

randweg klaaswaal

verkenning ruimtelijke kwaliteit



COLOFON

Randweg Klaaswaal, verkenning ruimtelijke kwaliteit

Huissen, 2 november 2018

opgesteld door:
abe veenstra landschapsarchitect

in opdracht van:
Provincie Zuid-Holland

contactpersoon:
J. Smink, afdeling Mobiliteit en Milieu

INHOUD

1. INLEIDING	3
2. ANALYSE OMGEVING	4
3. ANALYSE WEG	14
4. AFWEGINGSKADER	18
5. VERGELIJKING VARIANTEN	20
6. CONCLUSIES & AANBEVELINGEN	26

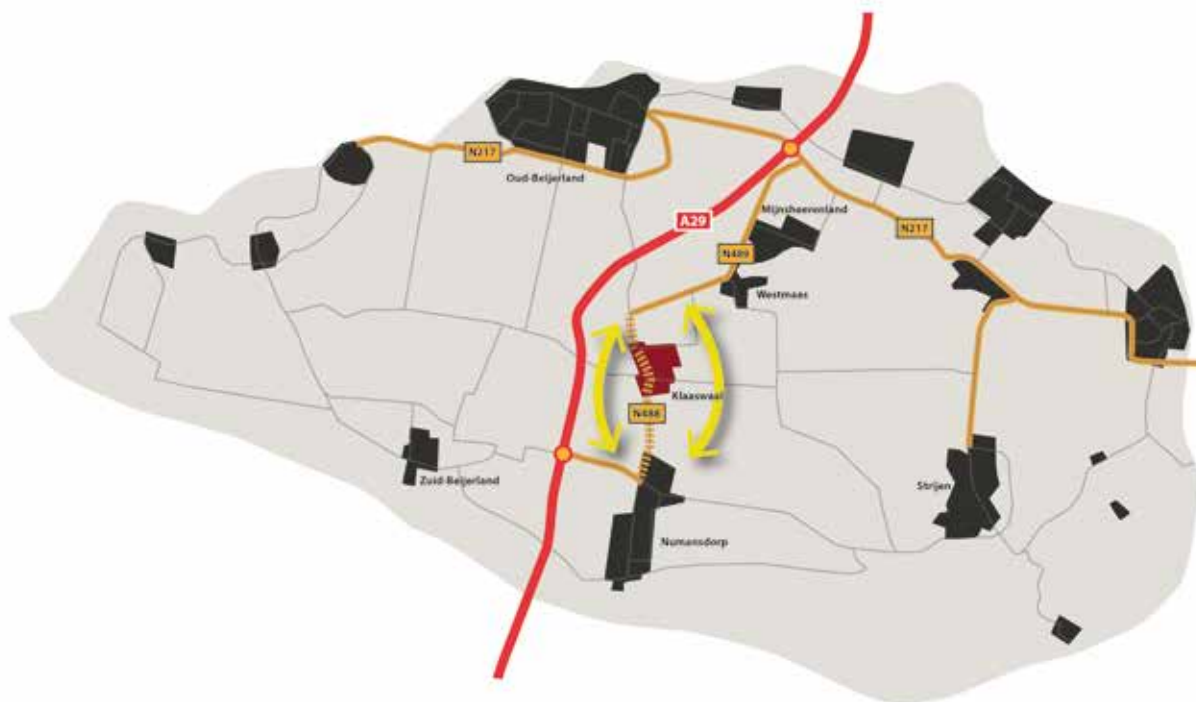
1. INLEIDING

1.1 OPGAVE

Provincie en gemeente verkennen de mogelijkheden voor een nieuwe randweg langs de kern Klaaswaal in de Hoeksche Waard. Aanleiding is de grote verkeersdruk in de kern doordat de huidige provinciale weg N488 door het dorp loopt.

De nieuwe weg moet een verbinding vormen, buiten de kern om, tussen de N489 in het noorden en de N487 (en aansluiting op de A29) in het zuiden. Hiertoe zijn twee varianten in beeld: een westelijke en oostelijke rondweg.

Om een goede afweging te kunnen maken is er behoefte aan een nadere beschouwing vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit. Deze moet helderheid verschaffen over de (landschappelijke, ruimtelijke) plussen en minnen van beide varianten. Tezamen met afwegingen ten aanzien van verkeer en kosten moet op basis hiervan een goed onderbouwde keuze te maken zijn.



1.2 AANPAK & OPBOUW RAPPORT

De inpassing van een nieuwe weg door het landschap van de Hoeksche Waard zal gevolgen hebben voor de omgeving. Een analyse van de kwaliteiten en knelpunten van het landschap rondom Klaaswaal vormt dan ook het vertrekpunt van deze verkenning. Hiermee worden de belangrijkste aandachtspunten met betrekking tot de inpassing van de weg in beeld gebracht (hoofdstuk 2).

Een nieuwe weg heeft uiteraard ook gevolgen voor de ontsluitingsstructuur van het gebied. Daarbij gaat het niet alleen om de positie binnen de huidige verkeersstructuur, maar ook om de te verwachten ruimtelijke ontwikkelingen waar de nieuwe weg mogelijk op in kan spelen (hoofdstuk 3).

Op basis van de analyse van weg en omgeving wordt een afwegingskader geformuleerd voor een beoordeling van de varianten (hoofdstuk 4).

De verschillende varianten zoals die voor een randweg langs Klaaswaal in beeld zijn (oostelijke en westelijke variant) worden vervolgens vergeleken en beoordeeld (hoofdstuk 5).

De rapportage besluit met een conclusie en een aanbeveling (hoofdstuk 6).

De rapportage is opgesteld in overleg met de betrokken partijen. De eerste bevindingen zijn besproken tijdens een werksessie met vertegenwoordigers van gemeente, het Kwaliteitsteam Hoeksche Waard en de provincie.

Bij de totstandkoming van dit advies is gebruik gemaakt van diverse onderzoeken en adviezen zoals die eerder zijn opgesteld. Een overzicht van de belangrijkste geraadpleegde bronnen is als bijlage opgenomen.

2. ANALYSE OMGEVING

2.1 KWALITEITEN

Het landschap van de Hoeksche Waard kenmerkt zich door een aantal uitgesproken kwaliteiten. Deze kwaliteiten zijn ook als zodanig benoemd in diverse visie- en beleidsdocumenten zoals het Gebiedsprofiel en de Structuurvisie. Veel van deze kwaliteiten zijn ook in het gebied rondom Klaaswaal terug te vinden.

Beeldbepalend voor dit landschap is de karakteristieke dijkstructuur, met daartussen de open polders. Kreken dooraderen het agrarisch gebied. Verre zichten, openheid en een relatieve rust karakteriseren dit gebied.

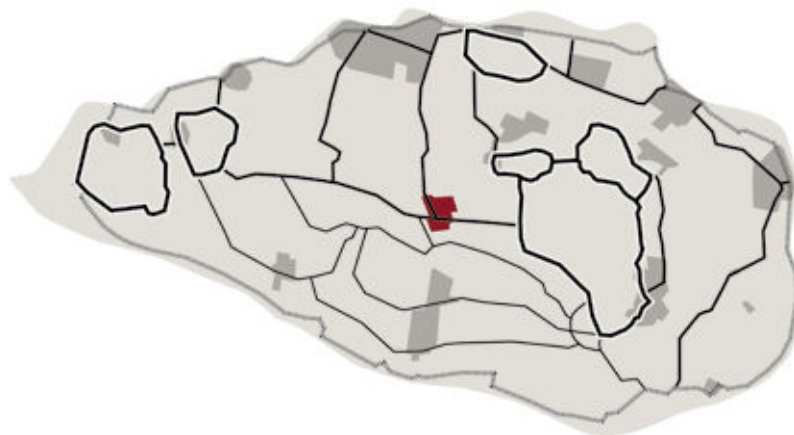
De belangrijkste kwaliteiten van het landschap rondom Klaaswaal worden hier nader toegelicht.



topografie omgeving Klaaswaal

Dijken

- landschappelijke en cultuurhistorische structuurdragers
- monumentale, meerrijige beplanting
- dijken omzomen de open polders
- Klaaswaal op kruispunt van verschillende dijken
- dichte bebouwingsstructuur op de dijk, m.n. langs Oud-Cromstrijensedijk, Schenkeldijk en Bommelskousedijk
- de Boomdijk kent relatief minder bebouwing
- de huidige provinciale weg (N488) valt samen met de Molendijk in Klaaswaal; smal profiel en dicht bebouwd



dijkenstructuur Hoeksche Waard

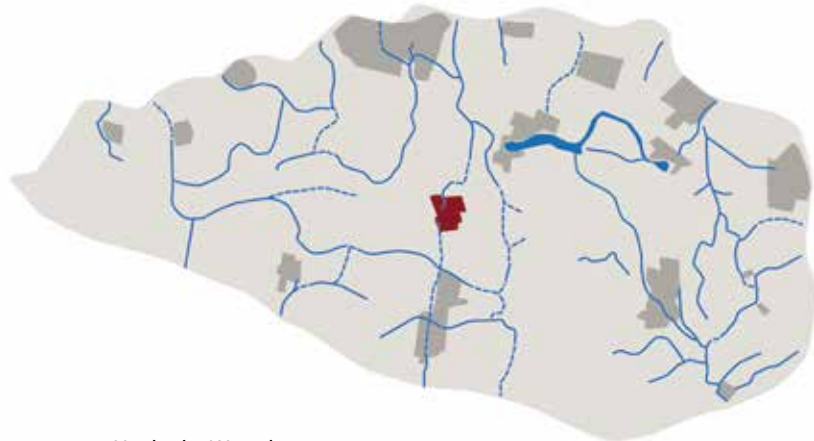


Kreken

- kreken vormen verbijzonderingen in de open polder, zichtbaar door rietoevers
- historisch en ecologisch waardevolle structuren
- een deel van de kreken vormt tezamen een structuur van ecologische verbindingzones (natuurnetwerk, geel gemarkeerd)
- het Oude Diep goed herkenbaar als landschappelijke structuur
- daarnaast zijn er kreekrelicten die minder opvallend zijn maar versterkt kunnen worden (o.a. Klaaswaalsche Vliet)



