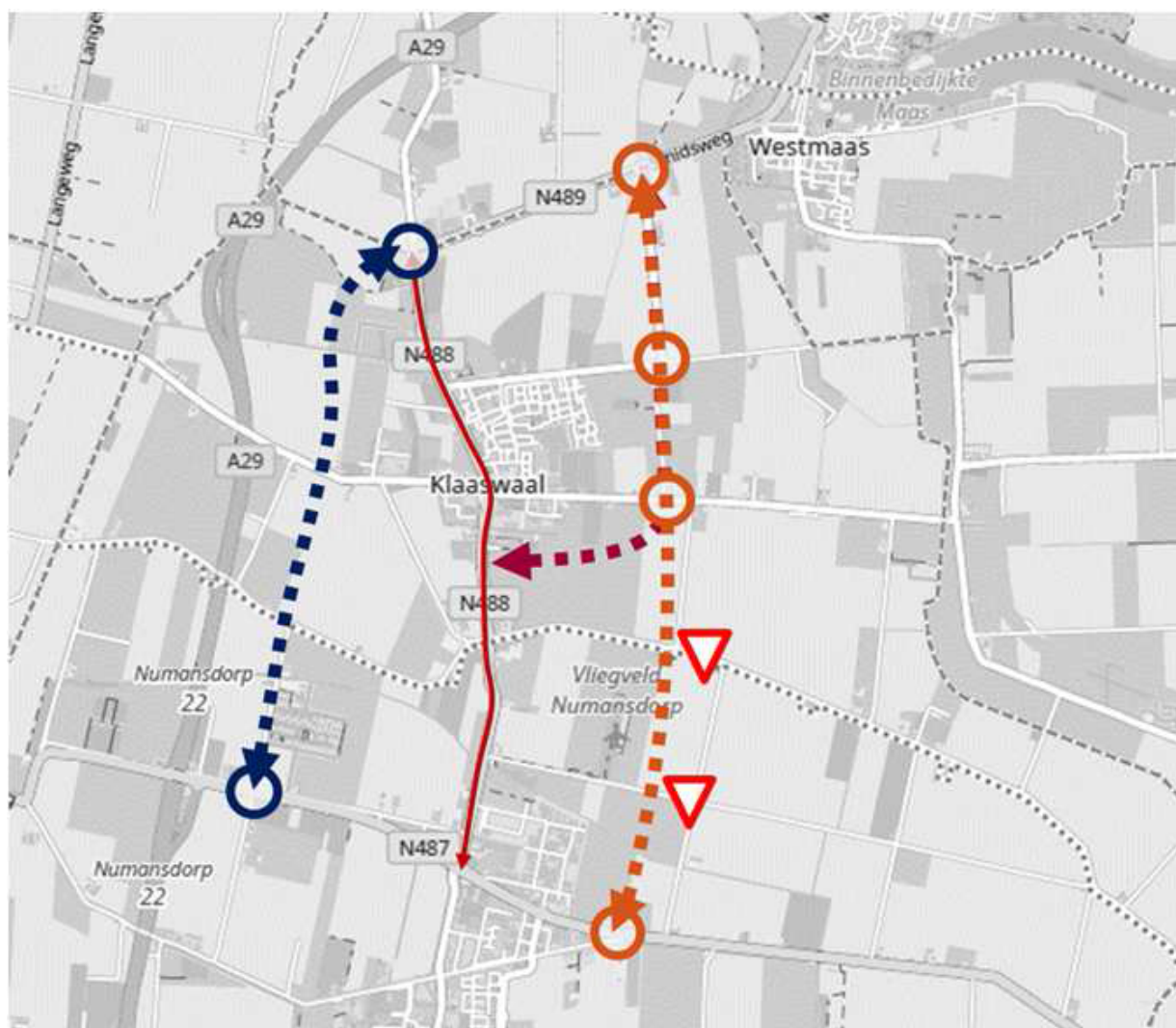


Advies Kwaliteitsteam Hoeksche Waard

Varianten Randweg Klaaswaal

Oostelijke (oranje) en westelijke (blauw) randweg en bypass (paars) Klaaswaal¹



¹ Illustratie uit Westelijke randweg Klaaswaal, onderbouwing ontwerp, Goudappel Coffeng; 25 juni 2018

