



Ontwerpen aan de Rijnlandroute

advies bij inpassingsvisie en landschapsplan

provinciaal adviseur

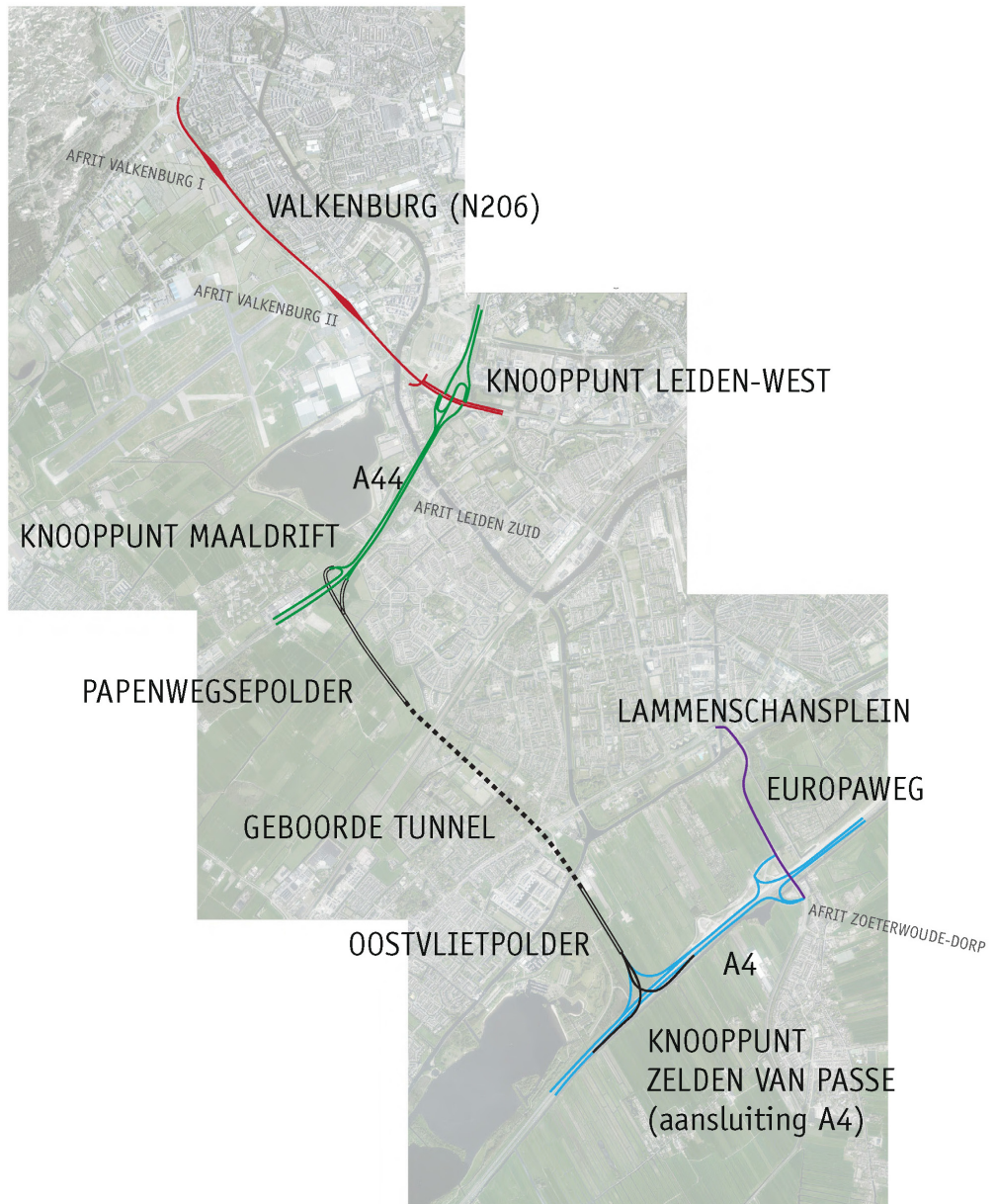


ruimtelijke kwaliteit



in zuid-holland





Ontwerpen aan de Rijnlandroute



advies bij inpassingsvisie en landschapsplan



AV-PAZH-10



27 juni 2014

Inleiding

De Rijnlandroute is de nieuwe wegverbinding tussen de A4 (Den Haag-Amsterdam) en Katwijk. De verbinding is nodig vanwege het ontbreken van kwalitatief goede oost-west verbindingen in de regio en een toenemende verkeersdruk op de N206 door Katwijk en Leiden. In mei 2012 hebben Gedeputeerde Staten besloten over de tracékeuze. Vervolgens is gewerkt aan een inpassingsvisie en landschapsplan, welke momenteel als onderdeel van het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (28 maart 2014) en het Ontwerp Tracébesluit (8 mei 2014) ter inzage liggen.

De Rijnlandroute is een belangrijk provinciaal infrastructuur-project waarover ook al door mijn voorganger in een eerder stadium advies is uitgebracht. Voor mij reden om de plannen voor de inpassing van de Rijnlandroute zoals die nu op tafel liggen aan een kritische blik te onderwerpen. Mijn bevindingen heb ik verwerkt in voorliggend advies.

Aanpak

Voor dit advies hebben ik mij laten informeren door de betrokken landschapsontwerper (Sjoukje van Heesch) en kennis genomen van de volgende documenten:

- Rijnlandroutes, invalshoek voor wegontwerp en gebiedsontwikkeling. Locus, AA&P, MTD, i.o.v. provinciaal adviseur ruimtelijke kwaliteit Zuid-Holland, oktober 2012
- Advies Leren van de Rijnlandroute. Provinciaal adviseur ruimtelijke kwaliteit Eric Luiten, december 2012
- Rijnlandroute, inpassingsvisie en landschapsplan. Prov. Zuid-Holland, MTD landschapsarchitecten, maart 2014

Bevindingen en aanbevelingen

