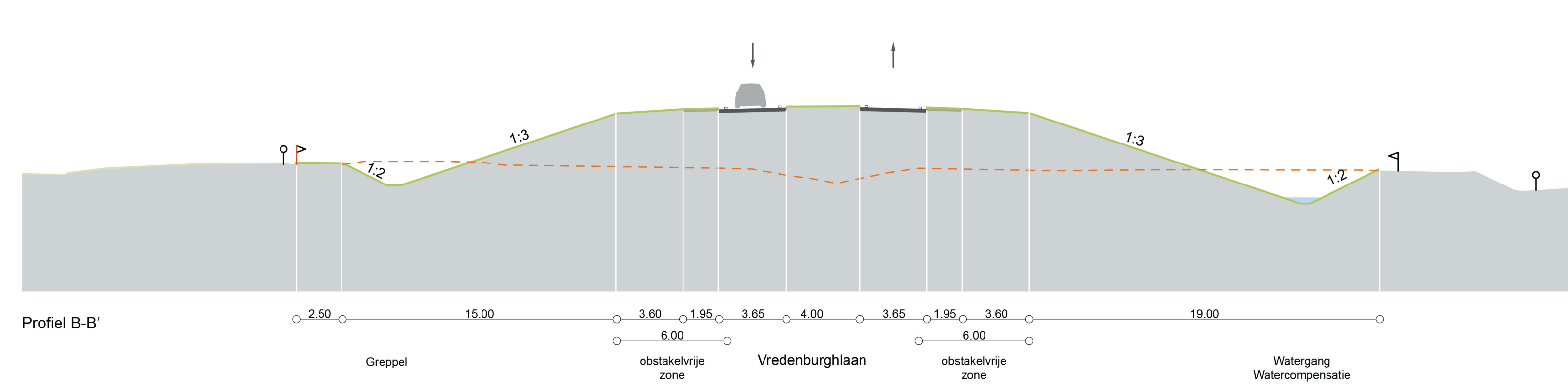
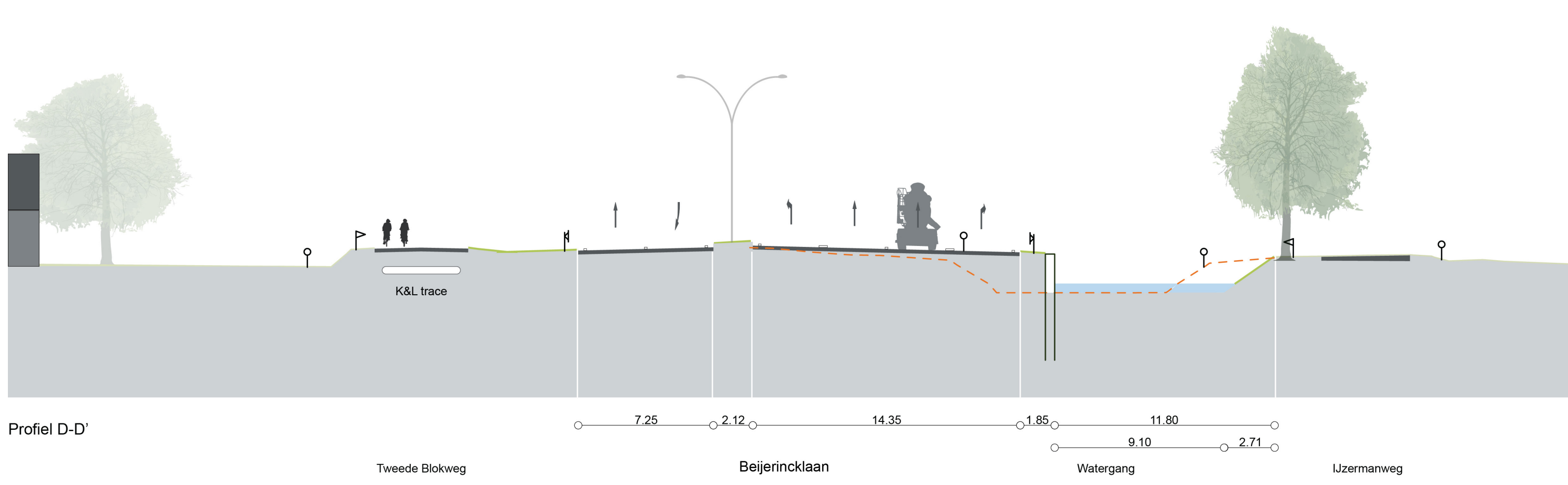
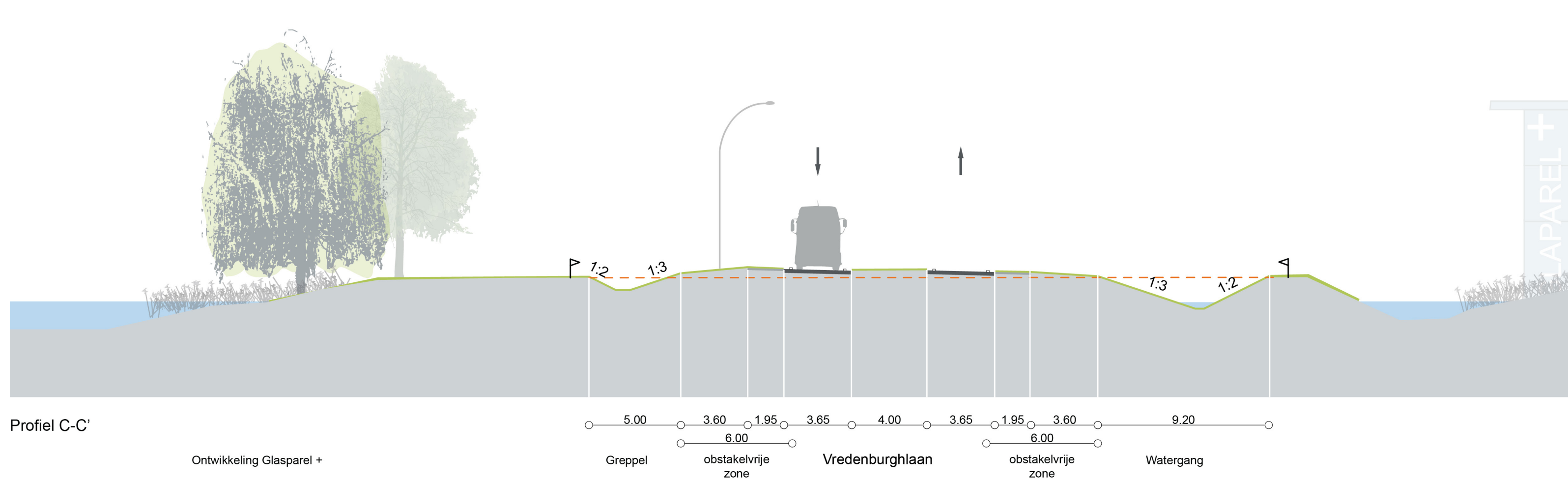
