

5.2.3 Verkeer

In lijn met het Ambitiedocument is het behouden en versterken van bestaande (dwars)verbindingen en netwerken in het gebied een belangrijk uitgangspunt van het VIP.

Functionele verbindingen

In de A20 zone zijn er geen wijzigingen in de bestaande structuur van het onderliggend wegennet. Een tweetal viaducten – over de Lepelaarsingel en over de Vlaardingervaart - wordt aan de zuidzijde verbreed, waardoor de betreffende onderdoorgangen ca. 5 meter langer worden. De Broekpolderweg aan de noordzijde van de A20 dient in beperkte mate verlegd te worden om de inpassing van de aansluiting van de BBV mogelijk te maken.

Bij het Surfpad vinden geen wijzigingen plaats, deze recreatief belangrijke verbinding tussen de Krabbeplas en de Broekpolder blijft in stand. Door het verdwijnen van verzorgingsplaats aan de zuidzijde van de A20 is vanaf het Surfpad direct zicht op de open rietzone langs de A20.

De Zuidbuurt, de centrale ontsluitingsas van de Aalkeetpolder, blijft gehandhaafd en wordt na aanleg van de Aalkeettunnel in de huidige vorm teruggebracht. In het uiteindelijke beeld zal alleen het dienstgebouw met zijn erf aan de Zuidbuurt een nieuw element vormen.

De Maassluisdijk wordt in zijn huidige cq. historische verloop gehandhaafd. Het viaduct over de BBV dient hiertoe enkele meters boven het bestaande niveau van de dijk opgetild te worden, wat de weggebruiker een mooi zicht over de omgeving biedt.

De Boulevard langs de zuidoever van Het Scheur keert ongewijzigd terug. De Droespolderweg daarentegen dient te worden omgelegd in verband met het hoogte-alignement van de BBV, echter met behoud van de functionaliteit als voorheen.

De fietsverbinding tussen Rozenburg en de Botlek zal in de nieuwe situatie niet langer de bocht van de A15 volgen maar loopt mee met de omgelegde Droespolderweg. Tevens zal een nieuwe fietsverbinding door de Groene Gordel aan de oostzijde van Rozenburg de Laan van Nieuw Blankenburg een directe verbinding geven met het viaduct van de Droespolderweg over de BBV, waardoor vanuit het dorp een alternatieve route ontstaat.

De Trentweg zal net als in de huidige situatie een onderdeel vormen van aansluiting 14 van de A15. Door de komst van de Blankenburgverbinding en de aansluiting op de A15 ter plekke kan aansluiting 14 niet langer een volledige aansluiting blijven, maar wordt een driekwart-aansluiting: een oprit richting het westen ontbreekt.

Recreatieve verbindingen

Langs de west- en noordzijde van de Krabbeplas komt een nieuw pad ter vervanging van het huidige pad dat op het tracé van de BBV ligt. Het nieuwe pad ligt op de grens van rietoeverzone en Krabbeplas en wordt begeleid met enkele knotwilgen. Vanaf de Zuidbuurt sluit dit pad als verharde voet/fietsverbinding aan op het bestaande oost-west fietspad door het recreatiegebied. Het pad loopt vervolgens door in de rietzone als half verhard pad en sluit, op een meer directe manier dan in de huidige situatie, via het bestaande cirkelvormige bos aan op het Surfpad; een nieuw houten bruggetje maakt hier de verbinding mogelijk.

In de Aalkeetpolder zal de bestaande, deels te verschuiven, ontsluitingsweg voor landbouwverkeer aan de zuidzijde van de A20 gescheiden blijven van de ontsluiting van de BBV vluchtwegen, direct ten westen van de tunneltoerit. In verband met veiligheid en de aanwezigheid van voldoende alternatieven is het niet gewenst om hier in een recreatieve route te voorzien.

Het huidige recreatieve fietspad door de boszone ten noorden van het spoor zal in verband met de situering van de zuidelijke tunnelmond van de Aalkeettunnel iets noordelijk worden omgelegd over het tunneldak. De nieuwe ligging voert het pad langs de nieuwe bosrand en biedt door zijn iets verhoogde ligging diepe zichtlijnen over de Zuidbuurtzone van de Aalkeetpolder.

De bestaande fietsverbinding ten zuiden van het spoor, tussen de spoorwegovergang en de Maassluisdijk - de 'slinger rond de caravanboerderij' - wordt door de BBV doorsneden ter hoogte van de kanteldijk. Deze belangrijke verbinding, onderdeel van de enige recreatieve noord-zuid route in het gebied, krijgt een nieuw tracé vanaf de spoorwegovergang, direct gericht op de uitzichtheuvel in het Oeverbos.

Het Oeverbos kent nu een chaotische padenstructuur. De komst van de BBV biedt de kans deze te verbeteren, in samenhang met de herinrichting van het bos rond de nieuwe uitzichtheuvel. Het Deltapad wordt binnen de TB grenzen alvast verplaatst naar het dijkje naast de Maassluisdijk om – vrijliggend en sociaal veilig – samen met de Maassluisdijk over de BBV gevoerd te worden. Het Oeverpad langs het Scheur keert na de aanleg van de Blankenburgtunnel op zijn huidige plek en in zijn huidige vorm terug en zal worden aangevuld met een vrij liggend voetpad. De nieuwe padenstructuur zal nader dienen te worden afgestemd op de herinrichting van het gehele Oeverbos.



