

Aan de leden van de Bestuurlijke Afstem Groep (BAG).

Bergschenhoek, 28.2.2015.

Inpassing A13/A16

Geachte leden van de BAG,

Het toekomstige tracé van de A13/A16 is volledig gepland in ons werkgebied en zal grote invloed hebben op bestaande en nog te ontwikkelen natuur- en recreatiegebieden rond de nieuwe weg. Dat is de reden dat Rotta als enige grote natuurbeschermingsorganisatie met vier verschillende leden deelneemt aan alle vier gebiedstafels. Dat is ook de reden dat wij als deelnemers aan de gebiedstafels, namens Rotta één samenhangende reactie willen geven t.a.v. het gehele tracé. Die reactie gaat over onze doelstelling d.w.z. bescherming van de natuur. Wij willen daarmee niets afdoen aan andere reacties die te maken hebben met de overlast van de snelweg voor ons mensen, maar wij zijn nu eenmaal natuurbeschermers!!

Onze leidraad is dat aantasting van natuurwaarden moet worden voorkomen, de weg geen voor dieren onneembare barrière mag worden, vergroting van de biodiversiteit in ons gebied doel blijft, kortom de ecologie geen schade lijdt. Wij hebben in ons land niet voor niets een Flora en Faunawet!

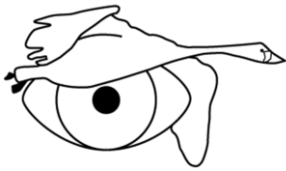
Wij willen daarom een aantal punten onder uw aandacht brengen die te maken hebben met ons eerste belangrijke doel namelijk het creëren van **ecologische verbindingzones**. Bekend is dat er jaarlijks honderdduizenden dieren omkomen op de Nederlandse wegen en snelwegen. Een barbaarse en totaal onacceptabele situatie. Daarom moeten er tussen gebieden die doorsneden worden veilige ecologische verbindingen komen die er voor zorgen dat dieren elkaar kunnen blijven bereiken zonder het leven te laten. Op zich al logisch maar b.v. ook broodnodig om inteelt en uitsterven in bepaalde gebieden te voorkomen. Instandhouding dus van de soorten en vergroting van de biodiversiteit doordat ook andere diersoorten een gebied kunnen bereiken en er zich kunnen vestigen.

Een tweede belangrijk punt is de **inpassing** van de snelweg, het voorkomen van overlast van een dominante weg op de omgeving door **licht en beweging**. Er zijn maatregelen nodig om die dominantie terug te dringen.

We zullen beide punten per deelgebied aangeven.

Gebiedstafel West

Belangrijkste punt is hier de **inpassing van de weg in Schieveen**, een recreatief weidevogelgebied. Bescherming van de weidevogels staat hier voorop! Een schetsontwerp van RWS geeft aan dat de weg aangelegd moet worden op het dijkniveau van de Doenkade. Waarom vragen wij! De Doenkade is in z'n geheel nodig om een fietspad annex calamiteitenroute aan te leggen en kan weer ingericht



Natuur- en Vogelwacht Rotta

Hoeksekade 164, 2661JL Bergschenhoek

worden als historische landscheidingsdijk, aan beide zijden omzoomd door elzen en wilgen. Er naast kunnen 1,5 à 2 meter lager de rijbanen van de snelweg aangelegd worden op polderniveau. *Want waarom zouden de rijbanen van de snelweg hoger moeten liggen dan de start- en landingsbanen van het vliegveld?* Door lager aan te leggen op polderniveau over ongeveer 1,5 km wordt een immense hoeveelheid suppletie materiaal (100.000 à 150.000 kbm ?) bespaard en voorkom je de bijpassende vrachtwagenbewegingen. De weg moet aan de polderzijde gescheiden worden van polder Schieveen door een simpele met struiken beplante aarden wal van 2 meter hoog die er voor zorgt dat de onrust van de snelweg (licht en beweging) veel minder dominant aanwezig is (jaarrond!) en er ook voor zorgt dat vogels gedwongen worden de weg op hoogte te passeren. Aansluitend daaraan helpt ook de aanleg van een hakhoutzone. Ter verduidelijking sluiten wij een korte geïmproviseerde presentatie bij.

