

N214

provincie Zuid-Holland

groot onderhoud en parallelstructuur

N
214

2,9

provinciaal adviseur



ruimtelijke kwaliteit



in zuid-holland



De provinciaal adviseur ruimtelijke kwaliteit in Zuid-Holland (PARK-ZH) heeft een onafhankelijke positie en geeft vanuit die rol gevraagd en ongevraagd advies op het gebied van ruimtelijke kwaliteit. Het advies over de parallelstructuur N214 betreft een gevraagd advies door de afdelingen DBI en P&P als voortvloeisel van een werkatelier over dit onderwerp. Het werkatelier zelf is een voortvloeisel van een gezamenlijke presentatie van DBI en P&P in de Commissie Plankwaliteit.



N214 - groot onderhoud en parallelstructuur



AV-PAZH-04



datum: 18 november 2013



Aanleiding

De provinciale weg N214, in de Alblasserwaard, zal worden aangepakt in het kader van groot onderhoud. Naast aanpassingen in het profiel van de weg zelf gaat het daarbij ook om het ontwikkelen van een zgn. parallelstructuur voor landbouwverkeer en fietsers. De gedachte hierachter is dat door het inrichten van een alternatieve route, parallel aan de N214, dit langzaam verkeer van de doorgaande weg kan worden gehaald en daarmee de doorstroming verbeterd. Voor de parallelstructuur is een tracé bepaald dat grotendeels over bestaande wegen loopt. Naast de aanleg van een aantal 'missing links' speelt voor de nieuwe structuur ook de realisatie van een aantal nieuwe kunstwerken (bruggen) een rol. De afdeling Projecten en Programma's (P&P) heeft van de Dienst Beheer Infrastructuur (DBI) de opdracht gekregen de plannen hiervoor verder uit te werken en uit te voeren.

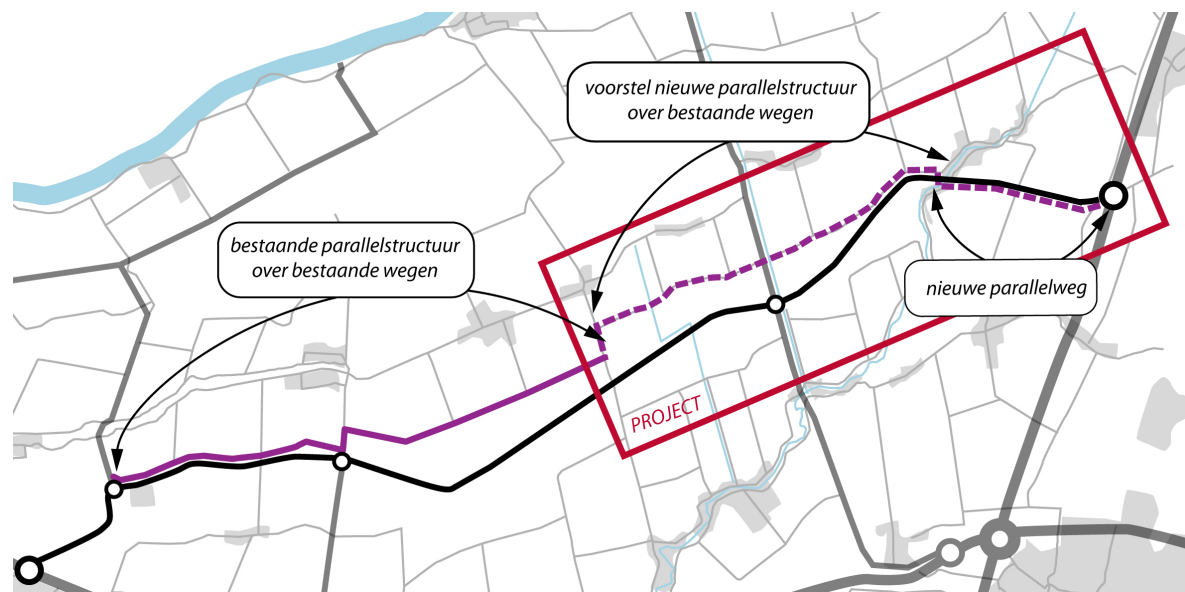


Werkatelier

Samen met de beleidsmatig opdrachtgever en de programmaleider is geconstateerd dat deze opgave een interessante case is voor een werkatelier.

