

Duurzaam veilig N223 Fase 3

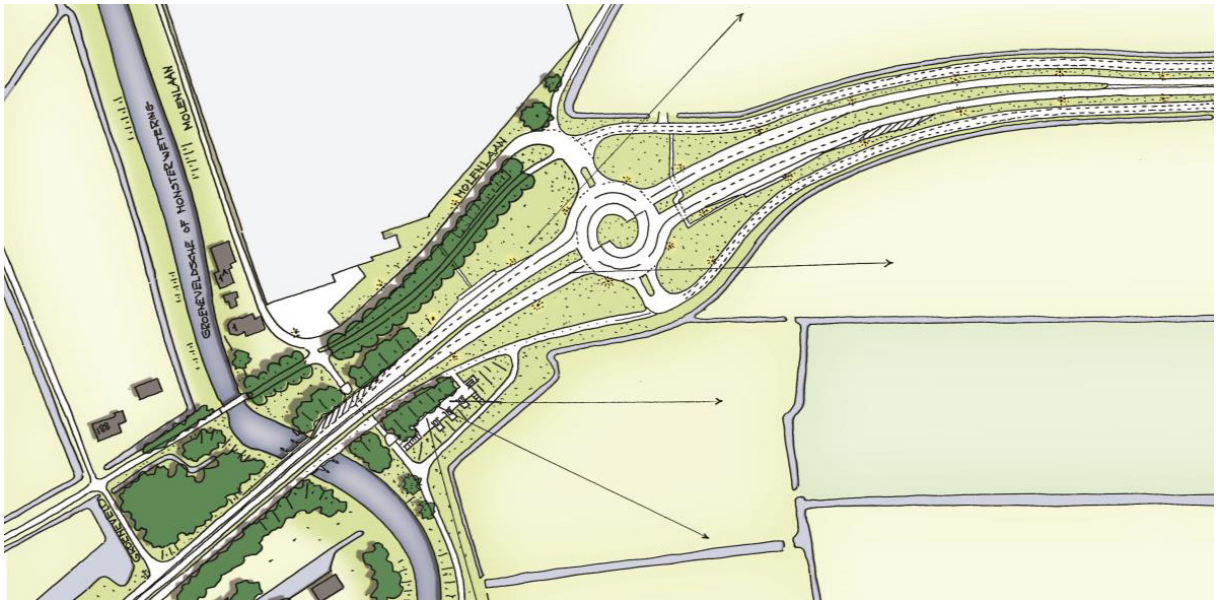
N223: Kruising of rotonde



provinciaal adviseur

ruimtelijke kwaliteit

in zuid-holland



Rotonde-variant



Kruising-variant



Advies Duurzaam Veilig N223, fase 3. Kruising of rotonde.

AV-PAZH-24

29 maart 2016

1. Aanleiding

De N223 is een belangrijke ontsluitingsweg van het Westland richting de A4. De verkeersveiligheid van de weg wordt aangepakt in het kader van het project Duurzaam Veilig N223. Fase 3 van dit project bevindt zich op dit moment in de verkennende fase en omvat het gedeelte vanaf Noord-Lierweg tot aan de aansluiting met de A4. Voor dit traject zijn in de afgelopen periode meerdere oplossingsrichtingen verkend en heeft een trechtering naar twee varianten plaatsgevonden die momenteel ter bestuurlijke besluitvorming voorliggen. In hoofdlijn gaat het om de keuze voor een rotonde dan wel een kruispunt ter hoogte van de Molenlaan.

Provincie en gemeente zitten niet op één lijn wat betreft de voorkeur voor de varianten en verschillen van mening over zowel de landschappelijke als de verkeerskundige aspecten van beide varianten. Daarom is er besloten hiervoor onafhankelijke adviezen in te winnen ter ondersteuning van de besluitvorming door het bestuur.

2. Vraagstelling

Voor het landschappelijke aspect hebben provincie en gemeente de provinciaal adviseur ruimtelijke kwaliteit om advies gevraagd. Gevraagd wordt een expert-oordeel te geven over de invloed van beide varianten op het huidige landschap. Daarbij wordt gevraagd om een oordeel over de invloed op de landschappelijke en cultuurhistorische waarden en invloed op de beleving (vanaf de weg en vanuit de omgeving). Gevraagd wordt beide varianten met elkaar te vergelijken en voorkeur uit te spreken.

3. Huidige situatie

De N223 (Woudseweg) loopt in een lange rechte lijn door het open veenweidelandschap van Midden-Delfland. De openheid en het agrarisch karakter vormen belangrijke kwaliteiten van dit gebied, met name ook in contrast met de verstedelijkte gebieden er omheen.

Cultuurhistorie en landschap zijn hier nauw met elkaar verweven in de vorm van de aanwezige historische verkavelingen en enkele fraaie, op een kreekkrug gesitueerde boerderijen. Ten noorden van de weg ligt de Woudse Polder en ten zuiden de Klaas Engelbrechtspolder.

