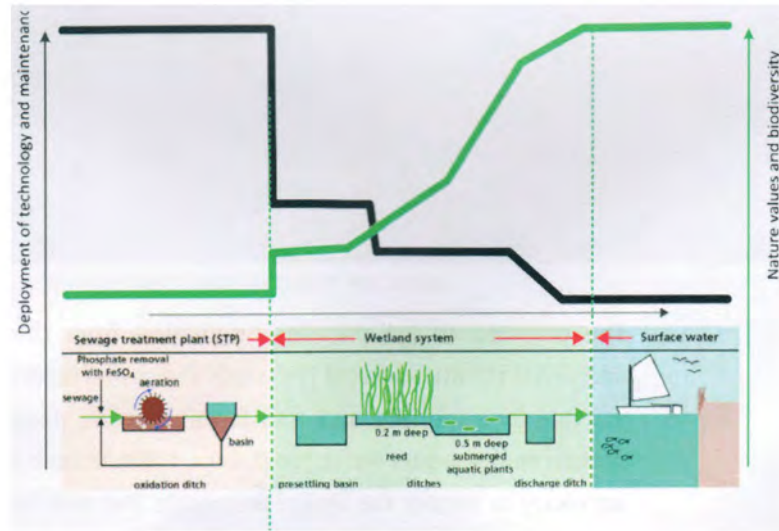


### Hoogheemraadschap van Delfland

Om de waterkwaliteit in het gebied te verbeteren en zuinig om te gaan met zoet water onderzoekt het Hoogheemraadschap van Delfland de mogelijkheid om het water dat in de rioolwaterzuivering is gezuiverd opnieuw te gebruiken als oppervlaktewater in de polders. Om het water verder te zuiveren is de aanleg van een "waterharmonica" nodig, die dankzij een lange doorgangsroute het water verder zuivert naar boezemwaterkwaliteit of zwemwaterkwaliteit. De huidige slechte waterkwaliteit van de Krabbeplass kan door wateraanvoer vanuit de waterharmonica verbeterd worden. Delfland streeft naar het verbeteren van de beschikbaarheid van de gemalen om de polderwatergangen bereikbaar te maken voor glasaal.



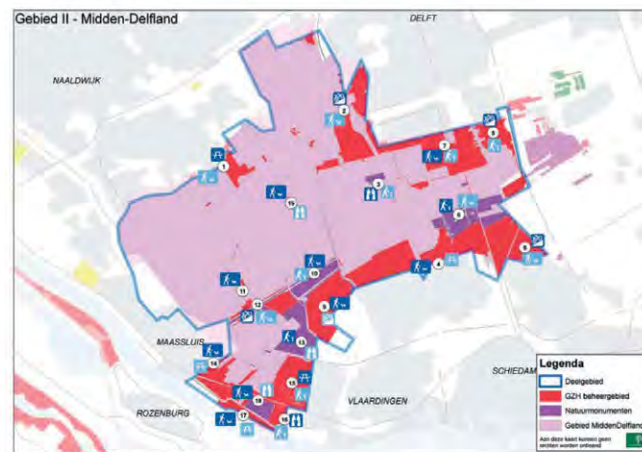
Principe waterharmonica (Kampf en Sala, 2009)

### Recreatieschap Midden-Delfland

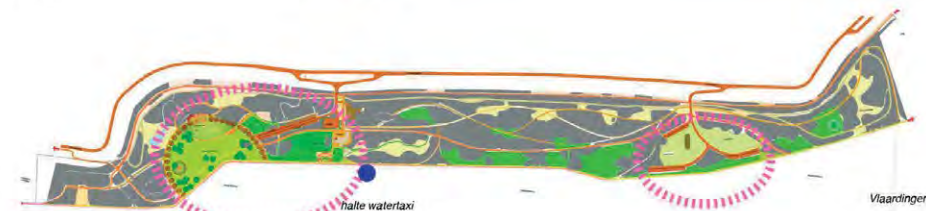
Behalve de Rietputten en de weidevogelgebieden (beheer Natuurmonumenten) worden alle natuur- en recreatiegebieden in de Aalkeet-Binnenpolder en het Krabbeplassgebied beheerd door het Recreatieschap. De gronden zijn deels in eigendom van het Staatsbosbeheer.

Door het recreatieschap Midden-Delfland is een visie opgesteld voor het verbeteren van de recreatieve waarde van het Oeverbos (2011). Belangrijk element in die visie is het maken van twee aantrekkelijke recreatieve verblijfsplekken aan de oever van de rivier, met voorzieningen voor verblijven, sport en spel. Er was in deze visie geen rekening gehouden met de aanleg van de Blankenburgverbinding. Het recreatieschap heeft inmiddels aangegeven dat opnieuw zal worden gekeken naar de beste mogelijkheden om het Oeverbos vorm te geven als "Veranda aan Het Scheur". Daarbij zal het accent minder op voorzieningen voor recreatie worden gelegd.

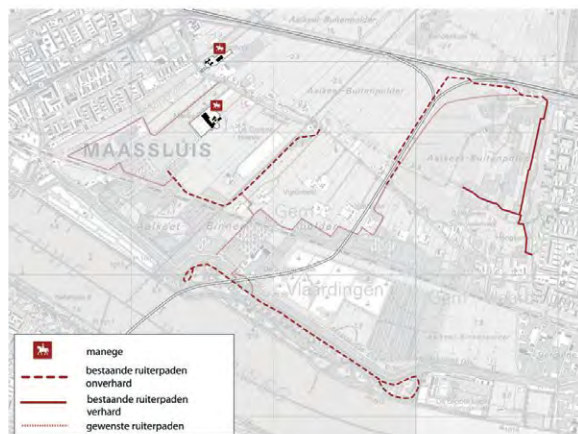
Bij de inpassing van de tunnelmond wil het recreatieschap de continuïteit van de recreatieve verbindingen behouden. Het recreatieschap wil het bestaande netwerk ruiterpaden niet vergroten.



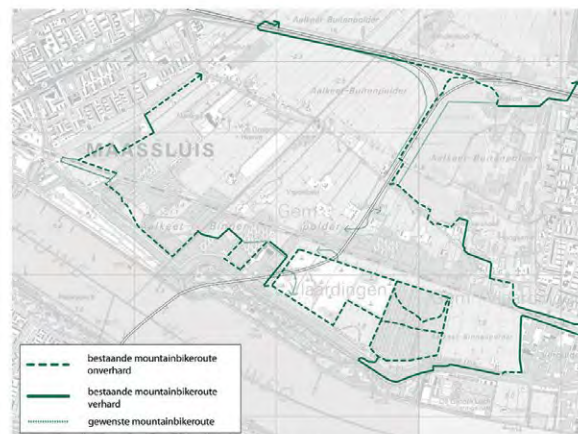
Overzicht beheergebieden



Maassluis  
Inrichtingsvisie Oeverbos (2011)



Bestaande ruiterroutes



Bestaande Mountainbikeroutes

### LOP Midden-Delfland

In het Landschapsontwikkelingsperspectief Midden-Delfland 2025 (2010) wordt per polder een ontwikkelingsrichting geschetst.

Bij de voorstellen voor de Aalkeet-Binnen- en Aalkeet-Buitenpolder is nog geen rekening gehouden met de aanleg van de Blankenburgverbinding. De te behouden waarden van cultuurhistorie, natuur, bos en openheid vormen de basis voor het Landschapsplan. In het LOP is

de zeer hoge cultuurhistorische waarde van de erven op de kreekruggen en van de Zuidbuurt aangegeven. De voorstellen voor het verwijderen van beplanting langs de spoorlijn en bij de Krabbeplass worden in de nieuwe context gezien.



LOP Aalkeet-Binnenpolder



LOP Aalkeet-Buitenpolder

In de Foppenpolder is de mogelijkheid van het maken van een verbinding in het boezemwatersysteem aangegeven tussen de Boornvliet en de Noordvliet. Het natuurgebied van de Foppenpolder is gericht op weidevogels.



LOP Foppenpolder



LOP Broekpolder

### Gemeente Vlaardingen

Door de aanleg van de Blankenburgverbinding komt de Krabbeplass tussen de autosnelweg en de stadsrand van Vlaardingen te liggen. Het is de inzet van de gemeente Vlaardingen om het gebied een nieuwe identiteit te geven als stadspark, om zo de inrichting en het programma van het park te laten passen bij haar nieuwe ruimtelijke positie. Het is essentieel om zwemwaterkwaliteit in de kleine plas te kunnen garanderen. In de grote plas, die als

surfplas is bedoeld, is een minder optimale waterkwaliteit mogelijk. In de zomer moet het mogelijk zijn om het water in beide plassen van elkaar te scheiden. Ook na aanleg van de Blankenburgverbinding blijft het park bij de Krabbeplass een knooppunt van recreatieve fietspaden in Midden-Delfland. Het is de wens van de gemeente Vlaardingen om de verbinding naar de Broekpolder ruimtelijk aantrekkelijker te maken. Verbindingen in noord-zuid richting, van de Krabbeplass naar de rivier,

would be improved and from the adjacent residential area Westwijk more access should be made towards the park. The establishment of the park along the city edge, which is currently a dense hedge, should be made more inviting. It is a wish of the municipality of Vlaardingen that the land-art elements of the Krabbeplass be re-established and strengthened.



