



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ontwerp-Tracébesluit A16 Rotterdam

Inpassingsvisie & Landschapsplan

Bijlage J

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



Landschapsplan A13/A16 Rotterdam

12.02-Rp.01

Opdrachtgever:

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Opdrachtnemer:

1AW (ARCADIS + Witteveen Bos)
Lichtenauerlaan 100 Postbus 4205
3062 ME ROTTERDAM 3006 AE ROTTERDAM

010 25332 222

Ons kenmerk:

D03011.000279

Opgesteld door:

Roline den Hartog
Kees Neven
Sjaak Punt
Martijn Bomhof
Roel Bakker
Verali von Meijenfeldt

Gecontroleerd door:

Berto Meeuwissen
Marianne van Lochem
Ton Geerlings

Vrijgegeven door:

Edgar Rijsdijk

Uitgave:

Versie F - definitief

Datum:

mei 2015

A13/A16 ROTTERDAM **LANDSCHAPSPLAN**

mei 2015 | versie F - definitief | 12.02-Rp 01

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding en doel	7
1.1 Aanleiding en historie van het project	9
1.2 Het Ontwerp-tracébesluit	9
1.3 Doelstelling Landschapsplan	11
1.4 Leeswijzer	11
2. Het project en zijn omgeving	13
2.1 Projectomgeving en studiegebied	15
2.2 Tracébeschrijving op hoofdlijnen	15
2.3 Kaders en uitgangspunten	17
2.4 Omgevingsproces en gebiedstafels	21
3. Huidige ruimtelijke situatie	23
3.1 Karakteristieken van het gebied	25
3.2 Karakteristieken van de infrastructuur	28
3.3 Gebiedstypologie	37
3.4 Ruimtelijke impact van de ingreep	41
4. Inpassingsvisie	43
4.1 Ruimtelijk concept voor de inpassing	45
4.2 Ruimtelijke uitwerkingsprincipes per deelgebied	49
5. Landschapsplan op hoofdlijnen	57
5.1 Overzicht landschapsplan	59
5.2 Thematisch overzicht inpassing deelaspecten	61
6. Uitwerking landschapsplan	69
6.1 Deelgebied Polder	73
6.2 Deelgebied Intermezzo	87
6.3 Deelgebied Bos en Rotte	101
6.4 Deelgebied Stedelijk gebied	115





1. Inleiding en doel



Luchtfoto plangebied met tracé A13/A16 Rotterdam

1.

INLEIDING EN DOEL

1.1 AANLEIDING EN HISTORIE VAN HET PROJECT

De Rotterdamse regio kampt met aanzienlijke problemen op het gebied van de bereikbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving. In het bijzonder op de A13 bij Overschie en de A20 tussen het Kleinpolderplein en het Terbregseplein. Hier staan bijna dagelijks files met negatieve effecten op lucht en geluid. Omdat weggebruikers de files proberen te omzeilen, slibben ook lokale wegen dicht wat ook daar leidt tot een verslechtering van de leefbaarheid. Deze problemen nemen, zonder maatregelen, in de toekomst alsmaar verder toe. Om deze problemen het hoofd te bieden is in 2005 het project A13/A16 gestart.

Met de publicatie van de Startnotitie 'Nieuwe rijksweg 13/16 Rotterdam' in 2005 is de eerste stap gezet in de planstudie om te komen tot een gewenste oplossing. In de Trajectnota/MER (2009) is nader ingegaan op de gesignaleerde problematiek. Daarin is de doelstelling van de planstudie nader geformuleerd: 'Het creëren van een oplossing die de gesignaleerde problemen op het gebied van de verkeersafwikkeling en de leefbaarheid op de A13 bij Overschie en de A20 tussen het Kleinpolderplein en het Terbregseplein, alsmede op het onderliggend wegennet, wegneemt/verkleint.'

Het project A13/A16 richt zich daartoe op een verbindende snelweg tussen de A13, ter hoogte van Rotterdam The Hague Airport en de A16 en de A20, ter hoogte van het knooppunt Terbregseplein.

In de Trajectnota/MER zijn zes mogelijke alternatieven en varianten voor het beoogde tracé en de effecten daarvan nader uitgewerkt. Deze Trajectnota/MER is in augustus 2009 gepubliceerd en ter inzage gelegd.

In december 2011 zijn bestuurlijke principeafspraken inzake het project A13/A16 gemaakt tussen de Stadsregio Rotterdam en de minister van Infrastructuur en Milieu. In de bestuurlijke principeafpraak is de uitwerking van het project A13/A16 op hoofdlijnen vastgelegd. Daarbij zijn afspraken gemaakt over de inpassing van het project en de financiën om het project mogelijk te maken.

In mei 2013 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu op basis van de Trajectnota/MER het standpunt bekend gemaakt omtrent de oplossingsrichting voor het project A13/A16.

In de planuitwerkingsfase is het standpunt over de TN/MER verder uitgewerkt tot een Ontwerp-Tracébesluit. Voorliggend rapport maakt onderdeel uit van dit Ontwerp-Tracébesluit voor het project A13/A16 Rotterdam.

1.2 HET ONTWERP-TRACÉBESLUIT

Het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) A16 Rotterdam omvat het mogelijk maken van een snelweg A16 ter hoogte van Rotterdam noord. Het OTB geeft de ruimtelijke uitwerking van het besluit en legt het ruimtebeslag vast. Ten behoeve van het besluit zijn ook de gevolgen voor de omgeving in beeld gebracht. In de bijlagen bij de Toelichting worden de landschappelijke en milieueffecten van de voorgenomen ingreep beschreven evenals de eventueel benodigde mitigerende en compenserende maatregelen.

Het Ontwerp-Tracébesluit bestaat uit de besluittekst, de detailkaarten en de toelichting met bijbehorende bijlagen. In de besluittekst, de detailkaarten en de toelichting wordt de besluitbenaming A16 Rotterdam gebruikt. In de bijlagerapporten wordt de projectbenaming A13/A16 gebruikt of de wegaanduiding A16 Rotterdam. Het betreft hier echter hetzelfde project.