6



dijkenstructuur Hoeksche Waard

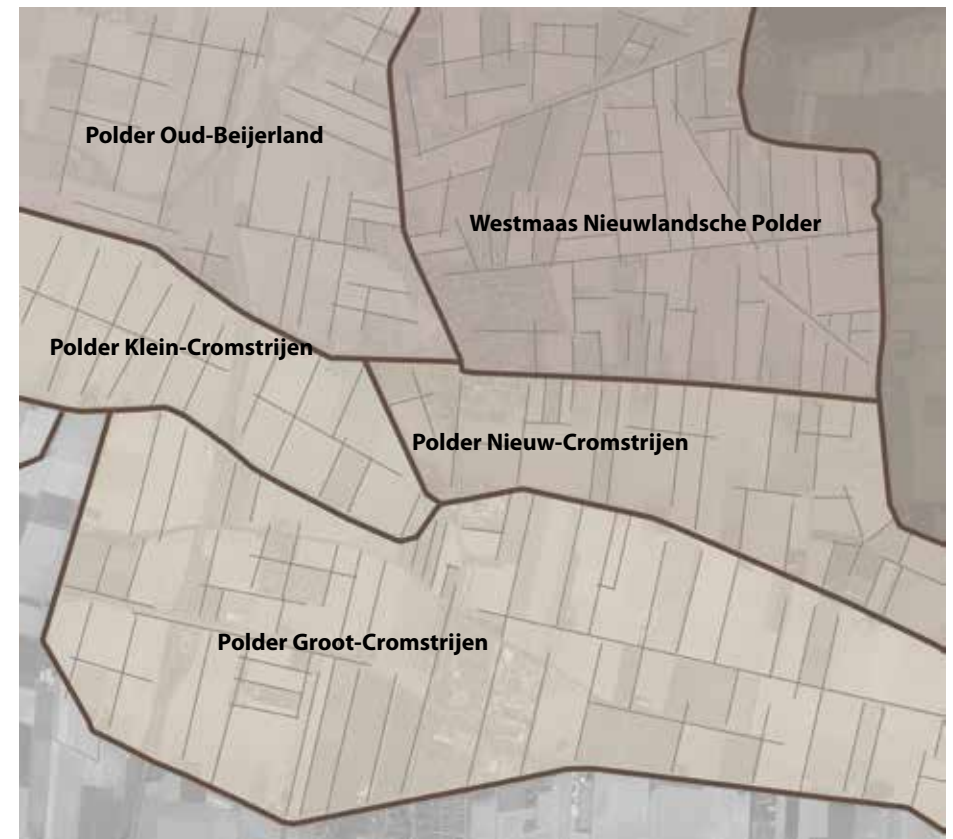
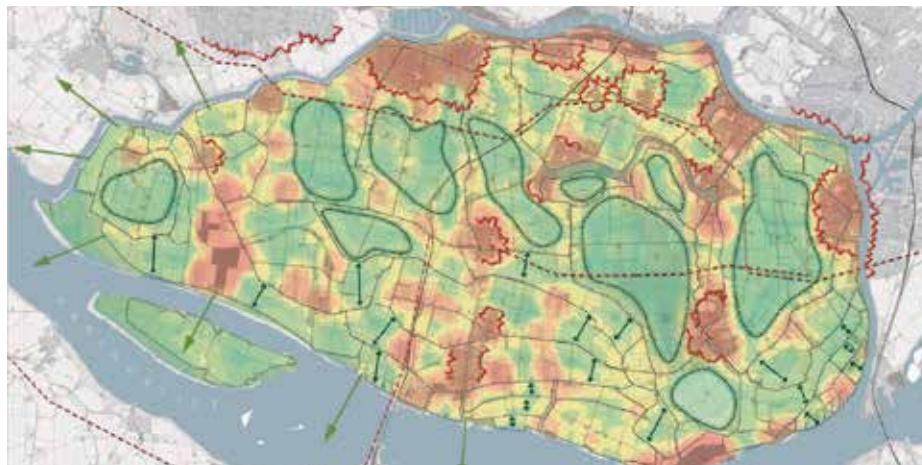


Polders

- waardevolle openheid en agrarisch karakter
- herkenbaar als landschappelijke eenheid door de omzoming met beplante dijken
- in het noorden de oudere opwaspolders (Polder Oud-Beijerland en Westmaas Nieuwlandsche Polder)
- in het zuiden de jongere, meer smal en langgestrekte, aanwaspolders (Polders Klein-, Nieuwe en Groot_Cromstrijen)
- per polder herkenbare verkavelingsstructuur en -richting



openheid van de polders (structuurvisie)

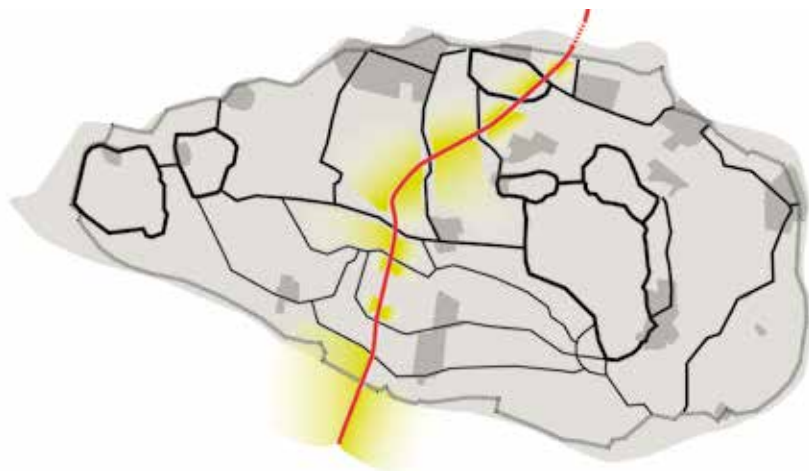


Snelwegpanorama

- waardevol zicht op open landschap vanaf de snelweg
- coulissewerking door dijkstructuren die doorsneden worden
- vooral in het noordelijke deel (ten noorden van de Cromstrijensedijk) verder zichten mogelijk
- aan de zijde van Klaaswaal de maat van de ruimte wat kleiner en zicht plaatselijk belemmerd



8



indicatie zicht vanaf snelweg



Rust en stilte

- beleving van rust, duisternis en stilte in het hart van de Hoeksche Waard
- een aangewezen stiltegebied tussen de kernen Klaaswaal, Numansdorp en Strijen
- in een stiltegebied geleden restricties ten aanzien van gebiedsvreemd geluid



stiltegebied

verkenning ruimtelijke kwaliteit randweg klaaswaal



2.2 KNELPUNTEN

Naast de kwaliteiten zijn er rondom Klaaswaal ook aspecten die beter kunnen. De volgende zaken zijn hierbij gesignaleerd.

Verkeersdruk Klaaswaal

- hoge verkeersdruk in de kern van Klaaswaal als gevolg van de doorgaande provinciale weg N448 over de Molendijk
- smal historisch dijkprofiel, met woningen dicht op de weg: overlast
- geen verkeersveilige situatie voor langzaam verkeer
- ook het begin van de Oud-Cromstrijensedijk Oz kent een hoge verkeersdruk door de functie als ontsluitingsweg van het achtergelegen bedrijventerrein



Doorsnijding snelweg

- onderbrekingen van belangrijke landschappelijke structuren als gevolg van doorsnijding snelweg
- doorsnijding dijken doet afbreuk aan continuïteit van deze historische structuur:
- brede onderbreking beplantingsstructuur maakt polder minder herkenbaar
- ook continuïteit van het beeld (bebouwing en beplanting) vanaf de dijk zelf wordt onderbroken
- doorsnijding waardevolle kreekstructuren (Oude Diep)



Kwaliteit randen woon- en werkgebied

- bebouwing grenst aan open polder landschap en is daardoor dikwijls van verre zichtbaar
- kwaliteit van de dorpsranden en randen van de bedrijventerrein laat daarbij te wensen over
- plaatselijk harde overgangen met weinig tot geen groen



Dissonanten

- plaatselijk enkele detonerende functies in het landschap;
- sloperij op de Boomdijk; doet afbreuk aan het groene, historische en landelijke karakter van de dijk
- tuincentrum nabij de aansluiting A26: losstaande bedrijvigheid in de open polder
- een met groen omsloten camping ten noorden daarvan: qua gebruik en verschijningsvorm niet passen op deze plek.



3. ANALYSE WEG

3.1 WEGENSTRUCTUUR

Van oudsher wordt de wegenstructuur in de Hoeksche Waard bepaald door de dijken. De lokale doorgaande routes vallen dan ook grotendeels samen met de dijken.

De provinciale wegen lopen doorgaans door de polder. In de noordrand verbindt de N217 de belangrijkste kernen. Aantakend aan deze structuur ligt in het oosten de N491 naar Strijen. Middendoor in noord-zuid richting loopt de N489 / N488 / N487 als verbindende structuur tussen Mijnsheerenland, Klaaswaal en Numansdorp.

Dwars door de Hoeksche Waard is de snelweg A26 aangelegd; de verbinding van de Rotterdamse regio naar Bergen op Zoom / Antwerpen en Zeeland. er zijn twee aansluitingen op het regionale wegennet: in het noorden bij Oud-Beijerland en in het zuiden bij Numansdorp.

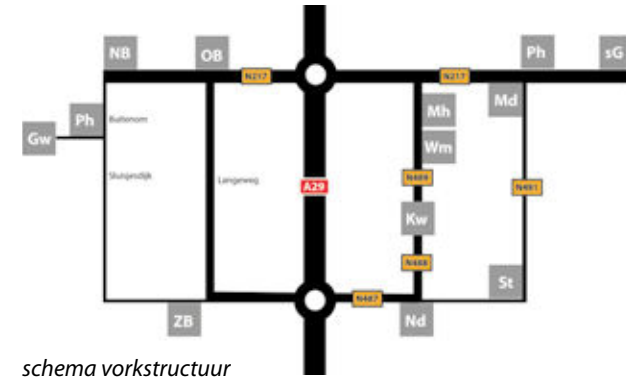
Vork-structuur

De beoogde ontsluitingsstructuur van de Hoeksche Waard, zoals vastgelegd in het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan, laat zich kenschetsen als een 'vork-structuur'. Hierbij vorm de snelweg als hoofdverbinding de 'steel'.

Haaks daarop staat de regionale hoofdroute door de noordrand van de Hoeksche Waard; hier bevinden zich de meeste kernen en bedrijvigheid.

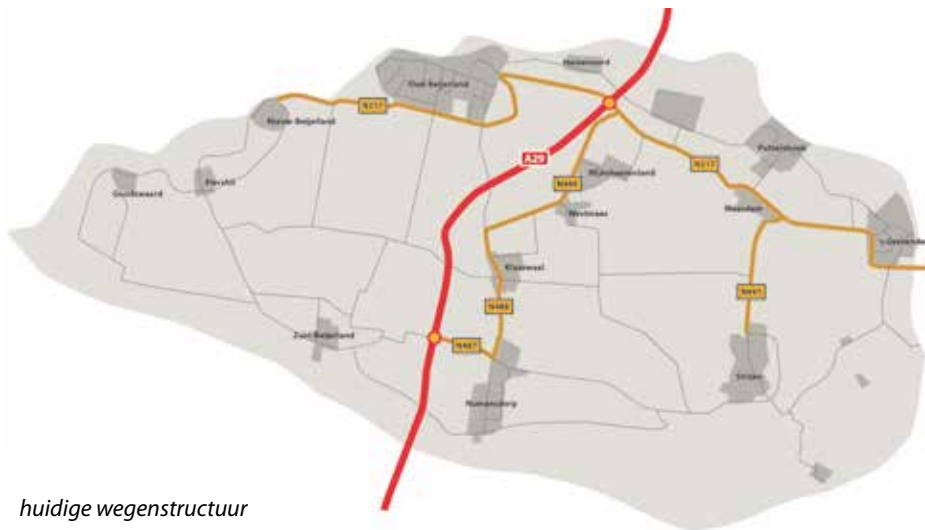
De volgende orde wordt bepaald door twee noord-zuid verbindingen, min of meer parallel aan de A29. Het betreft de verbinding tussen Zuid- en Oud-Beijerland (Langeweg) en de verbinding N489 / N488 / N487 die momenteel door Klaaswaal loopt.

Dit betekent dat een toekomstige randweg om Klaaswaal tevens een belangrijk onderdeel zal uitmaken van de beoogde vorkstructuur in de Hoeksche Waard.