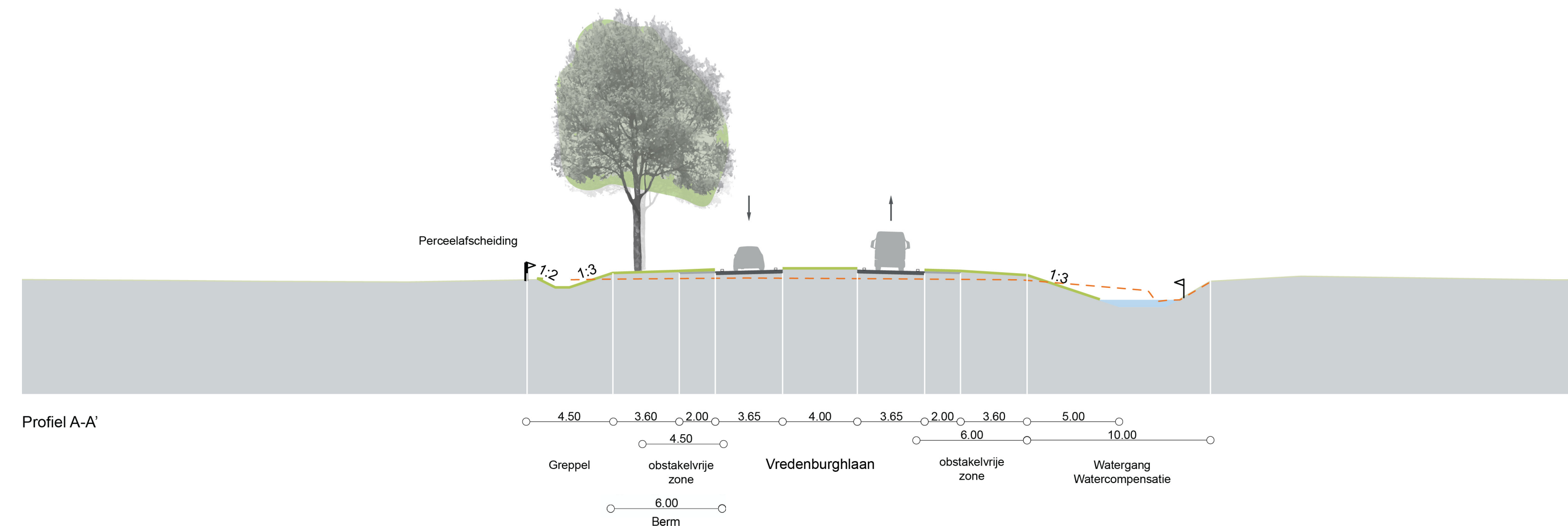
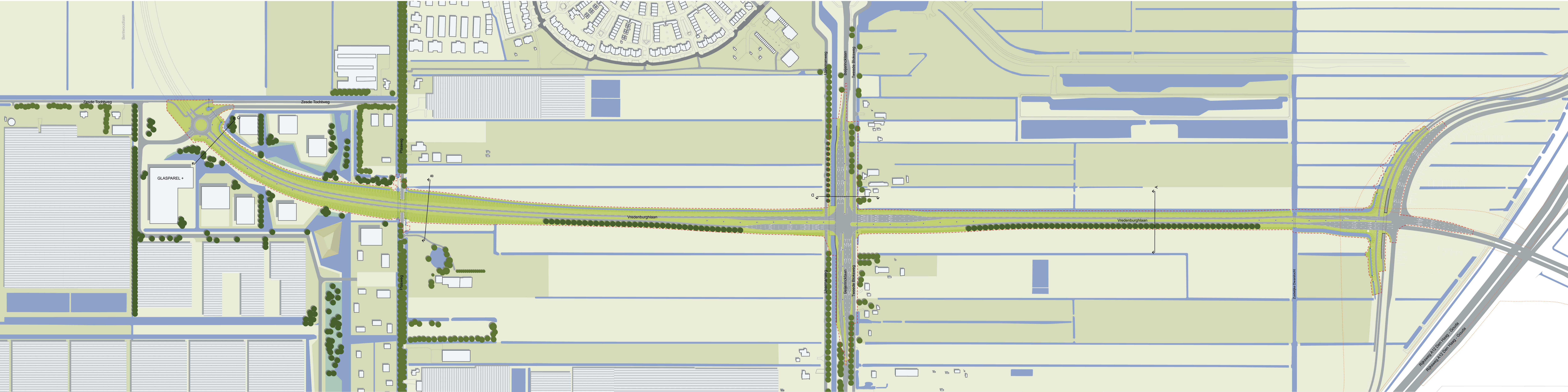