In een werkatelier staat het samen kijken, discussiëren en verkennen van oplossingen centraal. In een dergelijke werkvorm kan het begrip ruimtelijke kwaliteit concreet gemaakt worden, handen en voeten krijgen. Daarbij is het van belang dat de opgave integraal wordt benaderd. Daarom zijn er naast de betrokken ambtenaren van DBI ook inhoudelijke provinciale experts op het gebied van cultuur, groen en ontwerp voor het werkatelier uitgenodigd.

Het werkatelier vond op locatie plaats op 2 september 2013. Na een aantal korte inhoudelijke presentaties over de opgave en de karakteristieken van het gebied heeft er een gezamenlijk veldbezoek plaatsgevonden. Verschillende locaties zijn hierbij bezocht en ter plekke is kennis en inzicht gedeeld over de kansen en knelpunten ten aanzien van de voorgenomen maatregelen. Vervolgens is er in groepen gediscussieerd en geschetst op de belangrijkste ruimtelijke opgaven en zijn de resultaten hiervan aan elkaar teruggekoppeld.



Observaties

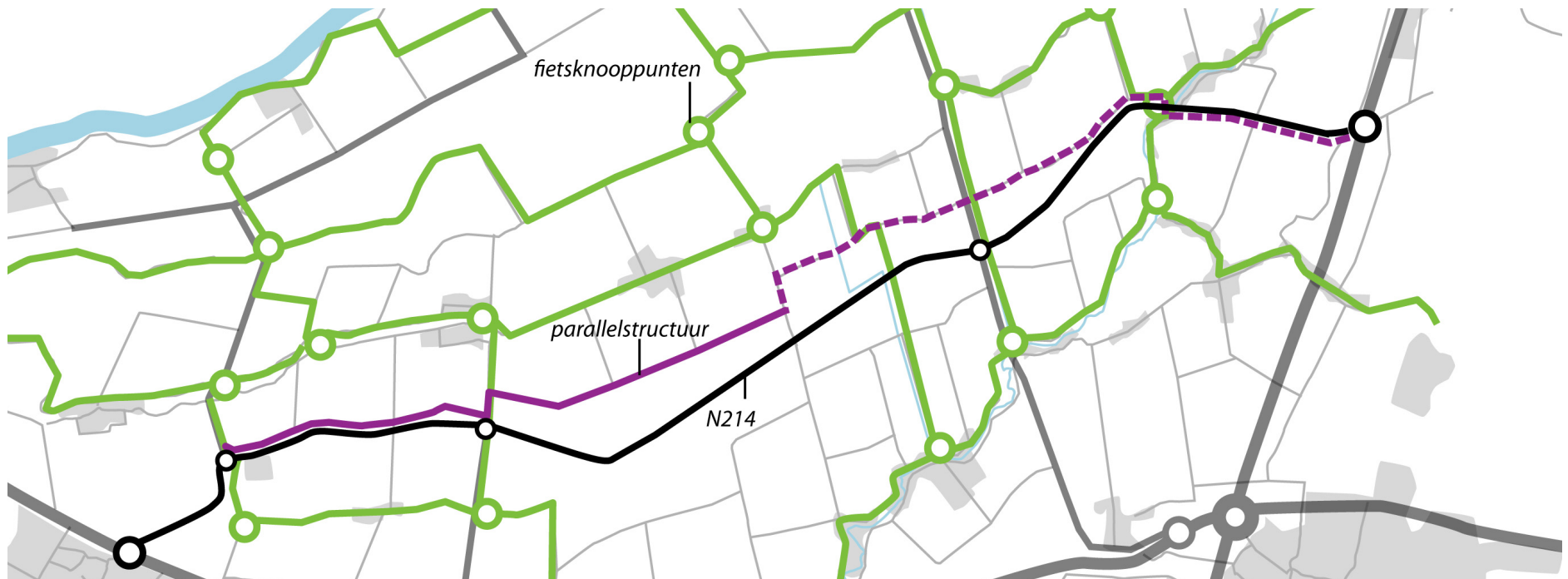
Op basis van de bevindingen uit het werkatelier, het terreinbezoek, de gesprekken met betrokken ambtenaren en de beschikbaar gestelde achtergrond informatie kom ik tot een aantal observaties.

