

FEDDES/OLTHOF

INPASSINGSVISIE A20

DE A20: EEN GROENBLAUWE CORRIDOR IN EEN TRANSFORMERENDE DROOGMAKERIJ



FEDDES/OLTHOF



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

INPASSINGSVISIE A20

DE A20: EEN GROENBLAUWE CORRIDOR IN EEN TRANSFORMERENDE DROOGMAKERIJ

STATUS Definitief

DATUM 4 februari 2021

OPDRACHTGEVER Rijkswaterstaat

DOOR Feddes/Olthof Landschapsarchitecten en NEXT Architects

INHOUD

H1 Introductie	6
1.1 De opgave voor de verbreding van de A20	6
1.2 De opgave voor de Inpassingsvisie	7
1.3 Positie van de Inpassingsvisie in de plansystematiek van Rijkswaterstaat	8
1.4 Hoofdpunten uit de Verkenningfase	9
1.5 Leeswijzer	9
H2 Analyse	12
2.1 Analyse huidige situatie	12
2.2 Analyse toekomstige ontwikkelingen	32
H3 Visie	40
3.1 De A20: groenblauwe corridor in een transformerende droogmakerij	41
3.2 Versterk de eenheid in de droogmakerij	42
3.3 Draag bij aan een duurzame leefomgeving	44
3.4 Zorg voor een samenhangend groenblauw snelweglandschap	46
H4 Gebiedsuitwerkingen	56
4.1 Meekoppelkansen	56
4.2 Doorkijk naar Vormgevings- en Inpassingsplan (VIP)	64
Bronnenlijst	65

1. INTRODUCTIE

1.1 De opgave voor de verbreding

1.2 De opgave voor de Inpassingsvisie

1.3 De Inpassingsvisie in de
plansystematiek van Rijkswaterstaat

1.4 Hoofdpunten uit de Verkenningsfase

1.5 Leeswijzer





A20 (E26)
Utrecht 41
Gouda 9

MAN Truck

VAN VLIET
ALUMINIUM

H1 INTRODUCTIE

1.1 De opgave voor de verbreding van de A20

De A20 is van groot belang voor de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio en als verbinding tussen Utrecht en Rotterdam. De hele route bestaat uit drie wezenlijk verschillende trajecten (Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van snelwegen, 2013):

- het westelijke deel grenst aan het open veenweidegebied van Midden Delfland;
- het middelste deel doorsnijdt de stad Rotterdam en zijn voorsteden;
- het oostelijke deel ligt in de Zuidplaspolder.

De opgave voor de verbreding richt zich op het oostelijke deel.

De A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en knooppunt Gouwe is een groot knelpunt voor het verkeer: dit weggedeelte is het enige deel van de A20 dat uit 2x2 rijstroken bestaat. In beide richtingen staan dagelijks files en er gebeuren veel ongevallen.

DE A20 TUSSEN NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL EN KNOOPPUNT GOUWE IS EEN GROOT KNELPUNT VOOR HET VERKEER



Het tracé van de A20 van knooppunt Gouwe tot Westerlee. Het plangebied is oranje omkaderd

Daarom is er een voorkeursalternatief opgesteld voor de verbreding van dit traject. Tussen de afslag Nieuwerkerk aan den IJssel en knooppunt Gouwe wordt de A20 verbreed naar 2x3 rijstroken. Aandachtspunten zijn:

- tussen de afslagen Nieuwerkerk aan den IJssel en Moordrecht wordt de A20 in zuidoostelijke richting uitgebreid;
- in de rijrichting Goude -> Rotterdam wordt de A20 vanaf de pergola (onderdoorgang van de A20 onder de A12) met een extra rijstrook verbreed, tot aan de afslag Nieuwerkerk aan den IJssel;
- in de rijrichting Rotterdam -> Goude wordt de A20 en een deel van de A12 vanaf de afslag Nieuwerkerk aan den IJssel tot aan de bestaande uitvoegstrook van de A12 bij Goude verbreed met een extra rijstrook;
- vanaf de pergola tot knooppunt Gouwe komt er een extra rijstrook bij, maar hiervoor is geen fysieke verbreding nodig. De kunstwerken pergola en aquaduct Gouwe hoeven derhalve niet te worden aangepast;
- ter hoogte van de wijken Kruiden en Mossen in Nieuwerkerk aan den IJssel wordt de A20 niet verbreed, maar plaatst Rijkswaterstaat geluidwerende maatregelen om de huidige geluidsoverlast te beperken. De inpassing van deze geluidwerende maatregelen is onderdeel van de Inpassingsvisie.



De opgave voor de A20

1.2 De opgave voor de Inpassingsvisie

Om de ruimtelijke kwaliteit binnen het project A20 Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda te borgen maakt Rijkswaterstaat gebruik van drie producten: een Inpassingsvisie, een Vormgevings- en Inpassingsplan (VIP) en een Esthetisch programma van Eisen (EpvE). De Inpassingsvisie is het ruimtelijke ontwerpkader dat richting geeft aan de veelheid aan keuzes die voor het ontwerp van de weg en de inpassing in de omgeving gemaakt moeten worden. Daarbij wordt een breed begrip van ruimtelijke kwaliteit gehanteerd. Het gaat zowel om de belevingswaarde: aantrekkelijke beelden door een zorgvuldige vormgeving en inpassing van de weg, als de gebruikswaarde: (multi)functionele oplossingen die meerdere doelen dienen, en de toekomstwaarde: robuuste oplossingen die duurzaam zijn.

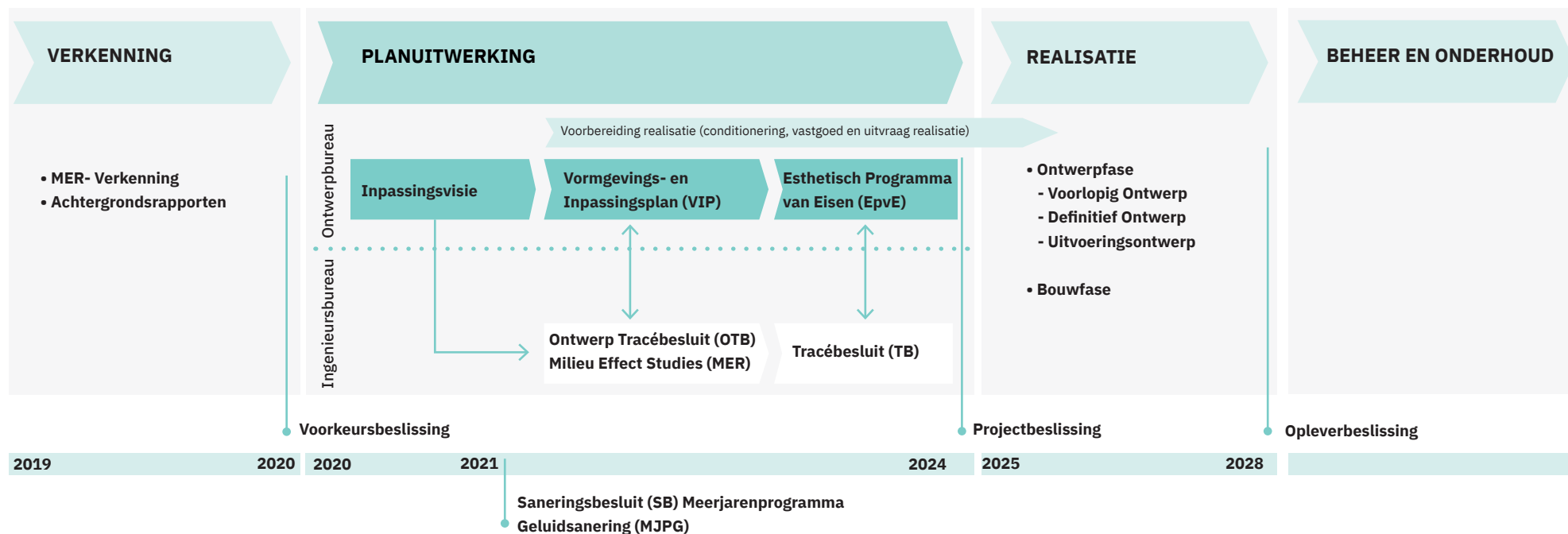


1.3 Positie van de Inpassingsvisie in de plansystematiek van Rijkswaterstaat

In de systematiek van Rijkswaterstaat volgen na de Initiatiefase drie MIRT-fases: Verkenning, Planuitwerkingsfase en Realisatiefase. In de MIRT-verkenning is een reeks van documenten opgesteld als basis voor de Voorkeursbeslissing / het voorkeursalternatief (zie ook www.mirta20nieuwerkerkgouda.nl).

De planvorming voor het project A20 Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda zit in de Planuitwerkingsfase. De drie documenten: Inpassingsvisie (IV), Vormgevings- en Inpassingsplan (VIP) en Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) maken deel uit van de Planuitwerkingsfase. De Inpassingsvisie stelt de ruimtelijke ontwerpuitgangspunten vast en is sturend voor het ontwerp van de A20.

De Inpassingsvisie vormt namelijk het ontwerp kader voor de planuitwerking naar het Ontwerp Tracé Besluit / Milieueffectrapport (OTB-Mer) in latere fases. De Planuitwerkingsfase resulteert in aanbestedingsdocument voor de opdrachtnemer.



1.4 Hoofdpunten uit de Verkenningfase

In de Verkenningfase is door omgevingspartijen een aantal meekoppelkansen benoemd. Dit zijn bestuurlijk vastgelegde kansen van het Rijk en de regio waarbij gaandeweg de Planuitwerking wordt bekeken of die samen met de verbreding van de A20 mee gerealiseerd kunnen worden (zie tabel hieronder). Tijdens het opstellen van de Inpassingsvisie zijn er twee werksessies met omgevingspartijen geweest waarin we verder zijn ingegaan op de meekoppelkansen. De stakeholders hebben bijgedragen aan het tot stand komen van deze Inpassingsvisie.

	Meekoppelkans	Verwacht effect	Termijn	Trekker(s)
1.	Geluidwerende maatregelen langs de A20	Draagt bij aan de verbetering van het toekomstige leefklimaat	Planuitwerkingsfase	RWS
2.	Verruiming wateropvang(en) dwars op A20 (Vierde Tocht)	Draagt bij aan het voorkomen van wateroverlast en een robuust, klimaatbestendig watersysteem	Planuitwerkingsfase	HHSK, RWS
3.	Ruimte waterhuishouding en/of klimaatadaptatie	Draagt bij aan het voorkomen van wateroverlast en een robuust, klimaatbestendig watersysteem	Planuitwerkingsfase	RWS
4.	Verminderen van de barrierewerking van de A20 voor flora en fauna en recreatie	Draagt bij aan de biodiversiteit en aan het recreatienetwerk	Planuitwerkingsfase	Provincie, RWS, HHSK
5.	Combineren van relevante (onderhouds)werkzaamheden	Draagt bij aan de doorstroming van het wegverkeer op de A20 door het combineren van werkzaamheden en beperken van afsluitingen of rijstrookontrekkingen	Realisatiefase	RWS

Uit: Bestuursvereenkomst A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda (11 maart 2019), bijlage 2

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk twee analyseert het landschap rondom de A20, de ontwikkeling van de snelweg en de relevante beleidsplannen. Op basis van deze analyses wordt in hoofdstuk drie de visie beschreven. De visie wordt uitgewerkt in drie topeisen en de daarbij horende ontwerpprincipes. De topeisen zijn: versterk de eenheid van de droogmakerij, draag bij aan een duurzame leefomgeving en zorg voor een samenhangend groenblauw snelweglandschap. Tot slot geven we in hoofdstuk vier een doorkijk naar het vervolg en behandelen we de meekoppelkansen van de verbreding van de A20.

2. ANALYSE

2.1 Ruimtelijke analyse

- 2.1.1. De ontwikkeling van de omgeving*
- 2.1.2. De ontwikkeling van de A20*
- 2.1.3. Kwaliteiten en diskwaliteiten*

2.2 Programmatische analyse

- 2.2.1. Autonome ontwikkelingen*
- 2.2.2. Ambities*
- 2.2.3. Conclusie: gedeelde ambities en knelpunten*



H2 ANALYSE

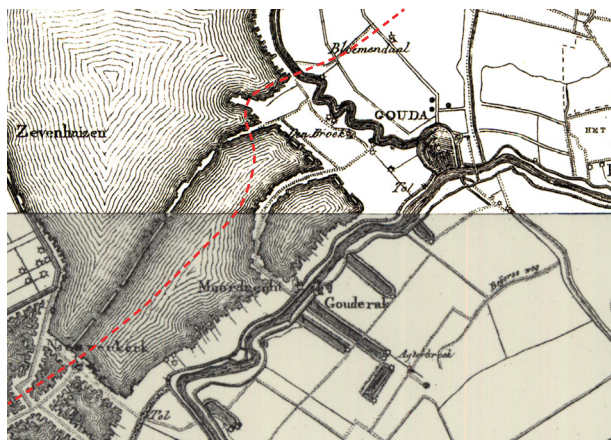
2.1 Analyse huidige situatie

2.1.1 De ontwikkeling van de omgeving

Historische ontwikkeling van het landschap

Zoals te zien op de kaarten hiernaast loopt het grootste deel van het plangebied van de A20 door de Zuidplaspolder. De Zuidplas was oorspronkelijk een diepe plas ontstaan door veenaftgravingen en werd drooggemalen in de 19e eeuw. De ontginningsstructuur is kaarsrecht met tochten, sloten en langgerekte kavels.

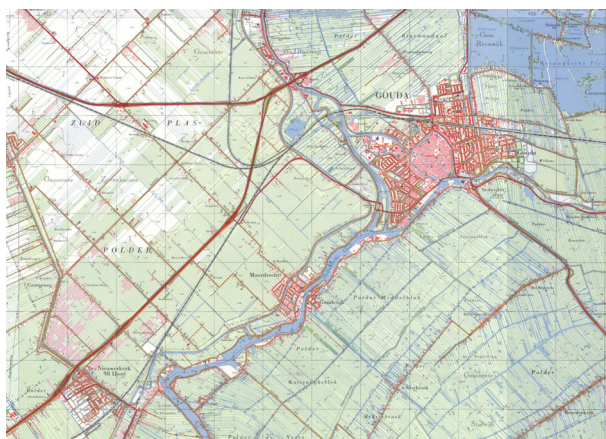
De openvolging van kaartbeelden geeft duidelijk aan dat de Zuidplaspolder steeds verder verstedelijkt en de karakteristieke openheid en ontginningsstructuur onder druk staan. Ook in de toekomst komen er ontwikkelingen op de Zuidplaspolder af (zie ook 2.2).



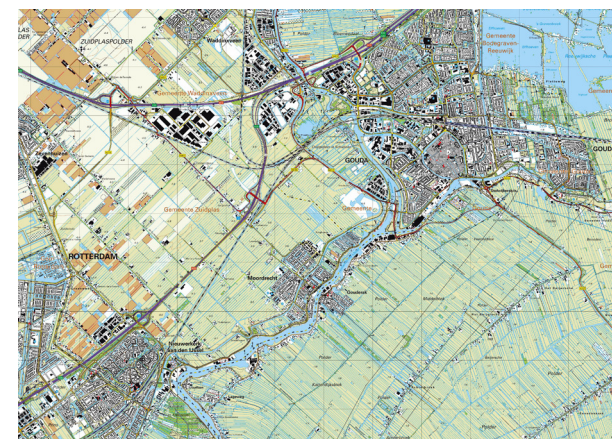
1815: de Zuiderplas



1839: droogmakerij Zuidplaspolder



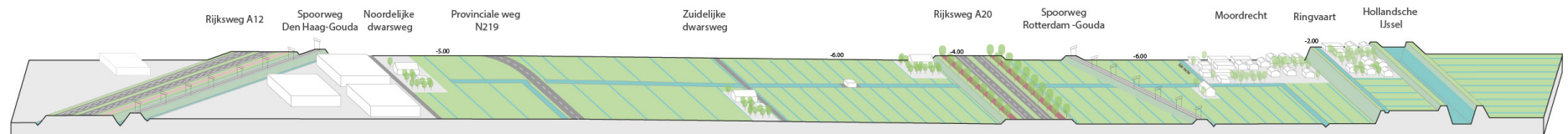
1970



2015



Het droogmakerijlandschap van Zuidplaspolder heeft de laatste decennia een sterke verstedelijking doorgemaakt, waarbij een deel van de oorspronkelijke dragers van de polder zoals tochten, bebouwingslinten en verkavelingen zijn aangetast. In potentie kunnen deze structuren houvast geven bij verdere ontwikkeling van de polder en dienen waar mogelijk versterkt te worden.



Dwarsdoorsnede van de Zuidplaspolder van Zevenhuizen tot aan de Hollandse IJssel

De ondergrond

De A20 ligt op een slappe veenbodem waar de bodem daalt met gemiddeld ca. 10 mm per jaar (Klimaatstress light Zuidplas, 2019). Het laagste punt van Nederland (-6,76m -NAP) ligt vlak langs de snelweg. Elke nieuwe ontwikkeling in dit gebied moet rekening houden met de slappe ondergrond en het watersysteem, om wateroverlast in de toekomst te voorkomen. Water vasthouden waar het valt is een belangrijk uitgangspunt bij elke nieuwe ontwikkeling.

Bijzonder is de nog aanwezige kreekkrug in het landschap die in oost-west richting door het gebied loopt. Het projectgebied kent een hoge archeologische en conventionele explosieve waarde. Vooral rondom de spoorlijnen is de kans op het vinden van conventionele explosieven uit de Tweede Wereldoorlog groot.

In de ondergrond liggen ook veel kabels en leidingen waar rekening mee moet worden gehouden bij de de inpassing van de A20. Hierbij gaat het zowel om bedstaande tracés als nieuwe locaties van kabels en leidingen die verlegd moeten worden.