LANDSCHAPSPLAN VREDENBURGHLAAN, RANDWEG WADDINXVEEN



ONDERWERP
Landschapsplan Randweg Waddinxveen

PROJECTNUMMER
D03091.000071

DATUM
23-2-2017

ONZE REFERENTIE
079090699 C

VAN
Peter Westerink

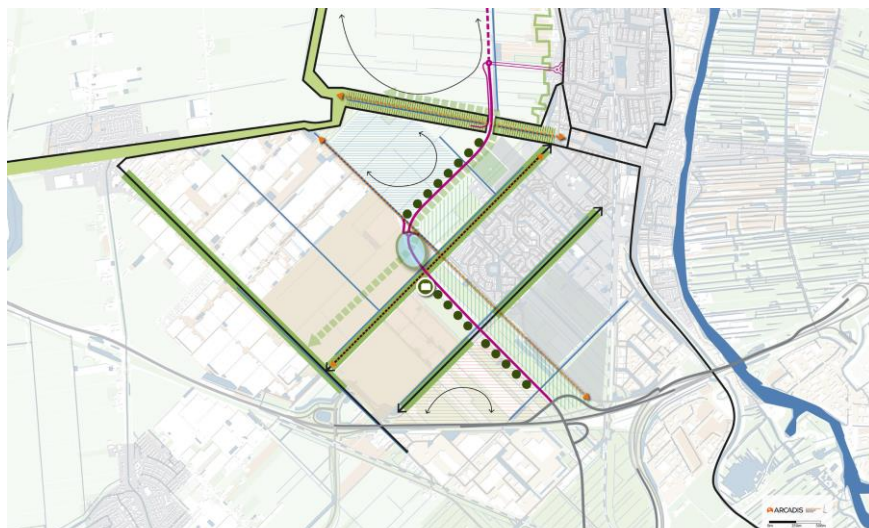
AAN
Provincie Zuid-Holland

Landschapsplan Randweg Waddinxveen

In februari 2016 is de landschapsvisie voor de Vredenburglaan en de Bentwoudlaan, Randweg Waddinxveen, opgeleverd. Dit landschapsplan is de uitwerking van de landschapsvisie voor de Vredenburglaan en loopt van de aansluiting met de parallelstructuur A12 in het zuiden tot de aansluiting met de Zesde Tochtweg in het noorden.