Op basis van de doorgenomen plannen en verkregen toelichting kom ik tot de volgende bevindingen en mogelijke verbeterpunten.

Consistente doorwerking visie

Er is veel discussie geweest over de Rijnlandroute. Aanleg van een dergelijke nieuwe infrastructurale lijn door een gebied met belangrijke landschappelijke, natuurlijke en recreatieve waarden vraagt om een zorgvuldige inpassing. Mijn voorganger heeft in een eerder stadium van planvorming geadviseerd. Op zijn initiatief hebben drie bureaus een 'referentieontwerp' voor de landschappelijke verankering en vormgeving van de kunstwerken van de Rijnlandroute gemaakt (Rijnlandroutes). Belangrijke uitgangspunten waren:

- De Rijnlandroute is niet te beschouwen als een route, maar kenmerkt zich door een aaneenschakeling van drie afzonderlijke routes (wegverbreding N206 Tjalmaweg; wegverbreding A44, nieuwe dwarsverbinding A4-A44) en knopen. Het integrale wegontwerp moet worden gestoeld op de functionele, civieltechnische en verkeerskundige eigenschappen van de drie deeltracés
- De Rijnlandroute heeft een onmiskenbare impact op de aanwezige landschappelijke kwaliteiten. Het is van belang dat met de aanleg van de weg de landschapsstructuur van watergangen, groenstructuren en routes wordt aangeheeld en dat nieuwe verbindingen en routes worden gerealiseerd.
- De restruimte tussen de Leidse wijk Stevenshof en de Rijnlandroute moet worden ingezet om de ruimtelijke stabiliteit en kwaliteit van de stadsrand sterk te verhogen.

Ik constateer een grote mate van consistentie tussen deze uitgangspunten en de voorliggende inpassingsvisie en het landschapsplan. Het benaderen van de verbinding als drie afzonderlijke routes, met een eigen karakteristiek is in de plannen verder doorgevoerd. Zo onderscheiden de drie routes zich in de plannen o.a. qua diepteligging en naar aard en hoogte van begeleidend groen.