Wensbeeld recreatief gebruik (gemeente Vlaardingen)



Wensbeeld recreatieve routes (gemeente Vlaardingen)









# 3 Opgave



## 3.1 Netwerk

### 3.1.1 Plaats en positie BBV

#### Nieuwe oeververbinding

Ten westen van Rotterdam verbindt de Blankenburgverbinding (BBV) de snelwegen A20 en A15 met een diepe tunnel onder Het Scheur, onderdeel van de Nieuwe Waterweg, de hartslagader van de Rotterdamse haven. Op de noordoever sluit de BBV via een landtunnel door de Aalkeetpolder aan op de A20 tussen Vlaardingen en Maassluis, in het open polderlandschap van Midden- Delfland. In het havenlandschap van de zuidoever sluit de BBV aan op de A15, net ten oosten van Rozenburg waar deze rijksweg een scherpe draai naar het westen c.q. het zuiden maakt. Binnen de Nederlandse snelwegnummering krijgt de nieuwe verbinding de naam A24.

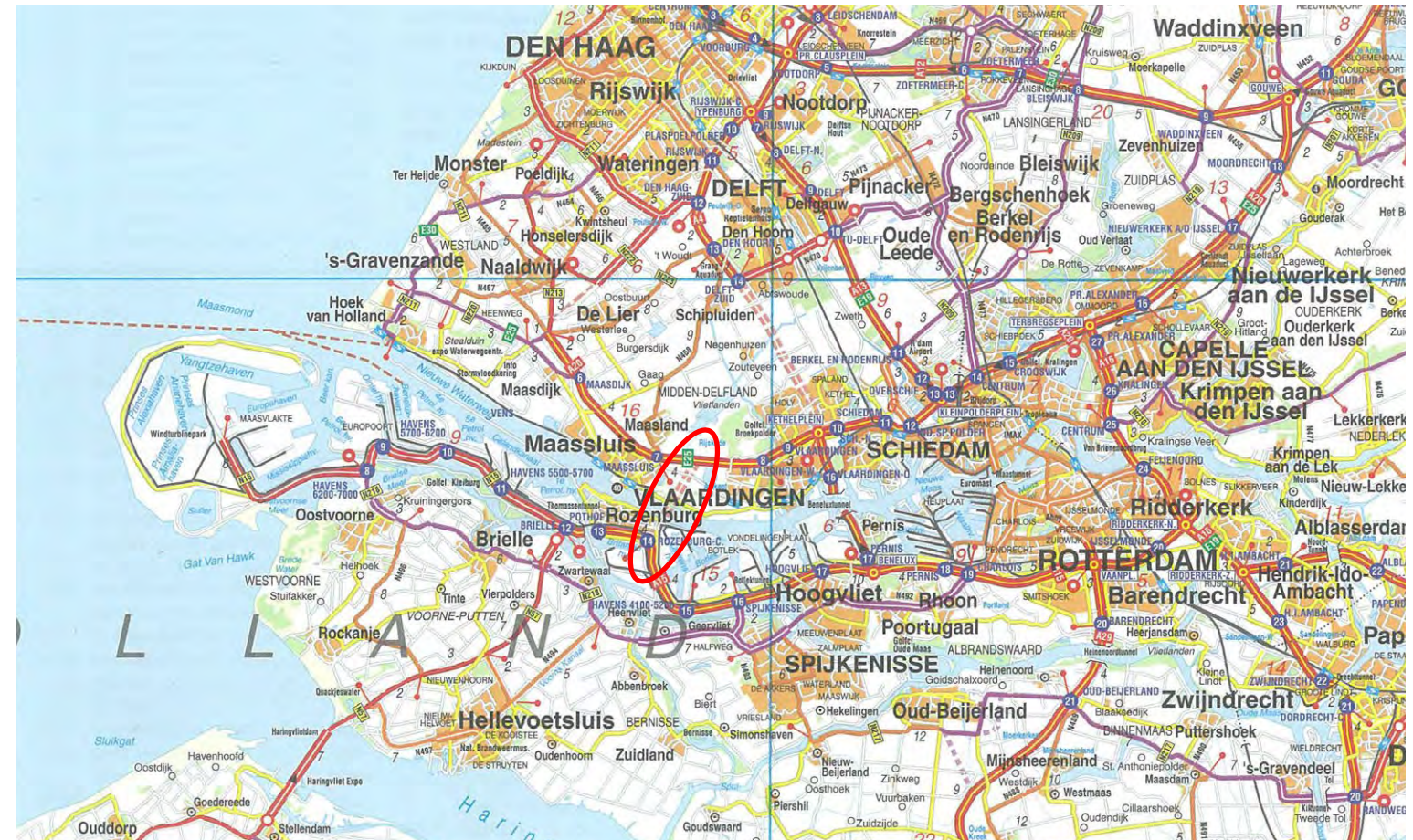
De A24 is een nieuwe oeververbinding die de achterlandverbindingen op de noord- en de zuidoever, respectievelijk de A20 en de A15, met elkaar verbindt. De BBV is op te vatten als een 'sport in de ladder' van deze doorgaande achterlandverbindingen, die parallel met de grote rivieren in oost-west richting verlopen.

#### Schakel in het netwerk

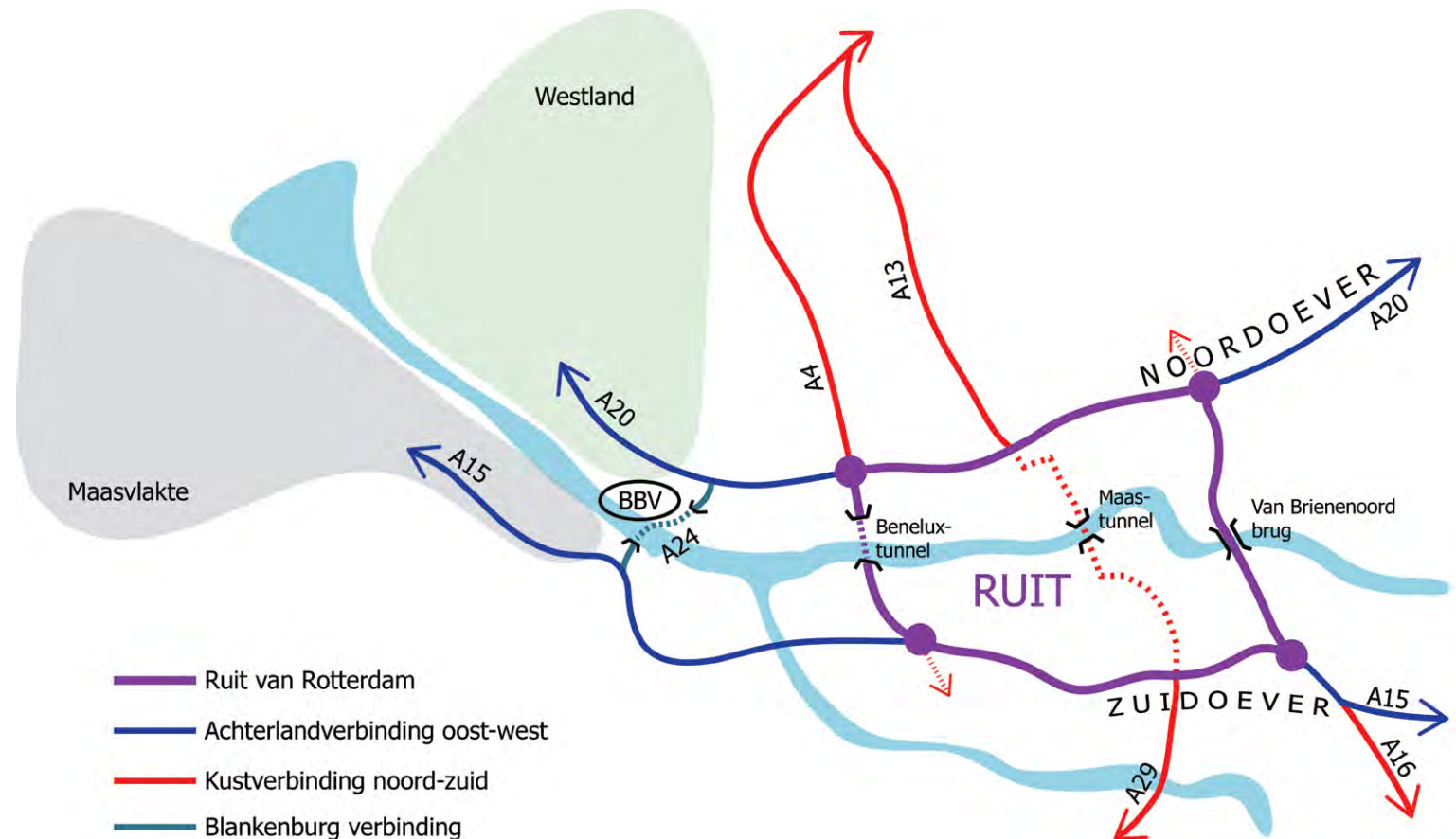
Anders dan oeververbindingen als de Beneluxtunnel en de van Brienoordbrug vormt de A24 geen onderdeel van noord-zuid verlopende 'kustroutes' als de A4 en de A16. Ook maakt de BBV geen onderdeel uit van de Ruit van Rotterdam waar de twee ladders - achterlandverbindingen en kustroutes - elkaar overlappen en doorgaand en lokaal verkeer met elkaar mengen.