Hieronder wordt kort de landschapsvisie beschreven en toegelicht op welke manier de visie is vertaald voor de Vredenburglaan.

Er liggen in het gebied krachtige structuren (lanen, linten en tochten) die door iedereen (in alle plannen) onderschreven worden en die behouden moeten blijven als ruimtelijke structuurdragers en recreatieve verbindingen tussen kern en buitengebied. Kruisingen van de Vredenburglaan met deze structuren vragen om een zorgvuldige inpassing waarbij landschappelijke structuren herkenbaar blijven (Gebiedsprofiel en Structuurvisie) en de waarde ervan niet ondermijnd wordt (Landschapsplan Provinciale Infrastructuur). De ontwikkelingen in het gebied zijn op de langere termijn onzeker. De invloedssfeer van stedelijke ontwikkelingen is echter wel overal aanwezig. De Vredenburglaan en Bentwoudlaan vormen de begrenzing van de stadsrandzone rond Waddinxveen (of deze nu agrarisch of meer recreatief van aard is of wordt) en daarmee de grens tussen stedelijk gebied (met vooral wonen) en grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen (kassen en bedrijven).



Figuur 1 Landschapsvisie Vredenburglaan en Bentwoudlaan

De visie is opgebouwd uit de volgende drie pijlers:

1. Een zorgvuldige inpassing van nieuwe structuren met behoud van bestaande.
2. De weg reageert op de omgeving.
3. Continuïteit in het wegbeeld.

1. Een zorgvuldige inpassing van nieuwe structuren met behoud van bestaande

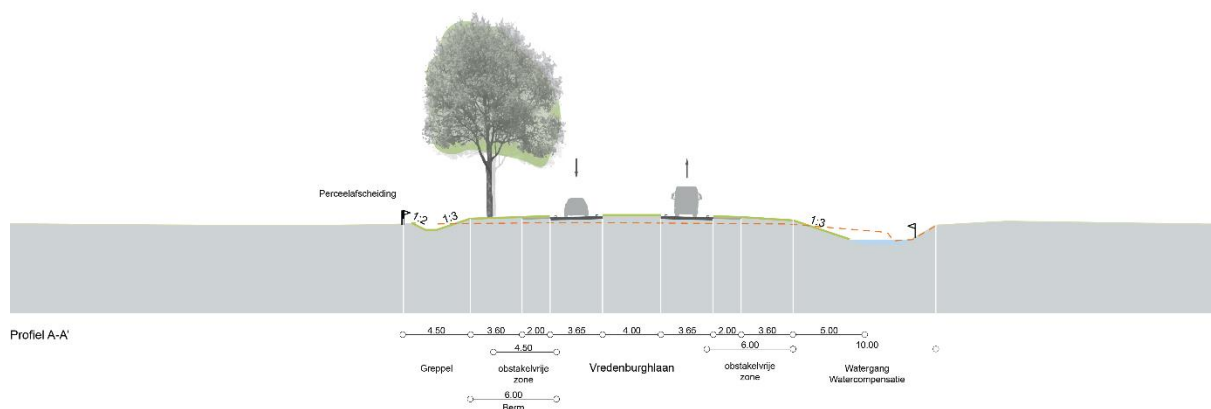
In de landschapsvisie is gekozen voor een eenzijdige bomenrij aan de westzijde van de Vredenburglaan. Met deze bomenrij wordt de ontginningsstructuur van de Zuidplaspolder versterkt. Daarom is er vooralsnog gekozen om alleen op de rechte trajecten een bomenrij toe te voegen in de 6 meter brede berm, buiten de minimale obstakelvrije zone van 4.5 meter. Ter plaatse van de opstelvakken van de kruisingen is een 4.5 meter brede berm aanwezig. Bij de verdere uitwerking wordt gezien of de bomenrijen nog verder doorgetrokken kunnen worden richting de kruising met de Beijerincklaan. Vanwege de benodigde obstakelvrije zone van 4.5 meter wordt de bomenrij onderbroken bij de kruising met de Beijerincklaan en de aansluiting met de Parallelstructuur A12. Waar de weg omhoog gaat om de Plasweg te kruisen stopt de bomenrij, zie figuur 2. Reden hiervoor is dat het profiel hier veranderd en dat het hoogteverloop niet geaccentueerd moet worden met een bomenrij.