Daarnaast is er in het landschapsplan veel aandacht uitgegaan naar herstel en versterking van de doorgaande, kruisende landschappelijke structuren en routes. Zo wordt er ter hoogte van de landgoederen tussen Voorschoten en Leiden gekozen voor een ondertunneling en krijgt de route richting A44 aansluitend een verdiepte ligging. Doorgaande waterstructuren van de Dobbewatering en de Veenwatering blijven hierdoor intact evenals het open karakter van het gebied.

Door een aanpassing in het ontwerp bij het knooppunt aan de A4 is het mogelijk gebleken de karakteristieke molen 'Zelden van Passe' te handhaven en ook de bijbehorende watergang (Meerburgerwatering) blijft in tact. Dit is een belangrijke verbetering ten opzichte van de eerdere plannen. De omgeving zal weliswaar veranderen door de aanleg van fly-overs bij het knooppunt, maar ik ondersteun de keuze om de molen op de oorspronkelijke plek te handhaven (en niet zoals wel geopperd is te verplaatsen naar een andere locatie). De molen is en blijft hiermee een beeldbepalend element en blijft verankerd aan de doorgaande landschappelijke en historische structuur van de watering.

Betrokkenheid ontwerpers

Ik heb de indruk dat een belangrijke 'succesfactor' bij het consequent doorvoeren van de visie naar landschapsplan schuilt in de consistente betrokkenheid van dezelfde (ruimtelijk) ontwerpers gedurende het proces. Ook naar de toekomst toe blijft dit een belangrijk aandachtspunt. Ik pleit dan ook voor een voorzetting van deze lijn zodat ook bij toekomstige keuzes en nadere uitwerkingen de betrokkenheid van de ontwerpers, als 'geweten' van de visie, gewaarborgd blijft. Dit is van belang om ook de kwaliteit van het plan tot het eind toe overeind te houden.

Een duurzame aantrekkelijke stadsrandzone

Het derde punt uit de visie, dat zich richtte op een kwalitatieve impuls voor de stadsrand van Leiden, lijkt in de plannen voornamelijk minder sterk uitgewerkt. Hoewel het open karakter van de polder door de verdiepte ligging van de weg grotendeels gehandhaafd blijft, ontstaat er door de aanleg van de weg een 'restruimte', die plaatselijk smal is. Het ligt voor de hand te verwachten dat van een regulier agrarisch gebruik in deze zone geen sprake meer zal zijn, waardoor dit gebied een andersoortige ontwikkeling zal gaan doormaken. Het is verstandig hierop te anticiperen door een visie op de gewenste ontwikkeling van de stadsrand te formuleren en verbeelden. Hierbij liggen er mijns inziens kansen voor het vormgeven van een meer aantrekkelijke overgangszone tussen stad en landschap dan thans het geval is. Uiteraard zal e.e.a. in nauw overleg met de gemeente Leiden tot stand moeten komen.

Zicht op Zuid-Holland

De tunnel en verdiepte ligging leiden tot een beperking van de schade en overlast aan de omgeving. Op andere plekken zijn om soortelijke redenen geluidsschermen noodzakelijk. De keerzijde hiervan is dat voor de weggebruikers het zicht op de omgeving en daarmee de oriëntatiemogelijkheden zeer beperkt zijn. Dit heeft gevolgen voor de aantrekkelijkheid van de weg zelf. Ik zie het (provinciale) wegennet als een van de belangrijkste openbare ruimtes van de provincie, waarbij het zicht op stad en landschap een belangrijk kwalitatief aspect is. In dat licht dienen wat mij betreft de kansen die er zijn om dit zicht op stad en landschap langs de route te ensceneren met beide handen aangegrepen te worden. In het plan zijn belangrijke 'vista's' en zichtlijnen benoemd en het is zaak om ook bij eventuele toekomstige wijzigingen en aanpassingen in het plan hier nadrukkelijk rekening mee te houden.