Het watersysteem van de Zuidplaspolder



Hoogtekaart en bodemopbouw

Het watersysteem

Het watersysteem in de Zuidplaspolder werkt als volgt: de Tweede Tocht is de hoofdafwatering. Het water stroomt de Tweede Tocht in en vervolgens onder de A20 door. Daarna takt hij af naar de Derde Tocht en wordt bij het Abraham Kroes gemaal de ringvaart in gepompt. Water stroomt ook via de Derde, Vierde en zelfs Vijfde Tocht, maar daarvoor moet het met een apart gemaal omhoog gestuwd worden voordat het onder de snelweg door kan stromen.

Het watersysteem in de polder loopt tegen zijn grenzen aan. Het waterpeil verder verlagen is geen optie meer, omdat het gebied door kwel sowieso te nat wordt voor landbouw. Met andere woorden, het peil volgt niet langer de agrarische functie. Er moet een omslag worden gemaakt naar een duurzaam systeem in de polder. Het Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard (HHSK), de provincie Zuid-Holland en de gemeente Zuidplas hebben hier al verschillende projecten voor gestart (zie ook 2.2).



Bestaande duiker onder de A20 ter hoogte van de Tweede Tocht

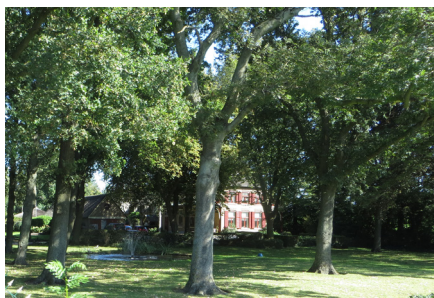


Het watersysteem van de Zuidplaspolder

Occupatie

De linten met verspreide boerderijen zijn belangrijke structuurdragers van de droogmakerij Zuidplaspolder. Later zijn de linten verdicht met woningen en bedrijven. Zeker langs de eerste en de Tweede Tochtweg hebben kassencomplexen de linten verrommeld.

De A20 doorkruist ook nog een restant van de Atlantikwall uit de Tweede Wereldoorlog. De oude geschutsofstelling is nog zichtbaar in het maaiveld.



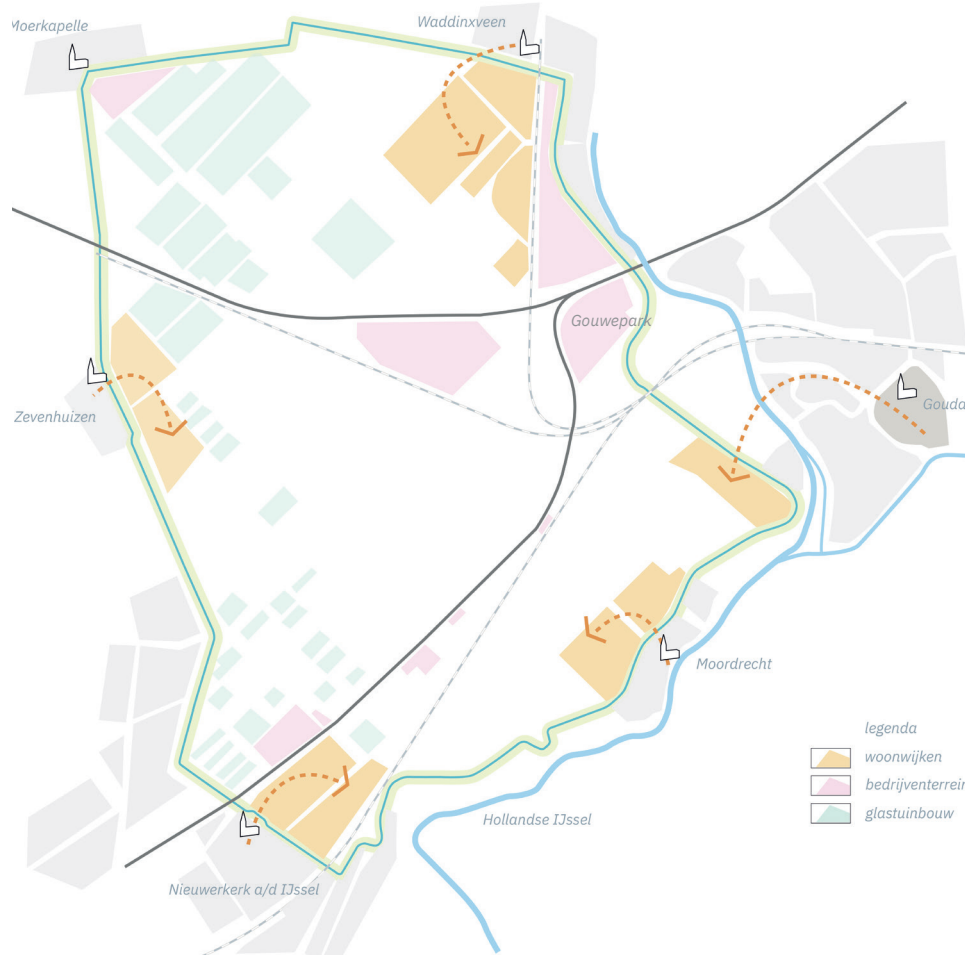
Rijksmonument huis de Merwede, Middelweg 18



Geschutsofstelling (Atlantikwall)



Occupatie in de polder: linten en lijnes



De sprong in de polder: vanaf de jaren '80 gingen gemeenten in de Zuidplaspolder bouwen

De sprong in de polder

Vanaf eind jaren zestig is er een gestage groei met kleine wijken. Rond de jaren tachtig komt het tot een omslagpunt waarbij kernen gaan uitbreiden in de Zuidplaspolder. Dit is het begin van de transformatie van een agrarisch naar een stedelijk landschap, voorbeelden zijn:

- de wijk Zuidplas die begin jaren tachtig in Nieuwerkerk aan den IJssel is aangelegd (Kruiden en Mossen)
- de wijk Westergouwe (vanaf 2015) in Gouda.

De A20 trekt ook bedrijvigheid aan, zoals hotel van der Valk bij Nieuwerkerk aan den IJssel en de Mc Donald's bij Moordrecht. Op verschillende plekken liggen bedrijven (terreinen) direct aan de A20. Het Gouwepark presenteert zich richting de snelweg door bedrijfsvoorkanten, nette rooilijnen en een groene zone die voor gepaste afstand tot de weg zorgt. De voertuigen van het bedrijf Van Vliet Automotive Group B.V. zijn ook duidelijk zichtbaar voor de automobilist. Nieuwerkerk aan den IJssel presenteert zich naar de weg door een afwisseling van wallen, water en bosschages.



Bedrijventerrein Gouwe Park



Westergouwe

Recreatie

In het huidige recreatienetwerk vormen zowel de A20 als het spoor barrières, omdat er weinig oversteekplekken zijn. De parallelwegen langs de A20 door de Zuidplaspolder worden ook veel gebruikt door fietsers. Er zijn weinig vrijliggende fietspaden in het gebied, fietsen is vrijwel altijd gekoppeld aan een autoweg.



Parallelwegen ook belangrijk als fietsverbinding



Het recreatienetwerk rondom de A20



2.1.2 De ontwikkeling van de A20 (infrastructuur)

We onderscheiden drie fases in de ontwikkeling van de weg. De eerste fase is die van 'de polderweg' met de weg als integraal onderdeel van de polder. De tweede fase is die van de parallelstructuur, waarin de weg zich losmaakt van de oorspronkelijke opzet van de polder. In de derde fase wordt de weg omgevormd naar snelweg en flink in de populieren gezet op basis van een ontwerp van de Afdeling Verkeerswegen van RWS. Bij de Groene Boog, oftewel de aansluiting van de A20 op de A12 bij Gouda, maakt de snelweg zich los van het stramien van de polder en wordt het een meer autonoom element.





'Parallelweg'



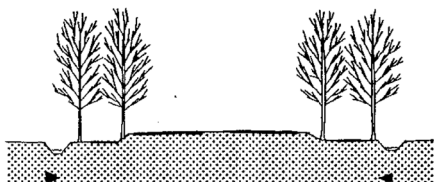
Ruimtelijke context 'Parallelweg'



Luchtfoto knooppunt Gouwe 1938



Inundatie van de Zuidplaspolder in 1944 gezien vanaf de parallelweg



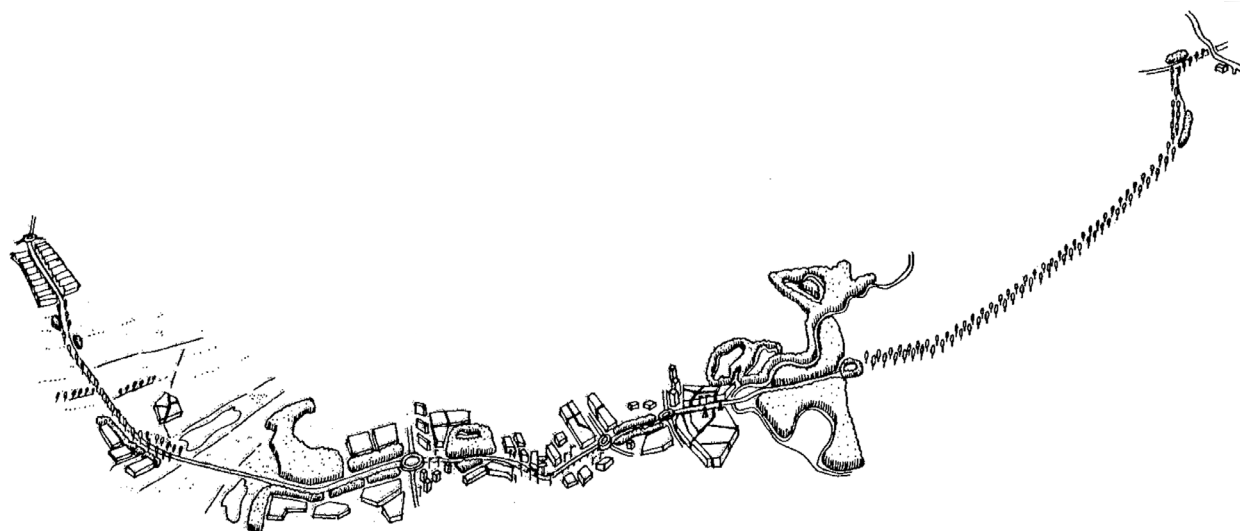
Profiel tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en afslag Moordrecht (Landinrichtingsdienst eind jaren '80)



Profiel ter hoogte van knooppunt Gouwe (Landinrichtingsdienst eind jaren '80)

Landschapsplan rijksweg A20 (landinrichtingsdienst afdeling verkeerswegen, 1991)

In het landschapsplan werd 'rijksweg 20' gedefinieerd als een 'groene corridor' die de doorgaande verbinding vormt tussen het Terbregseplein en het Gouwe aquaduct. In het plan kreeg de weg een sterk symmetrisch wegbeeld, met rijen populieren in de bermen langs de weg. Tussen afslag Moordrecht en het Gouwe aquaduct wijkt de route af van de bestaande verkaveling en kreeg de weg, mede door de hoge ligging, een zelfstandige positie in het landschap van de Zuidplaspolder.

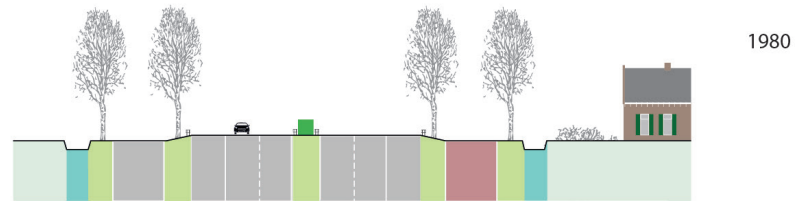


weidse, 'groene'
omgeving

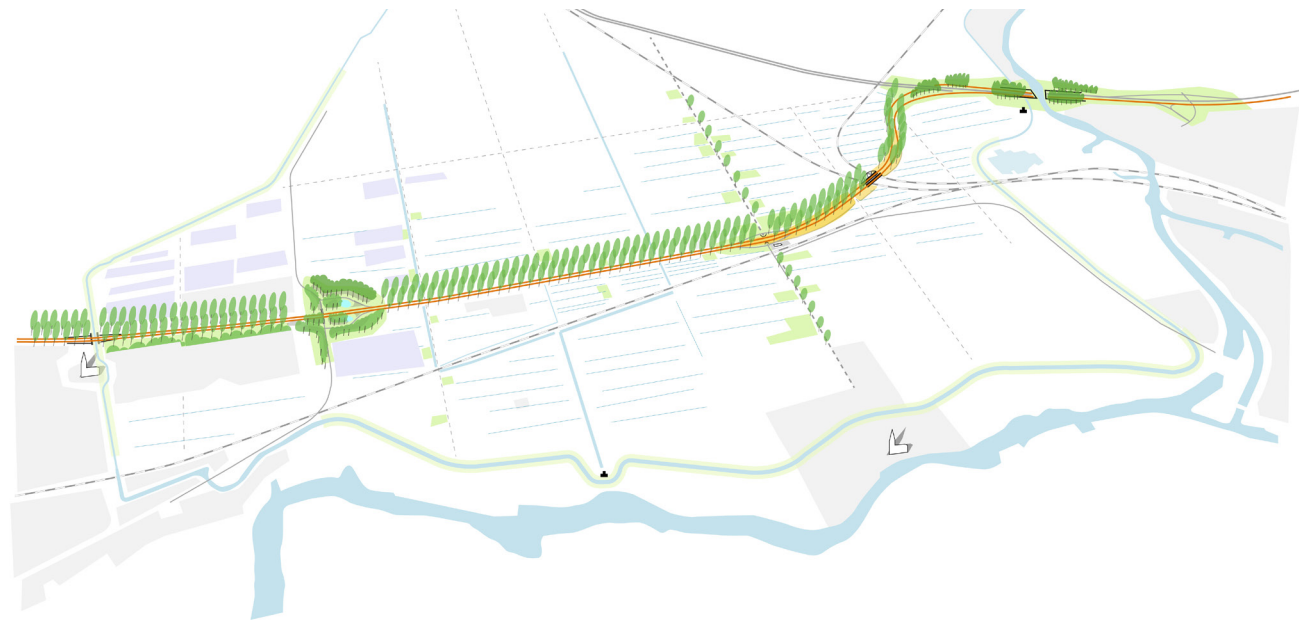
afwisselende stede-
lijke omgeving

éénduidige
korridor

De afslagen vormen plekken waar veel elementen samenkomen, zoals het poldergrid, de A20, route-structuren en horeca. Bij de afslagen Moordrecht en Nieuwerkerk aan den IJssel is er echter weinig samenhang. Hotel Van der Valk (bij Nieuwerkerk aan den IJssel) en de McDonald's/pleisterplaats (bij Moordrecht) liggen er los tegenaan. Afslag Moordrecht is in 2016 naar het noorden verschoven met een aansluiting op de provinciale wegen N457 en N451. Deze 'Moordrechtboog' met ruime taluds en kenmerkende 'blauwe viaducten' vormt een belangrijke regionale verbinding tussen de A12 en de A20.



'Populierenweg' (Afdeling Verkeerswegen RWS)



Ruimtelijke context 'Populierenweg' (Afdeling Verkeerswegen RWS)

Kunstwerken met een grote diversiteit

Aan de kunstwerken zijn de drie ontwikkelfases van de weg af te lezen:

- jaren '30
- jaren '70
- na 2010

Jaren '30

Van de eerste fase zijn wellicht alleen de duikers van onder de weg ter plaatse van de tochten terug te vinden. De aanleg van de stalen boogbrug over het spoor in de jaren dertig onttrekt zich al duidelijk van de structuur van de polder. Het is een voor die tijd kenmerkend type brug over het spoor. Het getuigt van efficiënte ingenieurskunst met een zekere functionaliteit.

Jaren '70

In 1979 bij de verbreding van de rijksweg zijn de meeste kunstwerken opgericht of uitgebreid. Deze betonnen kunstwerken kenmerken zich door hun 'sobere en doelmatige' karakter. Ze zijn daarmee zeer degelijk en robuust, maar de nadruk ligt niet op de ruimtelijke en landschappelijke inpassing.

De duiker ter plaatse van de Tweede Tocht geeft voldoende ruimte voor de watergang met een vrije doorgang. Bij de Derde en Vierde Tocht is de verbinding in zijn geheel niet zichtbaar. Hier is gekozen voor een (afsluitbare) duikerbuis onder de weg en parallelstructuur door. Bij de Vijfde Tocht is een brede onderdoorgang voor zowel het water als voor fietsers en wandelaars.

De watergang is hier afgedekt middels een betonnen plaat, de damwanden staan niet in één lijn en hebben kwalitatief geen hoogwaardige afwerking.

De fietsroute die meeloopt met de brug over het spoor is tijdelijk afgesloten. Het fietspad loopt mee aan de buitenzijde van de boog van de brug. Dit geeft enige mate van afstand tot het autoverkeer.

Na 2010

We zien een lichte verschuiving bij de kunstwerken in de jaren '10. Het viaduct van de N457 over de A20 krijgt door de stalen randafwerking een lichter karakter. Daarnaast overspant het viaduct niet alleen het spoor

(Rotterdam - Gouda) maar ook de tussenruimte met parallelstructuur langs de A20. Het viaduct bij de Middelweg is vervangen en heeft overmaat, maar geen doorgaand karakter. Langs de wanden ligt een ecologische verbinding in de vorm van een smalle keienstrook als faunapassage, zonder duidelijk onderscheid met de rijweg.

