



3. Huidige ruimtelijke situatie



Overzichtskartaal Landschappelijke structuren

Legenda

-  Polders Delfland
-  Polders Schieland
-  Belangrijke waterstructuren
-  Belangrijke groenstructuren
-  Historische kades
-  Historische bebouwingslinten
-  Molenensemble
-  Weidevogelgebied

3. HUIDIGE RUIMTELIJKE SITUATIE

In dit hoofdstuk wordt een analyse gemaakt van de locatie en context van het tracé. De (ruimtelijke) karakteristieken van het gebied worden geschetst samen met belangrijke landschapsstructuren, de (geschiedenis van de) stedelijke ontwikkeling en de kenmerken van de bestaande netwerken en infrastructuur. Per onderdeel wordt steeds in een kader een beknopt overzicht gegeven van de belangrijkste kwaliteiten en diskwaliteiten. In paragraaf 3.3 wordt gedetailleerd ingegaan op de karakteristiek per deelgebied.

3.1 KARAKTERISTIEKEN VAN HET GEBIED

Het plangebied en zijn omgeving kenmerken zich door verschillende ruimtelijke en programmatische delen. Ruimtelijk is het gebied, het ommeland van Rotterdam, in te delen in verschillende landschappen. Het gebied kenmerkt zich door de vele ontwikkelingen sinds de 18e eeuwse drooglegging ten behoeve van het agrarisch gebruik. De 20e eeuwse verstedelijking heeft ook veel impact gehad op het gebied. Agrarische, stedelijke, stedelijk-recreatieve, infrastructurele, en natuurlandschappen zijn zichtbaar, zelfs als het nog pas reserveringen betreft. De boer is langzaam maar zeker uit het gebied verdwenen, hiervoor komt de (stads)recreant terug. Het Hollandse landschap is van oudsher en nog steeds dynamisch



^ Rottelint bij Terbregseveld

en onderhevig aan verandering. Dit is zichtbaar in de huidige karakteristiek van het gebied.

3.1.1 Waardevolle landschapsstructuren

Het studiegebied maakt deel uit van het West-Nederlandse veenweidegebied en Droogmakerijen, dat zich uitstrekt over Noord- en Zuid-Holland, en dat hier zijn zuidgrens bereikt. Veel van het veenweideland in Zuid-Holland is verveend ten behoeve van de turfwinning en getransformeerd tot droogmakerijen, zo ook het grootste, oostelijke deel van het studiegebied, met uitzondering van een smalle zone langs de Rotte en het oorspronkelijke Hillegersberg met zijn voor- en achterplas. In het westen grenst het studiegebied met de Polder Schieveen aan het veenweidegebied van Midden-Delfland, het groene hart van de Zuidvleugel van de Randstad.

De Rotte is op te vatten als de belangrijkste cultuurhistorische drager van het oostelijk deel van het plangebied; een oude veenstroom die, sinds de 18e eeuw, nu hoog door het landschap loopt te midden van de ontveende en drooggelegde polders. Er ontstond een nieuw oer-Hollands landschap met rationele verkaveling en met de Rotte als hooggelegen ruimtelijke drager.



^ Polder Schieveen met zicht op de skyline van Delft

Het polderpeil van de droogmakerijen ligt 3 tot 5 meter lager dan het boezemwater. Binnen deze rationele structuur van de droogmakerijen is in de 20e eeuw door verstedelijking en veranderend grondgebruik aan de stadsrand een grote verandering in het landschappelijk beeld van het "ommeland" ontstaan. Karakteristiek hiervoor zijn het Hoge en Lage Bergse Bos, de Kralingseplas en later de Zevenhuizerplas. Binnen het huidige verstedelijkt beeld en de vaste waarde die natuur en recreatie in het grondgebruik heeft gekregen is de hoofdstructuur van de droogmakerijen en haar boezemwateren als Rotte en Bergweg-Zuid nog steeds duidelijk herkenbaar.

Aan de westzijde is het landschap van Midden-Delfland bepalend voor het plangebied. De Schiezone en de Polder Schieveen bepalen het samenhangend open karakter van de westzijde van het plangebied, als onderdeel van het open hart van de Zuidvleugel. De droogmakerij van de Polder Schieveen kenmerkt zich dan ook door een open structuur met graslanden en een rationele verkaveling.

De belangrijkste landschappelijke waarden zijn:

- Het open landschappelijke beeld van het veenweidegebied Midden-Delfland en de Polder Schieveen.
- rationele verkavelings- en slotenpatronen met een overheersende noordoost-zuidwestrichting;
- het stelsel van boezemwateren en kades met daarlangs lintbebouwing;
- het Rottelint, als ontginningsbasis van het ommeland van de stad en drager van het huidige recreatiegebied van de Rottemeren tot het Hoge en Lage Bergse Bos



^ Schieveensedijk



^ Doenkade / N209



^ Landscheiding (ter hoogte van de Wielerbaan)



^ West-Abtspolderseweg



^ Hofweg



^ Wildersekade



^ Tempelweg



^ Oude Bovendijk



^ Bergweg-Zuid / Grindweg

Waardevolle cultuurhistorische patronen en elementen

Het historische patroon van wegen, waterlopen, boezemkades en bebouwingslinten heeft tussen stad en landschap door de verstedelijking en grootschalige infrastructuur veel aan continuïteit en ruimtelijke samenhang verloren. Verbindingen tussen stad en het ommeland zijn daarmee met name voor het langzaam verkeer niet meer altijd herkenbaar en logisch in beleving.

In de Cultuurhistorische Hoofdstructuur van Zuid-Holland zijn in het gehele studiegebied aan diverse elementen binnen de oorspronkelijke landschappelijke structuur een redelijke tot hoge waardering toegekend. Deze waardering betreft onder andere de boezem in de Polder Schieveen, de Bergweg-Zuid en de historische bebouwingslinten aan weerszijden van de Rotte. Van oudsher vormt de landscheiding de grens tussen gebieden met een verschillend waterbeheer. De Oude Bovendijk is de oorspronkelijke Achterdijk van de Polder Schieveen. De Wildersekade vormt de grens tussen de Schiebroekse Polder en de Boterdorpse Polder. Markante landschappelijke lijnen hangen vaak samen met de waterhuishoudkundige geschiedenis van het gebied: de steilrand aan de oostzijde van de Schiezone, de Doenkade/Landscheidingsweg, de Wildersekade, de

Hoekse kade en de lange doorgaande lijnen langs het (tussen) boezemwater, zoals de Bergweg-Zuid en het Rottelint. Op het tracé staat één Rijksmonument, een molenstomp bij het Lage Bergse Bos. Het tracé gaat vlak langs het cultuurhistorisch zeer waardevolle landgoedcomplex De Tempel, in de Schiezone.

3.1.2 Stedelijke ontwikkeling

In de 19e en 20e eeuwse verstedelijking van het gebied zijn een aantal aspecten onderscheidend;

- Een verandering van vervoer over water naar een enorme toename in het vervoer over land. De polderweg en boezemkade alleen voldoen niet meer in capaciteit/snelheid en nieuwe, droge, infrastructuur werd noodzakelijk.
- Met de komst van de nieuwe infrastructuur neemt het verschil in snelheid en beleving van vervoer (tussen 5km/uur en 100km/uur) toe. Daarmee ontstaat ook de verbijzondering van met name snelwegen in hun eigen domein dat ruimtelijk gescheiden wordt van ander grondgebruik.
- Een verandering in grondgebruik zowel in stadsuitbreiding in bebouwde zin door nieuwe woon/werkgebieden als in behoefte aan stedelijk recreatief groen dicht bij de stad.

Vooroorlogse stedelijke uitbreidingen gaven de aanzet tot een ruimtelijke scheiding van functies (wonen/werken/recreëren). Met de naoorlogse verstedelijking werd deze ruimtelijke scheiding van functies nog bepalender en komt daarmee de vraag naar ruimtelijk-functionele samenhang.

Voor het plangebied betekent dit dat met de nieuwe woongebieden Ommoord, Hillegersberg/Schiebroek en meer recent de Vinx uitbreidingen van Lansingerland, de drager in het grondgebruik niet meer de agrariër is die het beeld bepaalt maar juist de stedelijke functies. Deze stedelijke functies, bebouwd en onbebouwd, bepalen in grote mate het grondgebruik en vormen daarmee de omgeving. Waar vroeger sprake was van een onderscheid tussen stad en ommeland, wordt het begrip Metropolitane Landschap door de provincie Zuid-Holland geïntroduceerd. In het oorspronkelijke landschap vragen een veelheid van stedelijke- en daarmee ook infrastructurele functies om ruimte. De dynamiek van de maatschappij heeft in de occupatiegeschiedenis altijd tot een specifieke landschapsinrichting geleid.