In de oplossingenkaart wordt de plaats aangegeven waar de ecologische verbinding komt tussen de **Overschiese plasjes en polder Schieveen**. In de toelichting wordt zuinig gesproken over een reservering voor een **faunastroom**. Zaak is dat hier een volwaardige **ecologische verbinding** wordt gerealiseerd. Dat is steeds de bedoeling geweest!

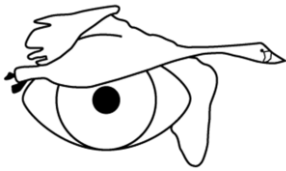
Gebiedstafel Midden

Belangrijk is de afscherming van het natuur- en recreatiegebied **Vlinderstrik** van de snelweg. De geluidsschermen en het akoestisch landschap vinden we een bruikbare oplossing mits ook hier aangevuld met een hakhoutzone. Hetzelfde geldt voor de afscherming van het Triangelpark als de snelweg die het gebied doorsnijdt, aan beide zijden van geluidsschermen wordt voorzien maar dan wel over de gehele lengte!

Het situeren van een **secundaire weg** ter hoogte van het Schiebroekse Park aan de zuidkant van de snelweg is niet acceptabel. Het akoestisch landschap zou voor rust moeten zorgen en voor een mooie afsluiting van het park. Dat park is o.a. rijk aan vleermuizen die de watergang langs het park volgen. Daar moet rekening mee gehouden worden en daar past geen weg bij! De situatie moet daarom blijven zoals die is namelijk met een secundaire weg aan de noordkant van de snelweg.

Ecologische verbindingen zijn in dit door infrastructuur versnipperde gebied broodnodig. De snelweg moet voor dieren zo 'poreus' mogelijk worden aangelegd. Dat houdt in dat er **droge faunaverbindingen** moeten zijn of komen in de tunnel tussen Vlinderstrik en wielerbaan, aan beide zijden van Randstadrail, aan de noordkant van de HSL en bij de tunnelmond westelijk van de Bergweg-Zuid. Daartussen is uiteraard het **recreaduct** van enorm belang. Het gaat om een echt veilige oversteek voor dieren (en mensen). Een breedte van 60 meter is het minimum voor het behoorlijk functioneren van deze ecologische verbinding. *De suggestieve rekensom van RWS over het recreaduct in het "Financieel beeld van mogelijke bovenwettelijke oplossingen en wensen" is een doorzichtige poging om de gebiedstafels uit elkaar te spelen.* De oorspronkelijke afspraak, een recreaduct van 60 meter breed, moet gewoon nagekomen worden.

Tenslotte is het ook van belang dat er een droge faunaverbinding komt tussen het Triangelpark en het LBB zodat ook hier dieren ongeschonden kunnen migreren.



Natuur- en Vogelwacht Rotta

Hoeksekade 164, 2661JL Bergschenhoek

Gebiedstafel Lage Bergse Bos

Ons advies hier kan eigenlijk heel kort zijn. Veel staat of valt met de **inpassing van de landtunnel**. Daarom: verlaag die tunnel ! RWS noemt een bedrag van 10 mln euro. Daarmee bereik je dat de tunnel beter te passeren is, voor mensen maar ook voor dieren. De tunnel wordt minder dominant, taluds worden korter en veel bomen en struiken kunnen blijven staan. De kans dat vleermuisroutes doorsneden worden, wordt kleiner of wordt voorkomen bij een goede beplanting. Het uitgangspunt moet zijn: er gaat geen boom teveel weg!

Het concept Schetsontwerp Lage Bergse Bos van het recreatieschap, dat bij ons veel vraagtekens oproept, kan dan gelijk herzien worden!

Gebiedstafel Terbregseveld

Inpassing van de snelweg en ecologische verbindingen lopen hier gelijk op. Nu de weg op een dijklichaam wordt gesitueerd is de doorlaatbaarheid nihil. Om de beide delen van het Terbregseveld ecologisch verantwoord met elkaar te kunnen verbinden moet de tunnelmond daarom zo ver mogelijk verwijderd worden van de Rotte zodat de strook tussen Rotte en tunnelmond bij een natuurlijke inrichting kan fungeren als een faunapassage. Daarbij is het ook van belang dat het omliggende deel van het Terbregseveld een natuurlijk karakter krijgt.

