



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Tracébesluit / MER Blankenburgverbinding

Tracébesluit: Vormgevings- en Inpassingsplan

Bijlage A

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.





Blankenburgverbinding

Vormgevings- en InpassingsPlan

Documentcode: RW1929-40-330/15-003.259

maart 2016

Colofon

Opdrachtgever



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Opdrachtnemer



Uitgegeven door	Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid
Telefoon	088 7970564
Uitgevoerd door	wUrck
Datum	maart 2016
Status	definitief
Versienummer	2.3

Inhoudsopgave

1 Inleiding

- 1.1 Van NWO naar BBV
- 1.2 TB en VIP

2 Gebied

- 2.1 Ontwikkelingsgeschiedenis
- 2.2 Landschapsanalyse
- 2.3 Ruimtelijke kenmerken en kwaliteiten
- 2.4 Parallele ontwikkelingen

3 Opgave

- 3.1 Netwerk
- 3.2 Tracé
- 3.3 Kaders

4 Visie

- 4.1 Inpassingsconcept
- 4.2 Vormgevingsconcept

5 Inpassing

- 5.1 Ruimtelijk wegontwerp
- 5.2 Aspecten
- 5.3 Deelgebieden

6 Vormgeving

- 6.1 Wegbeeld
- 6.2 Geluidwerende voorzieningen
- 6.3 Grondkeringen
- 6.4 Tunnels
- 6.5 Tunnelmonden en dienstgebouwen
- 6.6 Onderdoorgangen
- 6.7 Viaducten

Leeswijzer

Voor u ligt het Vormgevings- en Inpassingsplan van het Rijkswaterstaatproject 'Blankenburgverbinding' (BBV).

De Blankenburgverbinding verbindt de A20 met de A15 door middel van een tunnel onder het Scheur, de Blankenburgtunnel, en een tunnel onder de Aalkeetpolder, de Aalkeettunnel.

Het Vormgevings- en Inpassingsplan (VIP) vormt de onderbouwing van het Tracé Besluit ten aanzien van Ruimtelijke Kwaliteit en Vormgeving. In dit document worden de randvoorwaarden met betrekking tot de vormgeving en de inpassing van het wegontwerp in de omgeving uiteengezet. Tevens fungeert het VIP als toetsingskader voor Rijkswaterstaat en andere partijen bij de verdere uitwerking en uitvoering van het project.

De contractuele eisen en specificaties ten aanzien van vormgeving en inpassing zijn vastgelegd in een apart document, het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE). VIP en EPvE liggen in elkaars verlengde maar verschillen in hun doel: het VIP onderbouwt het TB ontwerp, het EPvE fungeert als contractstuk in de aanbesteding van het project.

Het Vormgevings- en Inpassingsplan bestaat uit een inleiding en een zestal hoofdstukken.

In de inleiding worden kort de aanleiding en het doel van de Blankenburgverbinding gememoreerd. Vervolgens worden de opgave en de ambitie van het Vormgevings- en Inpassingsplan beschreven, binnen het totale proces van realisatie van de tunnelverbinding.

Hoofdstuk 2 behelst de ruimtelijke en kwalitatieve analyse van het gebied dat door de nieuwe verbinding wordt doorkruist. Naast de bestaande stedenbouwkundige en landschappelijke context worden daarbij ook de actuele plannen in de omgeving aangestipt.

Hoofdstuk 3 analyseert de opgave van het inpassen en vormgeven van het wegontwerp in de bestaande omgeving. Tevens komen de plannen die de basis cq. het kader voor het VIP vormen aan de orde.

In hoofdstuk 4 wordt de visie op de opgave uiteengezet en het ruimtelijk concept geformuleerd dat als vertrekpunt fungeert voor de verdere uitwerking van de Vormgeving en Inpassing van het wegontwerp.

Hoofdstuk 5 omvat het Inpassingsplan, waarbij per deelgebied nader wordt ingegaan op de gewenste ruimtelijke kwaliteit en de inpassing van het wegontwerp.

Hoofdstuk 6 tenslotte beschrijft het Vormgevingsplan. Hierin worden vormgevingskeuzes van het ten behoeve van het TB gemaakte referentieontwerp van de Blankenburgverbinding onderbouwd.

Noot: de in dit document op (detail)tekeningen en profielen aangegeven maatvoeringen en peilhoogtes dienen als indicatief gelezen te worden.





1 Inleiding

1 Inleiding

1.1 Van NWO naar BBV

De regio Rotterdam is één van de economische kerngebieden van Nederland. Niet alleen is het een van de meest dichtbevolkte gebieden van Nederland maar ook huisvest de regio het grootste havencomplex van Europa en diverse aanverwante industrieën. Om de concurrentiekracht van de regio te versterken, wordt ingezet op het verder ontwikkelen van de economische structuur, op een aantrekkelijke leefomgeving en op een goede interne en externe bereikbaarheid.

In het kader van de MIRT-verkenning 'Rotterdam Vooruit' (2009) zijn de knelpunten in het infrastructuurnetwerk in de regio Rotterdam geanalyseerd en vastgelegd in het Masterplan Rotterdam Vooruit. Daarbij is geconcludeerd dat een 'Nieuwe Westelijke Oeververbinding' (NWO) een wezenlijke bijdrage zou kunnen leveren aan het oplossen van een aantal van de belangrijkste knelpunten in de regio, zoals de capaciteit van de Ruit van Rotterdam (de Beneluxcorridor in het bijzonder), het beperkte aantal oeververbindingen tussen noord en zuid, en de kwetsbare bereikbaarheid van het havengebied van Rotterdam. Tevens kan een Nieuwe Westelijke Oeververbinding bijdragen aan een betere ontsluiting van het Westland en aan de verdere ontwikkeling van de A4-corridor als vitale bereikbaarheidsas van dit deel van de Randstad.

In de periode 2010-2012 zijn verschillende varianten voor een Nieuwe Westelijke Oeververbinding uitgewerkt en beoordeeld in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie. Uit de verschillende onderzochte tracévarianten voor de verbinding is door de Tweede Kamer eind 2012 de variant Blankenburgtunnel/ Krabbeplas West gekozen als de meest wenselijke. Deze keuze is vastgelegd in de Rijksstructuurvisie en het op basis daarvan opgestelde Ambitiedocument Vormgeving & Inpassing NWO.

Daarnaast heeft de minister extra middelen ter beschikking gesteld voor het zogeheten Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding. Met deze gelden wordt de regio in staat gesteld de recreatieve, ecologische en belevingswaarde van het gebied te verbeteren, in aanvulling op de wettelijke inpassingsmaatregelen ten behoeve van de aanleg van het snelwegtracé.

Met de vaststelling van de Rijksstructuurvisie en het Ambitiedocument is het project in 2013 aanbeland in de Planuitwerkingsfase, waarvoor deze documenten het vertrekpunt vormen. Op basis van de gemaakte keuzes is de NWO daarbij omgedoopt tot de Blankenburgverbinding (BBV).



Bron: Masterplan Rotterdam Vooruit, 2009



'Drie kernkwesities' - Bron: Masterplan Rotterdam Vooruit, 2009

1.2 TB en VIP

Het Vormgevings- en Inpassingsplan (VIP) is een bijlage bij het Tracé Besluit (TB) Blankenburgverbinding. Het VIP beschrijft niet alleen de visie en de daar uit volgende randvoorwaarden ten aanzien van Ruimtelijke Kwaliteit en Vormgeving van het project maar vormt ook de verbeelding van de nieuwe wegverbinding en zijn inpassing in de omgeving.

Het VIP baseert zich op de visie en de uitgangspunten van het Ambitiedocument Vormgeving & Inpassing NWO en is inhoudelijk getoetst aan dit document, onder andere door het speciaal voor het BBV-project geïnstalleerde Q-team onder voorzitterschap van de Rijksadviseur Infrastructuur en Stad.

Het VIP is in samenhang met het TB ontwerp tot stand gekomen in een integraal ontwerpproces. Het VIP is daarbij afgestemd met de klanteisspecificaties (KES), de systeemspecificaties (SES) en de MER-rapportages. Ook de communicatie en afstemming met de stakeholders in de omgeving hebben een belangrijke rol gespeeld. Tevens heeft er een uitvoerige wisselwerking plaatsgevonden met het Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding dat gelijktijdig met het VIP is uitgewerkt in het Landschapsplan Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding. Dit Landschapsplan vormt het regionale kader voor de Inpassing van de nieuwe weg.

