

## VERKEERSONTSLUITING LOCATIE DE KLINGELENBERG RUIMTELIJKE MOTIVATIE

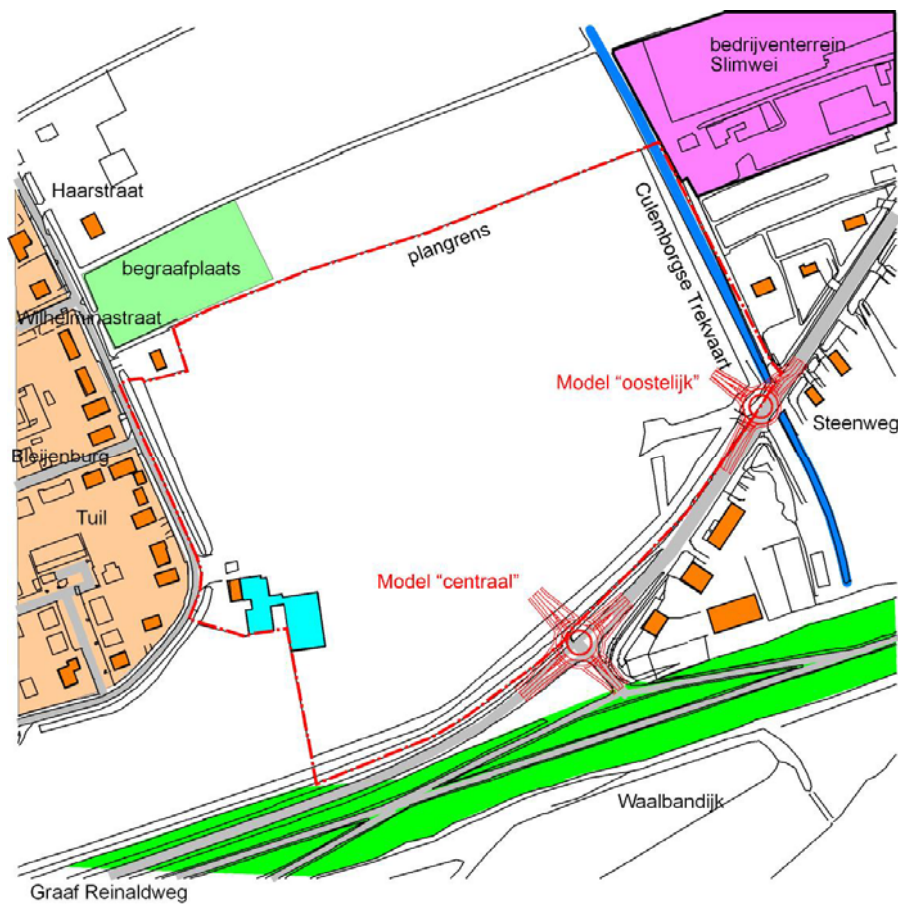
047-232

### Aanleiding

Voor de ontwikkeling van een nieuwe woonlocatie aan de oostzijde van Tuil – De Klingelenberg – dient te worden bepaald op welke plaats in de provinciale weg N830 de hoofdontsluiting van dit nieuwe woongebied bij voorkeur wordt gerealiseerd.

Verkeerskundig zijn twee modellen denkbaar:

- Model "oostelijk", waarbij het plangebied in de zuidoostelijke hoek, ter hoogte van de Culemborgse Trekvaart wordt ontsloten;
- Model "centraal". Waarbij het plangebied ter hoogte van de bestaande afslag/toerit naar de Waalbandijk wordt ontsloten.



Plangebied met de modellen indicatief weergegeven



Steenweg "oostelijk"



"centraal"