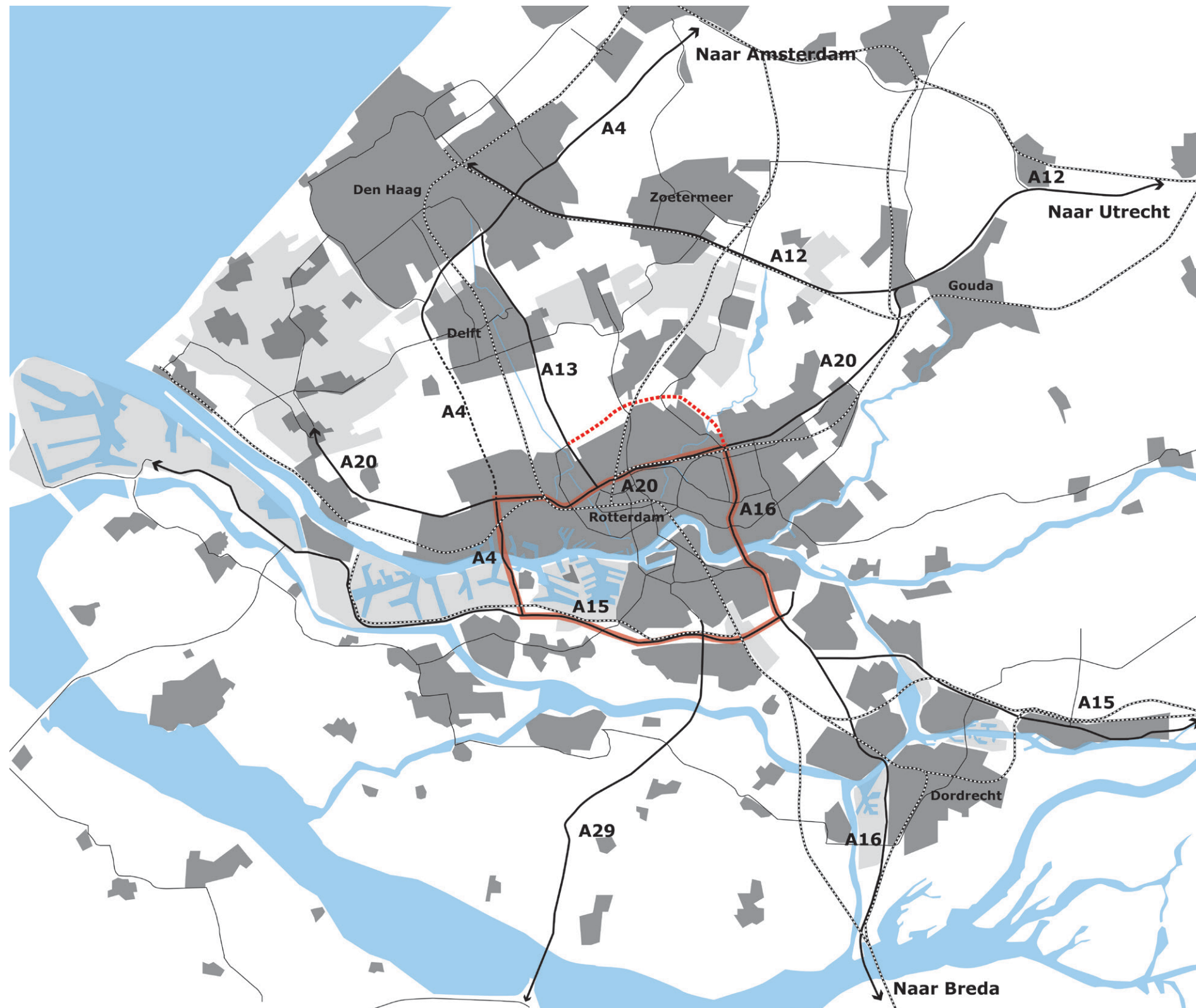
De Rotte, met daarachter de bebouwing van Ommoord



Molenensemble Lage Bergse Bos



Entree Lage Bergse Bos, met daarachter bebouwing Hillegersberg



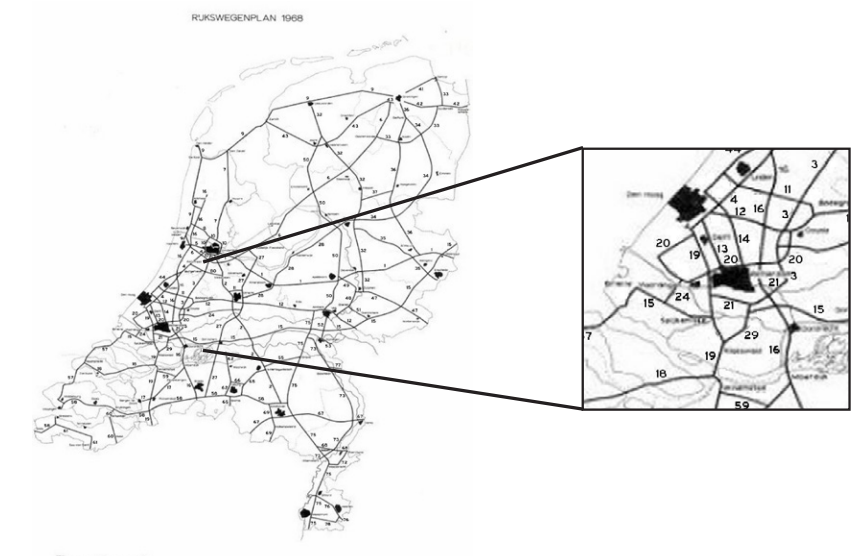
Overzichtskartaal: routenetwerk, in rood de 'Ruit van Rotterdam', in stippellijn het tracé van de A13/A16

3.2 KARAKTERISTIEKEN VAN HET NETWERK

Infrastructuur vormt landschap. Het Nederlandse landschap kenmerkt zich door infrastructuur van water en wegen die landschappen hun betekenis en verschijningsvorm hebben gegeven. Lang in de occupatiegeschiedenis van Nederland was het vooral de infrastructuur ten behoeve van het transport over water dat het beeld bepaalde. Met het toenemende belang van vervoer sinds de industriële revolutie is het, na eerst het spoor, vooral de weginfrastructuur die het landschap ordent en vormgeeft.

Nationaal netwerk

Het routenetwerk in de Randstad heeft een belangrijke (economische) waarde. De laatste decennia is het steeds drukker geworden op de Nederlandse snelwegen. De nieuwe snelweg vormt een verbinding tussen twee bestaande snelwegen, te weten de A13 en de A16. Daarnaast maakt de nieuwe snelweg straks onderdeel uit van het grotere netwerk van snelwegen tussen Den Haag en Rotterdam. Hierbij hoort de Ruit van Rotterdam waar ook de A20, de A4 en de A15 onderdeel van uitmaken.



Rijkswegenplan 1968, met de oorspronkelijk geplande A16. (Bron: beeldbank Rijkswaterstaat)

Beschrijving A13

De A13 behoort tot de oudste snelwegen van Nederland. De A13 vormt een noord-zuidroute tussen Den Haag en Rotterdam en is een vitale schakel in de Randstad. Buiten de in aanleg zijnde A4 Delft-Schiedam is het de enige snelwegverbinding tussen de agglomeraties Den Haag en Rotterdam. De A13 is 14 kilometer lang. De A13 begint in het zuiden van Den Haag, bij knooppunt Ypenburg. Vanaf daar gaat deze in zuidelijke richting. De snelweg loopt dan langs de oostzijde van Delft. Het open gebied tussen Delft en Rotterdam is nog geen 5 kilometer lang. Bij Berkel en Rodenrijs is er een aansluiting naar Rotterdam Airport. De snelweg loopt dan door de wijk Overschie, met bebouwing op zeer korte afstand van de snelweg. Bij het knooppunt Kleinpolderplein gaat de A13 over in het Stadhoudersviaduct en de Stadhoudersweg naar het centrum van Rotterdam. Hier kruist de weg de A20, de snelweg vanaf Hoek van Holland richting Gouda, Utrecht en indirect naar Breda.