Surfpad



Zuidbuurt



Recreatiepad spoorzone



Maassluisdijk



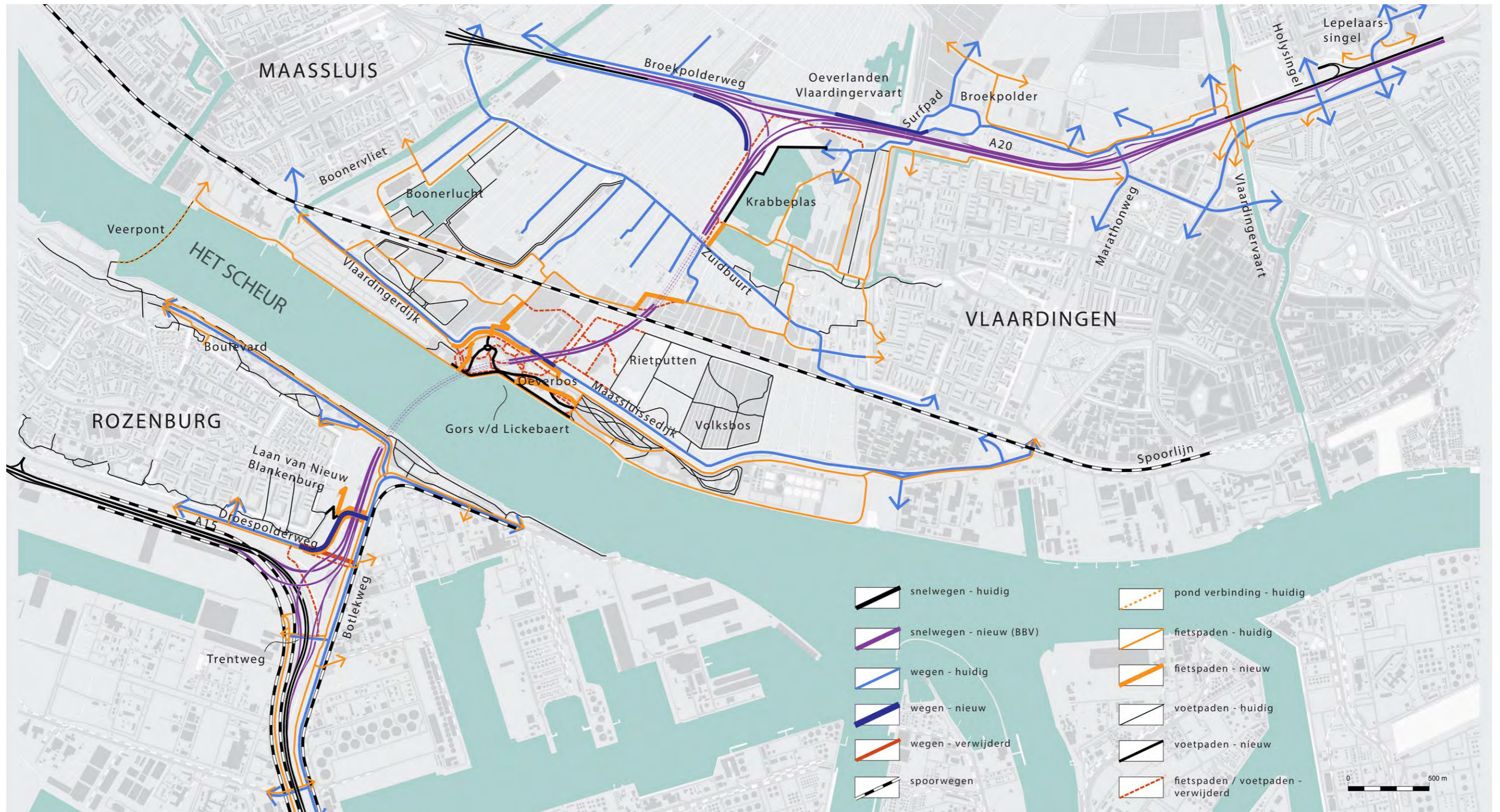
Oeverpad



Boulevard



Droespolderweg



Overzicht nieuwe structuur en aanpassingen verkeer

5.2.4 Ecologie

Aalkeet-Buitenpolder

De Aalkeet-Buitenpolder is voor het overgrote deel aangemerkt als 'Belangrijk Weidevogelgebied'. Door het wegtracé van de Blankenburgverbinding gaat een deel van het gebied verloren. Het ruimtebeslag van de weg en zijn inpassing is aan de kant van het weidevogelgebied zo minimaal mogelijk gehouden. Voor de ontsluiting van vluchtrampen is aan de westzijde van de tunneltoerit van de Aalkeettunnel een pad noodzakelijk. Langs dit pad ligt een sloot die alle perceelsloten verbindt. Deze sloot vormt tevens de nieuwe grens naar het vogelweidegebied. De ruimte tussen het pad en de tunnelwand wordt gebruikt voor de vluchtrampen en een smalle rietzone om de rand van de tunnelbak aan het zicht te onttrekken. De rietoevers van de Krabbepas worden door de watervleermuis gebruikt als diffuse migratieroute. Met het terugbrengen van de rietoevers komen ook deze vliegroutes terug.

Zuidbuurtzone

De randen van de bospercelen aan de kant van het spoor worden gebruikt als vliegroutes door vleermuizen. Deze bosrand wordt hersteld door het opnieuw aanplanten van bos rond de zuidelijke tunnelmond van de Aalkeettunnel. Omdat alle watergangen behouden blijven of opnieuw worden verbonden op natuurlijke wijze heeft het plan geen negatief effect op de in- en uittrekmogelijkheden voor de aal.

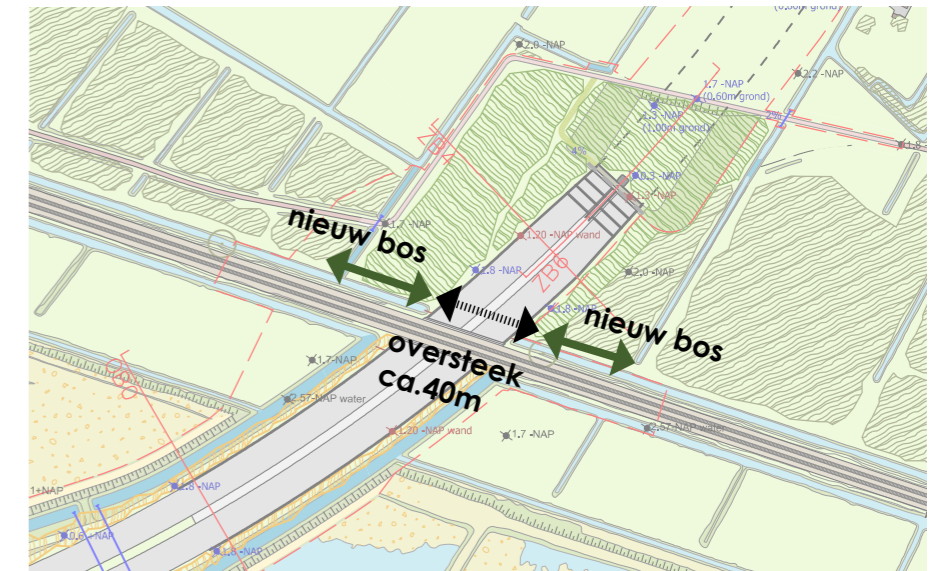
Rietputten

De Blankenburgverbinding snijdt ter hoogte van de kanteldijk door het EHS gebied de Rietputten. Hierdoor gaat een deel van het EHS-gebied verloren en gaat de kwaliteit van de resterende EHS achteruit. Om zo weinig mogelijk beschermd rietland te verliezen wordt de weg zo 'krap' mogelijk ingepast. De taluds van de kanteldijk worden begroeid met riet en struweel (zie 5.2.2 Bepanting), waardoor de Rietputten visueel doorlopen tot aan de weg en tevens het laag over de BBV vliegen van vogels wordt tegengegaan.

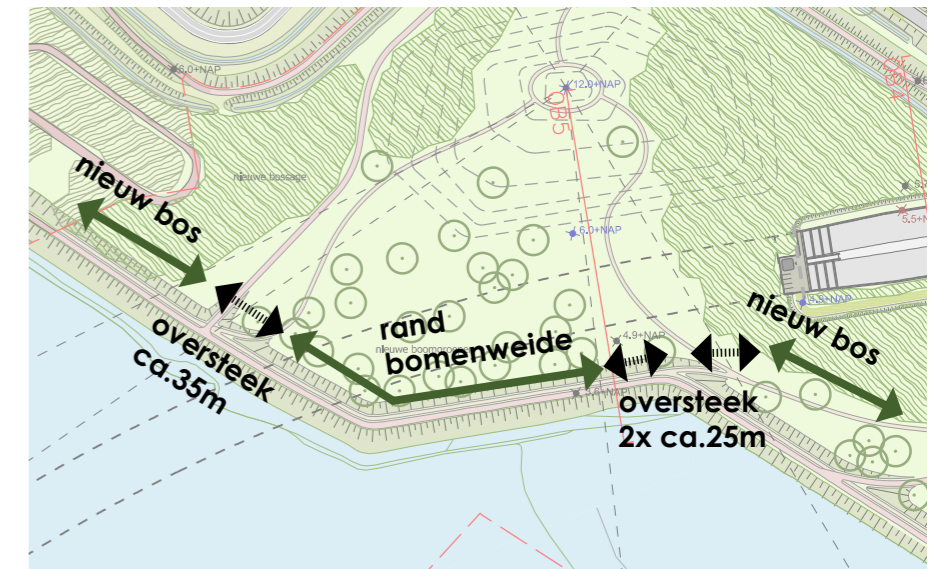
Oeverbos / Boulevard

Langs beide oevers van Het Scheur worden de randen van bospercelen en bomenrijen door dwergvleermuizen gebruikt als vliegroute. Om de zichtlijnen op Het Scheur open te houden, zowel vanaf de uitzichtheuvel in het Oeverbos als vanaf de Blankenburgverbinding langs Rozenburg, worden hierin openingen gemaakt van maximaal circa 60 meter. Met deze onderbrekingen zijn maatregelen noodzakelijk: op beide oevers worden groepen bosschages (zonder boomvormers) aangeplant als aanvulling op de vliegroutes. Deze groepen struweel zijn zo gepositioneerd dat ze het zicht op Het Scheur niet belemmeren.