De keuze voor het benutten van een parallelstructuur van (voornamelijk) bestaande wegen voor langzaam verkeer en landbouwverkeer lijkt een logische. Hiermee kan de doorstroming op de provinciale weg worden verbeterd en kan een meer aantrekkelijke fietsroute worden gerealiseerd. In het westelijke deel functioneert al een dergelijke parallelstructuur en het lijkt voor de hand te liggen dit door te trekken langs de rest van N214.

Zowel functioneel als ruimtelijk kan de N214 hiermee een sterkere **continuïteit** krijgen. Functioneel omdat er over het gehele traject eenduidigheid bestaat voor de gebruikers (wel doorgaand autoverkeer, geen landbouw en fietsverkeer langs N214) en ruimtelijk omdat hiermee het nieuwe (duurzaam-veilig) profiel zonder parallelle fietsstroken en passeerhavens over de volledige lengte kan worden doorgezet.

Wanneer we er echter wat dieper op ingaan zijn er toch de nodige **kanttekeningen** te maken bij de voorgestelde parallelstructuur. De nieuwe structuur beoogt een functie te gaan vervullen voor zowel fietsverkeer als landbouwverkeer. De beste parallelroute is voor landbouw- en fietsverkeer niet noodzakelijkerwijs dezelfde. Zo lopen er interessante routes voor fietsers door de kern van Noordeloos en (potentieel) langs de Boterslootse Voorvliet terwijl deze voor landbouwverkeer niet geschikt zijn.

Het **fietsverkeer** langs de N214 lijkt in de huidige situatie zeer bescheiden. Delen van de route zullen wellicht utilitair worden gebruikt, maar het recreatieve routenetwerk (via fietsknooppunten) laat de N214 links liggen. De voorgestelde parallelstructuur zal wellicht een (beperkte) aanvulling op het routenetwerk kunnen betekenen, maar het lijkt er niet op dat hiermee 'missing links' worden ingevuld. Het lijkt er dan ook op dat de nieuwe parallelstructuur niet cruciaal is voor het fietsverkeer en dat er al voldoende alternatieven in het gebied aanwezig zijn.