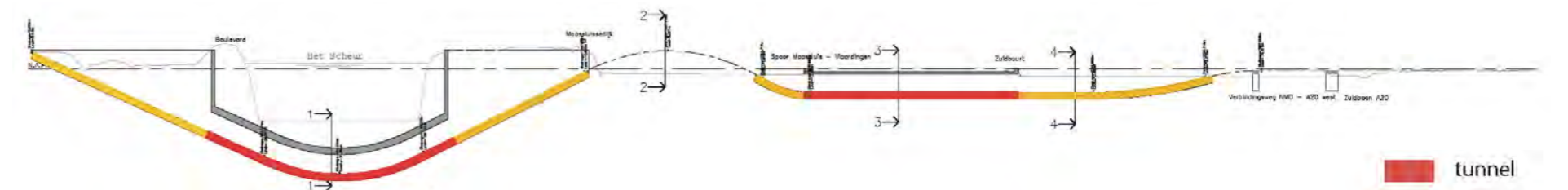
Zoals de naam al aangeeft bestaat het VIP uit twee onderdelen die inhoudelijk echter één geheel vormen.

De uitgangspunten en randvoorwaarden voor de landschappelijke inpassing van de Blankenburgverbinding worden uitgewerkt en onderbouwd in het Inpassingsplan. De uitgangspunten en randvoorwaarden voor de vormgeving van het wegtracé, de weginrichtingselementen (verlichting, veiligheidsvoorzieningen, bebording, etc.) en de gebouwde objecten zoals tunnelmonden, kunstwerken, dienstgebouwen en geluidsschermen worden uitgewerkt en onderbouwd in het Vormgevingsplan.

De doelstellingen van het VIP kunnen daarmee als volgt samengevat worden:

- Het onderbouwen van de ruimteclaim en de ruimtelijke inrichting in het kader van het TB, inclusief mitigerende maatregelen;
- Het borgen van de ruimtelijke kwaliteit voor gehele project;
- Het verbeelden van het TB ontwerp ten behoeve van communicatie met omgevingspartijen;
- Het opstellen van het inpassingskader ten behoeve van de realisatie fase;
- Het opstellen van het vormgevingskader ten behoeve van de realisatie fase;

Het VIP zal zijn vervolg krijgen in het Esthetisch Programma van Eisen. In het EPvE worden de esthetische randvoorwaarden en specificaties ten aanzien van de vormgeving en inpassing vastgelegd ten behoeve van de aanbesteding van het project.

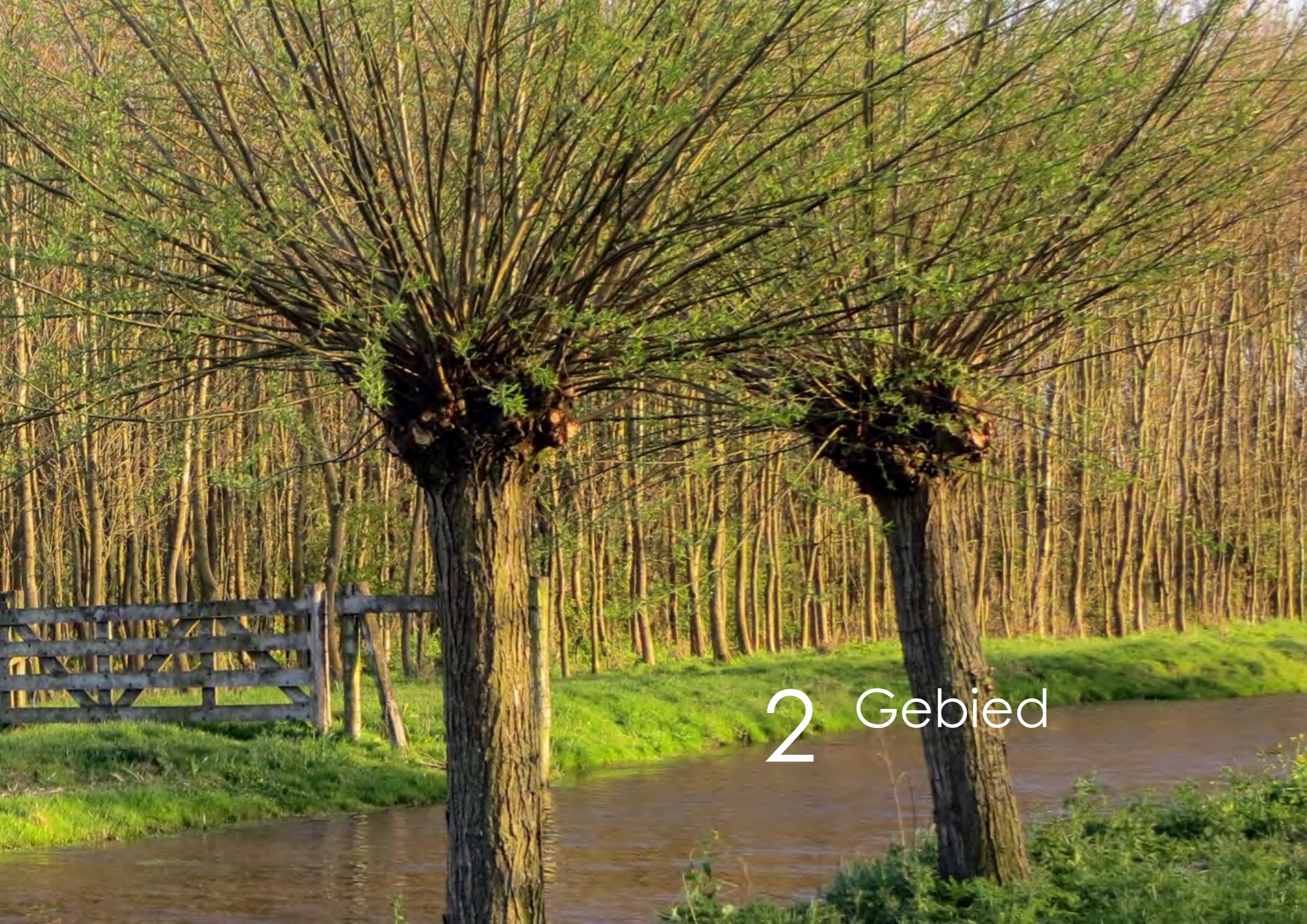


Rijksstructuurvisie - Bron: Ambitiedocument Vormgeving & Inpassing NWO, jul. 2013



Reeks van documenten





2 Gebiet

2.1 Ontwikkelingsgeschiedenis

1681

De historische kaart van Delflandia toont een arcadisch pre-industrieel landschap, het Holland van de Gouden Eeuw. De rivieren hebben nog hun vrije beloop. De Merwe en de Oude Maes komen samen in een brede riviermond waarvan de hoofdstroom zich bevindt ten zuiden van 't Eylandt Roosenburgh. In de nevenstroom ten noorden van het eiland herkennen we de contouren van het huidige Scheur, met de historische kernen van Vlaardingen en Maassluis op de noordoever. De structuur van de Aalkeet-Binnen- en de Aalkeet-Buitenpolder met de Zuidbuurt als grens is in deze periode reeds aanwezig en tot op de dag van vandaag kenmerkend voor het gebied.



