving. Omdat het zijn functie van veekering heeft verloren worden de vlechtheggen niet meer van nature 'aangevuld'. Door middel van dit landschappelijke kunstproject wordt er een knipoog gemaakt naar deze vorm, soort en kleur in het gebied én hebben ze een duidelijke functie.

Zoals ook te zien is op onderstaande afbeelding ontstaat bij een bepaalde ouderdom van de meidoornhagen een haag op sokkels. Dit principe hebben we gebruikt als ontwerpprincipe. In de volgende paragraaf wordt er ingegaan op het ontwerpprincipe.



Inspiratie voor het witte lint: de vlechtheggen gemaakt van meidoorn

5.2 Het ontwerpprincipe

Het ontwerpprincipe 'de weg met sokkels' wordt gehanteerd aan de uitgangspunten zoals die gesteld zijn in hoofdstuk 3:

- De omleiding Eefde moet herkenbaar zijn als 'nieuwe' weg. Een heldere route.
- De weg past beweegt mee met het landschap zonder eigen identiteit te verliezen.

Door het basisprofiel 'de weg met de sokkel' te continueren gedurende het hele nieuwe tracé ontstaat een herkenbare eenheid. In onderstaand beeld is te zien hoe het basisprofiel is opgebouwd. De bomen aan beide zijde worden hebben een curve in de stam die refereert aan de vorm van de vlechthekken. De bomen staan op sokkels, waardoor een deel van de auto's aan het zicht wordt ontnomen en het licht van met name koplampen grotendeels wordt afgevangen. Tevens heeft de sokkel een gunstig effect op het geluid en de uitstoot van het verkeer.