Aandachtspunten op dit aspect zijn er in het voorliggende plan wat mij betreft bij de inrichting van de knooppunten Maaldrift en Zelden van Passe. Op basis van de plantekeningen, doorsnedes en toelichting vraag ik mij af of de voorgestelde toepassing van beplanting op beide locaties het zicht op het achterliggende landschap niet dwarsboomt.

Ik doel daarbij voor wat betreft Maaldrift op de voorgestelde beplanting van een haag tussen de parallelweg en de afrit van de A44. Naast het mogelijk zicht-blokkerende aspect van deze haag is het ook de vraag of het achterwege laten van de hagen langs de afritten niet een consequentere invulling is van het streven naar herkenbare routes. De hagen horen immers bij de A44 en niet bij het knooppunt. Het alleen toepassen van hagen langs de rijbaan en in de middenberm van de A44 draagt bij aan de herkenbaarheid van deze route.

Voor wat betreft het knooppunt Zelden van Passe ligt er een aandachtspunt met betrekking tot de zichtbaarheid van de Oostvlietpolder in verband met de benoemde (maar niet getekende) beplanting van ‚hakhoutstruweel‘ langs de bocht van het knooppunt. Uit het plan is niet op te maken wat deze beplanting betekent voor het zicht vanaf de weg op de open polder. Indien beplanting hier noodzakelijk wordt geacht, zou wat mij betreft gezocht moeten naar een vorm waarbij het zicht op de polder (gedeeltelijk) in stand blijft.

Entree Leiden

Het knooppunt Leiden-west vormt een belangrijke entree tot de stad Leiden. Ik begrijp dat de definitieve inrichting van het knooppunt nog onderwerp van gesprek is met de gemeente Leiden. Ik denk dat het de kwaliteit van het plan ten goede komt wanneer er selectiever wordt omgegaan met het aantal ‚ontwerpthema’s‘ op deze plek. Het voorliggende plan combineert een veelheid aan motieven en bijbehorende beplantingsvormen (bollenstreek/bollen, landgoederen/hagen, zichtlocatie/water, science/ginkgo’s, limes/populieren), waardoor een onrustig en onsamenhangend beeld dreigt. Een duidelijker keus voor 1 hoofdthema biedt in mijn ogen betere aanknopingspunten voor een representatieve stadsentree.

Inrichting knooppunten Maaldrift en Zelden van Passe

De knooppunten Maaldrift en Zelden van Passe krijgen een ‚open‘ inrichting, waarbij in de oksels van de knooppunten bewust niet wordt gekozen voor beplanting, maar wordt aangesloten bij het open karakter van het omliggende landschap. Dit is in mijn ogen een goed uitgangspunt. Vraagtekens zet ik bij het instandhouden van het oorspronkelijke slotenpatroon binnen de soms wel erg krappe ruimtes tussen de taluds. Daar waar dit op een plankaat wellicht nog te begrijpen valt als onderdeel van het omliggende landschapspatroon, verwacht ik dat het in werkelijkheid straks eerder raadselachtig overkomt. Ik pleit er dan ook voor het open karakter als uitgangspunt te houden maar de binnenruimte te beschouwen als onderdeel van het ‚knooppuntlandschap‘ en bijvoorbeeld te werken met het doorzetten van (deels flauwere) taluds en het toepassen van een bloemrijk grasmengsel.

Schermen en beplanting

De benodigde geluidschermen langs de route worden in sommige gevallen voorzien van beplanting; zowel aan de binnen- als aan de buitenzijde. Uit de plannen is niet goed op te maken welk principe hierbij gehanteerd wordt: wanneer wordt gekozen voor begeleidende beplanting (en in welke vorm) en wanneer niet. Langs de Tjalmaweg wordt plaatselijk ook beplanting voorgesteld aan de binnenzijde (wegzijde) van het scherm. De ruimte is hier echter beperkt, waardoor beplanting hier feitelijk alleen in een soort haagvorm is te realiseren, zoals ook uit de doorsnedes blijkt. Vanuit de wens de verschillende routes een eigen karakter te geven is een toepassing van haagvormig groen langs zowel de A44 als de Tjalmaweg minder gewenst. Het verdient dan ook de voorkeur om hier het groen achterwege te laten, danwel te kiezen voor een andere groentype (bv klimplanten) om het onderscheid te onderstrepen.

