

Aan het College van burgemeester en wethouders
Postbus 70012
3000 KP ROTTERDAM

ter attentie van Wethouder drs. P. Langenberg.

Onderwerp: adviesbrief A13/A16

Datum :31 mei 2015

Geachte heer Langenberg,

In uw brief van 30 april jl. heeft u de gebiedscommissie Hillegersberg-Schiebroek verzocht u te adviseren over de concept afsprakenkaart, waarin de maatregelen zijn opgenomen voor het inpassen van de A13/A16. Deze moeten zorgen voor beperking en zo mogelijk voorkoming van de overlast van de weg.

Dit advies begint met een aantal algemene opmerkingen. Daarna geven wij onze adviezen ten aanzien van de verschillende inpassingsvraagstukken per deelgebied. Tot slot enkele opmerkingen over het budget en een samenvatting op hoofdpunten.

Bij de opstelling van dit advies heeft afstemming plaatsgevonden met de gebiedscommissie Prins Alexander.

Algemeen

Participatie van bewoners bij dit advies

Bij dit advies heeft de gebiedscommissie vanzelfsprekend de inbreng betrokken van de bewoners van ons gebied die hebben deelgenomen aan de gebiedstafels Midden, Lage Bergse Bos en Terbregseveld. Bovendien zijn de opmerkingen van insprekers bij de behandeling van dit advies door de gebiedscommissie verwerkt en heeft er nog een extra bijeenkomst met hen en de gebiedstafeldeelnemers plaatsgevonden.

Eerder dit jaar hebben ook bewonersorganisaties via informatiebijeenkomsten veel aandacht besteed aan de aanleg en inpassing van de weg, waaruit naar voren kwam dat onze bewoners zeer bezorgd zijn over de gevolgen van de aanleg. Dat bleek ook uit de zeer vele reacties die de gebiedscommissie ontving na een oproep op Buurboek.(zie de bijlage 1).

Dat is ook niet verwonderlijk in een gebied dat aan alle kanten omgeven wordt door grote infrastructurele voorzieningen. Grote zorgen zijn er over de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast, maar ook de zichtbaarheid van de weg en de inbreuk daarvan op de landschappelijke kwaliteiten van de omgeving maakt dat velen zich nog steeds fel tegen de aanleg van de weg uitspreken. Ook omdat men vindt dat nut en noodzaak van de weg onvoldoende zijn aangetoond.¹ Er is bij de berekeningen uit gegaan van achterhaalde economische groeiverwachtingen en er is geen rekening is gehouden met de toenemende effecten van internetwerken.

De gebiedstafels zijn onvoldoende gehoord, de inpassing zou zoveel beter kunnen.

¹ Met name de prognoses ten aanzien van de vermindering van het autoverkeer op het onderliggende wegennet (zoals de Molenlaan en de G.K.van Hoogendorpweg worden niet serieus genomen, omdat wordt uitgegaan van een autonome groei van het autoverkeer die de weg onmogelijk aan kan.

Het is zeer onbevredigend dat het participatieproces via de gebiedstafels Midden, Lage Bergse Bos en Terbregse veld voor de deelnemers op een grote teleurstelling is uitgelopen.

Wij vinden het bovendien bijzonder teleurstellend dat voor een project waarin bijna een miljard euro wordt geïnvesteerd, de discussie met de omgeving over de inpassing beperkt is gebleven tot maatregelen die slechts enkele procenten van dit bedrag vergen.

Ingrijpendere voorstellen met innovatieve, duurzame oplossingen hebben niet de kans gekregen om met een serieus onderzoek een plaats te verwerven in de afweging van alternatieven en beoordeeld te worden op hun mogelijke meerwaarde.

Voor het Terbregseveld betrof dit bijvoorbeeld een glazen overkapping van het concept "Duurzame weg". Hierdoor wordt een kans gemist om voor een gebied dat ook zonder A13/A16 al zwaar wordt belast, met een innovatieve aanpak een kwaliteitsverbetering te realiseren. De tunnelverlenging in het Terbregseveld is toch wel het minste wat hier zou moeten gebeuren.

