



# N214: kruising en parallelstructuur

provinciaal adviseur




ruimtelijke kwaliteit



in zuid-holland





*Advies: N214 - kruising en parallelstructuur*



*AV-PAZH-13*



*datum: 21 januari 2015*



## SAMENVATTING

Aan de provinciaal adviseur ruimtelijke kwaliteit is gevraagd te adviseren over de kruising N214-N216 in de Alblasserwaard. Dit advies gaat in op de vraag of vanuit ruimtelijk kwalitatieve afwegingen gekozen moet worden voor een ongelijkvloerse of een gelijkvloerse kruising. Hiertoe is een ontwerpende verkenning verricht waarbij ook de voorgenomen aanleg van een parallelstructuur is meegenomen. Beide zijn namelijk onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Ten aanzien van de parallelstructuur is het advies om deze niet aan te leggen. De verkenning heeft uitgewezen dat er geen veilige en bruikbare oplossing mogelijk is zonder grote negatieve ruimtelijke gevolgen. Daarbij is de nut en noodzaak van de parallelstructuur op deze plek m.i. onvoldoende aangetoond, waardoor de rechtvaardiging voor een dergelijke ingrijpende maatregel ontbreekt.

Ten aanzien van de kruising is het advies te kiezen voor een gelijkvloerse variant. Deze variant heeft een beperkt ruimtebeslag en daarmee een geringe impact op de omgeving. Wegen en kruising blijven zich op vanzelfsprekende wijze voegen naar het landschap. Daarbij is er sprake van een logische routing en kan fietsverkeer op eenvoudige en veilige wijze worden meegenomen. De ongelijkvloerse varianten scoren op deze punten aanmerkelijk slechter. Uit de kosten-baten analyse komt een ongelijkvloerse variant beter uit de bus, met name vanwege een betere score op reistijdverkorting. Uit diezelfde analyse blijkt echter ook dat de betere score sterk gerelateerd is aan relatief hoge (waarschijnlijk te hoge) verkeersprognoses en dat de gelijkvloerse oplossing goedkoper is met een betere batenkosten verhouding (opbrengst per geïnvesteerde euro). In combinatie met de negatieve ruimtelijke effecten van de ongelijkvloerse oplossingen verdient de gelijkvloerse oplossing dan ook de voorkeur.

Geadviseerd wordt om in het vervolgtraject van de verschillende opgaven aan de N214 ruimtelijke kwaliteit beter te verankeren. Zorg daarbij voor een betere samenhang tussen de verschillende deeltrajecten en geef deze vorm als een integraal ontwerpproces. Betrek daarbij de ambities vanuit ruimtelijk kwaliteit zoals opgenomen in het Gebiedsprofiel en benut de kansen voor versterking van de verschillende beplantingsbeelden langs de provinciale wegen in de Alblasserwaard.





# 1. INLEIDING

## **Aanleiding**

De kruising van de N214 en de N216, de twee belangrijkste regionale wegen in de Alblasserwaard, heeft (tijdens de spits) te weinig capaciteit. Als wegbeheerder is de provincie voornemens het kruispunt te verbeteren. Hiertoe zijn verschillende varianten in beeld: zowel gelijkvloers als ongelijkvloers.

Er is een MKBA uitgevoerd om inzicht te krijgen in de (maatschappelijke) kosten en baten van beide type oplossingen. Ruimtelijke kwaliteit is tot nu toe echter in de afweging niet of nauwelijks betrokken.

Aan de provinciaal adviseur ruimtelijke kwaliteit is daarom gevraagd advies uit te brengen over de voorliggende keuzes met betrekking tot de kruising.

## **Aanpak**

Dit advies is in belangrijke mate gebaseerd op bevindingen uit een tweetal werkateliers die ik over deze opgave heb georganiseerd. Tijdens een eerste werkatelier (3 nov '14) is met betrokken ambtenaren de situatie ter plekke bekeken, zijn voors en tegens van de verschillende varianten doorgesproken en suggesties voor alternatieve oplossingen aan bod gekomen. Geconcludeerd werd dat het nog ontbrak aan heldere beelden van de impact die de gepresenteerde oplossingen op het landschap ter plekke hebben. Tevens werd duidelijk dat de kwestie van de kruising niet los gezien kan worden van de voorgenomen realisatie van een parallelstructuur langs de N214: keuzes t.a.v. van de parallelstructuur hebben directe consequenties voor de inrichting van de kruising (moeten er bv fietspaden bij de kruising aangelegd worden). Daarbij ligt de kruising van de parallelstructuur met de N216 op slechts enkele honderden meters van de kruising N214-N216 zodat er ook in ruimtelijke zin een directe relatie tussen beiden is. Daarom heb ik aan landschapsarchitectenbureau veenenbos en bosch gevraagd e.e.a nader uit te werken in de vorm van een ontwerp onderzoek. De resultaten hiervan zijn tijdens een tweede werkatelier (18 dec '14) besproken en becommentarieerd. E.e.a. heeft geleid tot een rapportage die als bijlage bij dit advies dient. (Ontwerpverkenning N214: kruising en parallelstructuur, veenenbos en bosch landschapsarchitecten). De afbeeldingen in dit advies zijn afkomstig uit deze rapportage.

Mijn advies is gebaseerd op de bevindingen uit beide werkateliers, de genoemde verkenning en de diverse achtergronddocumenten die mij ter beschikking zijn gesteld. Daarbij heb ik, gezien het onmiskenbare raakvlak, ook mijn eerdere advies over de parallelstructuur N214 betrokken (Advies N214, groot onderhoud en parallelstructuur, 2013).

## **Opbouw advies**

In dit advies wordt ingegaan op de kruising van de N214-N216 en de parallelstructuur tussen de Damseweg en Noorderloos. Allereerst wordt ingegaan op de inhoudelijke kant van de zaak: wat zijn de belangrijkste (landschappelijke) kwaliteiten van deze plek en wat betekenen de verschillende maatregelen voor de ruimtelijke kwaliteit ter plekke.

Vervolgens komt ook de proces-kant ook aan bod: hoe wordt er gewerkt aan ruimtelijke kwaliteit? Op basis van de bevindingen uit deze twee sporen is een advies geformuleerd.



## 2. INHOUD

Vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit is het van belang de weg in relatie tot zijn omgeving te bekijken. Wat zijn de kenmerkende kwaliteiten van het gebied waar de N214 en de N216 door heen lopen? En wat zijn vervolgens de effecten van de voorgestelde maatregelen op dit landschap, welke ruimtelijke impact hebben ze? Maar ook: wat betekenen de voorgestelde ingrepen voor de beleving vanaf de weg zelf: het zicht op het omringende landschap, de oriëntatiemogelijkheden en de logica van de routing. Gestart wordt met een korte duiding van de belangrijkste kwaliteiten van weg en landschap, vervolgens wordt ingegaan op de parallelstructuur en de kruising.