1. Inleiding

Het kwaliteitsteam is in het kader van de 'Vorkenstructuur Hoeksche Waard' om advies gevraagd over de varianten voor de randwegen voor Klaaswaal. Op een later tijdstip zal het Kwaliteitsteam ook adviseren over de andere onderdelen. Gezien de planning van de Vorkenstudie krijgt dit advies voorrang. Het kwaliteitsteam heeft in haar vergadering van 28 mei j.l. een voorlopig advies besproken waarin de voorkeur werd uitgesproken voor de oost-tracé. Onderwijl is bestuurlijk de wens uitgesproken door Provincie Zuid Holland en de Hoeksche Waard om tot een gezamenlijk besluit te komen. In de periode daarna is de west-tracé in opdracht van de provincie verder uitgewerkt en op 26 juni j.l. heeft een gezamenlijk locatiebezoek naar beide locaties plaatsgevonden, waarbij er vertegenwoordigers waren van de opstellers van het rapport (Goudappel Coffeng), de provincie, SOHW, de gemeente Cromstrijen en leden van het Kwaliteitsteam. Tijdens het locatiebezoek zijn de invalshoeken naar de tracés verder toegelicht en zijn ter plaatse vragen en argumenten uitgewisseld. N.a.v. het locatiebezoek is het voorlopige advies verder uitgewerkt tot het onderliggende, definitieve advies.

2. Huidige kwaliteit van het landschap - Context en kaders

Dit advies is opgesteld vanuit een aantal invalshoeken. Een nieuwe ontsluiting heeft namelijk op een aantal manieren effect op het landschap. Het gaat niet alleen om openheid en samenhang. Het gaat ook om andere zaken zoals de leesbaarheid van het landschap, de ontsluiting in relatie tot het schaalniveau van de omgeving en de bereikbaarheid als vestigingsfactor. Bij het advies is naast de Structuurvisie Hoeksche Waard ook het Gebiedsprofiel Hoeksche Waard van de provincie Zuid-Holland betrokken. Daarin is een aantal uitgangspunten opgenomen voor de inpassing van infrastructuur in het landschap. Deze zijn in dit advies cursief aangemerkt om het belang ervan te benadrukken.

2.1 Uit de Structuurvisie Hoeksche Waard.

De Hoeksche Waard is een bijzonder landschap, een Nationaal Landschap en bijzondere representant van de bedijkingsgeschiedenis van Nederland. Er wordt in dit gebied ingezet op 'behoud door ontwikkeling'. Er wordt dus uitdrukkelijk geen 'glazen stolp' op het gebied gezet die iedere ontwikkeling uitsluit. Nieuwe ontwikkelingen horen bij het landschap en kunnen bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit. Wel dienen ontwikkelingen zorgvuldig plaats te vinden zodat de kernkwaliteiten van het Nationaal Landschap - de openheid, de dijken en de kreken - behouden blijven. Het gaat om de kwaliteit van de leefomgeving als geheel, leefbaarheid en economie in relatie tot de ruimtelijke kwaliteit.

In de Structuurvisie Hoeksche Waard zijn zeven kwaliteitskaders vastgesteld die richting geven aan de afwegingen en uitwerkingen in de verdere planontwikkeling. De kaders geven richting aan de toekomst en maken toetsing van ruimtelijke plannen mogelijk. Een van die kaders behelst het uitgangspunt dat plannen een integrale versterking van de leefbaarheid, de economische vitaliteit en de ruimtelijke kwaliteit van de regio betekenen. De kernkwaliteiten van het Nationaal Landschap zoals hierboven omschreven zijn leidend voor de ruimtelijke ontwikkeling.