De A13 is een brede weg (2x4) in een smal profiel. Er is een sterk contrast tussen het stedelijk gebied van Delft (verhoogde ligging in een groene setting met een grote verscheidenheid aan geluidschermen) en de openheid van Midden-Delfland (ligging iets boven maaiveld, incidentele geluidsschermen).

De openheid wordt aan de zuidzijde van Delft bedreigd door oprukkende bedrijvigheid (Exact, 3M) en aan de westzijde door lokaal aanwezige "stadsrand" bedrijvigheid. Recent zijn lokaal geluidschermen gerealiseerd in de vorm van verticale, mosgroene, standaard schermen die begroeid moeten gaan worden met klimop. De schermen geven een verwaarloosde indruk (graffiti). De A13 tussen Delft en Overschie kenmerkt zich hier als een traditionele snelweg die in het plangebied iets hoger ligt dan de omgeving. Op de smalle taluds bevinden zich elzensingels die de automobilist geregeld doorzichten biedt op het achterliggende veenweidegebied. Aan de oostzijde loopt een lokale ontsluitingsweg (Schieveensedijk) parallel aan de A13 die visueel grotendeels door een elzensingel gescheiden is van de snelweg. Aan de landzijde staan knotwilgen. Opvallend zijn verder de zichtvensters vanaf de A13 op de boezemwateren en de polder. De open polder kenmerkt zich door een rationele, opstreckende verkaveling. Verspreid liggen boerderijen aan boezemwateren.

De overgang naar Overschie is vrij abrupt. Na de aansluiting is de (flat-) bebouwing beleefbaar en staan hoge, licht gekromde aluminium schermen dicht op de A13. Aan de bewonerszijde is over lange lengten een groenstrook aanwezig. Graffiti doet zich vooral voor op de transparante panelen op 1-2 m hoogte.

Kernkwaliteiten:

- Scherpe contrasten stad-land
- Lokaal oriëntatie op de omgeving (polders)
- Afschermende beplanting tussen de Schieveensedijk en A13
- Knotwilgen langs de Schieveensedijk aan polderzijde

Diskwaliteiten:

- Oprukkende bedrijvigheid bedreigt de oorspronkelijke openheid
- Grote verscheidenheid in geluidschermen, onsaamenhangend in vormgeving en verwaarloosde indruk



^ A13: beschermt profiel met Elzensingels



^ A13: geluidsschermen zonder uitstraling



^ A13: zicht op weidelandschap

Snelweg A16

De A16 vormt een belangrijke noord-zuidroute in het zuidwesten van het land, vanaf de grens met België bij Breda tot aan Rotterdam. De Brienoordbrug bij Rotterdam is het drukste wegvak van Nederland. De grensovergang Hazeldonk is de drukste grensovergang van Nederland en Europa. De A16 is 56 kilometer lang. In Noord-Brabant zijn er knooppunten met de A27, de A58 de A59. In Zuid-Holland gaat de snelweg door de Drechtunnel, dwars door Zwijndrecht en sluit aan bij knooppunt Ridderkerk op de A15. De snelweg komt hierna in het stedelijke gebied van Rotterdam. Hier kruist de snelweg de Nieuwe Maas, een bijzonder herkenningspunt in de route, via de Van Brienoordbrug.

Bij het knooppunt Terbregseplein eindigt de huidige A16 op de A20. Tijdens de voorbereidingsperiode van het Rijkswegenplan 1968, zijn rond 1960 de eerste schetsen ontwikkeld voor de voortzetting van het tracé van rijksweg 16 in noordelijke richting. Dit tracé was ontwikkeld om de provincie Noord-Holland "van een goede, rechtstreekse verbinding met Zuidwest-Nederland te voorzien". De plannen voor de Stamweg gingen na de oliecrisis en de besparingsdoelstellingen van het

kabinet Den Uyl de ijskast in. In Zuid-Holland zou de functie van de rijksweg 16 worden overgenomen door de rijksweg 4, waardoor ook hier de Stamweg uit het beeld verdween. De nieuwe A13/A16 Rotterdam geeft weer invulling aan deze nieuwe verbinding van de A16 in noordelijke richting.

De A16 tussen knooppunt Ridderkerk en het Terbregseplein kent geen continue profiel. Over een groot deel van het tracé ligt naast de hoofdbaan een parallelbaan, waar via weefvakken aan het begin en einde uitwisseling van verkeer plaatsvindt rond beide knooppunten. De parallelbanen met een korte opeenvolging van grote aansluitingen(S05, S106, N210, S109) voor de aansluitingen zorgen ervoor aandachtig gereden moet worden. Knooppunt Ridderkerk is een imposant knooppunt met een sterke identiteit. De openheid van het knooppunt in combinatie met de lange fly-overs van vier lagen over elkaar zorgt voor een hoogstedelijke beleving. De passage door de stad is divers. Tussen knooppunt Ridderkerk en de Brienoord ligt de weg tussen grondwallen, die begraasd worden door schapen. Achter de grondwallen is bebouwing zichtbaar. Ter plaatse van de Nieuwe Maas vormt de Brienoordbrug een sterk landmark. De vormgeving is opvallend (boogbrug)

maar ook de hoogte en de benadering rijdend op de A16 is in zowel het horizontaal als verticaal alignement spectaculair te noemen. Het uitzicht op de skyline van Rotterdam vanaf de Brienoordbrug is zeker komend vanuit het zuiden memorabel. Aan de noordzijde van de Brienoordbrug vormen het drinkwaterbedrijf, de Erasmus Universiteit en de kantoorbebouwing vlak naast de A16 een stedelijk beeld. Het meest noordelijke deel tot knooppunt Terbregseplein wordt geflankeerd door betonnen geluidsschermen die soms ook begroeid zijn. De vormgeving toont gedateerd.

Aan weerszijden van de weg staan hoge bomenrijen die zorgen voor een besloten groen beeld. De aansluiting met de A20 (Terbregseplein) heeft in tegenstelling tot het knooppunt Ridderkerk geen uitgesproken inrichting c.q. karakter. Van een vorige aanpassing aan het knooppunt resteren aarden banen en boomgroepen. De boomgroepen zijn door de grootte van de bomen overigens wel van waarde.

Kernkwaliteiten:

- Landmark Brienoordbrug met zicht op skyline Rotterdam
- Dynamische snelweg met snel wisselende indrukken



^ A16: robuust profiel met grondwallen



^ A16: groen profiel, geluidsschermen zonder uitstraling



^ A16: panorama vanaf de Van Brienoordbrug

- Robuust profiel brede weg met grondwallen (deel zuid)
- Knooppunt Ridderkerk met lange fly-overs
- Besloten groen beeld (deel noord)

Diskwaliteiten:

- Geluidschermen zijn gedateerd
- Knooppunt Terbregseplein kent geen helder inpassingsconcept en mist daardoor karakter

Snelweg A20

De A20 loopt van knooppunt Westerlee midden in het Westland tot het knooppunt Gouwe Aquaduct waar de A20 op de A12 aantakt. Het Kethelplein en het Terbregseplein zijn twee hoekpunten van 'de Ruit van Rotterdam'. De A20 is als Rijksweg 3 rond 1935 aangelegd tussen Rotterdam en Gouda. De weg liep over het huidige traject van de Hoofdweg (Capelle aan den IJssel) en de Europalaan (Nieuwerkerk aan den IJssel) en is pas in 1984 verplaatst naar de huidige ligging. De A20 is tussen Vlaardingen-West en Nieuwerkerk 2x3 rijstroken breed. Daarna bestaat de weg uit 2x2 rijstroken. De A20 is duidelijk een stedelijke weg. De Rotterdamse agglomeratie is dominerend gedurende het grootste gedeelte van het

traject. Ongeveer 25 kilometer van de in totaal 40 kilometer loopt door het stedelijk gebied. Vanuit het westen begint de A20 in het kassengebied van gemeente Westland. De weg loopt hier vlak langs de kassen. Daarna volgt een klein deel door de Aalkeet Buitenpolder, met naar de noordzijde een weids uitzicht over het weiland, met typische knotwilgen en populierenrijen. Het stedelijke gebied dat de A20 doorkruist is erg divers. Langs de weg ontvouwt zich een mozaïek van verschillende functies, hetgeen op verschillende plaatsen en in verschillende combinaties terug komt. Bij binnenkomst van het stedelijke gebied in Vlaardingen, vanuit Westerlee, is de weg omgeven door groen. Na de aansluiting Schiedam begint het industrieterrein Spaanse Polder. Hier staat de weg op poten en kruist het onderliggende wegennet onder de weg. Na de Spaanse Polder komt het knooppunt Kleinpolderplein met diverse fly-overs, waar de A20 onderdoor gaat. Het Kleinpolderplein, met de verschillende fly-overs, is een belangrijk landmark. Het drukste gedeelte van de weg ligt tussen het Kleinpolderplein en het Terbregseplein. De weg gaat hier onder de nieuwe HSL-verbinding, het spoor, het Schieplein en de Rozenbrug door. Aan de zuidzijde is zicht op het Oude Noorden en in de verte is de hoogbouw rondom het Centraal Station te zien.