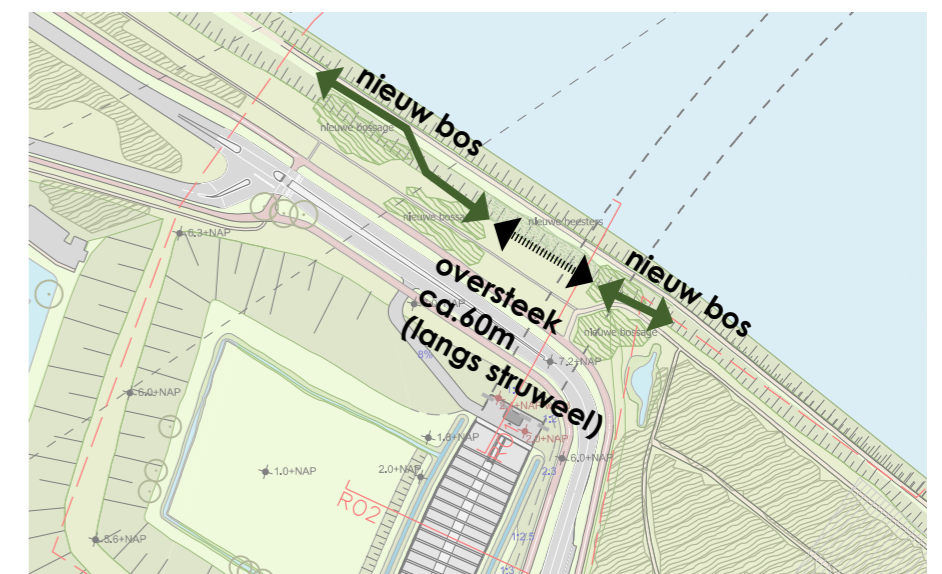
Voor verdere informatie over het ecologische waarden en maatregelen zie de TB-studie Natuur.



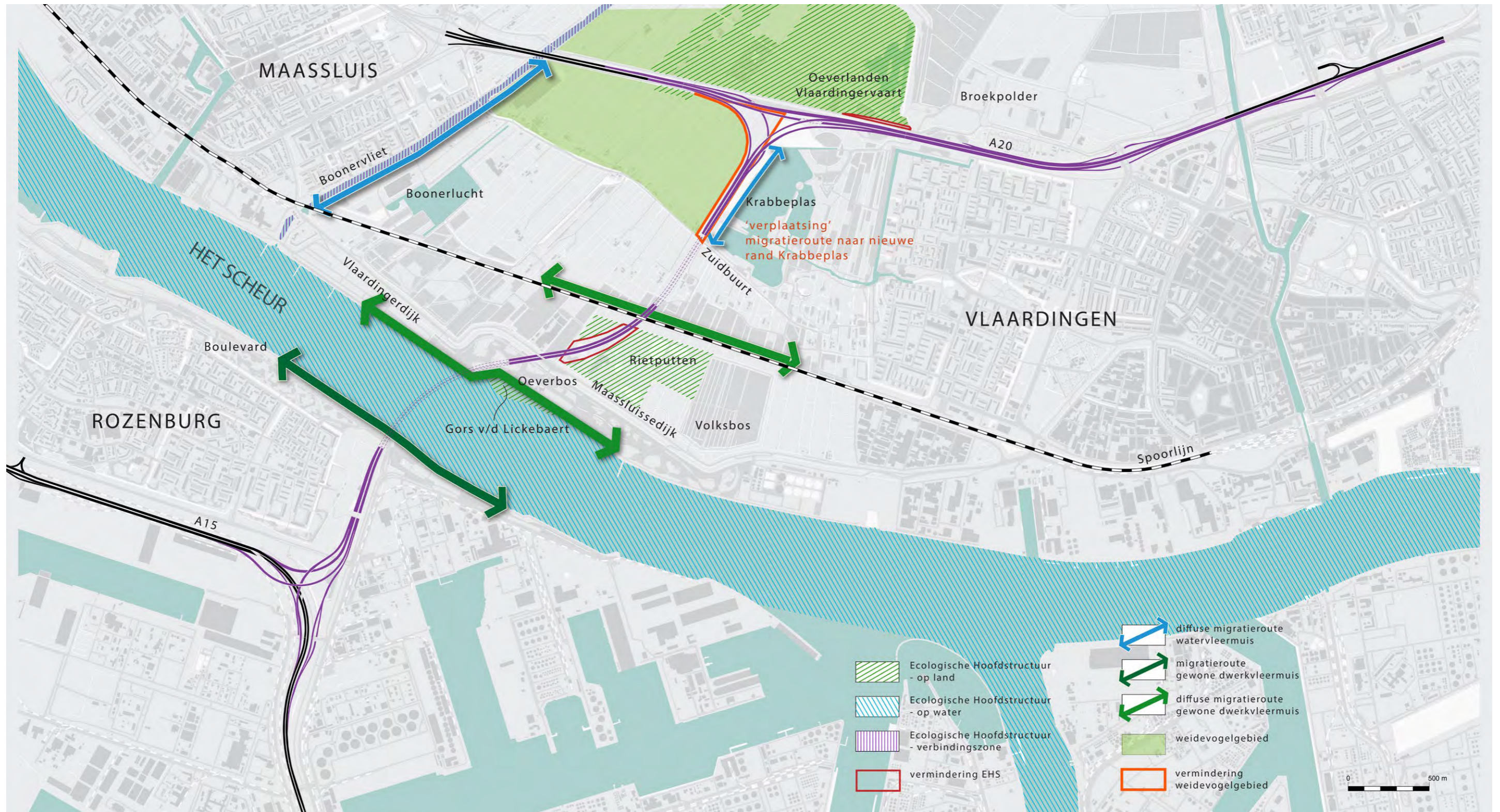
Herontwikkeling bos vliegroute Aalkeet-Buitenpolder



Herontwikkeling bos vliegroute Oeverbos



Herontwikkeling bos vliegroute Boulevard Rozenburg



Overzicht nieuwe structuur en aanpassingen ecologie

5.3 Deelgebieden

5.3.1 Groene traverse Vlaardingen

Visie

De huidige A20 is ruim ingepast in de 'groene traverse', een royale groene stedelijke zone langs en tussen de naoorlogse uitbreidingsgebieden van Vlaardingen.

Uitgangspunt is het groene karakter van de traverse zo veel mogelijk te behouden en waar mogelijk te versterken.

Waar geluidsschermen noodzakelijk zijn dragen zij bij aan het groene karakter van de traverse door een robuuste begroeiing aan de wegzijde en een afzoming met gelaagde groene coulissen aan de omgevingszijde.

De karakteristieke scherpe overgang naar het open landschap aan de westzijde geldt eveneens als een te behouden kwaliteit.

Geluidsschermen

In recente jaren zijn langs de Westwijk, bij Park Hoog Lede en tussen de Vlaardingervaart en het Kethelplein (in het kader van het A4 project) geluidsschermen gerealiseerd. De betonnen schermen ten oosten van de Marathonweg zijn aan de wegzijde deels begroeid met klimop, het houten scherm langs de Westwijk kent een begroeiing met veldesdoorn.

In het kader van het BBV project wordt de A20 aan de zuidzijde verbreed. De bestaande geluidsschermen dienen ten gevolge daarvan deels verplaatst en deels uitgebreid te worden; ook zijn in beperkte mate nieuwe schermen noodzakelijk.