Voor de aansluiting N471 betrof dit het verlagen van deze aansluiting en verlaging van het viaduct over de Randstadrail en de HSL. Ook voor de aansluiting van de Ankie Verbeek-Ohrlaan ging het om verlaging, en het pleidooi om de aansluiting van het bedrijventerrein Schiebroek aan de noordzijde van de A13/A16 te laten liggen werd niet gehoord.

Er is al veel geld en aandacht naar de weg gegaan, maar wat we uiteindelijk krijgen volgens de plannen van nu, is een weg van gisteren die morgen weer een probleem zal zijn. Wij denken dat het veel beter kan en dat er veel toekomstgerichter en innovatiever gedacht zou moeten worden. Er zijn onlangs rapporten uitgekomen die aantonen dat elke mate van blootstelling aan fijnstof (ver onder de huidige norm) ongezond is en het leven verkort. En dat verkeersherrie ook helemaal niet goed is voor mensen. Het is niet onwaarschijnlijk dat de normen ter zake mettertijd worden aangescherpt. Tunneling, lage aansluiting en/of overkapping zouden hiervoor oplossingen kunnen zijn.

De inpassingen waar wij nu over kunnen adviseren zijn beperkt tot meer eenvoudige ingrepen. Desondanks lijkt het gelukt te zijn om met een beperkt budget te voldoen aan de zogenaamde "Saldo Nul" eisen van de gemeenteraad met betrekking tot geluid en luchtkwaliteit. Dat is op zich positief, maar we weten nu niet hoeveel beter en toekomstvaster de inpassing had kunnen zijn voor wellicht aanvaardbare meerkosten.

Tenslotte merken wij op dat pas op 21 mei jl. 'visuals' beschikbaar waren, helaas vanuit vogelvluchtperspectief. Dit zegt weinig over de beleving vanuit de omgeving. Voor een goede beoordeling is een visualisatie vanaf maaiveld noodzakelijk.

Hierna plaatsen wij eerst enkele kanttekeningen bij de saldo nul oplossingen en bij de andere inpassingsmaatregelen die nog nadere aandacht vragen in de nadere uitwerking voordat er definitieve besluiten worden genomen.

Kanttekeningen bij de saldo nul maatregelen

Evaluatie van werkelijke geluidsniveaus en luchtkwaliteit met garanties

De maatregelen voor geluid en luchtkwaliteit zijn berekend met modellen en gebaseerd op prognoses van ontwikkelingen in o.a. verkeersintensiteiten, economie, luchtvervuiling en geluidsemisies van motorvoertuigen. De werkelijkheid kan daarvan afwijken. Prognoses geven altijd een bepaalde onzekerheidsmarge en dat kan verkeerd uitpakken zoals bij de HSL in Lansingerland is gebleken. Wij adviseren om ten eerste te eisen dat de werkelijke geluidsniveaus na realisatie worden geëvalueerd en ten tweede dat het Rijk garanties afgeeft voor extra maatregelen voor het geval dat de wettelijke normen en/of saldo nul niveaus in de gerealiseerde situatie overschreden worden.

Dzoab-fijn een risico voor een duurzame oplossing

Dubbelzoab-fijn wordt gezien als een in de komende jaren beschikbaar komend alternatief, waarmee 8 tot 10 mln. op saldo nul maatregelen bespaard kan worden (door lagere geluidschermen). Dit houdt echter risico's in t.a.v. de houdbaarheid van de geluidsreductie.

Dzoab-fijn dient net als Dzoab elke 6 tot 8 jaar vernieuwd te worden en dat kan met tekortschietende onderhoudsbudgetten wel eens langer worden.