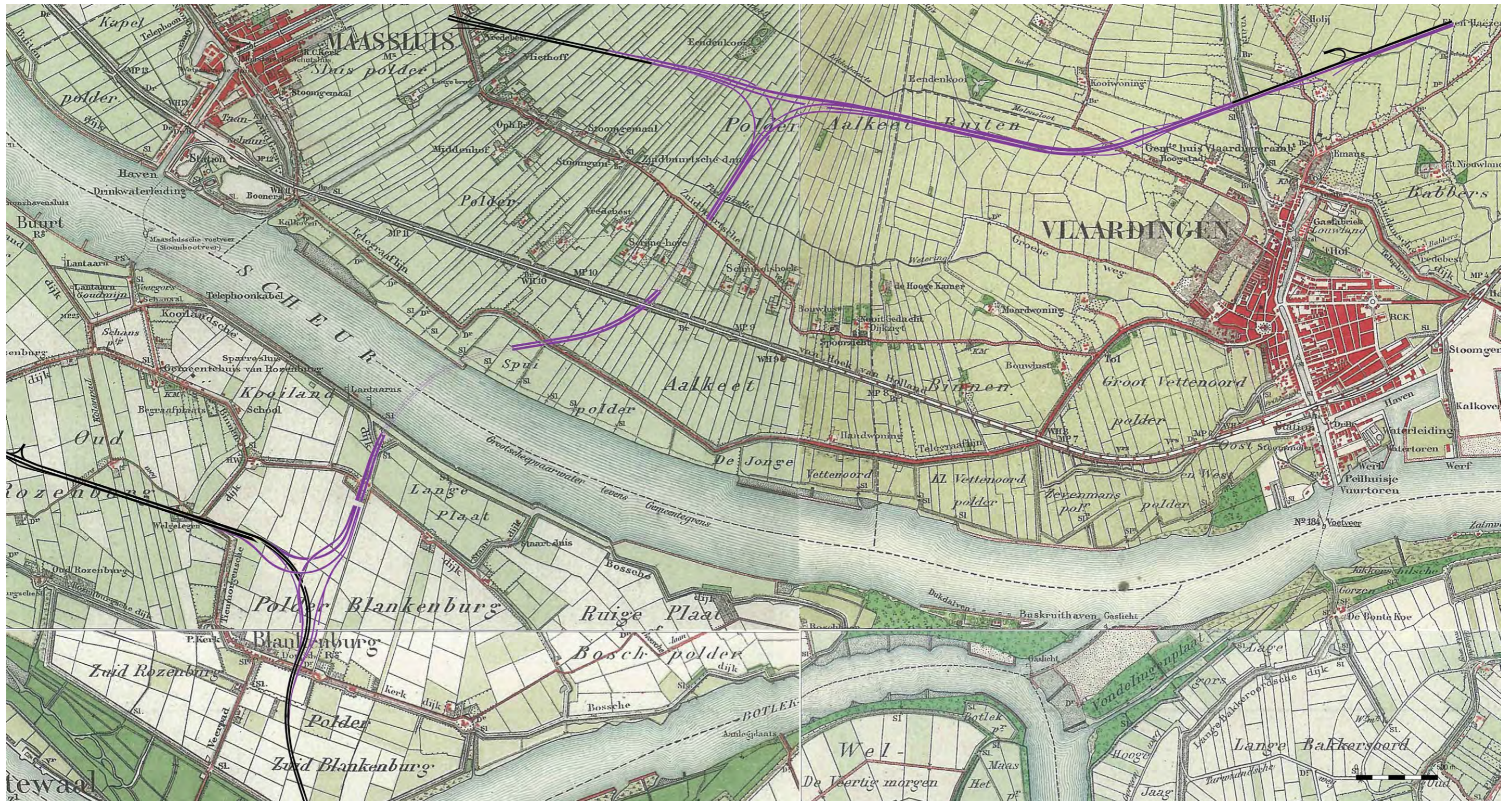
Bron: Historische kaart Delflandia - Schielandia

1905

Sinds het einde van de negentiende eeuw kennen de rivieren in het gebied een ander verloop. Het Scheur maakt inmiddels deel uit van de Nieuwe Waterweg die na de opening in 1872 de belangrijkste toegang tot vormt tot de zich snel ontwikkelende haven van Rotterdam. De Botlek en Het Scheur zijn nog als natuurlijke getijdenrivieren met elkaar verbonden.

Maassluis en Vlaardingen zijn beide van geringe omvang en maar weinig gegroeid sinds de Gouden Eeuw. De structuur van wegen en watergangen aan de noordzijde van Het Scheur is duidelijk herkenbaar als een veenweidegebied waarvan de ontginning haaks op de lokale wegen heeft plaats gevonden, kenmerkend zijn de smalle kavels en de vele watergangen. De polders rond Vlaardingen hebben een iets grovere structuur, wat duidt op een droger gebied. De in 1891 aangelegde spoorverbinding tussen Maassluis en Vlaardingen doorsnijdt de polderstructuur met een lineaire lijn van oost naar west.

Het gebied ten zuiden van Het Scheur geeft een heel ander beeld, met veel rechthoekiger kavels en omvangrijke oeverbossen langs de grote waterlopen. Het eiland van Rozenburg is onderdeel gaan uitmaken van de grotere polder Blankenburg waar de agrarische bedrijvigheid op de rijke kleigrond in volle glorie is.

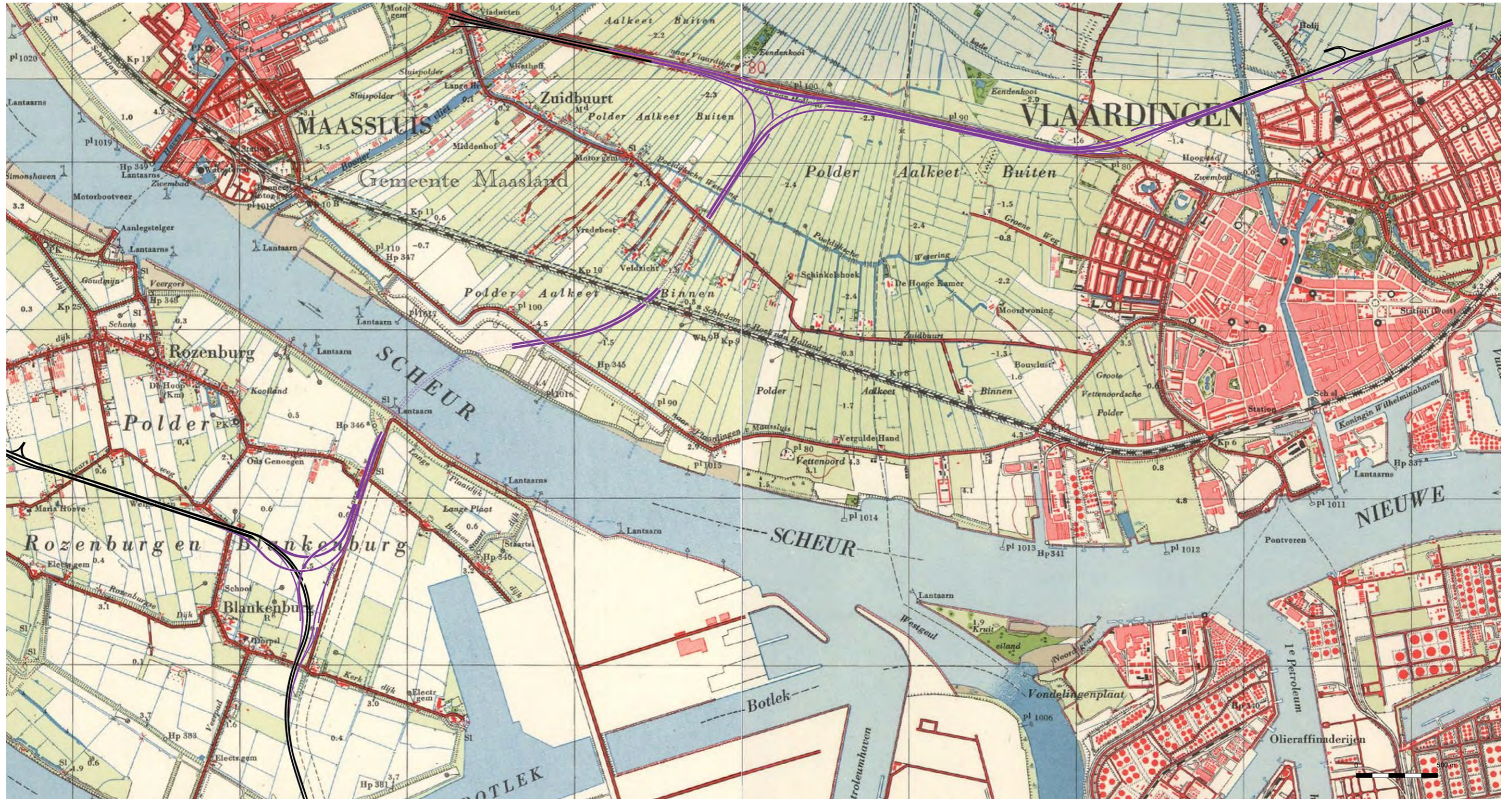


Bron: Grote historische atlas ca. 1905

1948

In de eerste helft van de 20ste eeuw zijn Maassluis en Vlaardingen al flink gegroeid. In de vijftiger jaren komt bovendien de naoorlogse wederopbouw op gang, dorpen en stadjes groeien uit naar woonsteden. Vlaardingen gaat deel uit maken van het aaneengesloten stedelijk gebied van de Rotterdamse agglomeratie. Voor de ontsluiting van de nieuwe gebieden worden nieuwe wegen aangelegd, waaronder een voorloper van de A20 tussen Vlaardingen en Maassluis. Het veenweidegebied tussen Maassluis en Vlaardingen is nog grotendeels intact maar aan de randen groeien de stedelijke functies.

