

Aan de leden van de Bestuurlijke Afstemgroep BAG

Betreft: advies van de gebiedstafel West

Rotterdam, 1 maart 2015

Geachte leden van de BAG,

U hebt een deel van ons woonplezier in uw handen. Met dit advies informeren wij u over de maatregelen bij de aanleg van de A13/A16 die voor ons als bewoners van bijzonder belang zijn. We zijn een kleine groep met beperkte invloed. We vragen u dit advies ter harte te nemen.

Op 16 februari j.l. hebben Rijkswaterstaat en de gemeente Rotterdam de plannen toegelicht die zijn gedeeld met de leden van de gebiedscommissies en raadsleden. De voorbereiding van de bijeenkomst was opnieuw uitstekend. Het is voor ons bemoedigend om te zien dat onze inbreng in eerdere tafels niet voor niets is geweest. Het merendeel van onze voorstellen heeft een plek gekregen in de oplossingenkaart. Het was wel een verrassing dat wij zelf onze aandachtspunten bij u onder de aandacht moesten brengen, vooral gezien het korte tijdsbestek dat ons voor het schrijven van dit advies werd gegeven. Maar we doen dat graag. We hebben er immers groot belang bij omdat het gaat om onze leefomgeving. Om meerdere redenen vragen wij uw bijzondere aandacht voor gebiedstafel West.

- In de eerste plaats omdat - anders dan de kennelijke praktijk in andere gebieden - er door de gebiedscommissie in ons gebied voor het opstellen van deze brief, geen contact is gezocht met de gebiedstafel. Wij kunnen er dus niet op vertrouwen dat onze stem u op een andere manier tijdig bereikt.
- In de tweede plaats omdat ons gebied dun bewoond is. Rekenmodellen vallen daarom al snel nadelig voor ons uit.
- In de derde plaats omdat er in ons gebied sprake is van veel verschillende projecten van rijk, provincie, gemeente en waterschap zonder duidelijke bewonersvertegenwoordiging. Wij kunnen nauwelijks meer overzien hoe de maatregelen zich tot elkaar verhouden.
- Wij wonen in een agrarisch polderlandschap met belangrijke waarden. Die worden aangetast door geluid, licht, lucht, verstoring van de bodemstructuur, verstoring van natuur en nieuwe verkeersstromennaast die van de A13. *Er is sprake van een cumulatief effect. Erg gezond is de omgeving toch al niet.*

We doen een beroep op u om voor onze belangen op te komen. Anderen doen dat niet.

Aan de gebiedstafel is deelgenomen door bewoners en belangenorganisaties. In dit advies komen beide gezichtspunten aan bod. Wij nemen de op 16 februari gepresenteerde wettelijke maatregelen als uitgangspunt en zijn ons ervan bewust dat deze nog niet definitief zijn omdat zij nog worden getoetst aan landelijke normen. Als gedocumenteerde (wettelijke) maatregelen in dit advies geen aandacht krijgen, wil dat niet zeggen dat wij ze niet belangrijk vinden (bijvoorbeeld dubbellaags ZOAB). We lichten er een aantal onderwerpen uit omdat ze voor ons

De gebiedstafels A13/A16 zijn eensgezind over onderstaande verklaring onder het motto "Eén voor allen, allen voor één".

- Onze adviezen kunnen slechts een voorlopig karakter hebben, omdat nog essentiële informatie ontbreekt, zoals de gegevens waarop de saldo nul maatregelen zijn gebaseerd waarvan de validatie nog ontbreekt en daarom niet zijn vrijgegeven.
- Wij geven bij de toedeling van budget aan bovenwettelijke maatregelen absolute prioriteit aan de saldo nul maatregelen.
- Het beschikbare budget mag niet maatgevend zijn voor bovenwettelijke maatregelen. Pas na vaststelling van de benodigde maatregelen kan het budget vastgesteld worden.
- Wij vinden dat een prioritering door de BAG pas kan plaatsvinden als alle gegevens bekend zijn en wij ons definitieve advies hebben kunnen opstellen.

van bijzonder belang zijn. Een aantal van deze maatregelen kan alleen worden gerealiseerd als bovenwettelijke maatregel en ons is gebleken dat met het beschikbare budget niet alle bovenwettelijke maatregelen uitvoerbaar zijn.