Realisatie van het project A13/A16 is gepland in de periode 2017-2021. Het jaar van openstelling is 2022.



^ Knooppunt Terbregseplein gezien vanaf de Terbregseweg

1.3 DOELSTELLING LANDSCHAPSPLAN

Het Landschapsplan maakt integraal onderdeel uit van de toelichting op het Ontwerp-Tracébesluit (OTB). De belangrijkste uitgangspunten, resultaten en conclusies van dit deelrapport zijn in de toelichting op het Ontwerp-Tracébesluit opgenomen.

Het Landschapsplan integreert en verbeeldt alle ruimtelijke maatregelen die nodig zijn voor de realisatie van een ingepaste weg. Het plan heeft als doelstelling de inpassingsmaatregelen vanuit de diverse disciplines voor de aanleg van de A13/A16 Rotterdam te motiveren en de maatregelen op elkaar te laten aansluiten en waar mogelijk elkaar te laten versterken. Hiermee wordt de ruimtelijke kwaliteit van de weg en van de inpassing in de omgeving vergroot.

Op basis van het Landschapsplan wordt duidelijk hoe de inpassing van de nieuwe weg beleefd wordt vanaf de weg en vanuit de omgeving. De voorgestelde inpassingsmaatregelen bepalen mede het ruimtebeslag voor het TB.

Het plan borduurt voort op het 'Samenhangend Beeld van weg en omgeving A13/A16 (juni 2014)'. Het 'Samenhangend Beeld van weg en omgeving' neemt een plaats in tussen de inpassing van de snelweg enerzijds en de planvorming van de regio voor de omgeving anderzijds. Dit vormt het conceptuele vertrekpunt voor de weg en de omgeving.

Het Landschapsplan hangt nauw samen met het nog op te stellen Esthetisch Programma van Eisen, waarin de vormgeving en materialisatie van kunstwerken, geluidswerende voorzieningen en wegmeubilair uitgewerkt wordt. Dit Esthetisch Programma van Eisen wordt onderdeel van het contract met de aannemer.

1.4 AANPAK EN LEESWIJZER

Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt meer informatie gegeven over het project en de omgeving en wordt het omgevingsproces (gebiedstafels) nader toegelicht. Daarnaast worden de uitgangspunten voor het Landschapsplan toegelicht waaronder het wegontwerp, kaders & uitgangspunten zoals beleid, regioplannen en bovenwettelijke maatregelen.

Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van de huidige situatie, met een uitgebreide gebiedsanalyse en analyse van het infrastructurele netwerk. Per gebied worden kwaliteiten en diskwaliteiten benoemd.

Hoofdstuk 4 geeft de inpassingsvisie weer, die de basis vormt voor de uitwerking van het Landschapsplan.

In Hoofdstuk 5 wordt het Landschapsplan op hoofdlijnen beschreven, aan de hand van een thematisch overzicht van de inpassing.

In Hoofdstuk 6 wordt aan de hand van deelgebieden de inpassing in woord en beeld gedetailleerd weergegeven.

In de uitwerking van het Landschapsplan zijn ook de regioplannen weergegeven. Deze plannen maken geen onderdeel uit van het OTB, maar hebben wel nauwe samenhang met de inpassing. Deze worden op de tekeningen in een transparante laag weergegeven. In de beschrijving wordt aangegeven wat onderdeel uitmaakt van het OTB en wat bij de regioplannen hoort.





2. Het project en zijn omgeving



^ Lage Bergse bos

2.

HET PROJECT EN ZIJN OMGEVING

2.1 PROJECTOMGEVING EN STUDIEGEBIED

Beschrijving omgeving van het nieuwe tracé

Het gebied waar het project A13/A16 is gesitueerd, ligt aan de noordkant van Rotterdam. In de directe omgeving bevinden zich aan de noordkant (van west naar oost) het weidegebied van de polders Schieveen, Zuidpolder en Schiebroekse polder; het recreatiegebied Lage Bergse Bos en de woonwijk Ommoord. Aan de zuidkant bevinden zich (van west naar oost) de regionale luchthaven Rotterdam – The Hague Airport, het uitloopgebied Schiebroeksepark, bedrijventerrein Schiebroek, en de woonwijken Hillegersberg en Terbregge.

De ontsluiting van het noordelijk deel van de regio Rotterdam (Rotterdam-Noord, Lansingerland) vindt momenteel plaats via de hoofdwegen A13 en de A20 (tussen de afslag Berkel en het Terbregseplein) en verder door regionale en lokale wegen. De A20 en daarmee de Ring Rotterdam, kan bereikt worden via het stedelijk gebied van Rotterdam-noord of via de A13. Via de ring zijn er snelwegverbindingen naar het westen en oosten (A20) en het zuiden (A16). Naar het noorden dient de A13 als snelwegontsluiting, naar het noordoosten is er een regionale verbinding via de N209 naar de A12.

Studiegebied

Het project A13/A16 loopt door het gebied van het programma Noordas. De Noordas ligt in de binnenrand van de Randstad, dicht bij de stedelijke centra, bij Rotterdam-The Hague Airport en nabij de twee regioparken: Rottemeren en Hof van Delfland. De afgelopen jaren zijn veel projecten gericht op woningbouw, bedrijventerreinen, bereikbaarheid en openbaar vervoer en op groen in dit gebied tot ontwikkeling gekomen. Dit was voor de stadsregio Rotterdam, provincie Zuid-Holland en de gemeenten aanleiding om tot een integrale gebiedsontwikkeling “de Noordas” te komen met een samenhangend uitvoeringskader Noordas. Eind 2009 is deze gebiedsontwikkelingsvisie door de gemeenten Rotterdam, Lansingerland, provincie Zuid-Holland en de stadsregio Rotterdam vastgesteld en begin 2011 geactualiseerd.