Op de zuidoever van Het Scheur ontwikkelt het havengebied van Rotterdam zich in een hoog tempo in de richting van de zee en is het gebied langs de voormalige Botlek getransformeerd van agrarisch gebied tot een grootschalig havenlandschap. Het dorp Blankenburg is nog net niet ten prooi gevallen aan de ongekennde expansie van de haven.

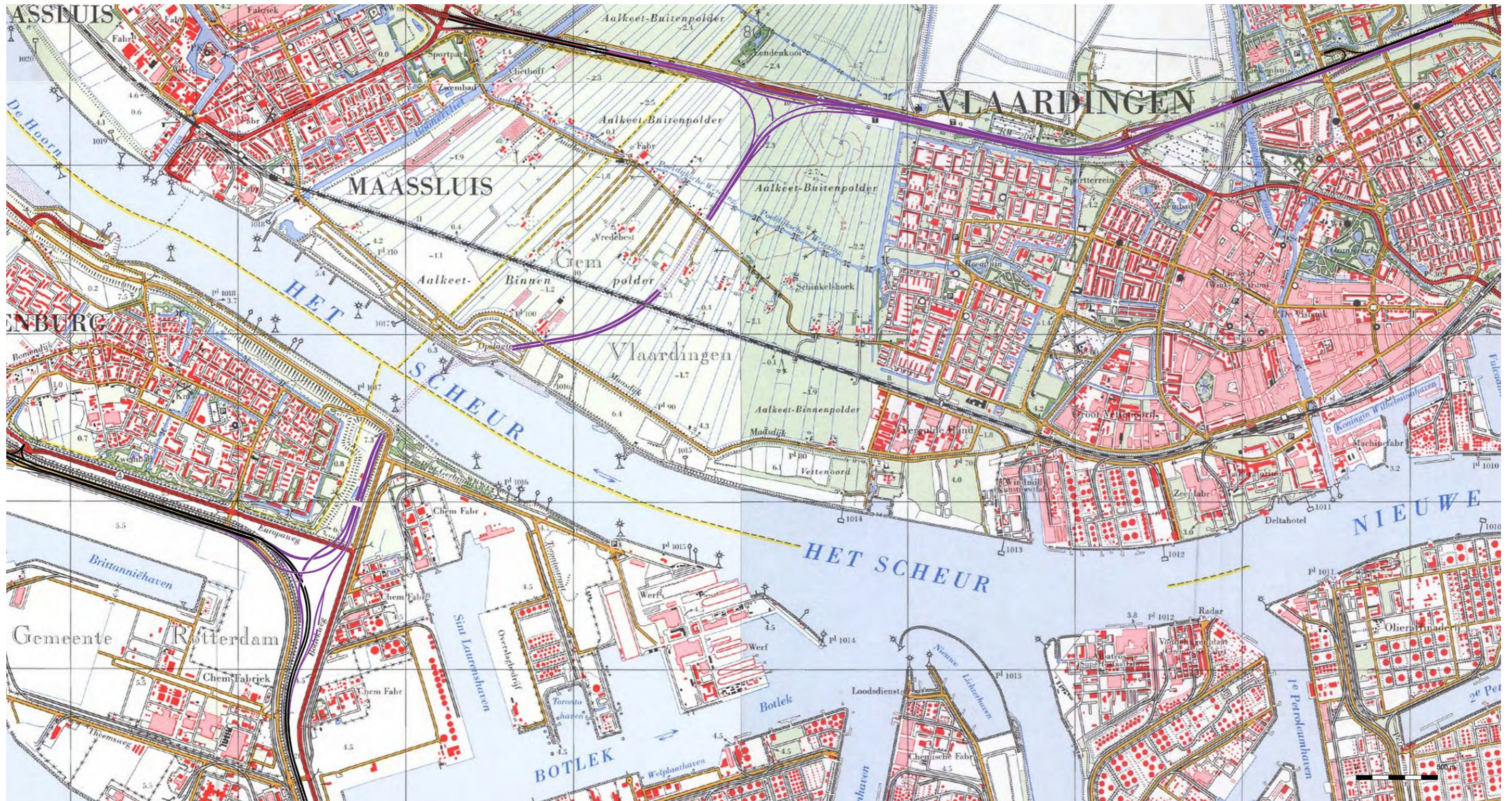


Bron: www.watwaswaar.nl

1974

In de zestiger en zeventiger jaren vindt een flinke stedelijke expansie plaats met nieuwe woongebieden aan de randen van Vlaardingen en Maassluis. De stadsranden langs de Aalkeetpolders hebben in grote lijnen hun huidige vorm gekregen. Als laatste geplande grootschalig uitbreidingsgebied is de Broekpolder ten noorden van Vlaardingen reeds opgespoten. Het resterende veenweidegebied is nog geheel open van karakter, maar wordt sinds kort doorsneden door de nieuwe snelweg A20 die het Westland ontsluit.

In zijn onstuitbare opmars heeft de Rotterdamse haven Rozenburg inmiddels gepasseerd en is alle agrarische bedrijvigheid uit het gebied verdwenen. De huidige Droespolderweg en Botlekweg zijn aangelegd als ontsluiting van het havengebied en vormen daarmee de voorlopers van de huidige A15. Het dorp Rozenburg zelf is in korte tijd getransformeerd tot een groot woongebied voor de werkers in de haven, als een geïsoleerde woonclave in het havenlandschap.



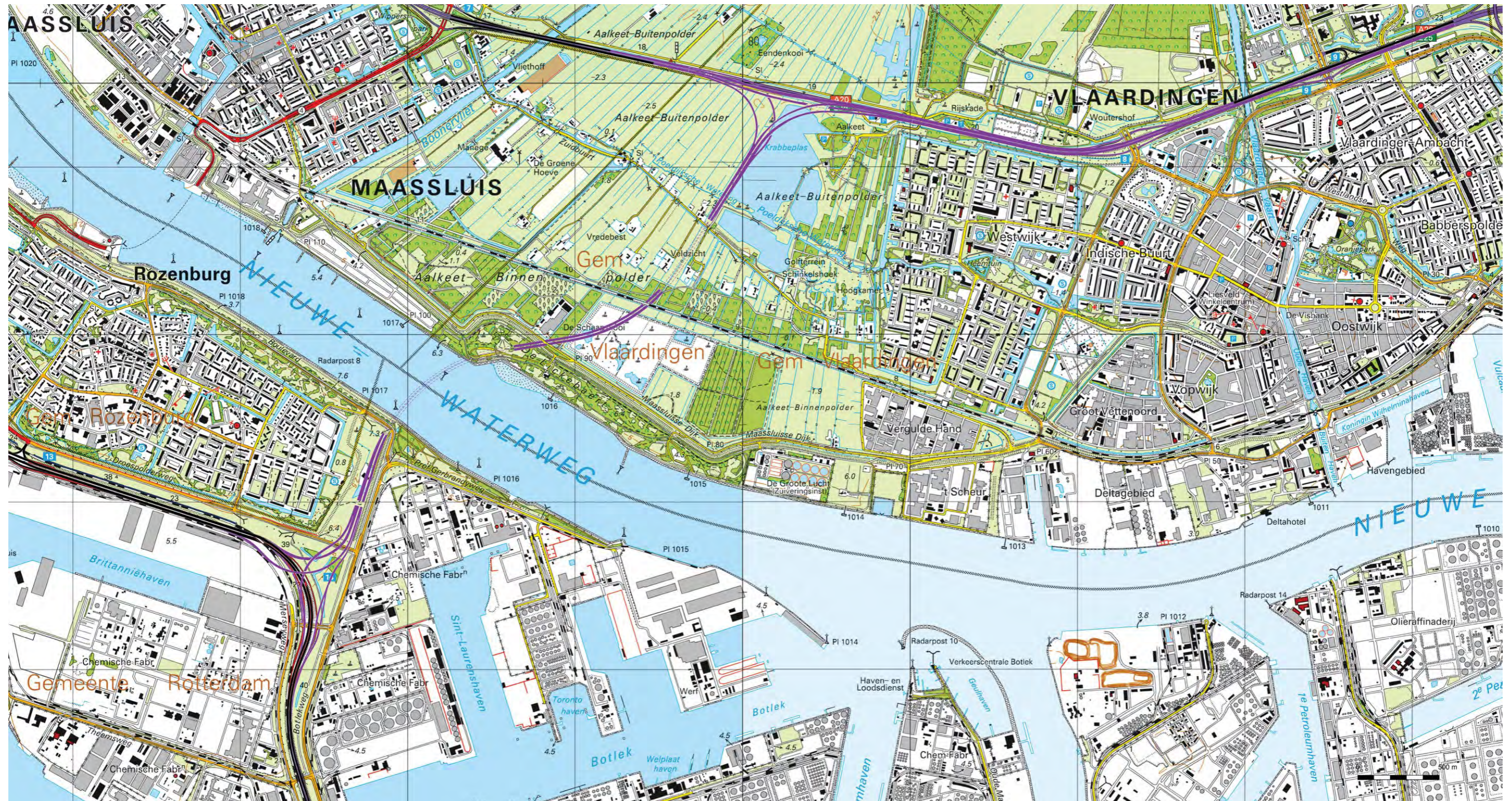
Nadat de naoorlogse expansie in de loop van de zeventiger jaren tot een einde komt verandert er relatief weinig meer in de structuur en de bebouwing van het gebied. Op de Noordoever heeft de agrarische functie aan economisch belang ingeboet en is het gebied steeds meer afhankelijk geworden van de stad, als stedelijk uitloopgebied. De stedeling heeft het landschap opgezocht en er zijn veel recreatieve functies toegevoegd. De als 'land-art' vormgegeven Krabbeplas en de vele nieuwe recreatiebossen en -bosjes drukken hun stempel op het gebied