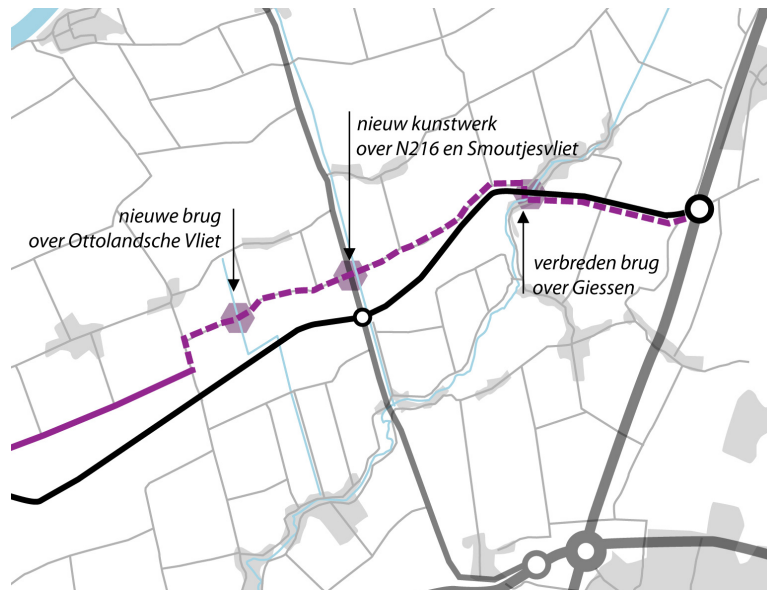


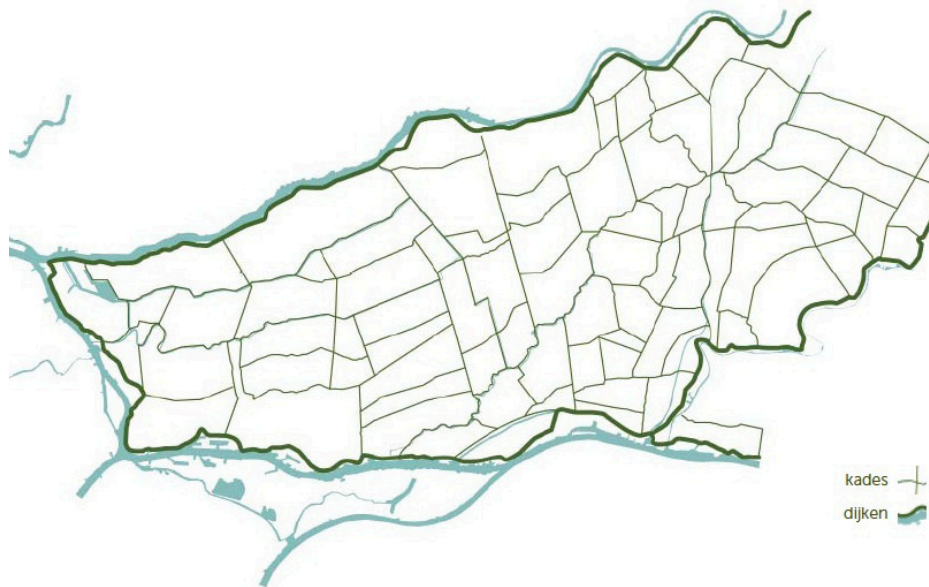
Ook voor het **landbouwverkeer** kunnen vragen worden gesteld bij het functioneren van de parallelstructuur. De N214 vormt als doorgaande weg een belangrijke oost-west verbinding door de Alblasserwaard en takt aan weerszijden aan op snelwegen (A15 en A27). Het landbouwverkeer heeft echter een veel lokale actieradius en zal de N214 doorgaans maar voor bepaalde trajecten gebruiken om van de ene naar de andere plek in de polder te komen. Tijdens het werkatelier kon door de betrokken ambtenaren onvoldoende duidelijk worden gemaakt wat nu precies de bijdrage van juist deze nieuwe parallelstructuur aan de ontsluiting voor landbouwverkeer is. Een blik op de kaart doet vermoeden dat ook zonder de N214 in principe alle percelen via lokale en andere provinciale wegen bereikbaar zijn. Het doet de vraag rijzen wat er gebeurt als je geen nieuwe structuur aanlegt; waar gaat het dan mis, voor hoeveel voertuigbewegingen? Mijns inziens legitieme vragen bij een substantiële investering als deze, waar echter helaas (nog) geen verhelderend antwoord op is gekomen.

Voor een groot deel loopt de beoogde parallelstructuur over bestaande wegen. Voor een beperkt deel moet er een ontbrekend stuk weg worden gemaakt en mogelijk moeten bepaalde trajecten enigszins verbreed worden, maar de ruimtelijke impact lijkt hier beperkt. Het meest in het oog springend zullen de **kunstwerken** zijn; een brug over de Ottolandse Vliet en een verbinding over de Smoutjesvliet en N216.

Het is met name deze laatste die een forse impact zal hebben op het gebied. Hier moet namelijk zowel de watergang als de provinciale weg worden gekruisd, waarbij het maaiveld van het omliggende landschap beduidend lager ligt. Hier zijn dus forse grondlichamen en een grote overspanning nodig; zaken die in het open landschap van de Alblasserwaard een grote impact zullen hebben. Daarbij komt dat dit punt vrij dicht bij het bestaande knooppunt N214-N216 ligt waar er sprake is van een mogelijke nieuwe (ongelijkvloerse) aansluiting in de (nabije) toekomst.