In aansluiting op de huidige situatie wordt de wegzijde van alle schermen ten oosten van de Marathonweg voorzien van een begroeiing met Hedera helix (klimop), ook waar dat in de huidige situatie nu nog niet het geval is. De begroeiing met klimop geeft een meer stedelijk groenbeeld, en sluit aan op de schermen langs de A20 bij Schiedam. Ten westen van de Marathonweg wordt de uitbreiding van het Westwijkscherm voorzien van een beplanting met Acer campestre (veldesdoorn), gelijk aan die van het bestaande, te handhaven scherm. De begroeiing met Veldesdoorn geeft een meer landschappelijke uitstraling, die als inleiding fungeert van de overgang naar het open landschap aan deze zijde.

De inpassing van de omgevingszijde van de schermen verdient minstens zo veel aandacht als die van de wegzijde, er mogen geen achterkanten ontstaan. Er is daarom aan de omgevingszijde steeds een zone van minimaal 5 meter breed voorzien ten behoeve van het aankleden van de schermen door middel van bosplantsoen met boomvormers met een sortiment en opbouw aansluitend op de bestaande situatie. Er wordt gestreefd naar een gelaagde opbouw van de parkachtige groenzone: groene coulissen vormen hoge, gesloten en gevarieerde bosschages die zowel vanuit de omgeving als vanaf de weg waarneembaar zijn. De ruimtes tussen de hoofdrijbaan en de op- en afritten bij de twee aansluitingen van de snelweg op het onderliggend wegennet spelen een belangrijke rol bij de inbedding van de weg in de omgeving: zij worden zo veel mogelijk tot onderdeel gemaakt van de doorgaande groene parkzone.

Transparante geluidsschermen ter plaatse van de lokale onderdoorgangen benadrukken de kruisende verbindingen tussen beide zijden van de snelweg en verminderen daarmee de barrièrewerking; tevens bieden ze de weggebruiker op de A20 af en toe een doorzicht op de omgeving. Ook de grote glazen vensters in de houten schermen langs de Westwijk sluiten aan op de stedenbouwkundige structuur van de wijk.

Nieuwe transparante glazen geluidsschermen worden toegepast net voorbij het Surfpad. Hier verdwijnt de verzorgingsplaats ten zuiden van de A20 en wordt het terugliggende scherm vervangen door een scherm langs de A20 in het verlengde van het bestaande scherm. Dit transparante scherm geeft de automobilist zicht op de nieuwe brede rietzones langs het recreatiegebied en draagt zo maximaal bij aan de herkenbare scherpe overgang van de Broekpolder naar de Aalkeetpolder.

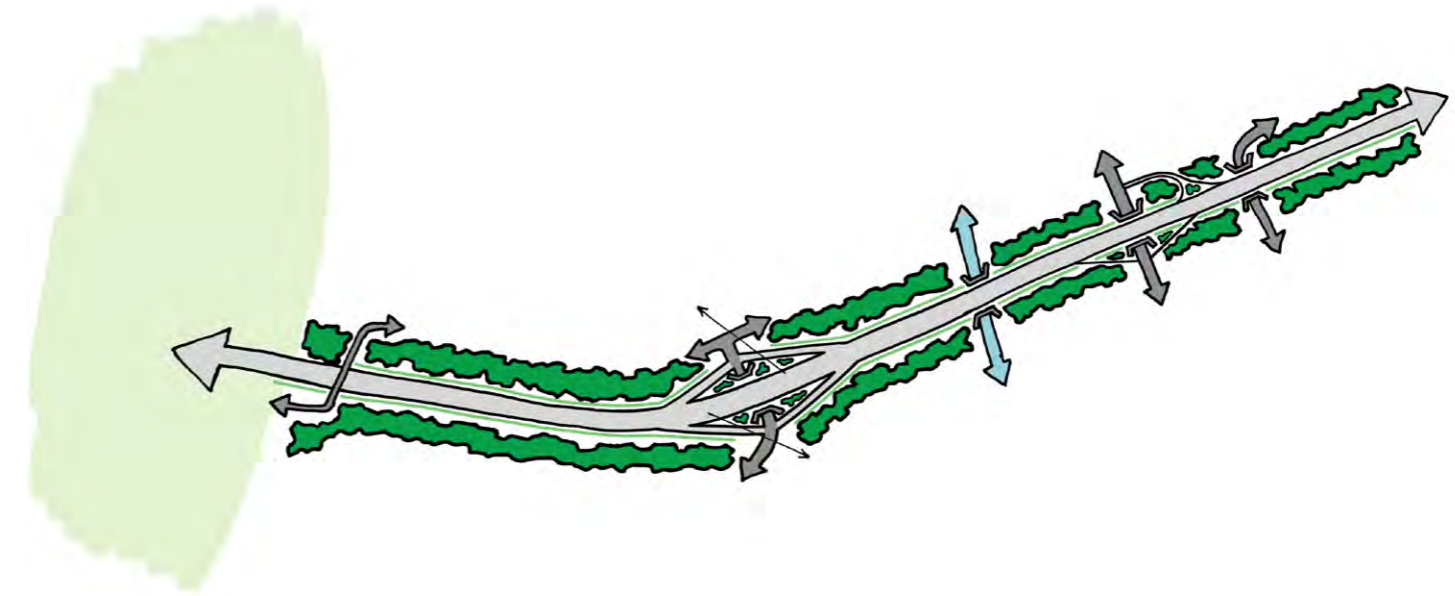
Verzorgingsplaatsen

De verzorgingsplaats Rijskade aan de noordzijde van de A20 blijft in zijn huidige vorm gehandhaafd, wel wordt de verzorgingsplaats voorzien van een nieuwe op- en afritten ten gevolge van de verbreding van de weg. De lange nieuwe oprit sluit aan op de hoofdrijbaan van de A20 richting Maassluis. Ten behoeve van de inpassing van de oprit dient de Broekpolderweg parallel daarmee enigszins naar het noorden verschoven te worden. Gezien de EHS status van dit gebied is de inpassing zo 'krap' mogelijk opgelost, de Broekpolderweg keert zo snel als mogelijk terug naar zijn bestaande, rechte verloop.

De verzorgingsplaats Aalkeet aan de zuidzijde van de A20 dient als gevolg van het BBV-project te verdwijnen. Het geluidsscherm dat zich in de huidige situatie rond de verzorgingsplaats slingert, kan in de nieuwe situatie rechtdoor langs de snelweg doorgezet worden. De aanloop naar het Surfpadviaduct krijgt hierdoor een vrij zicht over de nieuwe rietzones langs de noordzijde van de Krabbeplas en gaat daarmee ruimtelijk meer onderdeel uitmaken van het recreatiegebied.

Broekpolder

Ter hoogte van afrit 8 Vlaardingen-West grenzen scoutingterrein Vlaardingen en volkstuintencomplex Broekpolder aan de noordzijde van de A20. Hier zorgt de verbreding van de weg – in combinatie met de nieuwe afrit voor de verzorgingsplaats – voor extra ruimtebeslag. De groene rand van het scoutingterrein met veel grote bomen wordt daarbij zo veel mogelijk gespaard. Langs het volkstuintencomplex bevindt zich in de huidige situatie geen boombeplanting, maar een zone met struiken en riet. In deze strook wordt de waterbergingsopgave voor het gebied gerealiseerd in de vorm van een plas-dras rietzone, waardoor ook in de nieuwe situatie het volkstuintencomplex wordt afgezoomd met een natuurlijke groene zone.