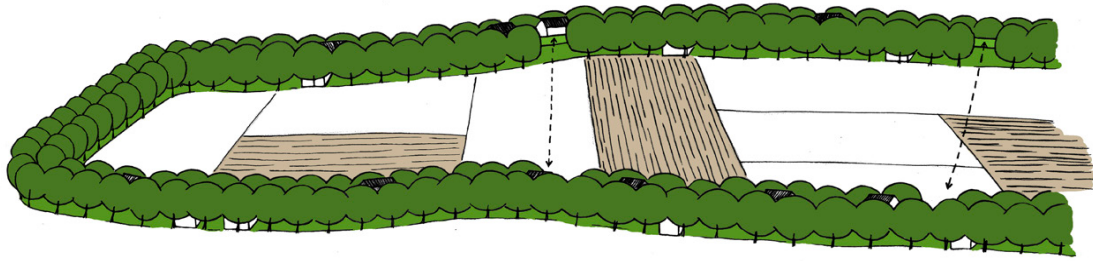
De Structuurvisie behelst het uitgangspunt dat er wordt geïnvesteerd in een betere ontsluiting van de kernen en bedrijventerreinen. Doorgaand verkeer door woongebieden wordt tegengegaan. *Nieuwe wegen worden zoveel mogelijk gebundeld met bestaande wegen en structuren of door opwaardering van lokale wegen.*

2.2 Uit het Gebiedsprofiel Hoeksche Waard

Het gebiedsprofiel voor de Hoeksche Waard kan niet los gezien worden van de Structuurvisie. Ondanks een andere opzet en methodiek zijn er veel overeenkomsten. Er worden ontwerputgangspunten geformuleerd in de vorm van 'ambities'. Ook hier is het uitgangspunt behoud en versterking van polderpatroon, het reliëf van dijken en kreken en de openheid. Die zijn benoemd als de drie kernkwaliteiten van het Nationaal Landschap Hoeksche Waard. *De 'Kwaliteitskaart' uit het Gebiedsprofiel benoemt expliciet het herkenbaar houden van het patroon van (ronde) opwas- en (langgerekte) aanwasvelden door het behouden en versterken van de (beplante) dijk als herkenbare landschappelijke structuurdrager in contrast met de grootschalige, open polder.*

De polders waar de geprojecteerde tracés door heen lopen zijn zuidelijke opwasvelden. Hier wordt in het Gebiedsprofiel ingezet op behoud van de herkenbaarheid en leesbaarheid van het kenmerkende

schilvormige polderpatroon met stevig beplante dijken. De polder wordt als eenheid beschouwd .



illustratie zuidelijk opwaspolder, bron Gebiedsprofiel Hoeksche Waard; prov. Zuid Holland

Weg door stad en land

Het hoofduitgangspunt is dat ontwikkelingen aan de (snel)weg *altijd integrale gebiedsopgaven zijn met specifieke aandacht voor verknoping met het onderliggend wegennet en het verminderen van de barrièrewerking van wegen voor doorgaande recreatieve en ecologische verbindingen.*

Snelweg en snelwegpanorama

Vanaf de A29 is er zicht op de zeekleipolders met akkerbouw, dijken en voormalige krekken, bebouwingslinten en kernen van de Hoeksche Waard. Het snelwegpanorama maakt het contrast tussen de stedelijkheid van Rotterdam en de openheid van de Hoeksche Waard zichtbaar. Daarnaast is de flauwe bocht, bij de mogelijke aansluiting met de A4, een markant uitzichtpunt. Dit panorama is een extra waardevol als 'etalage' van de Hoeksche Waard. *De ambitie uit het Gebiedsprofiel is dat de gebieden langs de A29 open blijven, zodat de bijzondere landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Hoeksche Waard zichtbaar, herkenbaar en beleefbaar zijn.*

N-weg als landelijke doorsnijding

De oost-west georiënteerde N217 en N487 zorgen voor de ontsluiting van de dorpen in de Hoeksche Waard. Beide wegen liggen gedeeltelijk als autonome toevoegingen in het landschap, min of meer ontkoppeld van de ondergrond. Het vlakke polderland en de dijken zijn goed zichtbaar en beleefbaar voor de passerende automobilist.

De ambitie uit het Gebiedsprofiel is dat hoofdontsluitingswegen transparant en vanzelfsprekend in het landschap liggen. Als de weg een landschappelijke hoofdstructuur kruist, zoals een kreek of een dijk, blijft deze structuur zichtbaar en herkenbaar. De contactpunten worden met zorg ontworpen. De ligging en inrichting van de weg nabij de dorpen draagt bij aan een goede oriëntatie.