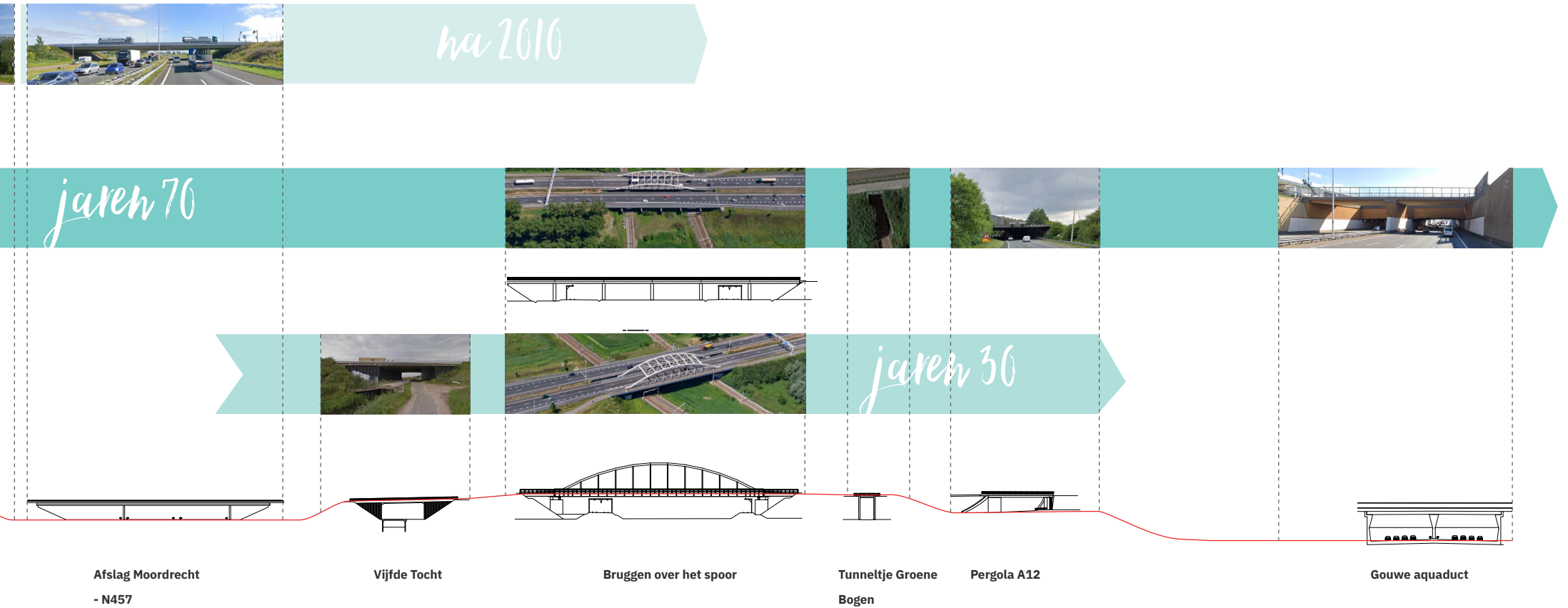


Cortlandt-Aquaduct

Westringdijk

Tunneltje
gedempte
Eerste Tochtafslag Nieuwerkerk aan den
IJssel - N219waterloop Derde
Tocht

Middelweg



na 2010

jaren 70

jaren 30

Afslag Moordrecht
- N457

Vijfde Tocht

Bruggen over het spoor

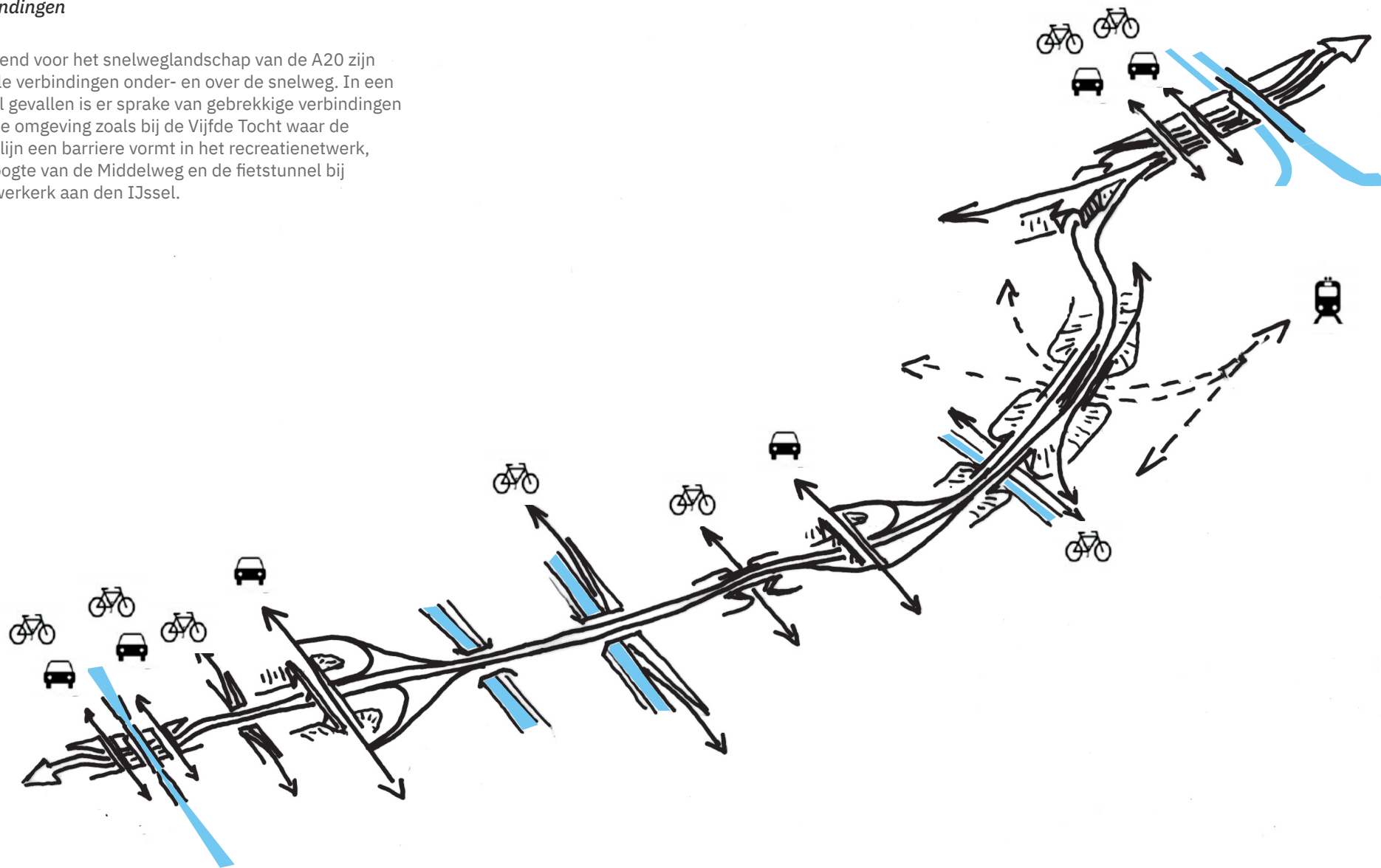
Tunneltje Groene
Bogen

Pergola A12

Gouwe aquaduct

Verbindingen

Typisch voor het snelweglandschap van de A20 zijn de vele verbindingen onder- en over de snelweg. In een aantal gevallen is er sprake van gebrekkige verbindingen met de omgeving zoals bij de Vijfde Tocht waar de spoorlijn een barriere vormt in het recreatienetwerk, ter hoogte van de Middelweg en de fietstunnel bij Nieuwerkerk aan den IJssel.





Fietstunnel ter hoogte van de afslag Nieuwerkerk aan den IJssel



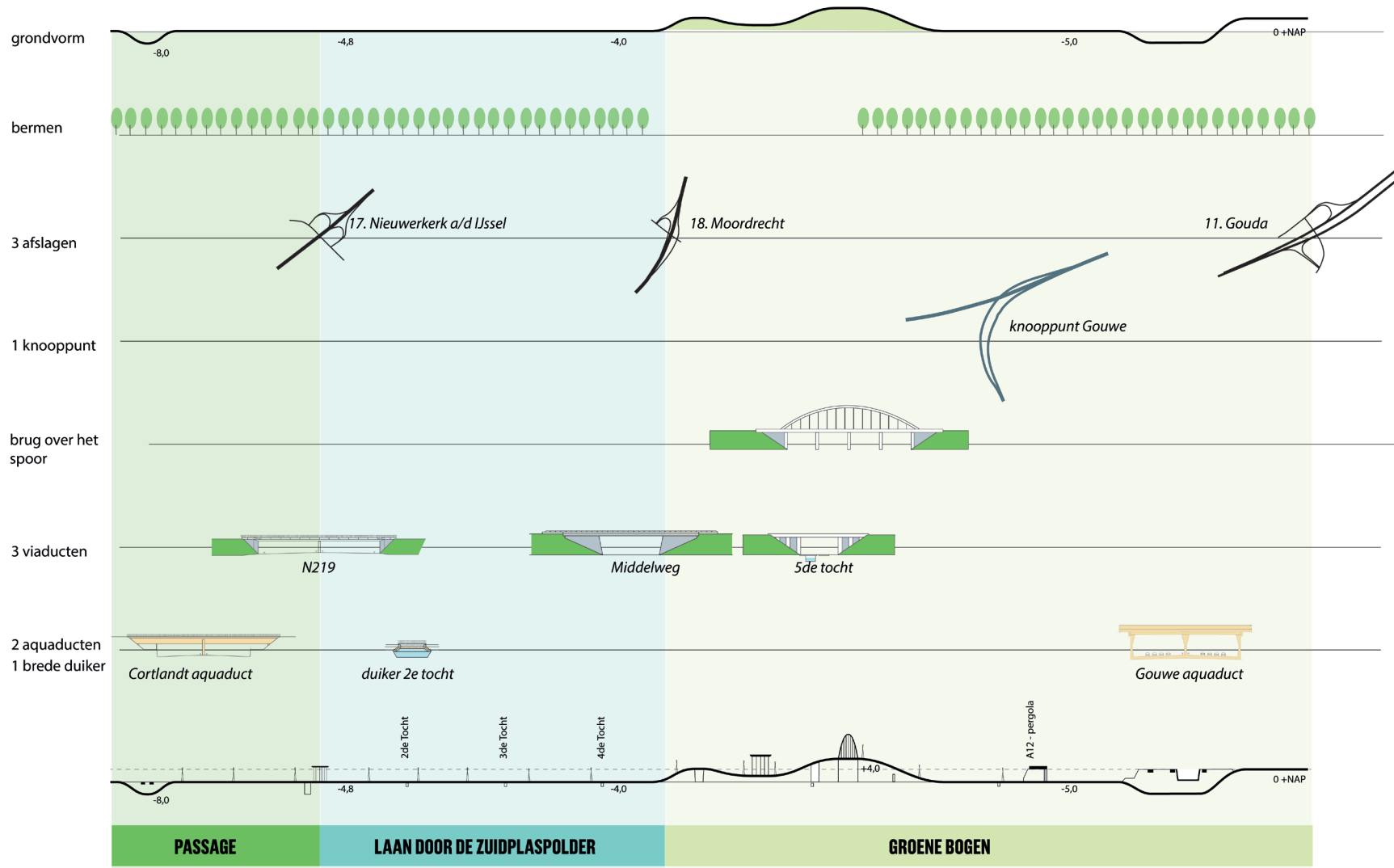
Duiker Tweede Tocht



Gecombineerde auto en fietstunnel ter hoogte van de afslag Moordrecht



Viaduct en overkluizing Vijfde Tocht

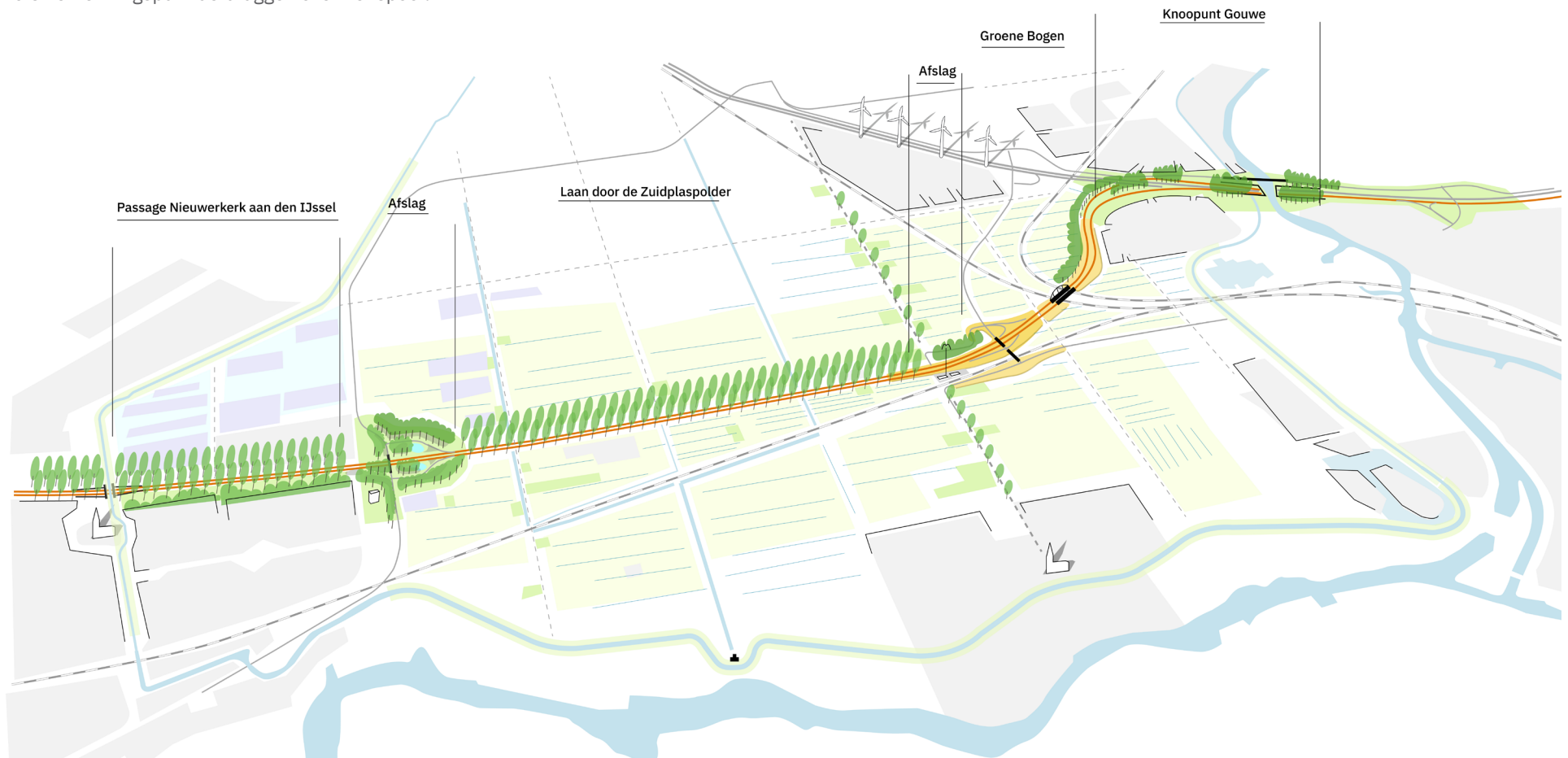


Partituur van de A20

Typering van de weg

Concluderend bestaat de ruimtelijke opbouw van de weg uit drie karakters: Passage Nieuwerkerk aan den IJssel, Laan door de Zuidplaspolder en de Groene Bogen. Vanuit knooppunt Gouwe is het hoogtereverloop kenmerkend met als herkenningspunt de bruggen over het spoor.

De afslagen liggen precies op de overgangen en zijn verknoopt met het poldergrid. De populieren langs bijna de gehele route zorgen voor een statig en monumentaal beeld, zowel vanaf de weg als vanuit de polder.



2.1.3 Kwaliteiten en knelpunten

De huidige situatie heeft de volgende kwaliteiten en knelpunten die zijn samengevat op de kaart hiernaast.

Kwaliteiten:

- hoogteverloop in de ligging van de weg en de brug als landmark;
- de drie karakters van het tracé;
- de monumentale beeld van de populieren;
- presentatie van bedrijventerrein Gouwe Park.

Knelpunten omgeving:

- aantasting van de eenheid van de monumentale droogmakerij door verrommeling;
- het watersysteem van de droogmakerij loopt tegen zijn grenzen aan door bodemdaling en klimaatverandering;
- fietsroute langs snelweg met weinig continuïteit (bij Mc Donald's) en niet aantrekkelijk (langs snelweg);
- de continuïteit van het lint van de Middelweg is door de combinatie met de pleisterplaats en de krappe spooronderdoorgang niet duidelijk herkenbaar.

Knelpunten A20:

- aantasting van het oorspronkelijke inpassingsontwerp van de A20: rommelige situatie bij de afslagen van Moordrecht en Nieuwerkerk aan den IJssel;
- het ontwerp van verkeerswegen uit 1980 zorgt nog steeds voor een aansprekend ruimtelijk beeld, maar



draagt te weinig bij aan biodiversiteit, klimaatadaptatie en opwek van duurzame energie;

- rommelige presentatie van Nieuwerkerk aan den IJssel naar de weg toe;
- de parallelwegen langs de A20 zijn onprettige en onaantrekkelijke routes, doordat het autoverkeer op de parallelwegen snel rijdt en bovendien niet te horen is door het geluid van de snelweg.

Knelpunten kunstwerken:

- kunstwerken jaren zeventig zijn zeer sober en doelmatig;
- de duikers ter plaatse van de tochten zijn niet tot nauwelijks zichtbaar;
- er is weinig aandacht voor ruimtelijke beleving van fietsverbindingen onder de A20;
- de uitbreiding bij kunstwerken zeer rommelig en onsamenhangend;
- de onderdoorgangen bij onder andere Nieuwerkerk aan den IJssel zijn functioneel en robuust, maar niet gericht op de beleving van de gebruiker;
- de onderdoorgang bij Vijfde Tocht niet aantrekkelijk.



2.2 Analyse toekomstige ontwikkelingen

2.2.1 Autonome ontwikkelingen

Hieronder volgt een overzicht van plannen in de directe omgeving van de A20 met een afgeronde besluitvorming.