De Blankenburgverbinding fungeert derhalve vooral als aanvullende schakel tussen de twee oeverroutes A15 en A20 die respectievelijk het Rotterdamse havengebied en het Westland ontsluiten en met het achterland verbinden. De A24 is een nieuwe verbinding in het netwerk die voor de weggebruiker meerdere en in sommige gevallen kortere routes mogelijk maakt en daarmee in belangrijke mate bijdraagt aan de robuustheid van het snelwegennetwerk in de regio.

De Blankenburgverbinding is gepland als tolverbinding. De tolheffing zal elektronisch plaatsvinden, er zal dus geen sprake zijn van tolpleinen.



Bron: Falk Autokaart Nederland





### 3.1.2 Ruimtelijke typologie

#### Tussen polder en haven

De twee snelwegen die door de BBV worden verbonden, de A20 en de A15, kennen een heel verschillend ruimtelijk karakter, direct samenhangend met de even verschillende gebieden die ze doorkruisen.

De A20 doorkruist het veenweidelandschap van Midden-Delfland met een kaarsrechte lijn op maaiveldniveau. De weg biedt een weids zicht over het open groene gebied alvorens hij de weggebruiker middels een ruime groene corridor door het stedelijk gebied van Vlaardingen voert. De A20 is daarmee – cf. de ruimtelijke typering van rijkswegen volgens de Atlas van de snelwegomgeving – op te vatten als een Landschapsweg, een snelweg die het landschap beleefbaar maakt voor de weggebruiker.

De A15 ontsluit het havengebied van Rotterdam met een opeenvolging van ruime bogen. De deels verhoogd gelegen weg geeft een vrij zicht over het grootschalige havenlandschap en maakt de dynamiek van de haven ervaarbaar voor de weggebruiker. De A15 wordt getypeerd als Stadsweg, waarbij het beweeglijke industriële havenlandschap met zijn veelheid aan objecten, kunstwerken en skylines als 'stedelijke' omgeving wordt geïnterpreteerd. De in de publicatie Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van snelwegen (RWS 2013) geïntroduceerde term Infralandschap is wellicht een toepasselijker karakterisering van dit deel van de A15.

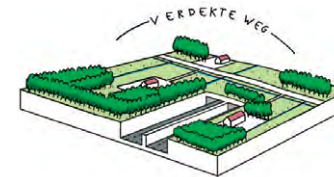
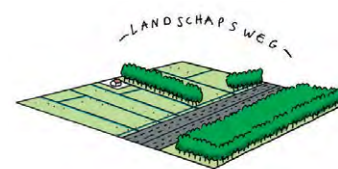
#### Tunnelverbinding

Tussen deze twee ruimtelijk contrasterende snelwegen voegt zich de nieuwe verbinding met een geheel eigen karakteristiek. De Blankenburgverbinding wordt gevormd door de combinatie van een diepe zinktunnel onder Het Scheur en een ondiepe landtunnel door de Aalkeetpolder. De aansluiting op de A20 wordt eveneens verdiept aangelegd met onderdoorgangen in plaats van viaducten. De resulterende aaneenschakeling van tunnels en open tunnelbakken zorgt er voor dat de weggebruiker zich over de drie-en-een-halve kilometer van het nieuwe tracé voor een groot deel tussen wanden bevindt: tunnelwanden en wanden van open tunnelbakken.

Naast de veelal verdiepte ligging kent de A24 ook geen aansluitingen op het onderliggend wegennetwerk. Het ruimtelijk karakter van de BBV is derhalve te omschrijven als introvert. De nieuwe verbinding is als samengestelde tunnelverbinding vooral op zichzelf gericht, de weggebruiker heeft slechts een beperkte relatie met de omgeving en het landschap dat hij doorkruist. Omgekeerd geldt dat de BBV in slechts beperkte mate in het landschap aanwezig is, en ook zo weinig mogelijk voor de omgeving ervaarbaar wil zijn: als een 'rijgdraad' steekt de tunnelverbinding af en toe even bescheiden de kop op.



Bron: Landschapsplan Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding, april 2015



A20: Landschapsweg



A24: Tunnelverbinding



A15: Stadsweg



### 3.2.1 Scope

De ontwerpscope van het BBV project omvat de volgende onderdelen:

- De nieuwe Blankenburgverbinding, de A24, van de aansluiting op de A20 tussen Maassluis en Vlaardingen tot en met de aansluiting op de A15 ten oosten van Rozenburg;

En de aanpassingen aan het bestaande wegennet die daaruit voort vloeien:

- De gedeeltelijke verbreding en de aanpassingen van de A20, van het Kethelplein tot de brug over de Boonervliet bij Maassluis;
- De aanpassingen van de A15 tussen de aansluiting Welplaatweg en de Thomassentunnel

### 3.2.2 Wegontwerp

#### TB ontwerp

Een eerste basis voor het wegontwerp is opgesteld door Rijkswaterstaat in het Rijksstructuurvisie ontwerp. Het in de Planuitwerkingsfase geoptimaliseerde wegontwerp en het VIP zijn in nauwe samenhang met elkaar tot stand gekomen, resulterend in het TB ontwerp. Dit referentieontwerp vormt de basis voor de te doorlopen TB procedure en tevens het uitgangspunt cq. de onderlegger voor het Vormgevings- en Inpassingsplan.

Het TB wegontwerp van het BBV project laat zich van noord naar zuid als volgt omschrijven.

#### A20

De hoofdbaan van de A20 wordt verbreed van 2 x 2 naar 2 x 3 rijstroken tussen knooppunt Kethelplein en de aansluiting van de Blankenburgverbinding. Hiertoe dienen in Vlaardingen de brug van de A20 over de Vlaardingervaart en het viaduct over de Lepelaarsingel aan de zuidzijde verbreed te worden. Het over de A20 kruisende viaduct in het Surfpad kan in zijn huidige vorm gehandhaafd blijven.

Aan de westrand van Vlaardingen is de zuidelijke verzorgingsplaats – Aalkeet – door de nieuwe aansluiting van de BBV verkeerstechnisch niet meer in te passen en wordt opgeheven. De noordelijke verzorgingsplaats – Rijskade – daarentegen blijft in de huidige vorm gehandhaafd en wordt voorzien van zowel een nieuwe afrit vanuit het oosten als een nieuwe oprit naar de A20 in westelijke richting.

Ten westen van de BBV aansluiting blijft de A20 zijn huidige breedte van 2 x 2 rijstroken behouden; er worden alleen in- en uitvoegstroken ten behoeve van de Blankenburgverbinding toegevoegd.

#### A24

De aansluiting van de BBV op de A20 is volledig, dat wil zeggen alle verbindingen zijn mogelijk. De knoop is vormgegeven als een 'half-ster'. Met het oog op het zoveel mogelijk behouden van de openheid van de Aalkeetpolder zijn alle ongelijkvloerse kruisingen onder maaiveld gesitueerd door middel van een drietal onderdoorgangen, zogenaamde 'dive-unders'. De hoofdrijbaan van de A20 wordt enigszins naar het zuiden uitgebogen om ruimte te maken voor de aansluiting.

De hoofdbaan van de nieuwe Blankenburgverbinding, de A24, heeft tussen de aansluitingen op de A20 en de A15 een symmetrisch profiel met 2 x 3 rijstroken. Het tracé heeft tussen beide knopen een lengte van ongeveer 3,4 kilometer.

Vanaf het noorden gezien daalt de BBV direct na de A20-knoop af om met een landtunnel onder een deel van de Aalkeetpolder door te gaan, de Aalkeettunnel. Ter hoogte van de Rietputten komt de weg weer even boven maaiveld om de kanteldijk rond de noordelijke toerit van de Blankenburgtunnel te passeren.

De Blankenburgtunnel is een diepe zinktunnel die de BBV onder Het Scheur/ de Nieuwe Waterweg doorvoert. Het tracé op de zuidoever loopt oostelijk van Rozenburg door buitendijks gebied en maakt gebruik van een reservering die al sinds het midden van de vorige eeuw beschikbaar is voor een toekomstige oeververbinding.

Tussen de twee knopen zijn geen aansluitingen van de nieuwe snelweg op het lokale wegennet voorzien. Wel is er sprake van een drietal viaducten die lokale verbindingen over het tracé van de BBV voeren: het spoor Rotterdam – Hoek van Holland (de Hoekse Lijn) en de Maassluisdijk op de noordoever, en de – omgelegde - Droespolderweg op de zuidoever. Daarnaast worden meerdere verbindingen in hun huidige vorm over de tunnels van het tracé gehandhaafd, zoals de Zuidbuurt in de Aalkeetpolder en het Oeverpad en de Boulevard op respectievelijk de noord- en de zuidoever van Het Scheur.