- *De visuele relatie tussen de weg en de omgeving maximaliseren door dichte beplanting te voorkomen. De weg niet ruimtelijk aanzetten door middel van bebouwing.*
- *Er wordt uitgegaan van een functioneel en ingetogen wegprofiel . De vormgeving van knopen en grondlichamen is sober en doelmatig. Knopen zijn prettige en bruikbare verbindingen die mens en dier in staat stellen om op een veilige en aangename manier naar de andere kant te gaan.*
- *Nieuwe infrastructuur wordt aangelegd als een logische verbinding van A naar B die ook na langere tijd nog begrijpbaar is. De weg beweegt waar mogelijk mee met de richting van het lokale wegennet*

Het lokale wegennet

Het lokale wegennetwerk bestaat uit rechte polderwegen en hoger gelegen, vaak slingerende, dijkwegen. De aansluitingen van de polderwegen en de dijkwegen zijn markante punten, maar zijn nu vooral verkeerskundig ingericht. Door het verschil in hoogte (in de polder of op de dijk) wordt het landschap anders beleefd. Vanaf de polderweg wordt het zicht ingekaderd door de dijken rondom. De lokale wegen zijn een vanzelfsprekend onderdeel van het landschap en kennen een minimale inrichting. Zij worden niet alleen gebruikt door autoverkeer, maar ook door landbouw- en (recreatief) langzaam verkeer. De wegen vormen samen een fijnmazig netwerk op het eiland. *Landschappelijk gezien staat bij een aansluiting van een dijkweg op een polderweg de continuïteit van de dijk voorop.* In het Gebiedsprofiel is deze ambitie als volgt verwoord:

- *De polderwegen hebben een lineair verloop en passen zoveel mogelijk binnen het orthogonale karakter van de polder.*

- De polderwegen zijn onbeplant, waardoor de openheid van de polder beleefbaar is.

Dorpsrand langs hoofd/randweg

Tot slot wijzen we in dit advies op de relatie van de randweg ten opzichte van de dorpsrand. In het Gebiedsprofiel wordt daar het volgende over opgemerkt:

Bij stadsranden langs een hoofdweg is de historische relatie met het landschap vaak verdwenen. Door de hoofdweg wordt de stadsrand afgesloten van het polderlandschap. De grens is scherp en het contact is beperkt. Hier zijn de verbindingen tussen stad en ommeland van extra groot belang.

De oriëntatie van de stadsranden langs een hoofdweg varieert. Op plekken waar de bebouwing zich richt op de weg en het landschap ontstaan voorkanten. Het landschap en de bebouwing staan met het gezicht naar elkaar en brengen hun eigen eigenschappen maximaal tot expressie.

Op andere plekken keert de bebouwing zich af van de hoofdweg. De ruimte tussen de bebouwing en de weg fungeert als buffer tussen de vaak grootschalige infrastructuur en de bebouwing. De maat, schaal en inrichting van deze gebieden verschilt nog al, maar over het algemeen hebben zij vooral betekenis voor de buurtbewoners.

3. Bijkomende aspecten voor landschappelijke inpassing

Vanuit het kwaliteitsteam voegen we er nog drie aspecten aan toe, de leesbaarheid van het landschap, bereikbaarheid als vestigingsfactor en het belang van de vormgeving van zowel het wegprofiel als van de knooppunten.

3.1 Leesbaarheid van het landschap

Bij verandering gaat het er om de leesbaarheid van het landschap goed vorm te geven. Daarmee wordt bedoeld dat je ontwikkeling van het landschap door de tijd heen in de ruimtelijke structuur nog terug kunt zien en kunt begrijpen hoe je je door het landschap beweegt. De manier waarop wordt ingespeeld op de schaal van het landschap is daarbij erg belangrijk. Zo is de A29 volstrekt autonoom en onttrekt zich aan de schaal van de polders en de dorpen. Het locale wegennet hoort daarentegen juist wél bij de schaal van de dorpen. De N-wegen spelen een regionale rol en zijn deels nieuw en autonoom of deels een voorzetting van historische lijnen (de dijken). De randwegen – het nieuwste fenomeen in de Hoeksche Waard – spelen een bemiddelende rol tussen de regionale N-wegen en de locale structuur. De randweg rond Klaaswaal wordt in de studie rond de Vorkenstructuur van de Hoeksche Waard voorgesteld als onderdeel van het hoofdwegennet - de N-wegen - van het eiland. Daarmee bemiddelt het tussen het schaalniveau van de oude dorps- en polderwegen en dat van de A29. De randweg weg hoort dus enerzijds bij het schaalniveau van de N-wegen en anderzijds bij het systeem van de polder en de polderwegen. Het is belangrijk om ook dit aspect mee te nemen bij de locatie van de nieuwe tracé om te kijken of er logische aanknopingspunten zijn met de locale ruimtelijke structuur, ook in relatie tot een potentiële nieuwe dorpsrand, zoals in het Gebiedsprofiel is benoemd. Om in het landschap verankerd te zijn moet de nieuwe randweg dus op beide ruimtelijke systemen inspelen. *Het is daarom van belang om de randweg te zien in de context van het hele ontsluitingssysteem van de Hoeksche Waard en niet als een lokale uitsnede, zoals de tracéstudies tot nu toe worden gepresenteerd.*

