



# Advies Peilmolenbrug

provinciaal adviseur 

ruimtelijke kwaliteit 

in zuid-holland 





*Advies Peilmolenbrug*



*AV-PAZH-18*



*17 december 2015*





## Aanleiding

De Peilmolenbrug over de Alblas dient vervangen te worden. De brug maakt deel uit van de provinciale weg N481 door de Alblasserwaard. De vervanging van de brug wordt aangegrepen om tevens de verkeerskundige situatie in de directe omgeving te verbeteren. DBI heeft hiervoor verschillende varianten ontwikkeld die vervolgens met bewoners en andere betrokken partijen zijn besproken. Hier is een voorkeursvariant uit naar voren gekomen.

Vanuit het project is de vraag aan de provinciaal adviseur ruimtelijke kwaliteit gesteld of hij vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit optimalisatiemogelijkheden van deze variant ziet. Hiertoe zijn de varianten en bijbehorende afwegingen gepresenteerd tijdens een overleg dd. 23 november 2015.



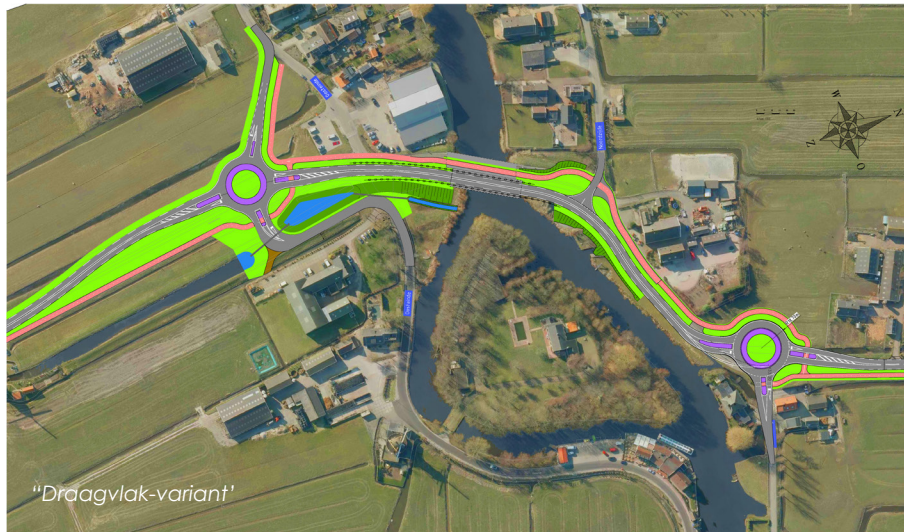
huidige situatie Peilmolenbrug

## Proces

Er is sprake van een groeiende aandacht voor ruimtelijke kwaliteit bij provinciale infrastructuurprojecten. Het belang hiervan heb ik aan de orde gesteld in mijn advies 'Op weg naar kwaliteit'. Ik zie dat er binnen de organisatie inmiddels serieus werk wordt gemaakt van een betere verankering van ruimtelijke kwaliteit bij nieuwe projecten.

Voor wat betreft de Peilmolenbrug, een al langer lopend project, moet ik echter constateren dat dit niet het geval is geweest. Zo is er geen ruimtelijk ontwerper betrokken bij het maken van de plannen en hebben bij de ontwikkeling van de varianten en afwegingen vooral aspecten van techniek, verkeersveiligheid en hinder voor omwonenden een rol gespeeld. Dit wordt ook geïllustreerd door het feit dat het voorliggende ontwerp de naam 'Draagvlakvariant' draagt. Afwegingen die verband houden met de kwaliteit van het landschap, de beleving van de weg en omgeving en de cultuurhistorische aspecten zijn in mijn ogen te weinig betrokken. Dergelijke ruimtelijk kwalitatieve aspecten hadden wat mij betreft betrokken moeten worden in een ontwerpend onderzoek, uitmondend in een aantal varianten die elk een goede balans tussen de verschillende aspecten laten zien.