Concept deelgebied Groene Corridor Vlaardingen



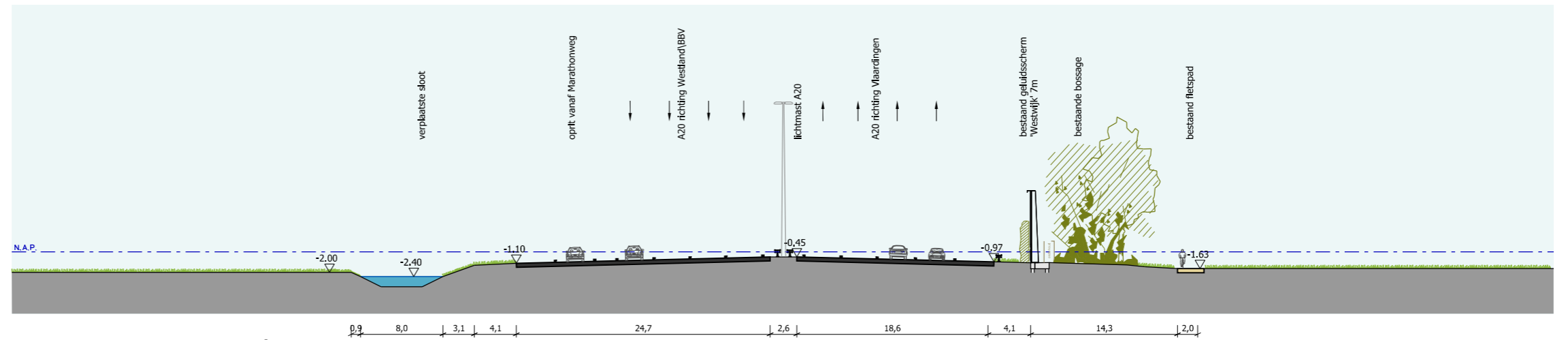
Overgang naar open landschap aan westzijde



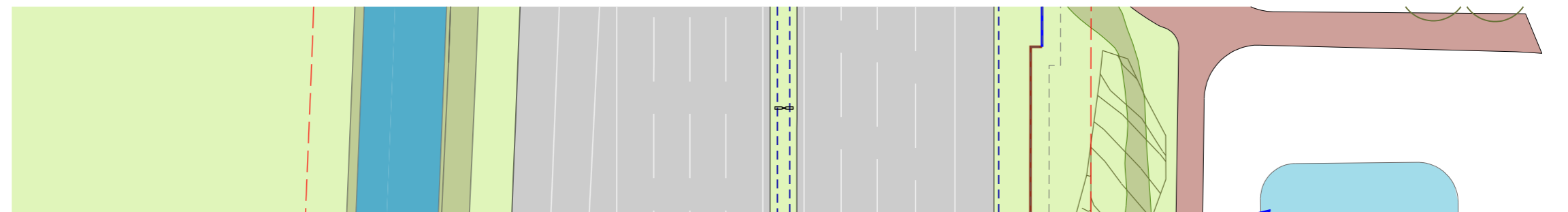
Westwijkscherm wegzijde: begroeiing Acer campestre



Westwijkscherm omgevingszijde: brede zone bosplantsoen

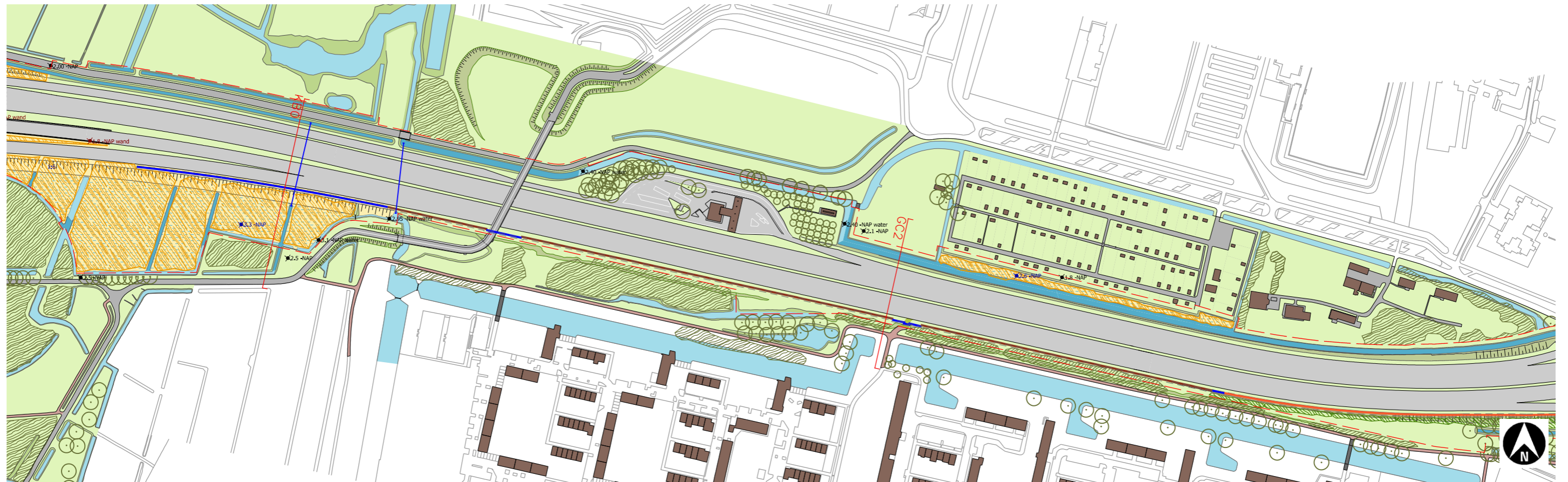


DOORSNEDE GC2-GC2'



Doorsnede A20

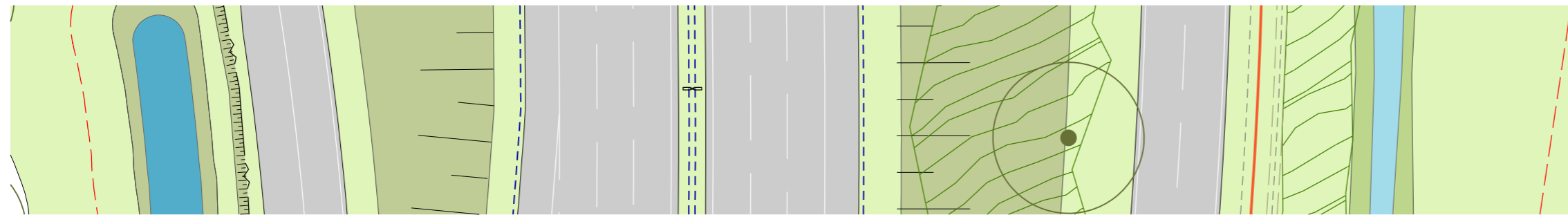
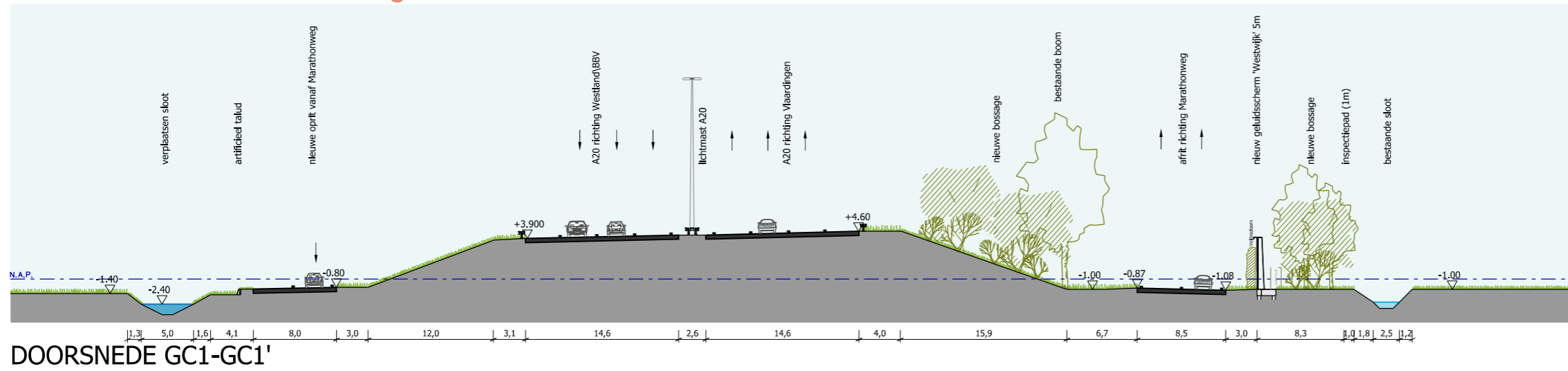
Schaal: 1:500