Het project A13/A16 levert een bijdrage aan een betere bereikbaarheid van gebieden in de Noordas. De aanwezige bestaande kwaliteiten van woon- en leefomgeving en bovengenoemde geplande en in uitvoering zijnde projecten in de Noordas vragen om een goede afstemming met het ontwerp van de weg. Insteek is dat de vraagstukken die direct van invloed zijn op de planning en voortgang van lopende ontwikkelingen vroegtijdig in het proces worden ingevuld. Dit geldt bijvoorbeeld voor Polder Schieveen en de Vlinderstrik, waarvoor al plannen zijn ontwikkeld en in uitvoering zijn. Die plannen blijven zo veel als mogelijk ongewijzigd. Voor andere gebieden, zoals het Schiebroeksepark, het Triangelpark, het Lage Bergse Bos en het Terbregseveld, worden eerst de consequenties van het project A13/A16 in het gebied goed in kaart gebracht. Op basis daarvan worden vervolgens door de gemeenten en het recreatieschap (nieuwe) plannen voor (her-)inrichting ontwikkeld.

2.2 TRACÉBESCHRIJVING OP HOOFDLIJNEN

De A13/A16 Rotterdam verbindt de A13 ter hoogte van Rotterdam The Hague Airport, met de A16 en de A20 ter hoogte van het knooppunt Terbregseplein. De afbeelding op de pagina hiernaast geeft een overzicht van het ontwerp. De maximaal toegestane rijdsnelheid op de weg bedraagt 100 km/u. In de toelichting bij het OTB is een gedetailleerde beschrijving opgenomen.

Gecombineerde ligging N209

De A13 gaat na passage met de Zweth in zuidelijke richting over in de A13/A16 en buigt af naar het oosten om evenwijdig aan de start- en landingsbaan van het vliegveld door te lopen. De bocht ligt circa 5 m boven maaiveld op een dijklichaam (zie afbeelding hiernaast, bij 1) om de onderdoorgang van de A13 en de aansluitbogen met de N209 mogelijk te maken. Vanaf de A13 tot aan de Ankie Verbeek-Ohrlaan volgt het tracé het verloop van de bestaande Doenkade (N209). De A13/A16 wordt hier gecombineerd met de N209 (zie afbeelding hiernaast, onderdeel A). De A13/A16 Rotterdam bestaat tussen de A13 en de aansluiting N471 uit 2x3 rijstroken, en tussen de aansluiting N471 en Ankie Verbeek-Ohrlaan uit 2x3 rijstroken en een weefvak.

Akoestisch landschap

Tussen de HSL (zie afbeelding hiernaast, bij 4) en de Bergweg-Zuid wisselt de hoogteligging: na de passage van de HSL daalt de weg naar maaiveld tot net voorbij de Ankie Verbeek-Ohrlaan. Vervolgens daalt de A13/A16 Rotterdam tot onder maaiveldrichting de tunnel. Ten oosten van de Ankie Verbeek-Ohrlaan heeft de A13/A16 Rotterdam 2x2 rijstroken. Op dit deel van het tracé zijn voorzieningen aangebracht om de weg visueel af te schermen en de verbinding te behouden tussen de woon- en recreatiegebieden ten zuiden van de weg en de noordelijk gelegen natuur- en recreatiegebieden.

Lage Bergse Bos in tunnel op maaiveld

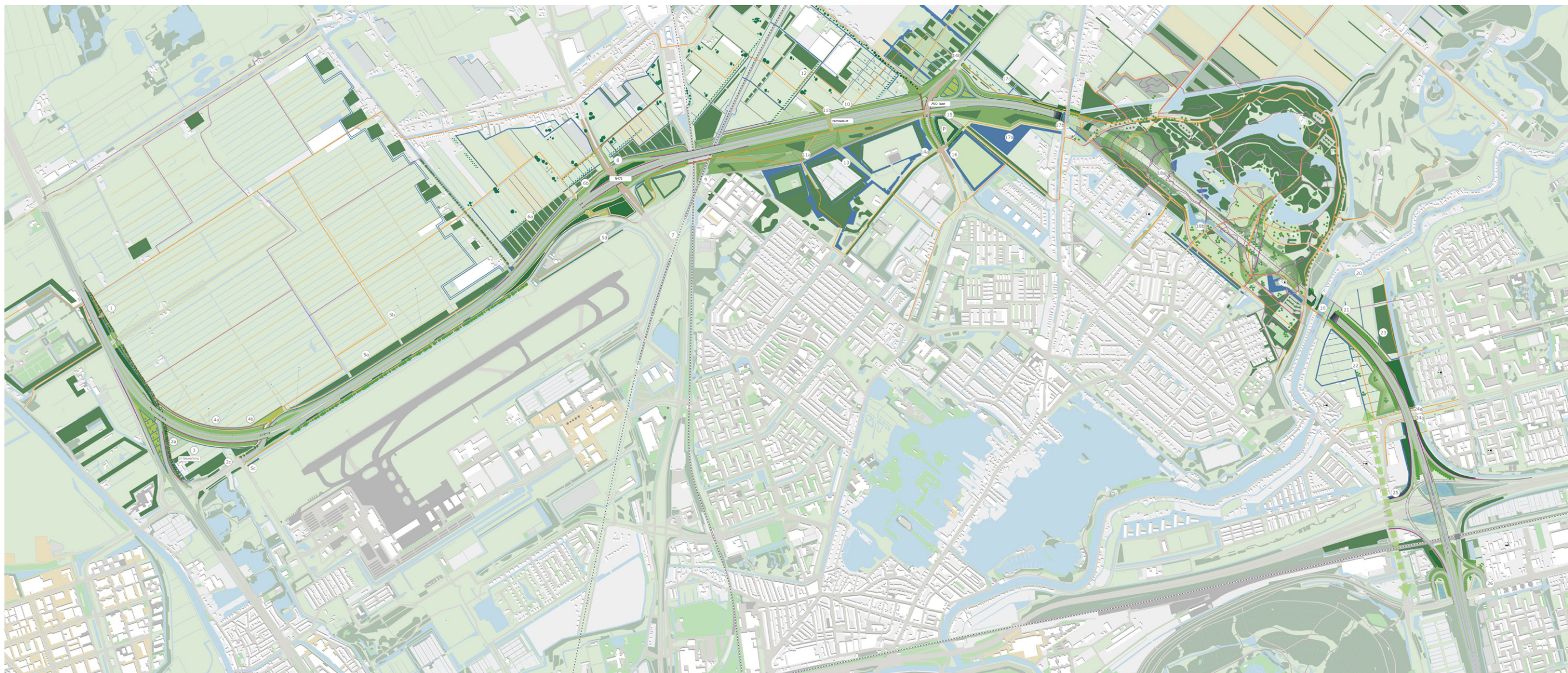
Ter hoogte van de Bergweg-Zuid buigt de weg af naar het zuiden om aan te sluiten op het Terbregseplein. De A13/A16 bestaat op dit deel uit 2x2 rijstroken, met in de tunnel ruimtereserveringen voor een derde rijstrook. Tussen de Bergweg-Zuid en het Terbregseplein ligt de A13/A16 Rotterdam deels in een circa 2,1 kilometer lange tunnel (zie afbeelding hiernaast, onderdeel C). Ter plaatse van de passage van de Bergweg-Zuid / Grindweg en de Rotte ligt de tunnel onder maaiveld en daartussen, ter hoogte van het Lage Bergse Bos, op maaiveld. Na de Rotte komt de snelweg weer bovengronds en sluit met een fly-over aan op de A16 ter hoogte van het Terbregseplein (zie afbeelding hiernaast, bij 9) en sluit via verbindingbogen aan op de A20.