Aan de zuidzijde worden transparante modulaire schermen gerealiseerd. Aan de noordzijde staan de speciaal voor de A20 ontworpen labdaschermen die af en toe een doorzicht geven naar het achterliggende stadsgebied. Hierop is veel graffiti op aanwezig, hetgeen armoedig toont.

Daarna volgt de geluidswal van de woonwijk Nieuw Terbregge, met op de top een muur van schanskorf. Bij knooppunt Terbregseplein ligt de A20 weer wat hoger, voor de aansluiting op de A16. Het Terbregseplein ontbeert een helder inpassingsconcept en kent daardoor geen uitgesproken karakter. Van een vorige aanpassing aan het knooppunt resteren aarden banen en boomgroepen. De boomgroepen zijn door de grootte van de bomen overigens wel van waarde. Na het Terbregseplein ligt aan de zuidzijde het bedrijventerrein Alexander. Aan de noordzijde liggen de woonwijken Ommoord en Zevenkamp. Tot aan de aansluiting Alexander staat op een grondwal het labdascherm, hier zonder graffiti. Aan de zuidzijde is een brede berm met bomenrijen, waardoor de bedrijven zichtbaar zijn. Langs het gehele deel tussen Alexander en het Gouwe Aquaduct staan hoge populierenrijen aan weerszijden van de weg, wat een monumentaal beeld oplevert. Daarachter is eerst bedrijfsbebouwing zichtbaar en verder naar het oosten het open landschap van de Zuidplaspolder, waar de weg op maaiveld ligt.



^ A20: groen profiel met Populieren



^ A20: Labdaschermen met hoogwaardige uitstraling



^ Knooppunt Terbregseplein: zonder duidelijk identiteit

Kwaliteiten

- Stadspanorama's langs A20
- Populierenrijen langs A20 met monumentaal groen beeld
- Groenzones langs weg
- Labdaschermen met hoogwaardige uitstraling vormen eenduidige lijn (mits graffiti ontbreekt)

Diskwaliteiten

- Het Terbregseplein kent geen helder inpassingsconcept en mist daardoor een uitgesproken karakter
- Labdaschermen die vol graffiti zitten

Beschrijving van de Ruit van Rotterdam

De nieuwe snelweg A13/A16 Rotterdam sluit uiteindelijk bij Knooppunt Terbregseplein aan op de bestaande snelwegen A20 en de A16. Dit gedeelte van het plangebied maakt onderdeel uit van de Ring van Rotterdam. Of ook wel de Ruit van Rotterdam of Rotterdamse Ruit genoemd. Dit is de ringsnelweg van Rotterdam, gevormd door de A4 in het westen, de A15 in het zuiden, de A16 in het oosten en de A20 in het noorden. In de ring bevinden zich de Van Brienoordbrug en de



Overzicht van de Ruit van Rotterdam

Beneluxtunnel, welke de enige doorgaande verbindingen vormen tussen Zuid-Holland en Noord-Brabant. De Ring Rotterdam wordt gekenmerkt door hoge verkeersintensiteiten. De Ruit van Rotterdam kent geen eenduidig beeld.

A4 - Ring West

Het westelijke deel wordt gevormd door de A4, ook wel de Deltaroute genoemd. De Deltaroute kent een groot contrast tussen stad en landschap. Het gedeelte van de A4 dat onderdeel is van de ring kent een sterk stedelijk karakter. De A4 geeft voornamelijk toegang tot het industriegebied en de Beneluxtunnel die onder de Nieuwe Maas door gaat. Dit gedeelte van de A4 geeft de automobilist een spectaculair uitzicht op de havenindustrie. Aan de noordzijde sluit de A4 aan op de A20 bij knooppunt Kethelplein. Met de bouw van de A4 Delft-Schiedam ontstaat hier in de toekomst ook een doorgaande verbinding naar het noorden. In het zuiden sluit de A4 bij knooppunt Benelux aan op de A15. Recent gerealiseerde betonnen, modulaire schermen bepalen hier het wegbeeld.

A15 - Ring Zuid

Het zuidelijke deel van de Ring wordt gevormd door de A15. Dit deel van de ring ontsluit de grote haventerreinen in het westen en het zuiden van Rotterdam. Net als bij de A4 krijgt de automobilist in dit gebied een goed doorkijkje naar de (chemische) industrie die zich in dit gedeelte van Rotterdam bevindt. De A15 verwerkt tevens zeer veel vrachtverkeer vanaf de Rotterdamse haven naar het achterland. Parallel aan de A15

loopt spoorinfrastructuur. Daarnaast kruist men de spoorbundel bij Barendrecht, met onder andere nationale spoorlijnen en de HSL-Zuid. De zuidring eindigt op het indrukwekkende knooppunt Ridderkerk. De open inrichting van het knooppunt met waterpartijen, in combinatie met de lange fly-overs in vier lagen over elkaar, zorgen voor een hoogstedelijk beleving.

A16 - Ring Oost

De A16 vormt het oostelijke en tevens drukste deel van de ring Rotterdam. De snelweg kent hier een parallelstructuur die in de ontsluiting naar het centrum voorziet. Het belangrijkste kunstwerk is de imposante Van Brienoordbrug die over de Nieuwe Maas gaat. Dit deel van de ring is van groot belang voor doorgaand verkeer omdat er geen hoogwaardige oeververbindingen ten oosten van de A16 zijn voordat men de A2 in de regio Utrecht bereikt.

A20 - Ring Noord

De A20 vormt het noordelijke en tevens meest overbelaste deel van de Ring Rotterdam. Dit telt ook de meeste aansluitingen op het onderliggende wegennetwerk. De A20 loopt van het Westland naar Gouda. Dit gedeelte van de A20 kenmerkt zich als een weg door stedelijk gebied en heeft een heel dynamisch beeld. De A20 kruist in dit gebied de spoorlijn Utrecht - Rotterdam en de Rotte. De HSL-Zuid gaat over de A20 heen. Bij het compacte knooppunt Kleinpolderplein sluit de A13 aan op de A20. Bij Schiedam komt men weer op het knooppunt Kethelplein uit. Bij knooppunt Terbregseplein sluit de A16 aan op de A20.

Spoorlijnen

In dit gebied zijn er ook een tweetal belangrijke nationale spoorlijnen. Zo is daar de spoorlijn Rotterdam – Utrecht. Deze vormt een belangrijk onderdeel van de verbinding van Rotterdam naar het midden en oosten van het land. Daarnaast deed deze spoorlijn in het verleden ook dienst voor de toelevering van het nabij gelegen postgebouw. De HSL verbindt België en Frankrijk met Rotterdam en Amsterdam. Ten noorden van Rotterdam Centraal gaat de lijn door de tunnel Rotterdam-Noordrand. Vervolgens loopt de lijn in een tunneltoerit langs Bergschenhoek en over het spoorviaduct Bleiswijk langs Bleiswijk en Zoetermeer. Bij Benthuizen gaat het tracé over in de boortunnel Groene Hart, die bij Hoogmade weer boven komt. Vervolgens wordt de A4 gevolgd. Tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp sluit de HSL-Zuid aan op de Schiphollijn; van hier af rijden de hogesnelheidstreinen verder over bestaande sporen naar Schiphol en station Amsterdam Centraal.