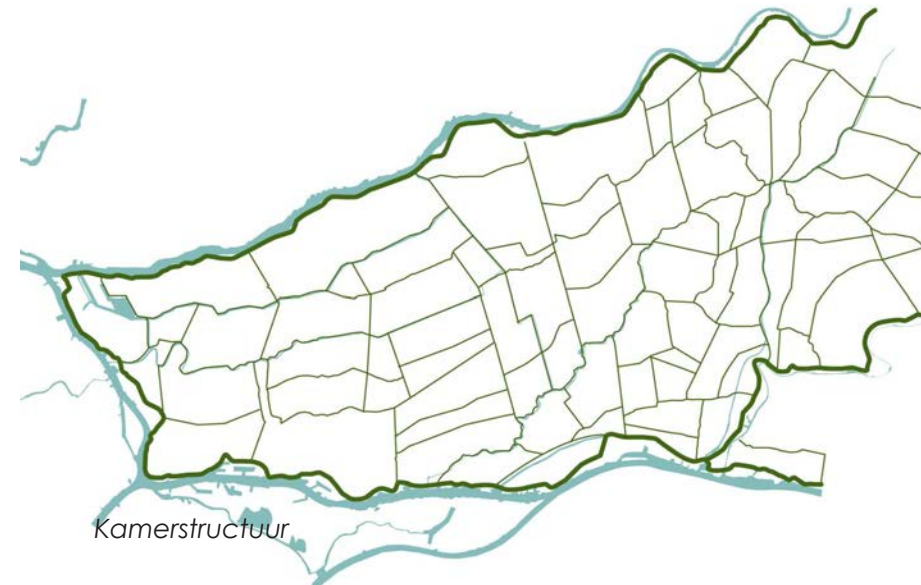
6

### 2.1 Kwaliteiten weg en omgeving

#### Kwaliteiten omgeving

De provinciale wegen N214 en N216 doorkruisen de Alblasserwaard: een karakteristiek en waardevol veenweidelandschap. In het gebiedsprofiel Alblasserwaard & Vijfheerenlanden zijn de kernkwaliteiten van dit gebied helder beschreven. Samengevat gaat het met name om de volgende zaken.

Van belang is de karakteristieke openheid van het gebied met een duidelijke oost-west oriëntatie. Het gebied rondom de kruising is aangewezen als belangrijk weidevogelgebied. Kenmerkend is de regelmatige verkaveling en de waterstructuur in de vorm van vaarten en vlieten.



In ruimtelijke zin is er sprake van een 'kamerstructuur' van grote open ruimtes afgebakend door (beplante) kades en woonlinten. Ten noorden van de locatie vormt het woonlint van Ottoland – Goudriaan een bepalende structuur, in het zuiden het bebouwingslint langs de Giessen. Tussen deze woonlinten en de N214 liggen linten met een veel losser en transparanter karakter met verspreide boerenerven en solitaire bomen. Ten noorden van de N214 gaat het hierbij om bestaande wegen die de beoogde parallelstructuur voor landbouwverkeer en fietsers vormen; de Klokbekerweg en De Hoogt.

Kenmerkend voor het gebied is de waterstructuur van vlieten en veenstromen, met kades omgeven. Markante watergangen in de directe omgeving van de kruising zijn de Ottolandsche Vliet, maar vooral de Smoutjesvliet. Deze laatste is een belangrijke landschappelijke lijn parallel aan de N216. De Smoutjesvliet maakt deel uit van de ecologische hoofdstructuur en wordt begeleid door een gevarieerde beplanting, met riet en plaatselijk meer opgaande begroeiing.



Ten noordoosten van de kruising bevindt zich een recreatieterrein (Slingelandse Plassen), dat zich kenmerkt door hoogopgaande beplanting rondom verschillende waterplassen met ligweides en wandelpaden. Het gebied wordt vanaf de noordkant (De Hoogt) ontsloten.

Fietspaden bevinden zich aan weerszijden van beide provinciale wegen. Daarnaast loopt er langs de oostelijk kant van de Smoutjesvliet een fietspad over de kade. Dit fietspad kruist de N214 onderlangs (onder brug door).

### Kwaliteiten weg

De N214 is een fraaie lange lijn die zich voegt zich naar de hoofdrichting (oost-west) van het landschap. Dit wordt ruimtelijk verder versterkt door de aanwezigheid van een stevig beplantingsprofiel. Het beplantingsbeeld is echter niet over de gehele lengte eenduidig. Bomenrijen (populieren) worden afgewisseld met dichtere singelbeplantingen en enkele open stukken. Vanaf de N214 ontvouwt zich een fraai zicht op het open landschap van de Alblasserwaard, waarbij er dikwijls lange zichtlijnen zijn.





De N216 heeft een noord-zuid oriëntatie en loopt voor een belangrijk deel parallel aan de Smoutjesvliet. Ten noorden van de kruising is er sprake van een laanbeplanting met aan weerszijden een enkele rij populieren. Aan de zuidzijde ontbreekt de laanbeplanting. Vanwege de kades langs de Smoutjesvliet is het zicht vanaf de N216 met name gericht op het landschap ten westen van de weg.

Zowel de N214 als de N216 vormen heldere lange lijnen in het landschap, die zich qua tracé op logische wijze in het landschap voegen. De huidige kruising ligt enigszins verhoogd in het landschap. Dit komt doordat de Smoutjesvliet met een brug gekruist wordt en de aansluiting met de N216 direct achter deze brug plaatsvindt. In de huidige