en transformeren het oorspronkelijk open karakter in veel grotere mate dan de bebouwing uit de eerdere decennia. Het doorzicht van de Aalkeetpolders naar de rivier komt grotendeels te vervallen door de landschapsbosjes langs het spoor en de aanleg van het Oeverbos langs de rivieroever.

Op de Zuidoever komt de snelweg A15 tot stand en raken de havengebieden successievelijk bebouwd. Waar op de noordoever – ondanks alle ontwikkelingen – nog veel herkenbaar is van de Delflandia kaart, is op de zuidoever niets meer zoals

het ooit was, met uitzondering van een enkele boerderij.

Aanbeveling: voor een uitgebreidere beschrijving van de historie van het gebied op de noordoever is de rapportage "Historie en Landschap van de Aalkeet-Binnenpolder, Aalkeet-Buitenpolder, Broekpolder, Foppenpolder en Vlietlanden" van de Stichting Midden Delfland is Mensenwerk te downloaden op www.mdmw.nl.



2.2 Landschapsanalyse

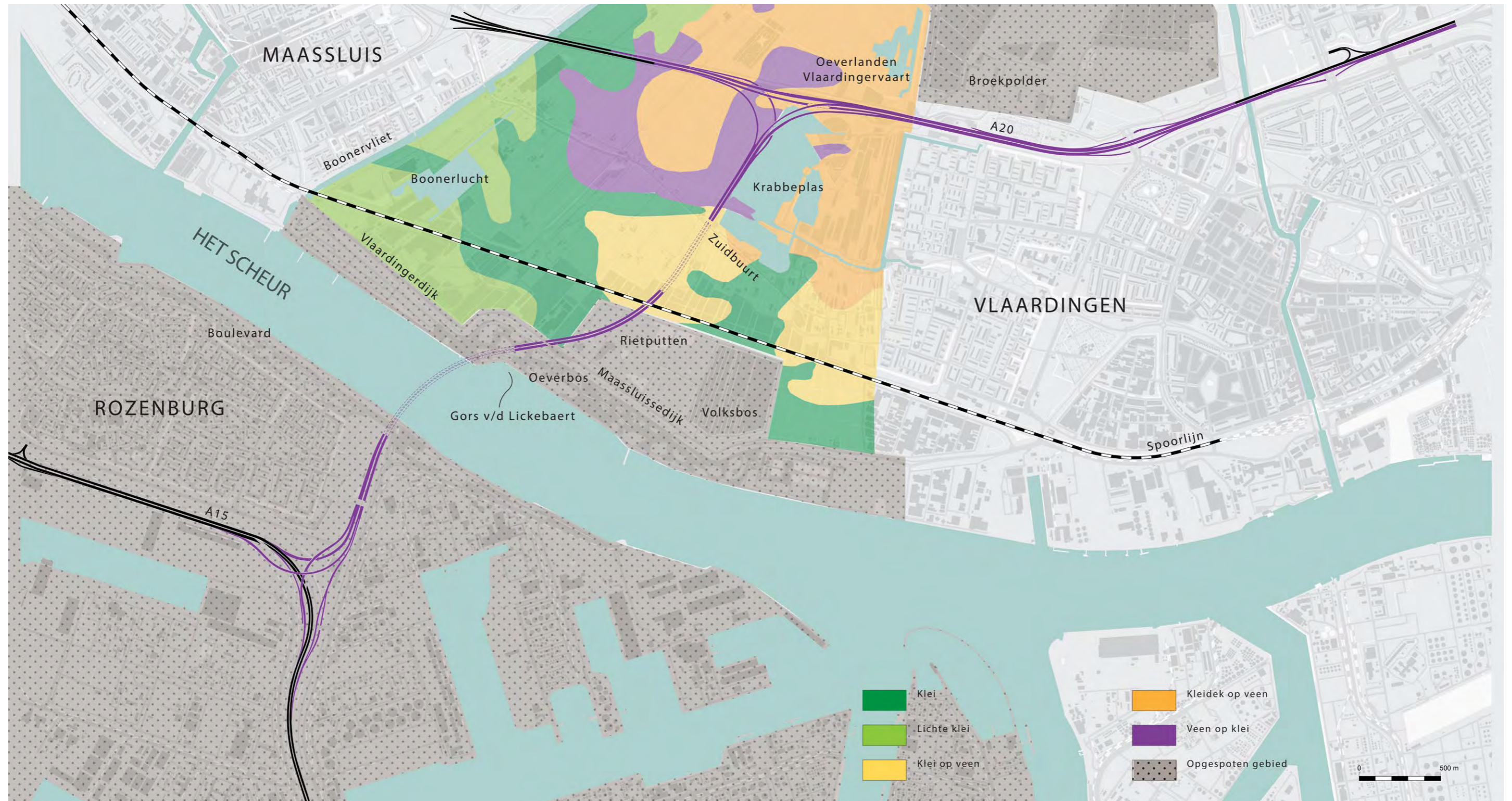
2.2.1 Bodemopbouw

Noordelijk van de spoorlijn Rotterdam – Hoek van Holland is de bodemopbouw van de Aalkeetpolders nog grotendeels intact. De bodem heeft een vrij complexe opbouw met een grillig patroon van klei en veengronden die is bepaald door getijden en overstromingen. Naar het noorden toe verandert de ondergrond eerst in een klei-op-veen bodem en vervolgens in een veenbodem. Processen van bodemdaling spelen zich vooral af in de veenbodems aan de noordkant van het plangebied.

De Rietputten zijn aangelegd als een groot baggerdepot waarin de uitgebaggerde grond van de Krabbeplas en de kanoplas Boonerlucht is gestort. Op deze gronden, die ongeveer twee meter boven het oorspronkelijke maaiveld liggen en daardoor alleen gevoed worden door regenwater, heeft zich een ecologisch waardevol rietmoeras ontwikkeld.

Langs de rivieroever zijn de gronden ten zuiden van de Maassluisdijk met slib opgehoogd tot boven de waterkeringshoogte. Hierop is in de tachtiger jaren van de vorige eeuw het Oeverbos aangelegd.

De oorspronkelijke bodem van de gronden op de zuidoever zijn in het kader van de havenontwikkeling de afgelopen honderd jaar volledig verdwenen onder opgespoten land. Rozenburg is hierdoor in een 'kom' komen te liggen.



2.2.2 Hoogteligging

Het gebied kenmerkt zich door voor Nederlandse begrippen vrij grote hoogteverschillen.

De dijken langs Het Scheur en de direct daar aan grenzende – opgehoogde – gebieden op beide oevers hebben een hoogte van 6 tot 7 meter +NAP. De Aalkeetpolders liggen op circa 2 meter minus NAP en kennen een sterk microreliëf door de aanwezigheid van oude kreekruggen die nog goed afleesbaar zijn in het landschap.

Het gebied de Rietputten ligt op ca. 1 meter +NAP. De polder van Rozenburg op de zuidoever ligt ook op 1 meter +NAP, als een verdiepte bak omringd door dijken en opgespoten land.

Het Scheur is getijdenwater, de hoogte van de rivier ligt tussen 0 NAP en circa 2 meter +NAP. In de knik van de noordoever van Het Scheur ligt een gebied dat bij laag water droogvalt, de Gors van de Lickebaert.