Vergelijkbaar met de A20-knoop kent ook de aansluiting van de BBV op de A15 een volledig karakter in de vorm van een 'half-ster'. De knoop wordt gecombineerd met een driekwart (3/4) aansluiting op het onderliggend wegennet, ter plaatse van de Trentweg. In een opvallende ruimtelijke tegenstelling tot de A20-knoop kent de A15 knoop geen dive-unders maar juist een tweetal lange fly-overs, die in twee niveaus over de A15 en over elkaar kruisen. De A15, die ter hoogte van de nieuwe aansluiting een scherpe bocht maakt, blijft echter ruimtelijk en functioneel de hoofdrijrichting.

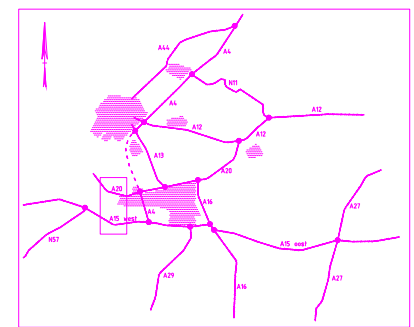
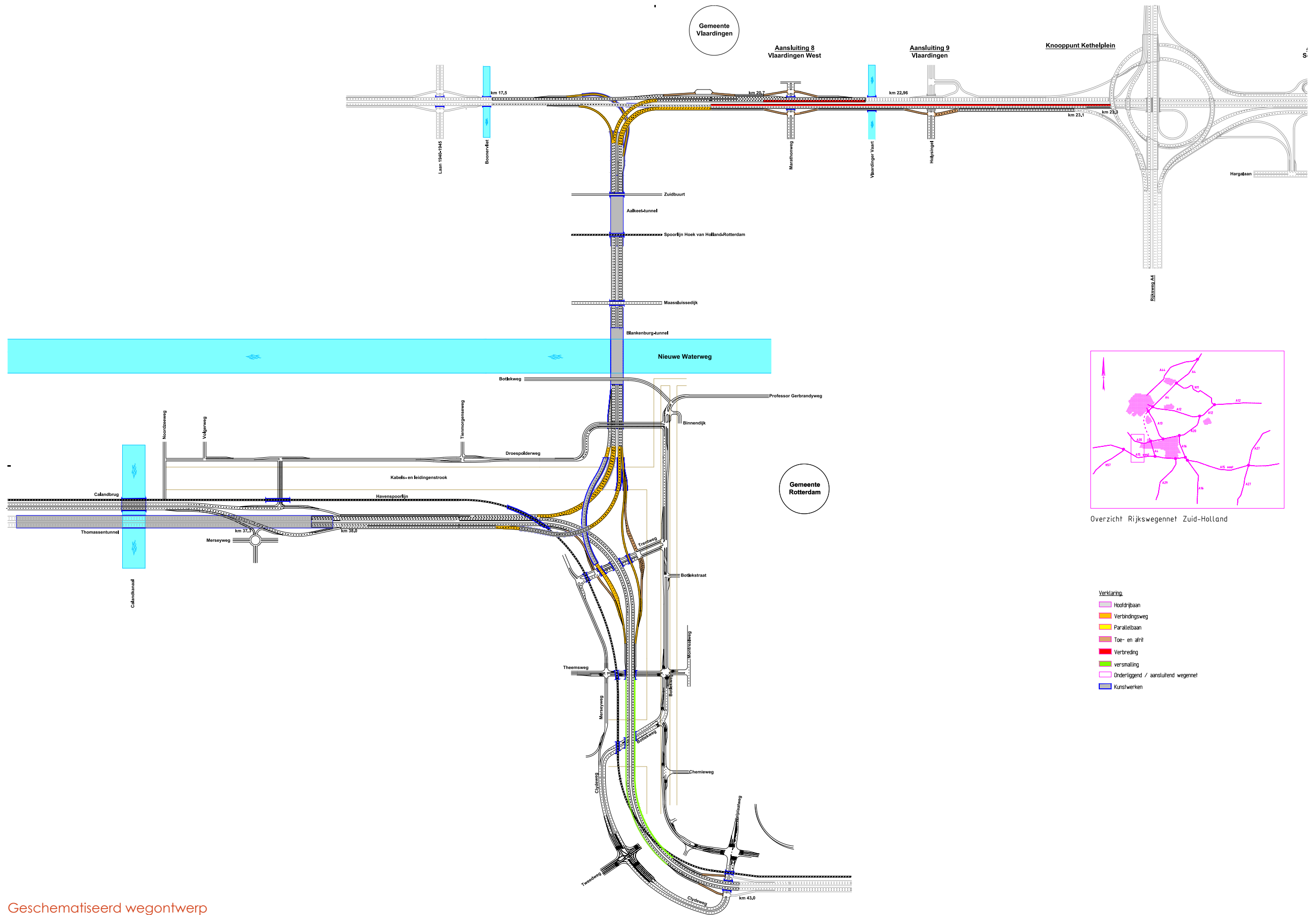
Een bijzondere opgave vormt de overkluizing van de Leidingstrook net ten noorden van de A15. Een viertal viaducten voert de verschillende rijbanen van de BBV/ A15-knoop over deze brede zone met ondergrondse infrastructuur waarin geen steunpunten gesitueerd mogen worden.

#### A15

Voor de hoofdbaan van de A15 vormt de situatie zoals die door het MaVa project wordt opgeleverd de uitgangssituatie: de noordelijke rijbaan ten westen van de nieuwe knoop tot aan de Thomassentunnel worden verbreed tot 4 rijstroken, de zuidelijk rijbaan behoudt zijn huidige vier rijstroken. De aanpassingen die gerealiseerd worden binnen het BBV project behelzen de opheffing van de plusstroken tussen de Welplaatweg en de aansluiting van de BBV (van 2 x 2+1 naar 2 x 2).

De pergola waarmee de Havenspoorlijn de A15 kruist blijft in zijn huidige vorm gehandhaafd. Dit geldt ook voor het viaducten in de hoofdrijbaan van de A15 over de Trentweg. Wel dienen ter weerszijden van dit bestaande viaduct twee rijbanen die onderdeel uitmaken van de nieuwe knoop over de Trentweg gevoerd te worden.





Overzicht Rijkswegennet Zuid-Holland



### 3.2.3 Geluidwerende voorzieningen

Op basis van het TB ontwerp zijn op verschillende plaatsen langs het tracé geluidwerende voorzieningen vereist.

Langs de A20 door Vlaardingen dienen bestaande geluidwerende voorzieningen verplaatst en uitgebreid te worden en daarnaast dienen ook nieuwe voorzieningen gerealiseerd te worden in relatie tot de toenemende verkeersintensiteit als gevolg van de aanleg van de Blankenburgverbinding.

In het buitengebied op de noordoever, waar de BBV voor een groot deel in een tunnel dan wel verdiept is aangelegd, zijn geen verdere geluidwerende voorzieningen vereist.

Op de zuidoever zijn geluidwerende voorzieningen noodzakelijk langs de oostrand van Rozenburg, doorlopend tot in de A15-knoop.

Een en ander is nader onderbouwd in de TB studie Geluid.

### 3.2.4 Compenserende maatregelen

Onderdeel van het BBV project zijn de wettelijke verplichte compensaties voor het verlies van oppervlaktewater, bosgebied en natuurgebied ten gevolge van de wegaanleg.

De natuurcompensatie speelt met name ten aanzien van het gebied 'de Rietputten'. Dit tussen de Maassluisdijk en de Hoekse Lijn gelegen voormalige baggerdepot maakt deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Met de doorsnijding van het natuurgebied door de Blankenburgverbinding verliest het een deel van zijn oppervlak, wat elders gecompenseerd dient te worden.

Uit het oogpunt van watercompensatie dient nieuw oppervlaktewater gerealiseerd te worden. Daarnaast ligt er een belangrijke opgave om - in nauwe afstemming met het Hoogheemraadschap - het watersysteem van de Aalkeetpolder te herstellen c.q. te laten blijven functioneren in samenhang met de aanleg van de tunnelverbinding.

Een en ander is nader onderbouwd in het Waterhuishoudingsplan en de TB studie Natuur.



Bestaand scherm A20 Westwijk



Bestaande schermen A20 / Kethelplein



Rietputten





Wegontwerp gemonteerd in bestaande situatie



## 3.3 Kaders

### 3.3.1 Ambitiedocument

#### Voorloper en grondslag VIP

Het 'Ambitiedocument Vormgeving & Inpassing Nieuwe Westelijke Oeververbinding' (hierna te noemen: Ambitiedocument) vormt de voorloper en de grondslag van het voorliggende Vormgevings- en Inpassingsplan voor het inmiddels tot Blankenburgverbinding omgedoopte project.

Op basis van het technisch wegontwerp van de Rijksstructuurvisie is het Ambitiedocument in 2013 opgesteld in samenspraak met een veelheid aan stakeholders uit het gebied. Het Ambitiedocument formuleert de gebiedsvisie en ambities, en vormt het (toetsings)kader voor de voorliggende uitwerking in de Planuitwerkingsfase.