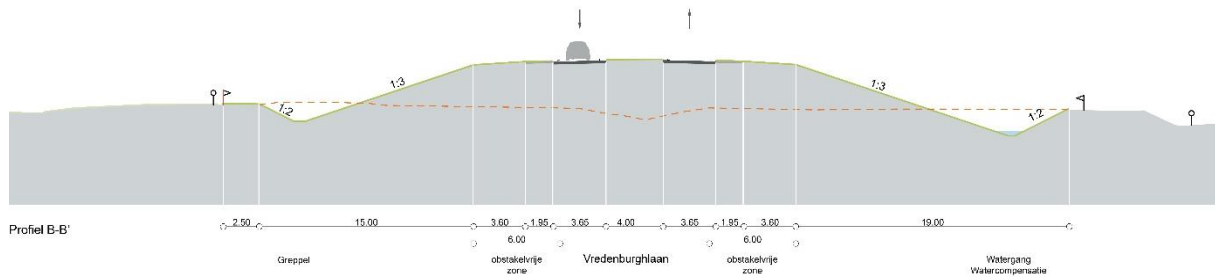
Figuur 2 Landschapsplan

Met de aanplant van de bomenrijen ontstaat er een asymmetrisch profiel, waarbij de weg aan één zijde begeleidt wordt door bomen en aan de andere zijde open blijft. Voorgesteld wordt om eenzelfde afstand tussen de bomen te hanteren als toegepast bij de Zuidelijke Rondweg, een hart op hart afstand van 10 meter. Aan de open zijde is watercompensatie vorm gegeven door middel van een brede watergang. De watergang fungeert tevens als perceelsafschieding. Aan de westzijde is greppel ingepast waardoor een scheiding in de vorm van een afrastering voor vee noodzakelijk is.

Het wegprofiel past zich daarmee aan de omgeving en de (toekomstige) ontwikkeling van de omgeving aan: bomen aan de zijde waar ontwikkelingen plaatsvinden en open (en waterrijk) aan de zijde waar een landschappelijke, recreatieve zone is voorzien met ruimte voor waterbergingsopgaven. Bovendien heeft het wegprofiel zo een afwijkend profiel ten opzichte van de linten en lanen in het gebied, met bomen aan weerszijde van de weg.



Figuur 3 Profiel A-A'



Figuur 4 Profiel B-B'

Kruisingen bestaande structuren

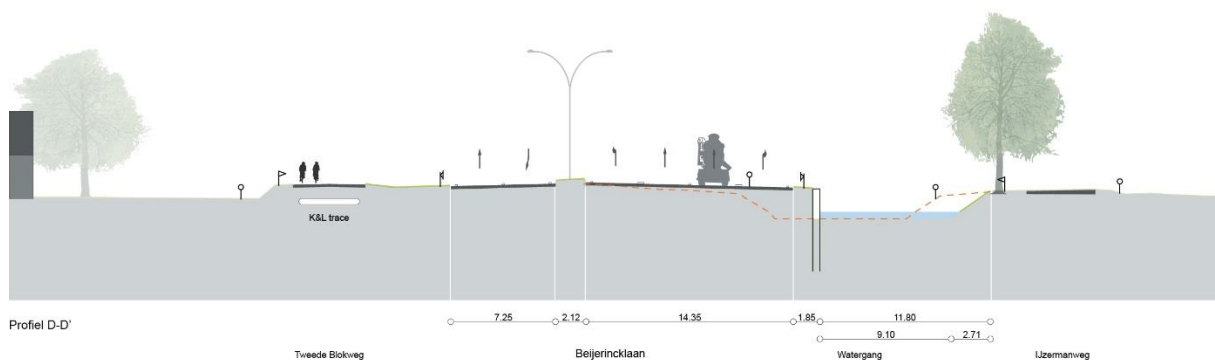
De historische structuren: de Plasweg en de Beijerincklaan (bestaande uit de Beijerincklaan, watergang, Tweede Bloksweg en IJsermanweg) veranderen met de aanleg van de Randweg drastisch door de verhoogde ligging bij de Plasweg en een kruising bij de Beijerincklaan.

