

C9283

VISUEEL RUIMTELIJKE ANALYSE

**geluidbeperkende maatregelen langs
rijksweg A-2 te Vianen.**



BIBLIOTHEEK BOUWDIENST RIJKSWATERSTAAT

NR. ...C.9203 BD4...

VISUEEL RUIMTELIJKE ANALYSE

GELUIDBEPERKENDE MAATREGELEN LANGS RIJKSWEG A-2 TE VIANEN.

**studie op basis van een visueel
ruimtelijke analyse inzake ontwerp
uitgangspunten.**

**Opdrachtgever:
Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland**

**Coördinatie:
Hoofdafdeling Beheer en Onderhoud
afdeling Verbeteringswerken
Ing. A v.d. Nadort**

**Samenstelling:
Ingenieursbureau V.S.F. b.v.
Ing. H. Otto**

Okt. , 1985

1. INLEIDING
2. HUIDIGE SITUATIE
 - a) infrastructureel
 - b) functioneel
3. VISUEEL RUIMTELIJKE ANALYSE BEWONERSZIJDE
 - a) algemeen
 - b) omgeving
 - c) beschrijving bewonerszijde
4. VISUEEL RUIMTELIJKE ANALYSE WEGZIJDE
 - a) algemeen
 - b) weggebruikers rijksweg
 - c) trajectbeschrijving zuid - noord
 - d) trajectbeschrijving noord - zuid
5. CONCLUSIES
 - a) inleiding
 - b) relatie weg/landschap/stad
 - c) beeld bewonerszijde
 - d) wegbeeld
6. ONTWERPUITGANGSPUNTEN
 - a) algemeen
 - b) scherm langs A-2, km 73.765 - km 73.6
 - c) km 73.6 - km 73.15
 - d) km 73.15 km 72.8
 - e) km 72.8 - km 72.5
 - f) gehele scherm 73.765 - km 72.5
7. ONTWERPSTRUCTUUR

Met betrekking tot de vormgeving van de geluidbeperkende maatregelen is in opdracht van Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland een voorbereidende studie verricht. Deze voorbereiding omvat een beschrijving van de huidige situatie van het gebied, het verzamelen van randvoorwaarden in landschappelijke, technische en verkeerskundige zin, een visuele ruimtelijke analyse en het formuleren van uitgangspunten voor het ontwerp. De uitgangspunten kunnen in een schematische weergave (ontwerpstructuur) beknopt en overzichtelijke bijeengebracht worden.

Het nemen van geluidbeperkende maatregelen langs de A-2 dient ter vermindering van de geluidsoverlast, veroorzaakt door het verkeer op de autosnelweg.

In het algemeen heeft het nemen van geluidbeperkende maatregelen een belangrijke invloed op het beeld gezien vanaf de rijksweg en de omgeving. Alvorens met het ontwerp aan te vangen, worden derhalve de mogelijke visuele effecten geïnventariseerd en in kaart gebracht. Deze voorbereidende fase wordt gekenschetst als een Visueel Ruimtelijke Analyse. (V.R.A.).

Hierbij is de doelstelling van de ontwerpvoorbereiding het verkrijgen van uitgangspunten voor het ontwerpen van een esthetische en landschappelijk verantwoorde voorziening. Er wordt rekening gehouden met verkeerskundige en veiligheidsaspecten aan de wegzijde, alsmede met lokale ruimtelijke aspecten van stedenbouwkundige en landschappelijke aard.

Het onderzoeksterrein beslaat het gebied van de overdracht tussen de bronnen van het verkeerslawaai en de ontvangers. Het onderzoek beperkt zich hierbij tot de directe omgeving van de rijksweg.

De aan te brengen geluidwerende voorzieningen hebben aanwijsbare visuele gevolgen voor bewoners, voor weggebruikers op de kruisende en parallelwegen en op de rijksweg zelf. Vanuit deze gezichtspunten zal de geluidwerende voorziening onderling verschillend beleefd worden.

a) Infrastructureel.

In het polderlandschap ten zuiden van Utrecht (tussen Lek en Waal) is de A-2 één van de twee belangrijkste noord-zuidverbindingen. De A-2 (Amsterdam-Maastricht) kruist even ten zuiden van Vianen de A-27 (Hilversum-Breda). Vianen ligt hierbij ingeklemd tussen beide autosnelwegen en wordt noordelijk begrensd door de Lek. Als belangrijke verkeersaders zijn verder te noemen de Lexmondsestraatweg (voormalige rijksweg Breda-Amsterdam) en voor het scheepvaartverkeer het Merwede-kanaal (tussen de Lek en de Merwede).

De huidige bebouwing van Vianen bestaat uit het oude centrum, de woonwijk de Hagen (gebouwd in 50/60er jaren), de woonkern Zederik en het industriegebied de Hagen, dit alles gelegen in de driehoek gevormd door de A-2, de A-27 en de Lek. Ten zuidwesten van de A-2 bevindt zich nog de ruim opgezette woonwijk Monnikenhof uit de 70er jaren (veel groen) en de industrieterreinen de Biezen en de Hagen. De bereikbaarheid van gemeente is gewaarborgd door de verbindingen met de rijkswegen bij de Prins Bernhardstraat (A-2) en afslag bij de Hagenweg. (A-27).

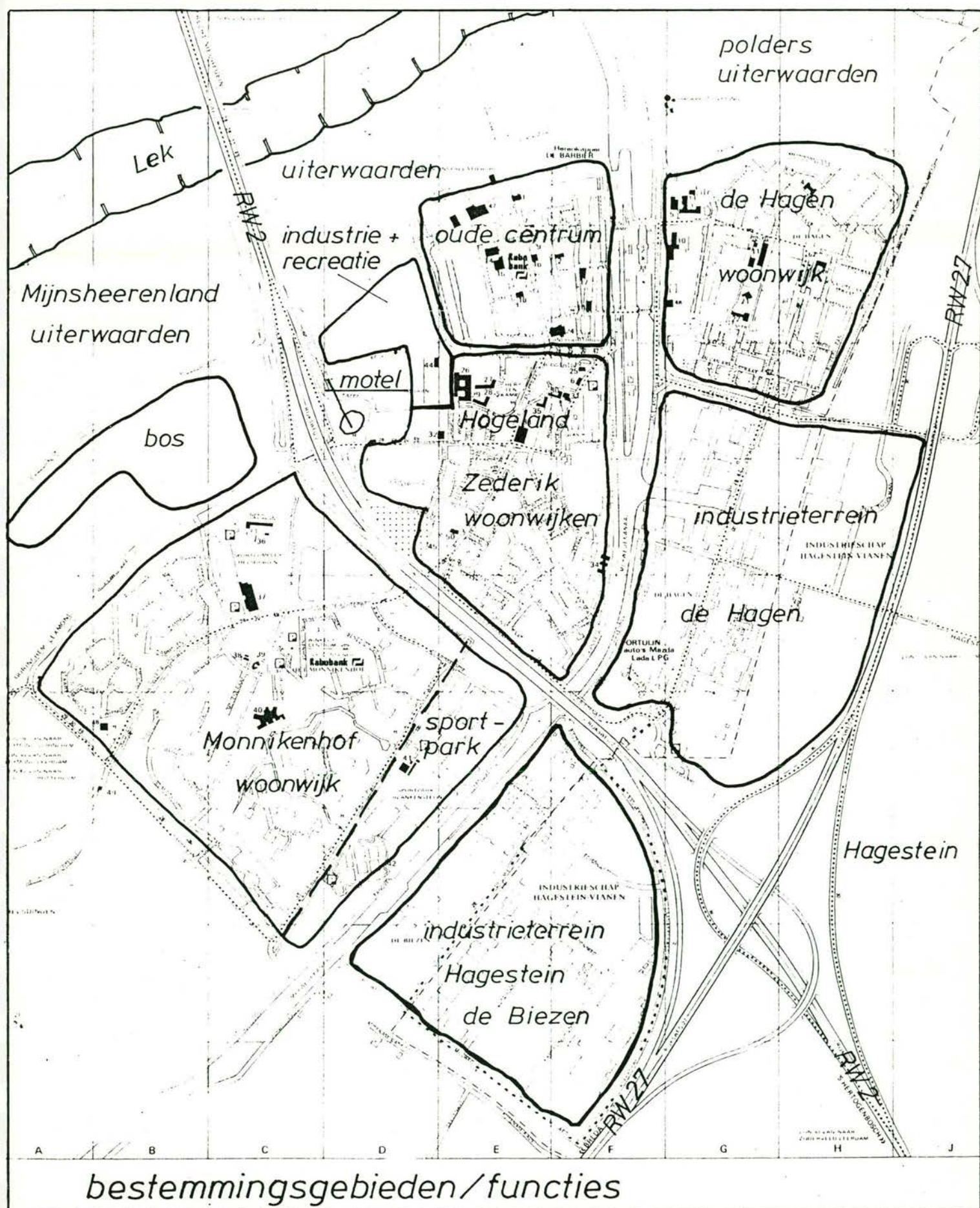
Het trajectgedeelte van de A-2 waarlangs de voorziening gepland is bestaat uit 2 * 2 rijstroken met weefstrook. Geleiderailkonstruktie bevindt zich in de zijbermen en middenberm. Binnen de projectgroep, gevormd door de regionale direktie van de Rijkswaterstaat, de gemeente en de regionale inspectie voor de milieuhygiene, is gekozen voor de akoustische variant met een 3 meter hoge afscherming. Deze is gesitueerd tussen km 72.5 - km 73.765 aan de noord-oostzijde van de rijksweg. Hierbij ligt km 72.5 even ten noorden van het viadukt over de Prins Bernhardstraat en km 73.765 ten zuiden van het Merwede-kanaal.

Het verticale wegverloop wordt gekenmerkt door een wisselend dalend en stijgend verloop. Vanaf de kruising met de A-27 op laaggelegen maaiveld-niveau stijgt de weg in noordelijkerichting naar 9.25+ NAP bij km 73.55 (brug over het Merwede-kanaal).

Vanaf dit punt daalt de weg naar 4.32+ NAP bij km 73.05 ter hoogte van de tunnel Burg. Jhr. van Hoefftlaan. Verder richting de brug over de Lek is er sprake van een stijgend verloop: bij km 72.55 (viadukt Prins Bernhardstraat 6.80+ NAP.) In dit trajectgedeelte wordt tussen het Merwedekanaal en het viadukt over de Prins Bernhardstraat dalend over een lengte van 500 meter een hoogteverschil van 5 meter bereikt en stijgend over 500 meter een hoogteverschil van 2.50 meter. Het horizontale wegverloop vanaf het knooppunt met de A-27 ligt in een boog naar links en ter hoogte van de afrit bevindt de weg zich in een boog naar rechts.

Onderdoorkruisende wegen zijn:

- km 73.6 - 73.7 Brug over Merwede-kanaal, kanaalweg en Havenweg.
- km 73.06 (Burg. Jhr. van Hoefftlaan, kokerviadukt)
- km 72.56 (Pr. Bernhardstraat, viadukt met 2 tussen-steunpunten)
- km 72.2 (Ringdijk, kokerviadukt)



b) Functioneel.

Het verkeersknooppunt met de A-27 vormt even ten zuiden van Vianen de toegangspoort tot de Randstad. Het vormt de scheiding tussen opeenvolgende stedelijke agglomeraties richting Amsterdam en het polder- en weidelandschap van de Vijf Heerenlanden. Het symboliseert een duidelijke overgang van stad naar landschap.

Overeenkomstig deze visie is door SBB in de notitie over het landschapsplan aangegeven deze stad-landschap overgang te bevestigen en als zodanig vorm geven. Van zuid naar noord wordt door SBB in de notitie aangegeven het zicht op weide, populieren en griendengebieden te willen behouden. In dit concept bestaat het midden van het kruispunt uit een groot populierenbos en in het noordelijk deel een open structuur met zicht op randindustrie, wegenstructuur en civiele kunstwerken.

Deze opeenvolging van functies sluit aan op de verschillende bestemmingsgebieden van de gemeente Vianen, waarin industrie en bedrijvigheid gesitueerd is dicht bij het verkeersknooppunt (industriegebieden de Hagen, de Biezen en Hagestein) en de woonbebouwing gesitueerd is ten noorden hiervan.

De randzone ten westen van de weg heeft een specifiek afsluitende en recreatieve functie. (zwembad, sportterreinen.) De randzone naar het oudere stadsdeel (oosten van de weg) bezit een ontsluitingsfunctie (Hoge Biezenweg, groenstrook) en een overgangsgebied in de vorm van een begraafplaats.

3. Visueel ruimtelijke analyse bewonerszijde

a. Algemeen

Vanuit verschillende invalshoeken kan een tweedeling gemaakt worden in het beeld, dat de weggebruiker waarneemt en het beeld zoals dat gezien wordt vanuit de bewonerszijde. Het passeren van een tracégedeelte met de rijksweg, wegmeubilering en de omgeving wordt door de automobilist gedurende korte tijd ervaren in een dynamische wereld. Hierop wordt in hoofdstuk 4 nader ingegaan.

De beleving vanuit de omgeving is meer statisch, vanuit vele richtingen, afstanden en hoogtes. Het is een subjectieve gelegenheid die per individu sterk verschillend kan zijn. Het beeld is veelal een territorium afsluiting met een visuele en harde grens, welke op maaiveldniveau door omwonenden en passerenden wordt waargenomen. Het verschil in beleving met de weggebruiker is fundamenteel vanwege het statische aspect en de grootte van de zichthoek.