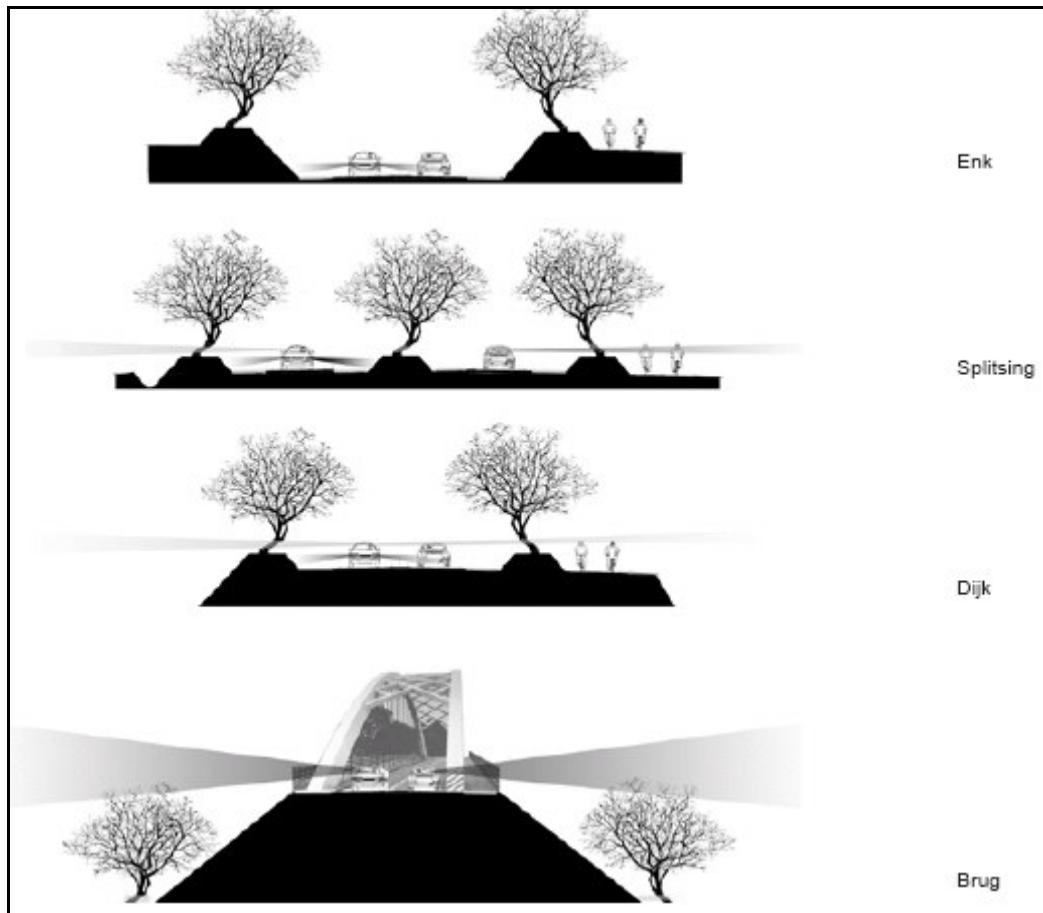


Basisprofiel, weg met de sokkels

Doordat het basisprofiel zich aanpast aan het landschap, als het ware meebeweegt, heeft het witte lint (op zichzelf sterk kenmerkend) toch een hele duidelijke relatie met het landschap waarmee het tweede uitgangspunt optimaal wordt geborgd. In de afbeelding op de volgende pagina is te zien hoe weg zich aanpast aan de verschillende landschapstypen.

Wanneer de nieuwe weg een enk (hoger gelegen bouwland) passeert, wordt dit hoogteverschil in het landschap geaccentueerd doordat de sokkel hoger wordt dan in het basisprofiel. De beleving voor de weggebruiker is anders en tegelijkertijd blijft de enk voor een recreant als 'hoger gelegen' beleefbaar en wordt het autoverkeer in eerste instantie aan het zicht ontnomen (zie fietsers op onderstaand plaatje). Wanneer de weg over een dijk kruist, gaat de weg even omhoog waardoor er ook wordt beleefd dat je 'op' een dijk bent. Toch blijft er een minimale sokkel waardoor het onderste deel van auto's al aan het zicht wordt ontnomen.

Op het volgende beeld is helemaal onderaan te zien wat er gebeurt wanneer de weg in een brug overgaat. Het laanprofiel loopt door op dezelfde hoogte terwijl de weg zelf omhoog gaat richting brug. Wat hierdoor ontstaat, is een weids zicht op de brug over het water.



5.3 Het landschapsplan

In de totaalvisie is de 'nieuwe' N348 één helder concept met een eigen identiteit. De opgeknippte weg tussen Zutphen en Warnsveld tot en met de aansluiting bij Eefde (liefst het hele tracé Brummen-Eefde) moet als één verbindingsweg ervaren worden. Tegelijkertijd gaat de 'nieuwe' N348 met gepast respect om met het bestaande landschap door (binnen zijn eigen identiteit) kenmerken van de doorkruisende landschapstypen te benadrukken.

Als bindend thema is gekozen 'Het Witte Lint', met een referentie en knipoog naar het witte stadsfront van Zutphen, de witte bruggen over het Twentekanaal en de meidoornvlechtcultuur in de regio.

Onderdelen van dit beeld zijn:

- Laanbeplanting, refererend maar onderscheidend van de historische, langs grote delen van het tracé.
- Bijzonder aangeplante meidoorns, als verwijzing naar vlechthagencultuur in de omgeving.
- Aarden wallen (sokkels) vanwege de bestaande aarden wallen, dijken en geluidweringen langs grote delen van het tracé en vanwege de ligging op de rand van de stuwwal en hoger gelegen gronden langs de IJssel.

Deze visie heeft zich vertaald in een landschapsplan. Deze is bijgevoegd in het beeldenboek, bijlage 1 (A3 formaat). Ook verduidelijkende profielen en uitwerkingen van het ontwerpprincipe zijn hierin opgenomen.