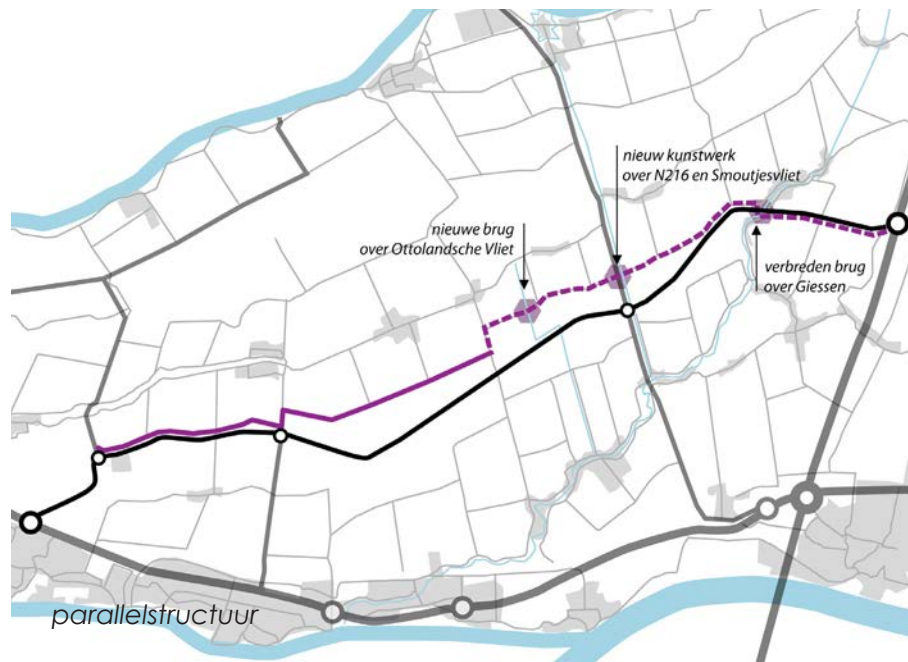
situatie is er sprake van een gelijkvloerse kruising met stoplichten. In de oksels van de kruising is sprake van beplanting van meerdere rijen essen.

## 2.2 De parallelstructuur

De landschappelijke effecten van realisatie van een parallelstructuur zijn groter dan misschien wordt gedacht. Er wordt weliswaar grotendeels gebruik gemaakt van bestaande wegen, maar met name bij de kruising / aansluiting met de N216 zijn naar verwachting ingrijpende maatregelen nodig, vooral vanwege het feit dat hier ook de Smoutjesvliet gekruist moet worden. In de ontwerpende verkenning is hiertoe een aantal varianten onderzocht.

### Ongelijkvloerse kruising.

Deze variant gaat uit van een ongelijkvloerse kruising van de parallelstructuur met de N216. Dit betekent dat er een lang viaduct over de provinciale weg en de naastgelegen Smoutjesvliet moet komen. Een dergelijk groot kunstwerk, met een overspanning van vele tientallen



meters, heeft een grote impact op de omgeving; het zal van grote afstand zichtbaar zijn en een negatief effect op de beleving van de openheid betekenen. Daarbij betekent het een visuele doorsnijding van de continuïteit van zowel de N216 als de Smoutjesvliet. Aan weerszijden van het viaduct zijn lange opgangen nodig van zo'n 200 meter lengte. Dit leidt tot een aantasting van de openheid in dit gebied. Daarbij wordt, vanaf de N216 gezien, hiermee het zicht op het achterliggende landschap ontnomen.

Een dergelijke ongelijkvloerse kruising betekent dat er geen uitwisseling mogelijk is tussen de parallelstructuur en de N216. Dit blijkt echter wel wenselijk te zijn. Verwacht wordt dat landbouwverkeer van en naar het noorden anders gebruik zal (moeten) maken van de dorpslinten van o.a. Ottoland, waar wel een aansluiting met de N216 is.

### Gelijkvloerse kruising, verhoogd.

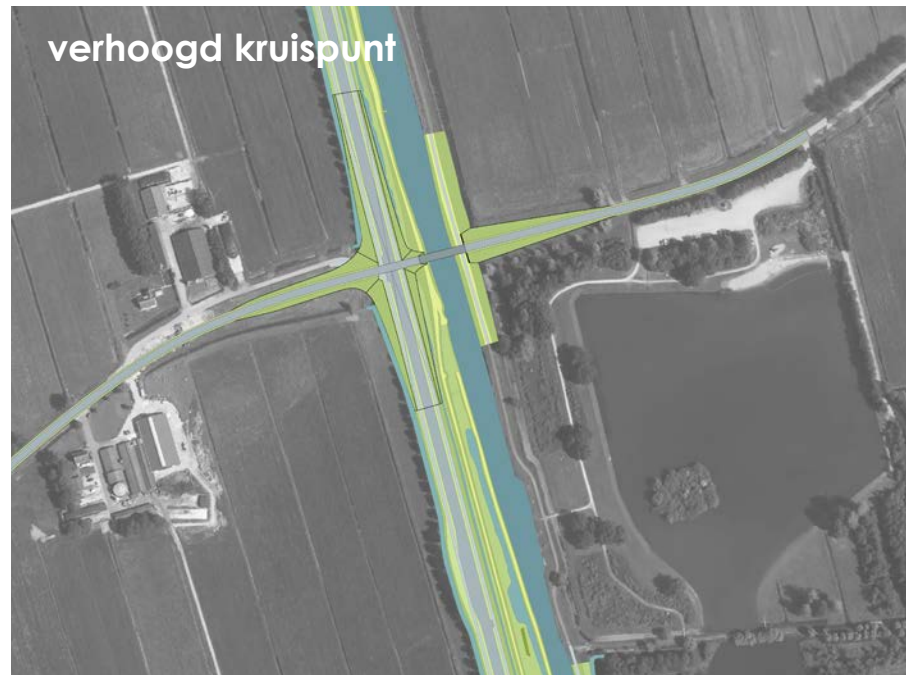
Bij deze variant wordt er een vergelijkbare kruising gemaakt als thans bij de N214-N216. De kruising wordt opgehoogd tot het niveau van de overbrugging van de Smoutjesvliet. Dit betekent een aanmerkelijk kleiner kunstwerk dan bij de vorige variant. De gelijkvloerse kruising maakt uitwisseling van landbouw- en fietsverkeer tussen de parallelstructuur en de N216 mogelijk. Deze mogelijkheid voor uitwisseling



ongelijkvloers



verhoogd kruispunt



oversteek landbouwverkeer



verhoogde rotonde





wordt als zeer wenselijk gezien. Vraagtekens zijn er echter nog bij de verkeersveiligheid van deze oplossing.

Voor deze variant moet zowel de N216 als de parallelstructuur geleidelijk oplopen over enkele honderden meters. Dit betekent een aantasting van het open karakter ter plekke. Daarbij gaat het ten koste van de continuïteit van het wegbeeld van de N216: de weg loopt omhoog en omlaag om daarna, bij de kruising met de N214, vervolgens weer omhoog te gaan.