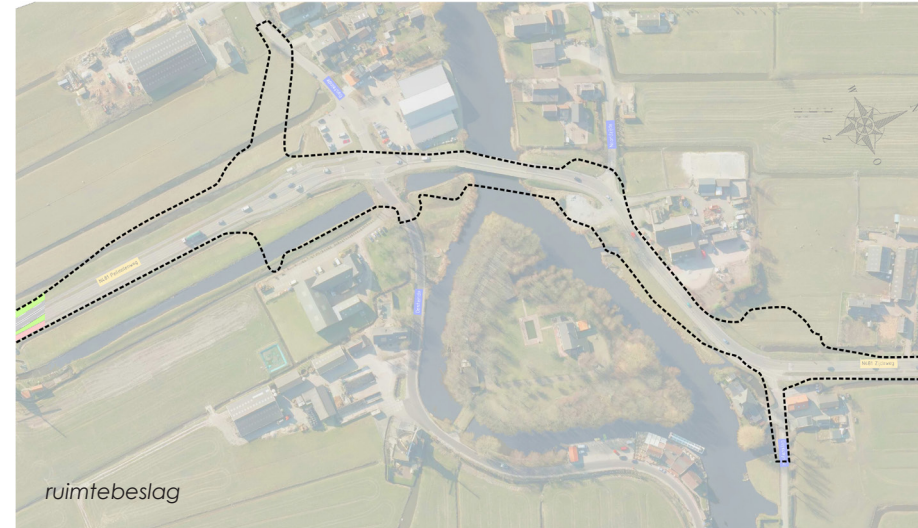
Ik moet helaas constateren dat, gezien de fase waarin dit project zich nu bevindt en het feit dat er al uitgebreid met betrokken partijen is overlegd over de oplossingsrichtingen, dit inmiddels een gepasseerd station lijkt.



## Ontwerp

Het proces dat nu doorlopen is, laat een langzaam maar zeker uitdijend project zien, dat begon met een relatief eenvoudige ingreep (vervanging van de brug) en via verschillende tussenstappen en inspraakmomenten is opgetuigd tot een forse infrastructurele ingreep. De verschillende aanpassingen en aanvullingen worden ieder voor zich verklaard vanuit bijvoorbeeld verkeersveiligheid of belangen van bewoners en ondernemers. Terugkijkend op deze 'planhistorie' lijkt het er echter op dat het plan bij elke stap verder aan ruimtelijke kwaliteit heeft ingeboet en zich steeds minder op een vanzelfsprekende manier in het landschap voegt.

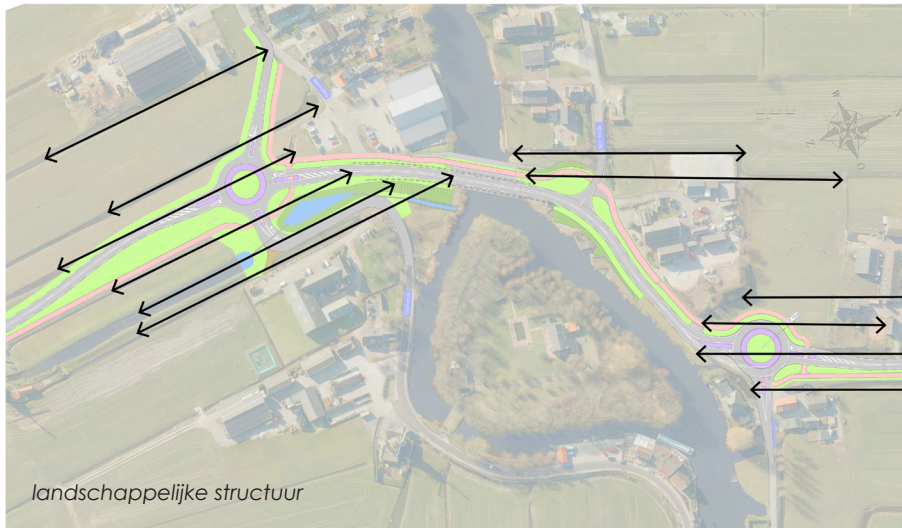
Mijn bezwaren bij het voorliggende ontwerp richten zich met name op de volgende zaken:



## 1. Ruimtebeslag

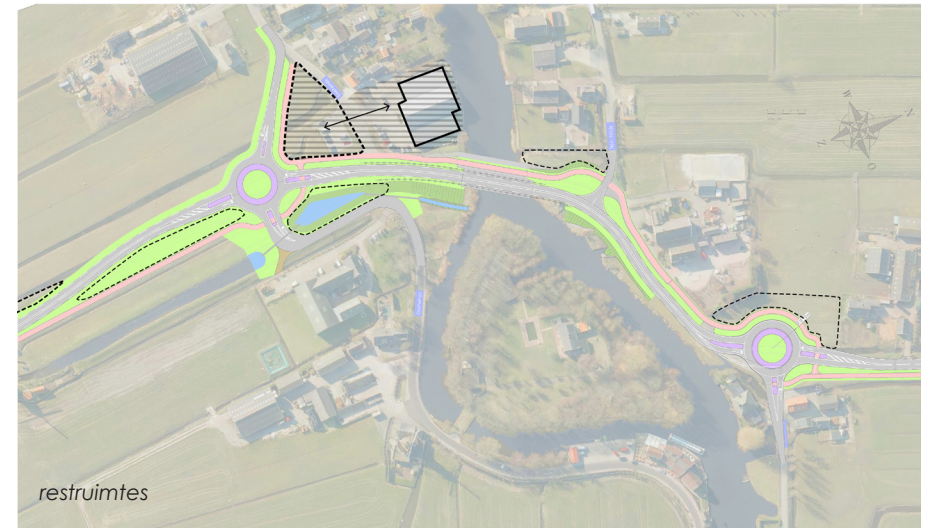
De verschillende maatregelen die in het kader van het project worden voorgesteld (o.a. twee rotondes, nieuwe aantakkingen, verlegging van routes, aanpassen brug) tellen op tot een forse ruimtelijke ingreep die een nadrukkelijk stempel drukt op het relatief kleinschalige landschap dat ter plekke gekenmerkt wordt door een veenriviertje met aan weerszijden een (historisch) bebouwingslint. Mijn indruk is dat de impact op de omgeving groter is dan de verkeerskundige opgave rechtvaardigt. Uitgangspunt zou wat mij betreft moeten zijn om het ruimtebeslag van een dergelijke ingreep hier zoveel als mogelijk te beperken.





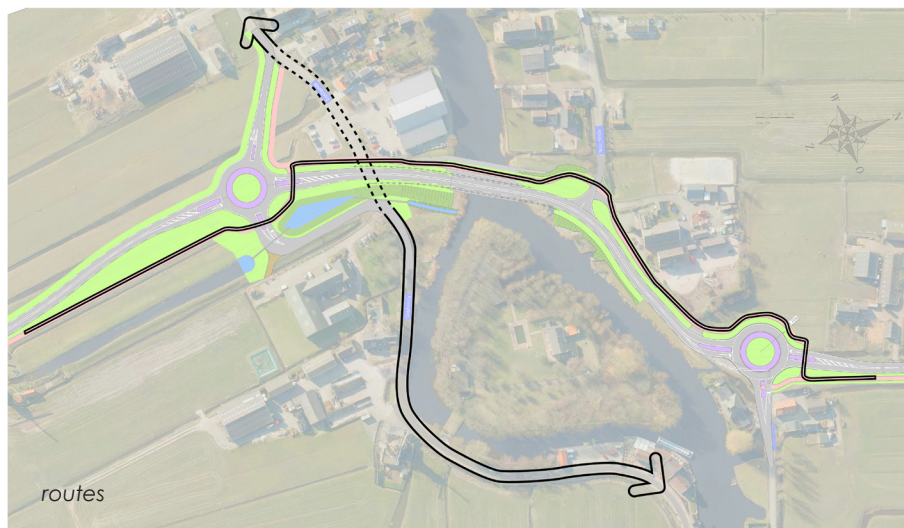
## 2. Landschappelijke inbedding

Daar waar de huidige weg zich min of meer vanzelfsprekend voegt in de bestaande landschappelijke structuur (volgt de hoofdrichting van het landschap), presenteert de nieuwe weg zich als een veel autonomere structuur, met afbuigingen en doorsnijdingen. Het wordt daarmee een structuur die op zichzelf een verkeerskundig landschap vormt dat de omgeving ter plekke domineert. De nieuwe weg zou zich, net als de bestaande, beter moeten voegen naar de bestaande structuren en daarmee 'te gast' zijn in het landschap.