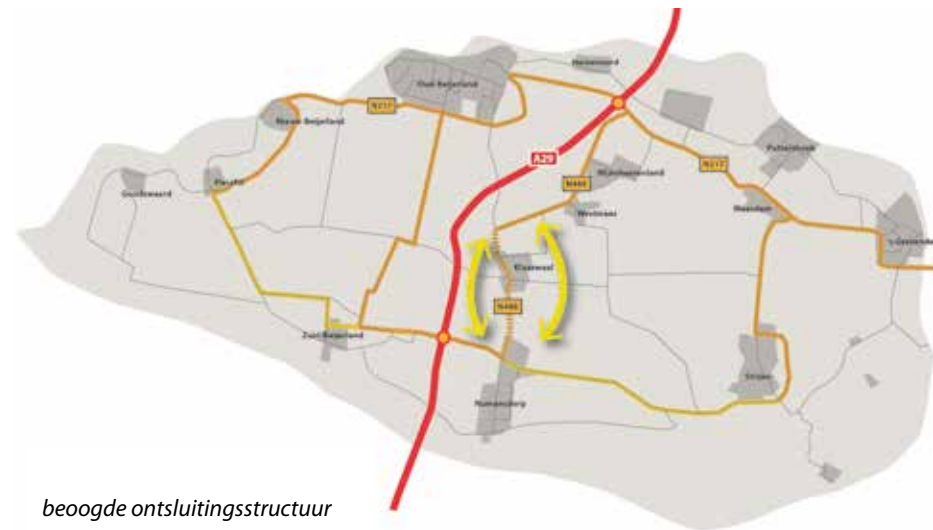


schema vorkstructuur

14



huidige wegenstructuur



beoogde ontsluitingsstructuur

Ontsluitingsstructuur Klaaswaal e.o.

- provinciale weg N488 door de kern van Klaaswaal (knelpunt)
- provinciale weg ontsluit verschillende woon- en werkgebieden (Mijnsheerenland, Klaaswaal, Numansdorp)
- doorgaand verkeer tussen Numansdorp en Oud-Beijerland maakt nu gebruik van N488 en dan via Stougjesdijk naar het noorden; tevens belangrijke (school) fietsroute en daardoor minder veilig
- agrarische bedrijven ontsloten via dijk- en polderwegen
- aansluiting op snelweg in het zuiden (N487)



Recreatieve structuur

- dijken vormen belangrijke recreatieve ontsluitingsstructuur: fiets- en wandelnetwerk
- ook langs kreken wordt ingezet op ontwikkeling recreatieve routes
- noord-zuid route langs Stougjesdijk, Molendijk en in zuidelijke richting naar Numansdorp wordt aangeduid als recreatieve dijken
- ambitie voor het ontwikkelen van dorpsommetjes door de polder: ook bij Klaaswaal
- (bron: structuurvisie)

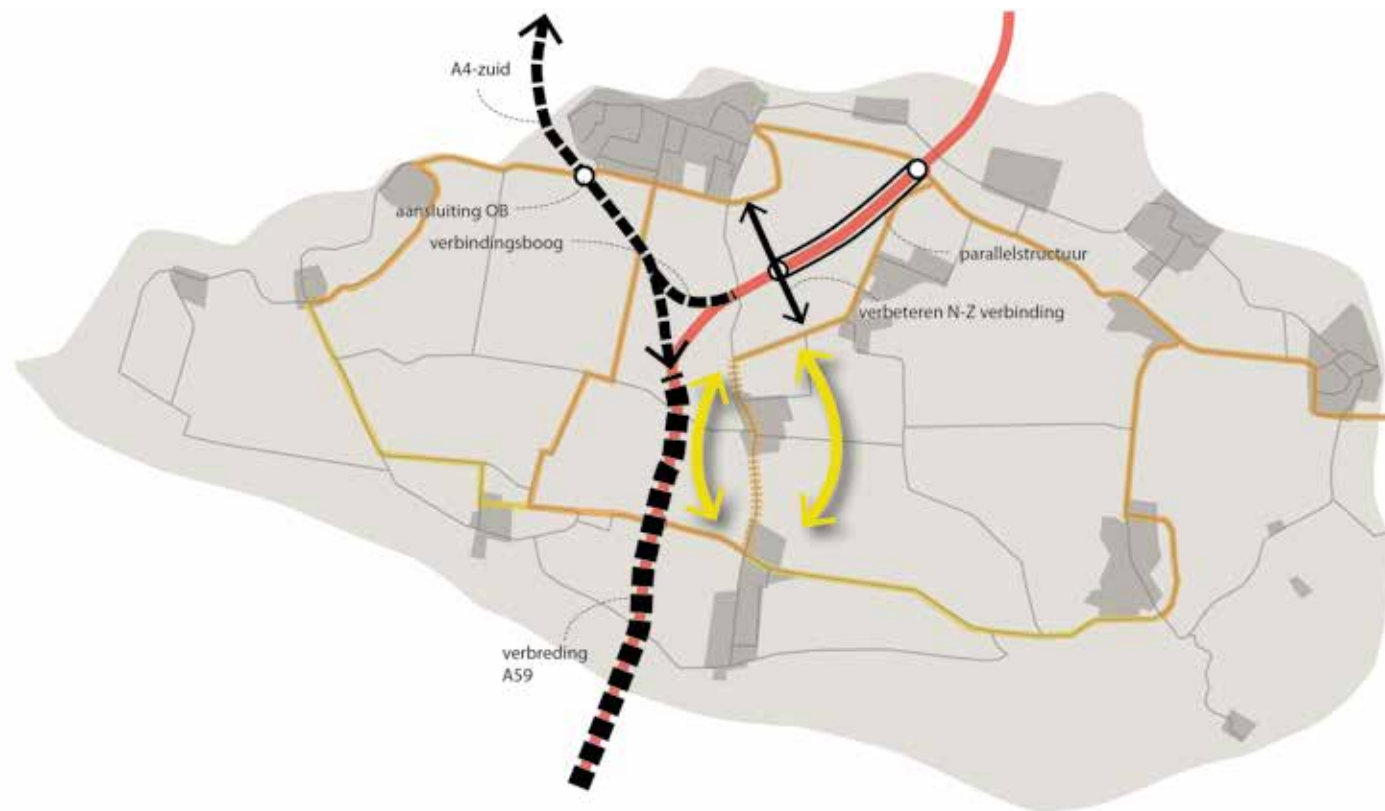


3.2 ONTWIKKELINGEN

De aanleg van een nieuwe randweg is een investering voor de lange termijn. Het is dan ook van belang dat de maatregel goed aansluit bij toekomstige en gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Vanuit de regio is de gewenste ruimtelijke koers uitgezet in de Structuurvisie. Daarnaast zijn er mogelijk ook ontwikkelingen rond de A29 te verwachten.

Uitbreiding rijkswegen

Al geruime tijd wordt overwogen de A4-zuid aan te leggen; een nieuwe snelweg-verbinding die in het verlengde van de A4, westelijk langs Oud-Beijerland moet lopen om vervolgens aan te sluiten op de A29. Indien de A4-zuid wordt aangelegd zijn er verschillende zaken die effect kunnen hebben op de ontsluitingsstructuur in de Hoeksche Waard. Daat bij gaat het om zaken als de locatie van een nieuwe aansluiting op deze snelweg voro Oud-Beijerland, het al dan niet realiseren van een verbindingsboog tussen A29 en A4, het al dan niet aanleggen van een parallelstructuur langs de A29 en in relatie daarmee het al dan niet verbeteren van de regionale noord-zuid verbinding. Wanneer de A4-zuid wordt aangelegd zal de A29 (het zuidelijk deel) tevens verbreed moeten worden. Er is op dit moment nog weinig te zeggen over hoe aannemelijk het is dat deze zaken zullen worden uitgevoerd. Daarmee is het lastig om hierop met de nieuwe randweg al verregaand te anticiperen. Het niet onmogelijk maken van bovengenoemde maatregelen lijkt daarmee voor nu de meest reële strategie.



Uitbreidingsruimte woon- en werkgebieden

In de Structuurvisie Hoeksche Waard wordt een ontwikkelingsbeeld geschetst. Met name relevant voor de randweg langs Klaaswaal zijn de beoogde uitbreidingslocaties bij de dorpen en bedrijventerreinen.

Voor Klaaswaal staat aan de oostzijde van de kern een zone aangeven als te ontwikkelen 'wonen in een groene setting'.



Langs het bedrijventerrein bij de Energieweg staat eveneens aan de oostzijde een zone aangeduid als 'werken in een groene setting'. Het ontwikkelingsbeeld laat verder nieuwe woongebieden en groene dorpsranden zien bij Numansdorp.

Ontwikkelingsbeeld 2030

Landschappelijk hoofdstructuur

- Robuuste krekken
- Binnendijkse natuurkernen
- Binnendijken
- Buitendijken
- Ecologische verbindingzones tussen krekken
- Buitendijkse natuur- en recreatiegebieden
- Binnendijkse recreatie- en groengebieden
- Kwaliteitsimpuls landschap
- Landbouwontwikkelingsgebied
- Stimuleringsgebieden weidevogel- en ganzenbeheer
- Historische dorpskernen en dijklinten

Infrastructuur

- Regionale weg
- Nieuw tracé in studie
- A4-Zuid in studie
- Transferium

Verstedelijking

- Geplande inbreiding wonen
- Geplande inbreiding werken
- Mogelijke locatie voor transformatie
- Nieuw woongebied
- Wonen in groene setting
- Ontwikkelen landgoederen
- Nieuw werkgebied
- Werken in een groene setting
- Uitbreidingsrichtingen voor de langere termijn
- Nieuwe verblijfsrecreatie
- Zoekgebied verblijfsrecreatie
- Groene aders
- Groene randen
- Boerenlandpaden

4. AFWEGINGSKADER

Bij de inpassing van een nieuwe weg door een waardevol landschap als dat van de Hoeksche Waard speelt ruimtelijke kwaliteit een belangrijke rol. Centrale vraag daarbij is of en zo ja hoe een dergelijke nieuwe infrastructuur op goede wijze ingepast kan worden in de omgeving. De inpassing kan betrekking hebben op de vormgeving van de weg zelf (tracé, profiel) maar ook op de inrichting van de directe omgeving. Voor een goede inpassing is het van belang te kijken naar de effecten op de belevingswaarde, de gebruikswaarde en de toekomstwaarde.

De *belevingswaarde* heeft betrekking op de esthetische kwaliteit; de 'schoonheid'. Hierbij gaat om de effecten op de beeldbepalende structuren als polders, dijken en krekken en de beleving van het landschap, de openheid, rust en ruimte. Een goed ingepaste weg respecteert de bestaande landschappelijke kwaliteiten en draagt waar mogelijk bij aan het verbeteren van het landschap.

Bij de *gebruikswaarde* gaat het om de functionele aspecten. De gebruikswaarde van de weg zelf: functioneert de nieuwe weg goed: draagt het bij aan de beoogde verbetering van de verkeersstructuur? Maar ook: welke effecten zijn er voor het bestaande gebruik zoals wonen, werken, landbouw, natuur en recreatie? Wat betekent de nieuwe weg voor bestaande routes en de verkeersveiligheid?

Een goed ingepaste weg voorkomt barrièrewerking en zorgt voor een goede en veilige ontsluiting van de verschillende functies in het gebied.

De *toekomstwaarde* heeft tenslotte betrekking op de (on)mogelijkheden die met de nieuwe weg worden geboden met betrekking tot nieuwe ontwikkelingen.

18 Een goed ingepaste weg anticipeert op de beoogde toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en voorkomt de vorming van restruimtes die ten prooi kunnen vallen aan ongewenste ontwikkelingen (verrommeling, verstedelijking).

Hieronder worden de belangrijkste aspecten t.a.v. belevings-, gebruiks- en toekomstwaarde benoemd die van belang worden geacht voor een goede inpassing van een nieuwe randweg bij Klaaswaal.