Inpassingsplan (zie legenda pagina 65)

Schaal: 1:4000

5.3.1 Groene traverse Vlaardingen



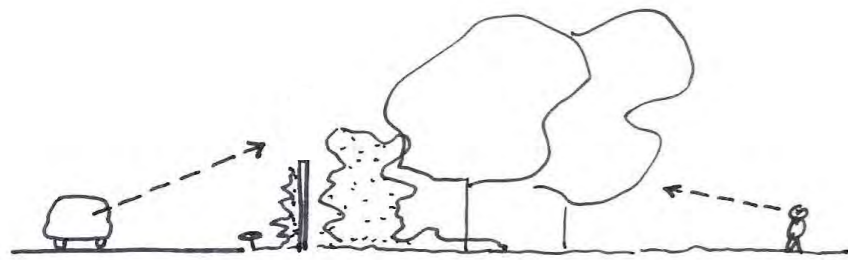
Doorsnede A20

Schaal: 1:500



Inpassingsplan (zie legenda pagina 65)

Schaal: 1:4000



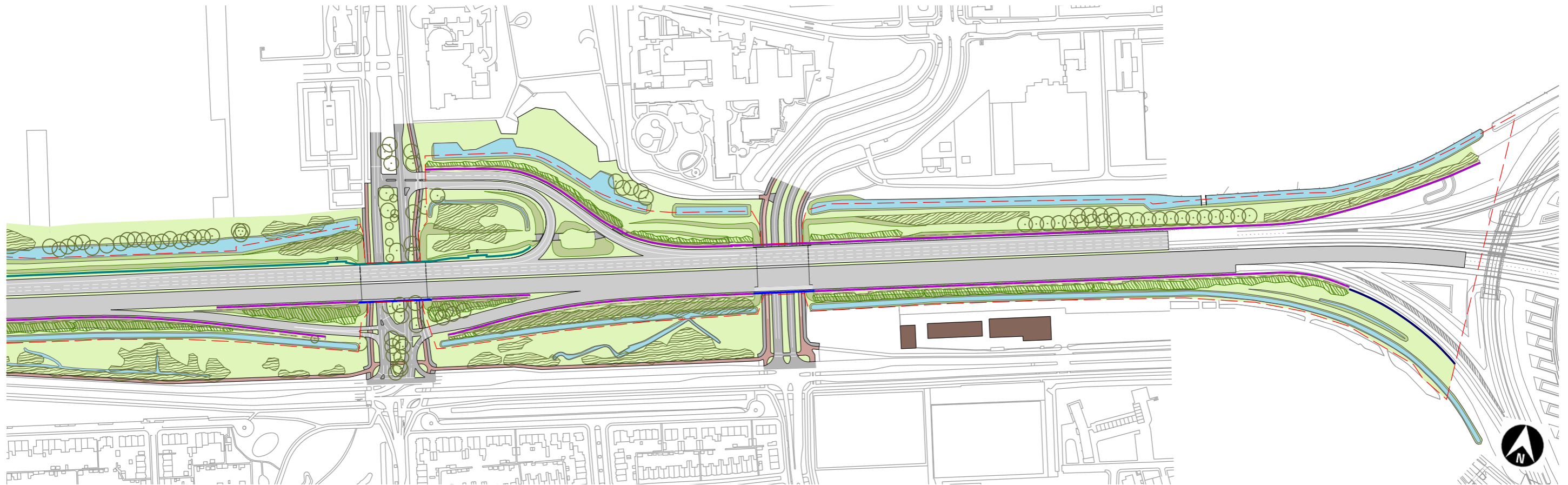
Gelaagde opbouw met groen



Groene traverse door de stad



Brede groene zone tussen wijk en snelweg



Inpassingsplan (zie legenda pagina 65)



Schaal: 1:4000

5.3.2 Aalkeet-Buitenpolder - Krabbeplass

Visie

De Aalkeet-Buitenpolder is onderdeel van het karakteristieke veenweidelandschap van Midden Delfland, met kilometerslange zichtlijnen. De kenmerkende openheid van het gebied dient zo veel mogelijk behouden en waarneembaar te blijven, zowel vanaf de weg als vanuit de omgeving.

De keuze voor een laaggelegen aansluiting van de BBV op de A20 – met onderdoorgangen in plaats van de gebruikelijke viaducten - is essentieel voor het daadwerkelijk open houden van het gebied. Ook de toerit naar de Aalkeettunnel 'verzinkt' direct na de A20-knoop in het landschap waardoor het verkeer op de weg al snel uit het beeld vanuit de omgeving verdwijnt: de verdede verbinding. De nieuwe aansluiting van de BBV komt nergens substantieel hoger te liggen dan de 'maaiveldligging' van de bestaande A20. Om de open zichtrelaties door het gebied te behouden wordt de BBV niet verstopt achter groen maar wordt het zicht op de weg 'verzacht' door een rietzone die de weg zelf, de geleiderails en de onderkant van de auto's uit het zicht neemt. De huidige Krabbeplass wordt aan de westzijde reeds afgezoomd door een rietzone. De BBV, inclusief de A20-knoop, wordt ingepast in een verbrede versie van deze rietzone en wordt onderdeel van het rietlandschap tussen plas en polder. In dit rietlandschap wordt de structuur van de originele polderverkeveling doorgetrokken.

Het minimaliseren van de visuele impact van de knoop vertaalt zich verder in de uitwerking van de kunstwerken en de verlichting; ook de signalering en bewegwijzering worden zo beperkt mogelijk gehouden in aantal en afmeting. Het is een belangrijk uitgangspunt om de laaggelegen A20-knoop en de verdiepte gelegen BBV hier niet alsnog door lichtmasten, portalen etc. zichtbaar te maken in het landschapspanorama. Dit zal een spanningsveld blijven met verkeersveiligheid, normeringen en het volgen van de standaard, er is desalniettemin een belangrijke inspanning noodzakelijk om de doelstelling (minimale zichtbaarheid) te bereiken.

Het maken van werkterreinen en bouwontsluitingen in het veenweidegebied dient zo veel mogelijk te worden voorkomen. Waar eenmaal zand heeft gelegen in een dergelijk gebied is een terugkeer naar het oorspronkelijke beeld feitelijk niet meer mogelijk. Daarom zijn de werkterreinen enkel toegestaan in de knoop en de plas, in de (toekomstige) rietzones.

Rietzone

De brede rietkragen van ca. 25 meter tot soms meer dan 100 meter breed zorgen vanuit de Krabbeplass voor een gevoel van afstand tot de snelweg. Er dient hiertoe deels overjarig riet aanwezig te zijn, met een maaieregime van eens in de drie jaar zou daarom het beste passen. De rietzones fungeren tevens als watercompensatie en als waterzuivering (zie 5.2.1 Watersysteem) en bevatten een slotenpatroon dat aansluit op die van het polderlandschap. De rietzone loopt mee met de weg aan de noord- en westzijde van de plas en wordt vanuit de omgeving beleefbaar door een nieuw pad – voor wandelaars, ruiters en mountainbikes - op de grens tussen het rietland en de Krabbeplass. Dit nieuwe pad vervangt het bestaande pad aan de westzijde van de plas. Om de richting van het landschap te benadrukken worden er – op onregelmatige wijze - knotbomen langs het pad aangeplant.