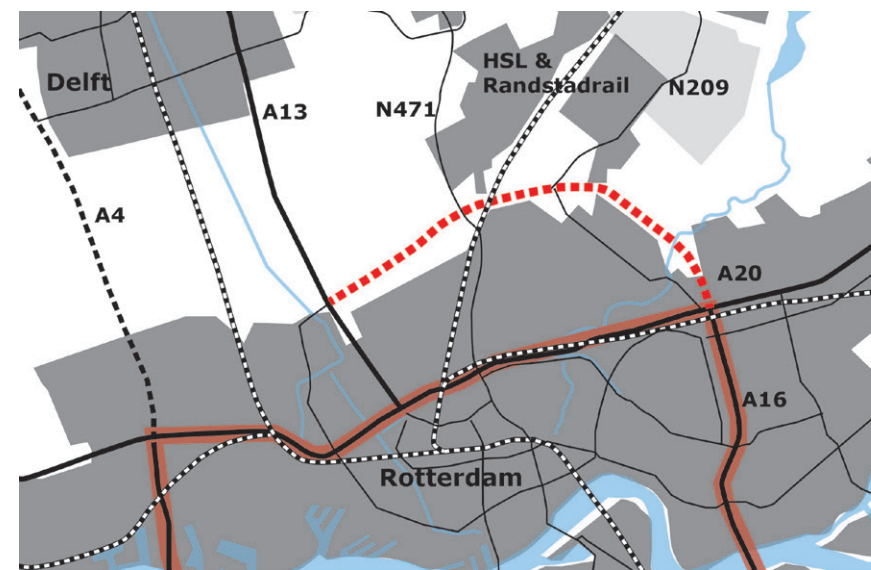
Diskwaliteiten:

- Het tracé van de HSL vormt in het gebied ten noorden van Rotterdam een grote visuele barrière in het landschap

Regionaal netwerk

In het gebied ligt een aantal belangrijke (provinciale) wegen. Deze wegen zorgen voor de aansluiting van het stedelijk weefsel en de omliggende plaatsen op de omliggende snelwegen. De nieuwe A13/A16 Rotterdam krijgt een viertal aansluitingen op het onderliggend wegennet. Het betreft drie volledige aansluitingen: met de N471, de Ankie Verbeek-Ohrlaan/N209 en de Hoofdweg/Terbregseweg. De aansluiting van de A13/A16 Rotterdam zelf, bij de Vliegveldweg is een halve aansluiting richting Breda, maar is via de naastgelegen bestaande aansluiting van de N209 op de A13 ook volledig te noemen.

De N209 (Doenkade) bevindt zich in het plangebied op een historische landscheiding tussen de Polder Schieveen en de Laag Zestienhovense polder. Parallel aan de N209 ligt een vrijliggend fietspad. De zuidzijde van de Doenkade is beplant met een dichte elzensingel. Deze groenstrook vormt een buffer met het vliegveld. De N471 (S112) verbindt de A20 in Rotterdam met Pijnacker. De weg heeft ter plaatse van de aansluiting op de N209 een breed profiel. De weg kruist de hogesnelheidslijn en passeert langs de luchthaven Rotterdam-The Hague Airport. De N471 tussen Schiebroek en Rodenrijs is onbeplant en ligt open in de polder.



Overzicht regionale wegen in plangebied

Ter hoogte van het tracé van de A13/A16 Rotterdam komen de verschillende regionale en nationale verbindingen bij elkaar. Dit staat in sterk contrast met de openheid van de noordelijk daarvan gelegen polders.

Kernkwaliteiten:

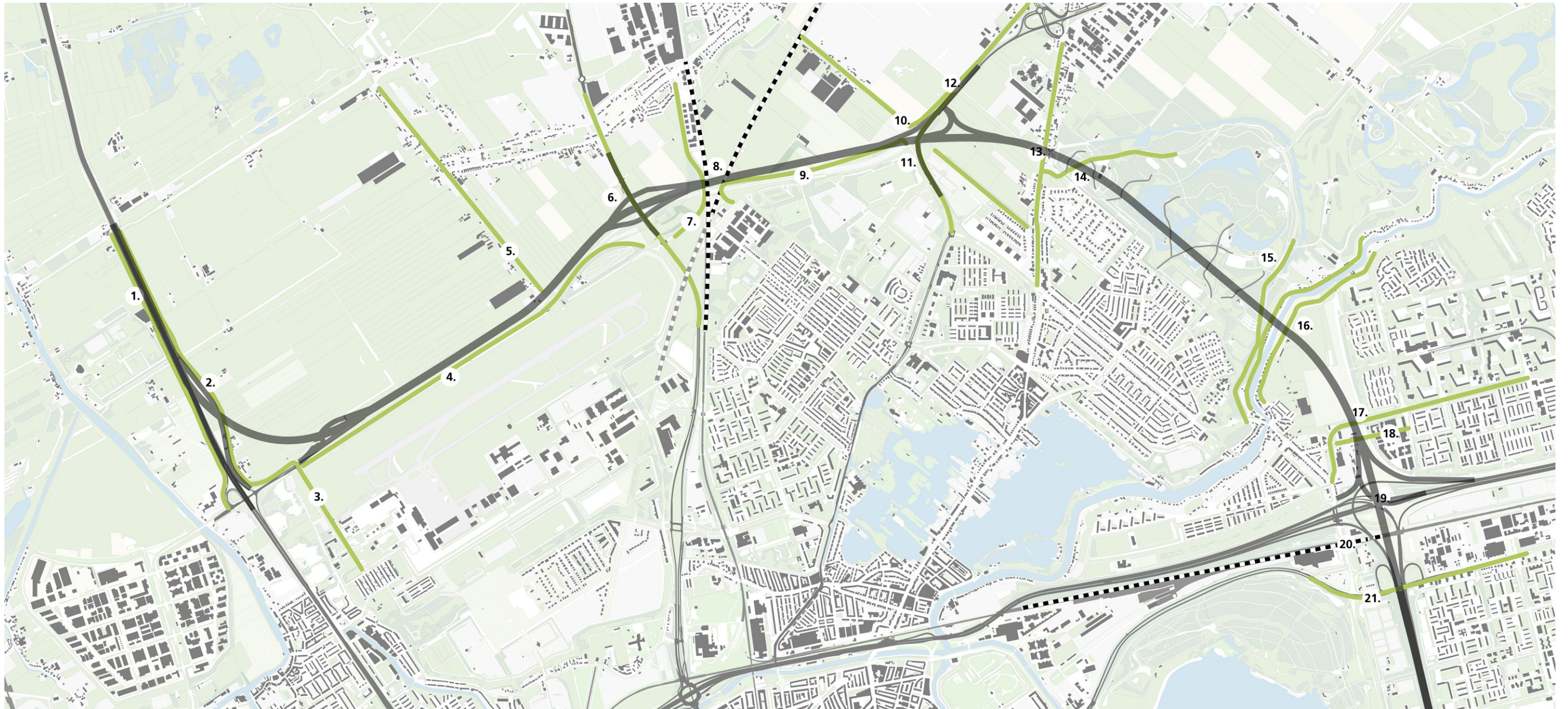
- Historisch structuur landscheiding voor N209 ter hoogte van Doenkade
- Beplanting aan weerszijden van de Doenkade

Diskwaliteiten:

- Het samenkomen van de infrastructuur van N471, HSL en Randstadrail vormt non-gebieden/ barrières
- Fragmentatie, isolement van verschillende gebieden langs het tracé

Spoorbundel HSL/Randstadrail

De Randstadrail verbindt Rotterdam en Den Haag. De Randstadrail kruist onder de N209 door, vlak naast de kruising van de HSL. De Randstadrail ligt op maaiveld. Eén van de belangrijkste kenmerken van Randstadrail is de koppeling van het tracé van twee voormalige spoorlijnen (Zoetermeer Stadlijn en Hofpleinlijn) aan het tramnetwerk in Den Haag en het metronetwerk in Rotterdam. De HSL ligt ter plaatse van Rotterdam The Hague Airport in een tunnel en gaat dan in een tunneltoerit onder de Ankie Verbeek-Ohrlaan en Randstadrail door. Ten noorden van de N209 komt de HSL op maaiveld en ligt daarna op een grondlichaam. De geluidschermen en portalen domineren het beeld. Dit gebied kenmerkt zich nu door een versnipperd en weinig aantrekkelijk beeld van restruimtes tussen infrastructuur. Dit beeld zou versterkt kunnen worden, omdat het in potentie een heel dynamisch gebied is, waar veel verschillende doorgaande lijnen bij elkaar komen.