4.1 BELEVINGSWAARDE

polders herkenbaar en open

- structuur van het landschap volgen: de weg voegt zich naar het landschap, beweegt mee met de kavelrichting van de polder
- openheid respecteren: de weg zo onopvallend mogelijk vormgeven (geen meubilair, geen grondchamers, niet verhoogd, liefst verdiept, etc)
- de polder heel laten: beperken van doorsnijdingen van de open ruimte, voorkomen van verrommeling door rafelranden en restruimtes
- polders versterken: kansen benutten voor bloemrijke akkerranden.

dijkstructuur behouden en versterken

- dijkstructuren respecteren: zo min mogelijk doorsnijden, rekening houden met waardevolle bebouwing en beplanting.
- dijk kruisen met compacte coupure: indien doorsnijding plaatsvindt dan deze compact en ongelijkvloers uitvoeren
- dijken versterken: kansen benutten voor aanhele beplanting .

kreekstructuur behouden en versterken

- kreekstructuren zo min mogelijk doorsnijden
- bij een doorsnijding: ruime overbrugging over water en brede oeverzones
- krekken versterken: kansen benutten voor ontwikkeling nieuwe oeverzones

beleving van rust, ruimte en stilte behouden

- respecteren van de rust en duisternis in de stiltegebieden
- de beleving van het open 'lege' landschap vanuit de woongebieden zoveel als mogelijk behouden

snelwegpanorama behouden

- behouden van het snelweg panorama: zicht op het open polderlandschap vanaf de A29

kwaliteit randen verbeteren

- verbeteren van de kwaliteit van de bestaande harde overgangen tussen woon- en werkgebieden en het open landschap.

4.2 GEBRUIKSWAARDE

een goed functionerende randweg

- oplossing voor het probleem: ontlasten van de verkeersdruk in Klaaswaal, verbeteren verkeersveiligheid, leefbaarheid
- een logische, efficiënt bruikbare nieuwe verbinding, passend in de ontsluitingsstructuur van de Hoeksche Waard

behouden bestaande routes

- in stand houden van bestaande routes in het gebied, zowel recreatief als utilitair

landbouwgrond bereikbaar

- beperken van de negatieve effecten op het landbouwkundige gebruik
- bij doorsnijding van areaal zorgdragen voor bruikbare en bereikbare kavels

aantrekkelijke recreatieve routes

- behouden en waar mogelijk verbeteren van de recreatieve toegankelijkheid landschap
- behoud van de routing over dijken, mogelijk verbeteren van de kwaliteit
- ontwikkelen nieuwe routes langs kreken en nieuwe dorpsommetjes

natuurlijke verbindingen behouden en versterken

- behouden en verder ontwikkelen van de natuurlijke verbindingen langs kreken

waterveiligheid waarborgen

- behouden van waterkerende functie van de Oud-Cromstrijense dijk als regionale waterkering.

4.3 TOEKOMSTWAARDE

anticiperen op ontwikkelingen

- met de nieuwe weg anticiperen op toekomstige (beoogde) uitbreiding van woon en werkgebieden (conform Structuurvisie)
- zo mogelijk inspelen op oostelijke uitbreiding van Klaaswaal

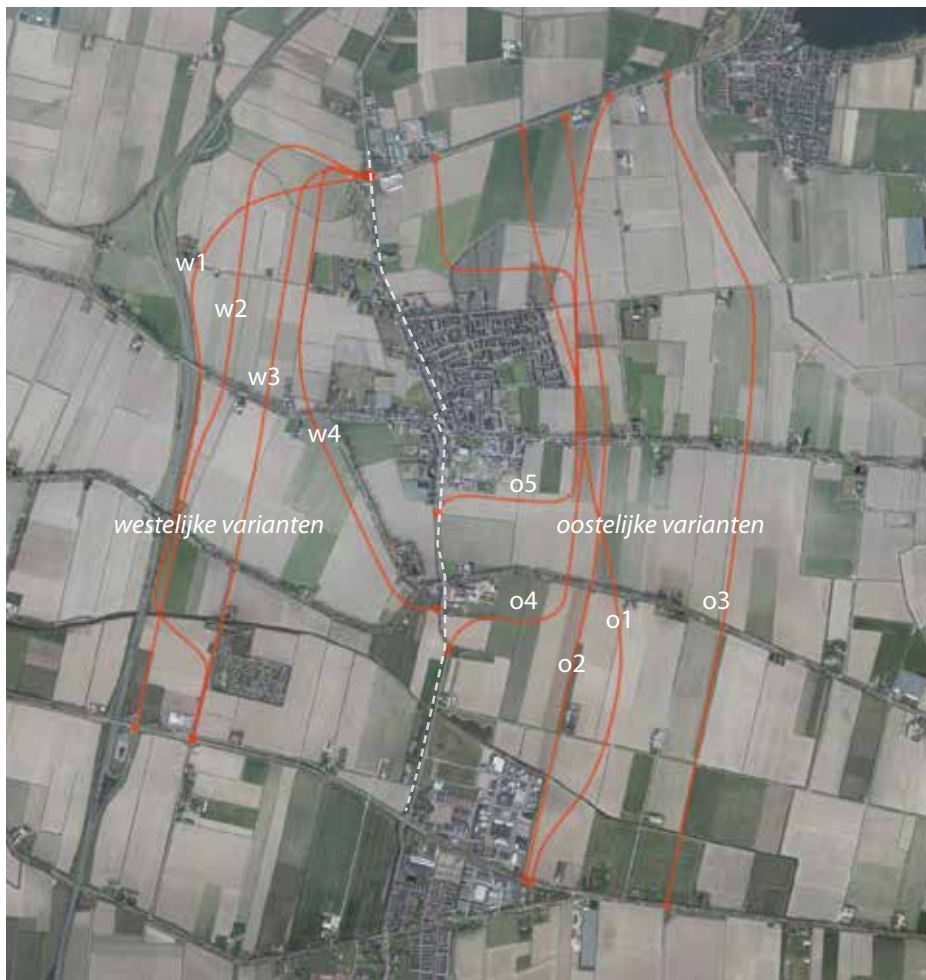
voorkomen van ongewenste restruimtes

- voorkomen van ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen
- door het laten ontstaan van relatief kleine restruimtes die verrommeling in de hand werkt
- door het afbakenen en ontsluiten van gebieden die daarmee aantrekkelijk worden voor de ontwikkeling van bedrijvigheid op plekken waar dit landschappelijk ongewenst is

flexibel naar de toekomst

- flexibiliteit in relatie tot toekomstige toekomstige infrastructuuropgaven
- mogelijk toekomstige verbreding van de A29, de aanleg van de A4 zuid en/of een parallelstructuur langs het noordelijk deel van de A29 niet belemmeren

5. VERGELIJKING VARIANTEN



20

De keuze die momenteel voor ligt voor de randweg langs Klaaswaal is die tussen een westelijke en oostelijke variant. Daarbij geldt voor beide varianten dat er nog verschillende tracés denkbaar zijn. In het kader van deze verkenning is een aantal van deze tracés onderzocht op hun consequenties ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit.

Hierbij dient opgemerkt te worden dat het hier geen uitputtend tracé onderzoek betreft. Naast de hier weergegeven tracés zijn ook nog andere denkbaar, of combinaties van tracé-varianten. Doel van deze verkenning is het in beeld brengen van mogelijke ruimtelijke consequenties. Optimalisatie van het uiteindelijk te kiezen tracé zal in een later stadium op basis van nader onderzoek plaats moeten vinden.

Voor de onderzochte tracés zijn globaal de ruimtelijke consequenties in kaart gebracht. Op de kaartbeelden is hiertoe het tracé weergegeven en de belangrijkste landschappelijke structuren die worden gekruist: dijken (groen), krekens (blauw) en wegen (oranje). In verschillende geeltinten is aangegeven in welke mate het tracé leidt tot het ontstaan van restruimtes: hoe geler de kleur hoe meer er sprake is van restruimtes die voor een efficiënt landbouwkundig gebruik minder geschikt zullen zijn. Een verandering in gebruik van dergelijke gronden kan leiden tot verromeling of andere ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Maar: een restruimte op de juiste plaats, kan ook benut worden voor een gewenste, positieve transformatie. Een restruimte is dus niet per definitie slecht, maar kan, afhankelijk van de locatie, bijdragen aan positieve of negatieve ruimtelijke ontwikkelingen langs de weg.

5.1 VARIANTEN WESTELIJKE RANDWEG

Bij de westelijke varianten sluit de nieuwe randweg aan in het verlengde van de N489. Alle tracé-varianten hebben hiermee hetzelfde vertrekpunt. Drie van de vier tracés sluiten aan op de N487 vlakbij de aansluiting met de A29. Een van de tracés (w4) sluit aan op de bestaande provinciale weg N488 direct ten zuiden van Klaaswaal.

Belevingswaarde

De tracés bevinden zich allen tussen de snelweg in het westen en de dorpskern / Molendijk in het oosten. De tracés doorsnijden daarbij drie verschillende polders. Door de nabijheid van de snelweg en het feit dat de dijken hier vrij dicht bij elkaar

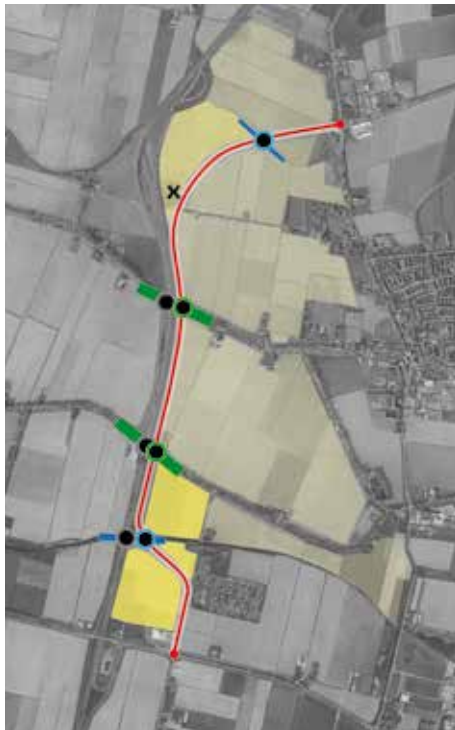
West 1: gebundeld met de snelweg

plussen

- op ruime afstand van dorpsrand
- beperkte extra doorsnijding landschap (noord en zuid)

minnen

- niet de structuur van het landschap volgend
- vergroting onderbreking dijkstructuren
- te verwijderen dijkbebouwing (Oud-Cromstrijensedijk Wz + Bommelskouse-dijk)
- vermindering snelwegpanorama
- agrarische restruimte in noorden
- restruimtes in zuidelijk deel: aanlokkelijk voor ontwikkeling bedrijvigheid (zichtlocatie)



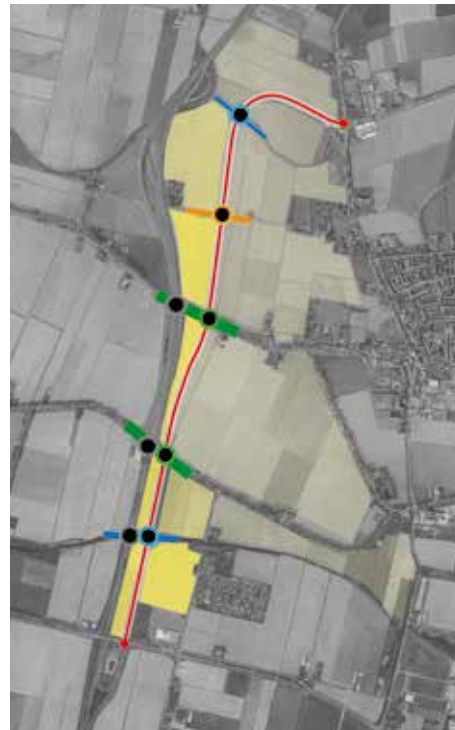
West 2: parallel aan snelweg

plussen

- grotendeels de structuur van landschap volgend
- ruime afstand van dorp

minnen

- dubbele dijkcoupures dicht bij elkaar
- te verwijderen dijkbebouwing (Oud-Cromstrijensedijk Wz + Bommelskouse-dijk)
- vermindering snelwegpanorama
- lange strook restruimte tussen weg en snelweg