#### **Oversteek voor landbouwverkeer.**

In deze variant is onderzocht of er ook een compacte oplossing denkbaar is; met een minimaal ruimtebeslag en zo min mogelijk effecten op het landschap. In deze variant is daartoe een oversteek over de N216 gecombineerd met een steile opgang (1:6) en brug over de Smoutjesvliet. Vanwege de steilte van de opgang is deze route niet voor fietsers te benutten. Daarbij wordt hier sterk aan de verkeersveiligheid getwijfeld en is dit feitelijk geen wenselijke oplossing.

#### **Verhoogde rotonde.**

Tot slot is een variant getekend die in beeld brengt wat er nodig is om een veilige uitwisseling tussen parallelstructuur en N216 vorm te geven in combinatie met een nieuwe doorgaande verbinding over de Smoutjesvliet. Dit betekent de aanleg van een verhoogde rotonde. Het ruimtebeslag van deze oplossing is (nog) groter dan bij de gelijkvloerse kruisingsvariant, en daarmee de effecten op de aantasting van de openheid navenant. Ook de continuïteit van de N216 wordt in nog sterkere mate aangetast; niet alleen loopt de weg omhoog en

omlaag; het tracé buigt ook enigszins af en wordt onderbroken door de rotonde. De rotonde leidt tot de introductie van een groot nieuwe verkeerskundig element, dat zich qua maat en vorm niet goed in laat passen in de bestaande landschappelijke structuur van lange lijnen.

#### **Conclusie**

De conclusie is dat de kruising van de parallelstructuur met de N216 een bijzonder lastig landschappelijk in te passen opgave is. Een ongelijkvloerse oplossing (zonder uitwisseling met N216) leidt tot een kunstwerk met een erg lange overspanning en eveneens lange opgangen; een aantasting van het open karakter van het gebied en doorbreking van de continuïteit van zowel N216 als Smoutjesvliet. Een veilige gelijkvloerse oplossing leidt tot een groter ruimtebeslag en daarmee (nog) groter negatief effect op de openheid van het gebied. Daarbij wordt in deze variant de continuïteit van de N216 (nog) sterker onderbroken door ophoging en uitbuiging van de weg. De rotonde zelf vormt qua maat en vorm een autonoom en verkeerskundig element dat sterk afwijkt en zich moeilijk laat verzoenen met het vanzelfsprekende open agrarische landschap van lange rechte lijnen ter plekke.

Aanleg van een parallelstructuur over bestaande wegen klinkt in eerste instantie als een charmante oplossing, die op een goede wijze landschappelijke in te passen moet zijn. Nadere beschouwing van met name de kruising met die andere provinciale weg - de N216 - laat echter zien dat het ter plekke leidt tot maatregelen met een bijzonder grote impact op de bestaande kwaliteiten van zowel de omgeving als de weg zelf.



## 2.3 Kruising N214-N216.

Voor de kruising van beide provinciale wegen is een ongelijkvloerse ('half klaverblad') en een gelijkvloerse (VRI) oplossing in beeld. Tijdens de ontwerpende verkenning zijn nog twee varianten van de ongelijkvloerse oplossing onderzocht: de 'diamant' en de 'ovatonde'. Van elk van deze varianten is in beeld gebracht wat de ruimtelijke effecten zijn. Daarbij wordt steeds zowel naar de effecten op de de kwaliteiten van het landschap ter plaatse gekeken (o.a. openheid, waardevolle structuren) als naar de effecten op de kwaliteit van de weg zelf (o.a. logica routing, zichten vanaf de weg). Ook is bekeken in hoeverre fietsers zijn in te passen in de oplossing.

### Gelijkvloerse kruising 'VRI-kruispunt'

De gelijkvloerse variant bouwt voort op de bestaande situatie. Net als in de huidige situatie is er sprake van een verhoogd gelegen kruispunt met een VRI-installatie (verkeerslichten). De capaciteit wordt vergroot door extra opstelstroken voor het kruispunt. Het ruimtebeslag neemt daarmee enigszins toe. Over de Smoutjesvliet moet (deels) een nieuwe brug worden aangelegd.

De effecten op het landschap zijn relatief gering. De 'knoop' wordt

iets dikker en de wegen zijn plaatselijk verbreed, maar dit leidt niet tot een wezenlijke aantasting van de openheid. Door de beplanting in de driehoekige 'oksels' van het kruispunt te verwijderen raakte het landschap tot direct aan het kruispunt en is de openheid van de omgeving goed te ervaren. De continuïteit van zowel de N214 als N216 blijft, evenals in de bestaande situatie, goed beleefbaar. Dit kan door het doorzetten van een continu profiel van beide wegen tot zo dicht mogelijk tegen het kruispunt aan, verder versterkt worden. Beide lijnen lopen op heldere wijze rechtdoor en voegen zich naar de structuur van het landschap.

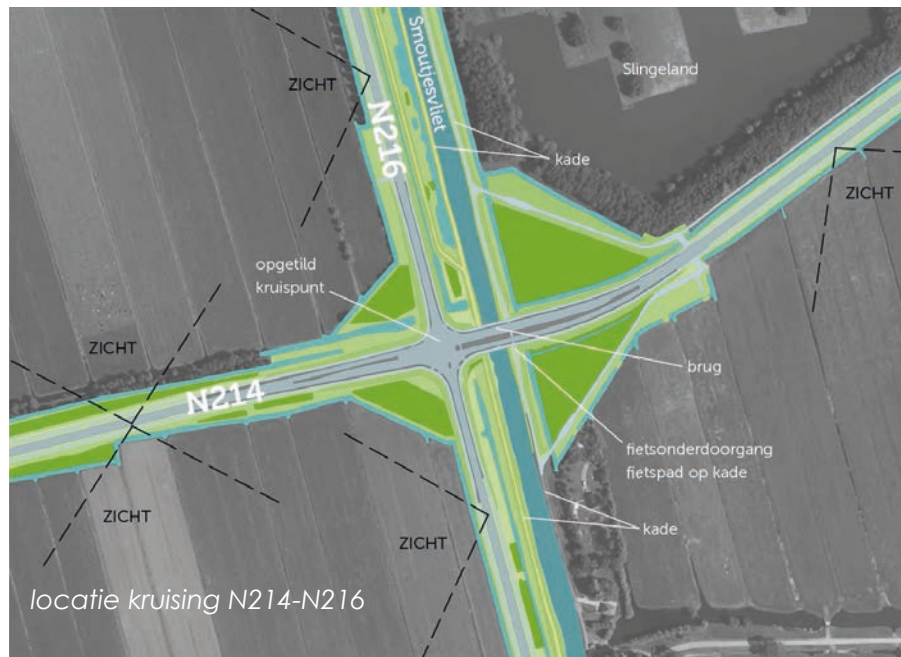
Fietsers zijn in deze variant goed mee te nemen en kunnen middels de verkeerslichten veilig oversteken.