Kruisende verbindingen

De N471, Landscheiding, De Hogesnelheidslijn, de Randstadrail, de President Rooseveltweg de spoorlijn Rotterdam Utrecht en het knooppunt Terbregseplein worden bovenlangs gepasseerd. De Ankie Verbeek-Ohrlaan, de Bergweg-Zuid, de Rottebandreef en de Linker Rottekade worden onderlangs gepasseerd.

Aansluitingen onderliggend weggennet

De bestaande verbindingen blijven gehandhaafd met uitzondering van de Ommoordseweg. Nieuwe aansluitingen worden gerealiseerd op de Vliegveldweg, N471 (Doenkadeplein), Ankie Verbeek-Ohrlaan en Terbregseweg / Hoofdweg.



^ Concept oplossingenkaart van de weg in omgeving (Samenhangend Beeld 3.0) ten behoeve van bestuurlijke besluitvorming

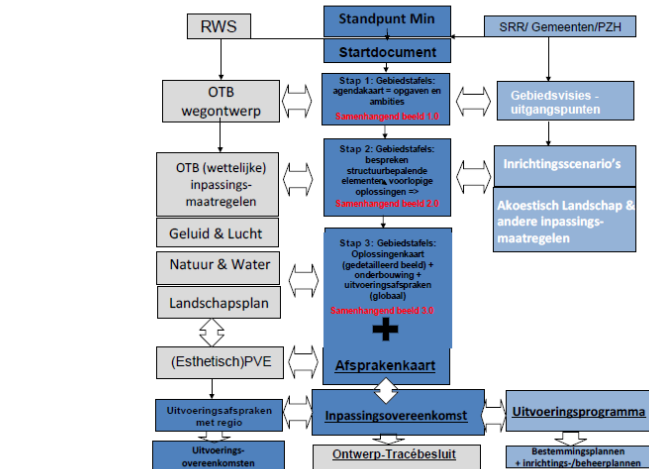
2.3 KADERS EN UITGANGSPUNTEN

Voor het opstellen van het Landschapsplan gelden de volgende kaders en uitgangspunten:

- Voorkeustracé A13/A16 Rotterdam- standpunt van de Minister, inclusief de daarin genoemde inpassingsmaatregelen;
- Referentieontwerp OTB;
- Samenhangend beeld van Weg en omgeving (juni 2014);
- Regioplannen (Samenhangend beeld 3.0)
- Wet- en regelgeving en rijksbeleid;
- Autonome ontwikkelingen: vastgestelde en in ontwikkeling zijnde structuurvisies, gebiedsvisies en/of inrichtingsplannen voor de omliggende deelgebieden;
- Compensatie en mitigatie-opgaven in het kader van het OTB.

Samenhangend beeld van weg en omgeving

Voor het Landschapsplan zijn Hoofdstuk 1 t/m 3 van het Samenhangend Beeld van de weg en omgeving (juni 2014) kaderstellend. Deze hoofdstukken zijn gebruikt voor de inpassingsvisie in Hoofdstuk 4. Niet alles wat in het Samenhangend Beeld wordt beschreven, krijgt een plek in het OTB. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van onderdelen buiten de plangrens ligt bij de regiopartijen. Met de planvorming van het OTB is gekeken of de plannen van de omgeving niet onmogelijk gemaakt worden.



Schema relatie tussen producten OTB en regioplannen

Regioplannen

Het Samenhangend Beeld wordt verder uitgewerkt en aangescherpt door de regiopartijen, onder de werktitel Samenhangend Beeld 3.0. Aan de hand hiervan worden bestuurlijke afspraken gemaakt over de verschillende ontwikkelplannen. In de afbeelding op de pagina hiernaast is de concept-oplossingenkaart weergegeven. Deze plannen zijn als stand van zaken meegenomen in dit Landschapsplan. In de uitwerking van de deelgebieden is in een transparante laag het Samenhangend Beeld 3.0 in de tekeningen zichtbaar.