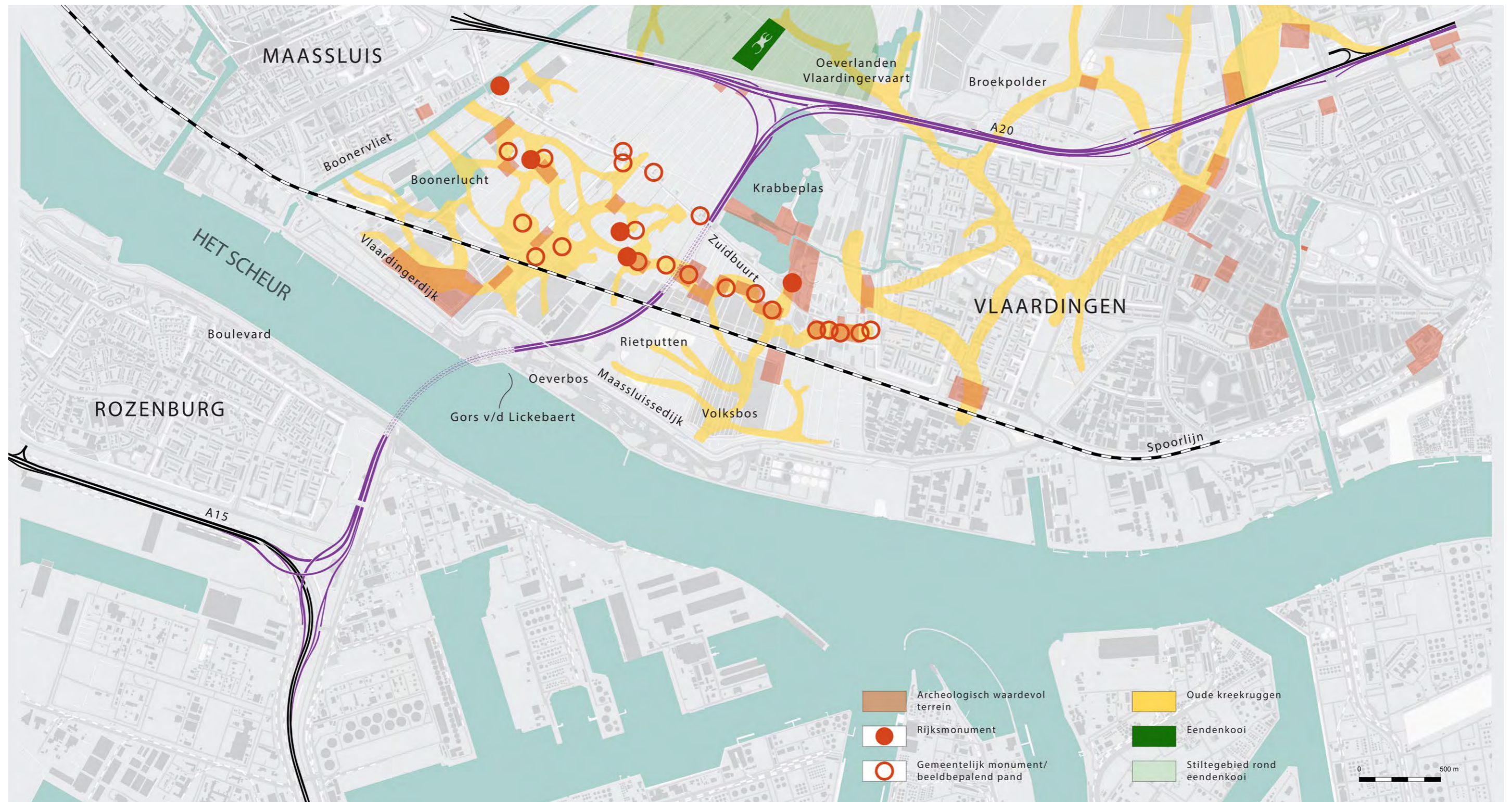


2.2.3 Cultuurhistorie / Archeologie

Op de noordoever is in het gebied waar de natuurlijke bodem nog aan de oppervlakte ligt de overgang van de rivier naar het veenweidegebied duidelijk herkenbaar. De tussen de rivier en de Zuidbuurt gelegen Aalkeet-Binnenpolder kent een kleibodem met een aan het oppervlak zichtbaar patroon van kreekkruggen. De veelal monumentale boerderijen ten zuiden van de Zuidbuurt liggen op deze kreekkruggen en maken door hun verspreide ligging de grillige patronen in de ondergrond zichtbaar.

De archeologisch waardevolle terreinen in het gebied bevatten onder meer restanten van woonheuvels uit de prehistorische Vlaardingencultuur uit het Neolithicum, zoals die in de vorige eeuw zijn gevonden bij de Krabbeplas. Ook zijn er gebieden met sporen uit de Romeinse tijd/ IJzertijd, een bekend voorbeeld is de kano van Vlaardingen die in 2005 is opgegraven.

Voor een verdere beschrijving van de cultuurhistorische en archeologische waarden in het gebied zie de TB-studie Landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit.



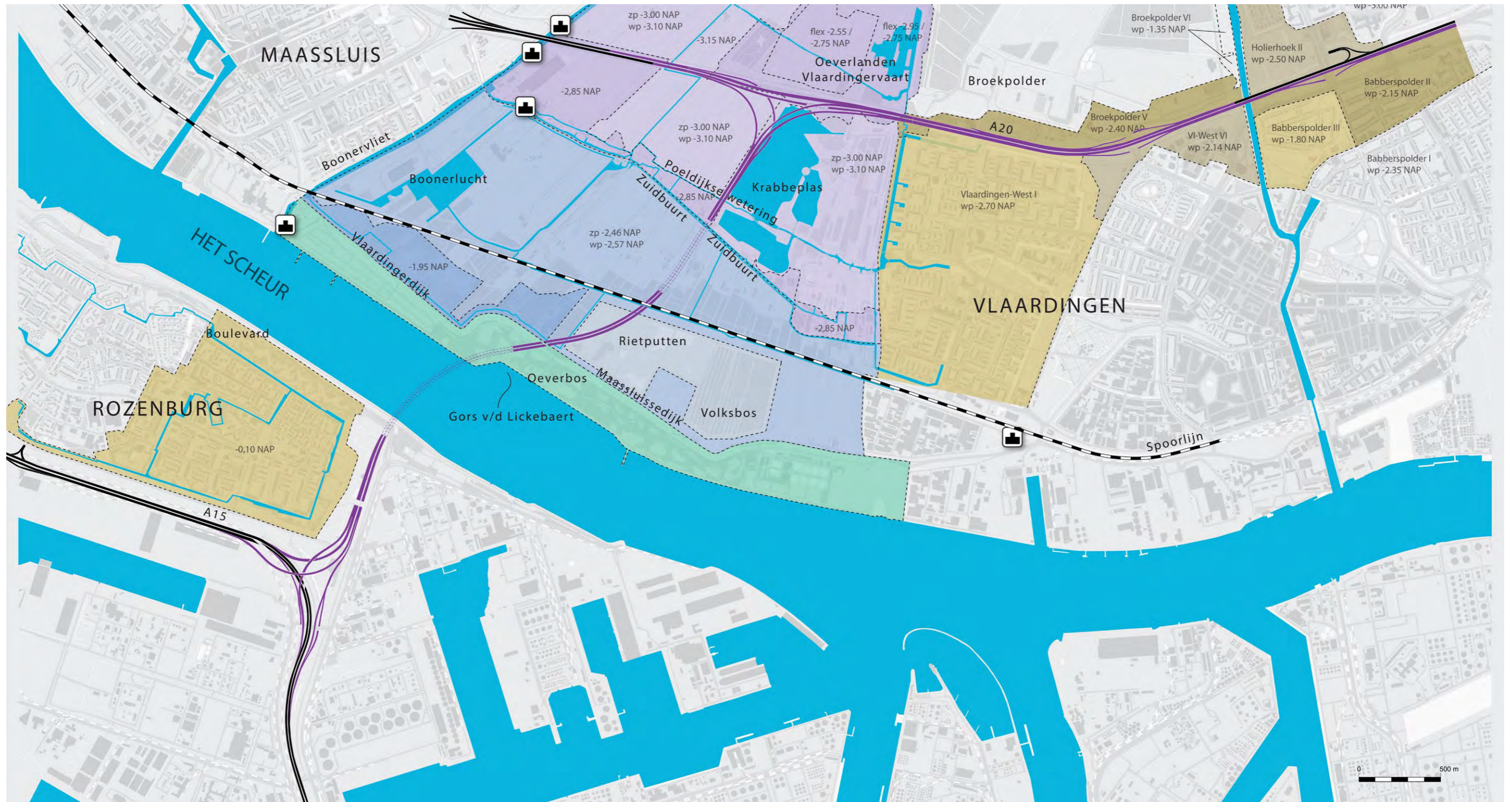
2.2.4 Watersysteem

Water is in het veenweidelandschap op de noordoever het belangrijkste structurerende element. Het fijnmazige slotenpatroon met langgerekte kavels in de noord-zuidrichting geeft het landschap zijn kenmerkende structuur. Het gebied is opgedeeld in verschillende delen met een eigen polderpeil. Door de voornamelijk venige grondslag staat het water, zeker in het noordelijk deel van het gebied, hoog ten opzichte van het maaiveld. De afvoer van water uit het gebied vindt hoofdzakelijk plaats in de oost-westrichting. De zuidelijke watergang langs de Zuidbuurt is hiervan een voorbeeld, evenals de iets noordelijker verlopende Poeldijksewetering.