Afhankelijk van de plek waar hij zich bevindt ervaart de waarnemer een bepaald deel van de totale omgeving. Men neemt de oorspronkelijke schaal en verhoudingen van de geluidbeperkende maatregelen waar zonder al te veel perspectivische verkorting welke wel optreedt bij de dynamische ervaring. Daar waar men tot op korte afstand bij de voorziening kan komen is deze tot in details waar te nemen, wat betekent dat ook van kleinere ontwerpelementen de kenmerken goed te onderscheiden zijn.

De invloed van een rijksweg op de omgeving kan al aanzienlijk zijn indien deze in een ophoging ligt. Komt daar dan nog een akoestische afscherming bovenop dan laat dit zich extra gelden.

b. Omgeving.

Ten aanzien van het beeld is voor de kruisende en parallelwegen nog het volgende op te merken:

- Specifiek voor de Hoge Biezenweg is aan te geven dat ook hier sprake kan zijn van een dynamisch gebeuren. het beeld van het snelverkeer op de Hoge Biezenweg is tevens perspectiefisch verkort. Wel is de gemiddelde voertuigsnelheid lager dan op de rijksweg. Het beeld vanaf het gezichtspunt als langzaamverkeersdeelnemer (fietser, bromfietser) op de Hoge Biezenweg is mede door de kleine afstand tot de rijksweg wéér totaal ander.
- Eveneens dynamisch te benoemen is het beeld van passanten vanaf de onderdoorkruisende wegen (Prins Bernhardstraat, Burg. Jhr. van Hoeufftlaan, Kanaalweg).
Ook hier is de snelheid lager dan op de rijksweg, is het beeld niet perspectiefisch vertekend en wordt naarmate de afstand kleiner is het gezicht op de rijksweg steeds prominenter.

Hieronder wordt een beschrijving gegeven zoals dat uit de verblijfsituaties van de huizen, de kruisende wegen en oostzijde van de weg wordt waargenomen, aan de hand van de volgende thema's:

- Beeldonderdelen.

Feitelijke beschrijving van de waar te nemen elementen, waarbij de vorm, schaal, maarvoering, materiaal, kleur en detaillering het karakter van de beschrijving bepalen.

- Inpassing in de locale situatie.

Beschrijvingen van het beeld, waarbij de waar te nemen beeld-elementen in relatie gebracht worden tot hun omgeving, m.b.t. samenhangende of contrasterende thema's. Bij de inpassing in plaatselijke situatie is mede van invloed de te verwachten

barrièrewerking welke van de voorziening uit kan gaan.

- Seizoensinvloeden.

Bij de beschrijving is uitgegaan van het beeld in de zomer. In dit seizoen is de afschermende werking van de beplanting maximaal. Afhankelijk van de seizoensinvloeden kan worden aangegeven, in welke mate het beeld plaatselijk wijzigt met de jaargetijden. Als hulpmiddel voor de beschrijving is gebruik gemaakt van verkenning ter plaatse en van de notities van Staatsbosbeheer en de Groennota van de gemeente Vianen. Er zijn in de direkte omgeving van de rijksweg een aantal plaatsen te onderscheiden vanwaar in meer of mindere mate de toekomstige voorziening z'n visuele invloed doet gelden:

- 1) vanaf de Prins Bernhardstraat
- 2) vanaf de Burg. Jhr. v. Hoefftlaan
- 3) vanaf de bebouwing aan de Wilhelminastraat
- 4) vanaf het Merwedekanaal
- 5) vanaf de Hoge Biezenweg
- 6) vanaf de westzijde van de rijksweg.

c. Beschrijving bewonerszijde

1) Vanaf de Prins Bernhardstraat.

Reeds vanaf de kruising met de Aimé Bonnastraat (600 m vanaf de rijksweg) is op de Prins Bernhardstraat de rijksweg zichtbaar. Het viadukt naderend komt het viadukt steeds nadrukkelijker in beeld. De weg in ophoging vormt een visuele afsluiting voor het achterliggend gebied. Van het gebied achter de rijksweg is alleen begroeiing zichtbaar uitstekend boven het niveau van het wegdek. Zie foto nr. 1.

Het viadukt bestaat uit een in Nederland veel voorkomende betonplaatconstructie steunend op landhoofden met bestrate taluds en 2 rijen midden pijlers.

De onderdoorgaande Pr. Bernhardstraat ligt a-symmetrisch t.o.v. deze middenpijlers onder het viadukt. In de richting van de Lexmondsestraatweg ligt het tracé tussen het noordelijk landhoofd en één van de pijlerrijen. In omgekeerde richting bevindt de rijweg zich juist tussen de pijlers. Tussen het zuidelijk landhoofd en de pijlerrij liggen een fiets- en voetpad. De totale breedte tussen de 2 landhoofden is 45 m. De doorrijhoogte is 4⁵ m.

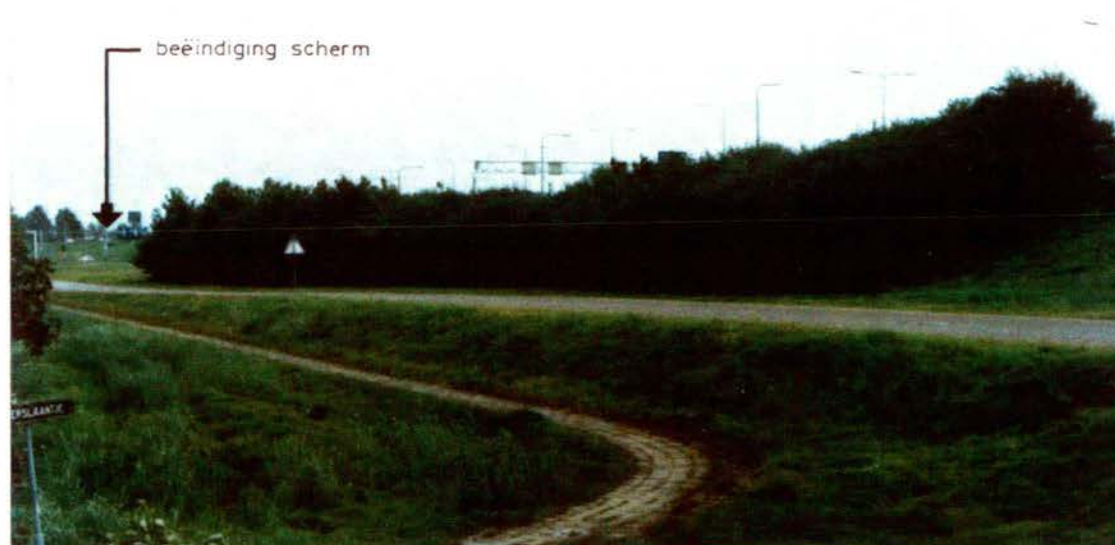
Nabij het viadukt is het motel het enige bouwwerk van importantie. Behoudens enkele verspreide boomgroepen is het gebied ten oosten van het viadukt kaal en oogt als een restgebied. Ten aanzien van inpassings- en beplantingsaspecten is te verwijzen naar de Groennota van de gemeente en de plannen van Staatsbosbeheer. In de Groennota is aangegeven de wens tot behoud en verbetering van de groenstroken en borders langs de Pr. Bernhardstraat, welke een sierfunctie vervullen (blz. 51 en blz. 53). In de beplantingsplannen van Staatsbosbeheer bevindt zich in de middenberm van de Pr. Bernhardstraat beplanting en ter hoogte van het motel zijn bodembedekkers voorzien. Zie foto nr. 2.



Fotonr. 1: viadukt Prins Bernhardstraat.



Fotonr. 2: rijksweg en restaurant gezien vanaf de Sparrendreef.



Fotonr. 3: rijksweg gezien vanaf de Ringdijk.

De driehoek tussen de afrit en Sparrendreef wordt in het plan van SBB beplant door enkele en dubbele rijen bomen (10-12 m. hoog). Tussen de oprit en het motel is een 100m lange en 1 m hoge ligusterhaag gepland. Het fietspad zal aan weerszijden worden afgeschermd door een 1 m hoge beukenhaag. Verdere boomrijen, hagen en bosplantsoen zijn voorzien in het SBB-plan langs de Don Verlascodreef en de oprit naar de A-2. Zie foto nr. 3.

Vanuit de bebouwing van de Zederik (Vinxwaard) is de rijksweg nauwelijks zichtbaar. Ook het zicht vanaf de begraafplaats is beperkt, zij het dat de afstand tot de rijksweg hier geringer is.

Door de wisselende begroeiing en onder invloed van de seizoenen zal de weg in ophoging hier toch plaatselijk duidelijk waarneembaar zijn en een voor een begraafplaats dominerend effect hebben.

2. Vanaf de Burg. Jhr. van Hoeufftlaan.

Evenals bij de Prins Bernhardstraat is rijdend op de Burg. Jhr. van Hoeufftlaan de rijksweg al op grote afstand zichtbaar. Het verschil met de Pr. Bernhardstraat is de hoogteligging van de rijksweg; die ligt hier $\pm 2,50$ m lager dan bij het viadukt over de Pr. Bernhardstraat. Het niveauverschil van het wegdek van de rijksweg met het maaiveld rondom het viadukt over de Burg. Jhr. van Hoeufftlaan is ± 2 m. Ten gevolge van dit geringere hoogteverschil is van het gebied achter de rijksweg (westzijde) ook meer waarneembaar. Wisselend hoogopgaande boomgroepen bepalen hier het beeld. Vanaf de Burg. Jhr. van Hoeufftlaan en met name bij de kruising met de van Hallstraat is de rijksweg en directe omgeving door de onbebouwde en onbegroeide strook (alleen gras) duidelijk waarneembaar. Zichtbare bouwkundige elementen zijn het A-portaal voor bewegwijzering en het huis aan de Zeven Boompjes.

De viaduktconstructie van de rijksweg met de Burg. jhr. van Hoeufftlaan bestaat uit een gewapend betonplaat, steunend op landhoofden

en 2 middenwanden van beton. De wanden en de diepgelegen Hoeufftlaan geven het geheel een tunnelachtig effect. De doorrijhoogte van het viadukt is 3,4 m en de afstand tussen de middenwanden \pm 8 m. Zie foto nr. 4.

In de Groennota van de gemeente is ten aanzien van de beplanting aangegeven dat boomrijen en haag beplanting langs de Burg. Jhr. van Hoeufftlaan aangebracht dan wel behouden dienen te blijven. (zie kaartje Groennota Hogeland - Zederik). Ten aanzien van het gebied ten weerszijden van de Burg. Jhr. van Hoeufftlaan tussen de rijksweg en de Hoge Biezenweg geeft het beplantingsplan van SBB geen uitsluitel. Het ligt evenwel voor de hand deze "restruimte" te behandelen op een identieke wijze als bij de afslag en de Pr. Bernhardstraat. (enkele en dubbele bomenrijen, heesterhagen). Zie foto nrs. 5 en 6.

In het bovenbeschreven gebied zal een toekomstige voorziening een grote afsluitende invloed op het heersende beeld hebben. Toegevoegde begroeiing kan hiervan het direkte zicht op het scherm voor een deel teniet doen, maar vanaf de Burg. Jhr. van Hoeufftlaan en het kruispunt met de van Hallstraat zal een toekomstig scherm het huidige beeld compleet wijzigen. Gezien de zonnestand zal een voorziening en begroeiing ervoor het grootste deel van de dag in de schaduw staan. Bij lage zonnestand kan dit tot aanzienlijke slagschaduw leiden op de omgeving.



Fotonr. 4: oostzijde viadukt Burg. Jhr. Hoeufftlaan.



Fotonr. 5: rijksweg gezien vanaf Burg. Jhr. Hoeufftlaan.



Fotonr. 6: rijksweg gezien vanaf de Hoge Biezenweg.

3) Vanaf de bebouwing aan de Wilhelminastraat.

Het beeld vanaf de Wilhelminastraat op de begane grond verschilt van het beeld op de hoger gelegen verdiepingen.

Voor het zicht vanaf de begane grond bepaalt het naar het Merwede-kanaal stijgend dijklichaam van de rijksweg het beeld. Vanaf de hoger gelegen verdieping is er meer een overzichtsbeeld mogelijk. Tot ongeveer halverwege de Wilhelminastraat is het momenteel mogelijk om vanaf de eerste verdiepingen over de rijksweg heen te kijken. In de toekomst zal dit niet meer mogelijk zijn. Het effect van een afschermende voorziening en toegevoegde beplanting (slagschaduw) zal op het begane grondniveau nog veel sterker gevoeld worden.

Zich verplaatsend op de Wilhelminalaan is er tevens een verschil in het beeld waar te nemen. Bij de kruising met de Hoge Biezenweg (huisnr. 2) is er sprake van een laag gelegen rijksweg (2,50 + mv.) en een parallelweg op maaiveldhoogte.

In de richting Mauritsstraat en Kanaalweg is aan het eind van de wilhelminastraat sprake van een hoog en dominerend weglichaam van zowel rijks- als parallelweg. ($\pm 7\text{m} + \text{mv.}$). Voor passanten op de Wilhelminastraat gaat hier een duidelijk barrièrewerking vanuit en ontnemt het zicht op de rijksweg en het gebied erachter.