West 3: middendoor

plussen

- deels structuur van landschap volgend
- afstand tot snelweg: behoud snelwegpanorama

minnen

- in middendeel niet landschapsvolgend
- te verwijderen dijkbebouwing (Oud-Cromstrijensedijk Wz + Bommelskouse-dijk)
- conflict met bebouwing en functies langs Volgerlandseweg
- restruimtes bij achterkant dorp: kans op verrommeling
- restruimte in zuidelijk deel tussen weg en snelweg: aanlokkelijk voor ontwikkeling bedrijvigheid (zichtlocatie)



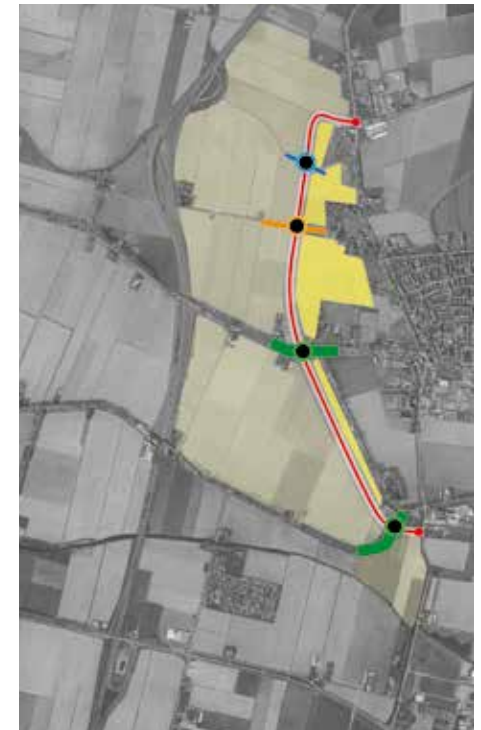
West 4: strak langs de dorpsrand

plussen

- structuur van landschap volgend
- korter tracé: minder doorsnijding
- behoud openheid polders
- behoud snelwegpanorama

minnen

- te verwijderen dijkbebouwing (Oud-Cromstrijensedijk Wz + Bommelskouse-dijk)
- restruimtes bij achterkant dorp: kans op verrommeling
- relatief dicht bij bebouwing dorp (hinder)
- tracé parallel aan Schenkeldijk: hinder voor bewoners



liggen is de maat van de ruimtes hier kleiner dan aan de oostzijde van de kern. De tracés volgen maar ten delen de verkavelingsstructuur van de polder.

Voor alle tracés geldt dat ze zowel de Oud-Cromstrijensedijk-westzijde als de Bommelskousedijk doorsnijden. Beide dijken zijn waardevolle landschappelijke en cultuurhistorische structuren. Daarbij worden ze gekenmerkt door een dichte bebouwingsstructuur. Doorsnijding zal daarmee belangrijke negatieve gevolgen voor deze structuren hebben en zeer waarschijnlijk ook de sloop van enkele huizen betekenen.

Drie van de vier kruisen ook het Oude Diep als belangrijke kreekstructuur. Het Oude Diep heeft naast een landschappelijke betekenis vooral ook een betekenis als natuurlijke verbinding en (potentiële) recreatieve route. Kruising van deze structuur met instandhouding van deze waarden zal in de uitwerking een belangrijk aandachtspunt moeten zijn. Ook in het noordelijk deel wordt een kreek gekruist: het Ruitjensvlietje.

De tracés verschillen met name in de relatie met de snelweg die al dan niet wordt gezocht. Bundeling met de snelweg (w1 en w2) heeft als belangrijk voordeel dat de open ruimte van de polder minder wordt doorsneden en dat de weg op relatief grote afstand van de dorpskern blijft. Door aan te sluiten bij de bestaande doorsnijding van de snelweg wordt voorkomen dat er nieuwe doorsnijdingen door het open polderlandschap hoeven te worden gemaakt.

De combinatie van de twee wegen leidt echter wel tot een (nog) grotere onderbreking van de dijkstructuren, waardoor de continuïteit hiervan onder druk komt te staan. Bij een parallel tracé (w2) op enige afstand ontstaat er een lastig bruikbare smalle tussenruimte en het risico op ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen bij de aansluiting op de A29. Dit tracé leidt tot nieuwe doorsnijdingen van de dijkstructuren op korte afstand van de bestaande onderbreking bij de snelweg. Ook hiermee wordt de continuïteit van de dijkstructuren onder druk gezet.

22

De drie tracés die het dichtst bij de A29 liggen hebben effect op de beleving van het landschap vanaf de snelweg. De parallelle structuur van de nieuwe weg zal in belangrijke mate de voorgrond gaan domineren en daarmee het snelwegpanorama in negatieve zin beïnvloeden. Daarbij dient de nuancering gemaakt te worden dat het zicht vanaf de snelweg op deze specifieke locatie vrij beperkt is, vanwege bestaande zichtbelemmeringen (beplanting, grondlichamen) en de relatieve kleine maat van de ruimtes.

Voor het meest oostelijke tracé (w4) geldt het zicht bezwaar dit minder. Dit tracé ligt echter dicht langs de dorpskern en zal de beleving vanuit het dorp verminderen. Met name langs de Schenkeldijk komt hiermee de kwaliteit sterk onder druk te staan.

De middendoor variant (w3) volgt voor het zuidelijk traject de Volgerlandse weg. Dit zou een aanleiding kunnen zijn de daar aan gelegen camping te verplaatsen en daarmee een ruimtelijke dissonant te verwijderen. Er staan langs diezelfde weg echter ook aan aantal historische boerderijen, direct gelegen aan het Oude Diep. Dit tracé zou ook ten koste van deze waardevolle bebouwing gaan.

Gebruikswaarde

De westvarianten bieden een goede oplossing voor het ontlasten van de verkeersdruk in Klaaswaal; met name op de Molendijk.

De overlast op de Cromstrijensedijk Oz wordt hier niet mee opgelost omdat deze verbinding geen alternatief voor de ontsluiting van het bedrijventerrein bij Klaaswaal biedt. Dit is overigens ook met een losse bypass op te lossen.

De west-variant blijkt een verandering in het functioneren van de vorkstructuur te weeg te brengen: voor het noord-zuid verkeer (Numandsdorp-Oud-Beijerland) zal de nieuwe randweg in combinatie met de Stougjesdijk een aantrekkelijke verbinding zijn ten koste van route aan de ander zijde van de snelweg (Langeweg). Vanuit verkeersveiligheid (fietsverkeer) zal dit mogelijk aanpassingen aan de Stougjesdijk vergen.

De gebundelde variant (w1) heeft als belangrijk voordeel dat deze de polder zo heel mogelijk laat en daarmee relatief weinig impact op het landbouwkundig gebruik kent. De ligging van een belangrijke leidingstraat direct naast de snelweg vormt echter een groot obstakel voor dit tracé. De parallelle variant (w2) leidt in het noordelijk deel tot isolatie van een boerderij en het ontstaan van lastig bruikbare restuimtes tussen nieuwe weg en snelweg.

Voor de kruisingen met de dijken wordt er vanuit gegaan dat deze ongelijkvloers worden gerealiseerd door middel van een coupure, waardoor het doorgaande (recreatieve) verkeer over de dijken ongehinderd blijft.

Het gegeven dat een van deze dijken (Oud-Cromstrijensedijk) tevens een regionale kering is met een compartimenteringsfunctie leidt hierbij nog wel tot een uitdaging die in de uitwerking veel aandacht vraagt.

Bij de tracés dicht langs Klaaswaal (w3 en w4) ontstaan met name in het noordelijk deel landbouwkundig lastig bruikbare kavels direct langs de dorpsrand.

Toekomstwaarde

De twee tracés dicht langs de snelweg kunnen mogelijk problematisch zijn in verband met een eventuele toekomstige verbreding van de A29.

Voor met name het w2 tracé geldt dat er restuimtes dicht bij de aansluiting bij de snelweg ontstaan. Dergelijke locaties brengen een risico op ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen (bedrijven op zichtlocatie) met zich mee.

Het tracé dicht langs de dorpskern (w4) leidt juist aan die zijde tot restruimtes; op een plek waar geen uitbreiding van het dorp is voorzien kan dit leiden tot verrommeling.

5.2 VARIANTEN OOSTELIJKE RANDWEG

Bij de oostelijke randweg varianten sluit de nieuwe weg op verschillende punten aan op de N489. Drie tracés (o1, o2, o3) sluiten aan op het verlengde van de N487, ten oosten van het bedrijventerrein. De andere twee (o4 en o5) volgen een kortere route en sluiten aan op de bestaande provinciale weg N488 direct ten zuiden van Klaaswaal.

Belevingswaarde

De tracés bevinden zich allen ten oosten van de kern van Klaaswaal. De tracés doorsnijden twee of drie polders. De maat van de ruimtes is aan deze zijde van het dorp aanmerkelijk groter dan aan de westzijde; de dijken liggen op grotere onderlinge afstand. Dit leidt tot langere trace's: vooral tracés o1 t/m o3 zijn aanmerkelijk langer dan die aan de westzijde en doorsnijden dus een groter areaal open polder. De tracés verschillen in de mate waarin de landschapsstructuur van de polder wordt gevolgd: o2 en o3 voegen zich goed in de bestaande structuur, de andere in veel mindere mate; tracé o1 zelfs geheel niet.

Alle tracés, met uitzondering van o5 doorsnijden zowel de Oud-Cromstrijensedijk Oz als de Boemdijk.

Beide dijken zijn waardevolle landschappelijke en cultuurhistorische structuren. Vooral de Oud-Cromstrijensedijk wordt gekenmerkt door een dichte bebouwingsstructuur. Doorsnijding zal daarmee belangrijke negatieve gevolgen voor deze structuur hebben en zeer waarschijnlijk ook de sloop van huizen betekenen. De Boemdijk kent een minder dichte bebouwingsstructuur, een doorsnijding is hier mogelijk met minder impact te realiseren. Tracé o3 ligt verder naar het oosten dan de andere; de bebouwingsstructuur langs de Oud-Cromstrijensdijk is hier minder dicht, waardoor de doorkruising hier mogelijk beter inpasbaar is.

De kreekstructuur van het Oude Diep wordt doorsneden door de tracés o1, o2 en o3. Het Oude Diep heeft naast een landschappelijke betekenis vooral ook een betekenis als natuurlijke verbinding en (potentiële) recreatieve route. Kruising van deze structuur met instandhouding van deze waarden zal in de uitwerking een belangrijk aandachtspunt moeten zijn.

Ten noorden van Klaaswaal ligt ook een kreekstructuur (Klaaswaalsche Vliet) die door alle tracés behalve o3 wordt geraakt.

Ten oosten van Klaaswaal ligt het stiltegebied. Aanleg van een nieuwe weg heeft door toename van (gebiedsvreemd) geluid een negatief effect op de kwaliteit die hier beschermd wordt. Alleen tracé o3 loopt door het stiltegebied zelf, de overige tracés blijven er buiten. Wel liggen met name tracé o1 en o2 vrij dicht tegen de grens van het gebied.