#### Visie Ambitiedocument

Het Ambitiedocument onderscheidt een drietal kenmerkende deelgebieden: het landschap van de Rotterdamse haven (inclusief Rozenburg) op de zuidoever, het landschap van de Nieuwe Waterweg/ Het Scheur, en het landschap van Midden-Delfland (inclusief Vlaardingen) op de noordoever. Er is veelal sprake van sterk contrasterende landschappen langs het tracé. Soms ligt de BBV op de scheidslinje, zoals tussen de 'groene vesting' Rozenburg en het industriële Botlekgebied, of tussen het recreatiegebied van de Krabbeplass en het open veenweidelandschap. In andere gevallen doorsnijdt de BBV juist contrasterende gebieden, zoals het Oeverbos en de Rietputten op de noordoever.

Het Ambitiedocument geeft aan dat de vormgeving en inpassing van de A15-knoop ("entree en visitekaartje van de wereldhaven") dient aan te sluiten bij het Architectonisch Ambitiedocument A15MaVa, en die van de A20 en de A20-knoop bij het Landschapsplan A20. De vormgeving en inpassing van de verbindende weg, de BBV, vraagt daarnaast een eigen verhaal. De visie van het Ambitiedocument richt zich op een weg die een ondergeschikte rol speelt ten opzichte van het gebied, met een ingetogen vormgeving die zich voegt naar de lokale context.

Op basis hiervan zijn de belangrijkste ambities voor het BBV project als volgt geformuleerd:

- Het behouden en versterken van de contrasterende landschappen;
- Functioneel behoud en versterken van verbindende (dwars)structuren en netwerken in het gebied;
- Continuïteit en eenheid in het wegbeeld (rust, samenhang, autonome lijn)

Vervolgens formuleert het Ambitiedocument per deelgebied randvoorwaarden en ambities. Deze zijn verdeeld in drie categorieën, deels overlappend met de bovenstaande hoofdambitie: 'behoud en versterken kenmerken omgeving', 'minimaliseren effect op natuur en leefomgeving', en tenslotte 'functioneel behoud en versterken structuren en netwerken'.

#### Voortschrijdend inzicht

Alle uitgangspunten, randvoorwaarden en ambities van het Ambitiedocument zijn verwerkt of geïnterpreteerd dan wel geherformuleerd in het voorliggende VIP. In enkele gevallen heeft de ontwikkeling van het wegontwerp aanleiding gegeven tot voortschrijdend inzicht en het op onderdelen bijstellen van de visie ten aanzien van vormgeving en inpassing zoals die is neergelegd in het Ambitiedocument. Enigszins op de zaken vooruitlopend betreft dit met name de volgende onderwerpen:

- In samenspraak met de regionale stakeholders, het Q-team en de ontwikkeling van het Landschapsplan van de regio is er voor gekozen om op de noordoever de BBV niet als scheiding tussen twee typen landschap te benadrukken, maar juist de kenmerken van de bestaande landschappelijke eenheden zo veel mogelijk te continueren over de weg heen. Het – in afwijking van het RSV

ontwerp - volledig onder het maaiveld brengen van de Aalkeettunnel (zodat de cultuurhistorisch waardevolle Zuidbuurtzone niet meer in tweeën gedeeld wordt door een als dijk vermomde tunnel) en het zo ver als technisch mogelijk verlengen van de Blankenburgtunnel in het Oeverbos (zodat het bos niet meer in tweeën geknipt wordt) heeft dit gewijzigde uitgangspunt ook daadwerkelijk inhoud gegeven. Ook bij de inpassing van de weg langs de Krabbeplass is gekozen voor continuïteit in plaats van contrast als leidraad.

- Als gevolg van de hierboven benoemde verlenging van de Blankenburgtunnel in het Oeverbos heeft het dienstgebouw op de kop van de tunnel een plaats gevonden 'verscholen' in het bos, en speelt derhalve geen rol meer als oriëntatiepunt langs de rivier. Die rol wordt in zekere zin overgenomen door de hier – in afstemming met het regionale Landschapsplan - te realiseren uitzichtheuvel. Het dienstgebouw en daarmee de tunnelmond wil juist zo weinig mogelijk aanwezig zijn. Het vormt dan ook geen 'koppel' meer met het aan de overzijde van de rivier gesitueerde dienstgebouw (dat hertoe sowieso te bescheiden is en te laag gelegen is), maar eerder met de eveneens in het bos gesitueerde zuidelijke tunnelmond van de Aalkeettunnel.
- Anders dan het Ambitiedocument suggereert worden in het VIP de A20-knoop en de A15-knoop opgevat als niet alleen ressorterend onder het vormgevings- en inpassings- 'regime' van de betreffende rijkswegen maar eveneens, en in de eerste plaats, als onderdeel van de 'BBV-stijl'. Zie verder paragraaf 4.2.



Hof van Delfland | NWO als onderdeel van het landschap van Hof van Delfland; van de Schie tot aan de Nieuwe Waterweg/Het Scheur



Rozenburg | Groene vesting in het havenlandschap

Bron: Ambitiedocument Vormgeving & Inpassing NWO, jul. 2013





Bron: Ambitiedocument Vormgeving & Inpassing NWO, jul. 2013



### 3.3.2 Landschapsplan Kwaliteitsprogramma

#### Vervolg Regionale Inpassingsvisie

Parallel met het Ambitiedocument is destijds een Regionale Inpassingsvisie geformuleerd op basis van de Rijksstructuurvisie. Deze Regionale Inpassingsvisie is, gelijktijdig met het opstellen van het VIP voor de Blankenburgverbinding, uitgewerkt in het Landschapsplan Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding (hierna kortweg benoemd als Landschapsplan), in opdracht van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en in samenwerking met lokale overheden en betrokken organisaties.

#### Landschappelijk raamwerk

Het Landschapsplan geeft een beeld van de gewenste landschapontwikkeling in een ruim kader rond de geplande verbinding. Op basis daarvan worden door de Metropoolregio keuzes gemaakt voor de inzet van de beschikbare 'extra' middelen uit het Kwaliteitsprogramma; hierbij wordt veelal gestreefd naar een samenhang en synergie met de wettelijke inpassingsmaatregelen van het BBV project. Doel is "om de recreatieve, ecologische en belevingswaarde van het gebied te verbeteren, als tegenwicht voor de impact van de nieuwe snelweg."

Het Landschapsplan definieert de Blankenburgverbinding als een tunneltracé dat zich onderschikt aan het landschap: "De landschappelijke patronen zouden zoveel mogelijk over de weg heen moeten doorlopen om de barrièrewerking van de weg te verminderen. De weg is zo onzichtbaar mogelijk en 'verdekt' in het landschap aanwezig." Op basis van dit hoofdprincipe is het plan voor de Kwaliteitsimpuls voor het omringende landschap opgesteld. De voorstellen komen bij elkaar in het Ruimtelijk concept Landschapsplan en de Agendakaart.