Uitzonderingen in de structuur van het veenweidegebied worden gevormd door de Boonervliet, een brede watergang haaks op de rivier, en de Krabbeplas, een grote recreatieve plas die deels binnen het plangebied van de Blankenburgverbinding ligt. Vooral door de venige, voedselrijke bodem is het water in de Krabbeplas zeer eutroof, wat regelmatig problemen geeft met zijn functie als zwemplas. Het verbeteren van de waterkwaliteit is daarom voor dit gebied een aandachtspunt. De Rietputten ten zuiden van het spoor hebben door hun afwijkende hoogte, twee meter boven het polderpeil, een eigen watersysteem en zijn voornamelijk afhankelijk van regenwater.

Het Scheur is een oude rivierloop die onderdeel is gaan uitmaken van de Nieuwe Waterweg. De Delflandsedijk vormt de primaire waterkering van het Scheur op de noordoever. De Maassluisdijk en de Vlaardingsdijk zijn namen van de wegen op dit dijklichaam.

Op de zuidoever vormt Rozenburg zijn eigen polder, voor het overige is het hele - opgespoten - gebied ten zuiden van Het Scheur buitendijks. Dicht bij Het Scheur heeft de schommeling van het waterpeil in de rivier veel invloed op het grondwater. Voor een verdere beschrijving van het watersysteem zie het Waterhuishoudingsplan.



2.2.5 Ecologie

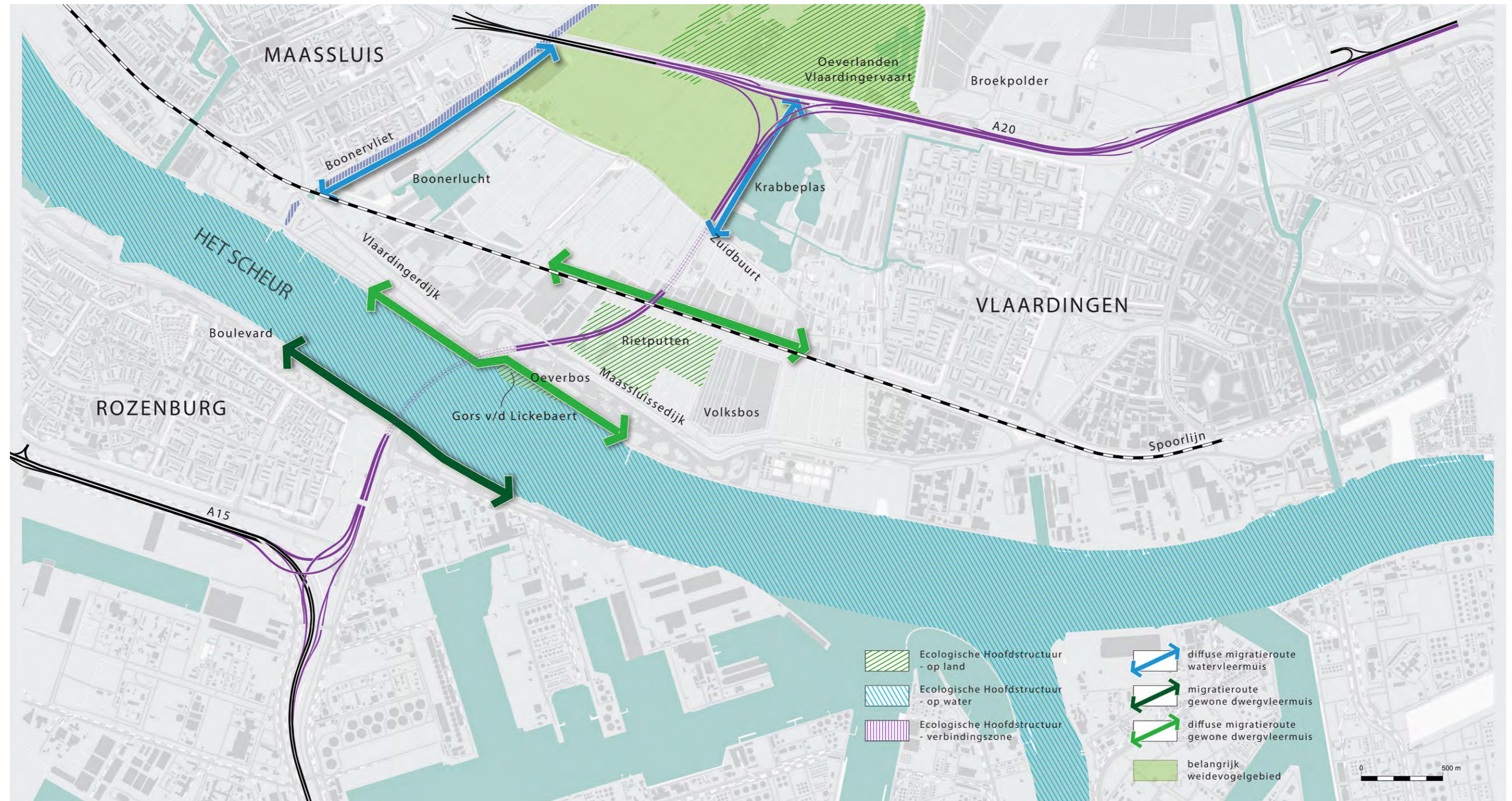
In het plangebied liggen verschillende typen landschap die niet alleen voor een gevarieerd beeld maar ook voor verschillende biotopen zorgen. Hieronder bevinden zich een aantal ecologisch waardevolle gebieden die de status van Ecologische Hoofdstructuur (EHS) hebben, waaronder het veenweidegebied rond de A20 dat een zeer belangrijk gebied is voor onder andere weidevogels. Het gebied De Rietputten ten zuiden van het spoor heeft ook de EHS status en kent voornamelijk een hoge waarde voor moerasvogels. Het Scheur is als groot water eveneens onderdeel van de EHS.

Aan de noordelijke oever is de regelmatig droogvallende Gors van de Lickebaert een bijzondere locatie. Doordat de golfslag van passerende schepen echter de vorming van een geleidelijke overgang van land naar water en een evenwichtig onderwater bodemleven verhindert, is hier geen waardevolle natuur ontstaan.

Naast deze beschermde gebieden wordt het landschap als geheel ook gebruikt door verschillende waardevolle dier- en plantensoorten. Een diersoort waar in de planvorming onder andere rekening mee is gehouden is de vleermuis. Er zijn een aantal soorten vleermuizen die in en rond het plangebied voorkomen,

zowel langs de A20 ter hoogte van Vlaardingen en Schiedam als langs de grotere waterstructuren en bospercelen. De belangrijkste migratieroutes van de verschillende vleermuissoorten zijn aangegeven op onderstaande kaart.

Voor een verdere beschrijving van de ecologische waarden zie de TB-studie Natuur.



2.2.6 Beplanting

Langs de A20 door het stedelijk gebied van Vlaardingen zijn brede grasbermen aanwezig die overgaan in een vrij gesloten beplanting van volgroeid bosplantsoen met grote bomen. De geluidschermen hier zijn deels voorzien van beplanting: meer naar het oosten voornamelijk met Hedera en langs de Westwijk, waar het stedelijk gebied overgaat in het open landschap, met de meer natuurlijk ogende Veldesdoorn. De Aalkeetpolders op de noordoever kenmerken zich van oudsher door een grote mate van openheid, het grote aaneengesloten weidegebied is slechts incidenteel met enkele bomen beplant. Als contrast daarmee zijn de erfbeplantingen langs de Zuidbuurt en rond de monumentale boerderijen op de kreekrug eveneens

kenmerkend en beeldbepalend.