De tracés verschillen in de afstand tot de huidige bebouwing van Klaaswaal. Daar waar de nieuwe weg het dorp dicht nadert is er sprake van een verminderde beleving van de open polder voor bewoners (uitzicht) en een te verwachte toename van (geluids-)hinder. Tracé o5 loopt dicht langs een groot deel van de oostelijke dorpsrand en heeft daarmee de grootste impact. Tracé o3 ligt op de grootste afstand en heeft weinig effect op de beleving vanuit het dorp.

Vanaf de nieuwe weg zelf gezien vormen tracés o2 en o3 de meest vanzelfsprekende routes: duidelijk herkenbare routes met een logische en overzichtelijke trace-ring.

Gebruikswaarde

De oost-varianten bieden ook een goede oplossing voor het ontlasten van de verkeerdruk in Klaaswaal; zij het in iets mindere mate. Wel wordt, in tegenstelling tot de westvarianten, de druk op zowel de Molendijk als de Oud-Cromstrijensdijk verlicht, vanwege de nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein bij Klaaswaal (behalve bij o3).

De oost-varianten blijken beter aan te sluiten bij de beoogde vork-structuur en ontlasten de Stougjesdijk en zorgen voor een intensiever gebruik van de route Langeweg.

De nieuwe weg aan de oostzijde van Klaaswaal doorsnijdt (afhankelijk van het tracé) een of twee polderwegen die met name voor het landbouwkundig verkeer van belang zijn. Het betreft de Kreupeleweg in het noorden en de Lange Biesakkersweg in het zuiden. Indien het mogelijk blijft op deze plekken de weg te kruisen blijft het huidige gebruik van deze wegen behouden.

Voor de kruisingen met de dijken wordt er vanuit gegaan dat deze ongelijkvloers worden gerealiseerd door middel van een coupure, waardoor het doorgaande (recreatieve) verkeer over de dijken ongehinderd blijft. Het gegeven dat een van deze dijken (Oud-Cromstrijensdijk) tevens een regionale kering is met een compartimenteringsfunctie leidt hierbij nog wel tot een uitdaging die in de uitwerking veel aandacht vraagt.

Met uitzondering van tracé o3 ontstaan bij alle tracés restruimtes die landbouwkundig lastig bruikbaar zullen zijn. In alle gevallen betreft het strook tussen de

oostelijke dorpsrand en de weg. Bij tracé o5 gaat het om een langgerekte zone langs de gehele zuidelijke, oostelijke en noordelijke rand van het dorp. Bij tracé o4 ontstaat er ook een restruimte bij de bestaande bedrijfslocatie aan het begin van de Boomdijk. Door het autonome tracé van o1 ontstaan hier op meerdere plekken overhoeken. Bij tracé o2 zijn deze door het aansluiten bij de landschapsstructuur in veel mindere mate aanwezig.

Toekomstwaarde

De toekomstige ontwikkelingen die voor de oostzijde van Klaaswaal relevant zijn hebben vooral betrekking op de uitbreiding van het dorp en de bedrijventerreinen. In de Structuurvisie Hoeksche Waard staat aangegeven dat de oostzijde van het dorp de ontwikkeling van 'wonen in groene setting' wordt beoogd. Ook wordt aan de oostzijde van het bedrijventerrein aan de Energieweg langs de oostelijke rand een zone met 'werken in groene setting' geprojecteerd. Met de aanleg van een nieuwe randweg kan geanticipeerd worden op een dergelijke ontwikkeling; de 'restruimtes' tussen dorp en weg krijgen daarmee een betekenisvolle invulling. Met uitzondering van tracé o3 sluiten de oostelijke varianten hierbij aan. Tracé o1 en o2 zijn daarbij ook te combineren met de beoogde groene ontwikkeling van de groene rand langs het bedrijventerrein.

Tracé o4 creëert ruimte voor ontwikkeling van bedrijvigheid op een locatie die daarvoor niet wordt beoogd: direct langs de Boomdijk.

Tracé o5 plooit zich vrij strak om de bestaande bebouwing heen; aan zowel zuid-, oost- als noordzijde. Hiermee wordt weinig flexibiliteit naar de toekomst toe geboden.

De randweg aan de oostzijde van Klaaswaal kan ook gezien worden als onderdeel van een structuur die verder in zuidelijke richting langs Numansdorp zijn vervolg krijgt. Ook bij Numansdorp zijn er namelijk uitbreidingsplannen die zich met name aan de oostzijde van de bestaande kern bevinden.

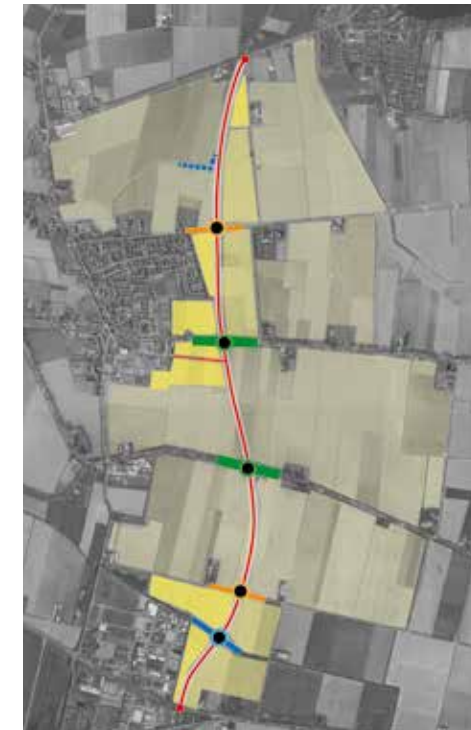
Oost 1: autonoom door de polder

plussen

- conflictpunten mijndend
- (deels / beperkt) passend bij uitbreidingsruimte Klaaswaal: nieuwe dorpsrand

minnen

- lang tracé: veel doorsnijding
- niet landschapsvolgend
- wsl te verwijderen dijkbebouwing (Oud-Cromstrijensedijk Oz + Boomdijk)
- conflict met kreekloop noorden
- relatief veel kruisende structuren
- deels dicht bij bebouwing dorp (hinder)
- restruimtes bij achterkant dorp: beperkte ruimte voor uitbreiding ?
- restruimte bij bedrijventerrein Energieweg



Oost 2:
recht door de polder

plussen

- landschaps volgend
- passend bij uitbreidingsruimte Klaaswaal: nieuwe dorpsrand
- geen restruimte bij bedrijventerrein Energieweg.

minnen

- lang tracé: veel nieuwe doorsnijding
- wsl te verwijderen dijkbebauwing (Oud-Cromstrijensedijk Oz + Boomdijk)
- relatief veel kruisende structuren
- restruimte ten noorden Oude Diep



Oost 3:
op afstand door de polder

plussen

- landschaps volgend
- beperkte impact bebouwingsstructuur dijken
- geen kruising met kreek in noorden
- geen restruimtes
- kans voor sanering sloofterrein op Boomdijk

minnen

- door het stiltegebied
- op (te?) grote afstand van Klaaswaal
- relatief veel kruisende structuren (maar 1 minder dan bij var 1 en 2)



Oost 4:
korter om Klaaswaal

plussen

- korter tracé: minder doorsnijding open polder
- relatief weinig kruisende structuren (kreek en polderweg minder)
- kansen voor nieuwe dorpsrand

minnen

- deels dicht bij bebouwing dorp (hinder)
- wsl te verwijderen dijkbebauwing (Oud-Cromstrijensedijk Oz + Boomdijk)
- restruimte in zuidelijk deel: aantrekkelijk voor uitbreiding bedrijvigheid



Oost 5:
strak langs het dorp

plussen

- kort tracé: relatief weinig doorsnijding open polder
- minste kruisende structuren (kreek en polderweg minder)
- beperkte impact bebouwingsstructuur dijken

minnen

- veel restruimte langs dorpsrand
- grotendeels niet landschapsvolgend
- dicht bij bebouwing, zowel bij oost- als noordrand: hinder



6. CONCLUSIE & AANBEVELINGEN

6.1 CONCLUSIE

Voor beide varianten (oostelijk of westelijk) geldt dat de aanleg ingrijpende consequenties zal hebben. Het open polderlandschap zal worden aangetast. Waardevolle dijkstructuren zullen worden doorkruist. Plaatselijk zal waarschijnlijk bebouwing moeten wijken.

Daar staat tegenover dat de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Klaaswaal en meer in het bijzonder de dijken (Molendijk en Oud-Cromstrijensedijk) daarbinnen sterk wordt verbeterd. Het ontlasten van de Molendijk past daarbij ook goed bij de ambitie voor het ontwikkelen van een aantrekkelijke recreatieve dijk-as tussen Oud-Beijerland en Numansdorp.

De verkenning naar de westelijke en oostelijke variant heeft inzichtelijk gemaakt dat aan beide routes voor- en nadelen kleven en dat er belangrijke aandachtspunten met betrekking tot uitwerking van tracés. Het is niet zo dat 1 van beide op basis van dit onderzoek is gediskwalificeerd, vanwege een onevenredig grote aantasting van kwaliteiten. Wel is er vanuit ruimtelijke kwaliteit een voorkeur aan te geven.

Voorkeursmodellen west & oost

De verkenning van verschillende varianten zoals in het vorige hoofdstuk gepresenteerd heeft een aantal plussen en minnen van zowel de westelijke als de oostelijke route inzichtelijk gemaakt. Op basis daarvan is voor beide routes een voorlopig voorkeursmodel te destilleren vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit. Voorlopig, omdat dit op basis van analyse op hoofdlijnen is gebeurd en nog geen goede integrale afweging plaats heeft kunnen vinden. Een nadere uitwerking zal hier nodig zijn.

De voorkeursmodellen zijn hiernaast op kaart weergegeven, waarbij de belangrijkste aandachtspunten zijn gemarkeerd.