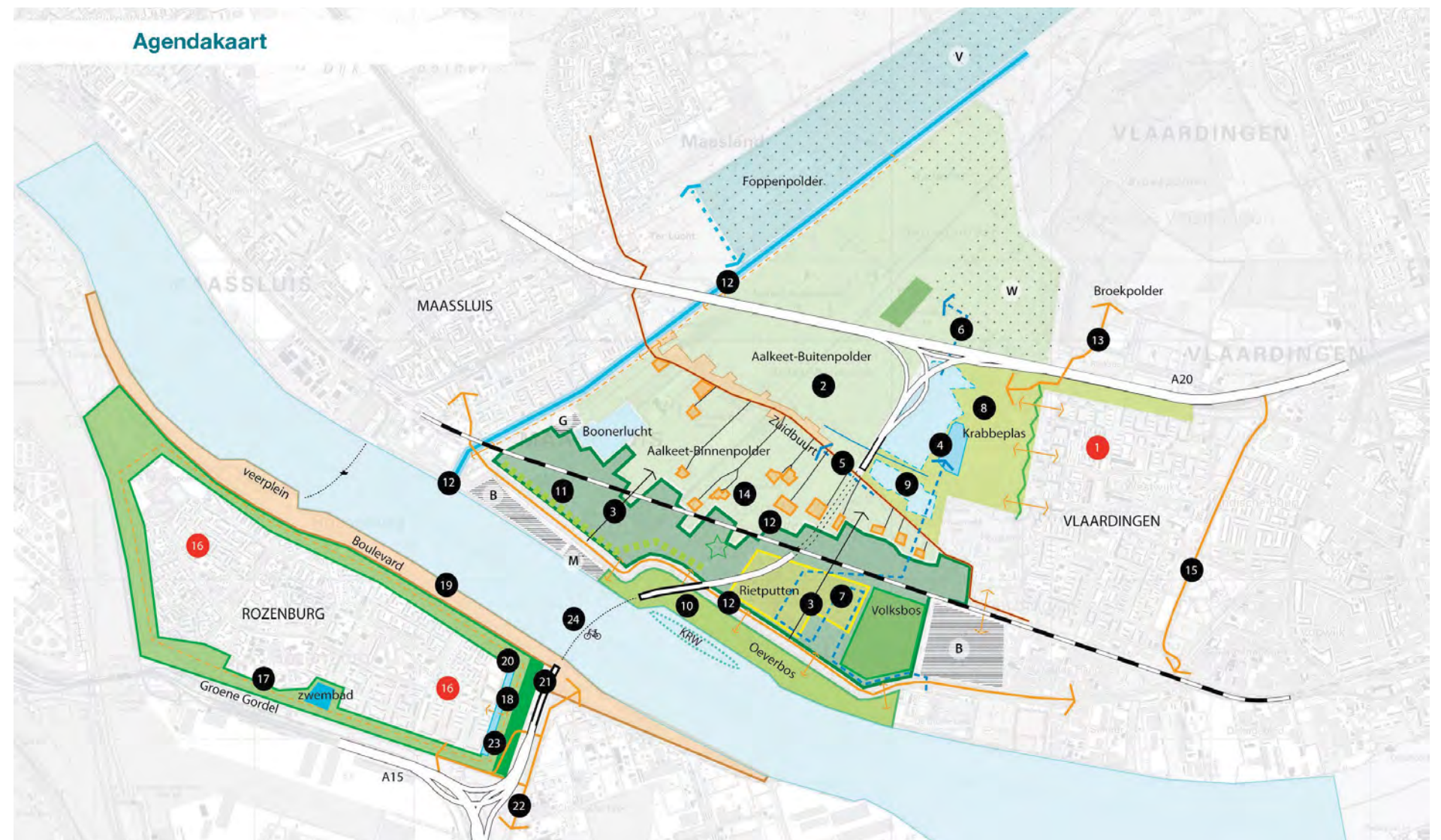
Op de noordoever laat het Ruimtelijke concept Landschapsplan een heldere nadruk zien op een oost-west georiënteerde zonerings van contrasterende landschappelijke eenheden, met de Blankenburgverbinding als veelal onzichtbare rijgdraad. Tegelijk wordt ingezet op een verbetering van de recreatieve noord-zuid verbindingen in het gebied zodat de samenhang tussen polder en rivier sterker en beter waarneembaar wordt. Zowel de Krabbeplas als het Oeverbos zijn enigszins gedateerde recreatiegebieden die baat zouden kunnen hebben bij een kwaliteitsimpuls. Daarnaast is er veel aandacht voor de waterstructuur, in samenhang met de plannen van het Hoogheemraadschap voor een waterharmonica in het gebied.

Op de zuidoever concentreert het Ruimtelijk concept zich op het versterken van de groene gordel rond Rozenburg. Met de herinrichting van de ooststrand kan niet alleen het dorp optimaal van de nieuwe weg afgeschermd worden, maar ook kan het recreatieve 'rondje Rozenburg' als geheel sterker worden.

#### Landschapsplan en VIP

Hoewel het VIP tot stand is gekomen als eigen verantwoordelijkheid van het BBV project zijn beide plannen deels gelijktijdig en in regelmatige afstemming en wisselwerking met elkaar tot stand gekomen. Het Landschapsplan is daarbij op te vatten als 'grootschaliger' kader voor het Vormgevings- en Inpassingsplan, dat zich nauwer betreft op de weg zelf en zijn directe invoeging in het landschap. Het VIP is in principe gebaseerd op een inpassing van de weg in de bestaande omgeving maar anticipeert waar mogelijk op de implementatie van de maatregelen uit het Landschapsplan.

Op het moment van afronden van het VIP dienen bepaalde onderdelen van het Landschapsplan zich nog nader uit te kristalliseren op basis van de door de regio te bepalen keuzes en prioriteiten. Daarbij gaat het bijvoorbeeld over de aanleg van een waterharmonica in het gebied de Rietputten, de herinrichting van het Oeverbos en de inrichting van de Groene Gordel rond Rozenburg. Om een optimale inpassing van de nieuwe weg te bewerkstelligen zal over deze punten nog nadere toekomstige afstemming tussen project en regio plaats dienen te vinden.



#### 2.2 Agendakaart Landschapsplan Kwaliteitsprogramma

Aanvullende (bovenwettelijke) inrichtingswensen:

##### Noordoever

- 1 Streven naar saldo nul voor lucht en geluid
- 2 Openheid polderlandschap behouden
- 3 Vanuit Maassluisdijk meer doorzichten naar polder maken
- 4 Kleine plas Krabbeplas zwemwaterkwaliteit geven
- 5 Profiel Zuidbuurt met waterverbinding handhaven
- 6 Mogelijkheden verbetering waterkwaliteit en waterverbindingen incl. vismigratie
- 7 Aanleg 'waterharmonica' in verband met hergebruik water uit RWZI
- 8 Recreatiegebied de Krabbeplas verder ontwikkelen tot park met een intensief kemptgebied en beter ontsluiten met Vlaardingen.
- 9 Mogelijkheden kanoroutes vanuit Krabbeplas verkennen
- 10 Functies en inrichting Oeverbos verbeteren: doorgaande Boulevard langs tunnelmond behouden, kwaliteit Oeverbos als veranda langs de rivier versterken
- 11 Vormgeving natuurontwikkeling en faunapassage in aanvulling op wettelijke natuurcompensatie Rietputten waar mogelijk in combinatie met waterontwikkeling
- 12 Recreatieve verbindingen tussen gebiedsdelen en naar de omgeving verbeteren
- 13 Verbinding Krabbeplas-Broekpolder verbeteren
- 14 Cultuurhistorie en archeologie beschermen en zichtbaar maken
- 15 Maatregelen dwarsverbindingen Marathonweg

##### Zuidoever

- 16 Streven naar saldo nul voor lucht en geluid
- 17 Behouden en versterken Groene Gordel Rozenburg, inclusief herontwikkeling zwembadlocatie, rondje Rozenburg
- 18 Inrichting van de ooststrand van Rozenburg, deel buiten scope Blankenburgverbinding, mogelijk aanpassen tracé waterkering in relatie tot geluidswal, versterken ecologische waarde ooststrand
- 19 Behoud en versterken Boulevard
- 20 Waterhuishouding in aanvulling op de watercompensatie
- 21 Vormgeven knoop tunnelmond, zodanig dat continuïteit Boulevard gewaarborgd is
- 22 Verbeteren langzaamverkeersverbindingen tussen gebiedsdelen en naar omgeving
- 23 Verplaatsen of handhaven sportvoorzieningen in ooststrand
- 24 Nut en noodzaak fietstunnel onderzoeken

##### Legenda ruimtelijk beleid

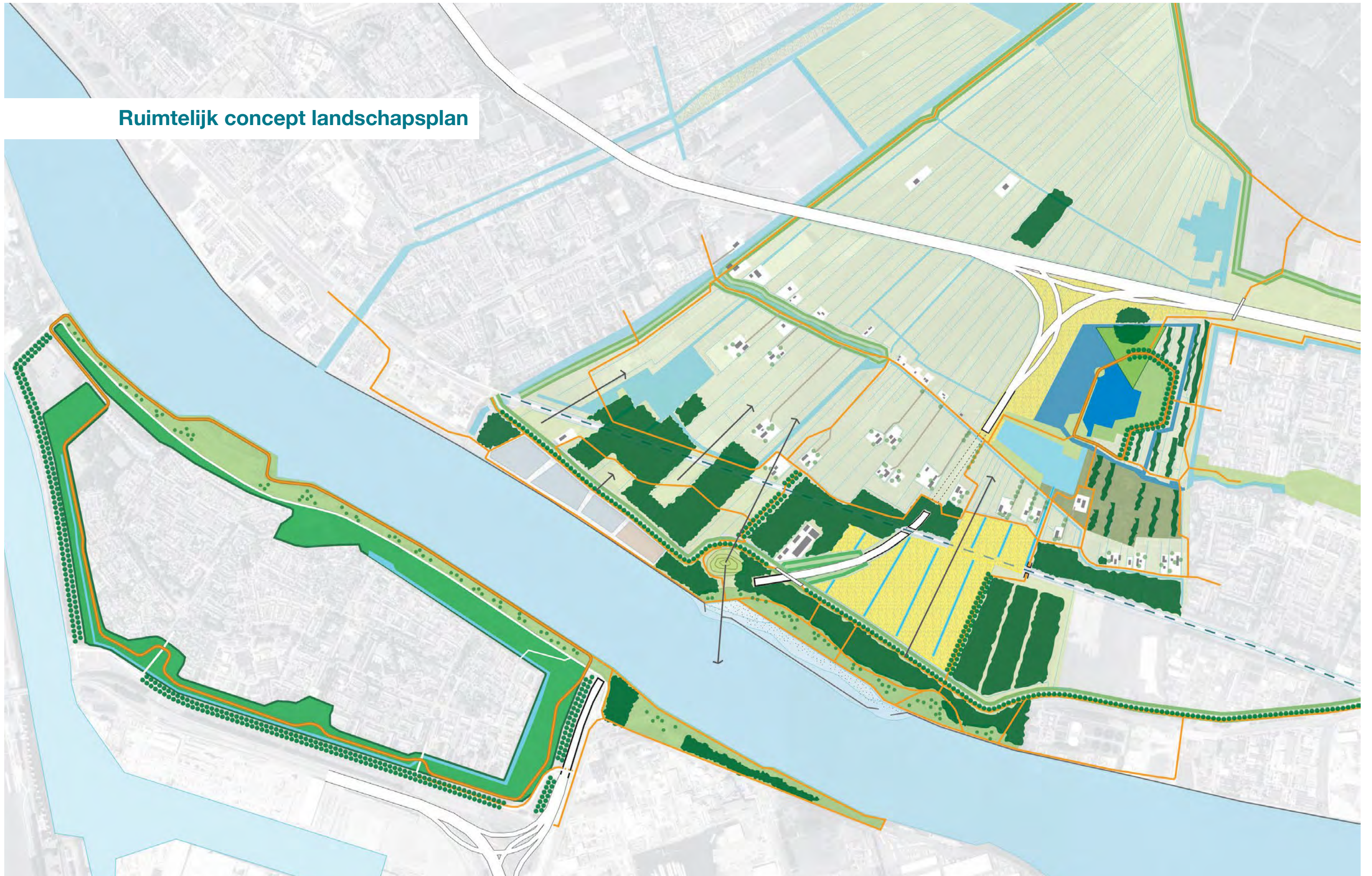
- B** nieuw bedrijventerrein
- G** glas uit de polder
- M** nieuwe begraafplaats Maassluis
- V** Vlietlanden
- W** weidevogelgebied