### Ongelijkvloerse kruising 'half klaverblad'

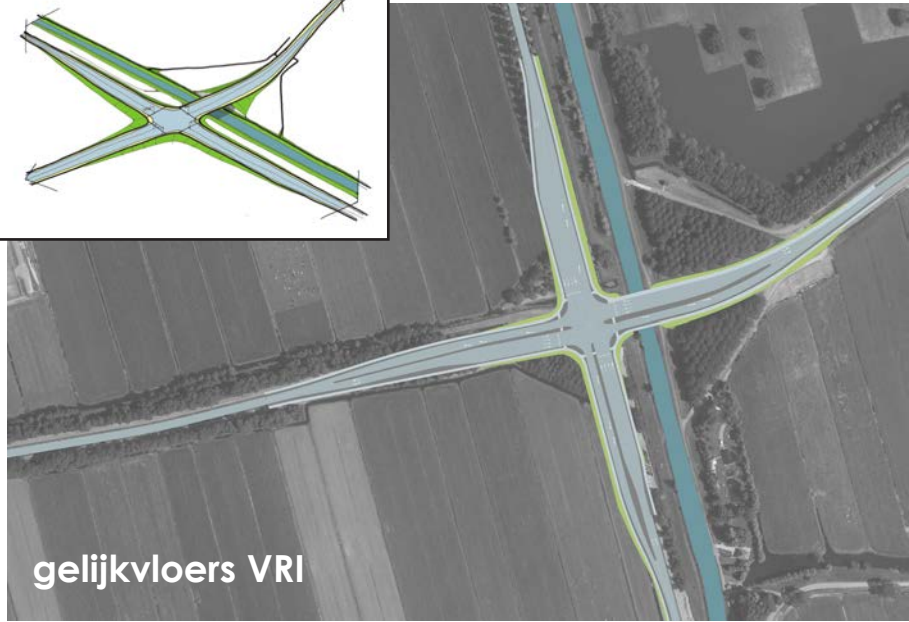
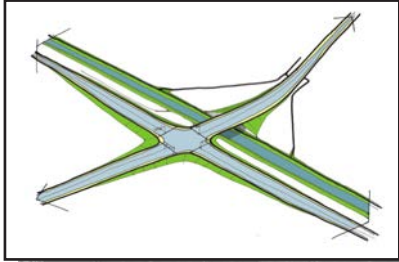
De ongelijkvloerse variant zoals die in het kader van het project in beeld is gebracht is te betitelen als een 'half klaverblad'. Hierbij loopt de N214 rechtdoor en gaat de N216 onderlangs. De aansluitingen tussen beide wegen zijn vormgegeven met sterk afbuigende lijnen en een tweetal rotondes.

Deze variant kent een aanmerkelijk groter ruimtebeslag dan de gelijkvloerse variant. Dit gaat ten koste van het ter plaatse aanwezige open agrarische landschap. Vanuit de omgeving gezien zal de kruising veel prominenter zichtbaar zijn. Ook vanaf de weg zal de beleving van de openheid minder zijn en plaatselijk het beeld van de 'knoop' overheersen. Daar waar de N214 in deze variant een heldere continue lijn blijft, is dit voor de N216 veel minder het geval. De 2 rotondes en het tussenliggende stuk vormen een forse onderbreking van de heldere rechte lijn die de weg in de huidige situatie is. Daarbij ontstaat er in deze variant een 'binnenruimte' van bermen, restruimtes en taluds die zich als een zelfstandig 'verkeerskundig landschap' manifesteert. Dit 'verkeerslandschap' is qua vorm sterk afwijkend van het verder vanzelfsprekende open agrarische landschap zoals dat hier te beleven is. Het doet daarmee afbreuk aan de heldere landschappelijke opbouw van lange doorgaande lijnen, en verzwakt ook de herkenbaarheid van de kruising met de Smoutjesvliet als belangrijke landschappelijke structuur.

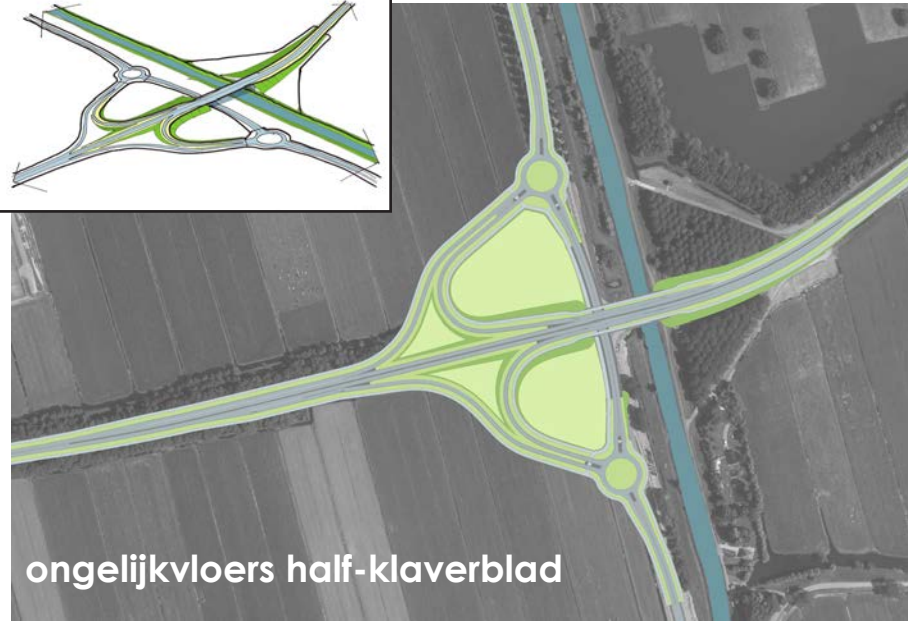
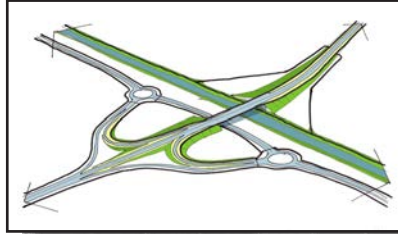
Voor de rechtdoorgaande verkeersbewegingen geldt dat er sprake is van een vrij heldere routing; het afslaande verkeer moet zich echter letterlijk in nogal wat bochten wringen om de route te vervolgen. Voor fietsers geldt dit in nog sterkere mate. Zo moet bijvoorbeeld het rechtdoorgaande fietsverkeer op de N214 een flinke omweg via de rotondes maken, waarbij er sprake is van veel oversteekmomenten.