6





kamerstructuur (uit: gebiedsprofiel)

Het landschap van de Alblasserwaard wordt gekenmerkt door een grote mate van openheid met een sterke oost-west oriëntatie. Kenmerkend is verder de 'kamerstructuur' waarbij de open ruimtes worden omzoomd met beplante kades, wegbeplantingen of verdichte dorpslinten. De kwaliteiten van het gebied worden beschreven in het Gebiedsprofiel ruimtelijke kwaliteit zoals dat onlangs voor de Alblasserwaard – Vijfheerenlanden is opgesteld.

De N214 speelt ook een rol in deze kamerstructuur; de fraaie beplanting van abelen langs grote delen van de weg vormt een stevige groenstructuur in het gebied. Wat opvalt is dat het ontbreekt aan een eenduidige visie op het gewenste **beplantingsbeeld van de weg**. Uitspraken hierover in het Gebiedsprofiel, het Landschapsplan en het Verjongingsplan Alblasserwaard stroken (deels) niet met elkaar.



N214 als beplante rand van een kamer

Advies

Mijn advies spitst zich toe op drie aspecten: de keuze voor de parallelstructuur, een visie op het beplantingsbeeld en op de kunstwerken.

1. Doe ontwerpend onderzoek naar de alternatieven voor de parallelstructuur

Daar waar de keuze voor de parallelstructuur op het eerste gezicht logisch lijkt, blijkt bij nadere beschouwing dat er toch nog veel vragen zijn over de wijze waarop deze moet functioneren en de ruimtelijke implicaties ervan.

In het voortraject heeft er een afweging van een aantal varianten plaatsgevonden. Hierbij zijn verschillende opties voor het landbouwverkeer met elkaar vergeleken: (1) op de bestaande weg met passeerstroken; (2) gebruikmakend van bestaande wegen in de omgeving en (3) een nieuwe parallelweg direct langs de N214. Het voorstel voor de parallelstructuur zoals het nu voorligt lijkt een combinatie van deze varianten voor te stellen (nl. 2+3).

De keuze voor de huidige variant lijkt slechts op een beperkt aantal criteria gebaseerd en onvoldoende kwantitatief onderbouwd. Belangrijkste reden om te kiezen voor een parallelstructuur is de betere doorstroming en de verkeersveiligheid. Het is echter niet duidelijk in hoeverre dit ook gekwantificeerd is (hoeveel betere doorstroming, hoeveel veiliger). Voor de parallel-varianten lijken vervolgens de belangrijkste beoordelingscriteria de 'omrijfactor' in tijd en de kosten te zijn. Hierbij is niet inzichtelijk gemaakt waarom de kosten voor een structuur over bestaande wegen zoveel positiever worden beoordeeld dan die van een parallelweg, aangezien de grootste kostenpost samen lijkt te hangen met de kunstwerken die in beide gevallen nodig zijn.

Het schort kortom nog aan onderbouwing voor de voorgestelde parallelstructuur. Daarbij lijkt het er op dat met name de ruimtelijke consequenties en de effecten op het landschap nog onvoldoende zijn meegenomen in deze afweging. Met name de aanleg van een fors kunstwerk bij de kruising van de N216 zie ik in dit verband als een belangrijk bezwaar tegen de voorgestelde parallelstructuur. Op basis van de beschikbare informatie lijkt het dat hier een ruimtelijk (en financieel) zeer zware ingreep nodig is voor een naar verwachting

functioneel maar zeer bescheiden verbinding.

Ik stel dan ook voor dat er een ontwerpend onderzoek plaatsvindt naar de mogelijke alternatieven van de parallelstructuur. In een ontwerpend onderzoek kan een bredere afweging dan alleen op kosten en rijtijd worden gemaakt en kan verkend worden hoe de varianten zich kwalitatief onderscheiden. Voor een dergelijke integrale afweging kunnen de aspecten van ruimtelijke kwaliteit als leidraad worden gebruikt, te weten:

- *gebruikswaarde* (o.a. de functionaliteit van de parallelstructuur, wat verbindt het met wat, onderscheid tussen fietsverkeer en landbouwverkeer, hoe lopen de verkeersbewegingen, wat is de omrijfactor, voor hoe velen)
- *toekomstwaarde* (o.a. betreft het een duurzame oplossing, is het goed te beheren, staan investeringen in verhouding tot de opbrengst)
- *belevingswaarde* (o.a. wat zijn de effecten op het (open) landschap, is er sprake van een 'logische' routing, staan de ingrepen in verhouding tot de functie/betekenis van de weg)

Voor de belangrijke ruimtelijke consequenties (zoals de aanleg van kunstwerken, nieuwe wegen, beplanting etc.) is het van belang dat deze ook letterlijk in beeld worden gebracht; wat betekent de aanleg van een brug op deze plek, wat is het ruimtebeslag etc. In een ontwerpend onderzoek kunnen er alternatieven worden verkend en op hun plussen en minnen worden gescoord.

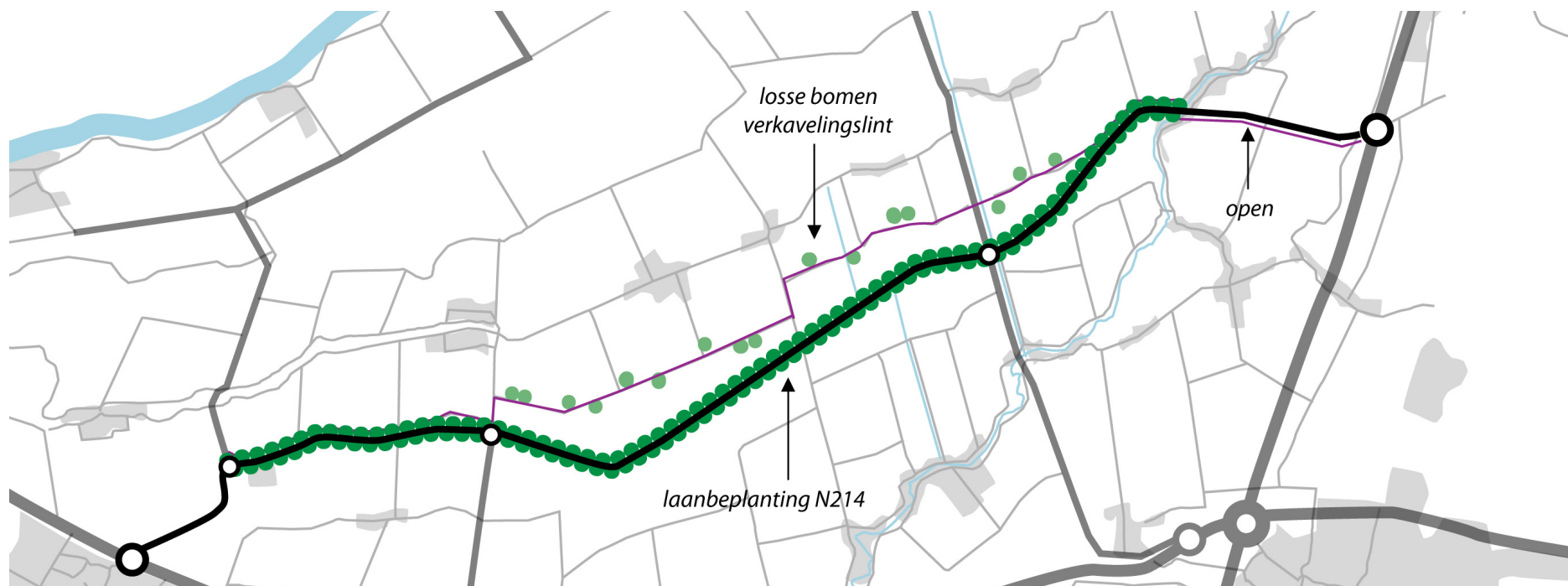
Ik verwacht dat een dergelijk onderzoek leidt tot nieuwe inzichten en een betere onderbouwing van een keuze. Een dergelijke onderbouwing lijkt mij noodzakelijk ter verantwoording van de te verrichten investeringen en de communicatie richting de streek.