Bron: Landschapsplan Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding, april 2015



## Ruimtelijk concept landschapsplan



Bron: Landschapsplan Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding, april 2015



### 3.3.3 A20

#### Route

De A20 loopt in oost-westrichting van knooppunt Gouwe bij Gouda, waar hij aansluit op de A12, tot in het hart van het Westland bij knooppunt Westerlee. Aan de noordzijde van Rotterdam maakt de A20 onderdeel uit van de Ruit van Rotterdam. Op zijn route schakelt de weg een afwisseling van hoog stedelijke en meer landelijke gebieden aan, om te eindigen in het kassengebied van de 'Glazen Stad'. De publicatie 'Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van snelwegen' kenmerkt de A20 als de 'ruggengraat van Rotterdam', opgebouwd uit ruimtelijk heel verschillende trajectdelen.

Het tracédeel van de A20 van het Kethelplein tot aan de Boonervliet bij Maassluis maakt onderdeel uit van scope van het BBV project.

#### Ruimtelijke kwaliteit

Ten westen van Vlaardingen loopt de A20 door het open groene landschap van Midden-Delfland. "De weg doorsnijdt het karakteristieke lineaire landschapspatroon. Door de ligging op maaveld, de boombeplanting aan de zuidzijde en de obstakelvrije buitenbermen oriënteert de weg zich duidelijk op het open veenweidegebied met prachtige vergezichten ten noorden van het traject. Tussen Vlaardingen en het Kethelplein ligt de weg in een groene corridor. Dit is de inleiding op het aansluitende binnenstedelijke traject." ('Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van snelwegen', RWS/ 2013).

De kernkwaliteiten van het tracédeel worden daarmee gevormd door enerzijds de open doorsnijding van het veenweidegebied en anderzijds de ruime groene corridor door het stedelijk gebied, en de opvallend abrupte overgang tussen deze twee wegdelen.

#### Landschapsplan A20

Een van de onderleggers van het Ambitiedocument NWO, en daarmee van het voorliggende VIP wordt gevormd door het Landschapsplan A20 (RWS/ 2006). Dit plan stamt uit een tijd ver voor er sprake was van de Blankenburgverbinding. Ook voor de huidige opgave blijven de uitgangspunten van het Landschapsplan A20 echter valide.

Het Landschapsplan A20 met de betekenisvolle ondertitel 'De groene weg voorbij' geeft aan dat "er in de afgelopen decennia een omkering heeft plaatsgevonden in de ligging van de A20: van ligging in het landelijk gebied naar 'opgeslokt' worden door het stedelijk gebied met af en toe een landelijk element. De inrichting van de weg gebeurt nu veel meer met stedelijke elementen en de landelijke gebieden, die over zijn gebleven, zijn veel waardevoller geworden." Dit zal in nog sterkere mate gelden wanneer in de toekomst ook de Zuidplaspolder tussen Gouda en Rotterdam verder transformeert tot een meer stedelijk gebied.

Voor het trajectdeel van de A20 dat binnen de scope van het BBV project valt onderscheidt het Landschapsplan eveneens twee delen: de 'weg door de stad' in Vlaardingen, en 'weg door de wei' in de Aalkeet-Buitenpolder.

In het Vlaardingse deel dient het karakter van een 'groene corridor' behouden te blijven, met beplanting langs de weg aansluitend bij die van de omgeving en eventuele geluidschermen uitgevoerd als groenschermen, die wegvallen in de achterliggende beplanting.

In de Aalkeet-Buitenpolder dient de openheid en het weids uitzicht van het gebied behouden te blijven, waar mogelijk met obstakelvrije zijbermen. In dat licht suggereert het Landschapsplan A20 de bestaande populierenrijen aan de zuidzijde van de weg bij uitval niet te vervangen.

De hoge lichtmasten in de middenberm acht het Landschapsplan kenmerkend voor het wegprofiel van de A20. In het meer stedelijke deel van het tracé is de middenberm vaak niet meer dan een barrièrprofiel, maar in het wegdeel van het Kethelplein tot Maassluis is steeds sprake van een dubbele stalen geleiderails. In de Aalkeetpolder ontbreekt de geleiderails in de zijbermen wat de beleving van het open landschap versterkt.

#### Kunstwerken

Naast het Landschapsplan bestaat er voor de A20 geen specifiek Routeontwerp of architectonisch Ambitiedocument. Het wegvak tussen Maassluis en het Kleinpolderplein stamt uit het eind van de zestiger jaren van de vorige eeuw. De kunstwerken langs de route worden gekenmerkt door de in die periode gebruikelijke robuuste vormgeving, zonder dat er sprake is van een sterke onderlinge samenhang of uitgesproken beeld. Westelijk van het Kethelplein kruisen er geen viaducten over de A20, met uitzondering van het viaduct in het Surfpad, die de overgang tussen de 'weg in de stad' en de 'weg in de wei' markeert.

#### Opgave BBV project

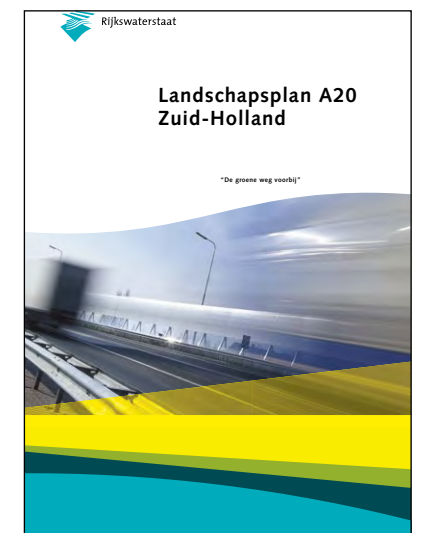
De opgave voor het BBV project ten aanzien van de A20 bestaat er in de bestaande kernkwaliteiten, zoals die zowel door het Landschapsplan A20 als door 'Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van snelwegen' onderkend worden, zo veel mogelijk te behouden.

Bij het Kethelplein – een van de hoekpunten van de Ruit van Rotterdam – wordt de A4 Delft–Schiedam aangesloten. In het kader van dit project zijn reeds nieuwe geluidschermen langs de A20 in Vlaardingen geplaatst. Als onderdeel van het BBV project zullen hier nog aanvullende schermen gerealiseerd dienen te worden. De A20 door Vlaardingen transformeert daarmee van een ruime groenstedelijke corridor tot een wegdeel met een steeds meer besloten karakter: de snelweg bevindt zich straks voor een aan belangrijk deel tussen hoog opgaande geluidschermen direct achter de kant verharding. De opgave hier ligt in het desondanks op overtuigende wijze behouden van de groene kwaliteiten van de 'groene corridor'.

De verzorgingsplaats Aalkeet, aan de rand van Vlaardingen ten zuiden van de A20, zal als gevolg van de aanleg van de Blankenburgverbinding opgeheven worden. Dit biedt kansen voor de inpassing van de verbrede weg ter plaatse, en tevens voor een ruimtelijk overtuigender aansluiting van het Surfpad op het gebied rond de Krabbeplas. De aan de noordzijde van de weg gelegen verzorgingsplaats Rijskade blijft in de huidige vorm gehandhaafd. Wel dient deze verzorgingsplaats als gevolg van de aanleg van de A24 voorzien te worden van een nieuwe aansluitingen op de snelweg.