Bijlage 1
Kaartenbijlage
Separaat bijgevoegd

Bijlage 2
De historie van de Rijksstraatweg N348 van Arnhem via
Zutpen naar Deventer

Het kaartbeeld van 1840

De huidige N348 volgt voor een groot deel het tracé van de rijksstraatweg van Arnhem naar Zutphen en van de rijksstraatweg van Zutphen naar Deventer. Deze rijksstraatwegen zijn ontstaan als hoofdverbindingen van plaats naar plaats in de eerste helft van de negentiende eeuw (Koninkrijk der Nederlanden, periode Willem I en Willem II). Ze werden aangelegd in de tijd dat de trein een nieuwkomer was, en de fiets en auto nog niet voorkwamen. De referentie was een Frans model; de rijksstraatwegen gaan kaarsrecht door het landschap, van dorp naar dorp. In de dorpen werd gebruik gemaakt van de bestaande wegen. De nieuwe rechte delen van de weg waren dicht beplant. De oudere delen in dorpen en steden veelal niet.

1910

Tussen 1840 en 1910 werd het aantal spoorlijnen vergroot. Één van de veranderingen is de aanleg van de spoorlijn van Arnhem naar Zutphen. De ligging van de rijksstraatweg werd hiervoor ter hoogte van Rheden in elk geval aangepast:

Een tweede verandering op het tracé van de rijksstraatweg was de introductie van de stoomtram. Vanaf 1882 werden in Gelderland diverse stoomtramlijnen geëxploiteerd. Ten behoeve van de stoomtram werden hier en daar wat bochten aangepast of verwijderd. Dit is op het kaartbeeld van 1910 duidelijk te zien.

Overigens bleef de rijksstraatweg een verbinding van dorp tot dorp met eigen karakter door beplanting. In de dorpen was de weg niet beplant.

Heden

Lange tijd was de kwaliteit van de wegen voldoende geweest, en bleven de rijksstraatwegen hun negentiende-eeuwse uiterlijk behouden. Begin 20^e eeuw voldeden de oude wegen niet langer, door toename van het fietsverkeer en het begin van het autoverkeer. Na 1920 werd dan ook gezocht naar een oplossing, die zijn weerslag vond in het rijkswegenplan 1927. In dit rijkswegenplan was de rijksstraatweg van Arnhem tot Deventer opgenomen als “Verbindingsweg voor doorgaand verkeer met motorrijtuigen, welke op het rijkswegenplan komen. “

In 1932 werd het plan herzien. De verbinding Arnhem- Zutphen werd weg van de tweede categorie, Zutphen – Deventer een verbinding van de derde categorie.

Na de tweede wereldoorlog is de IJsselbrug bij Zutphen één van de vele vernielde bruggen. Geleidelijk aan wordt aan het herstel en de verbetering van het wegennet gewerkt. Op het rijkswegenplan van 1948 is de verbinding Arnhem-Zutphen opgenomen als rijksweg 48. De verbinding Zutphen – Deventer als rijksweg 45.

Door toename van het autoverkeer onderging het rijkswegennet in de jaren 60 en 70 een grote uitbreiding. De N48 werd opgenomen in verschillende rijkswegenplannen. Hieronder is in een tekstblokje een overzicht opgenomen van de belangrijke veranderingen van de N48 tot N348 in een aantal hoofdmomenten:

1957 : De verbinding van Arnhem naar Zutphen krijgt als naam rijksweg 48
1964 : 2x2 Velperbroek – Rheden wordt opengesteld als rijksweg 48
1968 : Tracébesluit rw48: Rheden - Dieren - Deventer - Hoogeveen als autosnelweg.
(slechts zeer gedeeltelijk uitgevoerd)
1974 : Openstelling 2x2 van Rheden naar Dieren als Rijksweg 48, grotendeels op het
tracé van de rijksstraatweg.
1976 : Openstelling 1x2 Brummen - Zutphen zuid (met nieuwe IJsselbrug) als rw48.
1979 : De gehele verbinding van Arnhem Velperbroek tot Hoogeveen krijgt de naam
rijksweg N48
1988 : SVV-2: De N48 wordt niet langer meer als toekomstige autosnelweg weergegeven
in de plannen.

Bijlage 3

Beschrijving landschap

Landschapstypen

Essen

De Eefsche enk is nog herkenbaar als escomplex, door de wat bolle hogere ligging, met aan de rand steilranden. Het complex van oude bouwlanden is relatief open, maar wordt doorsneden door de spoorlijn Deventer – Zutphen en de N348. Langs deze weg staat woonbebouwing. Overige bebouwing bevindt zich hoofdzakelijk aan de randen van de enk, uitgezonderd enkele boerderijen. Op de enk is er binnen het plangebied een onregelmatige ontsluiting via eeuwenoude gemeenschappelijke zandpaden, de Eefdese enkweg en de Teenkweg.