De werking van Dzoab neemt af in de jaren en overschrijdt op de helft van de levensduur de geluidsreductie waarmee is gerekend. M.a.w. na 3 tot 4 jaar wordt eigenlijk al niet meer aan de norm voldaan.

Per locatie dient daarom zorgvuldig te worden afgewogen welke oplossing op termijn het best garandeert dat de gewenste geluidsreductie wordt gehaald.

Extra vervuiling grondwater bij Dzoab-fijn

Voor de gladheidsbestrijding is bij Dzoab drie tot vier keer zoveel zout nodig, dat uiteindelijk via de bermsloten in het grondwater terecht komt. Wij vragen aandacht voor maatregelen om dit te voorkomen.

Saldo nul bij hoogbouw niet gedekt door referentiepunten

De referentiepunten bevinden zich allemaal in laagbouw gebieden. Zij kunnen daarmee geen referentie zijn voor de hooggelegen woningen. Dat zou betekenen dat de hoogbouw niet is vertegenwoordigd in het Saldo Nul geluidsonderzoek. Gezien de positie van die woongebouwen t.o.v. de A13/A16 ligt het voor de hand dat hier saldo nul niet wordt gehaald voor de woonlagen hoger dan de omringende laagbouw waar de referentiepunten liggen. Dit dient nader onderzocht te worden.

Gebogen schermen toepassen waar ruimtelijke kwaliteit in het geding is

Gebogen schermen worden gezien als een duur alternatief. Op een aantal plaatsen worden de schermen zeer fors (tot 9 meter toe). Wij dringen er daarom met klem op aan, daar waar hoge schermen zeer dominant in de directe woonomgeving binnendringen, de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving doorslaggevend te laten zijn bij de besluitvorming over de toepassing van dit alternatief en dus gebogen schermen toe te passen.

Materiaal en zichtbaarheid van geluidschermen (inplanten)

Schermen van geluiddempend materiaal hebben de voorkeur boven glas. De schermen langs het gehele tracé dienen zoveel mogelijk aan het oog onttrokken te worden met een groene beplanting. Op sommige locaties kan glas wel de voorkeur hebben. Dit dient met omwonenden per locatie zorgvuldig afgestemd te worden.

Zichtbaarheid van de weg

Het moge duidelijk zijn dat saldo nul niet haalbaar is als het gaat om de zichtbaarheid van de weg. Toch was dat wel het doel: 'we willen de weg niet zien, niet horen en niet ruiken'. Nu is dat geworden: 'het streven dat de weg zo goed mogelijk moet worden opgenomen in het landschap'.

Dat leidt er helaas toe dat maatregelen die daaraan kunnen bijdragen uit het zicht verdwijnen omdat de middelen daarvoor ontbreken of volgens RWS beter kunnen worden ingezet voor het halen van saldo nul ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit.

De gebiedscommissie adviseert met klem voor een goede inpassing van de weg in het landschap extra middelen ter beschikking te stellen.

Robuuste beplanting

Wij vragen om bij het groen inplanten van de weg daarvoor bomen en andere beplanting toe te passen, die zodanig zijn voor gekweekt dat de weg daadwerkelijk aan het zicht wordt onttrokken. Wij gaan er zonder meer van uit dat langs de weg beplanting wordt gebruikt die fijnstof kan afvangen.

Wensen (Stads/Metropool) Regio buiten saldo nul en los van inpassing A13/A16

De oplossingenkaart bevat ook wensen van de Regio die niets met saldo nul te maken hebben en ook zelfs niets met de aanleg van de A13/A16. Zij zien deze projecten wel graag integraal met de aanleg van de A13/A16 gerealiseerd worden, zoals een fietsverbinding en een ecologische verbinding tussen het Lage Bergse Bos en het Kralingse bos. Zonder een oordeel over deze projecten uit te spreken zijn wij van mening dat deze voorzieningen geen bijdrage leveren aan de inpassing van de A13/A16 en daarom ook niet bekostigd mogen worden uit het door de Stadsregio voor de inpassing van de A13/A16 beschikbaar gestelde aanvullende budget. Dit beschikbaar gestelde budget dient uitsluitend voor de juiste en meest optimale inpassing van de A13/A16 aangewend te worden. De hiervoor met name genoemde projecten liften toevallig met de wegaanleg mee. Dat kan niet ten koste van het budget A13/A16 gaan, zij dienen hun eigen budget te regelen.