Woningbouw

- Westergouwe – Gouda
Westergouwe is een grote nieuwbouwwijk aan de zuidwestrand van Gouda. In 2016 zijn de eerste woningen opgeleverd en momenteel wordt er gebouwd aan fase III. Tevens worden er voorzieningen, recreatiemogelijkheden en water- en groengebieden ontwikkeld.
- Park Triangel - Waddinxveen
Park Triangel is de nieuwste uitbreidingswijk van Waddinxveen. Rond 2030 is de wijk gereed.

Bedrijventerrein

- Bedrijventerrein A12-noord - Waddinxveen
Langs de A12 heeft de gemeente Waddinxveen een nieuw bedrijventerrein gepland, A12-noord, dat in 2030 gereed moet zijn.
- Uitbreiding Van Vliet Automotivive Group B.V. terrein:
in het bestemmingsplan is de uitbreiding van bedrijf van Vliet vastgelegd

Natuurontwikkeling

- Groene waterparel - Zuidplas
Ten noorden van de A20 komt kwelwater voor van



goede kwaliteit. Dit zorgt voor een gunstig vestigingsmilieu voor zeldzame planten. Daarom wordt het gebied omgevormd tot natuurgebied van 100 tot 150 ha, met mogelijkheden voor wandelen, kanoën en vissen.

- Natuurgebied de Groenblauwe zone – Gouda
Dit natuurgebied ligt direct ten westen van Westergouwe en is aangelegd als (water)compensatiegebied voor deze woonwijk. Vanuit de woonwijk en vanuit Moerkapelle is het natuurgebied ook toegankelijk voor recreanten.
- Vredenburgzone - Waddinxveen
De Vredenburgzone is het gebied tussen de woonwijken Zuidplas en Park Triangel en de toekomstige Vredenburglaan. De gemeente wil minstens de helft van dit buitengebied ontwikkelen tot een recreatie- en natuurgebied.

Infrastructuur

- Snelfietsroute Rotterdam - Gouda
De snelfietsroute F20 is een comfortabel, veilig en gezond alternatief voor de auto. Binnen Rotterdam zijn al enkele verbeteringen uitgevoerd en in 2021 wordt verder gekeken naar de route tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda.
- Vredenburglaan (randweg) - Waddinxveen
De Vredenburglaan is onderdeel van de nieuwe randweg rondom Waddinxveen. Medio 2021 is deze nieuwe weg gereed.



Vogelvluchtimpresie van de nieuwe woonwijk Westergouwe aan de westkant van Gouda (<https://www.heijmans.nl/nl/projecten/westergouwe-gouda>)

2.2.2 Raakvlakplannen en ambities

De raakvlakplannen zijn ontwikkelingen en ambities die spelen bij omgevingspartijen rondom de A20. Deze plannen zijn nog in ontwikkeling dus niet vastgesteld.

Woningbouw

- Gebiedsontwikkeling Zuidplaspolder, het Vijfde Dorp – Zuidplas
In het Middengebied ontwikkelt de gemeente Zuidplas een groot aantal woningen. Hier wordt ook nadrukkelijk de relatie gezocht met het restveengebied, de groene waterparel en overige groenblauwe opgaven.

Bedrijventerrein

- Uitbreiding Van Vliet Automotovive Group B.V. terrein: als gevolg van de A20-uitbreiding moeten de formeel vastgestelde plannen van de uitbreiding van Van Vliet worden aangepast.

Natuurontwikkeling

- Restveen natuur - Zuidplas
Het restveengebied, direct ten zuiden van de A20, kent nu vooral een agrarische bestemming. Het veen zakt en het polderpeil kan niet meer verlaagd worden. Het gebied wordt daardoor steeds natter en kan niet meer als weiland worden gebruikt. Daarom wordt het gebied ingericht als natuurgebied.
- Ecologische verbinding Tweede en Derde Tocht -



Zuidplas. Tussen de Tweede en Derde Tocht komt een nieuwe ecologische verbindingszone die de Rottemeren met de groene waterparel en de IJssel verbindt. Tevens vormt deze zone een groene buffer tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en het Vijfde Dorp.

Infrastructuur

- Ambitie snelfietsroute Rotterdam - Gouda
Naast de bestaande snelfietsroute ligt er bij omgevingspartijen de ambitie om een route te ontwikkelen die meer in de invloedssfeer ligt van de A20. Deze route vormt een snellere verbinding voor fietsers tussen Rotterdam en Gouda.
- P+R Transferium Gouda West
Met een P+R in combinatie met een openbaar vervoersvoorziening in de vorm van een bus/treinstation op de locatie Gouda West kan verkeersdruk worden voorkomen. Dit wordt nader onderzocht.
- Parallelweg zuid, Zuidplas
De weg verkeersveiliger inrichten voor weggebruikers door een breder wegprofiel en/of een vrijliggend fietspad.

Recreatie

- Herinrichting pleisterplaats Moordrecht
De pleisterplaats bij afslag Moordrecht met de McDonald's heeft een rommelig karakter en ligt niet logisch georiënteerd ten opzichte van de afslag.



Schets voor het Middengebied / het Vijfde Dorp in de gemeente Zuidplaspolder (Gemeente Zuidplas (2019) Ontwikkelingsvisie Middengebied Zuidplaspolder)

Omgevingspartijen hebben de ambitie om deze pleisterplaats opnieuw in te richten.

- Nieuwe fietsverbinding Vijfde Dorp en Westergouwe
De nieuwe woongebieden Vijfde Dorp en Westergouwe hebben voldoende recreatiemogelijkheden in de omgeving nodig. Een nieuwe fietsverbinding tussen beide woonwijken kan hierop inspelen.
- Ommetjes Westergouwe - Gouda
De gemeente Gouda wil graag vanuit Westergouwe meer wandelpaden naar het buitengebied creëren.

Voor het gebied ten zuiden van bedrijventerrein Gouwe park biedt nog volop ruimte.

Duurzame energie

- Zoekgebied windturbines Regionale Energie Strategie (RES): de A20 ligt in de RES regio Midden-Holland. Twee denkrichtingen in de Concept RES van Midden-Holland gaan uit van windenergie langs de A20. In de RES 1.0 (tot juli 2021) worden deze denkrichtingen uitgewerkt naar concrete locaties.

2.2.3 Conclusies

De komende jaren gaat het beeld in de Zuidplaspolder drastisch veranderen. Door woningbouw en natuurontwikkeling krijgt de open polder een ander karakter. Het agrarische landschap verandert langzamerhand in een stedelijk landschap. Deze transformatie zorgt voor een aantal gedeelde ambities, maar ook voor toekomstige knelpunten.

Knelpunt:

- de fragmentatie van een open, monumentale droogmakerij als ruimtelijke eenheid naar een lappendeken van grondgebruik.

Gedeelde ambities:

- de noodzakelijke omvorming van een deel van het agrarisch gebied naar woon-werkgebied;
- natuurontwikkeling passend bij dit gebied (natte parel, restveen);
- meer ruimte voor waterberging;
- verbetering van de recreatieve toegankelijkheid;
- de zorg voor een duurzame leefomgeving.

De inpassing van de A20 neemt het getransformeerde landschap als uitgangspunt en kan tevens een bijdrage aan de gedeelde ambities in de omgeving, zoals natuurontwikkeling en waterberging. Dit moet worden opgepakt samen met omgevingspartijen zoals de Provincie

Zuid-Holland, de gemeenten Zuidplas, Gouda en Waddinxveen, het Hoogheemraadschap en aangrenzen bedrijven.



3. VISIE

An aerial photograph of a landscape featuring a multi-lane highway in the foreground, a railway line running parallel to it, and a network of green fields and waterways. In the background, there are industrial buildings and wind turbines under a clear sky.

3.1 De A20: groenblauwe corridor in een transformerende droogmakerij

3.2 Versterk de eenheid in de droogmakerij

3.3 Draag bij aan een duurzame leefomgeving

3.4 Zorg voor een samenhangend groenblauw snelweglandschap



H3 VISIE

OVERKOEPELEND THEMA

DE A20: EEN GROENBLAUWE CORRIDOR IN EEN TRANSFORMERENDE DROOGMAKERIJ



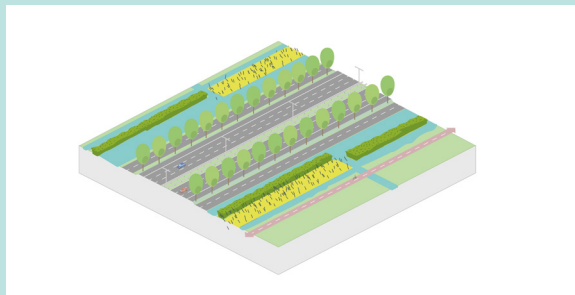
Topois 1: versterk de eenheid in de droogmakerij door:

- zorg voor effectieve dwarsverbindingen
- sluit aan bij de ondergrond



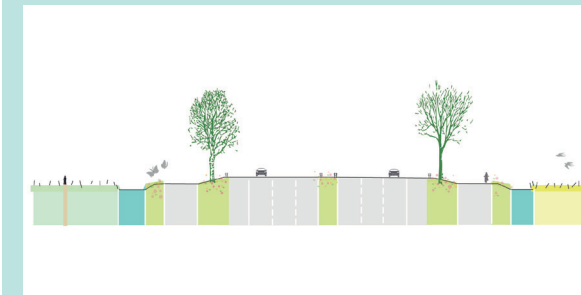
Topois 2: draag bij aan een duurzame leefomgeving door:

- draag bij aan klimaatadaptatie
- draag bij aan biodiversiteit
- draag bij aan energietransitie
- draag bij aan routes langzaam verkeer



Topois 3: zorg voor een samenhangend groenblauw snelweglandschap door:

- werk met groenblauwe bouwstenen
- trek het landschap onder de weg door
- laat vorm en functie van de kunstwerken op elkaar aansluiten
- zorg voor een samenhangend beeld van weg en omgeving



3.1 De A20: groenblauwe corridor in een transformerende droogmakerij

Op basis van de voorafgaande analyse wordt in dit hoofdstuk de visie voor de A20 opgebouwd. Het overkoepelende thema voor de visie is 'een groenblauwe corridor in een transformerende droogmakerij'. Dit thema komt voort uit de analyse van hoofdstuk 2. De term 'corridor' verwijst naar het oorspronkelijke inpassingsplan van de snelweg (2.1.2), 'transformerend' staat voor de ontwikkeling die de droogmakerij doormaakt van agrarisch naar stedelijk (2.2.1) en 'groen-blauw' refereert aan de gedeelde ambities op het vlak van ecologie en water (2.2.3).

De visie geeft richting aan de veelheid van ontwerpkeuzes die voor de vormgeving van de weg en omgeving nodig zijn. Uitgangspunt is de kansen te benutten voor een nieuwe inpassing van de weg die voldoet aan de eisen van onze tijd. We onderscheiden drie toepisen die worden uitgewerkt in ontwerpprincipes. De drie toepisen zijn:

- versterk de eenheid van de droogmakerij,
- draag bij aan een duurzame leefomgeving,
- zorg voor een samenhangend groenblauw snelweglandschap.



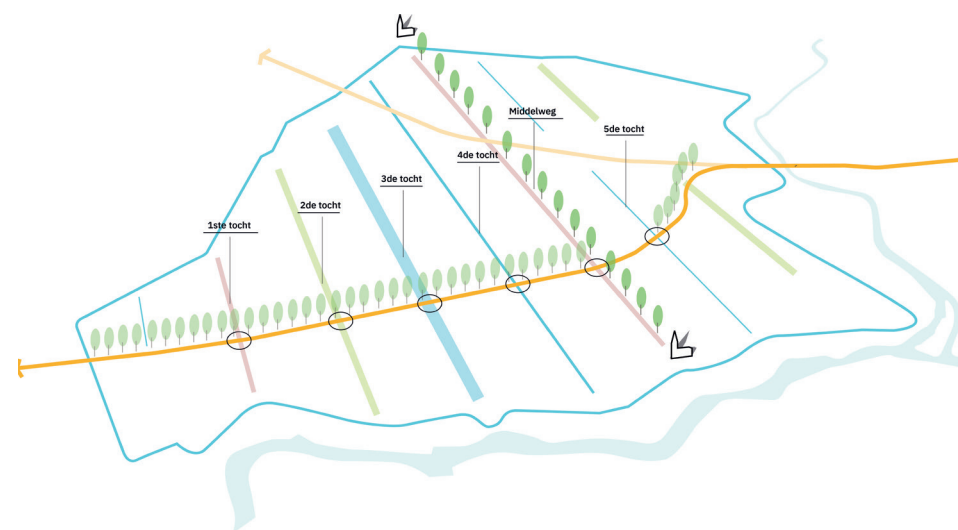
3.2 Versterk de eenheid in de droogmakerij

De eerste topeis 'versterk de eenheid in de droogmakerij' heeft betrekking op de fysiek-ruimtelijke samenhang in de omgeving van de snelweg. Deze topeis wordt uitgewerkt in twee ontwerpprincipes:

- effectieve dwarsverbindingen ter versterking van de continuïteit van de polderwegen en waterlopen;
- samenhang van de inrichting met de ondergrond (waterlopen, wegen en ringvaart).



De vormgeving van de dwarsverbindingen: de kruisingen met de ringvaart



Ontwerpprincipe: royale vormgeving van de dwarsverbindingen van het poldergrid en de ringvaart

3.2.1 Zorg voor effectieve dwarsverbindingen

Bij de kruisingen van de A20 zijn effectieve dwarsverbindingen nodig die bijdragen aan de samenhang in het ecologische netwerk, het watersysteem en de lokale verbindingen. Kruisende waterlopen worden zo veel mogelijk gecombineerd met ecologische verbindingen. Ook de kruising met de Middelweg krijgt een multifunctionele betekenis als route voor het lokale verkeer en als ecologische verbinding. Bovendien is bij deze kruising meer continuïteit in het beeld van de Middelweg wenselijk, die een hoofdas is van de Zuidplaspolder. Ook de kruisingen met de ringvaart vragen om meer continuïteit van de fiets- en wandelpaden onder de A20 en een rustiger beeld.

3.2.2 Sluit aan bij de ondergrond

Specifiek voor dit deel van de A20 zijn de grote verschillen in hoogteligging. Vanaf de Gouwe Boog duikt de A20 de polder in, richting het laagste deel van Nederland. Bij deze lage ligging past een waterrijke inrichting langs de weg, die langs de randen overgaan in de natte natuurgebieden in de omgeving.

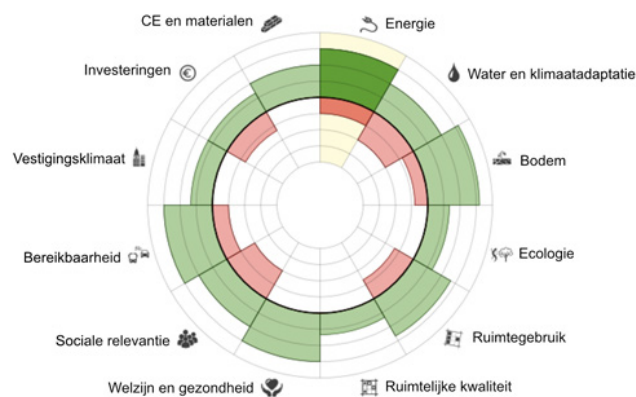


Ontwerpprincipe: een prominente rol van water in het lage deel

3.3 Draag bij aan een duurzame leefomgeving

De tweede topeis is: draag bij aan een duurzame leefomgeving. Deze topeis hangt samen met de Aanpak Duurzaam GWW (Grond, Water en Wegprojecten) die Rijkswaterstaat parallel aan de opstelling van deze Inpassingsvisie volgt. In de Aanpak Duurzaam GWW zet Rijkswaterstaat samen met omgevingspartijen de lijnen uit voor duurzaamheidsmaatregelen aan de hand van de Omgevingswijzer. In de Omgevingswijzer worden 12 duurzaamheidsambities benoemd. Relevant voor deze Inpassingsvisie zijn de ambities voor die water en klimaatadaptatie, ecologie en biodiversiteit, energie en bereikbaarheid (ook voor langzaam verkeer).

De inpassing van de weg is namelijk (kijkend met de ogen van nu) aan update toe. Het ontwerp van verkeerswegen uit 1980 zorgt nog steeds voor een aansprekend



Voorbeeld van een Omgevingswijzer van Rijkswaterstaat (dec 2020)

ruimtelijk beeld, maar draagt te weinig bij aan biodiversiteit, klimaatadaptatie en opwek van duurzame energie. Dit wordt uitgewerkt in ontwerpprincipes voor:

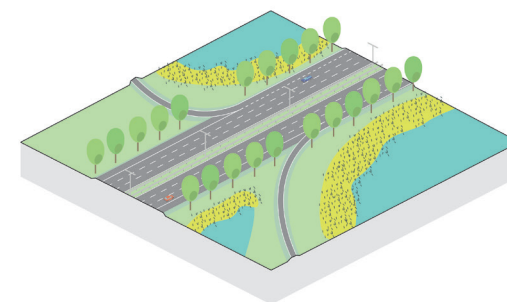
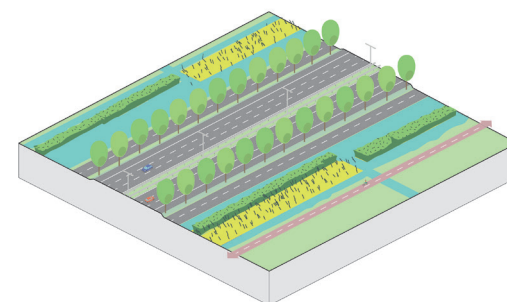
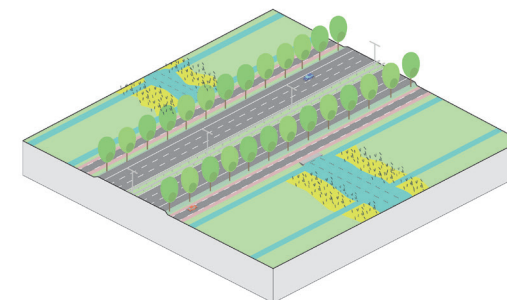
- klimaatadaptatie;
- biodiversiteit;
- opwek van duurzame energie;
- versterking van wandel- en fietsnetwerk.