De openheid van de enk wordt versterkt door de duidelijke begrenzingen aan de noordzijde. Opgaand groen van het boscomplex van Quatre Bras en de bebouwing van Eefde vormen duidelijke grenzen. Uitbreiding van Eefde aan de westzijde van de spoorlijn Deventer – Zutphen vindt plaats op de enk. Dit betekent een aantasting van de enk ter plekke.

Beekdalen

In de beekdalen waren de weidegronden in vroeger eeuwen verdeeld en veelal voorzien van kavelscheidingen in de vorm van houtwallen en heggen. Mede daardoor waren de beekdalen in vorige eeuwen vaak relatief besloten. Later zijn deze heggen en hagen in onbruik geraakt. Beekdalen zijn tegenwoordig vaak de laatste open gedeelten van het landschap. Ook het beekdal van de Eefsche beek valt vooral op door relatieve openheid, gecombineerd met verdichting aan de hoger gelegen randen. De elzenhagen en kavelbeplanting in het beekdal zijn vanaf de 19^e eeuw geleidelijk aan verdwenen. In en langs de randen van het beekdal van de Eefsche beek komt een zwak microreliëf voor. Deze steilranden zijn voor een deel relictten van de voormalige meanders met de steilkanten van de beek.

De Eefsche Beek is ongeveer 55 jaar geleden, kort na de Tweede Wereldoorlog, genormaliseerd. De beek stroomt in westelijke richting en watert af op het Twentekanaal.

Aan weerszijden van het beekdalen liggen wegen, met daaraan boerderijen op de beekdalrand. Deze wegen over de hogere delen, van woonplek naar woonplek, zijn de oudste structuren in het landschap. De oude woonplekken op de beekdalranden waren vroeger besloten door de aanwezigheid van kavelbegrenzingen en bebouwing, ze zijn herkenbaar door steilranden en kleinschaligheid.

Bossen en landgoederen

Aan de rand van het beekdal van de Eefsche beek is op bouwlanden de locatie van Huis Rijsselt aanwezig. Huis Rijsselt was een havezate die dateerde uit 1105. Het huis Rijsselt is in de 19^e eeuw omgevormd tot jeugdinrichting de Ned. Mettray. Tegenwoordig is op het landgoed de Justitiële Jeugdinrichting Rentray gevestigd. Lanen en bosjes van dit landgoed zijn nog herkenbaar aanwezig in het landschap. In de negentiende eeuw is een verbinding op een dijk aangelegd van het landgoed naar de Deventerweg. Deze beplante steile dijk, de Mettrayweg, is eveneens zeer herkenbaar in het landschap.

Het dorp Eefde heeft zich ontwikkeld op de hogere plekken aan weerszijden van het dal van de Eefsche Beek. Het dal heeft in het bebouwde gebied van het dorp een besloten karakter, het is bosrijk en de landgoederen Het Haveke en 't Spijk zijn er gevestigd. Deze landgoederen zijn uitlopers van het landgoederengebied rond Zutphen.

Ten oosten van de Deventerweg tenslotte ligt het plangebied nog deels in de bos- en landgoederenzone ten oosten van Zutphen. Het noordelijke deel van dit gebied is door de aanwezigheid van de Polbeek met daarlangs een deel van de vroegere beekdalbeplanting nog herkenbaar als beekdal. De beek volgt min of meer haar oorspronkelijke loop en ligt als groenzone tussen de wijken Polbeek en Voorsterallee.

Stedelijk gebied

In combinatie met bovenstaand oud landschap is een recentere laag aanwezig. Deze recentere laag bestaat uit hoofdwegen en spoorwegen, die vanaf de negentiende eeuw zijn aangelegd. De nieuwe hoofdwegen en spoorwegen liggen op een hoger schaalniveau dan de oudste locale verbindingen. Zij snijden door de oudste laag heen, en voegen een dimensie op hoger schaalniveau toe aan het landschap. Het stedelijke gebied breidde zich allereerst uit langs deze wegen. Later volgden de meer uitgebreide woonwijken en bedrijventerreinen van Zutphen.