3.2 Bereikbaarheid als vestigingsfactor

Bereikbaarheid is van oudsher al de eerste vestigingsfactor van belang. Steden en dorpen ontstaan op de kruispunten van wegen, op dammen en op kruispunten van weg en water. Zo bezien is de aanleg van de randweg niet alleen een antwoord op de doorstroming van het verkeer in de Hoeksche Waard maar vormt het straks ook een potentiële vestigingsfactor en stimulans voor ontwikkeling. Ze zijn elders op het eiland al vormgegeven als los in de ruimte gelegen wegen, zoals de randweg bij Oud Beijerland of bij Strijen. In de toekomst is duidelijk dat er in ieder geval bij Oud-Beijerland woningen gerealiseerd zullen worden tussen de bestaande woonwijk en de randweg. *Het kwaliteitsteam vraagt aandacht voor het karakter van de ruimte tussen randweg en dorpsrand en om een visie op het effect van de randweg op mogelijk toekomstig gebruik.*

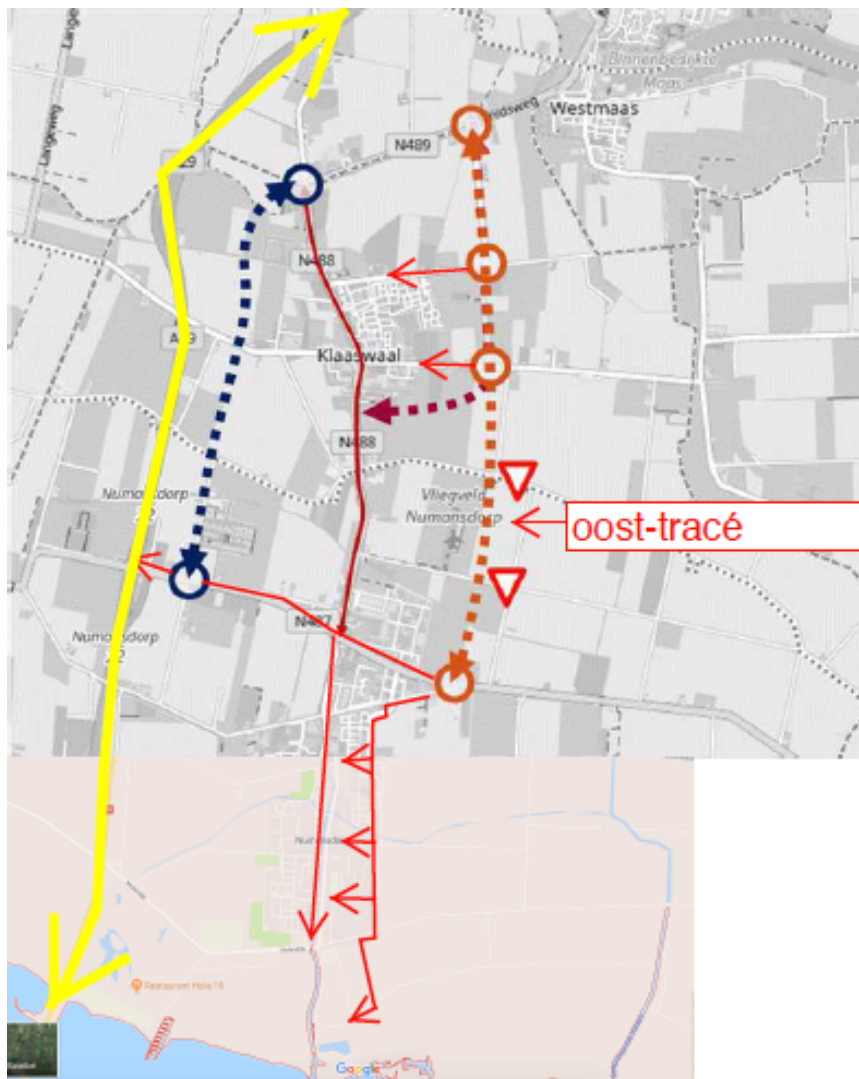
3.3 Vormgeving profiel en knooppunten

Op het laagste schaalniveau speelt de vormgeving van het wegprofiel en de eventuele beplanting – of juist gebrek daaraan – een belangrijke rol bij de vraag of een weg zich voegt naar het landschap en de dorpsrand of niet. Ook zijn de kruispunten met de bestaande dijken, kreken en polderwegen cruciaal – hoe worden de knopen met de dijken vormgegeven zodat de continuïteit van de dijk gewaarborgd blijft?

4. Beschrijving van de ruimtelijke ligging van de tracés