3.3.1 Draag bij aan klimaatadaptatie

De inpassing van de A20 zal moeten voorzien in watercompensatie voor de wegverbreding. Aanvullend daarop zijn in samenwerking met omgevingspartijen extra wateroppervlaktes mogelijk die bijdragen aan klimaatadaptatie. Zij vergroten de bergingscapaciteit in de polder waardoor perioden van extreme neerslag en droogte beter overbrugd kunnen worden. Mogelijke principes voor de vormgeving van de waterelementen zijn: verbredingen van bestaande waterlopen van het poldergrid, natte zones aan de voet van de grondlichamen en waterrijke milieus in de afslagen.

3.3.2 Draag bij aan biodiversiteit

De huidige populierenbeplanting langs de A20 zorgt voor een aansprekend beeld. Keerzijde is de geringe biodiversiteit. Het is wenselijk dat de nieuwe beplanting meer variatie in soorten krijgt. Andere principes zijn de ontwikkeling van gradiënten met bloemrijke vegetaties op de taluds van de grondlichamen en de ontwikkeling van oever- en moerasvegetaties in de lage delen van de polder. Samen zijn zij de bouwstenen voor een specifiek sortiment dat de A20 opnieuw een eigen gezicht kan geven.



Ontwerpprincipe waterberging: verbreding van bestaande waterlopen in de polder, natte voet langs de grondlichamen en waterrijke milieus in de knooppunten

3.3.3 Draag bij aan energietransitie

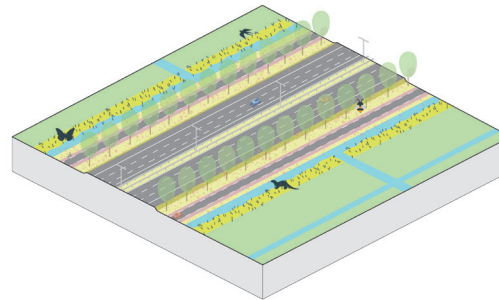
Vanuit omgevingspartijen is er de ambitie uitgesproken om de opwek van duurzame energie rondom de snelweg te koppelen aan meervoudig ruimtegebruik. Mogelijke vormen zijn (drijvende) zonnepanelen gecombineerd met ecologische ontwikkeling of een innovatieve ontwikkeling zoals zonnepanelen geïntegreerd in geluidsschermen. Deze ontwerpprincipes vragen om een gezamenlijke inzet van RWS en omgevingspartijen. Hier kan ook een relatie worden gelegd met de Regionale Energie Strategie (RES) Midden-Holland.

Voor windenergie leent dit deel van de A20 zich minder, vanwege het open polderbeeld en de verspreide bebouwing.

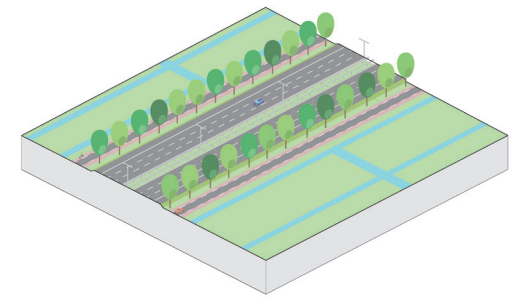
3.3.4 Draag bij aan langzaam verkeersroutes

De verbreding van de weg heeft gevolgen voor de bestaande Parallelweg Zuid die een belangrijke functie voor fietsers heeft. Dit kan aanleiding zijn voor een nieuw tracé voor langzaam verkeer. Het fietstracé kan opnieuw parallel aan de A20 worden gelegd of zich daar meer van los maken.

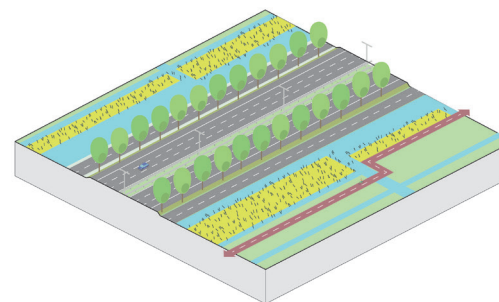
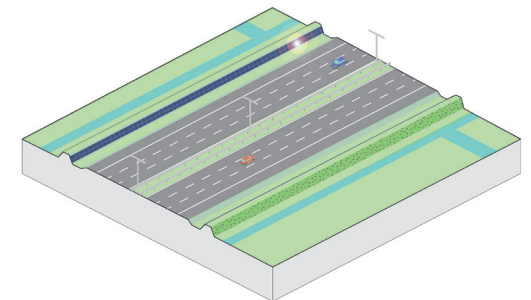
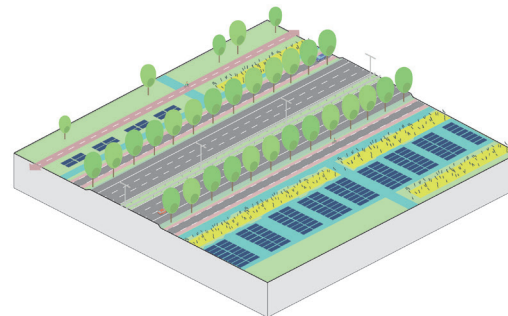
Ook kan met de inpassing van de weg een aantal schakels worden toegevoegd aan het wandelnetwerk bij de (toekomstige) woongebieden van Gouda en Nieuwerkerk aan den IJssel.



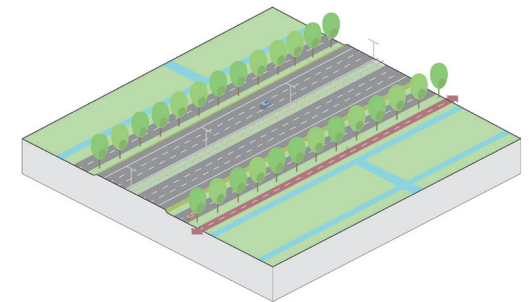
Ontwerpprincipe biodiversiteit: meer variatie in de laanbeplanting, ontwikkeling van moerasvegetaties en ontwikkeling van gradiënten met bloemrijke vegetatie.



Ontwerpprincipe energietransitie: meervoudig gebruik bij zonne-energie (combinaties met natuurontwikkeling en geluidswering)



Ontwerpprincipe langzaam verkeersroutes: parallel aan de A20 of met eigen tracé



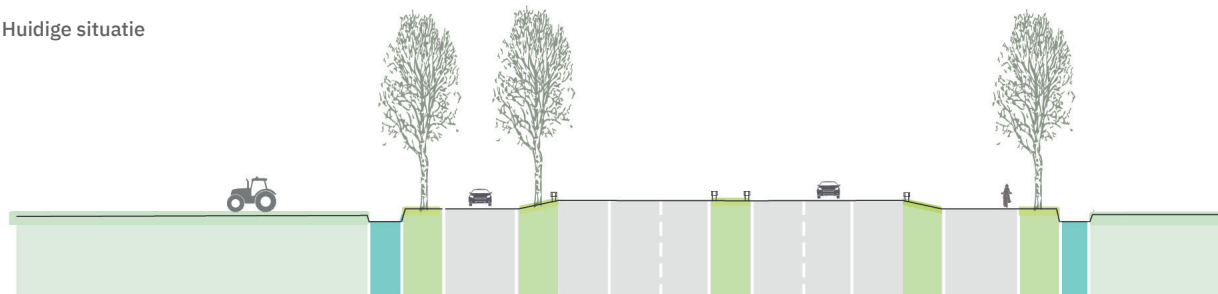
3.4 Zorg voor een samenhangend groenblauw snelweglandschap

Hoofdprincipe voor de inpassing van de weg is een nieuwe samenhang tussen weg en omgeving. Een deel van de populierenbeplanting moet vanwege de wegverbreding verdwijnen. De drie deeltrajecten hebben ieder hun eigen beeld maar daar binnen is sprake van eenheid. Over het gehele traject is de structuur van de polder herkenbaar en staat opgaande laanbeplanting. Het streven is dat beplanting en vegetaties een geheel vormen met de veranderde omgeving.

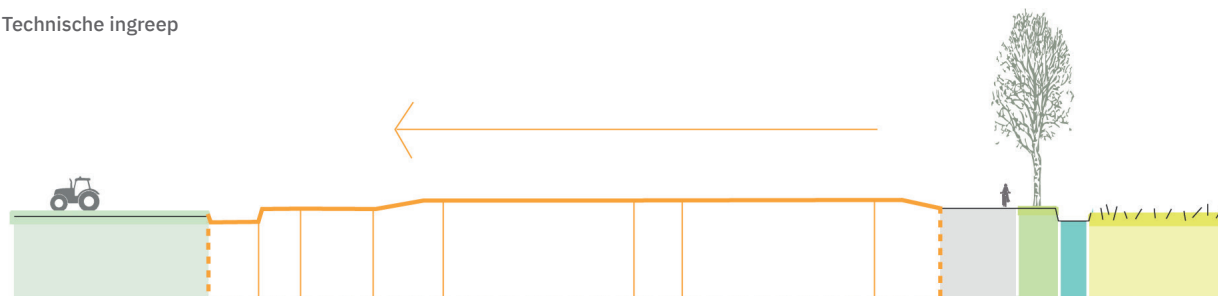
De derde topeis 'zorg voor een samenhangend groenblauw snelweglandschap' wordt verder uitgewerkt in de ontwerpprincipes:

- werk met groenblauwe bouwstenen
- trek het landschap onder de weg door
- laat vorm en functie van de kunstwerken op elkaar aansluiten
- zorg voor een samenhangend beeld van weg en omgeving

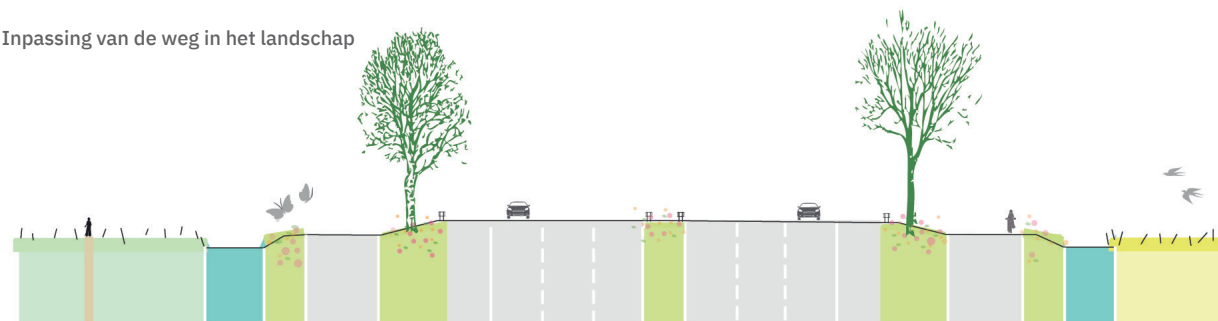
Huidige situatie



Technische ingreep



Inpassing van de weg in het landschap



Ontwerpprincipe: een nieuwe samenhang tussen de weg en de omgeving

3.4.1 Werk met groenblauwe bouwstenen

De inrichting van de weg reageert op het landschap. Elk deeltraject heeft zijn eigen karakter maar daarbinnen zorgen terugkerende inrichtingselementen voor eenheid. Een terugkerend element is bijvoorbeeld het gebruik van rijen laanbeplanting langs het gehele traject. Ook krijgt water een prominente rol in de inpassing van de weg.

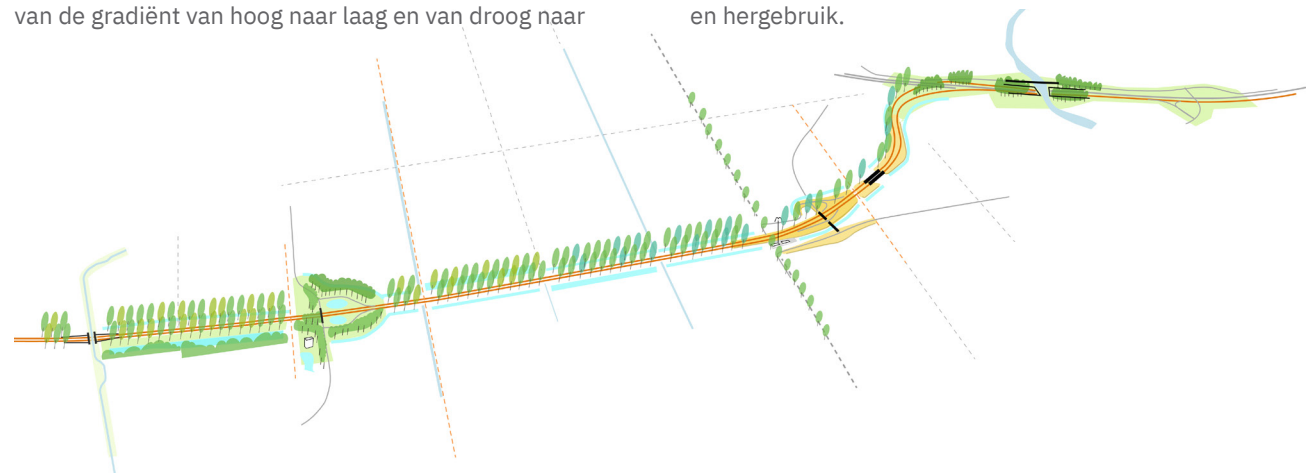
In het deeltraject Passage Nieuwerkerk aan den IJssel heeft de weg een besloten karakter. Op dit deel is geen wegverbreding nodig maar ligt er wel een geluidsopgave. De geluidschermen krijgen een meervoudige functie. Aan de wegzijde is een mogelijke innovatie van de integratie met zonnepanelen een optie, aan de zijde van het park worden de schermen natuurinclusief vormgegeven met bijvoorbeeld nestgelegenheden voor vogels en een diverse beplanting. De bestaande populierenrijen blijven dominant in het beeld. Waar mogelijk worden zij gemengd met andere boomsoorten.

Landschappelijke bouwstenen voor het deeltraject van Laan door de Polder zijn: rijen laanbeplanting, bloemrijke bermen en een natte zone aan de voet van het weglichaam. De laanbeplantingen verzachten, kijkend vanuit de polder, het beeld van de weg, andersom blijft vanaf de weg zicht op het open polderlandschap.

Ook in de deeltraject Groene Bogen keren de rijen met laanbeplanting als inrichtingselement terug. Een verschil is dat de laanbeplanting hier asymmetrisch is. Dat geeft

aan de andere zijde ruimte voor de vormgeving van het talud. Het talud wordt 'aus einem guss' ontworpen. Hoog aan de zijde van de weg en vervolgens in één beweging overgaand naar de natte zone aan de voet. Dat zorgt voor een expressief beeld en geeft goede condities voor de ontwikkeling van een soortenrijke vegetatie die profiteert van de gradiënt van hoog naar laag en van droog naar

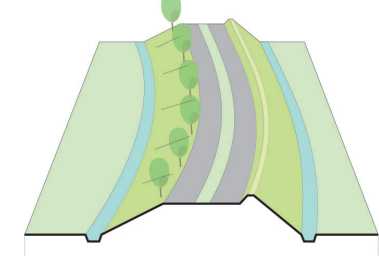
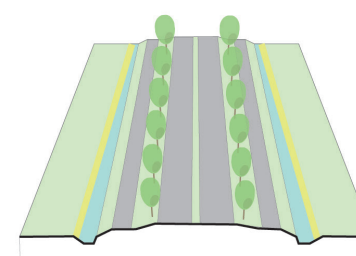
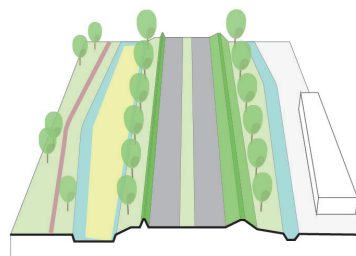
nat. Voorwaarde bij de overdimensionering van de taluds is dat gebruik wordt gemaakt van grond die elders vrijkomt in het project, bijvoorbeeld bij het graven van nieuwe waterelementen voor de watercompensatie. Een sluitende grondbalans past ook bij de duurzaamheidsambities van vermindering van de transportbewegingen en hergebruik.



Passage

Laan door de Zuidplaspolder

Groene Bogen

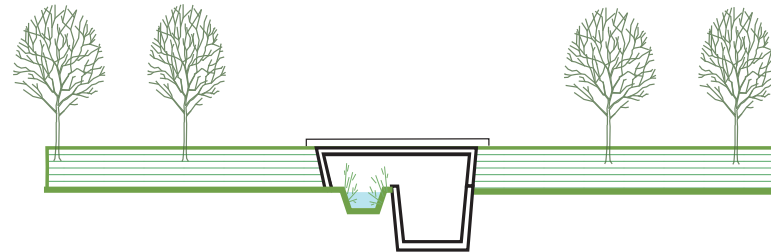
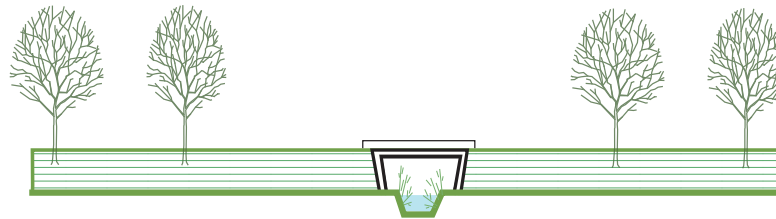
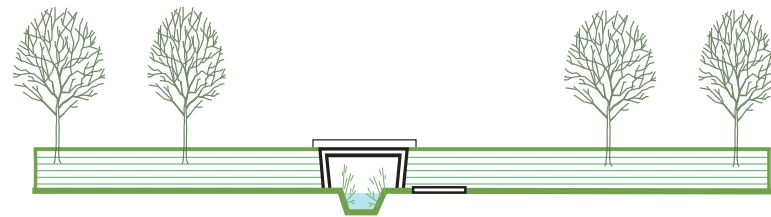
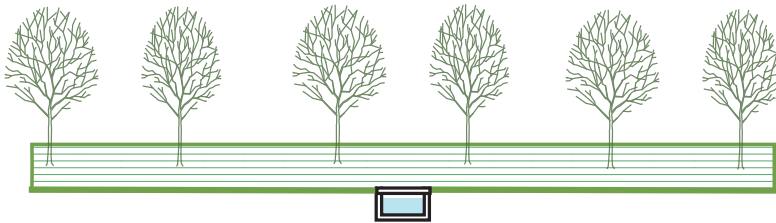


Inrichting van het weglandschap

3.4.2 Trek het landschap onder de weg door

Het hoofdidee voor de vormgeving van de kunstwerken is het doortrekken van het landschap van de droogmakerij 'onder de weg door'. Dat betekent onder ander veel aandacht voor de onderkant van de kunstwerken zodat er een aantrekkelijk beeld voor gebruikers ontstaat en ecologische verbindingen de ruimte krijgen.