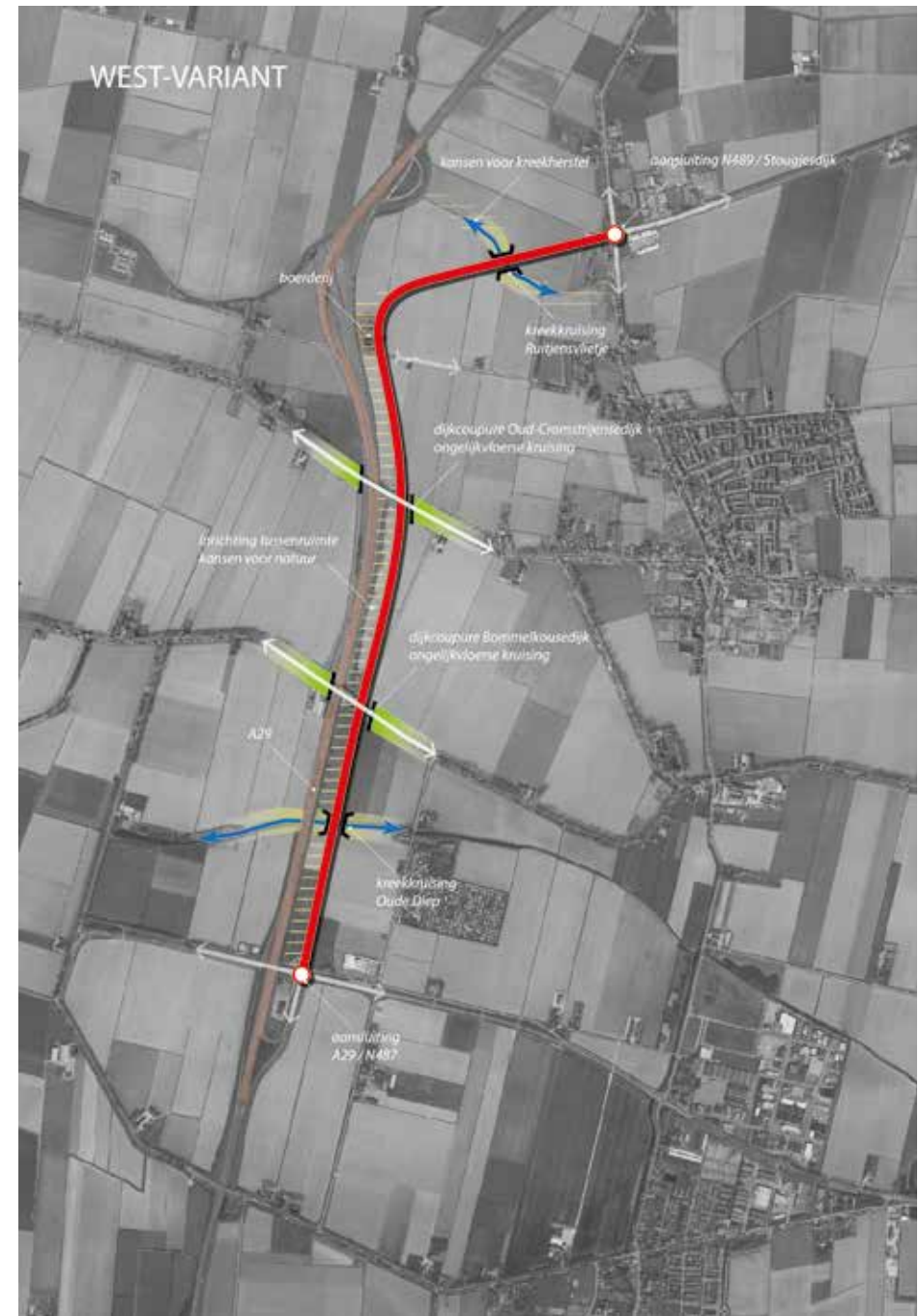
Voorkeursmodel West: bundeling met snelweg

Voor de westelijke routing verdient het de voorkeur de nieuwe weg voor een groot deel te bundelen met de snelweg. Hiermee worden nieuwe doorsnijdingen in de polder zoveel mogelijk voorkomen. Juist vanwege de wat kleinere maat van de ruimtes hier is dit van belang. Bundeling van de verkeersstromen betekent ook dat hinder vanuit het dorp gezien (en de lintbebouwing op de dijken) beperkt blijft. Vanwege een aanwezige leidingstraat kan de nieuwe weg niet direct naast de snelweg worden gesitueerd, maar op enige afstand; direct in het verlengde van de oprit bij de N478.

De consequentie van dit tracé is dat de structuur van het polderlandschap maar in beperkte mate gevolgd wordt: met name in het noordelijke deel volgt de nieuwe weg een vrij autonoom tracé; dat overigens wel op een logische manier in het verlengde van de van de N489 ligt.

Aandachtspunten:

- Vormgeving van de extra brede coupures bij de kruising met de dijken. Door de bundeling met de snelweg ontstaat hier een extra brede bres in de dijk. De continuïteit (vanaf de dijk gezien) en de beleefbaarheid van de dijk (vanuit de omgeving gezien) dient zo groot mogelijk te blijven. Dit vraagt o.a. om zorgvuldige vormgeving van de coupurewanden, mogelijk herstel van bomenstructuur op de dijk en een passende vormgeving van het viaduct
- Coupure in regionale kering: de Cromstrijensedijk is een regionale kering. Er zullen, net als nu al bij de A29, voorzieningen moeten worden getroffen om de waterkerende functie te waarborgen. Het ligt voor de hand dit te combineren.
- Overbrugging van de kreek. Vormgeving van de kruising met de kreek middels een royale overspanning, die recht doet aan de verbindende functie van de kreek.
- Inrichting van de tussenruimte tussen randweg en snelweg. Deze smalle strook zal niet agrarisch benut kunnen worden en vraagt om een passende inrichting en beheer. Mogelijk zijn hier kansen voor natuurontwikkeling, bv in de vorm van bloeiende akkerranden.
- De boerderij die in het noordelijk deel tegen de snelweg ligt komt in het nauw en zal waarschijnlijk beter kunnen wijken
- De noordelijke kreek die wordt gekruist (Ruitjensvliet) is ruimtelijk nog weinig manifest; hier ligt een kans het landschap verder te versterken.



Voorkeursmodel Oost: recht door de polder

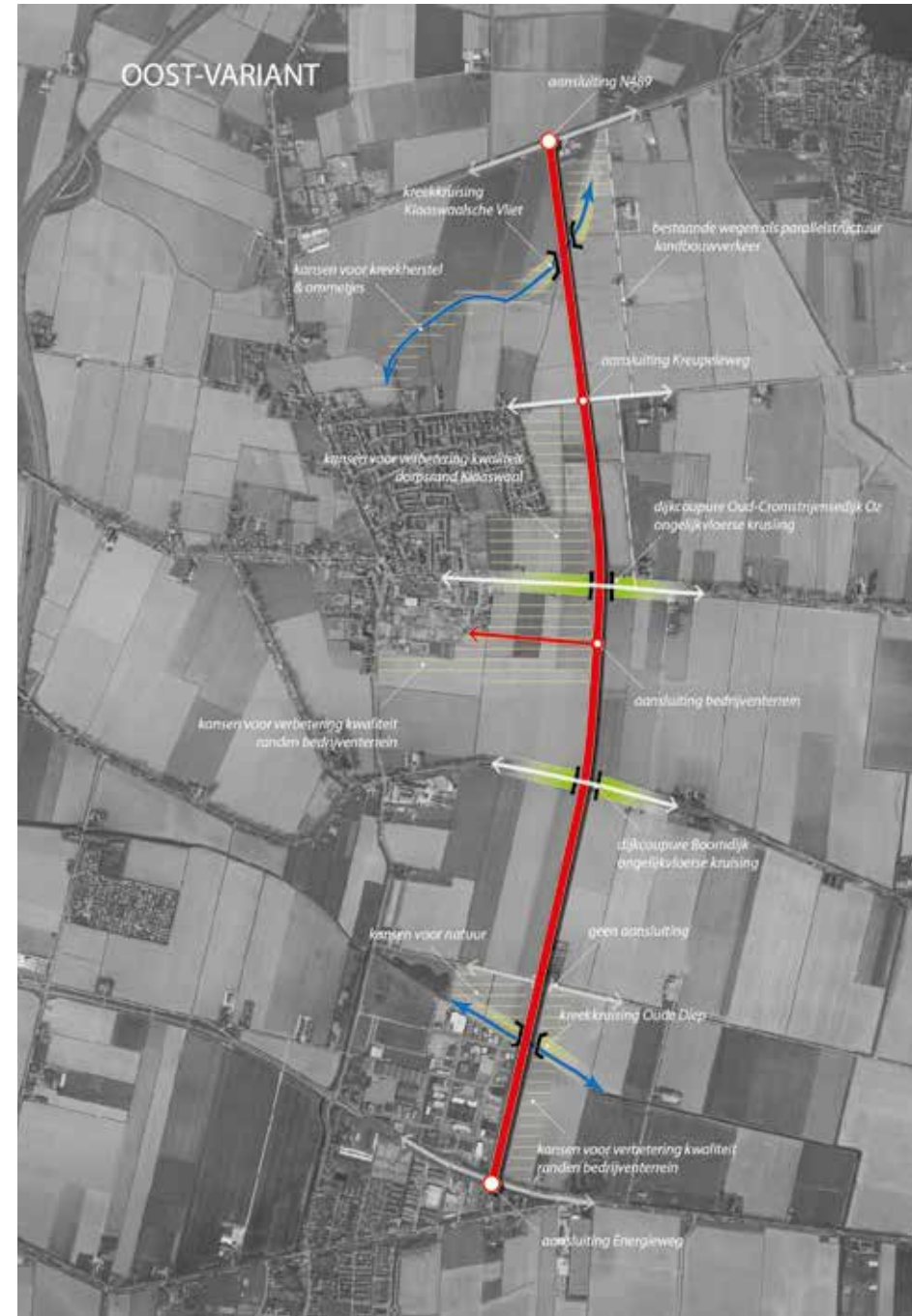
Voor de oostelijke routing gaat de voorkeur uit naar een tracé dat als een lange rechte lijn door de polder loopt; meebuigend met de richting van de verkaveling. Hierdoor ontstaan er vrijwel geen overhoeken of onbruikbare restruimtes en komt de weg als vanzelfsprekend in het landschap te liggen. De nieuwe weg ligt op enige afstand van de dorpsrand van Klaaswaal. De tussenruimte is hiermee te benutten voor de gewenste ontwikkeling van 'wonen in een groene setting' conform Structuurvisie.

Ook bij het bedrijventerrein bij de Energieweg liggen er kansen voor een verbetering van de kwaliteit van de rand en versterking van de natuurlijke structuur langs het Oude Diep.

Door de nieuwe weg niet samen te laten vallen met reeds bestaande wegen blijven de bestaande routes voor landbouw- en langzaam verkeer door de polder intact.

Aandachtspunten:

- De exacte situering van de lijn vraagt nog nader onderzoek en dient mogelijk in westelijke of oostelijke richting opgeschoven te worden om 'passend' te zijn tussen de verschillende woningen, erven en/of bedrijven door. Het tracé ontleent zijn kwaliteit echter in belangrijke mate aan de eenduidige lijnvoering: incidentele uitbuigingen of afwijking van de verkavelingsrichtingen dienen voorkomen te worden.
- Vormgeving van de dijkcoupures. De kruising met de belangrijke landschappelijke structuren van de dijken vraagt bijzondere aandacht. Inzet is een zo compact mogelijke onderbreking en ongelijkvloerse kruising door middel van een passend vormgegeven coupure.
- Coupure in regionale kering: de Cromstrijensedijk is een regionale kering. Ook hier geldt dat er voorzieningen moeten worden getroffen om de waterkerende functie te waarborgen. Vanuit het beeld en functioneren is een ongelijkvloerse kruising middels een coupure noodzakelijk en zal er dus een maatwerk oplossing gevonden moeten worden.
- Overbrugging van de kreek. Vormgeving van de kruising met de kreek middels een royale overspanning, die recht doet aan de verbindende functie van de kreek.
- De noordelijke kreek die wordt gekruist (Klaaswaalsche Vliet) is ruimtelijk nog weinig manifest; hier ligt een kans het landschap verder te versterken en dit te combineren met het ontwikkelen van de gewenste dorppommetjes.
- Kansen voor nieuwe kwaliteit. Langs het tracé liggen op diverse plekken zones met kansen voor de ontwikkeling van nieuwe kwaliteiten: de dorpsrand van Klaaswaal, de randen van de bedrijventerreinen en ten noorden van het Oude Diep. Deze kansen vragen om een samenhangende aanpak van weg en omgeving.