1. West-Abtspolderseweg
2. Schieveenseweg
3. Vliegveldweg
4. Doenkade / N209
5. Oude Bovendijk
6. N471 / G.K. van Hogendorpstraat
7. Landscheiding
8. Infrabundel (Randstadrail, Zwarteweg en HSL)
9. Bergschenhoekseweg
10. Wildersekade
11. Ankie verbeek-Ohrlaan
12. Schiebroekseweg
13. Grindweg / Bergweg-Zuid
14. Bosweg
15. Rottebanddreef
16. Rotte en kades
17. President Rooseveltweg
18. Ommoordseweg
19. Knooppunt Terbregseplein
20. Spoorlijn Utrecht - Rotterdam
21. Hoofdweg

Lokaal- en recreatief netwerk

Het plangebied kenmerkt zich door een uitgebreide structuur van lokale wegen. Ook het recreatieve (fiets)netwerk is in dit gedeelte sterk ontwikkeld. Een deel van de lokale wegen vindt zijn oorsprong in de verkavelingsstructuur van het plangebied. Denk hierbij aan oude polderwegen, kades en bebouwingslinten. Voorbeelden hiervan zijn de Oude Bovendijk, de Landscheiding, de Wildersekade, de Bergweg-Zuid/Grindweg en de Rotte met zijn beide kades. Deze historische linten hebben een belangrijke functie in het recreatieve netwerk. Sommige van deze historische linten zijn in de loop der tijd al aangetast, zoals de Oude Bovendijk, door de komst van het vliegveld. De historische (bebouwings)linten zijn belangrijk onderdeel van het plangebied. De Grindweg/Bergweg-Zuid is het historische bebouwingslint van Bergschenhoek. Het is hooggelegen, als enige strook land niet verveend in een wijde omgeving van diepe droogmakerijen. De Rotte is een zeer oude veenstroom. Aan weerszijden van de Rotte is het land verveend waardoor de Rotte met haar kades veel hoger ligt dan de omgeving. Langs de Rottekade staat lintbebouwing, langs de Bergse Linker Rottekade is het Terbregseveld open zonder bebouwing. Kenmerkend is het profiel met de Rotte, boezemvaart en kwel sloten. De Rotte is een zeer belangrijke recreatieve verbinding.

Daarnaast is er ook nog een aantal lokale wegen die belangrijk zijn voor de ontsluiting van de woonwijken op het regionale- en nationale netwerk. De Ankie Verbeek-Ohrlaan is de hoofdontsluitingsweg voor de noordrand van Rotterdam: Schiebroek, Hillegersberg en Molenlaankwartier. De weg heeft een zeer breed profiel met tweezijdig bomen en watergangen en een vrijliggend fietspad. De President Rooseveltweg is de hoofdontsluitingsweg van de wijk Ommoord. Ook deze weg heeft een breed en groen profiel met platanen en een vrijliggend fietspad. De Hoofdweg is een belangrijke ontsluitingsweg van de Prins Alexanderpolder en loopt parallel aan de A20. De weg heeft gescheiden rijbanen en een vrijliggend fietspad. De weg is in dit gedeelte van het plangebied onbeplant.

Naast de belangrijke wijkontsluitingswegen zijn er in het plangebied nog een aantal andere wegen. Een aantal van deze wegen hebben het karakter van een kleinschalige polderweg. Dit zijn de West-Abtspolderseweg, de Schieveensedijk en de Schiebroekseweg. De Bergschenhoekseweg is de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein Schiebroek. Deze weg ligt aan de noordzijde van de N209 en kruist deze onderlangs ter plaatse van het viaduct over de HSL. Deze weg heeft nu een onlogische route en de kruising met de N209 is een sociaal onveilige plek.

In het Lage Bergse Bos liggen veel verschillende recreatieve routes. Het grootste gedeelte bestaat uit fiets-, ruiter- en wandelpaden. Daarnaast zijn er een tweetal wegen in het Lage Bergse Bos die toegankelijk zijn voor auto's. De Bosweg vormt de entree van het Lage Berge Bos aan de noordwestzijde. Aan de Bosweg zijn parkeervoorzieningen en een manage gelegen. Aan de zuidoostzijde van het Lage Bergse Bos vormt de Rottebanddreef de ontsluiting voor auto's. Ook hieraan zijn parkeervoorzieningen gesitueerd. Tevens ontsluit het restaurant Bergsche Plas die middenin het Lage Bergse Bos is gelegen.

Kernkwaliteiten:

- Bereikbaarheid, polderwegen en boezemkades
- Aantrekkelijke routes (vaak gekoppeld aan historische structuren) tot diep in het stedelijk weefsel
- het Lage Bergse Bos als recreatief kerngebied met een organische lay-out gericht op recreatie

Diskwaliteiten:

- Weinig samenhang in 5km/uur verbindingen
- Sociale veiligheid van onderdoorgangen



Overzicht landschappelijke zonering

Legenda

- Stedelijk gebied
- Industrie / Bedrijventerrein
- Natuur / recreatiegebieden (bestaand)
- Natuur / recreatiegebieden (in ontwikkeling)

3.3 GEBIEDSTYPOLOGIE

Het gebied aan de noordrand van Rotterdam wordt sterk bepaald door infrastructuur en is mede om die reden al enkele decennia de grens van het stedelijk weefsel; een sprong in planvorming van Rotterdam over de Doenkade/N209 is tot recent, in 2005, nooit gemaakt. Met het ontwikkelingsperspectief van het Project Noordas kreeg de zone rondom de N209 een nieuwe betekenis, naast een reservering voor een toekomstige verbinding tussen de A13 en de A16 kwam daar een doelstelling bij, namelijk een duurzaam groen uitloophet gebied ten behoeve van natuur en recreatie voor de regio tussen Rotterdam en Lansingerland. Een intermediaire, onbebouwde zone die tevens functioneert als ecologische verbinding tussen Midden-Delfland, de Polder Schieveen (Groenblauwe Slinger) en de het landschap van de Rotte. Het gebied ten noorden van Rotterdam vormt tegenwoordig een belangrijke beoogde recreatieve en ecologische verbinding tussen het regiopark Delfland en het regiopark Rottemeren. Verschillende projecten zijn in ontwikkeling, zoals de Schiezone in het kader van Project Mainport Rotterdam (PMR), Polder Schieveen en de Vlinderstrik (eveneens PMR).

Ook vanaf het Terbregseplein wordt in het Terbregseveld eveneens een zone al decennia gevrijwaard van bebouwing om op termijn als verbindend snelwegtracé te kunnen dienen. Ook hier is er, echter zonder reeds aanwezige planvorming, sprake van een potentieel waardevol groen uitloophet gebied voor de stedeling.

Het gebied heeft typische stadsrandfuncties, zoals de luchthaven en de sport- en recreatievoorzieningen, afgewisseld met parken en landbouwgronden. Aan de noordzijde liggen grote landbouwkundige eenheden, waaronder de Polder Schieveen. De verkeersdruk in het gebied is hoog. Op de provinciale wegen en doorgaande stadswegen is veel autoverkeer. In het gebied wordt veel gefietst, zowel naar school of werk als voor recreatie.

Woonwijken Rotterdam en Lansingerland

Op enige afstand van het tracé van de A13/A16 Rotterdam bevindt zich de woonbebouwing van Rotterdam en Lansingerland. Tussen de woonwijken en de A13/A16 Rotterdam liggen meestal groenzones of bedrijventerreinen. Vanuit de woonwijken leiden recreatieve routes naar het buitengebied. De woonwijken zijn uitbreidingswijken uit de periode 1920-1990. Tussen de woonwijken liggen oude lintbebouwingen of bewoningskernen, zoals Terbregge.

Luchthaven Rotterdam The Hague Airport

De Luchthaven Rotterdam The Hague Airport is vanzelfsprekend een groot en open gebied. Vanaf de huidige N209 is de luchthaven zichtbaar tussen de lijnbeplanting. Opstijgende en dalende vliegtuigen zorgen voor een dynamisch beeld rond de luchthaven.

Bedrijventerreinen Rotterdam en Lansingerland

Bedrijventerreinen Rotterdam Noord-West en de bedrijventerreinen langs de A20 en A16, liggen op enige afstand van het plangebied. Het kleine bedrijventerrein aan de noordzijde van Schiebroek speelt een rol in het toekomstperspectief voor het Schiebroeksepark.