In de huidige situatie bevindt zich naast de Wilhelminastraat een laanbeplanting van bomen h.o.h. 10 - 12 m en hoog ± 12 alsmede een haag.

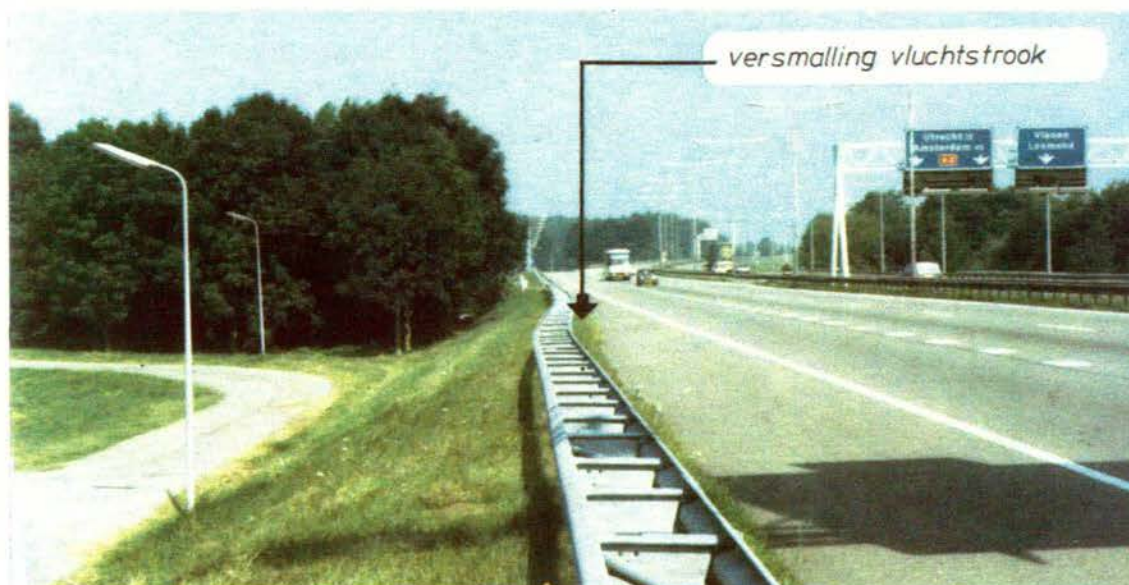
Het oppervlak van het talud en slootkanten bestaat uit gras.

In de Groennota is aangegeven dat de beplanting langs de Wilhelminastraat kan worden vervangen.

De invloed van de toekomstige voorzieningen zal hier aanzienlijk zijn, zeker zonder toegevoegde beplanting. De barrièrewerking die al van het weglichaam uitgaat zal versterkt worden, de reliëfvorm zal een strakke bovenlijn verkrijgen door het scherm en het gezicht op het verkeer en achterliggende begroeiing geheel



Fotonr. 7: rijksweg gezien in noordelijke richting vanaf viadukt Burg. Jhr. Hoeufftlaan.



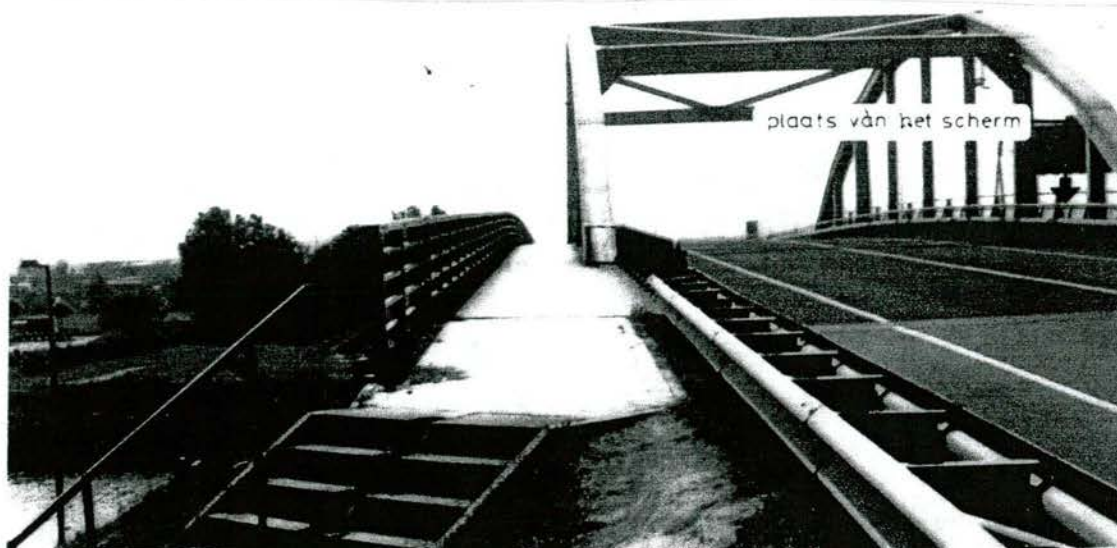
Fotonr. 8: rijksweg gezien in noordelijke richting ter hoogte van de Zeven Boompjes.



Fotonr. 9: rijksweg gezien in zuidelijke richting ter hoogte van de Zeven Boompjes.



Fotonr. 10: rijksweg gezien in zuidelijke richting ter hoogte van de Hoge Biezenweg.



Fotonr. 12: rijksweg gezien in zuidelijke richting ter hoogte van de overbrugging Merwedekanaal.

verdwijnen. De afstand tussen de Wilhelminastraat en het toekomstige scherm is van de zodanige maat (40 m) dat gedetailleerde waarneming echter niet mogelijk is.

4) Vanaf het Merwedekanaal.

Vanaf het Merwedekanaal, de kanaalweg en de Havenweg is er sprake van een onbelemmerd zicht op de overbrugging. Op het eerste gezicht zal de indruk ge-

Aanbrengen van een toekomstige geluidbeperkende maatregel tussen hoofd- en parallelbaan geeft ook voor het Merwedekanaal en de twee wegen erlangs een duidelijk verhoging van de barrièrewerking tot gevolg. De gehele viadukt en brugconstructie zal nog massiever gaan ogen, waarbij de stalen boogbrug een a-symetrische en dus nog onlogischer aanzicht zal verkrijgen.

5) Vanaf de Hoge Biezenweg.

Anders dan bij de andere beschrijvingen vanaf de bewonerszijde is hier geen beschrijving mogelijk vanaf een statisch punt,



Fotonr. 13: overbrugging Lek.



Fotonr. 14: oostzijde overbrugging Merwedekanaal.



Fotonr. 15: rijksweg gezien in zuidelijke richting vanaf de Zeven Boompjes.

maar is hier evenals op de rijksweg sprake van een dynamisch gebeuren.

De Hoge Biezenweg is een parallelweg van de rijksweg en heeft een lokale funktie; ze vormt de verbinding tussen het centrum van Vianen en het industriegebied de Hagen.

De weg bestaat uit 2 rijstroken bestemd voor snel en langzaam verkeer. bij de aansluiting met de Burg. Jhr. van hoeufftlaan ligt de weg op maaiveldniveau en is richting Merwedekanaal in zuidelijke richting evenals de rijksweg stijgend. Ter plaatse van het Merwedekanaal ligt het wegdek zelfs hoger dan de rijksweg ($\pm 0^5$ m). In een S-bocht wegdraaiend van de rijksweg is vanaf het Merwedekanaal de Hoge Biezenweg weer dalend tot maaiveldniveau bij de kruising met de Stuartweg / Limietweg.

In de huidige situatie is het zicht vanaf de Hoge Biezenweg overal ruim en open.

Zowel de rijksweg in beide richtingen als de Wilhelminastraat en boombeplanting is duidelijk zichtbaar. Visueel is er nauwelijks een scheiding tussen het rijksweggebeuren en de lokale infrastructuur. (alleen geleiderail). Ter plaatse van het Merwedekanaal is de boogconstructie beeldbepalend voor de weggebruiker op de Hoge Biezenweg. De dicht langs de rijweg staande boogconstructie oogt hier dominerend. Zie foto nrs. 11 en 12.

Een toekomstige voorziening geplaatst tussen de rijksweg en de Hoge Biezenweg zal het verschil in karakter en sfeer van de twee wegen kunnen versterken alsmede de stadsbegrenzende werking kunnen accentueren.

Voor de weggebruikers op de Hoge Biezenweg zal een 3 m hoog scherm op zo'n korte afstand beeldbepalend, erg dominerend en een grote barrièrewerking betekenen. Evenals aan de rijkswegzijde zullen hier eisen gelden met betrekking tot geleiding, ruimtelijke werking en attractiviteit welke geen negatief effect op het rijgedrag teweeg mogen brengen.

6) Vanaf de westzijde van de rijksweg.

In z'n algemeenheid zal de invloed van een toekomstige voorziening op de westzijde minder invloed doen gelden. Er zijn echter een paar plaatsen waar het scherm een verandering in het huidige beeld zal geven:

- Vanaf de Lexmondsestraatweg zal met name op grotere afstand het scherm zichtbaar zijn.
- Vanaf de Helsdingse Achterweg zal door de laaggelegen ligging van de rijksweg het visuele effect van het scherm aanzienlijk zijn.
- Vanaf de Zeven Boompjes en de bebouwing hierlangs zal het toekomstige scherm eveneens te zien zijn. De stijging van de rijksweg zal dit beeld echter voor een deel teniet doen.
- Vanaf het Merwedekanaal, de Panoven en de Havenkade zal het effect van een scherm niet groot zijn gezien de breedte van de tussenliggende rijksweg en het laaggelegen maaiveld.

Voor al deze plaatsen geldt echter dat daar waar de toekomstige voorziening zichtbaar is er gezorgd moet worden voor een begrijpelijke relatie van het uiterlijk van het scherm en de onderliggende civiele constructie. Zie foto nrs. 8 en 15.

a) Algemeen.

In het vorige hoofdstuk is aangegeven dat er een principe tweedeling is gemaakt in beschrijvingen vanaf de bewoners- en beschrijvingen vanaf de rijkswegzijde. In dit hoofdstuk zal nader worden ingegaan op de methodiek en beschrijving vanaf de rijkswegzijde.

De analyse beschrijft het beeld van het traject van de rijksweg, zoals dat door de weggebruiker op deze route wordt waargenomen. Als leidraad en hulpmiddel voor de beschrijving wordt gebruik gemaakt van waarneming ter plaatse en in het zomerseizoen 1985 gefotografeerde beelden. Deze geven een redelijke indicatie van hetgeen door weggebruikers waargenomen wordt. De analyse betreft het wegbeeld en de visuele elementen, die vanaf de weg op grote of geringe afstand in de omgeving zichtbaar zijn.

Bij de analyse wordt uitgegaan van de huidige situatie, waarbij in de beschrijving waar nodig wordt ingegaan op de visuele beeldveranderingen, als gevolg van de te plaatsen geluidwerende voorzieningen.

b) Weggebruikers rijksweg.

De dynamische ervaring bestaat uit het waarnemen tijdens het rijden met aanzienlijke snelheid. dat heeft tot gevolg dat vormen, begrenzingen en route-informatie op een bepaalde manier beleefd en herkend wordt: van grotere visuele eenheden naar meer gedetailleerd, zij het in zeer kort tijdsbestek en in perspectivische verkorting.

Om het dynamische beeld gedetailleerd te ontleden kan gebruik worden gemaakt van een aantal items.

De belangrijkste zijn:

- informatie en attractiviteit van de route, waarin soort, hoeveelheid en kwaliteit van de beeld-elementen worden beschreven, als mate van natuurlijkheid, afwisseling, seizoensinvloeden.
- thema's die te maken hebben met inzicht in de situatie.

Van belang hierbij is de hoeveelheid informatie per tijdseenheid en

de betekenis van de beeldelementen, als beleving van het reliëf, ruimtelijke werking en schaduwinvloed van zonnestand.

- oriëntatie, een thema dat informatie geeft over de plaats op het tracé waar men zich bevindt en het doel waarheen men rijdt.
- geleiding en misleiding; mate waarin het verloop en belijning van de weg duidelijk dan wel onduidelijk waarneembaar is.

In de praktijk wordt het beeld van de personenwagen-automobilist meer dan de vrachtwagen-bestuurder gedomineerd door de geleiding en begrenzing van de geleiderailconstructie. Bestuurders van autobussen en vrachtwagens worden door hun grotere ooghoogte in hun gezichtsveld minder beperkt door vangrail, wegmeubilair en voorzieningen lager dan 2 meter, zodat hun relatie met de omgeving groter is. Dit beeld wordt versterkt door de gemiddeld lagere snelheid van niet-personenwagens.

De beschrijving benadert zoveel mogelijk het beeld zoals waargenomen door de bestuurder. Passagiers hebben vanuit hun verschillende posities een ander beeld. Uit verkeersveiligheidsoverwegingen is gekozen voor een beschouwing vanuit het meest kritische oogpunt; die van de bestuurder.

c) Trajektbeschrijving van zuid naar noord.