De Woudse Polder wordt gekenmerkt door een blokvorming verkaveling met enkele verspreide erven en het dorpje 't Woudt. De open ruimte wordt begrensd door de kascomplexen langs de Zweth (in het noorden) en die bij de Lier (in het westen). Aan de oostzijde vormt de A4 de begrenzing.

De Klaas Engelbrechtspolder heeft een langgerekte verkaveling en wordt als ruimte aan de zuidoostzijde afgebakend door de Gaag met daarlangs de bebouwing van Hodenpijl en Schipluiden. Aan de westzijde vormt de Monsterwating met erachter gelegen kassen de begrenzing. Aan de oostzijde van de polder bevinden zich enkele losse erven. Direct ten zuiden van de N223 bevindt zich tevens een boerderij.

Markant is het dorp 't Woudt, dat als een eiland in de open ruimte ligt en getekend wordt door een fraai dorpsilhouet met een markante kerktoren. 't Woudt vormt ook historisch gezien een waardevol ensemble en is aangewezen als beschermd dorpsgezicht.

Verder is de Groenveldsche- of Monsterwating als historische en landschappelijke structuur van belang. Aan deze boezem-watergang staat de Groeneveldse Molen (1719); één van de weinige overgebleven watermolens in Midden Delfland. In landschappelijke zin vormt de watergang een grens in het landschap; enerzijds door de hogere ligging van de kades, maar vooral ook door het feit dat het de grens vormt tussen het open veenweidegebied en de kassen van het Westland.

Vanaf de weg zijn verre zichten mogelijk door het open veenweidegebied. Daarbij spelen landmarks als het dorpsgezicht van 't Woudt en kerktorens (Schipluiden, Hodenpijl) een belangrijke rol ter oriëntatie. Het kassencomplex aan de Molenlaan ligt los in de ruimte en ontnemt het zicht op het achtergelegen open polder en de molen die hier aan de Groeneveldse Wating staat. De langste zichtlijnen zijn er vooral in zuidelijke richting, waarbij het zicht zich ook tot ver achter het silhouet van Schipluiden uitstrekt.

De weg ligt precies op de scheiding tussen beide polders en voegt zich qua oriëntatie naar de verkaveling van Klaas Engelbrechtspolders. De weg ligt daarmee vanzelfsprekend in het landschap, zonder opvallende doorsnijdingen van de landschappelijke hoofdstructuur.

Vanuit de omgeving is de weg maar beperkt zichtbaar; andere doorgaande routes liggen op vrij grote afstand. Voor fietsers lopen er routes langs de N223 zelf (aan weerszijden een dubbelzijdig fietspad), een route langs de Monsterwatering in zuidelijke richting naar Schipluiden en een route in noordelijke richting via 't Woudt naar de Zweth en Delft (via Harnaschwatering). De weg ligt vrij vlak in het landschap en kent weinig begeleidend 'meubilair'. Bij de aantakende wegen staat een enkele lantaarnpaal en bewegwijzering. De weg is aan de noordzijde deels beplant met een (jonge) bomenrij.

Richting de kruising met de Groenveldsche- of Monsterwatering buigt de N223 af en loopt de weg omhoog richting de brug. Er is sprake van een bescheiden verkeerskundige knoop met behalve de provinciale weg ook een fietstunnel, een houten fietsbrug en erftoegangen tot de bedrijven langs de Molenlaan. De plek heeft ook een recreatieve betekenis in de vorm van een parkeerterrein en diverse picknickplekken.

Dit deel van de weg staat stevig in de beplanting; aan de zuidzijde met name in de vorm van opgekroonde bomen, aan de noordzijde in de vorm van dicht bosplantsoen.



4. Vergelijking varianten

Inpassing in het landschap

Beide varianten hebben ten opzichte van de huidige situatie een stevige impact op het landschap. De huidige weg ligt vrij bescheiden en zonder al te veel verkeerskundige 'poespas' in het landschap. De tekeningen van de nieuwe situatie laten zien dat er in beide gevallen sprake zal zijn van een meer verkeerskundig beeld door een groter ruimtebeslag en (plaatselijke) meer wegmeubilair in de vorm van lichtmasten, borden, vangrails etc.

De nieuwe aansluiting ligt aan de rand van de polder, tegen de Groenveldsche- of Monsterwatering aan. In ruimtelijke zin ligt het daarmee op de overgang tussen de open polder en het meer besloten kassengebied rond de Lier. De impact is daarmee (gelukkig) geringer dan wanneer het midden in de open polder had gelegen.