^ Bedrijventerrein Schiebroek

Natuur- en recreatiegebieden

Het plangebied van het project A13/A16 kenmerkt zich door een aaneenschakeling van recreatiebestemmingen en/of plannen daarvoor. Deze recreatiebestemmingen maken onderdeel uit van het Project Noordas. Aan de noordzijde van het plangebied liggen achtereenvolgend 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.

Het Lage Bergse Bos is in de jaren zeventig van de vorige eeuw aangelegd als recreatief uitloophet gebied voor het aangrenzende Rotterdamse woongebied. Het bos vormt de eerste schakel in een samenhangende groene recreatieve zoom langs de Rotte die in zijn geheel bestaat uit een mozaïek van water, grasland en bos en doorsneden is door een dicht netwerk van wandel-, fiets- en ruiterspaden.



^ Lage Bergse Bos

Vier herkenbare landschappen

Uit deze analyse blijkt dat het plangebied ruimtelijk-functioneel is te onderscheiden in vier herkenbare deelgebieden.

3.3.1 Polder Schieveen/ Schiezone

Dit gebied kenmerkt zich door een samenhangend polderlandschap; bestaande uit Midden-Delfland, de Schiezone en Polder Schieveen. De Schiezone is een landgoederenzone met de begraafplaats Hofwijk en het waardevolle landgoed Tempel. De Polder Schieveen is een open weidegebied met veel weidevogels. De polder kenmerkt zich door een grote openheid en een orthogonaal slotenpatroon. In de polder ligt een reservering voor een bedrijventerrein, die al deels bouwrijp is gemaakt. De hooggelegen boezems zijn ruimtelijk bepalend. De smalle sloten liggen evenwijdig aan de N209, de brede sloten liggen haaks op de N209. Aan de noordkant van het toekomstige tracé ligt de Polder Schieveen en aan de zuidkant de historische landscheiding met daarachter Rotterdam the Hague Airport. Het is een uitgesproken open gebied met op de achtergrond de skyline van Rotterdam. Naar het noorden kijkend is in de verte de bebouwing van Delft zichtbaar. De Oude Bovendijk vormt de scheiding tussen de Polder Schieveen en de Zuidpolder. De Oude Bovendijk is een bebouwingslint met een hooggelegen boezem aan de oostzijde.

Kernkwaliteiten:

- Open veenweidelandschap met robuuste poldermaat
- Landgoederenzone Schiezone
- Historische structuur landscheiding met hakhoutbeplanting (Doenkade)
- Kleinschalige polderwegen
- Slotenpatronen, kades en boezemwater, het hoge en het lage land
- Fijnmazige infrastructuur verbindt stad met regio en zijn ingebed in de bestaande, vaak cultuurhistorische, structuur van stad en landschap.

Diskwaliteiten:

- Aanzet tot een bedrijventerrein dat er niet komt zorgt voor verrommeling.

3.3.2 Het Intermezzo; tussen Lansingerland en Hillegersberg/ Schiebroek

Het natuur- en recreatielandschap in dit gebied kent een hoge dynamiek in ontwikkeling; daarom wordt dit gebied vanaf hier het 'intermezzo' genoemd. Het intermezzogebied is ruimtelijk versnipperd. De Hogesnelheidslijn en de Randstadrail doorsnijden het gebied en er liggen twee provinciale wegen. Aan de noordzijde van het toekomstige tracé, voor de bebouwingsranden van Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek ligt een open polderlandschap met agrarisch karakter, waarvan de randen ruimtelijk begrensd worden door beplanting. De populieren en singelbeplanting van de N209 en parallel gelegen Schiebroekseweg vormen een ruimtelijke grens door de Boterdorpse polder. Ten zuiden van de N209 is de polder geheel verdicht door het Schiebroeksepark. Een kwaliteit van het gebied is de groenstructuur van singels en bomenrijen (Schiebroekseweg, Wildersekade, beplanting Sportpark). Daardoor ontstaat een groene kamerstructuur. Ten zuiden van de Wildersekade ligt een volkstuinencomplex met besloten karakter. Langs de Ankie Verbeek-Ohrlaan ligt een aantal sportcomplexen met een stevige groene zoom.

Het gebied ten noorden van het project A13/A16 wordt ontwikkeld als parkgebied (Vlinderstrik). Andere ontwikkelingen in dit deelgebied zijn Park de Polder en Triangelpark. Als gevolg van deze ontwikkelingen zal het gebied verder verdichten. Aan de zuidzijde ligt het bedrijventerrein Schiebroek dat door middel van de Bergschenhoekseweg aangesloten wordt op de N209 ter hoogte van de Ankie Verbeek-Ohrlaan.

Kernkwaliteiten:

- Het groene tussengebied van Rotterdam heeft een belangrijke recreatieve functie als schakel tussen de Kerngebieden Midden-Delfland en de Rottemeren.
- Potentieel aantrekkelijke schakels voor recreatie en natuur via de plannen voor het natuur- en recreatieplan Polder Schieveen, voor de Vlinderstrik en het Polderpad.
- Kleinschalige polderwegen (Oude Bovendijk).
- Beplantingstructuren Wildersekade en Schiebroekseweg, sportcomplex zorgen voor groene kamerstructuur.
- Slotenpatronen, kades en boezemwater.

Diskwaliteiten:

- Versnippering in verbindingen en ontbreken samenhang tussen gebieden.
- Doorsnijding infrabundel HSL en Randstadrail.

3.3.3 Bos en Rotte

Het samenhangend recreatielandschap Rottemeren loopt tot en met het Lage Bergse Bos. De boezemkade van de Bergweg-Zuid, het Hoge- en het Lage Bergse Bos en de Rottekade vormen één samenhangend ruimtelijk en landschappelijk geheel binnen het plangebied.

Het bebouwingslint van de Bergweg-Zuid/Grindweg vormt een oude, hooggelegen veendijk tussen twee diepe droogmakerijen. Tussen de bebouwing zijn doorzichten naar de polders. Kenmerkend is de brede boezem bij de Grindweg oostelijk en bij de Bergweg-Zuid westelijk van de weg gelegen.

Aan de oostzijde van de Bergweg-Zuid ligt het recreatiegebied Lage Bergse Bos. De Bosweg vormt de huidige entree naar het Lage Bergse Bos. Vanuit de zuidelijk gelegen woonwijken zijn er doorsteken naar het Lage Bergse Bos. Het Lage Bergse Bos vormt de eerste schakel in een samenhangende groene recreatieve zoom langs de Rotte die in zijn geheel bestaat uit een mozaïek van water, grasland en bos. Het Lage Bergse Bos is voorzien van een dicht netwerk van wandel-, fiets- en ruiterspaden. Het bos bestaat uit een afwisseling van verschillende inheemse loofhoutsoorten (es, eik, beuk, populier, wilg en esdoorn).

Het bos is aangelegd in Engelse landschapstijl, opvallend zijn de grote waterplassen met eilanden in het midden van het Lage Bergse Bos. Het bos grenst aan de woonwijken van het Molenlaankwartier. Vanuit de woonwijken zijn er doorsteken naar het Lage Bergse Bos. Het Marterpad is een fietspad dat parallel aan de rand van het Lage Bergse Bos loopt. In het Lage Bergse Bos liggen twee cultuurhistorisch waardevolle molenstompen. Het beheer van het Lage Bergse Bos loopt achter en het park maakt op sommige plaatsen een versleten indruk.

De Rotte is een belangrijke drager en vormt een ruimtelijke begrenzing van de hoog opgaande en dichte beplanting westelijk van het Lage Bergse Bos, en het open weidegebied oostelijk van het Terbregseveld. Het kenmerkende Rotteprofiel bestaat uit de boezemvaart en een kwelsloot. Aan weerszijden van de Rotte is het land verveend, waardoor de Rotte met haar kades veel hoger ligt dan de omgeving. Langs de Rottekade staat lintbebouwing. Het Terbregseveld is plaatselijke verwijding van het Rottelint, zoals dat verderop bij Ommoord nog een keer gebeurt. De Rotte is een zeer belangrijke recreatieve verbinding. Door de bochten in het verloop van de Rotte heeft de recreant steeds wisselende perspectieven op het landschap.

Kernkwaliteiten

- De boezemwateren en boezemkades van de Rotte en Grindweg/Bergweg-Zuid zijn structuurbepalend en dragers van de cultuurhistorie in het landschap.
- Het Lage Bergse Bos heeft als een volgroeid parkbos een belangrijke recreatieve waarde.
- Cultuurhistorische linten Grindweg/Bergweg-Zuid en Rotte.
- Molenensembles Lage Bergse Bos.