Het trajektgedeelte van de A-2 langs Vianen is een deel van de autosnelweg zich uitstrekkend over een veel groter aantal kilometers. Het passeren van Vianen is hierbij een onderdeel van korte duur (± 1 minuut) bij een langer durende ervaring van het rijden op de A-2. Het passeren van de gemeente Vianen is momenteel een opvallend gebeuren. Het verkeersknooppunt met de A-27, de zichtbare bedrijvigheid van industrieën oostelijk en westelijk van de weg zijn hier het meest in het oog springend. Bijzonder aan de ligging van Vianen is de overgang in het landschap. De overgang van het landelijk gebied tussen de Waal en de Lek naar stedelijke randstadbebouwing wordt bij Vianen zichtbaar.

Rijgend van het verkeersplein Deil in noordelijke richting overheerst het beeld van een gevarieerde en landschappelijke structuur. Stedelijke concentraties zijn niet of nauwelijks zichtbaar. Vanaf de afslag Everdingen zijn aan weerszijden bosconcentraties opvallend in beeld alsmede op grote afstand (10 km) de zendmast bij Lopik/IJsselstein. De afslag naar RW-27 geeft een eerste indicatie voor het verkeersknooppunt waarna de viadukten met hooggelegen rijwegen van de A-27 dominerend in beeld komen. Voor het knooppunt is ook enige industrie en bedrijvigheid merkbaar. (vignet Mielevestiging, windmolen, industriegebouwen Stuartweg.) Ook de boogbrug over de Lek is zo nu en dan al op grote afstand zichtbaar. Na het passeren van de viadukten is het meest in het oog springende object, de stalen boogbrug over het Merwedekanaal (Hoge Biezenweg). Bij het passeren hiervan wordt door het verticale alignement en de boogstralen een overzichtelijk beeld gegeven van het wegverloop en de randzônes van Vianen. Woonbebouwing ter linkerzijde (Monnikenhof) wordt door de plaatselijk zeer hoogopgaande begroeiing volledig afgeschermd. (haag + boombeplanting). Slechts enkele industrievestigingen van de Biezen en een paar woonhuizen aan de Zeven Boompjes zijn waarneembaar. Ter rechterzijde is na het passeren van het Merwedekanaal een ruim zicht op de parallelweg en het oudere gedeelte van Vianen. Zie foto nr. 18.



Fotonr. 16: rijksweg gezien in noordelijke richting, samenvoeging A-27/A-2, km. 74.0 .



Fotonr. 17: rijksweg gezien in noordelijke richting, brug over de Merwedekanaal, km. 73.7 .



Fotonr. 18: rijksweg gezien in noordelijke richting, afrit Vianen, km. 73.5 .

In het zicht op het oudere gedeelte van Vianen worden de huizen aan de randbebouwing bij de Wilhelminastraat grotendeels afgeschermd door boombeplanting. Datzelfde geldt voor de dichter bij de weg en afrit gelegen begraafplaats. Zie foto nr. 19.

Ten noorden van de begraafplaats houdt de boombeplanting op en is er sprake van een ruimer beeld. Hierin is het karakteristieke vogelembles van het Motel het opvallendst. Zie foto nr. 20.

Het beeld aan de westzijde wordt hier bepaald door de afschermdende begroeiingen van bomenrijen en boomgaarden in de overgang naar de uiterwaarden van de Lek.

In een stijgend wegverloop komt de stalen boogbrug over de Lek steeds dominerender in beeld. Het beeld vernauwend geeft de brug een indicatie voor verstedelijking hetgeen nog extra wordt geaccentueerd door het geluidscherm bij Nieuwegein. Zie foto nr. 21.

Met betrekking tot de voornoemde thema's is voor het traject het volgende te melden:

- informatie/attractiviteit.

De al eerder genoemde beplanting onttrekt de bebouwing aan weerszijden aan het zicht. Seizoensinvloeden zullen echter invloed hebben op de mate van afscherming langs de Wilhelminastraat en de afscherming van de begraafplaats. Gezien het wisselend horizontaal en verticaal wegverloop, het passeren van de viadukten, het wisselend beperkt en ruim zicht is er sprake van een attractief en gevarieerd wegbeeld. De kans op monotomie bij weggebruikers is in deze situatie niet of nauwelijks aanwezig. Het nemen van geluidbeperkende maatregelen zal zeker beperking geven in de huidige omgevingsinformatie. Ook dan zal de kans op een monotoon wegbeeld echter niet groot zijn.

- inzicht/reliëf/ruimtelijke werking.

Ten aanzien van het reliëf en de ruimtelijke werking wordt het traject tussen het Merwedekanaal en de uiterwaarden van de Lek gedomineerd door de randbegroeiing aan weerszijden van de weg. Door de wisselende hoogte is het reliëf onregelmatig. Toch is er geen sprake van een sterk, besloten karakter. De beplanting aan de Wilhelminastraat en langs het Monnikenhof staat op vrij grote afstand van de rijksweg en op maaiveld niveau. beperking in het ruimtelijk zicht gaat wel uit van het stijgend verticaal



Fotonr. 19: rijksweg gezien in noordelijke richting, hoofdrijbaan en afrit Vianen, km. 73.0 .



Fotonr. 20: rijksweg gezien in noordelijke richting, hoofdrijbaan, km. 72.8 .



Fotonr. 21: rijksweg gezien in noordelijke richting, hoofdrijbaan bij viadukt Prins Bernhardstraat, km. 72.6 .

alignement tussen de A-27 en de brug over het Merwede-kanaal.

Ook de boogconstructie zelf over het Merwedekanaal, de hoger gelegen parallelweg met boogafronding en de dubbele rij geleiderail ter plaatse, beperken het zicht op Vianen.

Tussen het Merwedekanaal en het viadukt over de Prins Bernhardstraat is geen sprake van een grote beperking in ruimtelijke werking. Dit geldt ook over het afrit gedeelte.

Een toekomstige voorziening met een hoogte van 3 m zal een aanzienlijke invloed doen uitgaan op bovengenoemde thema's. Het zicht op Vianen zal volledig worden afgeschermd, de stalen boogbrug over het Merwedekanaal zal gedeeltelijk uit beeld verdwijnen evenals het meer open terrein rond de Prins Bernhardstraat. De beplanting ter rechterzijde zal ter plaatse van de Wilhelminastraat op te grote afstand staan om als achtergrond voor het scherm dienst te kunnen doen. dat betekent over een grote afstand een scherp tegen de lucht aftekende bovenrand.

Gezien de noord/west-zuid/oost ligging van de rijksweg in de gemeente zal de automobilist het grootste gedeelte van de dag de al dan niet aanwezige zon "in de rug" hebben. Dit betekent ook aanstraling van het gebied ten oosten van de rijksweg. In de wintermaanden zal 's morgens vroeg en laat in de middag evenwel slagschaduw op de rijksweg kunnen ontstaan.

- Oriëntatie.

De zendmast in Lopik op grotere afstand is een plaatsgebonden oriëntatiepunt welke vanaf verschillende richtingen vanaf de weg en het landschap zichtbaar en kenmerkend is. Op en naast het traject zelf zijn het vignet van het motel te Vianen en de boogbrug over het Merwedekanaal kenmerkend. Bovendien is de Lekbrug van dusdanige afmetingen dat de automobilist rijdend in beide richtingen deze boogconstructie al van verre ziet en een duidelijke herkenning bevat waar hij zich op het traject bevindt.

- Geleiding.

In de huidige situatie gaat er een grote geleidende werking uit van de geleiderail tussen de rijksweg en de hoge Biezenweg. Met name de geleiderail zorgt voor een visuele scheiding van de rijksweg en de parallelweg. Situaties als onderhavige waarin een parallelweg over een

aanzienlijke afstand op een vergelijkbaar niveau ligt, een normale wegbreedte en intensief verkeer bevat zijn voor de weggebruiker op de rijksweg een niet vaak voorkomend verschijnsel. Het verwachtingspatroon is er niet op afgestemd. De plaatsing van de toekomstige voorzieningen zal dit beeld volkomen wijzigen. De geleiding zal in dat geval geen hinder ondervinden van de parallelweg en volkomen gericht zijn op het verloop van de voorzieningen. Het accent ligt daarbij nog meer op de bovenlijn van het scherm dan op de geleiderail. Zie fototek. nr. 25. Plaatsing van een afscherming kan in deze een zeer positief effect hebben op de geleidende effecten en verwarring voorkomen.

d. Trajekt van noord- naar zuid.

Alhoewel de voorzieningen aan de oostzijde van de weg geplaatst worden en daardoor de invloed in deze richting rijdend aanzienlijk minder is zijn er enkele punten vermeldenswaardig.

Het zicht op Vianen, rijdend op de boogbrug van de Lek is vrij ruim. In het oog springen daarbij de karakteristieke kerktoren en de watertoren langs de Uiterwaarden. Ook vanaf deze zijde is het motel en vooral het vignet een belangrijk oriëntatiepunt.

De bebouwing wordt aan weerszijden op dezelfde manier afgeschermd door de beplanting als rijdend van zuid- naar noord.

Door de grotere hoek waaronder de toekomstige voorziening zichtbaar is en het verloop in de bocht zal de automobilist een beter beeld verkrijgen van de totale geluidwerende voorziening. Met name is hier aan te geven dat de relatie en de plaatsgebonden accenten op het scherm hier goed tot hun recht kunnen komen.

Gezien de geografische ligging zal er gewaakt moeten worden voor hinderlijke lichtreflekties door zonaanstraling op de afscherming. Datzelfde geldt in beide richtingen uiteraard ook voor de weerkaatsing van voertuigverlichting en verlichting vanuit de omgeving.

a) Inleiding.

In dit hoofdstuk worden de gevolgtrekkingen aangegeven, die aan de akoestische en technische randvoorwaarden zijn ontleend alsmede uit de inventarisatie van de huidige situatie en de analyse beschrijvingen. De gevolgtrekkingen kunnen hierbij dezelfde facetdeling bezitten als de gezichtspunten van waaruit ze beschreven zijn. Deze indeling bestaat uit conclusies getrokken uit de relatie stad/weg/landschap (b), uit het beschreven beeld vanaf bewonerszijde (c) en uit het gezichtspunt van de automobilist (d). Na weging van eventuele strijdige conclusies kunnen oplossingsgerichte uitgangspunten worden aangedragen zonder in deze fase in te gaan op de uiteindelijke vormgeving, materiaal en kleurkeuze.

b) Relatie stad/weg/landschap.

In noord-zuidrichting vormt Vianen en het verkeersknooppunt met de A-27 de overgang van stedelijke agglomeraties naar een meer landelijk gebied. Het karakter van het weggedeelte waarlangs de toekomstige voorzieningen geplaatst worden heeft hierbij een functionele en civiel-technische achtergrond. De weg in ophoging, het wegverloop en de overgang naar de flyovers bij het knooppunt getuigen hiervan. Dit strookt met de visie van SBB waarin voornoemde overgang van stad/landschap door de beplantingsplannen wordt gevormd en geaccentueerd. Elementen van formaat in dit traject (Lekbrug, Flyovers A-2/A-27) hebben als zodanig vorm gekregen en bezitten hun eigen architectuur. Ook de plaatsing en plannen voor geluidbeperkende maatregelen langs de A-2 in noordelijke richting (Nieuwegein, Maarssenbroek) geven het kunstmatige en stedelijk karakter van de rijksweg aldaar aan. Vanuit deze gezichtspunten is aan te geven dat een voorziening met een attractief en eigen karakter een aanvaardbare mogelijkheid zal zijn op dit trajectgedeelte.

De weg in ophoging vormt een scheiding tussen de gemeentedelen oostelijk en westelijk van de rijksweg. Aanwezige beplanting langs de wijk Monnikenhof accentueert deze scheiding ter plaatse.

Uit oogpunt van gedifferentieerde opbouw bestaat de behoefte om deze scheiding te accentueren op die plaatsen waar nu de rijksweg dominerend is. De afscheiding kan meer bij het stadsgezicht betrokken worden door

deze plaatsgebonden uit te voeren. (passend en geïntegreerd in de omgeving). De onderdoorgaande wegen vereisen een andere aanpak, daar zij juist de verbindinglijnen symboliseren tussen de oost- en westzijde van de rijksweg. Er zou hier zo min mogelijk sprake moeten zijn van visuele afscherming.

c) Beeld bewonerszijde.

1. Prins Bernhardstraat.

Uit de beschrijving in hoofdstuk 3 komt het beeld naar voren van een huidige situatie waarin de weg in ophoging en het viadukt een afsluitende werking hebben. De nog onbeplante ruimtes versterken dit beeld.