De binnenruimten van de A20-knoop worden eveneens als rietzone ingericht en voorzien van sloten in een patroon dat de bestaande typische verkevelingsstructuur van de Aalkeetpolder volgt. De hele knoop wordt daarmee ingebed in een, als doorgaand ervaren, rietlandschap. De wegen snijden door dit rietlandschap waarbij het riet zo dicht mogelijk naar de weg wordt gebracht. Om dit beeld te versterken worden zo veel mogelijk geleiderails voorkomen door het maken van vlakke obstakelvrije bermen.

De bereikbaarheid van de binnenruimte van de knoop en de zones langs de onderdoorgangen (ten behoeve van noodhulp en onderhoud pompen, vluchtweg vanuit tunnelbak) worden zo minimaal mogelijk verhard met grasbetonklinkers. De bermen van de overlappende wegvakken lopen door over de onderdoorgangen van de onderliggende verbindingbogen om daarmee storende

kale betonvlakken in het beeld te vermijden en de continuïteit van het wegprofiel in het landschap te bewaren.

De huidige landbouwweg langs de A20 loopt met de bocht mee en eindigt bij de aansluiting van het laatste perceel t.b.v. de ontsluiting van de landbouwkavels.

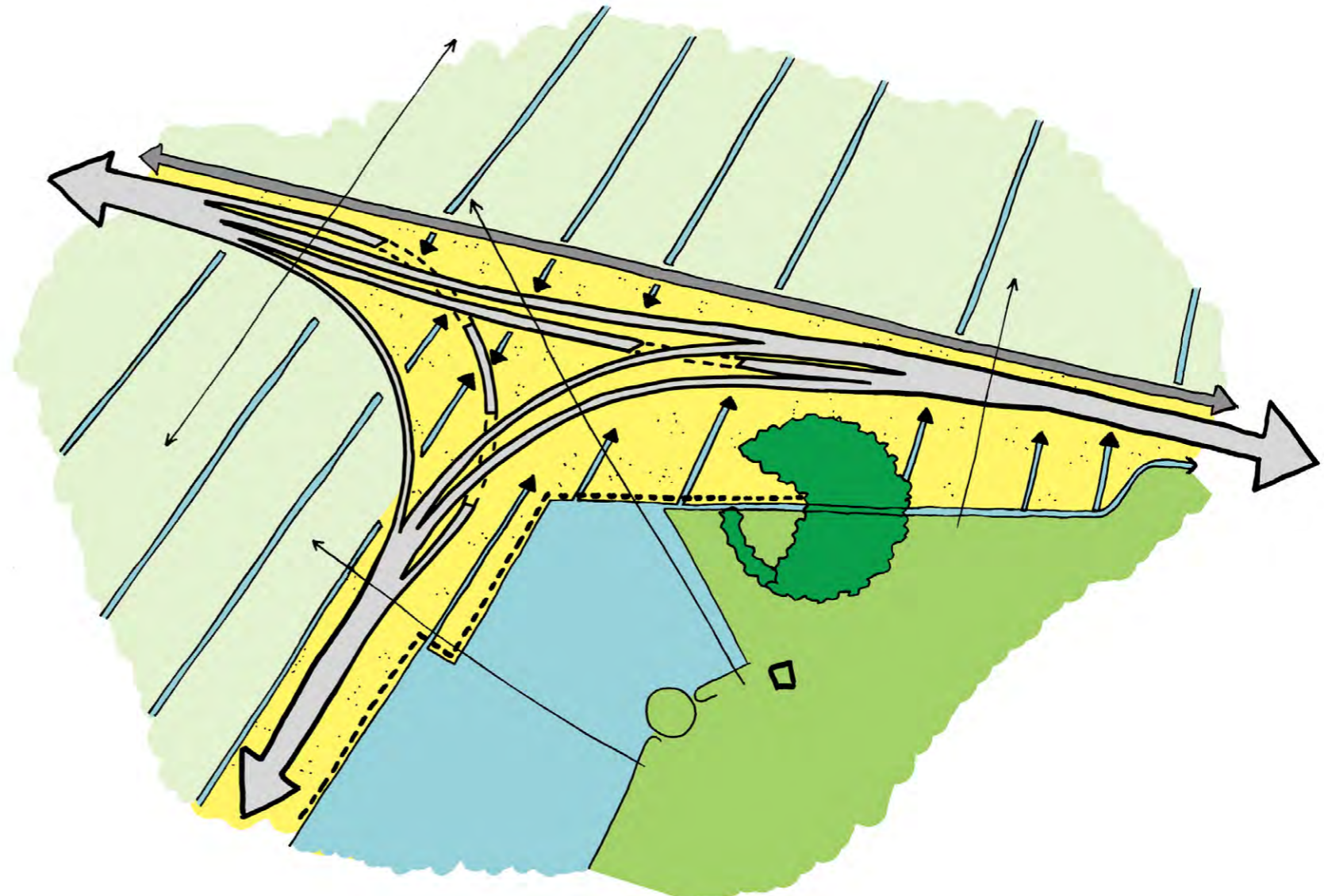
Ook de noordelijke toerit van de Aalkeettunnel wordt opgenomen in het rietlandschap. Aan de westzijde is de rietzone ca. 10 meter breed gehouden om zo het veenweidegebied maximaal te sparen maar ook een optimale inpassing te realiseren. Aan de Krabbeplasszijde is de rietzone minimaal 30 meter.