Ruimtebeslag

Beide varianten laten een toename van het ruimtebeslag zien, maar de manier waarop verschilt. Bij de rotonde variant is het vooral geconcentreerd rondom de aansluiting zelf. De ruimtelijke impact is hier groter dan bij de kruispunt-variant.

Deze laatste gaat echter gepaard met een plaatselijke verbreding van het wegprofiel in oostelijke richting (i.v.m. opstelstroken afslaand verkeer), waardoor het totale ruimtebeslag van de kruispunt-variant groter is dan bij de rotonde.

Meubilair

Een ander belangrijk verschil tussen beiden varianten is de toepassing van lichtmasten. In beide gevallen is er sprake van een toename van het aantal lantaarnpalen. Bij de rotonde is dit ook weer geconcentreerd en gaat het in totaal om 36 masten. Bij de kruispuntvariant is er voorzien in het plaatsen van lichtmasten langs een belangrijk deel van de N223 i.v.m. de te handhaven aansluitingen bij 't Woudt en Koelaan. Hier gaat het in totaal om 54 masten.

Wat nog niet goed in beeld is gebracht is de noodzakelijke bewegwijzering en andere verkeersborden. Deze zullen, samen met de lichtmasten, in belangrijke mate beeldbepalend zijn. Mogelijk leidt het handhaven van meerdere aansluitingen, zoals bij de kruispunt-variant, tot meer borden, maar in hoeverre dat onderscheidend is ten opzichte van de rotonde variant kan op basis van de voorliggende informatie niet worden bepaald.

Effecten op de openheid landschap

De effecten op de openheid van het landschap zijn vooral gerelateerd aan de omgang met beplantingen en de zichtbaarheid van verkeerskundige objecten (masten, borden, etc.). Voor beide varianten wordt voorgesteld de begeleidende (jonge) laanbeplanting aan de noordzijde van de N223 te verwijderen. Hiermee wordt het open karakter van het gebied versterkt en wordt de weg niet onnodig benadrukt in het landschap.

Verder gaan beide varianten ook uit van het verwijderen van beplanting bij de nieuwe aansluiting en de 'knoop' bij de Groenveldsche- of Monsterwatering. Het verwijderen van beplanting leidt hier niet direct tot een grotere openheid, vooral vanwege de bestaande kassen in de directe omgeving. Wel kan het bijdragen aan een beter zicht op de omgeving.

Het eerder genoemde meubilair leidt niet alleen tot een meer verkeerskundige uitstraling van de weg zelf maar heeft ook effect op de ervaring van de openheid. In die zin hebben beide varianten hierin een negatief effect, maar is de impact van de kruispunt-variant groter vanwege het feit de Woudseweg over een groter gedeelte begeleidt wordt door lichtmasten.

Beleving vanaf de weg

In de huidige situatie is er vanaf de weg een fraai zicht op het open veenweidelandschap. Aan de noordzijde vormt de afwisseling van losse boerenerven en vooral het zicht op 't Woudt een belangrijke kwaliteit. In zuidelijke richting zijn het vooral de verre zichten en de maat van de ruimte die waardevol zijn. Deze zichten blijven in beide varianten in tact en worden enigszins versterkt door het verwijderen van de laanbeplanting langs de noordzijde.

Het wegbeeld zelf zal veranderen. Voor de rotondevariant betreft dit vooral het beeld ter plekke van de aansluiting zelf. Hier wordt plaatselijke een autonoom 'verkeerslandschap' gemaakt, wat een onderbreking van het verder continue wegbeeld door de open polder vormt. Bij de kruispunt variant is de onderbreking van de continuïteit van de weg veel minder aan de orde. Hier geldt echter dat het wegbeeld over een grotere lengte een meer verkeerskundig beeld krijgt door de

verschillende opstelstroken voor afslaand verkeer bij 't Woudt en Koelaan en het grotere aantal lichtmasten.

Komend vanaf de Lier is er sprake van een 'poorteffect' bij de kruising over de Groenveldsche- of Monsterwatering, vanwege de aanwezige beplanting en het feit dat de weg in een bocht loopt. Hierdoor ontvouwt zich langzaam het zicht op de open polder, met daarin beeldbepalend het dorpsilhouet van 't Woudt. In beide varianten wordt hiermee rekening gehouden door het verwijderen van beplanting. In de kruispunt-variant zal dit poorteffect waarschijnlijk wat beter tot zijn recht komen. Bij de rotonde-variant zal de rotonde zelf waarschijnlijk in eerste instantie de meeste aandacht opeisen.

Beleving van de weg vanuit omgeving

Vanuit de omgeving gezien is weg vooral zichtbaar vanaf de recreatieve routes door het gebied; zoals in het zuiden langs de Monsterwatering en in het noorden langs 't Woudt. De zichtbaarheid van de weg wordt vooral bepaald door het aanwezige verkeer en de lichtmasten en borden langs de weg. De kruispunt-variant is vanaf een afstand gezien daarmee meer zichtbaar in het landschap dan de rotonde variant. Ook 's nachts zal vanwege de meerdere lichtmasten het beeld opvallender zijn. Op het lokale niveau van de aansluiting is de impact van de rotonde-variant juist groter: de rotonde zal, door het grotere ruimtebeslag ter plekke een opvallender element zijn dan de kruising.