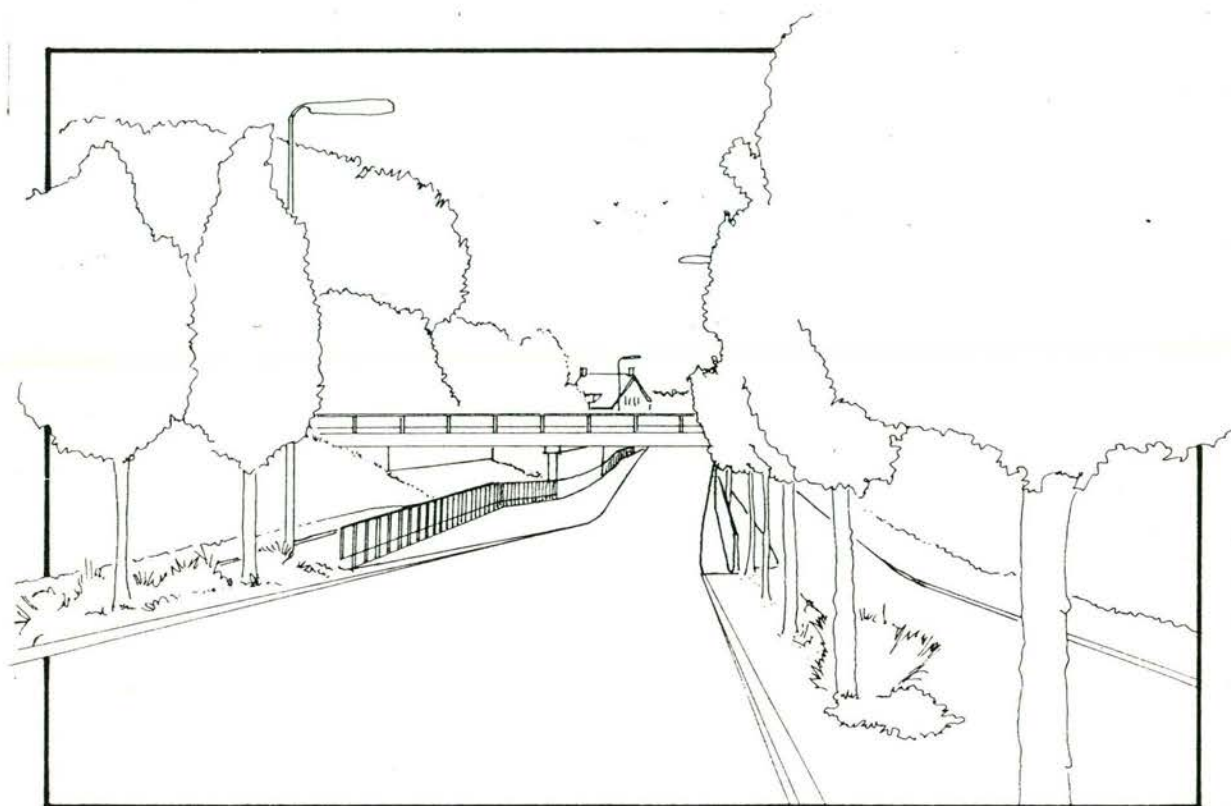
Een geluidbeperkende maatregel zal het geheel in heviger mate afsluiten. De viaduktonderdoorgang zal daardoor een veel massaler en dominerende werking krijgen. Wenselijk is derhalve de barrièrewerking zo veel mogelijk te beperken en te trachten het viadukt en bovenliggend scherm een onderlinge relatie te geven. Hierbij kan gedacht worden aan een vormgevingsaanpak waarbij gezocht wordt naar een verbinding tussen het scherm en de onderliggende viaduktconstructie.

Gezien vanaf de Prins Bernhardstraat, de Don Velascodreef en vanuit het motel is ook de wens de beëindiging niet als een incident te laten zien. Denkbaar is hierbij wellicht in de beplantingsplannen van SBB een toevoeging in boom- of ligusterhaagbeplanting op te nemen. Denkbaar is beplanting in het talud waar het eind van het scherm in verdwijnt en aan het gezicht wordt onttrokken.

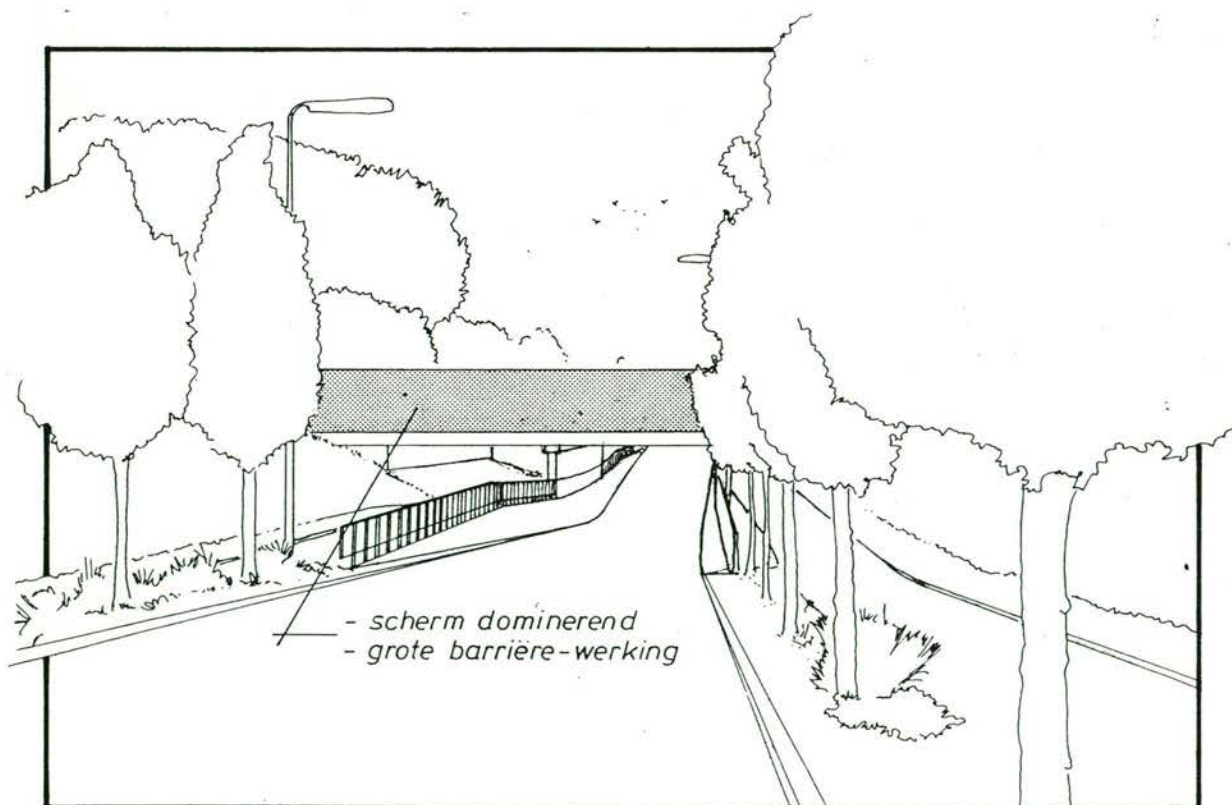
Langs de Sparrendreef en de begraafplaats zal gezien de huidige beplanting en de plannen van SBB het scherm wisselend aan het gezicht onttrokken worden.

Het toekomstige scherm dient hier te voldoen als achtergrond-afsluiting voor de beplanting. Met name langs de begraafplaats lijken een veelheid aan, of expressieve kleurtinten minder op hun plaats.

Een duidelijke horizontale stuktuur lijkt hier wat minder te passen dan plaatsgebonden verticale lijnvoering of vlakverdeling. Gezien de zonnestand zal de constructie op het viadukt het grootste deel van de dag in de schaduw staan en zelf schaduw werpen op de directe omgeving. Verfijnde kleurschakeringen en dieptewerking door reliëf in het scherm zullen daardoor minder duidelijk uit de verf komen.

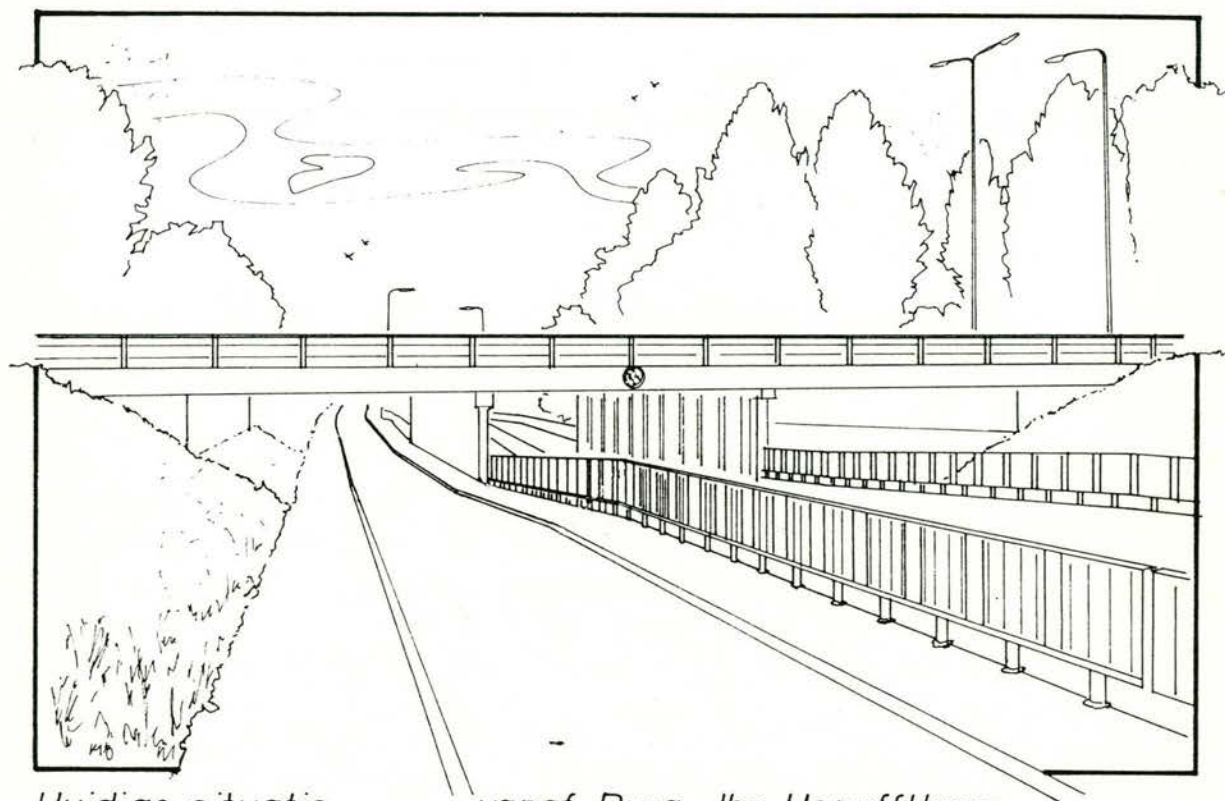


Huidige situatie - Burg. Jhr. Hoeufftlaan

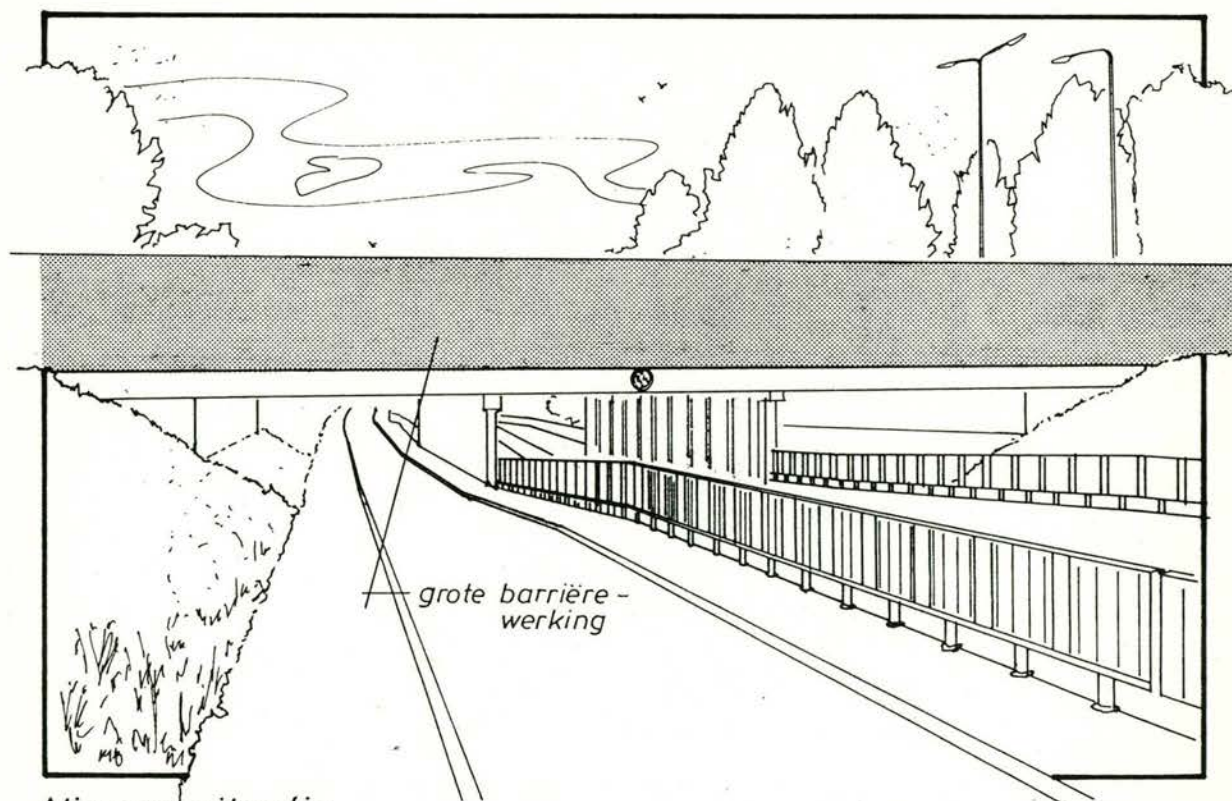


- scherm dominerend
- grote barrière-werking

Nieuwe situatie



Huidige situatie - vanaf Burg. Jhr. Hoeufftlaan



Nieuwe situatie

FOTONUMMER 23

2. Burg. Jhr. van Hoeufftlaan.

Uit de analysebeschrijving is aan te geven dat hier een 3 m hoog scherm het beeld aanzienlijk zal beïnvloeden. Nog meer dan bij de Prins Bernhardstraat zal een scherm op het viadukt de massaliteit vergroten. Het beeld van de onderdoorgang zal in verhoudingen geheel veranderen en bedreigender worden. Zie fototek. nr. 23.