Bij het passeren van de westrand van Vlaardingen opent het beeld zich op spectaculaire wijze: een breed panorama met kilometerslange zichtlijnen door het karakteristieke open polderlandschap van Midden-Delfland ontvouwt zich voor de weggebruiker. Met het bebouwen van de Zuidplaspolder is dit feitelijk het laatste open landelijke gebied langs de A20. Juist in dit waardevolle landschap dient de ongelijkvloerse aansluiting op de Blankenburgverbinding (A24) gerealiseerd te worden, zonder de kwaliteit van het bestaande landschapsbeeld substantieel aan te tasten. Al in de Rijksstructuurvisie fase is er daarom voor gekozen de aansluiting verdiept uit te voeren, met 'dive-unders' in plaats van de meer gebruikelijke flyovers, zodat de verkeersknoop nergens hoger komt te liggen dan het huidige 'maaveldligging' van de A20 ter plekke.

In Vlaardingen maken vier lokale onderdoorgangen, waarvan er twee verbreed dienen te worden, onderdeel uit van het BBV project. Van oost naar west: de Lepelaarsingel, de Holysingel, de Vlaardingervaart en de Marathonweg. Deze vier bestaande viaducten zijn ieder verschillend gedimensioneerd maar wel gebaseerd op hetzelfde robuuste, 'typisch jaren zestig' ontwerp. Het Surfpadviaduct maakt geen onderdeel uit van het BBV project, het blijft ongewijzigd.







1 - Aalkeetpolder



4 - Vlaardingen West



7 - Holysingel



2 - Surfpad



5 - Marathonweg



8 - Lepelaarsingel



3 - verzorgingsplaats Rijkade



6 - A20 t.h.v. Vlaardingervaart



9 - A20 t.h.v. Lepelaarsingel





### 3.3.4 A15

#### Route

De A15 is een belangrijke achterlandverbinding van de Rotterdamse haven met het Duitse Ruhrgebied en kent daarom een relatief hoog percentage vrachtverkeer. De Rijksweg doorkruist het rivierenland van knooppunt Ressen tussen Arnhem en Nijmegen in het oosten, tot ver in het Rotterdamse havengebied in het westen, om als N15 te eindigen op de Tweede Maasvlakte. Tussen knooppunt Ridderster en knooppunt Benelux maakt de A15 onderdeel uit van de Ruit van Rotterdam. In het kader van het Maasvlakte- Vaanplein project (MaVa) wordt de A15 vanaf het Vaanplein tot aan de Maasvlakte verbreed c.q. wordt de huidige N15 uitgebouwd tot volwaardige snelweg. Naast een groot aantal verbredingen en uitbreidingen van bestaande kunstwerken is de nieuwe Botlekbrug een van de opvallendste onderdelen van het MaVa project. Deze hoogste hefbrug van Europa voert verkeer op de A15 dat niet door de Botlektunnel mag samen met het spoor over de Oude Maas. Tussen aansluiting 15 (Welplaatweg) en de Thomassentunnel maakt de A15 onderdeel uit van de scope van het BBV project.

#### Ruimtelijke kwaliteit

Vanaf het Vaanplein naar het westen rijgt de A15 over een afstand van meer dan dertig kilometer afwisselende havenpanorama's voor de weggebruiker aan. Als een brede bundel infrastructuur (weg, spoor en ondergrondse leidingen) slingert het tracé zich met ruime bochten door het grootschalige industriële landschap. Naast de talrijke kunstwerken van de route zelf, bepalen een indrukwekkende verzameling van kranen, windmolens, raffinaderijen, elektriciteitsmasten en haveninstallaties het beeld.

"De dynamiek van de haven, de overweldigende hoeveelheid infrastructuur, het silhouet van het industriële landschap (zowel overdag als 's nachts) en de monofunctionaliteit van het gebied geven dit traject een unieke kwaliteit. De logica van de haven is zo dwingend dat de trasering en hoogteligging van de snelweg continu varieert. Tunnels, viaducten en andere kunstwerken leveren een complex beeld op met een hoge belevingswaarde." ("Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van snelwegen", RWS/ 2013).

De kernkwaliteiten van het traject worden daarmee gevormd door zijn utilitaire karakter en het vrije zicht over het industriële havenlandschap, met een markant nachtbeeld.

#### Landschapsvisie MaVa

Een van de onderleggers van het Ambitiedocument NWO, en daarmee van het voorliggende VIP wordt gevormd door de Landschapsvisie A15 MaVa, die in het kader van het gelijknamige project is opgesteld in 2008. De Landschapsvisie erkent het unieke karakter van de A15 als havenweg en zet in op een ruim en overzichtelijk wegbeeld en het zoveel mogelijk beleefbaar maken van de wereldhaven. Brede grasbermen begeleiden daarbij de voor een groot deel verhoogd gelegen weg en geven een onbelemmerd zicht op de havenactiviteiten. Bij verkeerspleinen zoals het Beneluxplein worden taluds en waterpartijen ingezet als landschappelijke middelen.

#### Kunstwerken

De A15 in het havengebied kent een groot aantal opvallende oeververbindingen zoals de Botlektunnel, de Thomassentunnel en de Dintelhavenbrug en een aantal expressief vormgegeven kunstwerken zoals de aansluitingen bij Heijplaat en Spijkenisse. Er is duidelijk geen sprake van een routeontwerp of vormgevingsconcept, het verschil per knoop of aansluiting lijkt in de loop der jaren bijna een thema op zich geworden.

#### Architectuurvisie A15 MaVa

Naast en in aansluiting op de Landschapsvisie is er voor het MaVa project ook een 'Ambitiedocument Architectuurvisie A15MaVa' opgesteld, dat eveneens als onderlegger fungeert voor het VIP Blankenburgverbinding. Het Ambitiedocument A15MaVa streeft naar een "helder, afleesbaar, herkenbaar, continu en hiërarchisch" totaalbeeld voor het gehele tracé. Samenhang, ingetogenheid en doorgaande lijnen zijn daarbij kernbegrippen. Net als bij de A20 vormt de verlichting vanuit de middenberm een continue factor in het wegbeeld van de A15, over het gehele tracé van knooppunt Ridderster tot aan de Maasvlakte voorzien van blauwe toplichten. Binnen dit rustige en overzichtelijk geheel fungeren vervolgens belangrijke knooppunten en oeververbindingen als oriëntatie- en herkenningspunten die de route karakter geven en leesbaar maken voor de weggebruiker. In het algemeen dient voor kunstwerken en andere gebouwde elementen gestreefd te worden naar een "elegante verschijningsvorm", met "een profilering die die de dimensies verzacht en voor het oog lichter maakt". Daarnaast definieert het Ambitiedocument A15MaVa een belangrijke opgave in het op een vanzelfsprekende manier aansluiten bij bestaande elementen.

Het Ambitiedocument A15MaVa is door de combinatie 'A-Lanes' – de bouwers van het project – vertaald in een Vormgevingsvisie, zowel voor de kunstwerken als voor het wegmeubilair. De scope van het MaVa project strekt zich voor wat betreft de kunstwerken uit van het Vaanplein tot en met de aansluiting Welplaatweg (waar de scope van het BBV- project begint). De vanzelfsprekende aansluiting op het bestaande lijkt in de Vormgevingsvisie cq. het uitgevoerde ontwerp te prevaleren boven het streven naar een elegante verschijningsvorm, het resultaat heeft over het algemeen een meer robuust karakter. De vormgeving van knooppunt Ridderster wordt door QWA architecten daarbij als start- en ijkpunt voor het gehele tracé gehanteerd. Het ontwerp van de Botlekbrug – formeel geen onderdeel van de A15 – is op te vatten als uitzonderlijke 'special' die zijn eigen randvoorwaarden stelt.

#### Opgave BBV project

De belangrijkste ingreep van het BBV project op de A15 wordt gevormd door de ongelijkvloerse aansluiting van de Blankenburgverbinding op de bestaande Rijksweg ter hoogte van de scherpe bocht bij Rozenburg.

In contrast met het open wegbeeld door het uitgestrekte havengebied ligt het dorp Rozenburg als een groene woonclave verscholen achter een dichte beplantingsgordel. De A15 daalt hier af naar maaiveld en na een scherpe bocht vernauwt zich het wegprofiel, ingeklemd tussen de dijk van de Havenspoorlijn aan de noordzijde met Rozenburg daarachter, en de autoterminals aan de Britanniëhaven aan de zuidkant. Deze 'passage van Rozenburg' wordt aan de westzijde gemarkeerd door de Thomassentunnel, aan de oostzijde door de pergola van de schrijlings overlangs kruisende Havenspoorlijn.

Direct aansluitend op de bocht in de A15 dient de aansluiting van de Blankenburgverbinding gerealiseerd te worden, in combinatie met de snelwegaansluiting van de lokale Trentweg, met fly-overs in twee niveaus.

De opgave voor de 'A15-knoop' van de Blankenburgverbinding bestaat er in om niet alleen een logisch en herkenbaar onderdeel te gaan vormen in de reeks van knopen en aansluitingen langs de A15 maar ook om vorm te geven aan de overgang van het ruimtelijk profiel van de weg ter plaatse, van hooggelegen en open naar lager en meer besloten, in samenhang met de versterking van de Groene Gordel rond de woonclave Rozenburg.

## Landschapsvisie A15 MaVa