Beijerincklaan

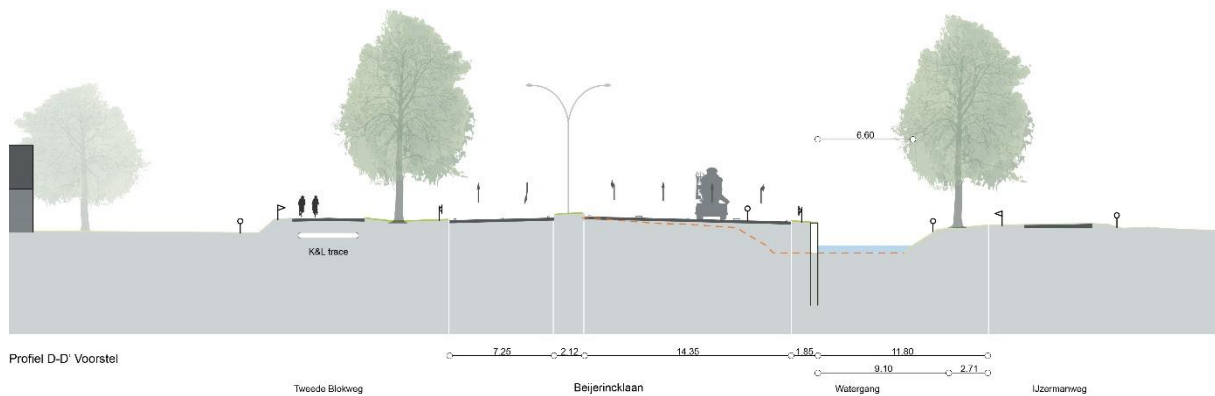
De bestaande waterstructuren worden via een duiker(brug) onder de Vredenburglaan verbonden. Deze duiker(brug) heeft bij de Beijerincklaan een minimale hoogte van 1.5 meter zodat de aanwezige watervleermuizen via het water onder de weg door kunnen vliegen. De huidige breedte van het waterlijn wordt in de duiker(brug) doorgezet.

De aanwezige laanbeplanting zal, in het geval van de Beijerincklaan over een grote afstand gekapt moeten worden. Vanuit de landschappelijke structuur is het echter zeer wenselijk om (een deel van) de laanstructuur door te laten tot de kruising zodat de Beijerincklaan een continue begeleiding heeft. Dit is mogelijk door nieuwe bomen te planten tussen de verbrede watergang en de IJsermanweg. Deze bomen zullen gezien de beperkte groeiplaats alleen nooit vergelijkbaar worden qua grootte als de bestaande bomen, zie figuur 5.

Daarom is het voorstel is om de bomen aan de buitenzijde van het hele profiel te handhaven. Het betreft hier de bomen tussen de Beijerincklaan en de Tweede Bloksweg en tussen de IJsermanweg en de watergang. Dit is alleen mogelijk indien de eis van het Hoogheemraadschap dat de vergraven watergangen hun oorspronkelijke breedte en doorstroombrofiel behouden wordt losgelaten. Zie figuur 6 voor het principe en het ruimtelijke effect.