Belangrijk tenslotte is een droge faunaverbinding tussen het Lage Bergse Bos en het Terbregseveld. Hopelijk kan die verbinding meeliften met de aanleg van de snelweg.

Tenslotte en resumerend: Van belang is dat er een aaneensluitende droge ecologische verbinding wordt gerealiseerd tussen Schieveen, Vlinderstrik, Schiebroekse Park, Triangel Park, Lage Bergse Bos en het Terbregseveld. Die verbinding wordt nog belangrijker als er aansluiting wordt gevonden naar het Kralingse Bos. Een wens die er al lang ligt en die hopelijk meegenomen kan worden met de grootschalige aanpak van de Noordrand van Rotterdam door de komst van de nieuwe snelweg.

Wij wensen u veel wijsheid toe bij het afwegen van de veelheid aan wensen en verlangens die bij u worden gedeponereerd maar wij vragen u toch ook om daarbij de belangen van flora en fauna zwaar te laten wegen !!

Met vriendelijke groet,

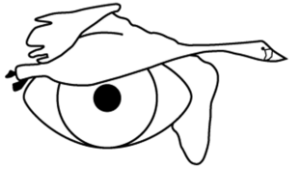
Natuur- en Vogelwacht Rotta.

Jaap van Lien – Gebiedstafel West

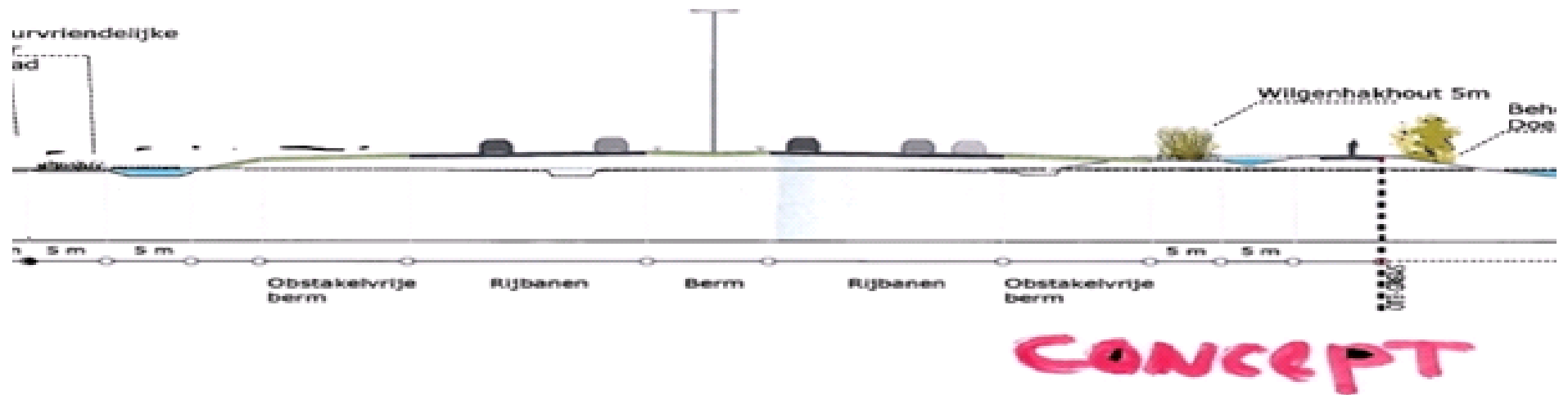
Cees van der Burg/Jan Noppers – Gebiedstafel Midden

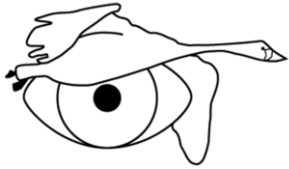
Cor van de Lustgraaf – Gebiedstafel LBB

Marijke den Oudendammer – Gebiedstafel Terbregseveld.



Schetsontwerp Rijkswaterstaat Doorsnede snelweg in Schieveen





Natuur- en Vogelwacht Rotta

Hoeksekade 164, 2661JL Bergschenhoek

Rijbanen op polderniveau betekent +/- 2 meter lager dan niveau Doenkade/Fietspad –
Beplante aarden wal links (2 meter hoog) scheidt rijbanen van de weidevogel polder. Dit ontwerp bespaart enorme hoeveelheid zand.

wal