De wens om massaliteit te beperken en te zorgen voor een "licht" scherm is hier zeker aan de orde. Dit wordt nog versterkt door de geografische ligging waarbij in de toekomstige situatie de viaduktingang veelal in de schaduw liggen.

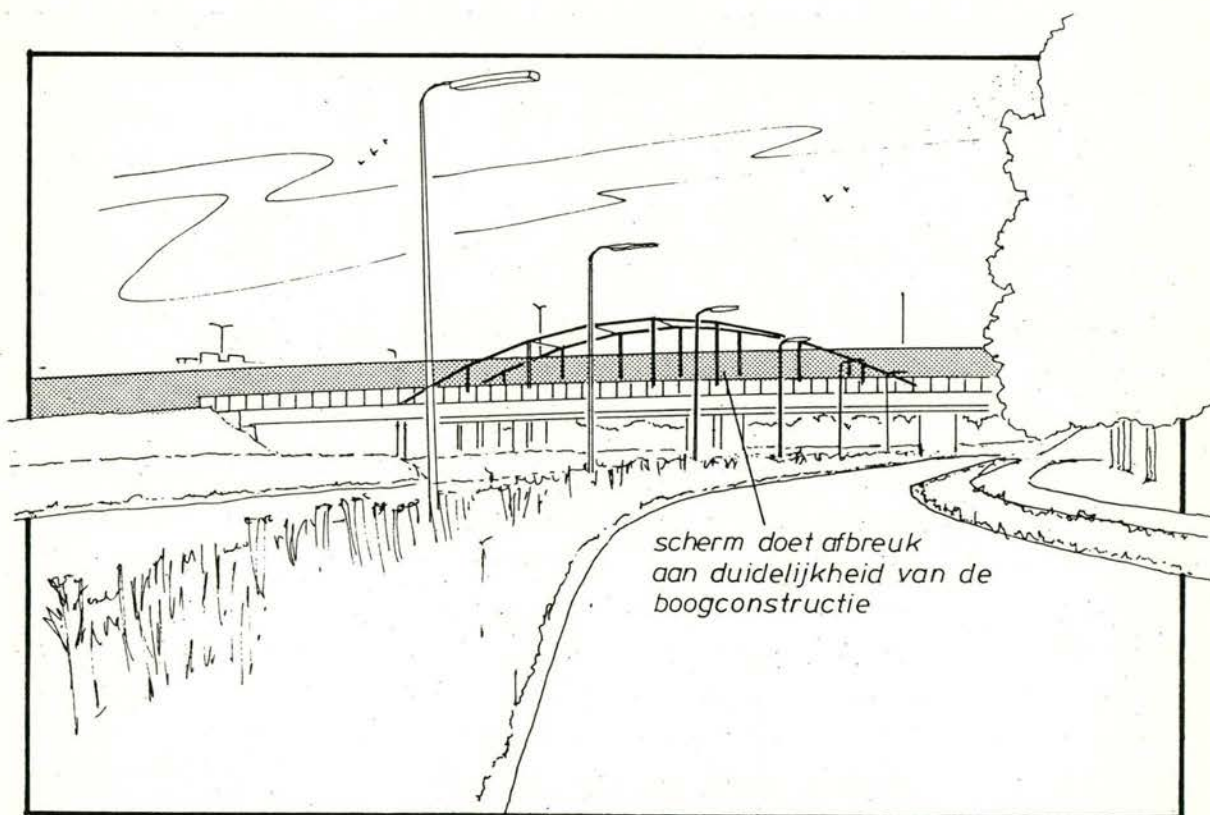
Het toekomstige scherm zal aan weerszijden van het viadukt over de Burg. Jhr. van Hoeufftlaan een duidelijke stadsdeelafluiting betekenen. Als het gebied tussen de rijksweg en de Hoge Biezenweg in de toekomst beplant wordt zal het scherm hierdoor gedeeltelijk aan het zicht onttrokken worden. Afhankelijk van de intensiteit van deze beplanting zal het scherm aan bewonerszijde meer of minder een begroeid uiterlijk dienen te bezitten. In z'n totaliteit tegen hoogopgaande achtergrondbegroeiing ten westen van de weg is over dit schermdeel een natuurlijk uiterlijk vanaf de bewonerszijde gewenst. Zie fototek. nr. 22.

3. Wilhelminastraat.

Vanuit de verschillende niveau's waarop zicht op de rijweg mogelijk is, komt uit de analysebeschrijving de wens naar voren het kunstmatige, schuinlopende karakter van de weg in ophoging visueel zo veel mogelijk te weren. Een geluidwerende constructie van 3 m nog boven op het weglichaam zal deze harde lijn alleen maar versterken. In een bijgevoegd schema is het effect op het verlies aan zonne-aanstraling weergegeven bij plaatsing van een scherm. Vanaf de Wilhelminastraat en de huizen is het type geluidscherm of de materiaalsoort van een niet zo wezenlijk belang. het scherm zal vanaf dit gezichtspunt het grootste deel van de dag in de schaduw staan. Eventuele kleurencombinaties zullen hierdoor niet altijd het beoogde effect bereiken. Het ligt in deze situatie veel meer voor hand in de strook grond tussen de Hoge Biezenweg en de Wilhelminastraat toegevoegde beplanting aan te brengen. De hoogte en intensiteit



Huidige situatie - Brug over Merwedekanaal, vanaf Kanaalweg



Nieuwe situatie

FOTONUMMER 26

te versterken. Gezien de beschikbare ruimte in het dwarsprofiel tussen de rijksweg en de Hoge Biezenweg, zullen constructies met een grote voetbreedte niet mogelijk zijn. Dit legt uiteraard beperkingen op aan de constructiemogelijkheden.

Navenant aan de eisen vanaf de rijkswegzijde zijn voor het scherm hier ter plaatse eisen te stellen met betrekking tot voldoende attractiviteit, aansluiting bij de omgeving en ruimtelijke werking. Een verschil in beleving van de toekomstige voorziening aan rijkswegzijde en aan de zijde van de Hoge Biezenweg zal tevens bepaald worden door de zonnestand. Het grootstedeel van de dag zal als al eerder genoemd de rijkswegzijde aangestraald worden en de zijde aan de Hoge Biezenweg in de schaduw staan. (Tevens slagschaduw op de Hoge Biezenweg).

6. Westzijde van de rijksweg.

Ten aanzien van het beeld vanaf de westzijde van de rijksweg is op drie plaatsen het toekomstige scherm waarneembaar:

- bij de Lexmondsestraatweg (Pr. Bernhardstraat en de Helsdingse Achterweg (Burg. Jhr. van hoeufftlaan)) zal bij de vormgeving van het scherm aan de rijkswegzijde tevens rekening moeten worden gehouden met het zicht vanpassanten van de westzijde.
- bij het Merwedekanaal is hier tevens sprake van, zij het in mindere mate.

d) Wegbeeld.

Het toekomstige geluidwerende scherm heeft een totale lengte van ± 1265 m (km 73.765 - km 72.5). Dit betekent een rijtijd van ± 40 sec. bij 100 km/u. Een verbrokkeling door een teveel aan verschillende verschijningsvormen bij deze lengte is niet wenselijk. Het zou een te onrustig beeld geven. Gevaren voor een monotoon wegbeeld zijn gezien de geaccidenteerdheid vooralsnog niet aanwezig. Van km 73.765 tot km 72.8 staat het scherm tussen de Hoge Biezenweg en hoofdrijbaan en langs de afrit. (lengte ± 1 km). Tussen km 72.8 en 72.5 staat het scherm langs de hoofdrijbaan. (begraafplaats en Pr. Bernhardstraat); lengte ± 300 m.

Door het in tweeën knippen van de voorziening als gevolg van de afrit is het scherm in 2 onderdelen op te splitsen. Het scherm kan hierbij een verscheidenheid aan vorm en materiaalkeuze bezitten, zij het dat het geheel een eenheid dient te zijn. In de vormgeving dient bovendien aansluiting te worden gezocht bij de overheersende omgevingselementen. (boogbrug Merwedekanaal, viadukt Prins Bernhardstraat met motel).

-km 73.765 - km 72.8

Uit het wegbeeld beschrijving van zuid naar noord komt naar voren dat de omgevingselementen (Flyovers, Merwedeburg, Lekbrug) en het wegverloop zelf de meest opvallende elementen zijn. Hierbij heeft uit oogpunt van ordening en structuur de boogbrug over het Merwedekanaal een onlogische plaats. In het verwachtingspatroon past bij het passeren van een omvangrijk civiel kunstwerk eerder de eventueel bovenliggende constructie over de hoofdrijbaan dan op een parallelweg. De vorm concurreert bovendien met de op die plaats reeds zichtbare en veel grotere Lekbrug. Het plaatsen van een geluidwerende voorziening langs het Merwedekanaal zal de hoger gelegen Hoge Biezenweg, de randbalkconstructie en een deel van de boogconstructie van de kanaalbrug aan het gezicht onttrekken. De gedeeltelijk boven het scherm uitstekende boogconstructie zal een wat wezensvreemd element worden. Vanaf de wegzijde zal door ontbreken van het zicht op het kanaal geen relatie met de omgeving gelegd kunnen worden. Een mogelijke integratie van het scherm met de boogconstructie zou een oplossing kunnen zijn.

Langs de Hoge Biezenweg, over het viadukt Burg. Jhr. van Hoeufftlaan en de begraafplaats zal een 3 m hoog scherm een dominerende invloed hebben op het beeld van de weggebruiker. Het verloop van de bovenlijn bij een dalend wegverloop en de horizontale boogstraal dient hierbij zorgvuldig vorm te worden gegeven. De afscherming van het huidige beeld op het lokale verkeer en het passeren van het viadukt over de Burg. Jhr. van hoeufftlaan geeft aanleiding hier een compensatie voor de weggenomen informatie te zoeken. Het zicht op de bebouwing, het verkeer op de Burg. Jhr. van Hoeufftlaan en de Hoge Biezenweg zal door het plaatsen van een afschermende maatregel volledig verdwijnen. Een accentuering boven het viadukt over de Jhr. van Hoeufftlaan kan hierbij een welkome accentuering zijn om voornoemde compensatie vorm en inhoud te geven. Vanuit de geleidende aspecten is de wens te kennen gegeven met zorg de belijning van de afscherming aan te geven. Een overheersende horizontale laminering kan aan dit aspect voldoen. Vanuit het gezichtspunt van de weggebruiker heeft het wegnemen van het gezicht op de Hoge Biezenweg ook positieve aspecten. Verblinding, een onrustig verkeersbeeld door zichtbaar verkeer zowel op de linkerrijbaan als op de parallelweg zullen verdwijnen.

- km 72.8 - km 72.5

Schermscherm langs hoofdrijbaan ter hoogte van viadukt Pr. Bernhardstraat.
Langs de hoofdrijbaan is hier sprake van een ± 300 m lang schermgedeelte in een van zuid naar noord stijgend wegverloop (± 2 m) en gesitueerd in de binnenbocht.

Het viadukt over de Pr. Bernhardlaan bevindt zich vlak voor de beëindiging. Situering in een binnenbocht betekent een beperking van inzicht in het wegverloop over grotere afstand. Mede door de stijging in het verticale wegverloop spelen hier ook de geleidingsmotieven een rol als besproken bij het schermdeel langs de Hoge Biezenweg. Van belang zijn voor dit schermdeel met name het begin rond de Pr. Bernhardstraat (Motel).

Het begin en eind dienen hierbij niet als een incident in het beeld van de automobilist te verschijnen. Nog meer dan bij het passeren van de Burg. Jhr. van Hoeufftlaan is bij het viadukt Pr. Bernharstraat de wens tot een accentvorming aanwezig. Een afwijkende en bijzondere

constructie boven de Pr. Bernhardstraat kan achterliggende informatie compenseren, geeft een herkenning voor de automobilist met een onderdoorgaande weg, en verduidelijkt de ligging van Vianen.

Bij de vormgeving van de afscherming zal gezien de bocht in de weg rekening moeten worden gehouden met zoonstraling en weerkaatsing van autolichten in de scherm delen.

Voor beide scherm delen geldt in grote lijnen dat ze een eigen gezicht dienen te bezitten, voldoende zelfstandigheid, waarbij ze niet onopvallend tegen de achtergrond aan het oog worden onttrokken. Een attractief en zelfstandige voorziening bevestigt voor de automobilist de duidelijkheid van de route en het passeren van Vianen tussen het verkeersknooppunt met de A-27 en de Lekbrug.

a) Algemeen.