Ten zuiden van het Twentekanaal ligt het plangebied voornamelijk in twintigste eeuwse stedelijk gebied op bedrijventerrein De Mars. Dit bedrijventerrein ligt ingeklemd tussen het Twentekanaal, de spoorlijn Zutphen-Deventer, de binnenstad en de IJssel. Het bedrijventerrein is ouder, en is toe aan een revitalisering, waarvoor de plannen gemaakt zijn.

Ten oosten van de Deventerweg liggen in directe omgeving van het plangebied de woonwijken Polbeek en Voorsterallee. Beide woonwijken stammen uit de 80-er jaren van de twintigste eeuw. Tussen beide woonwijken is een strook vrij gehouden voor de aanleg van de omleiding Eefde als onderdeel van de N348.

Gebied bepaald door infrastructuur

Tussen bovengenoemde woonwijken en bedrijventerrein de Mars ligt een brede strook in het landschap die gekenmerkt wordt door de parallel lopende noord-zuid infrastructuur van twee spoorlijnen en de Deventerweg. Tussen spoorlijnen en Deventerweg liggen enkele woonhuizen en een sportveld ingeklemd.

Deze infrastructuur is grotendeels aangelegd in de negentiende eeuw, en vormden de as voor nieuwe ontwikkelingen. Zowel Eefde als Gorssel hebben zich juist ontwikkeld langs de N348. De spoorlijnen zijn in het plangebied geen aanleiding geweest voor nieuwe ontwikkelingen, echter wel bepalend voor ruimtematen en mogelijkheden in de directe omgeving.

Het Twentekanaal is in de twintigste eeuw aangelegd in het vroegere dal van de Polbeek. Het Twentekanaal vormt een fysieke grens tussen bebouwd gebied (De Mars) en landelijk gebied aan de noordzijde. Het kanaal wordt aan weerszijden begrensd door dijklichamen. Deze sluiten aan op de dijken langs de IJssel.

Aan de noordzijde van het Twentekanaal ligt een bosstrook parallel aan de dijk. Bruggen over het Twentekanaal hebben in plangebied en omgeving de vorm van een boogbrug.

Landschap en ruimtelijke kenmerken

De belangrijke doorzichten en beeldbepalende elementen die meegenomen moeten worden bij de inpassing zijn op kaart (zie kaartbijlage) weergegeven.

Voor de ruimtelijke opbouw en het beeld in het plangebied zijn vooral de open ruimten van het beekdal van de Eefsche beek en de Eefsche enk kwetsbaar door de relatieve openheid. Daar zal de nieuwe omleiding Eefde over grote afstand in het zicht liggen. Rijdende auto's en (eventuele) verlichting zullen in het open landschap van veraf te zien zijn. Ze zullen sterk meebepalend zijn voor de sfeer in het landschap.

In het dal van de Eefsche beek zal de invloed vooral merkbaar zijn omdat de omleiding Eefde op enige hoogte in de ruimte ligt. Hierbij wordt in de omgeving van de brug het dal overgestoken, waarbij vooral een aantal doorzichten onderbroken zullen worden, die min of meer parallel aan het Twentekanaal liggen.

De open ruimte van de enk zullen veel minder beïnvloed worden. Ter plaatse zal de omleiding Eefde enigszins verdiept liggen. Hierdoor zal veel minder te zien zijn van de voorbij rijdende auto's. Vrachtauto's, bebording en verlichting zullen wel zichtbaar blijven.

De lange rechte Oostzeeweg met zicht op de toekomstige tunnel onder het spoor door, en het Twentekanaal bieden perspectief voor de landschappelijke uitwerking.

In het dal van de Polbeek zal de omleiding Eefde niet hoger in het landschap liggen. Op deze plaats zal vooral de noodzakelijke geluidwal het beeld gaan meebepalen. Geluidwallen zullen het nieuwe wegdeel voor een groot deel aan het zicht onttrekken. Wel zullen bebording en verlichting boven de wallen uitsteken en zeer zichtbaar zijn. Deze zicht en geluidsbelemmering door geluidswallen wordt door omwonenden gewenst. Hun uitzicht is het uitgangspunt voor de inpassing van het nieuwe weggedeelte.