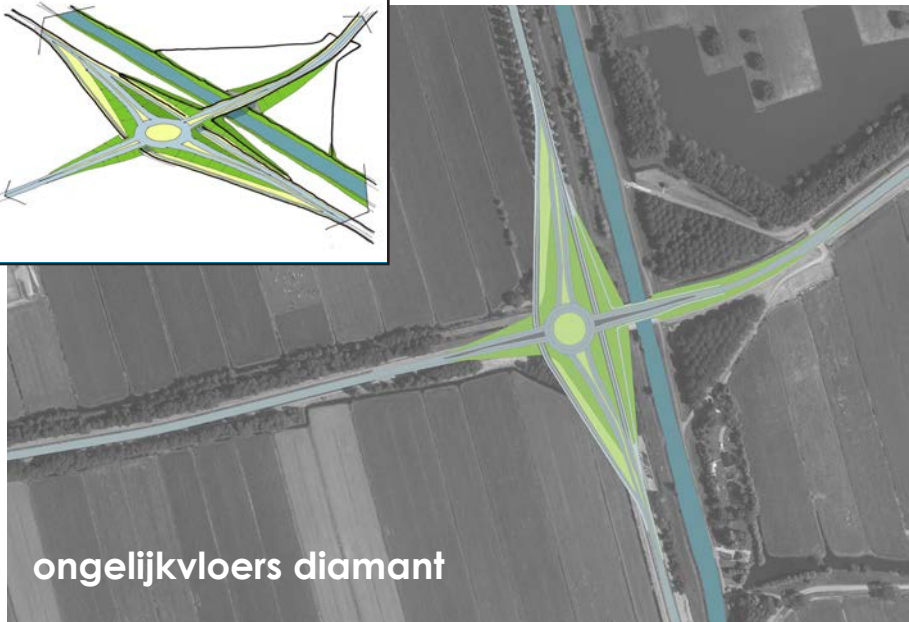
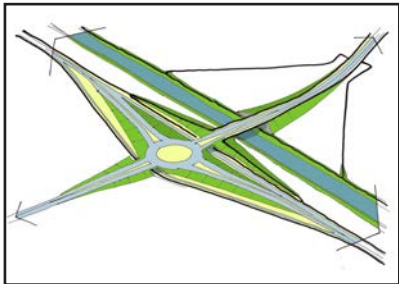




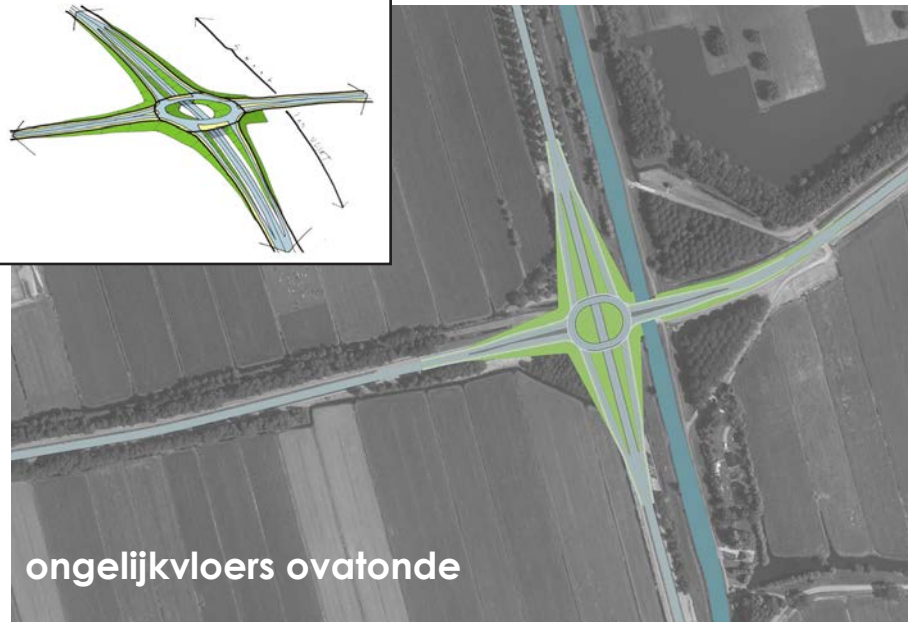
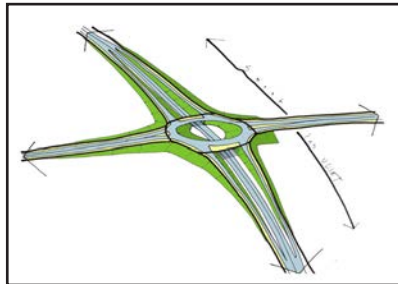
gelijkvloers VRI



ongelijkvloers half-klaverblad



ongelijkvloers diamant



ongelijkvloers ovatonde

### Ongelijkvloerse kruising 'diamant'

Vanwege de landschappelijke bezwaren met betrekking tot het ruimtebeslag en de minder heldere routing is gezocht naar alternatieven. Een van die onderzochte alternatieven is de zogenaamde 'diamant'-variant. Hierbij vindt de uitwisseling tussen N214 en N216 plaats door middel van een rotonde. De N216 is in dit geval de doorgaande lijn die links en rechts van de rotonde onder de N214 doorloopt.

Wanneer wordt gekozen voor relatief steile taluds en keerwanden langs de N216 kan het ruimtebeslag ten opzichte van de 'half-kla-verblad' variant flink worden teruggedrongen. De aantasting van de openheid blijft daarmee beperkt. Wel komt het profiel van de Smoutjesvliet onder druk te staan. Een deel van de westelijke oeverzone moet hierbij namelijk wijken. Dit zou voorkomen kunnen worden door opschuiving van de hele 'knoop', maar dan is er weer sprake van een grotere aantasting van het open karakter van het gebied ten westen van de watergang.

Ook in deze variant wordt de continuïteit van het wegbeeld van met name de N216 onderbroken. Het profiel van de weg buigt uit in westelijke richting om ruimte te maken voor de rotonde. Qua routing vormt de N216 nu weliswaar de doorgaande lijn, maar om rechtdoor te gaan moet het verkeer op een onnatuurlijke wijze rechts uitvoegen: rechtdoor leidt naar de rotonde met de N214. Die rotonde vormt een onderbreking in de doorgaande lijn van de N214. Voor fietsers zal dit een lastig obstakel zijn om veilig te nemen. In deze variant is daarnaast ook de afslaan beweging voor fietsers (bv van N214-west naar N216-noord) lastig op een logische en veilige wijze in te passen.