In het vorige hoofdstuk zijn vanuit de verschillende waarnemingsstandplaatsen conclusies geformuleerd. Daarbij werd geen rekening gehouden met onderlinge afstemming of conflictpunten. In dit hoofdstuk worden uitgangspunten aangegeven waarin onderlinge overeenkomsten en strijdigheden zijn verwerkt. De uitgangspunten schetsen globaal het te verwachten beeld en dienen als leidraad voor de aanzet tot het schetsontwerp en gaan in op de globale vorm, materiaalkeuze en kleurschakeringen.

Een overwegend vlak land als Nederland bezit deels wijde landschappen onderbroken door linten van bebouwing en beplanting naast stedelijke agglomeraties en verspreide bebouwing in de randzone. Elementen van formaat, waartoe ook geluidbeperkende maatregelen afhankelijk van de hoogte kunnen behoren, tekenen zich af tegen de horizon. Van nature aanwezige omgevingselementen als heuvels, bosranden steile taluds zijn in het Nederlands landschap schaars. Mogelijkheden tot camouflage van geluidsschermen tegen een natuurlijke achtergrond zijn derhalve beperkt. In zijn algemeenheid is aan te geven, dat bij het ontwerpen de voorkeur uitgaat naar een overweging waarbij geluidwerende voorziening gezien worden, als zelfstandige bouwkundige elementen, die een eigen vormgeving verlangen. Situaties waarin de mogelijkheid geschapen wordt tot een integratie van scherm en beplantingsstructuur kan hierbij een waardevolle aanvulling zijn.

b) km 73.765 - km 73.6 (begin scherm en brug over Merwedekanaal)

Voor het begin van het scherm en het scherm op de kanaalbrug is in vorig hoofdstuk bij de conclusies al aangegeven dat er vanuit rijksweg- en bewonerszijde verschillende eisen gesteld worden:

Vanaf de rijkswegzijde: de boogbrug inpakken in de afschermende voorziening en/of integreren in een bijzondere constructie.

Vanaf de bewonerszijde/Hoge Biezenweg: verhoogde barrièrewerking door toekomstige voorziening, verhoging van de schaduwwerking, scherm zo "licht" mogelijk. Bij de uiteindelijke vormgeving moet hier rekening mee gehouden worden. Een aanvaarde modus waarbij met de eisen aan beide zijden rekening wordt gehouden is een taak voor de vormgever maar lijkt evenwel mogelijk. De samenhang, integratie en verminderde barrièrewerking vanaf de bewonerszijde en de wens tot geleiding, ruimtelijke werking en een bijzondere constructie aan wegzijde moet in het ontwerp samen te voegen zijn.

Denkbaar is een vormgevingsgedachte welke de bestaande boogconstructie als uitgangspunt neemt: Het scherm op de kanaalbrug kan een bijzondere vormgeving en kleurschakering verkrijgen welke de stalenboogconstructie in het scherm integreert of juist opvallend tegengesteld maakt.

Als materiaalkeuze zijn componenten denkbaar die passen binnen het kunstmatige karakter van de overspanning. (staal, kunststof, aluminium). Transparant materiaal lijkt gezien de hoge constructie hoogte van de Hoge biezenweg (boven het kanaal) en de veelheid aan huidige constructiedetails niet op z'n plaats.

Bij het begin van het scherm nog voor de brug over het Merwedekanaal lijkt het aanvaardbaar het scherm niet plotseling als een incident te laten beginnen, maar af te buigen in het talud of in uitgebouwde bossages zoals opgenomen in SBB plan.

c) km 73.6 - km 73.15 (van brug over Merwedekanaal tot aan Burg. Jhr. van Hoeufftlaan).

De conclusies voor het scherm langs de Hoge Biezenweg verschillen voor weg- en bewonerszijde nauwelijks. Geleidingaspecten, voldoende attractiviteit en de afsluitende werking zijn hier voor beide zijden van toepassing. Denkbaar zijn derhalve constructies waarbij het schutting-effekt aan beide zijden wordt vermeden en een horizontale structuur overheerst. Stijlen dienen derhalve aan beide zijden aan het gezicht onttrokken te worden of op veel grotere afstand dan de gebruikelijke 3 à 4 m h.o.h. geplaatst te worden. Doorbreking van de horizontale bovenlijn is ook denkbaar zij het dat er een zekere ritmiek in aan te geven moet zijn gezien uit perspectivisch zicht op grote afstand.

Zonder materiaal en kleur vast te leggen is aan te geven dat hier een veelheid aan materiaalmogelijkheden aanvaardbaar is (kunststof, beton, staal, aluminium), evenals vele mogelijke kleurschakeringen. Bij keuze van kleurschakeringen en reliëfwerking binnen het scherm zal rekening gehouden moeten worden met de heersende zonnestand daar het effect van beoogd schaduwwerking, verdieping en kleurovergangen hier sterk door wordt beïnvloed. Voor beide zijden van de afscherming zal het scherm hierdoor volkomen verschillend ogen.

d) km 73.15 - km 72.8 Burg. Jhr. van Hoeufftlaan en afrit.

Tegengestelde conclusies voor weg- en bewonerszijde zijn alleen aan de orde ten weerszijden van het viadukt. Boven het viadukt zelf is zowel aanweg- als bewonerszijde de wens tot een bijzondere constructie te kennen gegeven.

Accentuering door vorm, materiaaltoepassing en vermindering van massaliteit is hier voor beide zijden een aanvaardbare zaak.

Denkbaar is derhalve een constructie waarbij toepassing van transparent of lichtdoorlatend materiaal ingebouwd is.

Aan weerszijden van het viadukt is vanuit de bewonerszijde de wens tot een natuurlijker aanzien van het scherm te kennen gegeven.

Continuïteit en geleiding is voor de wegzijde hier van belang. Het is mogelijk deze tegenstelling op te heffen door toepassing van een intensieve hoogopgaande beplanting vlak achter het scherm of door toepassing van een aan bewonerszijde begroenbaar geluidwerend scherm.

Aan de wegzijde zal dan een aanvaardbare overgang met het scherm langs de Hoge Biezenweg moeten worden getroffen. Het eind van de voorziening zal zo mogelijk in een bebossing dienen te worden ingepakt.

e) km 72.8 - km 72.5 Viadukt Pr. Bernhardstraat.

Tegenstellingen over dit trajectgedeelte zijn te vinden in de wens tot geleiding (horizontale structurering) aan wegzijde en een plaatsgebonden achtergrond voor de beplantingselementen (plan SBB) aan bewonerszijde. Mogelijkheden tot integratie zijn wellicht te vinden in een constructie waarbij een horizontale laminering aan wegzijde en een verticale laminering aan bewonerszijde mogelijk is. Ook toepassing

van begroeiing aan bewonerszijde of begroeibare elementen welke aan bewonerszijde beplant dienen te worden behoren tot de mogelijkheden. Materiaalafstemming op het scherm aan weerszijden van de Burg. Jhr. Hoeufftlaan is hierbij essentieel. Het scherm boven de viaduktconstructie dient een bijzondere vorm en materiaaltoepassing te verkrijgen. Toepassing van lichtgekleurd, transparant of lichtdoorlatend materiaal lijkt hier in beperkte mate gewenst. Evenals bij de Burg. Jhr. van Hoeufftlaan geldt ook hier dat vanuit de bewonerszijde het scherm het grootste deel van de dag in de schaduw staat. Donker getinte en massief ogende constructies en vlakinvullingen lijken vanuit deze richting dan ook minder op hun plaats.

Het begin- en eind van dit schermgedeelte kunnen als al eerder genoemd in struweel en bossages ingepakt worden. Met name voor het begin van het scherm (km 72.8) gedeelte kan deze oplossing (indien het dwarsprofiel het toelaat) een positieve bijdrage betekenen. Rijdend op de afrit zal zo een logischer beeld van beëindiging langs de afrit en begin van het scherm op de hoofdrijbaan verkregen worden.

f) gehele scherm km 73.765 - km 72.5

Voor het gehele scherm zijn nog enkele aanknopingspunten met betrekking tot vormgeving aan te geven:

- het verdient aanbeveling daar waar de ruimte in het dwarsprofiel beperkt is een integratie van geleiderail en scherm aan te brengen (barrièreprofiel).
- gezien de geografische ligging van het scherm (noord/west naar zuid/oost) zal de wegzijde over een veel groter gedeelte van de dag aangestraald worden dan de bewonerszijde. Met eventuele (hinderlijke) lichtreflecties dient rekening te worden gehouden. Ook schaduwwerking in het scherm (horizontale laminering) is aan de wegzijde dominanter. Slagschaduw zal 's morgens vroeg en op de rijkswegzijde op kunnen treden afhankelijk van de jaargetijden.
- bij de vormgeving van de schermen op de viadukten dient er een zekere vormrelatie te bestaan, hetgeen eveneens geldt voor de totale beide scherm delen teneinde de gewenste eenheid te verkrijgen.

Uitgangspunten voor het ontwerp verschaffen de mogelijkheid tot het vervaardigen van een getekende structuur, waarin de praktische uitwerkingen van de uitgangspunten zichtbaar worden. Van belang is het samenhangende beeld van de geluidwerende voorzieningen over het gehele tracé te handhaven. Buiten de nog in grote mate aanwezige varianten in aanvaardbare totaal-oplossing, moet vooral getracht worden door de compromissen, die vanuit weg- en bewonerszijde ten aanzien van het beeld gesloten moeten worden, geen kwaliteitsverlies op te laten treden.

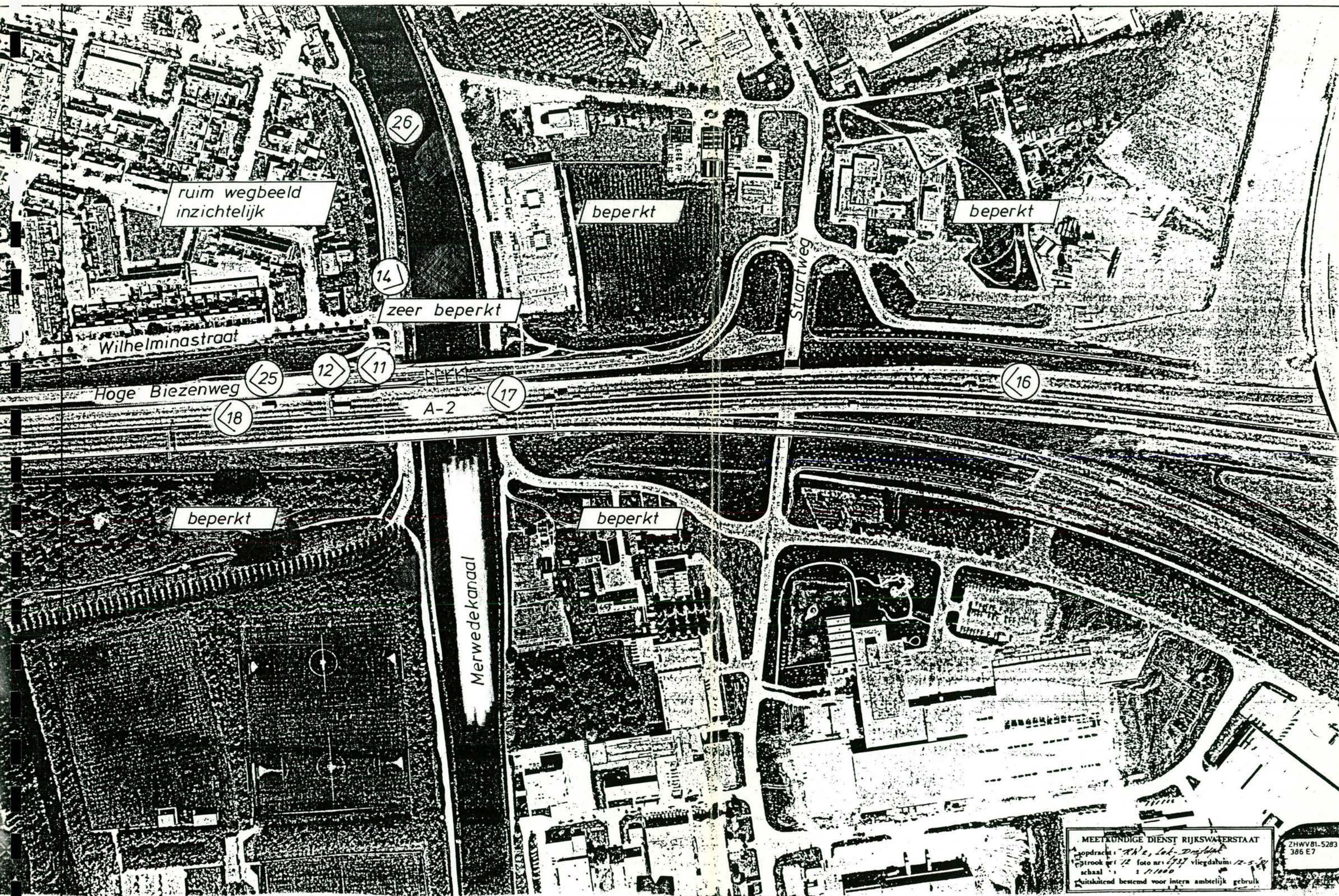
Op bijgevoegde tekeningen is een struktuurschets gegeven aan de hand waarvan meerder gedetailleerde ontwerpen vervaardigd kunnen worden. De aanzet beperkt zich tot het visueel maken van de ontwerpuitgangspunten, welke in vorig hoofdstuk beschreven zijn.