Het betreft een fietsroute Lage Bergse Bos / Kralingsebos met extra brug over de Rotte. Dit tracé met een brug over de Rotte bij het A13/A16 tracé is bovendien geen logisch routing.

Deelgebied Midden

Ecologisch Recreatieviaduct handhaven op een breedte van 60 meter

Gaandeweg is het viaduct over de A13/A16 ter hoogte van het Schiebroekse park teruggebracht van een robuuste ecologische verbinding van 60 meter breed die ook nog eens bijdraagt aan geluidsreductie tot een fiets- en voetgangersbrug van slechts 8 meter breed. Onbegrijpelijk dat deze verbinding die zoveel kan bijdragen aan de acceptatie van de weg en echt de barrière, die de weg gaat vormen, enigszins kan slechten is wegbezuinigd.

De gebiedscommissie adviseert met grote nadruk om dit recreatieviaduct volgens het oorspronkelijke plan aan te leggen met een breedte van 60 meter, en van de minister te eisen dat de middelen daarvoor beschikbaar worden gesteld.

Schiebroekse park

De aanleg van de weg parallel aan de Doenkade zal hoe dan ook een inbreuk betekenen op het Schiebroekse park. Compensatie in de vorm van het hiervoor genoemde ecologisch recreatieviaduct zal dat effect maar zeer ten dele wegnemen, zeker als ook nog de ontsluitingsweg voor het industrieterrein door het park zou lopen. Markante punten zoals het kunstwerk De Vensterbank van Schiebroek en het Gedenkbos dienen behouden te blijven.,

Ontsluiting bedrijventerrein Schiebroek aan de noordzijde van de A13/A16

De argumenten om de toegangsweg aan de zuidkant van de A13/A16 aan te leggen in plaats van aan de noordkant zijn geenszins overtuigend. Het moet mogelijk zijn om verkeerstechnische oplossingen te vinden voor het probleem dat zich hier voordoet. Ook de variant waarbij de ontsluitingsweg aan de noordzijde wordt doorgetrokken langs de Schiebroekseweg naar de Boterdorpseweg moet daarbij betrokken worden². De gebiedscommissie vindt het noodzakelijk dat hiervoor bij externe partijen te rade wordt gegaan. Temeer daar de schadelijke gevolgen van een aanleg aan de zuidkant groot zijn voor zowel sportbeoefenaars (kinderen en volwassenen), de volkstuinvereniging (die nu wederom zou moeten wijken of zelfs in zijn voortbestaan wordt bedreigd), voor de bewoners van 110-Morgen en van Schiebroek, en voor het Schiebroekse park, dat voor een deel verloren zou gaan. Tel daar nog eens

² De variant waarin de ontsluiting via de Landscheidingsweg plaatsvindt is nooit serieus onderzocht. Zie daarvoor bijlage 2.

bij op dat geen actuele cijfers bekend zijn van het aantal voertuigen naar en van het industrieterrein. Bovendien is de aanleg van een toegangsweg aan de noordzijde vele malen goedkoper dan een toegangsweg aan de zuidzijde. Daarenboven zal de A13/A16 – indien gekozen wordt voor een noordelijke variant van de ontsluitingsweg – meer naar het zuiden aangelegd kunnen worden, waardoor de hoogte boven de Randstadrail en HSL lager kan zijn. Het zal duidelijk zijn dat de aanleg van de toegangsweg tot het bedrijventerrein ten zuiden van de A13 voor het gebied Hillegersberg-Schiebroek onaanvaardbaar is.