Conclusie

Met de plannen voor de Rijnlandroute is de provincie mijns inziens op de goede weg. Het is duidelijk dat er gewerkt wordt aan een zorgvuldige inpassing van deze in zichzelf forse ingreep in het landschap. Er is aandacht voor zowel de kwaliteit van de weg zelf, uitgewerkt in verschillende routes, als die van de omgeving, waarbij doorgaande landschappelijke structuren en routes zoveel mogelijk worden hersteld en versterkt.

Zoals hierboven nader toegelicht, zie ik op een aantal aspecten nog verbetermogelijkheden, die zich als volgt kort laten samenvatten:

- *Ontwikkel een integrale visie op de ontwikkeling van de stadsrand van Leiden*
- *Geef extra aandacht aan de zichten op stad en landschap langs de Rijnlandroutes; kijk waar dit nog verder verbeterd kan worden*
- *Kies bij de knoop Leiden-West voor een meer selectieve en eenduidige benadering*
- *Laat de 'binnenruimtes' van de knooppunten open en geef ze vorm als onderdeel van het 'knoopenlandschap'*
- *Kies voor een consequente toepassing van groen langs de weg waarbij het eigen karakter van de verschillende routes wordt versterkt.*

Er is ook nog een weg te gaan richting realisatie, waarbij het zaak is de ambities en principes overeind te houden. Het plan is nu nog 'papier' ; de ervaring leert dat in het traject naar realisatie van dergelijke complexe projecten nog tal van keuzes, aanpassingen en onvoorziene zaken de revue zullen passeren. Ook voor het vervolg blijft het (door)ontwerp aandacht vragen en is een adequate betrokkenheid en continuïteit van de ruimtelijk ontwerpers bij het proces essentieel om wijzigingen en nieuwe inzichten op een passende manier te integreren.

Er zal een aanbestedingsprocedure worden gestart om een geschikte marktpartij te selecteren voor de realisatie. Het is van groot belang dat ruimtelijke kwaliteit daarbij expliciet wordt meegenomen in zowel de uitvraag als de selectieprocedure. Door aan de 'voorkant' duidelijkheid te verschaffen over de gewenste kwalitatieve ambitie en marktpartijen de mogelijkheid te bieden zich te onderscheiden op kwaliteit wordt een belangrijke basis gelegd voor borging van ruimtelijke kwaliteit in het vervolgproces. Het inrichten van een goed integraal ontwerpproces is daarbij van groot belang.

Daarnaast adviseer ik ook een onafhankelijke vorm van kwaliteitsborging te organiseren, bijvoorbeeld in de vorm van een Kwaliteitsteam. Een dergelijk (multidisciplinair) team kan een goed middel zijn om op basis van de visie en een nog op stellen kader voor de kunstwerken (beeldkwaliteitsplan) in de vervolgfase van het project de ambities ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit van de Rijnlandroute te bewaken.

Voor het vervolgtraject kom ik dan ook, samengevat, tot de volgende aanbevelingen:

- *Organiseer een integraal ontwerpproces en een continue betrokkenheid van de ruimtelijk ontwerpers bij de verdere uitwerking van de plannen*
- *Laat ruimtelijke kwaliteit een belangrijke rol spelen bij de aanbestedingsprocedure en daag de markt uit zich hier op te onderscheiden*
- *Organiseer een onafhankelijke vorm van kwaliteitsborging, bijvoorbeeld in de vorm van een op te richten kwaliteitsteam*

Abe Veenstra
Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit Zuid-Holland



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*