Vanuit bovenstaande context wordt hierna gekeken naar beide tracés. Bij beide tracés doet de vraag zich voor bij welk ruimtelijk of landschappelijk systeem de randweg bij Klaaswaal aansluiting zoekt, wat het effect is op het polderpatroon en de monumentale dijken en hoe het zich verhoudt tot de bestaande dorpsrand. Ook de potentie als nieuwe vestigingsfactor komt aan bod.

4.1. Oost-tracé



illustratie 'ladder-structuur' oost-tracé op de schaal van het eiland; bron kwaliteitsteam

Verdeling verkeersstromen

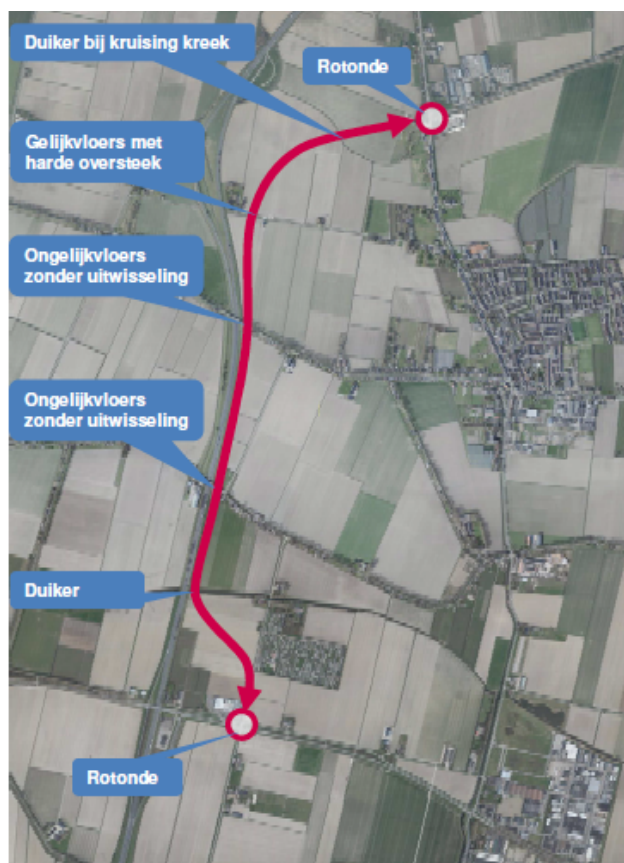
Op de regionale schaal is de oost-tracé voorgesteld als een verbinding tussen de N489 en de N487 aan de oostkant van Klaaswal. Bij het verloop kan gemakkelijk aansluiting gezocht worden op of naast de bestaande polderwegen, waardoor de bestaande ruimtelijke patronen zo weinig mogelijk verstoord worden. Dit parallelle verloop biedt ook de kans om tot een goede verdeling te komen van de

verschillende verkeersstromen, lokaal landbouwverkeer, fietsers en het doorgaande regionale verkeer. De kruisingen met de dwarswegen en dijken maken de schaal en ritmering van de ruimte van de polder (wegen) ervaarbaar en leesbaar. De knooppunten bij de monumentale dijken zullen voor de continuïteit in beleving en gebruik veel impact hebben waar veel aandacht voor verist is. Bij de voorgestelde oost-tracé wordt één kreek gekruist – het Oude Diep. De continuïteit van de kreek zou benadrukt moeten worden met de plaatsing van een brug, Een dam met duiker zou daar afbreuk aan doen.