Graaf Reinaldweg en Waalbandijk

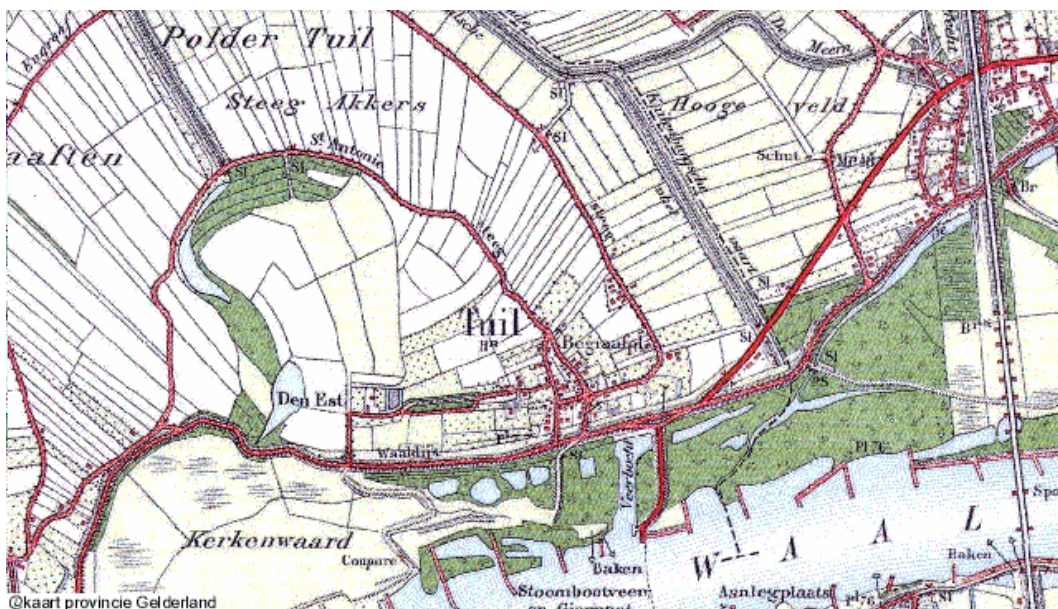
Uit verkeerskundig onderzoek van bureau Goudappel Coffeng is gebleken dat een ontsluiting volgens model "centraal" de voorkeur geniet.

Voorliggende notitie bevat de vergelijking van de twee modellen op basis van planologisch-ruimtelijke aspecten. Aan de orde komen achtereenvolgens:

- Cultuurhistorie
- Ruimtelijke inpassing wegprofiel
- Ruimtelijke relaties omgeving
- Conclusie

### Cultuurhistorie

De twee mogelijke ontsluitingspunten liggen op plaatsen die van cultuurhistorische betekenis zijn: het snijpunt met de Culemborgse Trekvaart (model oostelijk) en de dijkopgang van de Steenweg / Graaf Reinaldweg ter hoogte van de Waalbandijk.



De Culemborgse Trekvaart, gegraven in 1694, is nog altijd als watergang aanwezig in het gebied. Van zo mogelijk in het verleden daarlangs gelegen jaagpaden is niets meer herkenbaar. Voor de ontwikkeling van het woongebied De Klingelenberg zal in ieder geval de vaart als historisch element behouden blijven en landschappelijk worden versterkt. Door begroeiing aan de randen van de vaart en de doorsnijding van het brede wegprofiel van de Steenweg is de zichtbare continuïteit van de vaart in het geding. Het stedenbouwkundig plan zal er dan ook vanuit gaan dat de vaart weer beter zichtbaar zal worden gemaakt. Om de ruimtelijke continuïteit niet te verslechteren, is het wenselijk het breedteprofiel van de Steenweg zo beperkt mogelijk te houden. De aanleg van een rotonde of eventuele uitbuigende wegvakken op of nabij dit punt is daarom minder wenselijk. Een rechte doorsnijding daarentegen biedt meer mogelijkheden voor behoud en herstel van de vaart.

De historische dijkopgang is vanwege de verkeersfunctie van de provinciale weg gestroomlijnd. Wel is de positie van de huidige dijkopgang nagenoeg gelijk gebleven.

De veerhaven (voormalige veren naar Zaltbommel) aan de overzijde van de dijk is verland, maar de afrit naar de oude veerstoep bestaat nog. De bestaande aansluitpunten op de dijk markeren daarmee nog altijd de kruising van historische hoofdroutes in het gebied. Ruimtelijk komen hier de rivier, dijk en het achterland bijeen. Een en ander is aanleiding om dit bijzonder punt ook als inspiratie te gebruiken voor de vormgeving van een mogelijk nieuw kruispunt van routes op deze plaats.

Uit een oogpunt van cultuurhistorie gaat de voorkeur uit van realisatie van model "centraal" omdat daarbij de historische samenkomst van routes de vormgeving van een nieuw kruispunt kan inspireren. Daar staat tegenover dat model "oostelijk" in beginsel de herkenbaarheid van de Culemborgse Trekvaart als cultuurhistorisch waardevol landschapselement zal aantasten.