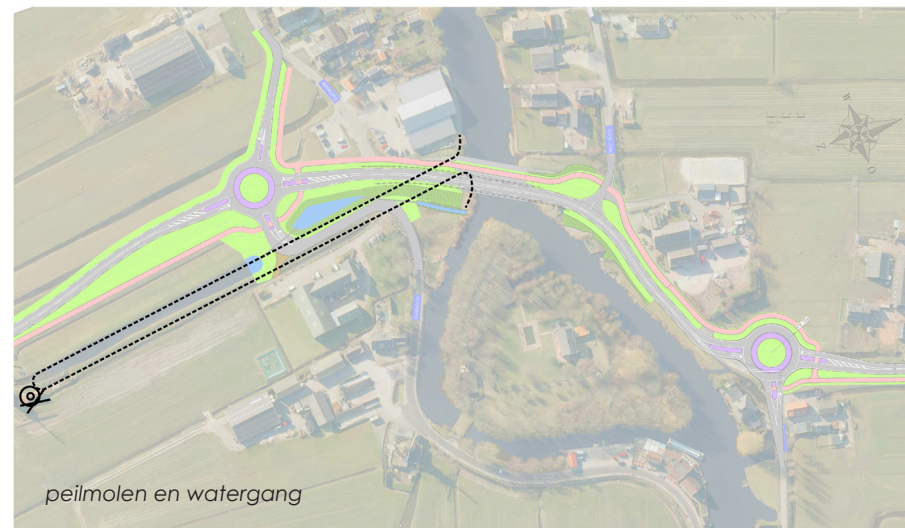
## 3. Restruimtes

De autonome structuur leidt er tevens toe dat er allerlei restruimtes en overhoeken ontstaan die niet meer als onderdeel van het landschap ervaren zullen worden. Zo zal de restruimte tussen rotonde en Oosteinde (bij de Boerenbond) geen landbouwkundige betekenis meer hebben, en waarschijnlijk (op termijn) omgevormd worden tot parkeerterrein of opslag. Zo wordt er voorgesorteerd op een ruimtelijke transformatie die naar het zich laat aanzien niet leidt tot een kwaliteitsverbetering. Ingezet zou moeten worden op het minimaliseren van overhoeken en restruimtes in de marges van de nieuwe infrastructuur.



#### 4. Continuïteit routes

De nieuwe infrastructuur leidt tot een flinke onderbreking in de continuïteit van de doorgaande route langs de Alblas (Oosteinde). Ter plaatse van de kruising met de N481 maakt deze weg een uitbuiging om vervolgens via de rotonde verderop weer aan te haken op de bestaande structuur van het bebouwingslint. Ook de nieuwe routing voor fietsers langs de N481 lijkt gecompliceerder geworden met een verspringing van de ligging van het fietspad tussen beiden rotondes. Gestreefd moet worden naar heldere en logische routes, waarbij met name de continuïteit van historische lijnen zoveel mogelijk gerespecteerd dient te worden.



#### 5. Cultuurhistorie

Er lijkt weinig rekening gehouden met de cultuurhistorische betekenis van de Peilmolen en bijbehorende watergang die in verbinding staat met de Alblas. Deze watergang wordt doorsneden en deels gedempt of verlegd, waardoor de relatie tussen dit water en de Alblas niet meer zichtbaar is. Samenhang en werking van molen en bijbehorende watergang zijn hierdoor niet langer herkenbaar, wat leidt tot een aantasting van de herkenbaarheid van deze historische structuur. Vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit is behoud van kenmerkende historische elementen en structuren en de leesbaarheid van het landschap van groot belang.

## Conclusie

In het ontwerpproces dat is gevolgd voor de Peilmolenbrug is de aandacht voor ruimtelijke kwaliteit op een te laat moment gekomen. Bij de ontwikkeling van varianten en de gesprekken hierover met de direct betrokkenen heeft dit te weinig een rol gespeeld, waardoor een goede integrale afweging van de verschillende relevante aspecten niet heeft plaatsgevonden. Ik ben er van overtuigd dat wanneer dit wel gebeurd was er andere oplossingen in beeld gebracht zouden zijn.

Mij is gevraagd is naar de mogelijkheden om het voorliggende ontwerp te optimaliseren vanuit ruimtelijke kwaliteit. Ruimtelijke kwaliteit is echter niet iets dat achteraf kan worden toegevoegd, maar ontstaat op basis van een goede integrale afweging, waarbij ruimtelijk kwalitatieve aspecten in een vroegtijdig stadium zijn betrokken. Het voorliggende ontwerp biedt in mijn ogen te weinig aanknopingspunten om door middel van optimalisaties tot een goed plan te komen. In mijn ogen vraagt zowel de opgave als de plek om een meer fundamentele heroverweging van de voorgestelde ingrepen.

Abe Veenstra  
Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit Zuid-Holland

*provinciaal adviseur*

*ruimtelijke kwaliteit*

*in zuid-holland*

*Zuid-Hollandplein 1,  
Postbus 90602,  
2509 LP Den Haag  
t: (070) 441 68 06  
e: a.veenstra@pzh.nl  
website: www.pazh.nl*