### Ongelijkvloerse kruising 'ovatonde'

Een andere gelijkvloerse variant is de zogenaamde 'ovatonde'-variant. Ook hierbij kruist de N216 onderlangs, maar loopt in dit geval rechtdoor, onder de rotonde door. Verkeer dat van de N216 de N214 op moet slaat 'logisch' rechtsaf om boven aan de rotonde te komen. De logica van de routing is daarmee in deze variant beter dan bij beide andere ongelijkvloerse varianten. Ook de fietsbewegingen zijn in deze variant makkelijker mee te nemen.

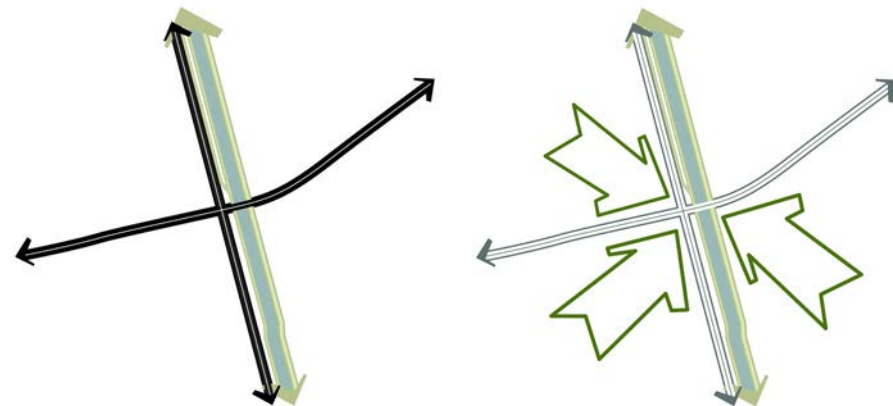
Net als bij de diamant-variant geldt dat wanneer wordt gekozen voor relatief steile taluds en keerwanden het ruimtebeslag - en daarmee de aantasting van de openheid - relatief beperkt kan zijn. Daarmee scoort de ovatonde-variant beter dan beide andere ongelijkvloerse varianten. Ook hier geldt echter weer dat het profiel van Smoutjesvliet onder druk komt te staan door ruimtebeslag binnen de oeverzone. In dit geval leidt opschuiving van de knoop niet alleen tot aantas-

ting van de openheid, maar wordt hiermee ook de continuïteit van de rechtdoorgaande lijn van de N216 aangetast.

In vergelijking met de gelijkvloerse variant is ook bij de ovatonde sprake van een minder vanzelfsprekend en meer 'verkeerskundig' landschap. De kunstwerken, railingen, keerwanden en steile taluds zullen een beeld oproepen dat niet vanzelfsprekend aansluit bij het open agrarisch landschap. De impact van deze nieuwe structuren zal de herkenbaarheid van de kruising met de Smoutjesvliet als belangrijke landschappelijke structuur naar verwachting verzwakken.

### Conclusie

De gelijkvloerse kruising laat zich beter en vanzelfsprekender landschappelijk inpassen dan de ongelijkvloerse variant. Vanuit de omgeving gezien zijn de effecten beperkt; de nieuwe situatie blijft op logische wijze aansluiten bij de landschappelijke structuren in het gebied. Zo blijft de Smoutjesvliet goed herkenbaar als doorgaande landschappelijke lijn. Vanuit de weg gezien blijft er bovendien sprake van een eenvoudige en heldere routing en blijft het zicht op de aangrenzende openheid weg intact. De ongelijkvloerse kruising scoort op deze punten minder. Daarbij leidt een ongelijkvloerse kruising door het toepassen van kunstwerken, keerwanden, rotondes en restruimtes plaatselijk tot het ontstaan van een eigen 'verkeerslandschap' dat zich minder goed in laat passen in de omgeving. Van de onderzochte ongelijkvloerse varianten scoort de ovatonde-variant het beste vanwege het geringe ruimtebeslag en de logische routing. Fietsers laten zich bij de gelijkvloerse kruising het meest eenvoudig en naar verwachting veilig in te passen.





### 3. PROCES

Naast de inhoudelijke aspecten van de parallelstructuur en de kruising zoals in het voorgaande besproken zijn er ook enkele bevindingen gedaan met betrekking tot het proces.

#### **Samenhang tussen de deelprojecten.**

Er wordt momenteel op verschillende fronten gewerkt aan verbetering van de N214 en de N216; het verbeteren van de kruising, de aanleg van de parallelstructuur en het aanpassen van het wegprofiel (duurzaam veilig) i.h.k.v. groot onderhoud. Deze zaken kunnen echter niet los van elkaar gezien worden. Zo hebben keuzes met betrekking tot de parallelstructuur immers direct gevolgen voor de inrichting van de kruising (met name voor fietsers). Het lijkt er echter op dat de verschillende projecten tot nu toe nogal gescheiden van elkaar worden benaderd. Zo is er bijvoorbeeld voor de kruising een MKBA opgesteld, maar daarin is de parallelstructuur niet meegenomen. Een samenhangende visie op het geheel ontbreekt vooralsnog. Het is van belang om de verschillende opgaven rond de N214 en N216 veel nadrukkelijker in samenhang te bekijken: vanuit een integrale benadering, waarbij weg en omgeving worden betrokken.

#### **Onderbouwing van keuzes en aannames.**

Het valt op dat er met betrekking tot de onderbouwing en aannames van zowel de kruising als de parallelstructuur nog veel onduidelijkheden zijn. Zo wordt er momenteel gewerkt aan aanpassingen aan het omliggende rijkswegennet (A15, A27) welke belangrijke consequenties kunnen hebben voor het functioneren van de N214. Het is nog onduidelijk wat dit gaat betekenen voor de verkeersintensiteit en het functioneren als eventuele sluiproute. Voor de N214 zelf is er ook nog onduidelijkheid over de prognoses voor de toekomstige verkeersintensiteit, waarbij de verwachting is dat die (aanmerkelijk) lager zullen uitkomen dan waar nu rekening mee wordt gehouden. Uit de MKBA valt op te maken dat bij een hoog scenario de ongelijkvloerse variant het beste scoort, maar dat bij lagere intensiteiten de gelijkvloerse kruising steeds beter scoort en uiteindelijk als betere uit de bus komt. Door veel betrokkenen wordt daarbij getwijfeld aan de nut en noodzaak van investeringen in een parallelstructuur. Verkeerstellingen wijzen op een zeer bescheiden aandeel van het landbouwverkeer op