Cultuurhistorie

Voor beide varianten geldt dat ze niet direct een aantasting van specifieke cultuurhistorische objecten of structuren tot gevolg hebben. Het grotere ruimtebeslag ten opzichte van de huidige situatie gaat plaatselijk ten koste van een stukje van de verkavelingstructuur. Bij de kruispunt-variant vooral aan de noordzijde, bij de rotonde variant vooral aan de zuidzijde. De herkenbaarheid van de structuur komt hiermee echter niet onder druk te staan.

Een indirect effect is de grotere ruimtelijke impact van de varianten die gezien kan worden als een aantasting van het historische agrarische karakter van het gebied.

Bij de rotonde variant is dat vooral op één plek geconcentreerd. Bij de kruispunt variant is de ruimtelijke impact ter plaatse van deze aansluiting geringer, maar leiden de verbredingen van het wegprofiel en de plaatsing van lichtmasten tot een dominanter beeld van de weg oostelijk van de aansluiting. Dit vermindert ook de kwaliteit van het aanzicht van het dorpsilhouet van 't Woudt.



5. Conclusie en advies

Het is duidelijk dat beide varianten een negatieve impact op het landschap hebben. De weg wordt een dominantere factor in het gebied. In vergelijking met de huidige situatie zal de weg een groter ruimtebeslag krijgen en een meer verkeertechnische uitstraling door extra opstelstroken en wegmeubilair (o.a. lichtmasten en borden). Door het open karakter van het gebied is dit goed zichtbaar vanuit de wijde omgeving en heeft het daarmee effect op een groot gebied. De aard van de impact verschilt echter per variant.

Bij de rotonde-variant is er sprake van een groot effect, maar op een lokaal niveau. Ter hoogte van de aansluiting ontstaat een plek die sterk verkeerskundig wordt bepaald en als een autonoom element in het landschap ligt. Daar waar de 'pijn' zich bij de rotonde variant concentreert aan de rand van de polder, is het bij de kruispunt-variant meer verspreid over een grotere lengte. Hier springen vooral de meerdere lichtmasten in het oog. De plaatsing van deze objecten over een grote lengte langs de weg betekent een aantasting van de waardevolle openheid in deze polder. Ook zullen de masten (en evt. (extra bewegwijzering) vanuit de omgeving gezien een sterker verstorend effect hebben op de aanblik van het waardevolle dorpsgezicht van 't Woudt.

De kruispunt-variant heeft een groter ruimtebeslag dan de rotonde. Dit komt vooral door verbreding van het totale wegprofiel, ten behoeve van de aansluitingen bij 't Woudt en Koelaan. De bijbehorende opstelstroken en het eerder genoemd wegmeubilair zullen daarbij leiden tot een minder rustig wegbeeld, waardoor ook de beleving vanaf de weg gezien bij de rotonde variant beter scoort.

Alles afwegend leidt dit tot een lichte voorkeur voor de rotonde-variant.

Ten aanzien van de uitwerking van de plannen geef ik graag nog een aantal aanbevelingen mee om de landschappelijke inpassing te verbeteren.

- Draag zorg voor een goede landschappelijke inpassing. Zorg ervoor dat de verkeerstechnische uitwerking hand in hand gaat met een zorgvuldig landschapsonwerp. Verkeer en landschap dienen daarbij samen op te trekken, op zoek naar de best mogelijke inpassing. Dat vergt bereidheid en ruimte om voorbij de verkeerskundige standaardoplossing te kijken.
- Zet in dit open landschap in op een zo 'leeg' mogelijk wegprofiel qua wegmeubilair. Minimaliseer het aantal borden, lichtmasten en andere objecten. Combineer en integreer noodzakelijke borden zoveel als mogelijk. Houdt het meubilair bescheiden qua vorm, kleur en grootte.
- Verken de mogelijkheden om langs de watergangen aan weerszijden van de weg natuurvriendelijke oevers tot ontwikkeling te brengen.
- Het gebied tussen de brug en de rotonde vraagt om een nadere (landschappelijke) uitwerking waarbij zowel de beleving vanaf de weg (het 'poorteffect', het zicht op de omgeving) als de beleving vanuit de omgeving (recreatieve routes en verblijfsplekken) wordt betrokken. Onderzoek daarbij de mogelijkheden om door middel van enkele goed geplaatste (opgekroonde) bomen het zicht op de verkeerstechniek rond de rotonde te verzachten zonder de zichtlijnen te blokkeren.



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*