De kunstwerken bieden royale ruimte voor de continuïteit van het landschap van de droogmakerij en de watergangen met oevers ten behoeve van ecologische verbindingen. Daarnaast wordt ingezet op het tegengaan van barrièrewerking door recreatieve verbindingen te ontwikkelen met een hoogwaardige ruimtelijke beleving voor de gebruikers.



Structuur van tochten versterken:
- duiker vervangen door viaduct met watergang zonder obstructie

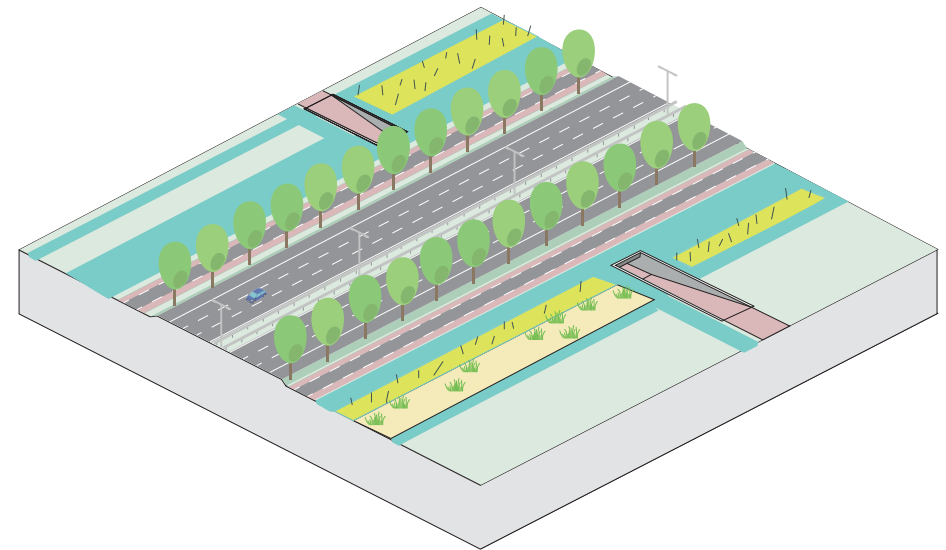
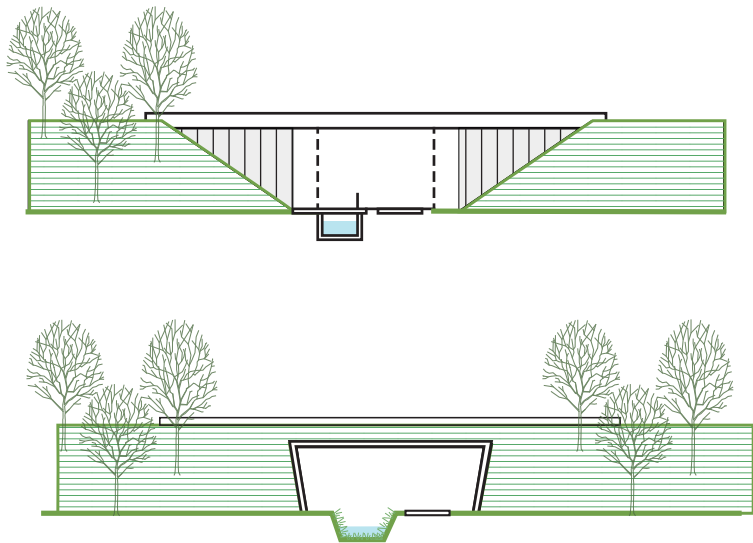
Routes langs de tochten:
- watergang de ruimte geven
- combineren met langzaamverkeerroute

3.4.3 Laat vorm en functie van de kunstwerken op elkaar aansluiten

De aandacht voor de landschappelijke inpassing en beleving betekent voor de duikers dat deze meer maat krijgen. Daar waar er een koppeling gemaakt kan worden met een recreatieve fiets- en voetgangersverbinding kunnen deze samen meelopen onder de weg door in

lijn met de polderstructuur van de tochten. Naast de overmaat in het profiel in zowel hoogte als breedte van de onderdoorgangen, wordt ingezet op de ruimtelijke beleving. Wijkende wanden zorgen voor zicht en doorzicht en de toepassing van vides zorgt voor daglichttoetreding.

Bij de Vijfde Tocht vraagt dit om een herontwerp van het kunstwerk met de damwanden en het open maken van de watergang. Daarbij moet zorgvuldig gekeken worden naar het uitlijnen van de huidige verticale wanden.



Vijfde Tocht:

- viaduct als snede in dijklichaam
- watergang zonder obstructie laten doorlopen
- royaal ruimte langzaamverkeer en ecologie

Route langs tochten doortrekken onder de snelweg door en inbedden in ecologische structuur

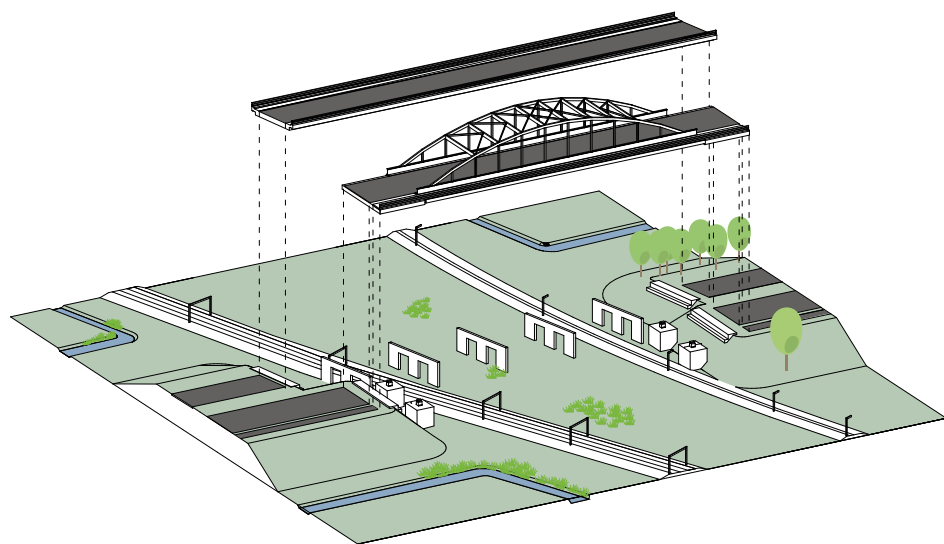
Versterken relaties onder snelweg bij vernieuwen bruggen over het spoor

De aanpassing van de huidige configuratie van de bruggen over het spoor biedt kansen. Door de nieuwe bruggen van een royalere overspanning te voorzien is onder de brug ruimte voor het landschap met een ecologische zone met rietkragen. De landhoofden van de latere betonnen brug kunnen hierbij worden aan gehouden zodat er ook ruimte ontstaat voor recreatieve routes onder de brug door parallel aan het spoor.

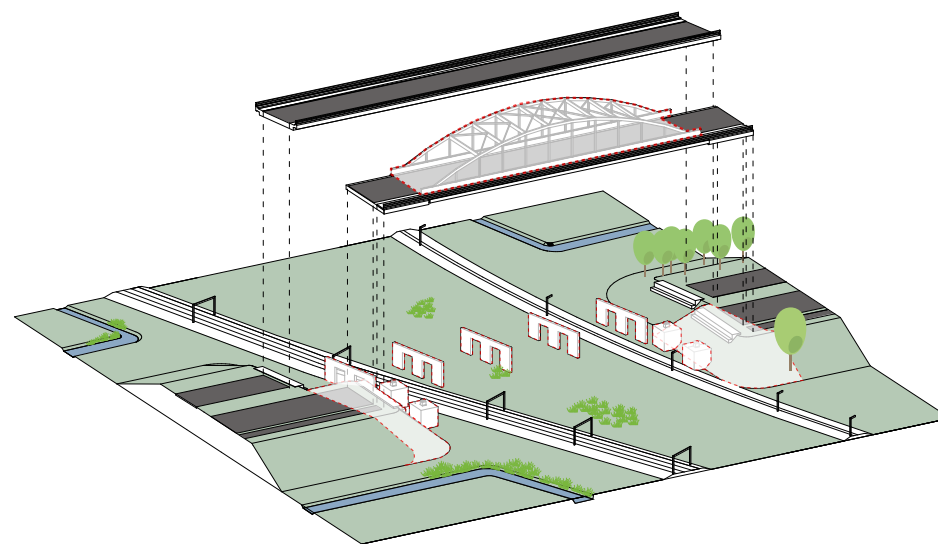
De benodigde constructies zijn natuur inclusief met voorzieningen voor de aanwezige doelsoorten zoals ringslang, vleermuis en zwaluw. De overspanning van de bestaande betonnen brug zijn daarbij de minimale maat. Eventuele nieuwe steunpunten moeten hierop worden afgestemd en worden geoptimaliseerd, waarbij grotere overspanningen wenselijk zijn vanuit het oogpunt van zicht, doorzicht en ruimte. Ook de onderkant van het dek en de aanlandingen bieden aanleiding voor integratie van verblijfsplekken voor flora en fauna.

Bij de vervanging van beide bruggen ligt er een kans om de continuïteit van het landschap nog verder door te voeren door het toepassen van een zo groot mogelijke overspanning en vormgeving van de steunpunten.

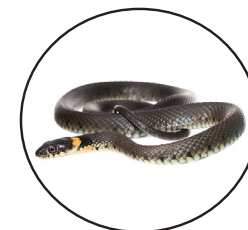
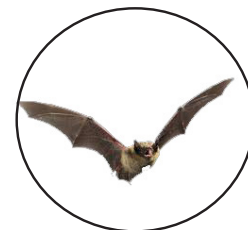
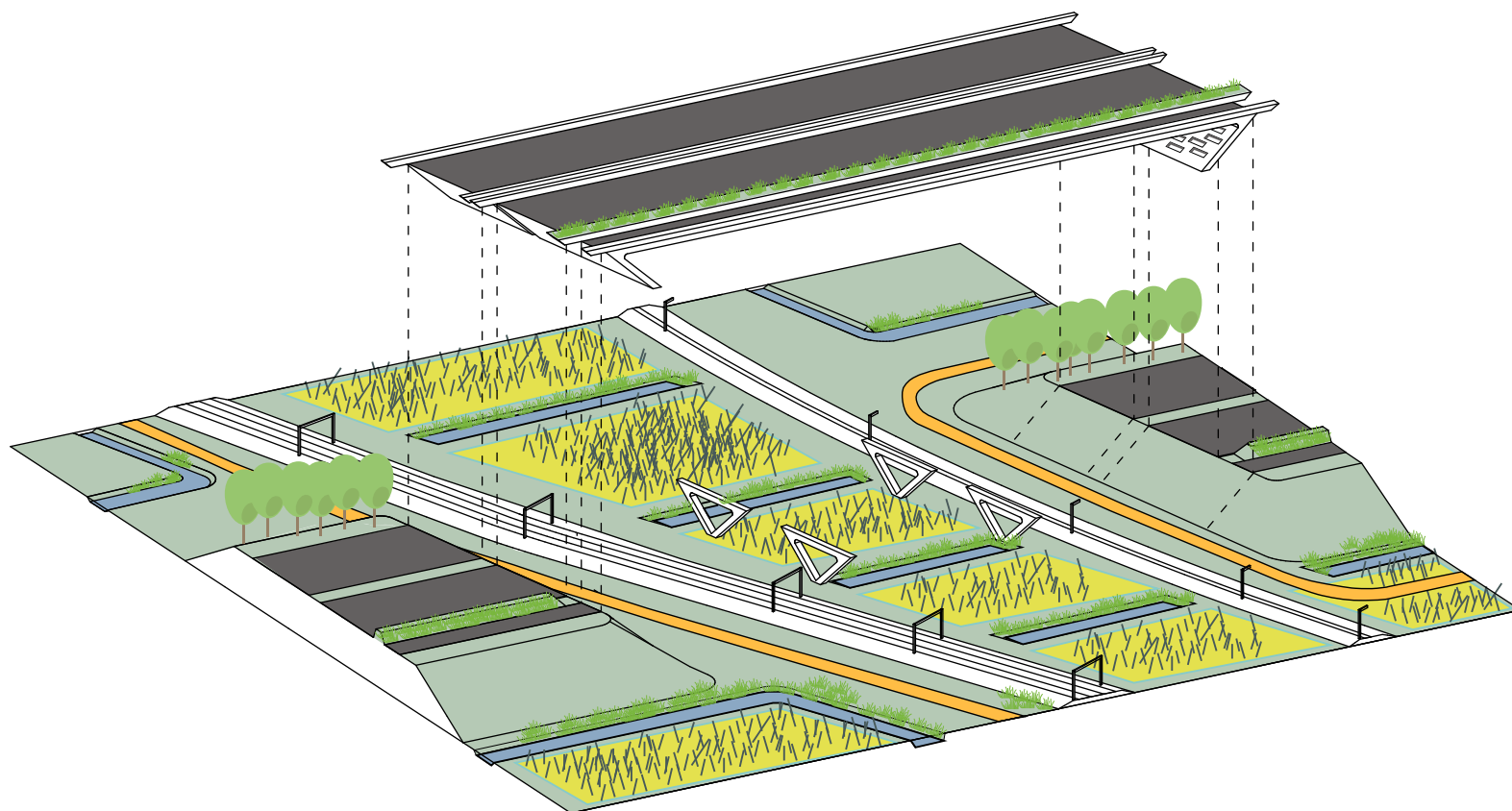
De fietsverbinding over de brug parallel aan de A20 moet worden gehandhaafd. De verbinding moet kwalitatief worden uitgevoerd voor een aangename passage. De fietsers moeten worden afgeschermd van het wegverkeer door fysieke afstand of afscherming met behoud van het zicht op het landschap.



Huidige situatie



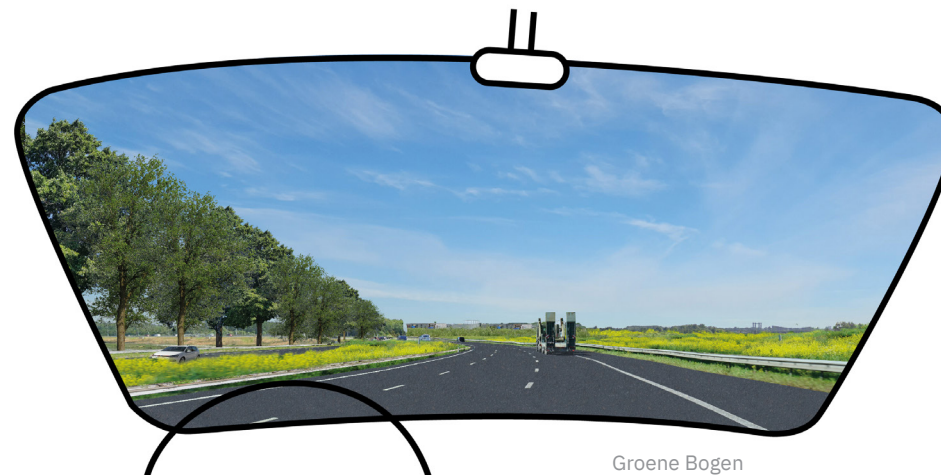
Royalere overspanning



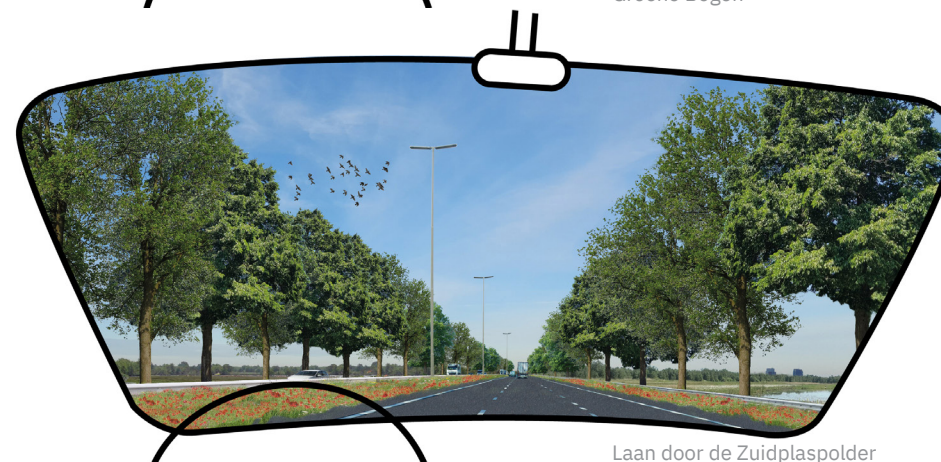
Het landschap loopt door onder de bruggen

3.4.4 Zorg voor een samenhangend beeld van weg en omgeving

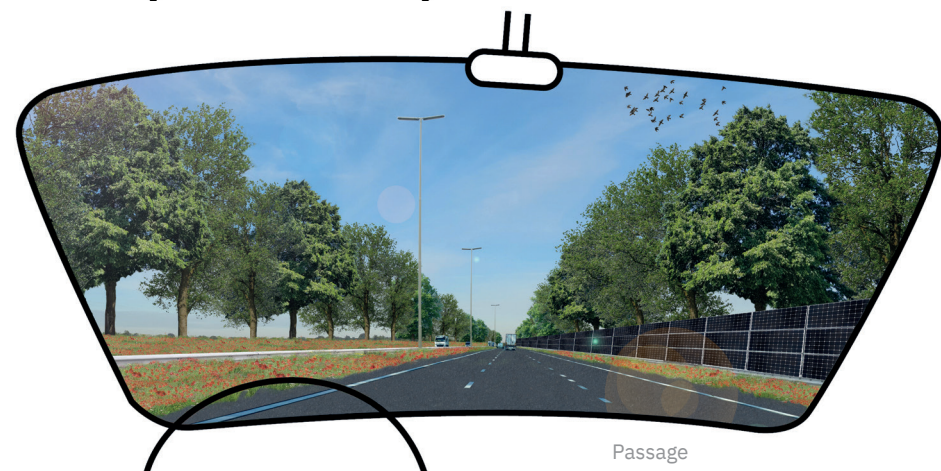
De tekening 'partituur van de A20' vat samen hoe de verschillende inrichtingselementen op elkaar worden afgestemd. Aan de basis staat de landschappelijke driedeling van Passage, Laan door de Polder en Groene Bogen. Elk deeltraject krijgt een eenduidig inrichting. De wisselingen in de inrichting vallen samen met de landschappelijke overgangen. Dat voorkomt willekeurige wisselingen in de inrichting en geeft een rustig en krachtig wegbeeld.