Open tunnelbakken

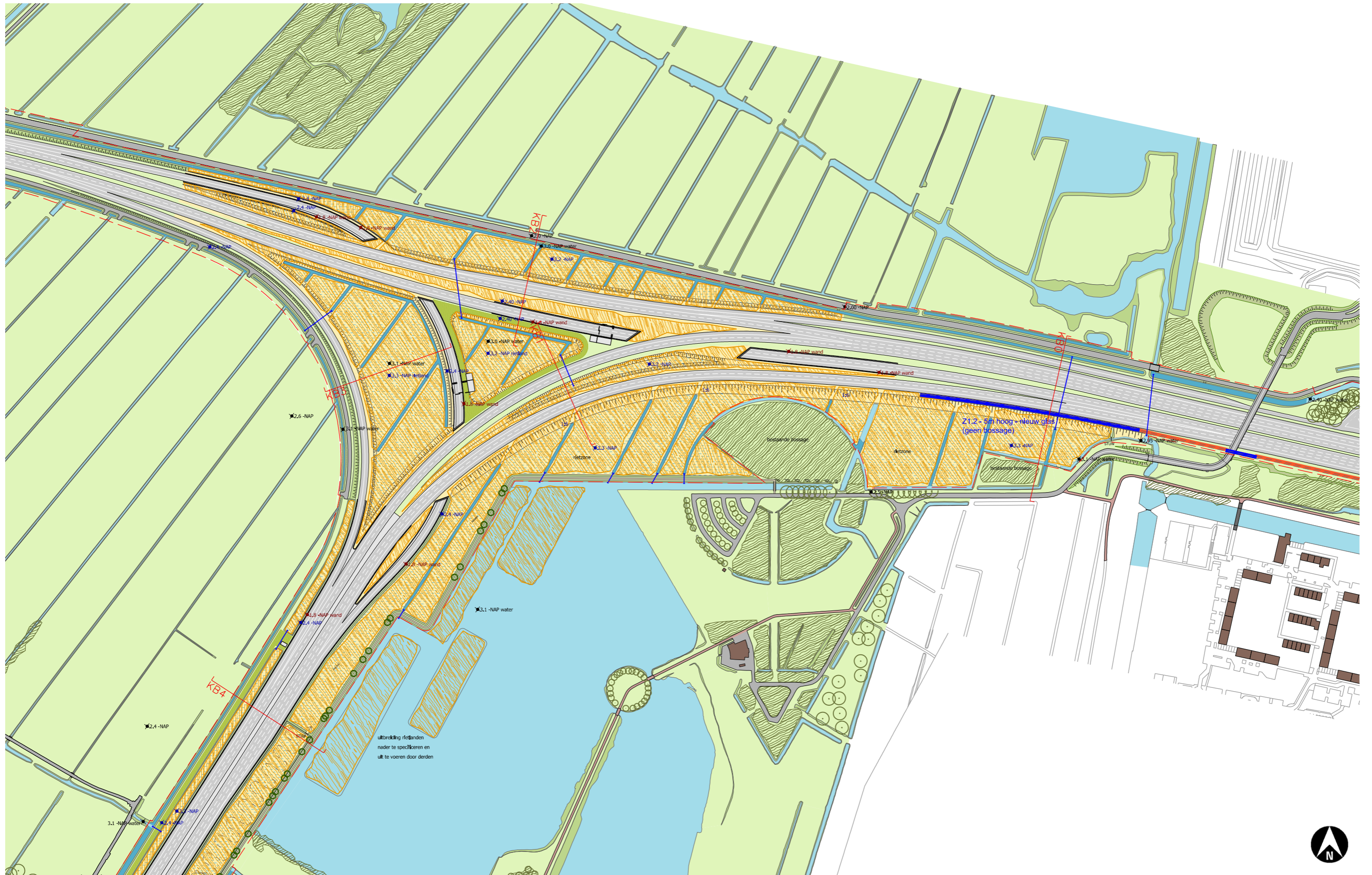
Met het oog op een zo rustig mogelijk beeld en het voorkomen van een landschap vol met doorvalhekken, is er voor gekozen de open tunnelbakken (in de A20-knoop en de noordelijke toerit van de Aalkeettunnel) af te schermen met lage opstaande randen van ruw en dus snel verwerend beton. Deze lage randen vallen weg in het beeld met gras en riet en worden snel onderdeel van het landschap. De opstaande randen hebben een zodanige hoogte (ca. zestig à zeventig centimeter boven het aansluitende maaiveld) dat daarboven - uit overwegingen van doorvalbeveiliging - nog slechts een enkele handregel noodzakelijk is, die als elegante rvs-lijn de kleur van de lucht aanneemt (zie ook 6.3).

De inbedding van de verdiepte wegen in een plas-dras rietlandschap doorsneden door sloten maken de open tunnelbakken zodanig onbereikbaar dat de noodzaak voor aanvullende veiligheidsschermen ontbreekt.

Een weg ten westen van de tunneltoerit garandeert de bereikbaarheid van de vluchtrampen vanuit de open tunnelbak, en sluit aan op de Zuidbuurt.



Concept deelgebied Aalkeet-Buitenpolder - Krabbeplass A20

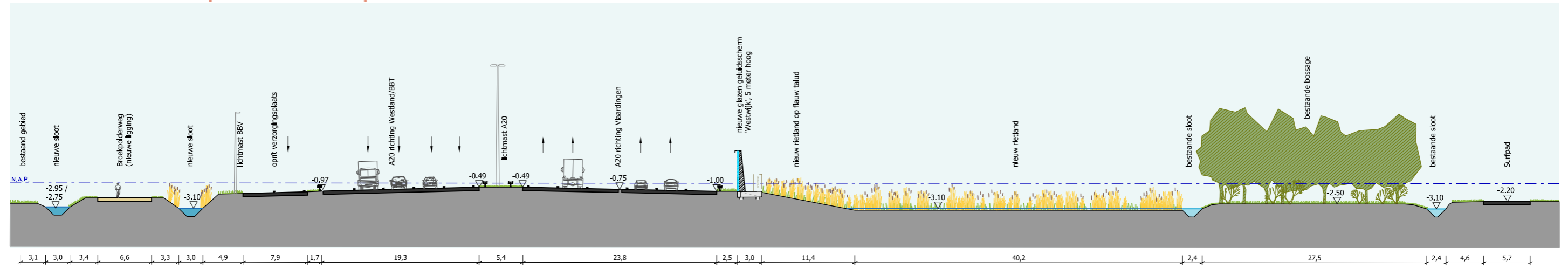


Inpassingsplan (zie legenda pagina 65)



Schaal: 1:4000

5.3.2 Aalkeet-Buitenpolder - Krabbeplas A20

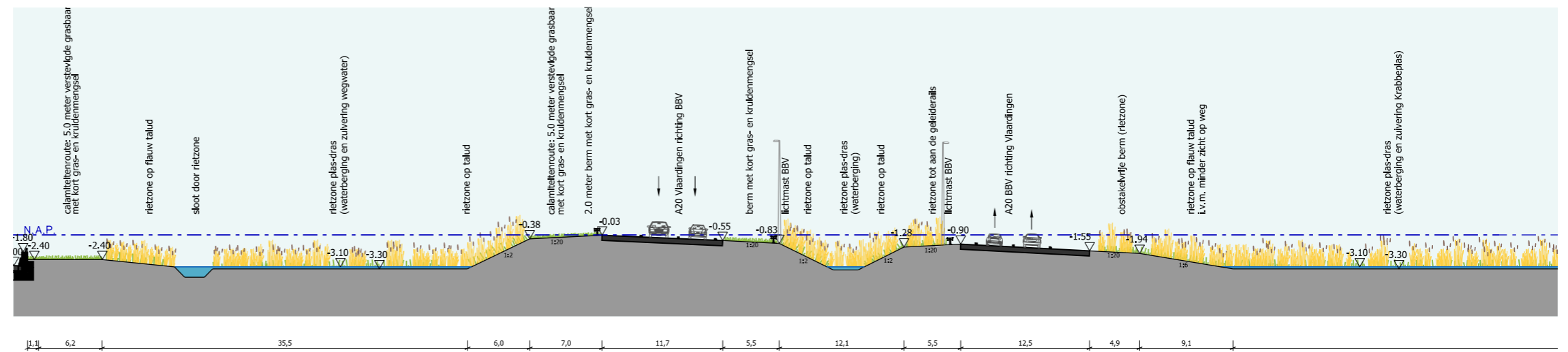


DOORSNEDE KB0-KB0'

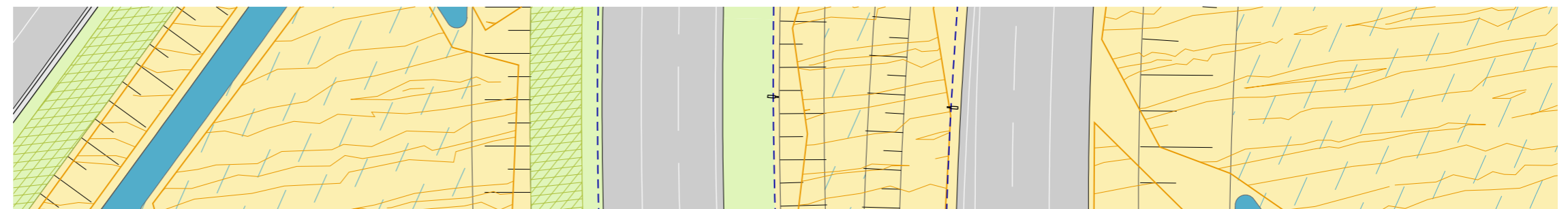


Doorsnede A20 en rietlanden

Schaal: 1:500



DOORSNEDE KB1-KB1'



Doorsnede A20 knoop langs Krabbeplas

Schaal: 1:500