Inpassingsmaatregelen in Standpunt

In de bestuurlijke principeafspraken tussen de minister en de stadsregio Rotterdam zijn afspraken gemaakt over extra inpassingsmaatregelen ten opzichte van de wettelijke kaders en algemene richtlijnen. Deze maatregelen worden gerealiseerd dankzij een extra financiële bijdrage van de regio. De afspraken betreffen:

- de realisatie van het gedeelte van de snelweg tussen de Bergweg-Zuid en de Rotte (het Lage Bergse Bos) in een tunnel op maaiveld met een lengte van circa 2 km;
- de realisatie van groene (grond)wallen van circa 4,5 meter hoog in het gedeelte tussen de HSL-Zuid en de tunnelmond bij de Bergweg-Zuid (Akoestisch Landschap). Gestreefd wordt naar een zodanig ontwerp dat de leefbaarheidseffecten voor de omgeving zo positief mogelijk zijn. Het ontwerp moet ook goed aansluiten bij de inrichting van de bestaande (Schiebroeksepark) en nieuwe (Vlinderstrik, Triangelgebied) recreatiegebieden. Deze grondwallen geven zowel vanuit de omgeving als vanaf de snelweg een groen en landschappelijk beeld. Deze wijze van inpassing komt verder ook de leefbaarheid in de omgeving ten goede omdat de wallen ook een geluidswerend effect hebben;
- de realisatie van een recreaduct met een breedte van 30 tot 60 meter tussen de Vlinderstrik en het Schiebroeksepark;

- de realisatie van een langzaam-verkeerverbinding ter hoogte van het toekomstige Triangelpark, om de verbinding tussen nieuwe en bestaande recreatiegebieden in het plangebied van het project A13/A16 te versterken.

Van deze vier maatregelen zijn de landtunnel en het akoestisch landschap in het OTB opgenomen. De exacte invulling van de overige twee maatregelen is nog onderwerp van regionale besluitvorming.

Saldo Nul

Saldo Nul staat voor de regionaal bestuurlijke ambitie de weg niet te willen 'horen, zien of ruiken'. De geluidsniveaus en de luchtkwaliteit, mogen na aanleg van de weg niet slechter worden dan 'nu' het geval is. Aangezien deze regionale ambitie voor Saldo Nul in 2012 is vastgelegd in breed gedragen moties in de gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland geldt 2012 als peiljaar voor Saldo Nul. De maatregelen die uit Saldo Nul volgen, zijn aanvullend op de wettelijke maatregelen die Rijkswaterstaat treft en de extra inpassingsmaatregelen zoals in het standpunt verwoord. Deze Saldo Nul maatregelen maken geen onderdeel uit van dit OTB, want moeten nog worden vastgesteld door de regionale overheden.

Nationaal beleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR 3 Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Inhoud relevant voor het project A13/A16:

Het project is niet specifiek benoemd. Duidelijk is dat zowel bereikbaarheid, natuur als cultuurhistorie belangrijke waarden zijn die in samenhang bekeken moeten worden.

Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van Snelwegen: handreiking bij het herkennen van de kernkwaliteiten en de ruimtelijke inpassingsopgaven (Rijkswaterstaat, 2013)

Deze handreiking bevat uitgangspunten van Rijkswaterstaat met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit van snelwegen: visie en ontwerpprincipes, kernkwaliteiten per traject. Rijkswaterstaat stelt in zijn visie een herkenbaar en samenhangend netwerk centraal. Deze rustige functionele grondtoon laat, door een goede ruimtelijke inpassing en vormgeving van de kunstwerken en het wegmeubilair, ruimte aan stad en landschap om de identiteit van snelweg en snelwegomgeving mede te bepalen. Er ontstaat een aantrekkelijk wegbeeld wat de weggebruiker helpt oriënteren.

Voor elke route worden specifiek kernkwaliteiten benoemd:

- A13 Delflandroute
- A16 HSL-route
- A20 Ruggengraat van Rotterdam

Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit (2014), Provincie Zuid-Holland

De Visie Ruimte en Mobiliteit, de Verordening Ruimte, het Programma Ruimte en het Programma Mobiliteit beschrijven het beleid, de regels en de wijze van uitvoering voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid van de provincie Zuid-Holland. De documenten komen in de plaats van de provinciale structuurvisie, de verordening ruimte en het provinciaal verkeer- en vervoersplan.

Inhoud relevant voor het project A13/A16:

- de provincie stelt hoge kwaliteitseisen aan de inpassing van de eigen infrastructuur. De gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit kunnen hier behulpzaam bij zijn
- De ontbrekende schakel tussen de A13 en de A16 realiseren is belangrijk voor de mobiliteit;
- het project A13/A16 gaat door belangrijk recreatiegebied. Het Lage Bergse Bos is recreatiegebied beschermingscategorie 1, de overige gebieden categorie 2.

Cultuurhistorische Atlas Provincie Zuid-Holland (2011)

De cultuurhistorische kaart van Zuid-Holland geeft een overzicht van cultuurhistorische kenmerken en waarden in deze provincie. Het is een overzicht op hoofdlijnen, bijvoorbeeld waardevolle verkavelingspatronen, zones met een archeologische verwachting of monumentale boerderijlinten. Dit is namelijk het schaalniveau waarop de provincie beleid voert.

- Cultuurhistorische waarden: het Rottelint, specifiek de zuidkant (hoge waarde), molen Lage Bergse Bos (rijksmonument), Landgoedcomplex De Tempel (zeer hoge waarde)
- Archeologie: grote kans op archeologische sporen bevinden zich in de Schiezone, langs de Rotte en in een langgerekte strook die door het Lage Bergse Bos voert.
- Landschappelijke waarden: de linten van de Oude Bovendijk, de Grindweg en de Rotte zijn landschappelijke lijnen met een hoge waarde, evenals de boezem in de Polder Schieveen

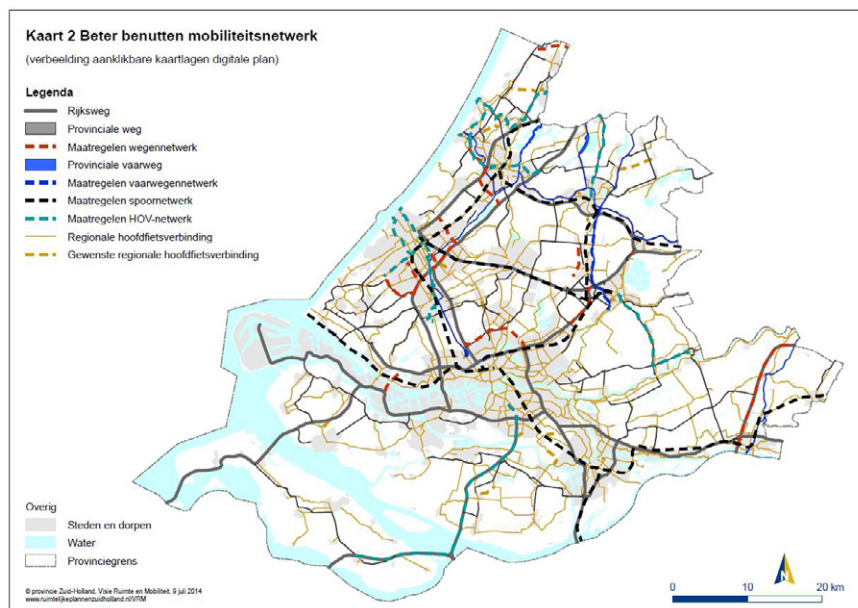
Gebiedsprofiel Ruimtelijke kwaliteit, Provincie Zuid-Holland (2012/2014)