De gebiedscommissie adviseert tevens om de Wildersekade aan de noordzijde van het traject te ontsluiten, net als het industrieterrein.

Kruising met de N471 moet verdiept in een tunnelbak onder de rijksweg door

Voorname­lijk om financiële redenen ontraadt Rijkswaterstaat de variant die ontwikkeld is door de Bewonersgroep Rodenrijs-West voor de kruising van de weg met de N471. De voordelen (lagere ligging van de A13/A16, en daardoor minder geluidsbelasting en geen verstoring van het uitzicht) worden terzijde geschoven met niet overtuigende argumenten en na een onderzoek door Arcadis waarin elke samenwerking met de bedenkers van het alternatief werd afgehouden. Deze variant verdient wat ons betreft de voorkeur boven de basisvariant van Rijkswaterstaat, we dringen derhalve aan op een nieuw gedegen en open onderzoek. Voor de meerkosten ervan dient extra budget beschikbaar te worden gesteld door de Minister.

Deelgebied Lage Bergse Bos

Verdiepte tunnelaanleg is harde voorwaarde.

Het is niet goed te begrijpen waarom de kosten van een verdiepte aanleg van de landtunnel niet in beeld zijn gebracht. Het is mooi dat aannemers worden aangespoord om met een voorstel te komen om de tunnel dieper aan te leggen binnen de bestaande technische en financiële kaders, maar het heeft onze nadrukkelijke voorkeur die verdiepte ligging gewoon te realiseren en ook dat is wat ons betreft een harde voorwaarde.

De aannemers kunnen extra punten verdienen met een lagere ligging. Dat betekent dat ervan wordt uitgegaan, dat dit mogelijk is binnen de budgettaire kaders en dat lijkt ook niet zo verassend nu het de bedoeling is om met een DBFM contract ook het onderhoud onderdeel van het contract te laten zijn. Waarom bij zoveel vertrouwen in de kansen voor een lagere ligging dan niet direct de verlaging van 4m als ontwerpeis meegenomen. Bij een hoogte van maximaal 4 meter – die ook de voorkeur heeft van het recreatieschap – is de schade aan het Lage Bergse Bos nog enigszins te overzien. Bij een hoogte van 7 a 8 meter is dat niet het geval.

De Gebiedstafel heeft bovendien gevraagd het rechte tracégedeelte door het Lage Bergse Bos in een flauwe boog te leggen, waardoor de afstand tot Molenstomp en Molengang wat verruimd wordt en betere paden over de tunnel mogelijk maakt. Dit lijkt een maatregel die geen kosten met zich meebrengt. Wij zien deze suggestie graag serieus genomen.

Fiets- en voetpaden behouden.

Het is van belang om de fiets- en voetpaden en vooral ook het fijnmazige karakter ervan te behouden en er voor te zorgen dat de hellingen goed begaanbaar zijn.

Groen en boomstructuren in evenwicht

Er moet een goede balans gevonden worden tussen hoge grote bomen en nieuw aan te leggen groen, zodat herkenbare boomstructuren ontstaan. Groene inpassing van het talud bij de molenstompen is gewenst.

Terbregse veld

Verschuiven tunnelmond, goed voor omgevingskwaliteit en saldo nul

Er is één maatregel die bijzondere aandacht vraagt, omdat die voorkomt als fysieke inpassingsmaatregel en als optionele saldo nul maatregel. Dat is een beperkte verlenging van het tunneldak bij de Rotte van 100 à 200m.

Deze beperkte verlenging is door de gebiedstafel voorgesteld als verbetering van de omgevingskwaliteit van het Rottelint, daarmee blijft de Rottekade met aangrenzende taluds onaangetast, zodat deze recreatieve route enige afstand kan bewaren tot het rijksweggeweld. De beperkte verlenging duikt echter ook op in het Saldo nul rapport van Witteveen en Bos als alternatief voor de hoge schermen zo dicht bij de Rotte.