de N214 (slechts 20 voertuigen/etmaal tijdens de piek in het seizoen), waarbij het de verwachting is dat dit eerder af- dan toe zal nemen. Daarbij doen zich vrijwel geen ongevallen met landbouwverkeer voor. Tegelijk is er geconstateerd dat het actuele verkeersaanbod op de N214 lager is dan aanvankelijk aangenomen, waardoor een alternatieve oplossing (passeerhavens) waarschijnlijk ten onrechte is afgefallen als mogelijke optie. Daarbij blijft er ook nog onduidelijkheid over de precieze verkeersbewegingen van het landbouwverkeer door de Alblasserwaard: welke routes moeten er gefaciliteerd worden en welke eisen stelt dat aan een eventuele parallelstructuur? Hiermee blijven vragen over nut en noodzaak boven het project hangen. Het is van belang hier op korte termijn scherpte in te krijgen aangezien het de keuze voor een bepaald type oplossing in sterke mate kan beïnvloeden.

#### **Rol van ruimtelijke kwaliteit en ontwerp**

Tot op heden hebben aspecten van ruimtelijke kwaliteit vrijwel geen rol gespeeld in de afweging van de verschillende kruisingsvarianten. Ook voor de parallelstructuur geldt dat de impact van de noodzakelijke maatregelen op het landschap tot nu toe nog geen duidelijke plek in de afweging heeft gekregen. Met dit advies kan alsnog een eerste stap gezet worden om ruimtelijke kwaliteit beter verankerd te krijgen in de projecten. Beter was het geweest wanneer er in een eerder stadium al met een bredere en meer integrale blik naar de opgaven was gekeken.

Door in een vroegtijd stadium ruimtelijke kwaliteit bij het project te betrekken en samen met ruimtelijk ontwerpers verschillende (integrale) varianten te ontwikkelen had m.i. eerder tot een scherp beeld van de opgave en bandbreedte van de oplossingen kunnen leiden. Voor het vervolg is het van belang dat de aandacht voor ruimtelijke kwaliteit binnen het project gewaarborgd blijft en dat ontwerpend onderzoek wordt ingezet om te komen tot de best denkbare oplossing voor zowel de kruising als de parallelstructuur. Het is van belang hierbij de ambities vanuit ruimtelijke kwaliteit zoals die in het Gebiedsprofiel Alblasserwaard en Vijfheerenlanden te betrekken. In het verlengde van mijn eerdere advies liggen er bovendien kansen om te komen tot een sterker en evenwichtiger beplantingsbeeld langs met name de N214.

## 4. ADVIES

Samenvattend kom ik daarmee tot de volgende adviespunten:

- **Zie af van de aanleg van de parallelstructuur** tussen Damsweweg en Noordeloos in de huidige vorm. Ter plaatse van de aansluiting met de N216 leidt dit tot een forse aantasting van de bestaande landschappelijke kwaliteiten van zowel weg als omgeving. Daarbij zijn er belangrijke vraagtekens te zetten bij nut en noodzaak van een parallelstructuur in deze vorm. Nader (ontwerpend) onderzoek is daarom nodig om te bezien of een dergelijke parallelstructuur werkelijk functioneel is en zo ja op welke wijze deze dan het beste kan worden ingepast in het landschap van de Alblasserwaard. Hiertoe dienen dan alternatieve routes (waaronder ook de bestaande weg met passerhavens) onderzocht te worden.

- **Kies voor een gelijkvloerse kruising** met VRI installatie bij de kruising N214-N216. De gelijkvloerse kruising laat zich het beste landschappelijk inpassen. De effecten op de openheid zijn vanwege het relatief beperkte ruimtebeslag gering. De simpele kruisende structuur van wegen leidt tot een logische routing en vanzelfsprekende inpassing in het landschap van lange lijnen. Fietsers zijn relatief eenvoudig mee te nemen in deze variant, hetgeen gezien bovenstaand punt van belang is. De gelijkvloerse variant is goedkoper (in aanleg) dan de ongelijkvloerse variant. Ongelijkvloers heeft weliswaar een hogere kosten-baten verhouding in de MKBA gekregen, maar dit verschil zal bij (zeer denkbare) lagere verkeersprognoses kleiner worden en bij lage scenario's positiever uitpakken voor de gelijkvloerse variant. Deze onzekerheid, in combinatie met een hogere baten-kosten verhouding (wat krijg ik per mijn geïnvesteerde euro) maakt de voorkeur voor de gelijkvloerse kruising m.i. sterker.

- **Verbeter het werken aan de weg.** Geef de verdere uitwerking van de verschillende opgaven rond de N214 en N216 vorm als een integraal ontwerpproces en betrek hierbij van begin af aan landschapsontwerpers. Breng meer samenhang tussen de verschillende deelprojecten (parallelstructuur, kruising, N214, N216). Zorg vooraf voor helderheid over de aannames, onzekerheden en uitgangspunten. Werk daarbij vanuit een integrale benadering waarbij weg en omgeving in samenhang met elkaar worden bekeken en waarbij vanuit een ontwerpende benadering wordt toegewerkt naar de best denkbare oplossing. Benut de ambities met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit zoals verwoord in het gebiedsprofiel. Benut ook de kans om het komen tot een sterker en evenwichtiger beplantingsbeeld langs de provinciale wegen.



### **Geraadpleegde literatuur**

- MKBA oplossing capaciteitsprobleem kruispunt N214-N216, Goudappel Coffeng, 20 januari 2014
- Memo advies oplossing N214-N216, DBI, 25 maart 2014
- Consultatie parallelstructuur landbouwverkeer N214, Ligtermoet en Partners, 31 maart 2014
- Afwegingsnotitie kruispuntoplossing N214-N216, AGV Movares, geen datum
- Ontwerptekening N214; kruising en parallelstructuur, veenenbos en bosch landschapsarchitecten, januari 2015 2014
- Advies PAZH04, N214 groot onderhoud en parallelstructuur, 18 november 2013
- Gebiedsprofiel Alblasserwaard & Vijfheerenlanden, Provincie Zuid-Holland / veenenbos en bosch , oktober 2012



*provinciaal adviseur*



*ruimtelijke kwaliteit*



*in zuid-holland*



*Abe Veenstra*

*Zuid-Hollandplein 1, Postbus 90602, 2509 LP Den Haag*

*t: (070) 441 68 06*

*e: a.veenstra@pzh.nl*

*website: www.pazh.nl*