Het gebiedsprofiel is een regionale uitwerking van de provinciale kwaliteitskaart uit de Visie Ruimte en Mobiliteit. Een gebiedsprofiel beschrijft en visualiseert kenmerkende ruimtelijke elementen die van bovenregionaal belang zijn. De gebiedsprofielen geven een overzicht van de landschappelijke waarden, waarmee bij ruimtelijke ingrepen rekening moet worden gehouden. De ambities die richting geven aan de ontwikkeling van de kenmerken zijn hierin opgenomen.

Inhoud relevant voor het project A13/A16:

De A13/A16 Rotterdam voert door twee gebiedsprofielen.

- De A13 voert door Midden-Delfland. Het agrarisch landschap in Midden-Delfland is tevens een recreatielandschap geworden, binnen handbereik van de stedeling. Kwaliteit hierbij is het open (veen)weidelandschap, de linten en water als structuurdrager.
- De verbindingsboog van de A13/A16 Rotterdam loopt door het gebiedsprofiel Bentwoud, Rottemeren en Zuidplas. De Rotte is een zeer belangrijke identiteitsdrager.



^ Kaart uit de Visie Ruimte en Mobiliteit, Provincie Zuid-Holland

Ambitie

Gebiedsprofiel Midden-Delfland (Deel A13):

- nieuwe snelwegen zo min mogelijk beleefbaar vanuit het landschap te maken, waarbij beleving vanuit het landschap prioriteit heeft boven beleving vanaf de weg;
- het beplanten van overhoeken langs de tracés met lage, gebiedseigen (knot)beplanting;
- water als structuurdrager, beleefbaar maken en houden van boezems en polderwater;
- linten blijven linten: behoud kleinschaligheid linten.

Gebiedsprofiel Bentwoud, Rottemeren en Zuidplas

- Goede inpassing van de A13/A16 Rotterdam in het Lage Bergse Bos met bijzondere aandacht voor de verbindingen tussen de stad en het recreatiegebied.
- Versterken van de eenheid en herkenbaarheid van het gebied als geheel door gebruik te maken van de ligging aan de Rotte als blauwe ruggengraat.
- Nieuwe (delen van) snelwegen bewegen daar waar mogelijk mee met de richting van het landschap.
- Behoud van het continue profiel van de A20 met transparante wegbeplanting
- Kruisingen met landschappelijke hoofdstructuren zoals de Rotte, ringvaart en linten met zorg ontwerpen, zodat de landschappelijke structuur zichtbaar en herkenbaar blijft.

Regionaal beleid

Uitvoeringsprogramma Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020, 2005) (Provincie Zuid-Holland, Stadsregio Rotterdam)

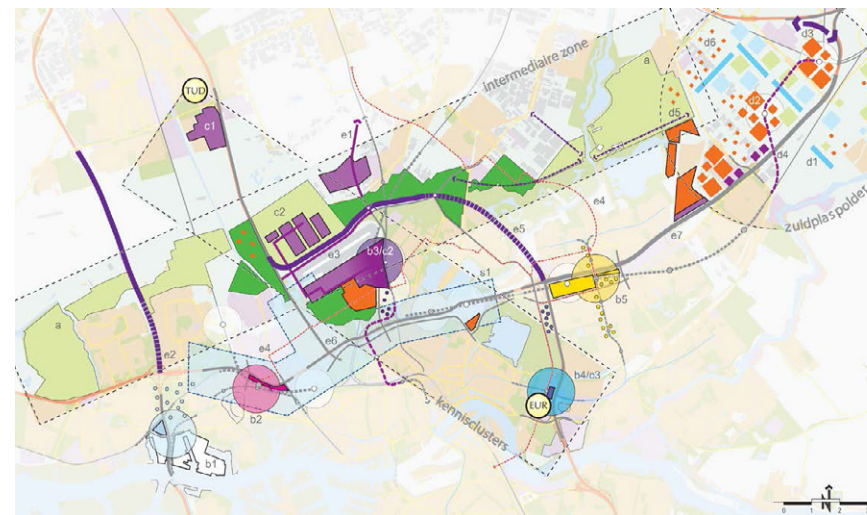
Presenteert een overzicht van nieuwe projecten op het gebied van water, wonen, werken, glastuinbouw en openbaar vervoer.

Inhoud relevant voor het project A13/A16:

- Het project A13/A16 ligt in het gebied Noordas. Hier komen veel projecten samen, die integraal ontwikkeld moeten worden.
- De sector verkeer en vervoer biedt kansen om een groot effect te realiseren in energietransitie.
- Prioriteit bij de ontwikkeling van project A13/A16, ontwikkeling stadsetalage, A13 zone, regiopark Rottemeren