### **Ruimtelijke inpassing wegprofiel**

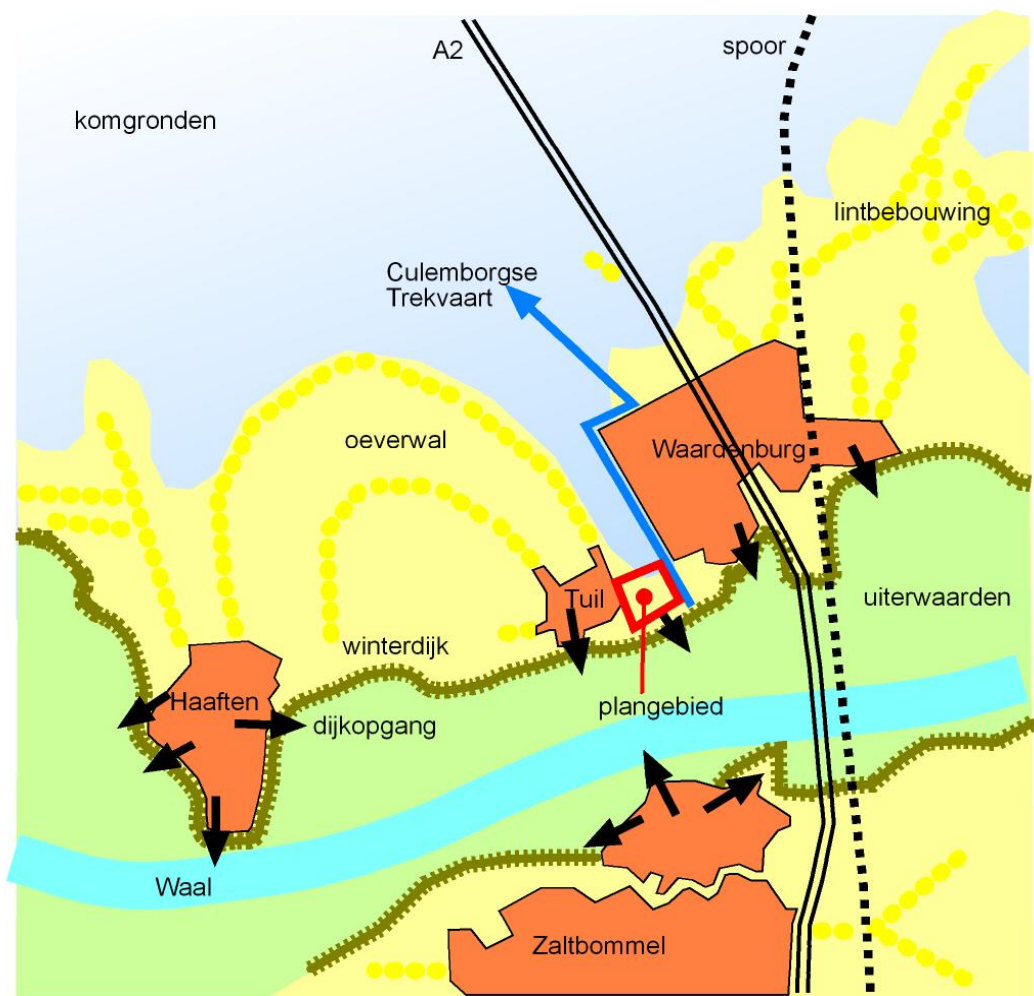
Voor een goede verkeerskundige inpassing van een rotonde in het wegprofiel van de Steenweg is meer ruimte vereist dan momenteel het geval zal zijn. Bij model "oostelijk" zijn de wegbermen dermate smal dat uitgeweken zal moeten worden naar aangrenzende gronden, ofwel in de richting van het plangebied. Dit zou betekenen dat de rotonde niet in de as van de huidige weg zal komen te liggen, maar enigszins noordelijk daarvan. Uit ruimtelijk oogpunt zal daardoor de hiërarchie in wegen minder helder worden; de Steenweg sluit met twee pootjes schuin aan op de rotonde, evenals de toegang tot het plangebied.

Bij model "centraal" is het profiel van bermen en wegen dermate breed dat hierbinnen een rotonde kan worden aangelegd, zonder dat de as van de Steenweg dient te worden verlegd. Ruimtelijk resulteert dit in een meer heldere en herkenbare situatie. Daar komt bij dat zo de toegang van het nieuwe woongebied in het verlengde van de dijkopgang komt te liggen. Dit geeft de toegang een meer heldere positie en versterkt de functionele relatie tussen Waalbandijk en het plangebied (o.a. bereikbaarheid voor bewoners). Tevens wordt hiermee de reeds bestaande oversteek voor fietsers naar de Waalbandijk ruimtelijk gemarkeerd.

Opgemerkt wordt dat laatstgenoemde rotonde op een grotere afstand zal liggen van bestaande woningen en tuinen dan eerstgenoemde. Model "centraal" biedt dan ook meer mogelijkheden voor een goede landschappelijke inpassing, omdat naast ruimte voor het technisch noodzakelijke profiel ook de inrichting van de aangrenzende ruimte mogelijk is. Op het gebied van de ruimtelijke inpasbaarheid van een rotonde binnen de bestaande wegprofielen gaat de voorkeur uit naar realisatie van model "centraal".