2. Ontwikkel een heldere en consistente visie op beplanting

De N214 heeft de belofte in zich van een fraaie beplante lijn door het open landschap van de Alblasserwaard. In de huidige situatie is er echter sprake van een wisselend beeld; op delen is er sprake van een laanbeplanting aan weerszijden van de weg, soms echter ook slechts aan 1 zijde, soms bosplantsoen of juist helemaal geen beplanting. Er lijken geen voor de hand liggende aanleidingen in de weg of het omliggend landschap om deze variatie te verklaren. De huidige visie op de beplanting langs de weg (zoals vastgelegd in het Landschapsplan en het Verjongingsplan) lijkt deze bestaande afwisseling echter als vertrekpunt voor de nieuwe inrichting te nemen en minder te zoeken naar continuïteit in het wegbeeld. In mijn ogen zijn zowel de weg als het landschap juist gebaat bij een eenduidig en continu beeld van de weg en beplanting. De weg vormt een heldere lijn door het landschap en voegt zich in belangrijke mate naar de oost-west structuur. Een eenduidige versterking van deze groenstructuur sluit ook goed aan bij de uitgangspunten zoals verwoord in het gebiedsprofiel.

Ik adviseer een visie op de beplanting langs de N214 te ontwikkelen die uitgaat van een zo groot mogelijke continuïteit: bestaande uit laanbeplanting met abelen in brede grasbermen aan weerszijden van de weg. Dit principeprofiel kan gehanteerd worden tussen de aansluiting met de N481 en de kern van Noordeloos. Ten oosten van Noordeloos volgt de N214 een tracé dat meer haaks op de dominante landschapsrichting staat. Hier lijkt de keuze voor het achterwege laten van beplanting het meest passend.

Het beoogde tracé voor de parallelstructuur volgt een ruilverkavelingslint dat feitelijk 'binnen' de kamerstructuur valt. Op een aantal kortere stukken na is de bestaande weg niet voorzien van laanbeplanting. Karakteristiek is de aanplant van losse bomen (vaak 2 essen) bij de toegang tot een perceel. Mocht de integrale afweging leiden tot de keuze voor deze route als parallelstructuur dan wordt geadviseerd dit beplantingsbeeld bij de verdere ontwikkeling als leidraad te nemen. Hiermee ontstaat een lijn met een meer transparante vorm van (verspreide) beplanting die goed aansluit bij de karakteristieken van het gebied.



3. Geef specifiek aandacht aan een goede vormgeving van de kunstwerken

Op meerder plekken zullen nieuwe kunstwerken komen; zowel in de N214 zelf (bv bij Noordeloos) als in de parallelstructuur. De bruggen zijn bij uitstek beeldbepalende elementen, zeker in het open landschap van de Alblasserwaard. Het is zaak deze bijzondere elementen op een zorgvuldige manier vorm te geven en in te passen in de omgeving. Aangezien het hier meerdere objecten betreft biedt het een kans een familie van kunstwerken te ontwikkelen die een onderlinge verwantschap hebben. Ik pleit er voor de vormgeving van de kunstwerken als een architectonische ontwerpogave te bezien. Een in te schakelen architect dient uitgedaagd te worden een passende brug te ontwerpen die zich op vanzelfsprekende wijze voegt in het landschap van de Alblasserwaard. In dit landschap past een eenvoudig vormgegeven brug, terughoudend qua kleur en materiaalgebruik, maar zorgvuldig gedetailleerd. Van belang zijn zowel het zicht op de brug vanaf het water en het omliggende landschap, als ook het zicht vanaf de brug richting het kruisende water en het omliggende landschap. Beide vormen belangrijke aandachtspunten voor het ontwerp.

Abe Veenstra
Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit Zuid-Holland

Bronnen:

Gebiedsprofiel Alblasserwaard & Vijfheerenlanden, 2013
Groene lijnen door stad en landschap, landschapsplan provinciale infrastructuur provincie Zuid-Holland, 2007
Verjongingsplan bomen Alblasserwaard, BTL, 2010
Variantenstudie Landbouwverkeer N214, RPS BCC



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

provinciaal adviseur



ruimtelijke kwaliteit



in zuid-holland