Noordas, Samenhangend Uitvoeringskader, 2009/2011

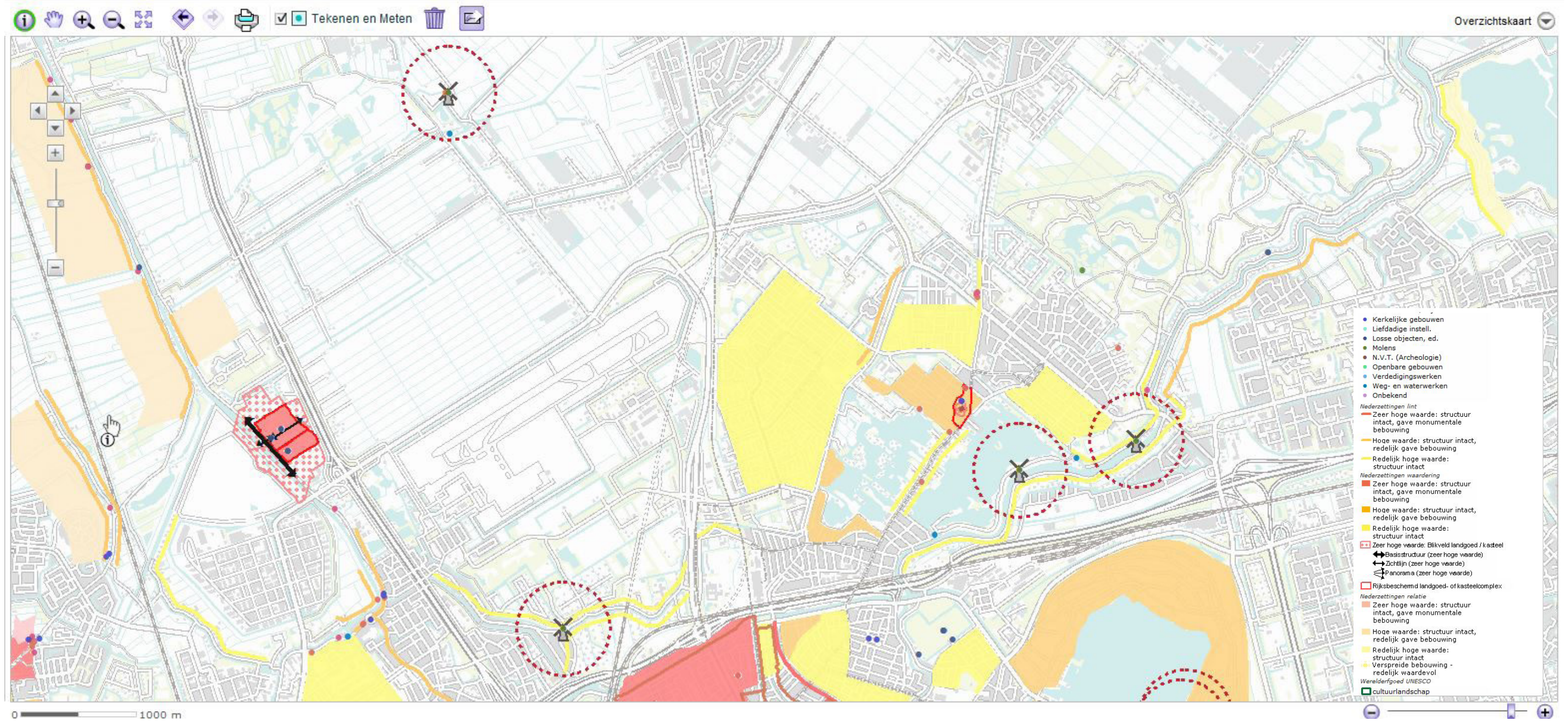
De integrale ontwikkeling van de Noordas, het gebied ten noorden van Rotterdam, is één van de tien punten uit het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020). In de omgeving van het project A13/A16 worden verschillende plannen ontwikkeld en uitgevoerd. Een groot deel van deze plannen is al vastgesteld en een deel wordt nog voorgelegd ter besluitvorming. Deze plannen zijn gebundeld in het programma De Noordas.



^ Kaart uit Samenhangende uitvoeringskader Noordas, Stadsregio

Inhoud relevant voor project A13/A16:

- De A13/A16 Rotterdam loopt door het gebied van het programma Noordas. Met de Noordas wordt het gebied aangeduid aan de noordrand van Rotterdam. Het programma bevatte oorspronkelijk een groot aantal met elkaar samenhangende projecten op het gebied van woningbouw, bedrijventerreinen, bereikbaarheid, openbaar vervoer en groen. Het gebied verbindt de grote groengebieden Rottemeren en Hof van Delfland met elkaar. Het programma vormt het overkoepelende ruimtelijke plan voor de totstandkoming van het samenhangende beeld van de inpassing van project A13/A16 en aanvullende maatregelen in de omgeving. Eind 2009 is het programma Noordas door de gemeenten Rotterdam en Lansingerland, de provincie Zuid-Holland en de stadsregio Rotterdam vastgesteld. Begin 2011 is de visie geactualiseerd. De nadruk is toen meer komen te liggen op het ontwikkelen van groene verbindingen tussen de Rottemeren en Hof van Delfland en goede verbindingen met de aangrenzende stad. De geplande en in uitvoering zijnde projecten in de Noordas zijn zorgvuldig afgestemd met het ontwerp van de rijksweg.
- De groene zone ten noorden van Rotterdam vormt een belangrijke recreatieve en ecologische verbinding tussen het regiopark Delfland en het regiopark Rottemeren. Projecten die onderdeel uitmaken van deze zone zijn Schiezone, Schieveen, Vlinderstrik, het Landscheidingspark, park De Polder, het Tussenstuk/Triangelpark en het Hoekse Park. De opgave binnen de zone is om de samenhang te waarborgen waarbij het slechten (en voorkomen) van de vele infrastructurele barrières de hoofdoopgave is.
- Vanuit dit samenhangend uitvoeringskader volgen bouwstenen voor het afwegingskader voor het project A13/A16. Deze bouwstenen zijn vertaald in gebiedsgebonden typering voor inpassing, waarbij bijvoorbeeld de snelweg in het gedeelte tussen de kruising met de N471 en het Lage Bergse Bos onderdeel is van het regiopark. Terwijl het Lage Bergse Bos (tussen de Grindweg en de Rotte) juist ondergeschikt is aan het landschap.



Gemeentelijk beleid

Gemeentelijk beleid Stadsvisie Rotterdam, 2030 (Gemeente Rotterdam, 2007)

De Stadsvisie geeft uitgangspunten, onder andere op het gebied van bereikbaarheid en nieuwe bedrijvigheid. De aanleg van het project A13/A16 is als noodzakelijk beoordeeld ter verbetering van de doorstroming van het verkeer aan de noordkant van Rotterdam.