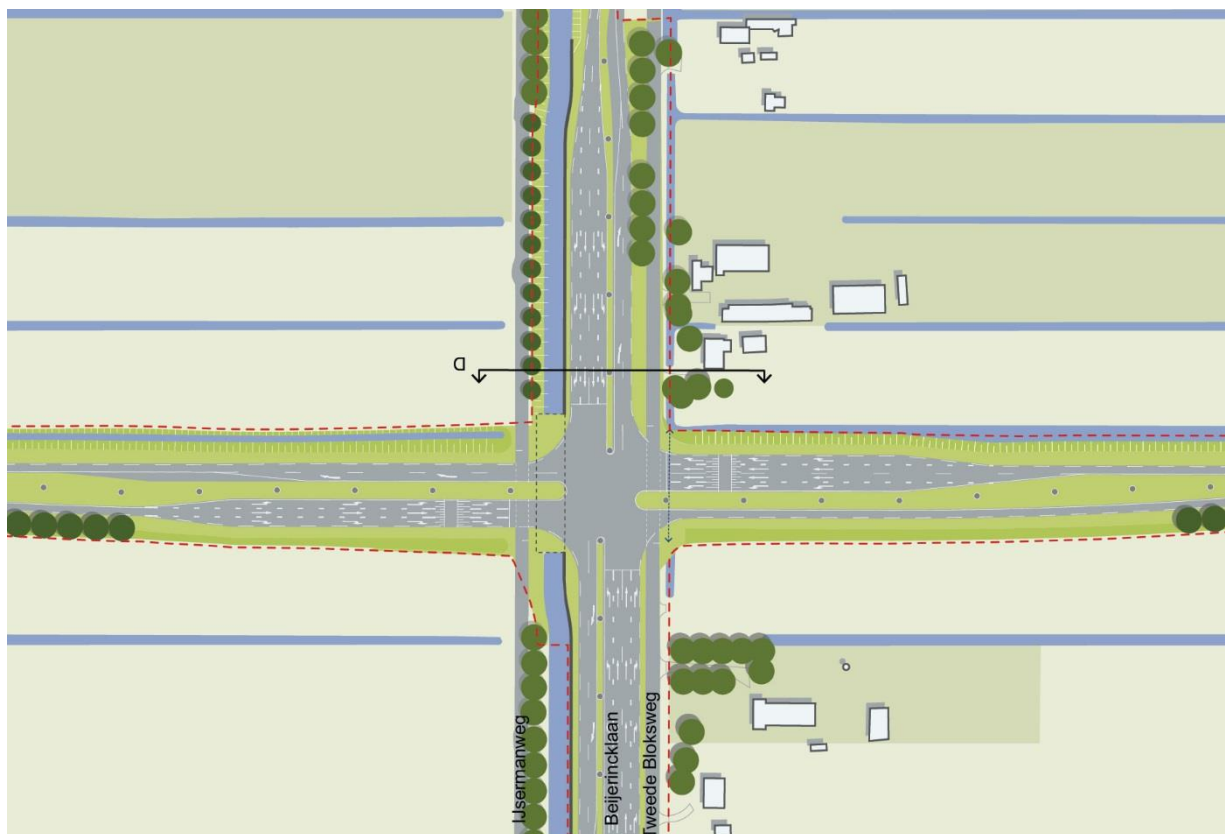


Figuur 5 Profiel D-D'



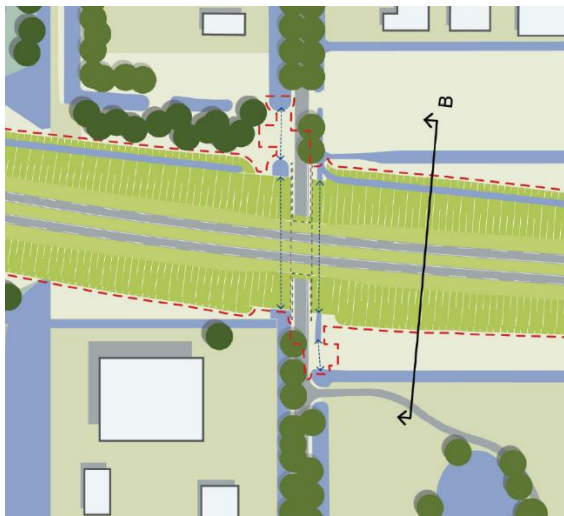
Figuur 6 Profiel D-D' Voorstel versmalling watergang Beijerincklaan

Het voorstel is voorgelegd aan het Hoogheemraadschap. Zij handhaven het standpunt dat de watergang ten westen van de Beijerincklaan niet versmald mag worden. Verderop ligt het gemaal en in de huidige situatie is de doorstroming al verre van optimaal. Een versmalling zou dit effect alleen maar versterken. Daarom is gekozen voor de aanplant van nieuwe bomen met de beperkte groeiplaats en daarmee kleinere afmetingen. Dit resulteert in een vormgeving van de kruising van de Beijerincklaan zoals is weergegeven in figuur 7.



Figuur 7 Vormgeving van de kruising van de Beijerincklaan

Door het toevoegen van de kruising is er een heel aantal bomen dat verwijderd moet worden. Het gaat om ongeveer 112 bomen die verwijderd dienen te worden door de aanleg van de Vredenburglaan. Deze bomen worden deels gecompenseerd doormiddel van de bomen die langs de Vredenburglaan geplaatst worden, dit zijn er 89. Het is mogelijk om 12 nieuwe bomen tussen de IJsermanweg en de watergang van de Beijerincklaan worden aangeplant. De overige te compenseren bomen dienen langs de Beijerincklaan geplaatst te worden om de laanstructuur te versterken.



Plasweg

De Plasweg wordt gekruist met viaduct voor de het fietspad en een twee duikers voor de watergangen aan beide zijden van de Plasweg. De wens om dit viaduct te verbreden zodat ook de watergang wordt gekruist en een brede doorgang ontstaat, is op dit moment niet realiseerbaar binnen het beschikbare budget.