Ladderstructuur

De aansluiting op de regionale routes loopt van de Smitsweg/Botweg tot de Middelsluisdijk Oostzijde/ Energieweg in Numansdorp. In het verlengde daarvan ligt de randweg van Numansdorp. Dat wordt nu doorgetrokken naar de nieuwste dorpsuitbreiding, de Torensteepolder, op dit moment in ontwikkeling. Daarmee wordt het verloop van de tracé-oost op lokaal niveau doorgezet. Het ruimtelijk beeld dat hierbij ontstaat is die van een 'ladder' die wordt opgespannen met aan de ene kant de geprojecteerde tracé-oost met de dorpsranden van Klaaswal en Numansdorp en aan de andere kant de Rijksstraatweg. Daarmee wordt een nieuwe tussenschaal geïntroduceerd in de vorm van een band van lokale woonwijken en bedrijventerreinen. Met deze 'ladder' krijgt het ruimtelijke systeem op deze tussenschaal een robuust karakter wat de leesbaarheid van deze ontwikkelingen ten goede komt. Alles valt op zijn plek. Op deze manier is het bijvoorbeeld ook goed mogelijk om de 'bypass' naar het bedrijventerrein aan de zuidkant van Klaaswaal aan te haken aan de randweg. Dit zou niet alleen de verkeersdruk op de kwetsbare dijk verlichten maar ook het monumentale karakter beter beschermen.

4.2 West- tracé



Illustratie uit Westelijke randweg Klaaswaal, onderbouwing ontwerp , Goudappel Coffeng; 25 juni 2018²In de recente studie i.o.v. de provincie ² loopt het geprojecteerde west-tracé vanaf de N489 tot aan de N487 waar het dicht bij de afslag van de A29 aansluit. Ter hoogte van de geprojecteerde aansluiting op de A4 loopt het naar het zuiden toe op korte afstand evenwijdig aan de A29. Hiermee wordt beoogd om de

² Westelijke randweg Klaaswaal, onderbouwing keuze tracé-ontwerp (Goudappel Coffeng, juni 2018)

continuïteit van de dijken te waarborgen door de bestaande viaducten over de A29 te verlengen zodat het west-tracé eronder doorgevoerd kan worden. Bovendien wordt de luchthinder en geluidsproductie van beide wegen gecombineerd, waardoor het stilte/duisternisgebied aan de oostkant van Klaaswaal beter geborgd is. Tot slot is de ligt het tracé zo op deze manier zo ver mogelijk van Klaaswaal af. Tijdens het locatiebezoek is gebleken dat de ligging zo dicht bij de A29 waarschijnlijk conflicteert met een leidingstraat, waardoor de beoogde verlenging van een of meer viaducten niet meer haalbaar lijkt en het tracé verder van de A29 af zal komen te liggen. Daarmee zullen ook hier de knooppunten met de dijken veel meer aandacht vragen en werkt de opeenvolging van knooppunt en viaduct kort op elkaar extra versnipperend. Het beoogde tracé kruist twee kreek, het Oude Diep en de vml. Oud Beijerlandsche Kreek. Bij hier zal bij de inrichting van het wegtracé moet hier aandacht voor moeten zijn. De korte afstand tot de A29 verstoort de autonome ligging ervan waardoor de ruimte tussen beide wegen restruimte wordt.

Er lopen hier aanmerkelijk minder polderwegen in noord-zuidrichting – minder dan de helft van de geprojecteerde tracé - dan aan de oostzijde van Klaaswaal, waardoor er over meer lengte een volledig nieuw wegtracé in het landschap aangelegd zal moeten worden. Het voorgestelde tracé zoekt aansluiting bij de richting van de A29 en niet bij het onderliggende polderpatroon. Dit verstoort de schaal en ritmering van de huidige polderstructuur. In tegenstelling tot het oost-tracé krijgt de west-tracé noch naar het noorden, noch naar het zuiden een logisch vervolg; het blijft een incident in het landschap.