Het Rottemerengebied is hét recreatielandschap van Rotterdam. Nesselande en de vergrote Zevenhuizerplas koppelen groene kwaliteiten aan een nieuw woonmilieu. Deze ontwikkelingen zullen, in combinatie met verbeterde fietsverbindingen, hun uitstraling hebben op de gehele Noordrand van Alexander: de Rottezoom. Deze ambities stellen extra eisen aan de inpassing van de verbinding A13/A16 Rotterdam.

Autonome ontwikkelingen

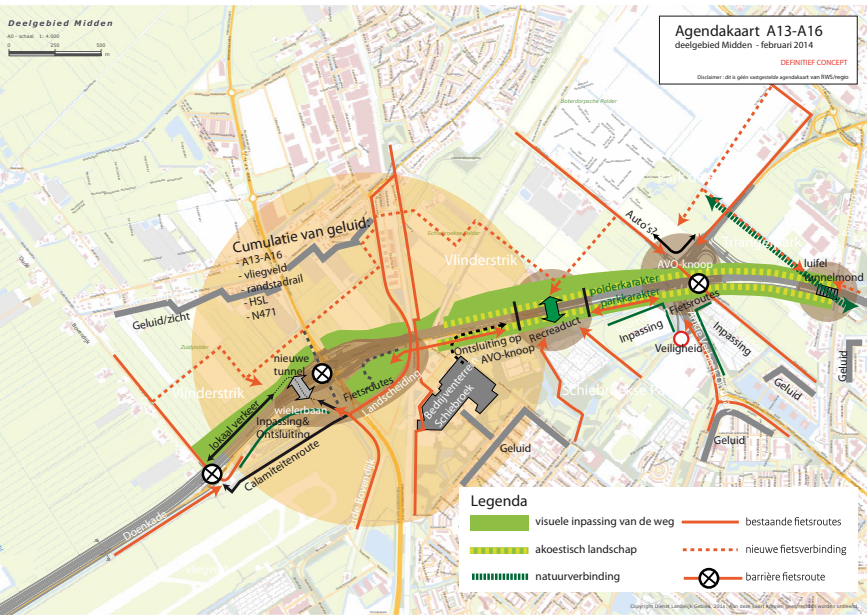
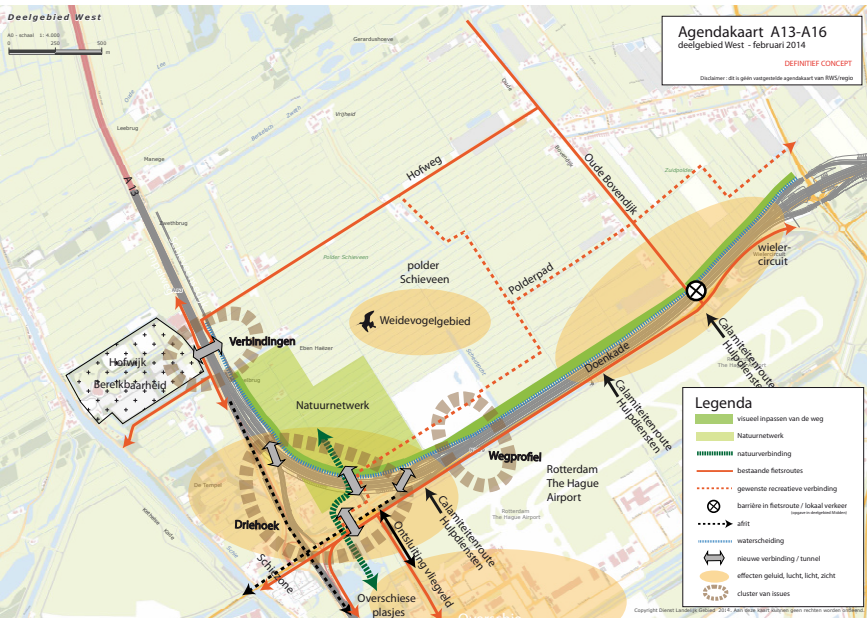
Grenzend aan het tracé van de A13/A16 Rotterdam vindt een aantal autonome ontwikkelingen plaats, die ruimtelijk van invloed zijn op de inpassing van de snelweg. Dit zijn met name nieuwe of herontwikkelde recreatiegebieden. Deze recreatiegebieden maken onderdeel uit van het Project Noordas. Aan de noordzijde van de nieuwe weg liggen achtereenvolgens: Polder Schieveen, Park Vlinderstrik, Park de Polder, Triangelpark, Lage Bergse Bos, het Rottelint en het Terbregseveld. Aan de zuidzijde liggen de Wielerbaan en het Schiebroeksepark.

2.4 OMGEVINGSPROCES EN GEBIEDSTAFELS

De omgeving is van relevante invloed op de ontwikkeling en inpassing van de A13/A16. Dit heeft onder andere geresulteerd in de extra inpassingsmaatregelen zoals de grondwallen (akoestisch landschap) langs de A13/A16 en de tunnel op maaiveld.

Middels participatie tracht het project alle stakeholders en omgevingspartijen die betrokkenheid en een direct belang hebben, niet alleen zo goed mogelijk te informeren maar ook te betrekken. Dit door ze te raadplegen en mee te laten denken aan de verdere uitwerking van het ontwerp en de inpassing van de A13/A16 en aan het door de regionale overheden ontwikkelde ‘Samenhangend Beeld’.

In onder meer ambtelijke en bestuurlijke afstemgroepen, informatieavonden en gebiedstafels zijn het ontwerp van de weg, de landschappelijke inpassing en de milieueffecten onderwerp geweest van nadere uitwerking, bespreking maar ook discussie. De participatie en consultatie hebben geleid tot (lokale) optimalisaties in het ontwerp en de inpassing. Deze zijn verwerkt in het Landschapsplan en het door de regio opgestelde Samenhangend Beeld.



Agendakaarten Gebiedstafels van deelgebied West en deelgebied Midden