Diskwaliteiten:

- Achterlopend beheer en slijtage Lage Bergse Bos.

3.3.4 Stedelijk gebied

Aan de noordkant ligt de park- en bosbeplanting van Ommoord met daarachter de bebouwing. Aan de zuidwestzijde het semi-agrarische gebied van Terbregge. In de zuidoosthoek van het Terbregseveld is een gronddepot gelegen. De President Rooseveltweg kenmerkt zich aan de oostzijde door een ruim en groen profiel met gescheiden rijbanen, groene middenbermen met laanbomen en vrijliggende fietspaden. Ter hoogte van het gronddepot verandert het wegprofiel, waarbij de groene bermen wel doorlopen maar de laanbeplanting stopt. De Ommoordseweg is een weg waaraan een aantal bedrijven zijn gesitueerd. Voor auto's is deze weg halverwege afgesloten, fietsers kunnen wel doorfietsen.

De A16 sluit aan op de Hoofdweg door middel van twee afritten aan de noordzijde van de Hoofdweg. De afrit aan de oostkant grenst aan een industrieterrein en de afrit aan de westkant grenst aan het woonwagenvak Terbregsehof. In de afritten loopt een fietspad en wat klein versnipperd groen en water. Ten zuiden van de Hoofdweg ligt het volkstuinpark De Venhoeve en de woonwijk Het Lage Land. In het westen van het deelgebied ligt het Kralingsebos.

Het knooppunt Terbregseplein ligt te midden van bedrijventerreinen, het woonwagenvak Terbregsehof en het

volkstuinpark Ommoord. In de huidige situatie sluit de A16 vanuit het zuiden aan op de A20. Het traject van de A20 door Rotterdam wordt gekenmerkt door hoge populieren die de weg aan weerszijden begeleiden. In de oostelijke helft van het knooppunt staan enkele rijen markante populieren. De binnenzijde van het knooppunt kent geen helder inrichtingsprincipe: afwisseling van water en opgaand groen zonder duidelijke ordening. Aan de zuidzijde loopt de spoorbaan Rotterdam-Utrecht die parallel aan de A20 ligt door het knooppunt.

Kernkwaliteiten:

- Groenstructuur Ommoord
- Ruim en groen profiel President Rooseveltweg
- Groenstructuren aan weerszijden van de bestaande A16 en het knooppunt Terbregseplein
- Populierenrijen langs de A20 ten oosten van aansluiting Prins Alexander

Diskwaliteiten:

- Het Terbregseplein kent geen helder inpassingsconcept en mist daardoor een uitgesproken karakter
- Onderdoorgangen Hoofdweg missen uitstraling



^ Ommoord



^ Terbregseplein



3.4 RUIMTELIJKE IMPACT VAN DE INGREEP

Deelgebied Polder: Polder Schieveen (A13 – Oude Bovendijk)

Bij de aanpassingen van de bestaande A13 is getracht zoveel mogelijk het ruimtegebruik te minimaliseren. Daar waar de weg verbreed moet worden is geprobeerd deze zoveel mogelijk aan de oostzijde uit te breiden om zo de Schiezone (met name het monumentale landgoed De Tempel) zoveel mogelijk te sparen. Vanwege de verbreding van de A13 moet de Schieveensedijk verlegd worden. De verbindingsboog tussen de A13 en de A13/A16 Rotterdam is met een krappe boog ontworpen. De bestaande groene afscherming tussen het vliegveld en het fietspad is een belangrijke natuurlijke barrière. De A13/A16 Rotterdam neemt, tot de Ankie Verbeek-Ohrlaan, het tracé van de bestaande Doenkade (N209) over, beide wegen worden gecombineerd tot één snelweg. Op deze manier wordt het ruimtebeslag klein gehouden en wordt aangesloten op de richting van de polderstructuur, waardoor de impact op de Polder Schieveen zo minimaal mogelijk is.

Deelgebied Intermezzo: Oude Bovendijk – Ankie Verbeek-Ohrlaan

Het wegontwerp volgt hier nog steeds het tracé van de N209, waarbij de weg naar het noorden toe wordt uitgebreid. Op deze manier kan het profiel van de Landscheiding en de Wielerbaan volledig gehandhaafd worden. Voor de bestaande verbindingen in het gebied betekent dit dat deze aangepast moeten worden. De Oude Bovendijk krijgt een nieuwe aansluiting op het lokale netwerk bij de N471. Hiervoor wordt de Oude Bovendijk verlegd, waarbij het nieuwe tracé zo dicht mogelijk langs de snelweg komt te liggen. De Oude Bovendijk kruist de A13/A16 Rotterdam met een onderdoorgang, zodat deze via de Landscheiding wordt aangesloten op de N471. De A13/A16 Rotterdam kruist de N471 bovenlangs, op deze manier vormt de A13/A16 Rotterdam een zo minimaal mogelijke barrière voor het lokale verkeer. Voor de kruising met de infrabundel (Landscheiding, Randstadrail, Zwarteweg, HSL en Bergschenhoekseweg) kan geen gebruik

gemaakt worden van de bestaande kunstwerken. De A13/A16 Rotterdam gaat hier in één viaduct overheen, waardoor in het onderliggende gebied meer openheid en doorzicht ontstaat. Het belangrijkste onderdeel van het Intermezzo is het Akoestisch Landschap tussen de HSL en de Ankie Verbeek-Ohrlaan. Er worden aan weerszijden van de weg grondwallen van 4,5 meter hoog gerealiseerd om de geluidbelasting te beperken. Daarbij moet aan de noordzijde rekening gehouden worden met de inpassing van het nieuw aan te leggen Vlinderstrikgebied. Door de noordelijke ligging blijft er aan de zuidzijde ruimte voor de inpassing van het Schiebroeksepark. Bij de Ankie Verbeek-Ohrlaan komt een nieuwe aansluiting. Deze wordt op een nieuwe manier aangesloten op de N209 richting Bergschenhoek. De A13/A16 Rotterdam kruist de Ankie Verbeek-Ohrlaan onderlangs.

Deelgebied Bos en Rotte: Ankie Verbeek-Ohrlaan - Terbregseveld

Vanaf de Ankie Verbeek-Ohrlaan zakt de A13/A16 Rotterdam geleidelijk via de tunneltoerit naar de tunnelmond bij de Grindweg / Bergweg-Zuid. Vanuit de omgeving gezien krijgt de tunneltoerit een groene inpassing met grondtaluds als afronding van het Intermezzo-gedeelte. De A13/A16 Rotterdam gaat voor de Bergweg-Zuid over in de tunnel. Hierdoor kan het historische lint behouden worden. In het Lage Bergse Bos ligt de A13/A16 Rotterdam in een ongeveer 2 kilometer lange landtunnel. De locatie van de landtunnel is zo gepositioneerd dat de molenensembles in het Lage Bergse Bos gespaard blijven. De A13/A16 Rotterdam kruist het Rottelint weer onderlangs om ook dit lint te kunnen behouden. Na de Rotte komt de snelweg halverwege het Terbregseveld weer boven maaiveld. Ook hier wordt de tunneltoerit vanuit de omgeving ingepast met landschappelijke middelen.

Deelgebied Stedelijk gebied: Terbregseveld - Hoofdweg

Halverwege het Terbregseveld bereikt de tunneltoerit van de A13/A16 Rotterdam maaiveld, om daarna gelijk door te stijgen richting knooppunt Terbregseplein. De President Rooseveltweg kruist de A13/A16 Rotterdam onderlangs. De Ommoordseweg wordt door de komst van de nieuwe snelweg afgesloten. Voor de ontsluiting van het terrein aan de oostzijde wordt er een extra fietsverbinding naar de President Rooseveltweg aangelegd. De snelweg ligt in dit gebied hoog op een talud en wordt voorzien van opgaande beplanting. De aansluiting van de A13/A16 Rotterdam met de bestaande A16 gebeurt door middel van een fly-over die hoog over het knooppunt heen gaat. Deze fly-over heeft de potentiële kwaliteit van een zichtmoment op de skyline van Rotterdam. De nieuwe aansluitbogen naar de A20 liggen minder hoog boven maaiveld.



^ Huidige kunstwerken bij Terbregseplein