De Krabbeplas wordt langs dit open landschap afgezoomd door rietoevers. Het afwisselend open en gesloten landschap tussen de plas en Vlaardingen vormt een recreatief uitlooptgebied voor de stad.

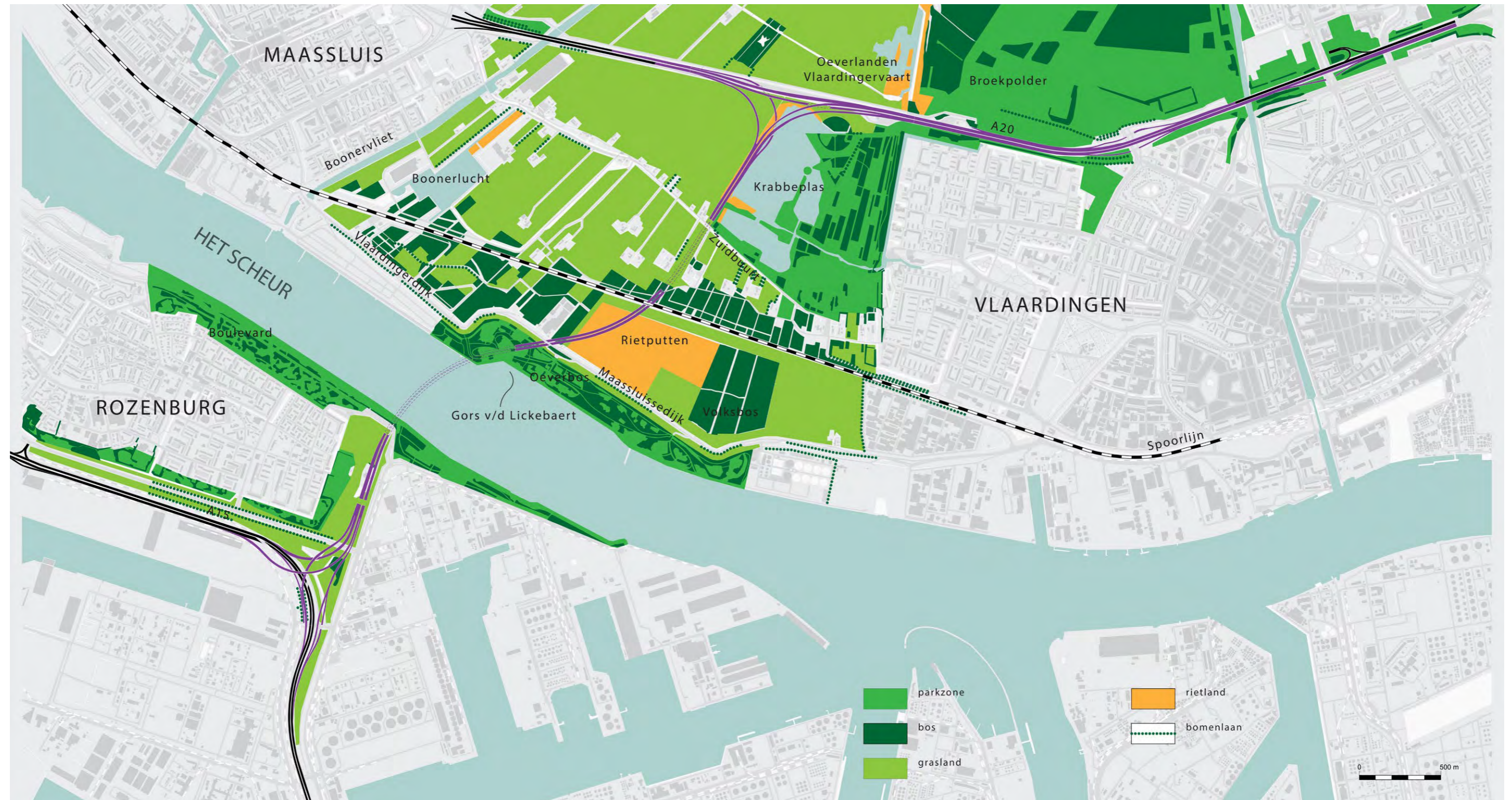
Aan de noordzijde van het spoor Rotterdam – Hoek van Holland (de Hoekse lijn) vormen recent aangeplante bossen een ruimtelijke begrenzing van het open gebied van de Aalkeetpolders.

De zone van de Aalkeet-Binnenpolder tussen het spoor en de Maassluisdijk is in de tweede helft van de 20e eeuw getransformeerd van een open veenweidelandschap naar een afwisseling van open gebieden zoals de opgehoogde Rietputten, waar een bijzondere rietvegetatie is ontstaan, en beboste percelen

zoals het Volksbos. Langs de oevers van Het Scheur wisselen populierenbossen en recreatiweiden elkaar af in het parkachtige Oeverbos.

Op de zuidoever vormt de Boulevard langs Het Scheur met het Botlekpark een continue groenstructuur, de eveneens parkachtige tegenhanger van het Oeverbos aan de andere zijde van het water. Twee hogere bossen op de beide oevers vormen samen een kenmerkende 'poort' voor Het Scheur.

Het dorp Rozenburg ligt als woonclave in de industriële omgeving en wordt omgeven door een groene gordel met volwassen bomen en grasvelden, begrensd door een grasdijk. Bomenrijen komen plaatselijk voor op de dijk, zoals langs de Droespolderweg. Ook langs de A15 zijn een aantal rijen populieren aangeplant. Ten zuiden van Rozenburg bevindt zich een laag geluidscherm langs de Droespolderweg dat is beplant met Hedera.



2.2.7 Verkeer

Op de noordoever is het kenmerkend voor het gebied dat vrijwel alle doorgaande wegen in de oost-west richting verlopen, parallel aan de rivier. De spoorlijn Rotterdam – Hoek van Holland en de dijken vormen stevige barrières die slechts op enkele plaatsen worden doorbroken.

Doorgaand autoverkeer gaat over de Maassluisdijk en – in beperkte mate – over de Zuidbuurt, gemengd met langzaam verkeer. Landbouwverkeer en recreatieve verbindingen door het gebied zijn vaak gecombineerd. Vrijliggende fietsverbindingen vinden we op de oever van Het Scheur, in de boszone langs het spoor en door de Krabbeplas. Slechts een enkele recreatieve verbinding slingert zich van noord naar

zuid door de Aalkeetpolders: het Surfpad verbindt de Broekpolder door middel van een viaduct over de A20 met de Krabbeplas, waarna de route zich voortzet in de richting van het Oeverbos, via de enige – gelijkvloerse – spoorwegovergang in het gebied.

Een pontveer over Het Scheur tussen Maassluis en Rozenburg vormt de enige lokale verbinding tussen de noord- en zuidoever, zowel voor langzaam verkeer als voor auto's.

Vanaf de snelwegaansluiting bij de Trentweg wordt Rozenburg voor autoverkeer ontsloten door de Droespolderweg aan de zuidzijde en de Botlekweg/ Boulevard aan de noordzijde. Vrijliggende fietspaden langs beide wegen en langs de A15 verbinden het dorp met het Botlekgebied.

De Havenspoorlijn volgt de A15, en wisselt ter hoogte van Rozenburg van zijde door middel van een opvallende pergola over de snelweg.



2.3 Ruimtelijke kenmerken en kwaliteiten

2.3.0 Landschappelijke eenheden

Naast het globale contrast tussen het veenweidelandschap van de noordoever en het havenlandschap van de zuidoever kent het plangebied een grote verscheidenheid aan ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten die zorgen voor een verdere differentiatie in herkenbare landschappelijke eenheden. Eenheden die soms bepaald zijn vanuit de historie, maar vaak ook door het specifieke gebruik van het gebied.

Daar waar er op de noordoever sprake is van een kleinschalig, cultuurhistorisch gelaagd landschap dat langzaam op basis van de morfologische kenmerken is

gegroeid, is de zuidoever te karakteriseren als een volledig nieuw ontworpen industrieel landschap, met Rozenburg als geïsoleerde groene woonenclave.

Bij de inpassing van het BBV-project wordt per gebied rekening gehouden met, en ingespeeld op, de specifieke kwaliteiten van de verschillende landschappelijke eenheden die worden doorkruist. Het behouden en waar mogelijk versterken van de verschillende gebiedseigen kernkwaliteiten vormt de basis voor de inpassing van het project.



wU^rck
architectuur stedenbouw landschap