Wij gaan er zonder meer van uit dat de verlenging van de tunnel tot voorbij de tweede kwelsloot wordt opgenomen. Met deze verlenging van de tunnel blijft er tenminste nog iets over van de landschappelijke kwaliteit van dit unieke gebied waar dagelijks vele Rotterdammers recreëren.

Lichthinder heeft nog geen aandacht gekregen

De koplampen van het verkeer op de A13/A16 kunnen lichthinder veroorzaken voor de woningen langs de Rotte in de nabijheid van de tunnelmond. Ook de wegverlichting kan tot hinder voor de omgeving leiden. Aan deze vormen van hinder is nog geen aandacht besteed. Dit moet serieus worden onderzocht en van maatregelen voorzien. Dat geldt uiteraard voor meer delen van het traject.

Fietspad tussen President Rooseveltweg en Rotte.

Dit fietspad staat op de Afsprakenkaart ingetekend aan de westzijde van de A13/A16. De bewoners hebben (ook via de gebiedstafel) gevraagd dit pad aan de oostzijde te situeren omdat aan de westzijde extra particulier grondeigendom verworven moet worden, terwijl aan de oostzijde de grond reeds beschikbaar is.

In de Oplossingenkaart stond ook nog een brug over de Rotte in het verlengde van dit fietspad. Een extra fietsbrug op dit punt lijkt geen nuttige toevoeging gezien de aanwezigheid van voldoende bruggen in de directe omgeving. Er zijn ons vanuit het gebied ook geen wensen daartoe bekend. (Zie ook Wensen (Stads/Metropool) Regio buiten saldo nul en los van inpassing A13/A16)

Viaduct Rooseveltweg, aandacht voor akoestische maatregelen

Voor het viaduct Rooseveltweg staan wij positief ten opzichte van het brede profiel. Er moet aandacht zijn voor de akoestische afwerking onder het viaduct om extra geluidsoverlast van het verkeer te voorkomen, met name ook van signalen van de hier meerdere keren per dag passerende hulpvoertuigen.

Beperkte hoogte van het Spoorviaduct Terbregseweg geeft extra vrachtverkeer door Ommoord

Het spoorviaduct in de Terbregseweg heeft een beperkte doorrijhoogte die vrachtwagens niet kunnen passeren. Daar lopen ook nu al dagelijks vrachtwagens vast. Komende vanaf de nieuwe afrit op de Terbregseweg kunnen die dan alleen maar rechtsaf slaan naar de Rooseveltweg en door Ommoord verder rijden. Aan dit probleem lijkt nog geen aandacht besteed.

Overig

Advies W+B over integratie van aanvullende maatregelen in het OTB

Wij vragen bijzondere aandacht voor de adviezen van Witteveen en Bos. Met name de paragrafen 8.2 en 8.4 van het onderzoeksrapport ondersteunen wij van harte. Witteveen en Bos adviseren daarin de integratie van de bovenwettelijke maatregelen in het OTB met een bestuurlijk gedragen en juridisch

bestendige inpassingsovereenkomst, en daarbij bepalingen met betrekking tot opleveringstoets en evaluatie programma voor saldo 0 te betrekken.

Samenhang processen OTB en inpassingsovereenkomst

De gebiedscommissie ondersteunt het verzoek van de regio in de BAG om de momenten van tervisielegging en de besluitvorming van het Ontwerp Tracé Besluit en de Inpassingsovereenkomst aan elkaar te koppelen.

Voorkomen van overlast en problemen tijdens de aanleg

De gebiedscommissie wil met grote nadruk aandacht vragen voor maatregelen die de overlast tijdens de ca. 5 jaar durende aanleg van de weg moeten voorkomen. Zo moet voorkomen worden het probleem van de ontsluiting van het bedrijventerrein. Dat zou er toe kunnen leiden dat het autoverkeer van- en naar het bedrijventerrein door de Adrianalaan moet.