Figuur 8 Vormgeving van de kruising van de Plasweg

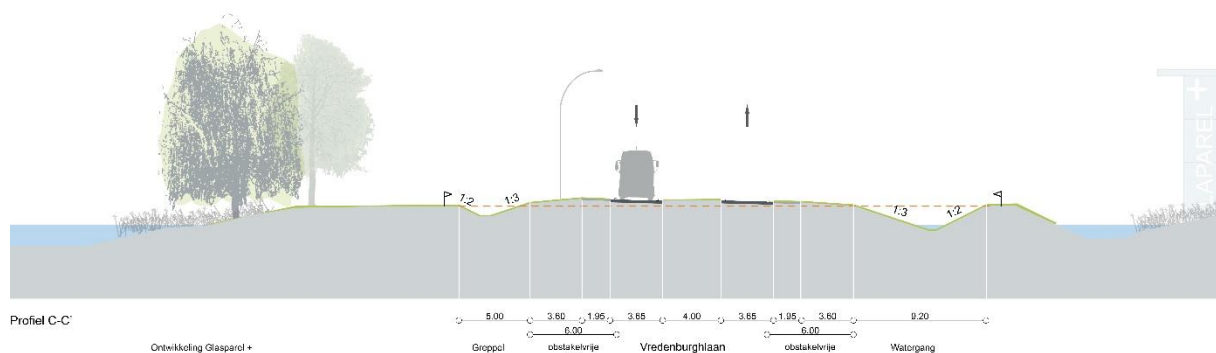
2. De weg reageert op de omgeving

De Vredenburglaan en Bentwoudlaan vormen geen autonome elementen in het landschap, maar maken onderdeel uit van hun omgeving. De basis hiervoor ligt in de situering van de weg met de kavelrichting van het onderliggende landschap mee en grotendeels op maaiveldniveau. De Vredenburglaan bestaat uit twee delen

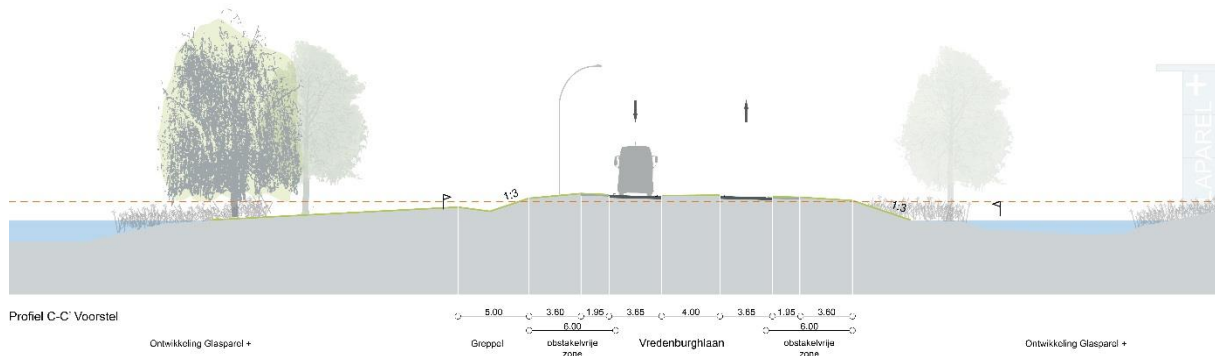
- De Vredenburglaan tussen parallelstructuur A12 en de Plasweg;
- De Vredenburglaan tussen Plasweg en Zesde Tochtweg.

Het eerste traject volgt de richting van de Zuidplaspolder, hier wordt de nieuwe randweg dan ook begeleidt met bomen, zie vorige pijler. Het tweede traject begint al voor de Plasweg bij het verhogen van de weg om de Plasweg op hoogte te kruisen. Dit deel van de Vredenburglaan moet een belangrijke entree voor Glasparyl+ worden. De weg maakt hier ook een bocht om de verbinding met de Bentwoudlaan te maken en kruist de Zesde Tochtweg met een rotonde. Het ontwerp van de aansluiting met de Zesde Tochtweg is indicatief. De detailuitwerking vindt later plaats. Bedrijven en kassen in een waterrijke, parkachtige omgeving bepalen hier het landschappelijke beeld.

Het is een kans om de gewenste waterpartijen van Glasparyl+ te combineren met de watergangen van de Vredenburglaan. Hierdoor komt het landschap dichtter op de weg te liggen, zie hiervoor de profielen op de volgende pagina. Deze kans vraagt nog nader overleg met de ontwikkelaar van de Glasparyl, gemeente en provincie.



Figuur 9 Profiel C-C'



Figuur 10 Profiel C-C' Kans combineren waterpartijen Glasporel+

3. Continuïteit in wegbeeld

Met de keuze voor een bomenrij ontstaat er een continue wegbeeld van rijbanen en wegbermen met eenzelfde breedte. Kruisingen en rotondes vormen onderbrekingen, en daarmee belangrijke oriëntatiepunten in de doorgaande lijn, en tevens de raakvlakken met de kruisende structuren. De eenzijdige beplanting van de Vredenburglaan en Bentwoudlaan aan dezelfde kant van de weg zorgt tevens voor een continuïteit van het wegbeeld en vergroot wellicht de herkenbaarheid voor de weggebruiker binnen de Zuidplaspolder. Voor het doorzetten van de bomenrijen is een bredere berm nodig, waarvoor extra grond aangekocht moeten worden. Bij de verdere uitwerking wordt gezien of dit mogelijk is.