### **Ruimtelijke relaties omgeving**

Beoogd wordt om de bestaande landschappelijke en stedenbouwkundige structuren in en rond het plangebied zo helder mogelijk te behouden en te versterken bij de realisatie van het nieuwe woongebied. Kenmerken die daarbij in het ruimtelijk planconcept worden meegenomen zijn:



### *Uiteen houden kernen*

Het rivierengebied wordt gekenmerkt door solitair gelegen kernen die zijn ontstaan op oeverwallen bij de rivier. De omvang van de kernen wordt mede bepaald door de grondslag; natte gronden tussen kernen in werden niet bebouwd. Dit geldt eveneens voor een zone tussen Waardenburg en Tuil. Al is het momenteel technisch mogelijk om ook dergelijke zones aaneengesloten te bebouwen, gaat hier stedenbouwkundig de voorkeur niet naar uit. Behoud van solitair gelegen kernen heeft de voorkeur, waarbij iedere kern zijn eigen ruimtelijke identiteit kent. Tussen de stedelijke gebieden Slimwei en De Klingelenberg zal daarom een groenzone worden gerealiseerd, waardoor het bedrijventerrein en de kern Tuil stedenbouwkundig blijvend los van elkaar zullen zijn. De vaart is de drager voor de in te richten groene zone.



*Trekvaart (noord)*



*(zuid)*



*groene rand De Klingelenberg*

In overleg met het recreatieschap zal worden gezien of langs het water de recreatieve functie kan worden versterkt, bijvoorbeeld door aanleg van een pad en een luwe parkzone. Een rotonde in een dergelijke zone verdraagt zich minder goed met recreatieve doelstellingen.

Aangezien de nieuwe ontsluiting de toegang moet zijn tot nieuw Tuil (en niet tot het bedrijventerrein Slimwei), is het gewenst om de toegang ook ruimtelijk onderdeel te laten zijn van de ruimtelijke structuur van het woongebied. Model "centraal" beantwoordt hieraan. Model "oostelijk" resulteert in een minder wenselijke toegang ter hoogte van de scheiding tussen Tuil en Waardenburg. De ruimtelijk beoogde scheiding van beide wordt daarmee functioneel ontkend. Daarnaast is het ruimtelijk onduidelijk welke stedelijke gebieden ter plaatse ontsloten worden: alleen De Klingelenberg, alleen Slimwei, of beide gebieden?

#### *Aanhechtpunt rivier*

Kenmerkend voor rivierdijkdorpen zoals Tuil is de centrumvorming nabij de dijk. Rond de toerit(ten) naar de dijk zijn markante dorpsmilieus gegroeid met centrumvoorzieningen zoals kerk, school, voorzieningen etc. maar ook karakteristieke groene ruimtes met weiden, fruitbomen en hagen. Vanaf de dijk is de dorps toegang al vanaf enige afstand herkenbaar, terwijl zicht naar de dijk vanuit het dorp karakteristiek en beeldbepalend is. Vandaar ook dat een substantiële uitbreiding van Tuil – ruimtelijk een verdubbeling – ook vraagt om een vergelijkbare ordening van functies en ruimtelijke structuren: dorpsentree (functioneel en ruimtelijk) aan de dijk, visuele relaties tussen de dijk en de kern.



*Karakteristieke zichten: vanaf dijk naar Tuil en omgekeerd*



*aanhechtingspunt "centraal"*

Bij voorkeur maakt de aan te leggen rotonde onderdeel uit van het aanhechtingspunt van De Klingelenberg op de Waalbandijk. Model "centraal" maakt het mogelijk om ter plaatse een verkeerskundige toegang van nieuw Tuil te realiseren, met beeldbepalende bebouwing van dorps schaal en karakter, open zichtrelaties tussen het woongebied en de dijk en inrichting van groene ruimtes tussen de dorpsentree en de dijk. In geval van realisatie van model "oostelijk" ontbreekt de kans om een functionele binding te maken tussen de dijk en De Klingelenberg. Ter hoogte van het kanaal is het enerzijds gezien de afstand tussen het plangebied en de dijk en anderzijds de particuliere eigendommen ter plaatse onmogelijk deze relatie te realiseren.

## **Conclusie**

Vanuit ruimtelijk-planologisch oogpunt gaat de voorkeur uit naar realisatie van een rotonde op basis van model "centraal". Dit model heeft als voordelen dat de inrichting zich aldaar beter kan voegen in de bestaande ruimtelijke en historische structuren, zonder dat deze wezenlijk worden aangetast.

Daarnaast kan op deze voorkeurslocatie het nieuw te ontwikkelen woongebied op een functioneel en ruimtelijk karakteristieke wijze worden verankerd aan de bestaand Waalbandijk en Steenweg. Het woongebied kan daarmee voor wat betreft de oriëntatie op de omgeving en de vormgeving van de entree worden geïnspireerd op de kenmerken van bestaand Tuil en vergelijkbare dorpen aan de dijk in het rivierengebied. Dit sluit ook aan bij de wens van de gemeente Neerijnen en de provincie Gelderland om het nieuwe woongebied op een dorpse en gebiedseigen wijze vorm te geven.

Pouderoyen Compagnons,

Nijmegen, juni 2005.