Ook dienen eisen te worden gesteld die er voor zorgen dat het Lage Bergse Bos tijdens de bouw van de tunnel beschikbaar blijft als recreatiegebied en de overlast tot een minimum wordt beperkt.

Tenslotte maakt de gebiedscommissie zich grote zorgen over de grondwaterproblematiek onder invloed van de aanleg van de tunnel, en dan vooral wanneer er sprake is van een verdiepte aanleg. De gebiedscommissie dringt er op aan de situatie op dit punt, met name ook bij de ondertunneling van de Rotte goed te monitoren.

Budget

Een aantal van de in het voorgaande gemaakte opmerkingen kan leiden tot hogere kosten voor de inpassing. Wij zijn van mening dat de inpassingsmaatregelen niet op voorhand beperkt mogen worden door een tevoren beschikbaar gesteld budget. Eerst moet vastgesteld worden welke maatregelen nodig zijn voor een goede inpassing en daarna dient het daarvoor benodigde budget geregeld te worden.

Wat nodig is kan niet beperkt worden tot wettelijke verplichtingen, en bovenwettelijk kan niet gekwalificeerd worden als extra luxe. Er bestaan namelijk slechts wetten voor enkele milieueffecten (lucht en geluid) en natuureffecten (flora en fauna). Er bestaan geen wetten voor omgevingskwaliteit, maar geen wet betekent niet dat de omgeving geen waarde heeft.

Het Rijk kan zich daarom niet onttrekken aan het leveren van financiering voor herstel van de omgevingskwaliteit die door de aanleg en het gebruik van de weg wordt aangetast.

Samenvatting van het advies op hoofdpunten

De belangrijkste onderdelen van dit advies van de gebiedscommissie Hillegersberg- Schiebroek zijn:

- 1) De weg moet op alle onderdelen voldoen aan de 'saldo nul' eisen
- 2) Het ecologisch recreatieviaduct moet tenminste 60 meter breed worden
- 3) De ontsluiting van het industrieterrein Schiebroek dient aan de noordzijde van de A13/A16 plaats te vinden en in geen geval aan de zuidzijde.
- 4) De kruising met de N471 moet verdiept in een tunnel onder de weg door worden aangelegd.
- 5) Verdiepte tunnelaanleg in het Lage Bergse Bos dient een harde voorwaarde te zijn.
- 6) De tunnel bij het Terbregseveld dient verlengd te worden tot voorbij de tweede kwelsloot.

Tenslotte

Bij het beoordelen van de project A13/A16 mogen niet de realisatie van het project en de financiële kaders leidend zijn, maar de kwaliteit van de leefomgeving en de gezondheid van de huidige en toekomstige inwoners van het gebied waarop de weg een inbreuk maakt:, Hillegersberg, Schiebroek, Terbregge, Ommoord, Overschie en Lansingerland.

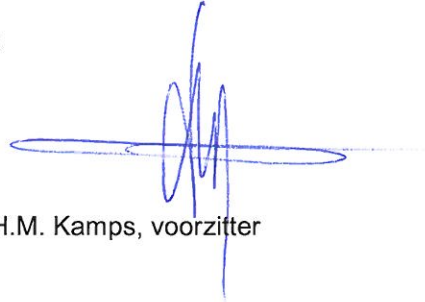
U kunt dat realiseren door de hiervoor genoemde adviezen, kanttekeningen en aandachtspunten over te nemen in de verdere uitwerking van de inpassingsmaatregelen.
Het projectbudget moet verhoogd worden als de benodigde inpassingsmaatregelen daarom vragen.

Hoogachtend,

Namens de gebiedscommissie Hillegersberg-Schiebroek



L.C. Molenaar, secretaris



H.M. Kamps, voorzitter

Bijlagen

1. Reacties Buurboek
2. Ontsluiting bedrijventerrein via Landscheidingsweg