De nieuwe randweg ligt vol in het zicht van de A29, zeker vanaf het verhoogde deel in de bocht. Dit is daarom een potentiële A-locatie voor bedrijven die op een zichtlocatie willen zitten. Samen met de versnippering van de ruimte zal de druk dan ook groot worden om het op die manier te gaan ontwikkelen. Verstedelijking ligt dan op de loer. Dat zou een groot verlies van landschappelijk kwaliteit met zich meebrengen, een versnippering van het open landschap op grote schaal en een onderbreking van de kenmerkende vrije ligging van de A29. Van een snelwegpanorama is dan ook geen sprake meer. Dat is een zeer ongewenste ontwikkeling.

5. Conclusies en aanbevelingen

5.1. Conclusies

Het kwaliteitsteam heeft unaniem een voorkeur voor het oost-tracé en adviseert negatief over de west-tracé.

We onderkennen de behoefte aan een randweg rond Klaaswaal. We benadrukken het belang van een zorgvuldige landschappelijke inpassing waar we met de oost-tracé veel meer kansen voor zien, o.a. door de reeds bestaande polderwegenstructuur. We zien bij de oost-tracé nog het extra voordeel van een directe ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen en daarmee ook kwalitatief een vermindering van de verkeersdruk in de dorpen.

We hebben bij het west-tracé waardering voor de inzet om door het doortrekken van bestaande viaducten over de A29 de monumentale dijken minmaal te onderbreken en om geluid- en lichthinder te bundelen. Echter, mede gezien het feit dat de leidingstraat w.s. het verloop van een dergelijk tracé verhindert, zien we het verloop van een tracé verder van de A29 af als een te ernstige versnippering van de open ruimte tussen Klaaswaal en de A29. Het snelwegpanorama vanuit de A29 wordt verstoord. We zien door de aanleg van het tracé een potentiële zichtlocatie ontstaan, als aanzet tot verstedelijking langs de A29. Bovendien voegt het tracé zich niet goed in de ruimtelijke structuur van het eiland als geheel omdat het traject vraagt om nieuwe noord-zuidverbindingen door de polder.

5.2. Aanbevelingen

Bij de uitwerking van de randweg vragen we aandacht voor de volgende aanbevelingen:

- In de Structuurvisie van de Hoeksche Waard en in het Gebiedsprofiel van de provincie zijn heldere uitgangspunten opgenomen voor een goede ruimtelijk inpassing van de nieuwe randweg. Het kwaliteitsteam beveelt aan deze ter harte te nemen en in het verdere proces in te brengen de vorm van integrale planontwikkeling.
- Het is van belang om de randweg te zien in de context van het hele ontsluitingssysteem van de Hoeksche Waard en niet als een lokale uitsnede, zoals de tracéstudies tot nu toe worden gepresenteerd.

- Graag aandacht voor langzaam verkeer - geen vermenging met landbouwverkeer of woon/werkverkeer. Onderzoek daarom of het parallelle verloop van de geprojecteerde oost-tracé en de polderwegen mogelijkheden biedt om tot een goede verdeling te komen van de verschillende verkeersstromen: lokaal landbouwverkeer, fietsers en het doorgaande regionale autoverkeer.
- Het kwaliteitsteam vraagt aandacht voor het karakter van de ruimte tussen randweg en dorpsrand en vraagt ook om een visie op het effect van de randweg op de mogelijkheid van toekomstige ontwikkelingen.
- Graag aandacht voor de vormgeving van de aansluiting op de dijken, met name de monumentale Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde – kernwaarde van de Hoeksche Waard. De continuïteit - in gebruik en visueel, qua inrichting van de dijk - moet geborgd worden.
- Graag aandacht voor de kruisingen met kreken - deze een accent geven door bijvoorbeeld bruggen te maken, geen duikers; hiermee ook kanovaren over de kreken in de toekomst mogelijk houden. Denk ook aan eventuele ecologische routes - deze niet afsluiten door de aanleg van de nieuwe randweg.

180820

Namens het kwaliteitsteam Hoeksche Waard,



Miranda Reitsma,
voorzitter kwaliteitsteam