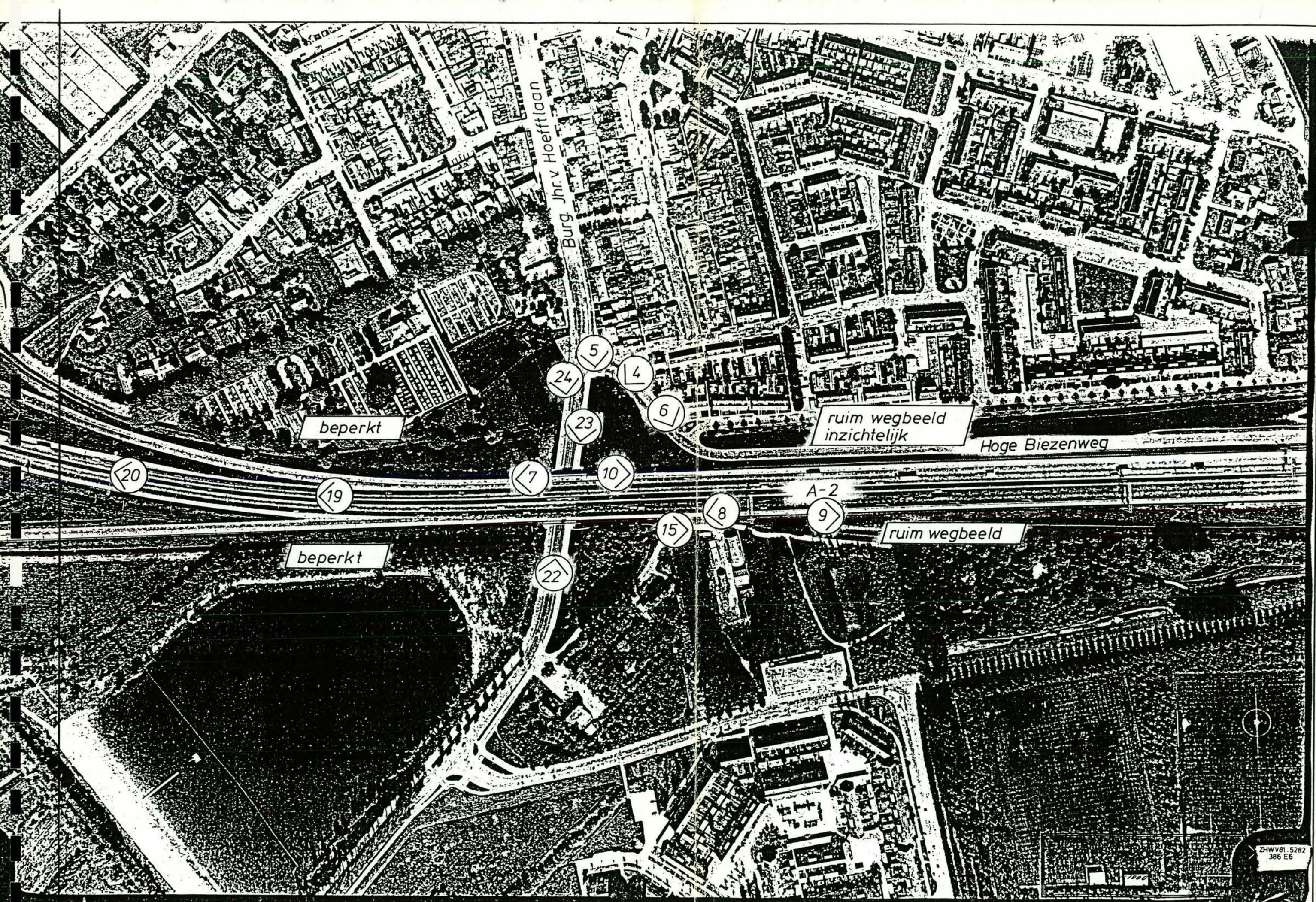
UITVOERING EN BEGELEIDING.

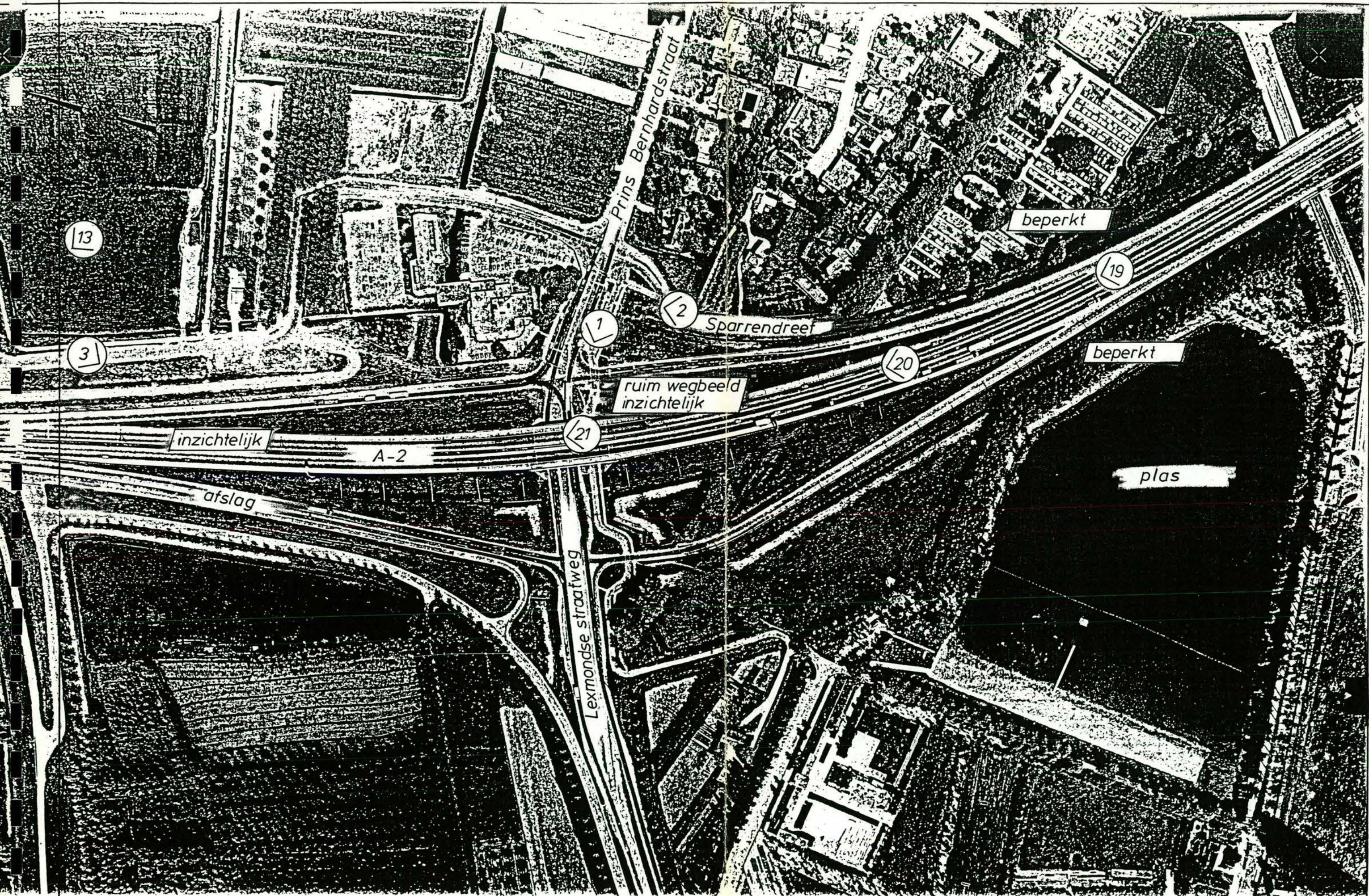
De studie voor de Visueel Ruimtelijke Analyse is uitgevoerd door H. Otto van ingenieursbureau V.S.F. te Utrecht in de maanden september / oktober 1985.

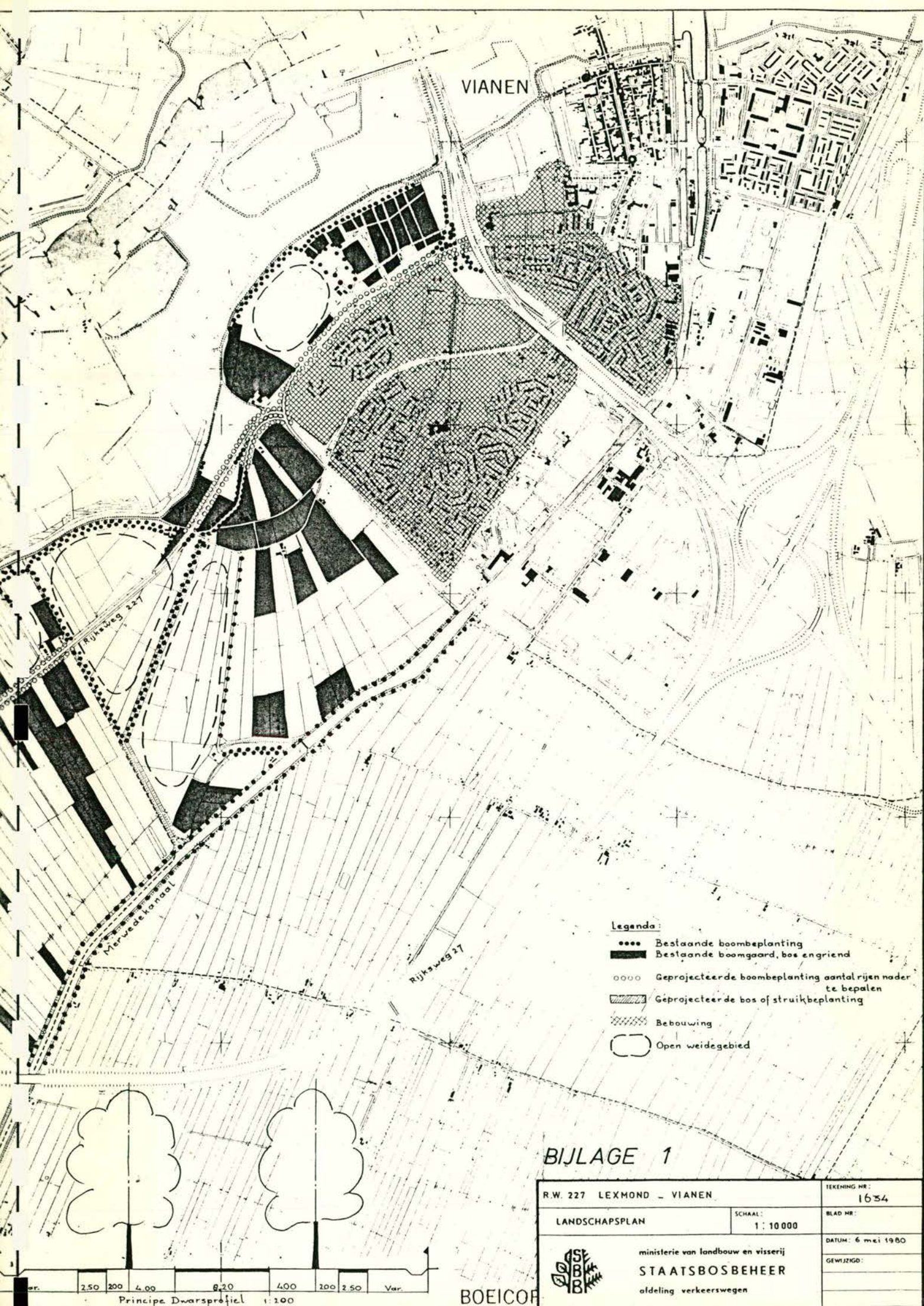
De begeleiding vond plaats door de projectgroep welke bestond uit de volgende personen:

W.A. Joosten	Gemeente Vianen
P. Jansen	Gemeente Vianen
D. van Merkerk	Gemeente Vianen
J. Stoutjesdijk	Regionale inspectie voor de milieuhygiëne
W. Fikken	Regionale inspectie voor de milieuhygiëne
A. v.d. Nadort	RWS Directie Zuid-Holland
C. Plug	RWS Directie Zuid-Holland
G. v.d. Veen	RWS Directie Zuid-Holland dienstkring Gorinchem.









Legenda:

- **** Bestaande boombeplanting
- Bestaande boomgaard, bos en griend
- oooo Geprojecteerde boombeplanting aantal rijen nader te bepalen
- Geprojecteerde bos of struikbeplanting
- Bebouwing
- Open weidegebied

BIJLAGE 1

R.W. 227 LEXMOND - VIANEN		TEKENING NR.: 1634
LANDSCHAPSPLAN	SCHAAL: 1 : 10 000	BLAD NR.:
		DATUM: 6 mei 1980
		GEWIJZIGD:

ministerie van landbouw en visserij
STAATSBOSBEHEER
 afdeling verkeerswegen

BOEICOR