Voorkeur voor de oostelijke variant

Vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit verdient de oostelijke variant uiteindelijk de voorkeur. En wel om de volgende redenen:

- De oostvariant voegt zich beter naar het landschap; aan de oostzijde is er de mogelijkheid een tracé te ontwerpen dat over de volle lengte goed aansluit bij de verkavelingsrichting van het landschap en daarmee op een vanzelfsprekende manier inpasbaar is.
- Doordat het nieuwe tracé zich goed laat voegen binnen de bestaande structuur zijn er vrijwel geen loze overhoeken en kunnen kruisingen met bestaande structuren (polderwegen, dijken) compact en overzichtelijk blijven.
- De kruisingen met de waardevolle dijkstructuren lijkt aan de oostzijde inpasbaar met minder grote ruimtelijke consequenties; met name de Boomdijk kent een aanmerkelijk minder dichte bebouwingsstructuur waardoor een nieuwe doorsnijding hier beter inpasbaar lijkt.
- De oostvariant sluit qua karakteristiek goed aan bij de overige provinciale wegen in de Hoeksche Waard; een weg los door de open polder van waar het karakteristieke landschap van dijken, kreken en polders goed ervaarbaar is.
- De oostvariant past beter in de beoogde verkeerskundige 'vorkstructuur' van de Hoeksche Waard; het leidt tot een meer evenwichtige benutting van beide noord-zuid verbindingen (Langeweg en nieuwe randweg) en ontlast daarmee de Stougjesdijk, wat ten goede kan komen aan de beoogde ontwikkeling tot recreatieve dijken.
- De oostvariant integreert een oplossing voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Klaaswaal en zorgt daarmee ook voor een ontlasting en verbetering van de leefbaarheid van de Oud-Cromstrijensedijk Oz.
- De oostvariant anticipeert op ruimtelijke ontwikkelingen zoals die beoogd zijn aan de oostzijde; de ontwikkeling van woon- en werkgebieden in een groene setting. Hiermee kan een huidig ruimtelijk knelpunt (gebrek aan kwaliteit van dorpsrand en rand bedrijventerrein) worden aangepakt en leiden tot een kwaliteitsimpuls voor het gebied.

6.2 AANBEVELINGEN

Vervolg: een integrale aanpak

Deze verkenning ruimtelijke kwaliteit is te zien als een eerste aanzet om te komen tot een weloverwogen keuze voor de inpassing van een nieuwe randweg. Het vervolg vraagt om een integrale aanpak, waarbij de aspecten van ruimtelijke kwaliteit, verkeerskunde en kosten in samenhang worden beschouwd. Het verdient aanbeveling om beide varianten zoals die in deze rapportage zijn beschouwd op integrale wijze verder uit te werken tot een preciezer en goed onderbouwd voorstel op basis waarvan een definitieve keuze bepaald kan worden.

Weg en omgeving in samenhang ontwikkelen

De aanleg van een nieuwe weg moet meer zijn dan alleen een infrastructuur-project. De aanleg ervan zal plaatselijk grote gevolgen hebben voor het bestaande, waardevolle landschap en vraagt om een zorgvuldige landschappelijke inpassing en vormgeving. Daarbij is het van belang deze inpassing vanuit twee invalshoeken te beschouwen - zowel vanaf de weg zelf als vanuit de omgeving:

- Een aantrekkelijke nieuwe route door het landschap

Creëer een nieuwe aantrekkelijke route die op een vanzelfsprekende manier in het landschap is ingebed. Maak het landschap beleefbaar vanaf de weg; respecteer de openheid, ga zorgvuldig om met bestaande kwaliteiten zoals de dijken en kreken.

- Een kwaliteitsimpuls voor de omgeving

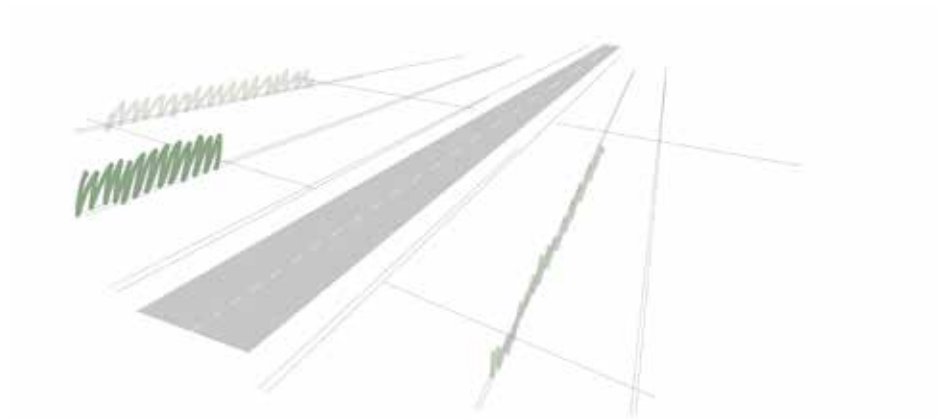
Benut de aanleg van de nieuwe weg voor het toevoegen van nieuwe kwaliteiten en het herstellen van knelpunten. Maak werk met werk en benut meekoppelkansen die het landschap rond de nieuwe weg kunnen verbeteren. Denk aan kreekherstel, dorpsommetjes, bloemrijke akkerranden en groene dorpsranden.

Inrichtingsprincipes voor een goede ruimtelijke inpassing

De aanleg van een nieuwe weg door het waardevolle landschap van de Hoeksche Waard is geen sinecure. Dit vraagt om een zorgvuldig ontwerp, zowel qua tracering, profiel van de weg, als landschappelijke inpassing. Op basis van de kwaliteiten van het landschap rond Klaaswaal zijn hierbij - als schot voor de boeg - een aantal inrichtingsprincipes te benoemen:

- Beweeg mee met het landschap

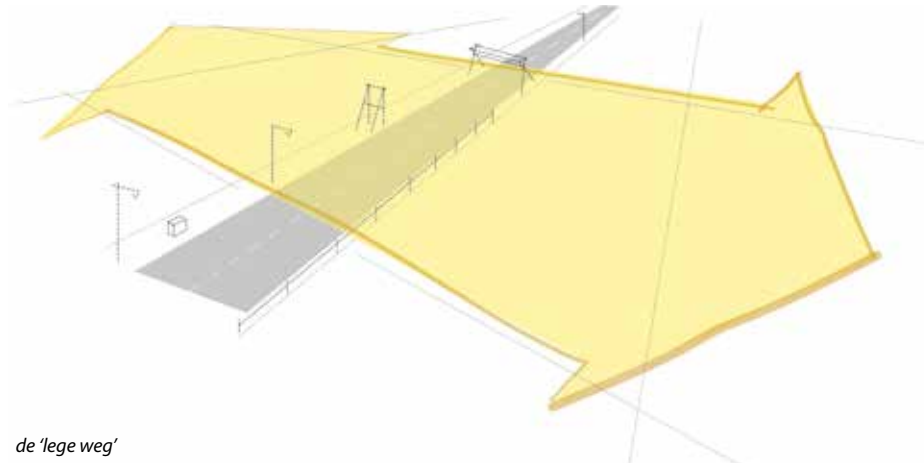
Zorg voor een goede inbedding van de nieuwe weg door het tracé mee te laten bewegen met de richting van het landschap. Door zoveel als mogelijk aan te sluiten bij de verkavelingsrichting worden overhoeken voorkomen en blijven bestaande structuren zoveel mogelijk intact. Maak hiermee een vanzelfsprekende weg.



meebewegen met het landschap

- Maak een 'lege' weg

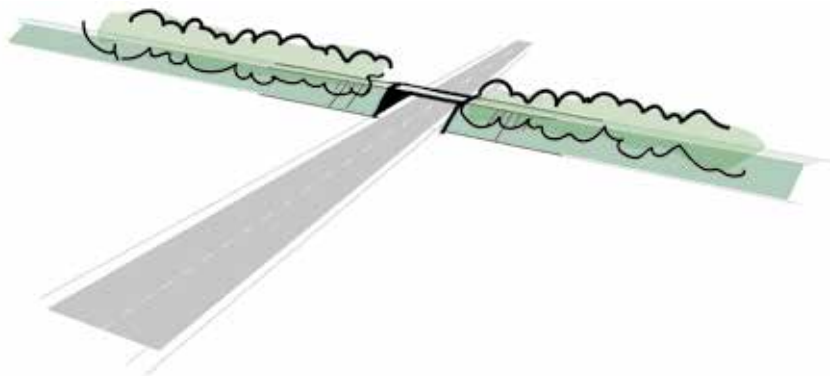
Zorg voor een zo onopvallend mogelijk weg door de open polder. Maak de weg ondergeschikt aan het landschap. Leg de weg op maaiveld of liever nog enigszins verdiept. Beperk het meubilair tot het absolute minimum; voorkom hekwerken, geleiderails, lichtmasten, borden etc. Maak ook geen ongelijkvloerse kruisingen 'bovenlangs' met nieuwe grondlichamen in de open polder.



de 'lege weg'

- Maak compacte dijkcoupures

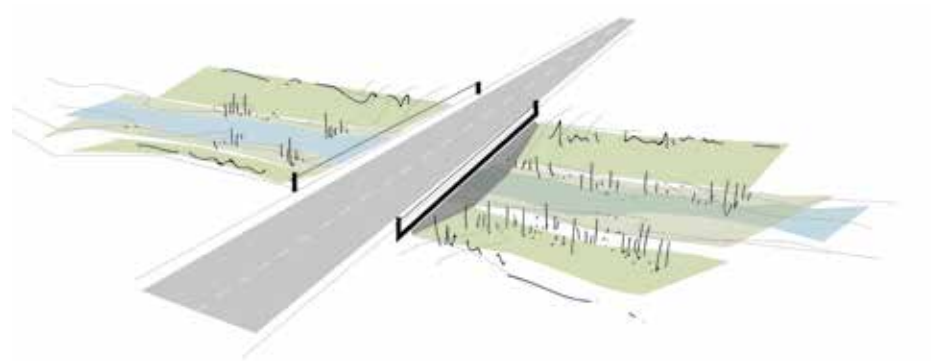
De kruisingen met de waardevolle dijkstructuren vragen om zorgvuldigheid. Maak compacte dijkcoupures, waarbij de dijk en de bijbehorende groenstructuur zo min mogelijk wordt onderbroken. Zorg voor een ongelijkvloerse kruising: maak geen aansluiting tussen nieuwe weg en dijk, waarmee de hoofdvorm van de dijk zou worden aangetast. Geef daarbij de dijk voorrang: zorg voor continuïteit in de route over de dijk, verlaag indien nodig de nieuwe weg ter plaatse van de kruising.



compacte dijkcoupures

- Maak ruime kreekoverbruggingen

Zorg voor royale kruisingen van de kreek, waarbij niet alleen het water, maar ook de oeverzones worden overbrugd. Maak hiermee de kreek beter zichtbaar vanaf de weg en zorg voor het in stand houden en versterken van de betekenis als natuurlijke verbindingen. Benut kansen voor kreekherstel, op plekken waar de huidige kreek nu nog weinig uitgesproken aanwezig zijn.



ruime kreek-overspanningen

Bronnen

- Structuurvisie Hoeksche Waard, 2009
- Gebiedsprofiel Hoeksche Waard, H+N+S, 2013
- RVVP, Regionaal Verkeers- en vervoerplan Hoeksche Waard, Goudappel Coffeng, 2013

- Haalbaarheidsstudie, regionale oostelijke ontsluitingsweg Klaaswaal, Antea, 2015
- Haalbaarheidsstudie, verkorte bypass en verkorte randweg Klaaswaal, Antea, maart 2016
- Verkeersstudie effecten bypass Klaaswaal, Megaborn, 2017
- Randwegen Klaaswaal, vergelijking oostelijk en westelijke randweg, Goudappel Coffeng, 2018
- Ontsluitingsweg Klaaswaal Ruimtelijke verkenning, Starling Structures, maart 2018
- Advies Kwaliteitsteam Hoeksche Waard, Varianten Randweg Klaaswaal, 2018
- Verkeerskundige beoordeling westelijke en oostelijke randweg Klaaswaal, RHDHV, concept oktober 2018

abevenstralandschapsarchitect

postbus 181
6850 ad huissen
mail@abevenstra.nl
06-36455106
www.abevenstra.nl