Groene Bogen

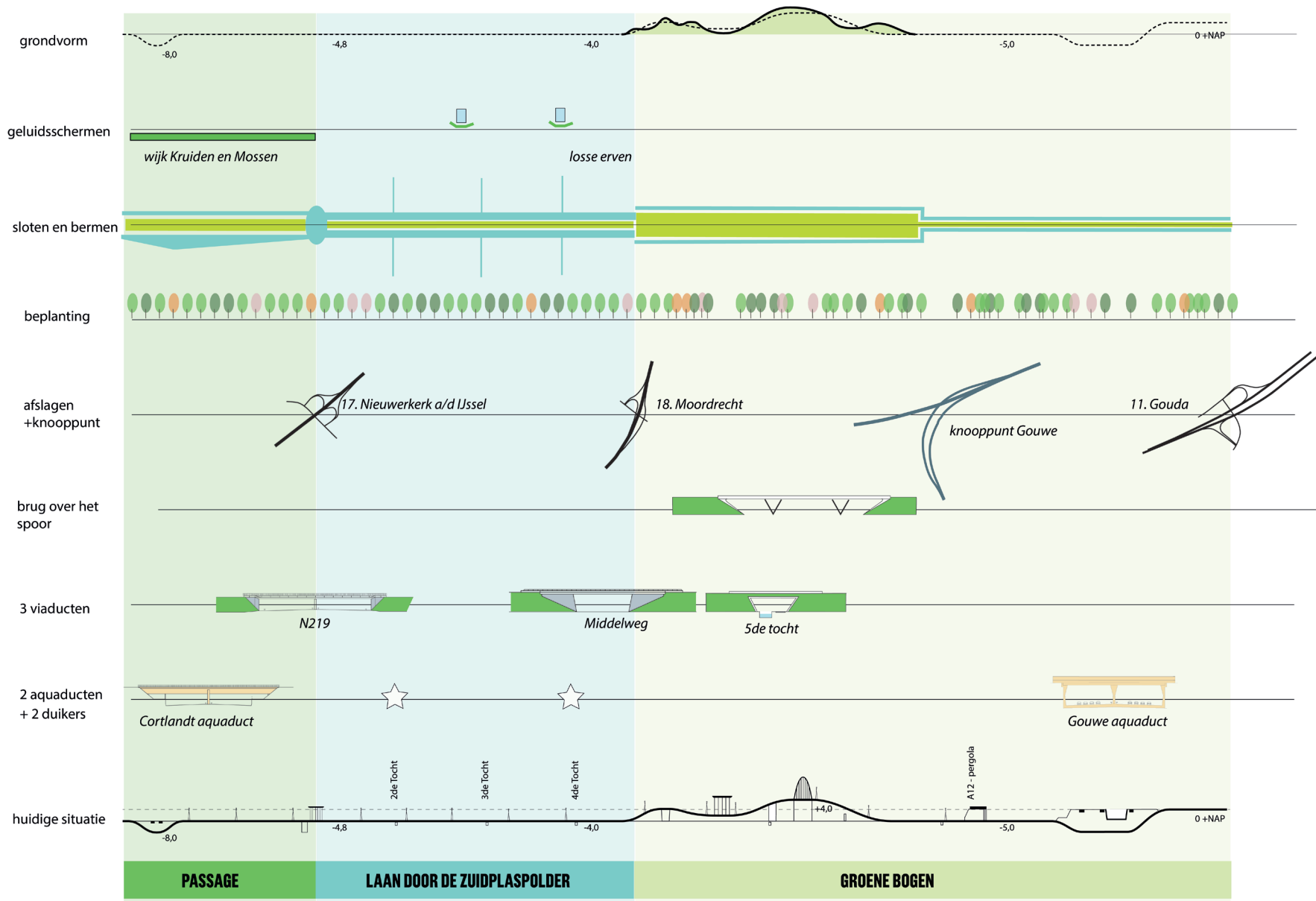


Laan door de Zuidplaspolder



Passage

Principe rustig wegbeeld: geen willekeurige wisselingen maar samenhangend met de drie ruimtelijke hoofdeenheden



Nieuwe partituur van de A20



4. GEBIEDSUITWERKINGEN

4.1 Meekoppelkansen

4.2 Doorkijk naar het VIP



H4 GEBIEDSUITWERKINGEN

4.1 Meekoppelkansen

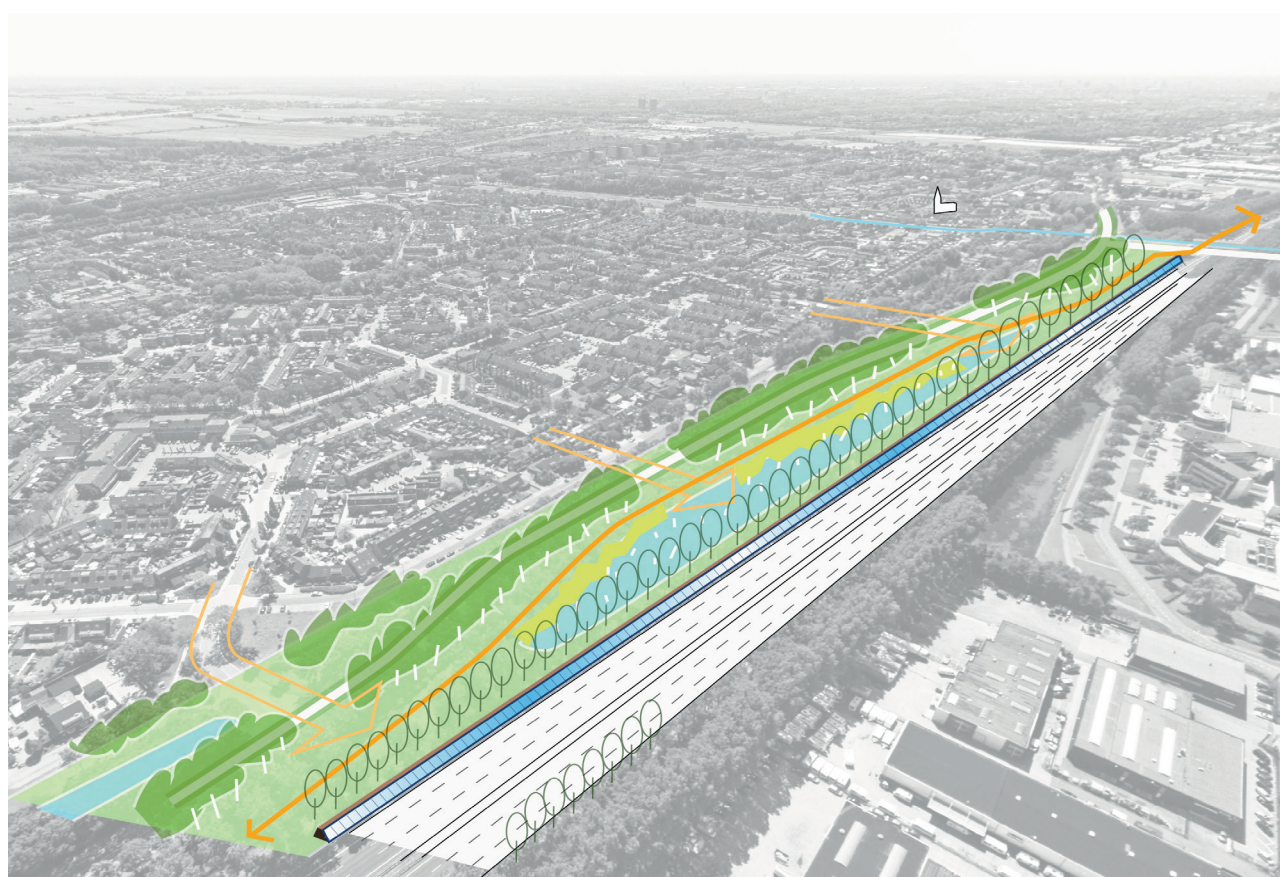
We sluiten de Inpassingsvisie af met een aantal gebiedsuitwerkingen die laten zien hoe de verschillende elementen met elkaar verknoopt kunnen worden.

De gebiedsuitwerkingen geven een samenhangend beeld van de inrichting van de weg en de omgeving en zijn een gedeelde verantwoordelijkheid van RWS en gebiedspartijen.

4.1.1. Geluidsanering Nieuwerkerk aan den IJssel

Hoofdpunten voor de inpassing zijn:

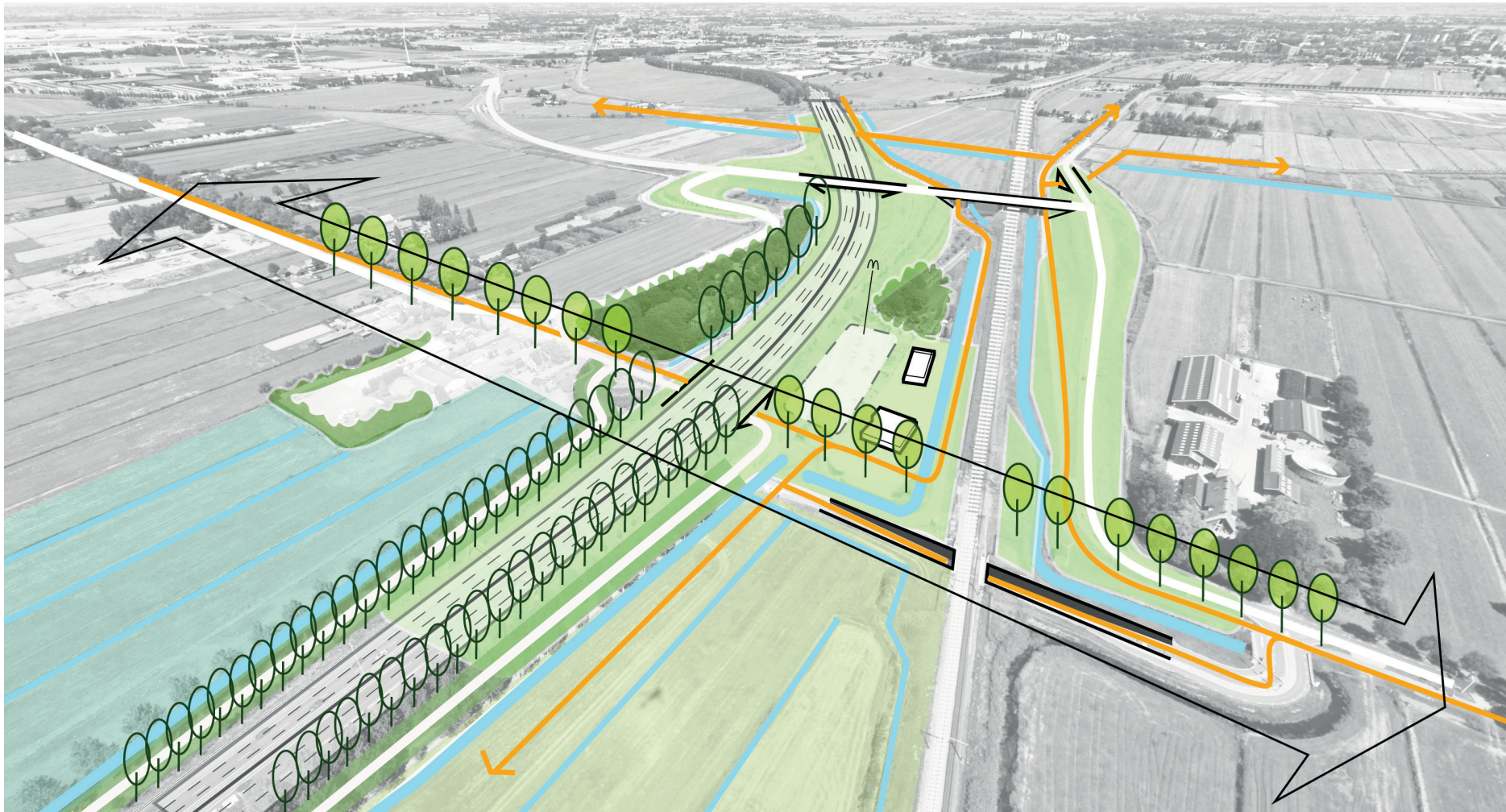
- geluidscherm met multifunctionele betekenis gekoppeld aan de groene passage: ecologisch aan parkzijde en met mogelijke opwek voor zonne-energie aan de wegzijde;
- meer variatie in beplanting voor biodiversiteit;
- toevoegen van waterrijke milieus voor waterberging en passend bij de lage ligging van het gebied;
- verbetering wandel- en fietsnetwerk;
- doorzichten naar de omgeving voor aantrekkelijk beeld en meer sociale veiligheid.



Streefbeeld geluidsanering Nieuwerkerk aan den IJssel



Impressie groenzone langs nieuw geluidsscherm in Nieuwerkerk aan den IJssel



Streefbeeld afslag Moordrecht

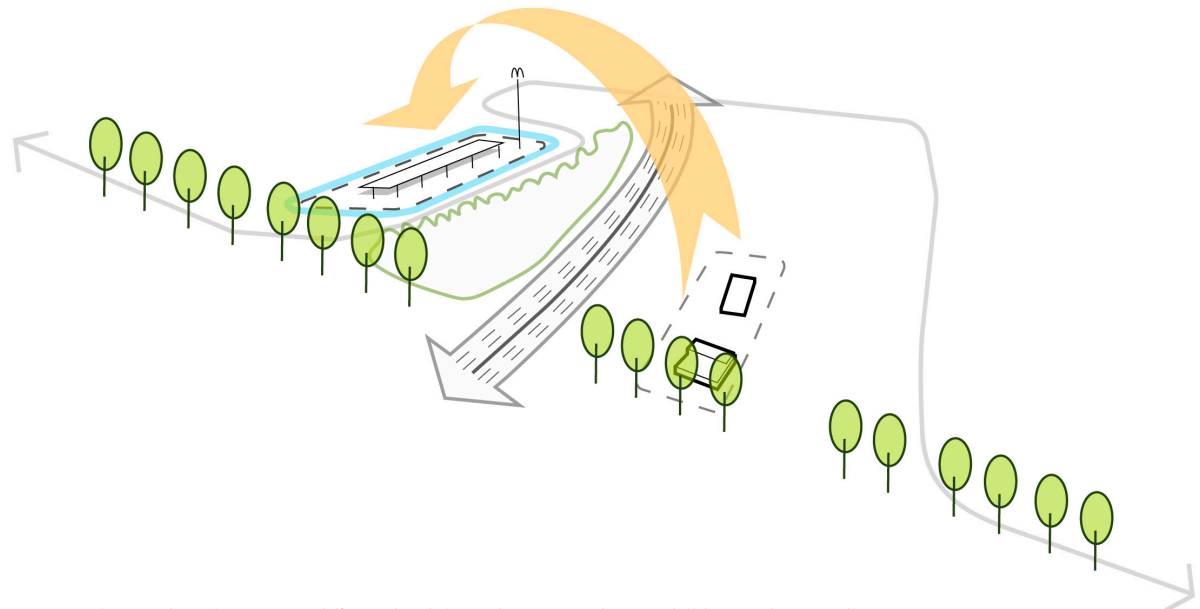
4.1.2. Afslagen

Bij de twee afslagen wordt de A20 verknoopt met het poldergrid van de Zuidplaspolder. Beide afslagen liggen op overgangen: afslag Nieuwerkerk aan den IJssel op de overgang van polder naar stad en afslag Moordrecht op de overgang van 'de Groene Bogen' naar de polder.

Afslag Moordrecht

Hoofdpunten voor de inpassing zijn:

- versterken van de continuïteit van de Middelweg;
- natte ecologische zone langs de voet van de taluds
- meer samenhang tussen terreininrichting van McDonald's/ pleisterplaats en inrichting van de weg (parkeerplaatsen opnemen in taluds);
- terreininrichting McDonald's/ pleisterplaats oriëntatie geven naar de A20 en naar de Middelweg;
- prioriteit voor langzaam verkeer bij de onderdoorgang van de A20, autoverkeer afwikkelen via viaduct;
- suggestie om de Mc Donald's te verplaatsen naar de noordzijde van de A20;
- betere scheiding tussen fiets- en autoverkeer;
- extra ruimte voor waterrijke mileus langs de voet van de taluds.