Essen en beekdalen

Zowel de essen als de beekdalen worden gekenmerkt door open ruimten, waarbij doorzicht aanwezig is van de rand van de Enk (ter hoogte van huize Enkzicht) tot in het beekdal van de Eefsche Beek.

Ruimtelijk beeld

Het landschap is te kenschetsen als halfopen. Uitzicht reikt over het algemeen ongeveer 1- 1,5 km. ver. Ruimten zijn doorgaans 400 – 600 m, breed.

De enige uitzondering is het zicht richting IJssel vanaf de Valkeweg. Dit uitzicht over de bouwlanden naar de IJsseluiterwaarden reikt verder.

Rijdend over de nachtegaalstraat is open uitzicht aanwezig naar beide zijden. Duidelijke ruimtelijke begrenzingen zijn er vooral langs de Enk, door de bebouwing van Eefde, de verdichte strook langs de N348 en de bosjes en beplanting aan de noordwestzijde. Naar

het zuiden toe is de ruimte meer open. De Nachtegaalstraat loopt middenin die ruimte, met uitzicht aan beide zijden. Enk en beekdal lijken op elkaar – maar het beekdal is natter en kent een hoger percentage weilanden.

Het beekdal wordt begrensd door de hogere bouwlanden aan twee zijden. De ruimte wordt begrensd door een combinatie van hoogteverschillen, erven en beplanting. Het hoogteverschil is plaatselijk 3 m. In het beekdal valt vooral de Mettrayweg erg op, door haar hogere ligging op een dijkje. Vanaf deze weg is het beekdal te overzien tot Eefde, of tot het Twentekanaal. Richting Zutphen wordt het beeld in het beekdal vooral bepaald door bedrijventerrein de Mars, met windturbines en afvalberging. Deze elementen zijn duidelijk hoger dan de houtwal langs het Twentekanaal. Het industriële landschap is dus duidelijk herkenbaar en zichtbaar in het plangebied.

Industrieel landschap van Twentekanaal en bedrijventerrein de Mars

Het Twentekanaal zelf ligt tussen lage dijken. Vanaf deze dijken is er uitzicht op kanaal en boten, de spoorbrug, en de belendende industrie, voor zover deze niet is omzoomd door dichte begroeiing.

Ruimtelijk beeld

In het plangebied is over twee lange lijnen doorzicht aanwezig: over het Twentekanaal en parallel daaraan over het bedrijventerrein, over de lange rechte Oostzeeweg. Het beeld wordt bepaald door deze lange rechte lijnen. Aan het eind van de lange Oostzeeweg ligt binnen het plangebied een bedrijventerrein met hekken en auto's, met op de achtergrond het spoortalud met beplanting. Bij de revitalisering is het de wens dit landschapsbeeld te verbeteren.

Wonen en woonomgeving

Het beeld in de gereserveerde strook tussen de woonwijken Voorsterallee en Polbeek wordt bepaald door het grondgebruik met vele kleine paardenweitjes en stallen. Verderop in het beekdal wordt het gebied agrarisch gebruikt. Het kleinschalige beeld wordt verder versterkt door een Populierenlaantje (Oostveensepad), beekbeplanting van de Polbeek, met op de achtergrond de beplanting langs het spoor en het Twentekanaal.

Ruimtelijk beeld

Er is vooral uitzicht vanaf de woningen aan de Van Achteveltstraat. Dit uitzicht is ruim: bewoners kijken tot ongeveer 300 m. het voormalig beekdal van de Polbeek in. Ook de bewoners van huize Polbeek hebben uitzicht op het Polbeekdal. De maat van de ruimte varieert, maar is in de orde van 80 m. breed tot aan het Oostveensepad. De bewoners van de wijk Voorsterallee zijn met de achtertuinen naar het beekdal gericht. Voor hen is het beekdal vooral vrije uitloopruimte.