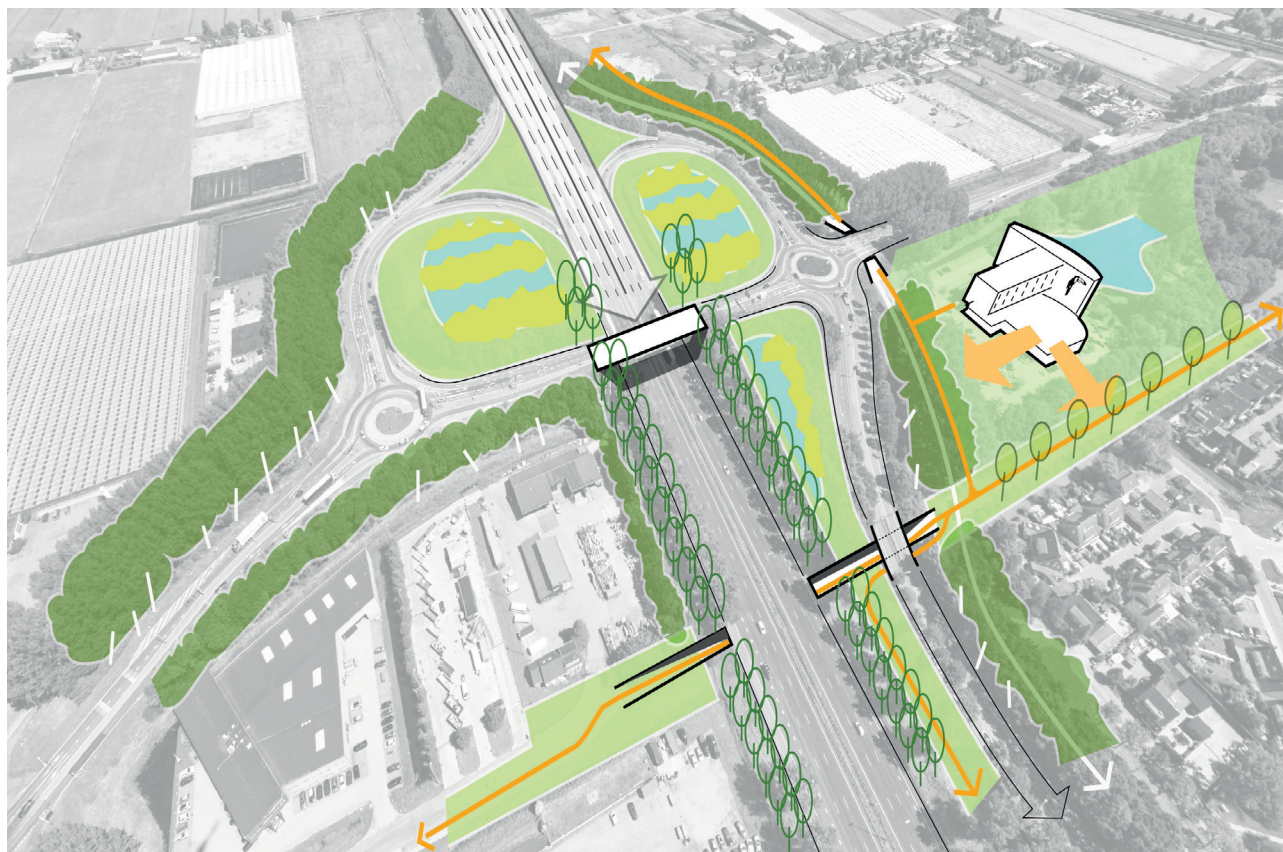
Suggestie: verplaatsing McDonald's en de Pleisterplaats naar de noordzijde van de A20: dit zorgt voor een logischere ontsluiting op de afslag

Afslag Nieuwerkerk aan den IJssel

'entree naar de stad'

Hoofdpunten voor de inpassing zijn:

- belangrijke route voor langzaam verkeer langs de Eerste Tocht;
- opgaande beplanting langs de randen;
- waterrijke ecologische milieus in de lussen;
- meer samenhang de tussen terreininrichting van Hotel Van der Valk en de inrichting van de weg (parkeerplaatsen opnemen in opgaande beplanting);
- terreininrichting Van der Valk oriëntatie geven naar de A20 en naar de Eerste Tocht.



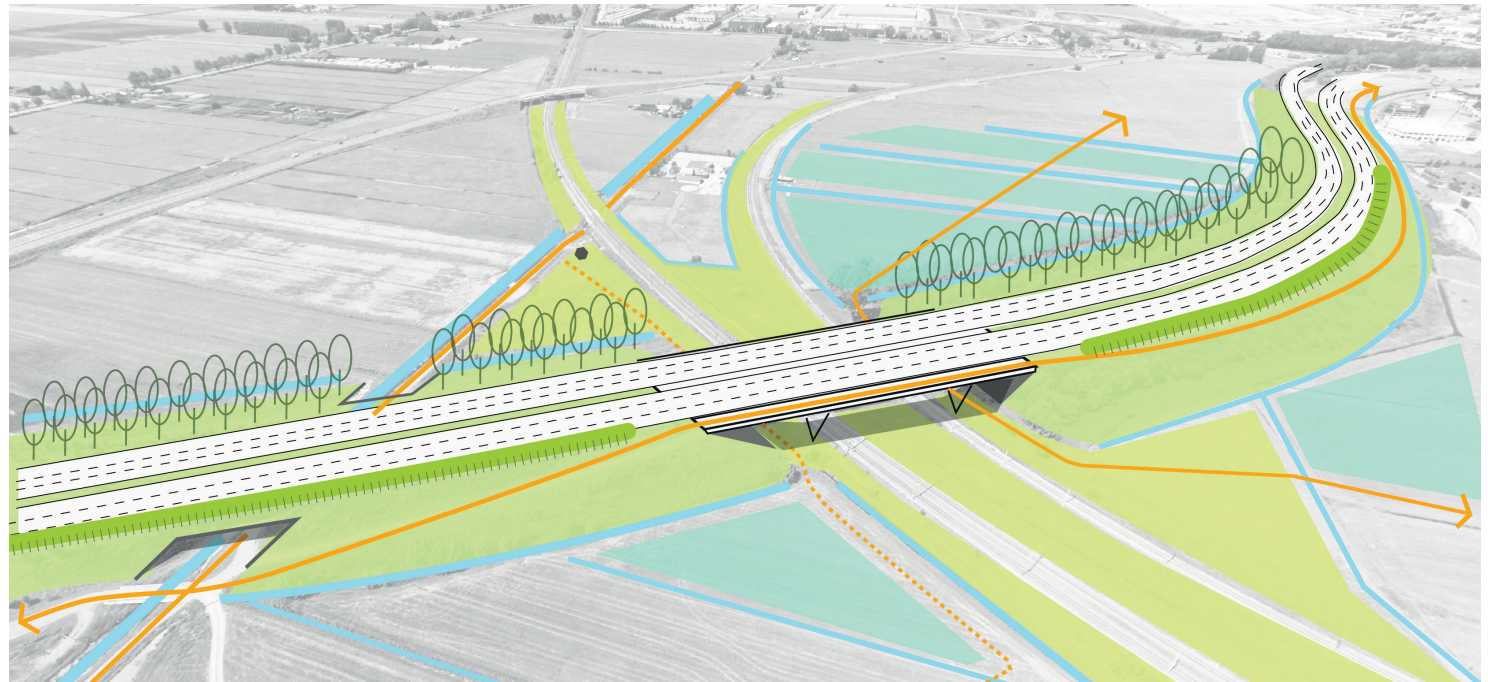
Streefbeeld afslag Nieuwerkerk aan den IJssel

Groene Bogen

‘landschap onder de weg door trekken’

Hoofdpunten voor de inpassing zijn:

- aantrekkelijke fietsroute realiseren over het talud van de snelweg en de nieuwe bruggen over het spoor;
- open waterverbinding ter hoogte van de Vijfde Tocht;
- aandacht voor de ‘onderkant’ van de nieuwe kunstwerken;
- grotere overspanning van de bruggen over het spoor geeft overzicht aan de machinisten op het spoor en biedt meer ruimte voor recreatie en ecologie;
- a-symmetrisch wegbeeld van de A20.

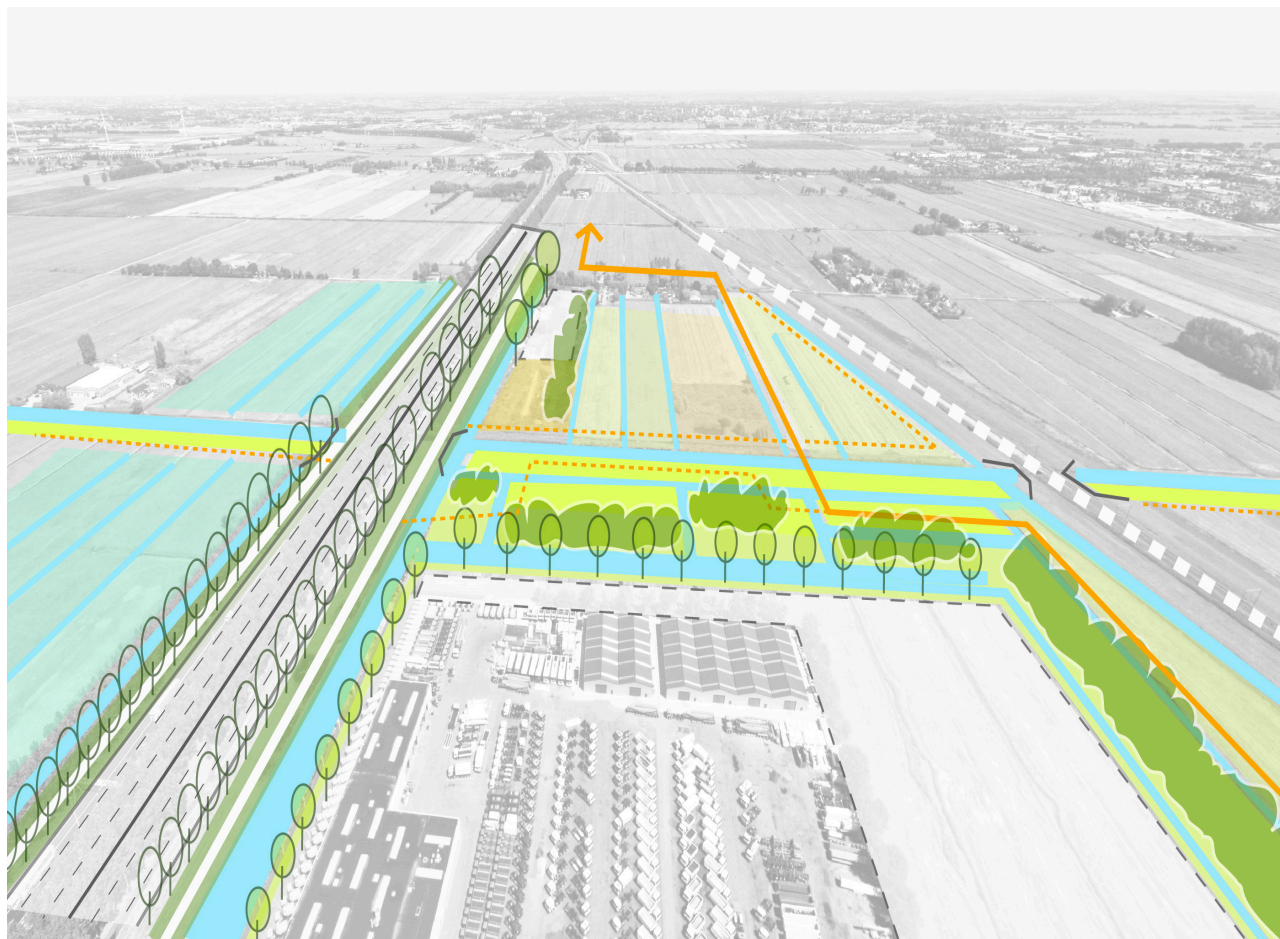


Streefbeeld Groene Bogen met de bruggen over het spoor en het viaduct bij de Vijfde Tocht

4.1.3. Maatwerk inpassing erven

Hoofdpunten voor de inpassing zijn:

- versterken van de erfbeplanting rond de erven;
- de erven niet verhullen maar rugdekking geven in de omgeving;
- mogelijkheden verkennen om een vrijliggend fietspad te realiseren in het landschap als aantrekkelijk alternatief voor de huidige verbinding over de zuidelijke parallelweg;
- integrale oplossing nastreven voor een ecologische verbindingszone en KRW mogelijkheden langs de Derde Tocht. Verbinding voor water, ecologie en mogelijk zelfs een kanoroute onder de A20 door;
- natuurinclusieve geluidsschermen nabij de twee kleinere erven langs de snelweg.



Streefbeeld inpassing van Vliet en de ecologische verbinding voor de otter bij de Derde Tocht



Impressie inpassing nieuwe fietsroute

4.2 Doorkijk naar Vormgevings- en Inpassingsplan (VIP)

In het vervolg van de Planuitwerkingsfase wordt de Inpassingsvisie door Feddes/Olthof en Next uitgewerkt in een Vormgevings- en Inpassingsplan (VIP) en Esthetisch Programma van Eisen (EPvE). Parallel hieraan stelt het ingenieursbureau het Ontwerp Tracébesluit (OTB) en het Tracébesluit (TB) op.

In het VIP wordt in samenspraak met het ingenieursbureau het ruimtebeslag vastgelegd voor de vormgeving en inpassing van de A20. Bepalend hiervoor zijn de technische maatregelen en de mitigerende en compenserende maatregelen. Uiteindelijk wordt het VIP als bijlage opgenomen in het OTB.

Het EPvE is een verdere uitwerking van het VIP. In het EPvE worden vormgevingseisen geformuleerd voor de vormgeving van de kunstwerken en de weg-elementen en voor de landschappelijke elementen zoals de bermen en de beplantingen. Hoofdpoging in het EPvE is het spoorviaduct. Het EPvE wordt opgesteld in samenspraak met de gemeenten, het waterschap en de provincie. Ook de welstandscommissie wordt bij de opstelling betrokken omdat het EPvE het toetsingskader vormt voor de omgevingsvergunningen. In de Realisatiefase

wordt het EPvE als contractstuk meegegeven aan de aannemerscombinatie die het werk gaat realiseren.

Bijzondere aandachtspunten bij de verdere ontwerpkeuzes voor de A20 zijn:

- de mogelijke aanwezigheid van explosieven. Met name rondom de spoorlijnen is een grote kans om conventionele explosieven (CE) uit de Tweede Wereldoorlog te vinden. Voor alle grondwerkzaamheden langs de spoorlijnen en de omgeving van het spoorviaduct is onderzoek op CE nodig;
- de aanwezigheid van kabels en leidingen (zowel bestaand als toekomstig). Langs de A20 liggen flinke bundels met kabels en leidingen die onder andere bepalend kunnen zijn voor het al dan niet verbreden van de Parallelweg Zuid, de ligging en maatvoering van de watergangen en de beplanting langs het tracé.



BRONNENLIJST

- Adviesbureau RBOI (2009) Toelichting BP Restveen Waterparel - Moordrecht
- Arcadis (2019) Klimaatstresstest Light Zuidplas
- Bestuursvereenkomst A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda (11 maart 2019), bijlage 2
- Gemeente Gouda (2020) Westergouwe 2.0 ‘Een update van het Masterplan Westergouwe 2005’
- Gemeente Zuidplas (2019) Ontwikkelingsvisie Middengebied Zuidplaspolder
- JAM architecten (2010) Ambitiedocument Rijksweg A20 Aansluiting Moordrecht
- Landinrichtingsdienst afdeling verkeerswegen (1991) Landschapsplan Rijksweg 20. Dienst Landelijk Gebied
- MUST Stedebouw, Annemieke Diekman Landschapsarchitecten (2013) Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van snelwegen: handreiking bij het herkennen van de kernkwaliteiten en de ruimtelijke inpassingsopgaven van snelwegen. Rijkswaterstaat
- Provincie Zuid-Holland, Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard en gemeente Zuidplas (2019) projectplan restveengebied in transitie
- Provincie Zuid-Holland, snelfietsroute Gouda - Rotterdam: <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/samen-verder-fietsen/verbeteren/aanleg-0/>
- Rijkswaterstaat (2017) Kader Ruimtelijke Kwaliteit en Vormgeving
- Rijkswaterstaat (2019) MIRT Verkenning A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda
- Rijkswaterstaat (2019) Achtergrondrapport natuur, landschap en cultuurhistorie
- Stijlgroep (2019) Gebiedsvisie Vredenburgzone. Gemeente Waddinxveen
- Stuurgroep RES Midden-Holland (2020) Concept RES Midden-Holland
- www.mirta20nieuwerkerkgouda.nl

Colofon

De rapportage Inpassingsvisie A20 is opgesteld in opdracht van Rijkswaterstaat door Feddes/Olthof landschapsarchitecten in samenwerking met Next Architects

Werkteam

Martijn Noordermeer - projectleider Feddes/Olthof
Berdie Olthof - landschapsarchitect Feddes/Olthof
Lisanne Struckman - landschapsarchitect Feddes/Olthof
Stijn van de Ven - stagiaire Feddes/Olthof
Michel Schreinemachers - architect NEXT
Bobby de Graaf - architect NEXT

Projectnummer 438

Feddes/Olthof Landschapsarchitecten

Doelenstraat 32
3512 XJ Utrecht
info@feddes-olthof.nl
www.feddes-olthof.nl

NEXT Architects

P. v. Vlissingenstraat 2a
1096 BK Amsterdam
info@nextarchitects.com
nextarchitects.com

STATUS Definitief
DATUM 4 februari 2021

INPASSINGSVISIE A20

DE A20: EEN GROENBLAUWE CORRIDOR IN EEN TRANSFORMERENDE DROOGMAKERIJ