Het gaat om de volgende onderwerpen die wij hieronder kort toelichten. In de bijlage is een uitvoerige toelichting opgenomen. Tussen haakjes staat bij de onderwerpen een verwijzing naar de oplossingenkaart (OKx).

1. De bewoners van gebiedstafel West vragen uw aandacht voor de volgende onderwerpen
 - a) De kwaliteit van geluid en lucht moet worden beoordeeld op basis van echte metingen. Berekende gemiddelde kwaliteit doet in een dun bevolkt gebied geen recht aan feitelijke gezondheidssituatie van de bewoners. Het gaat immers om de gevolgen van piekconcentraties en geluidspieken.
 - b) Het is essentieel dat er bovenwettelijke maatregelen worden getroffen om geluidsoverlast tegen te gaan. Dat vraagt – vooral ter hoogte van de Oude Bovendijk – om hoge geluidschermen. Deze schermen staan bij wijze van spreken in de voortuin van de bewoners. Daarom moeten ze ook zo veel mogelijk doorzichtig zijn. De BAG heeft nu de mogelijkheid om invloed uit te oefenen en zou dat gezien de ernst van de overschrijding van de norm ook moeten doen.
 - c) De Hofwegtunnel (OK1) wordt straks bijna 60 meter lang. Het is nu al een smalle tunnel en dat zal voor het gevoel alleen maar erger worden. Het is erg belangrijk dat er voldoende maatregelen worden getroffen zodat de tunnel door de gebruikers als veilig wordt ervaren.
 - d) Riet in de natuurvriendelijke oevers is af te raden. De Kaderrichtlijn Water bevestigt dat. Riet zaait snel uit en is praktisch onuitroeibaar. Bewoners en bedrijven in de omgeving krijgen daar veel last van. Natuur en vogelwacht Rotta heeft daarover een ander standpunt. Zie de bijlage voor de toelichting.
 - e) Het dijklichaam van de weg komt in de polder te liggen. Het is een kwelpolder. Daar zijn grote risico's aan verbonden. RWS is zich daarvan bewust, maar de berekeningen zijn nog niet afgerond. Er was al eerder schade. Een minder hoog dijklichaam op polderniveau heeft de voorkeur¹. Neem geen overhaast besluit!
 - f) Er is nog geen besluit genomen over de verlichting van de weg. Voor de omwonenden en bewoners is dat een belangrijke onzekere factor. Lichtmasten op de boog over de A13 gaan voor veel overlast. Zorgen, zelfs tot in Schiewijk. Het scherm op de westzijde van de boog is belangrijk. Niet alleen voor geluid, maar ook voor strooilicht.
 - g) De aansluiting van de Oude Bovendijk is beschreven in de oplossingenkaart van gebiedstafel Midden. De direct betrokkenen hebben echter over de oplossing gesproken in gebiedstafel West. Wijzigingen in de aansluiting kunnen daarom niet worden doorgevoerd zonder eerst gebiedstafel West te raadplegen.
 - h) De gepresenteerde plannen beschrijven de uiteindelijke situatie. De bewoners en bedrijven wonen en werken daarvoor 7 jaar aan de rand van een bouwput. Met veel bouwverkeer, geluidsoverlast en met veel stof. We vragen u om aandacht voor de bouwoverlast zodat daarmee bij de aanbesteding van het werk rekening wordt gehouden.

¹ Zie ook de toelichting bij punt 2c

2. Door belangenorganisaties is aan de gebiedstafel voor de volgende onderwerpen aanvullend aandacht gevraagd. De bewoners ondersteunen deze punten van harte.
- a) De adviezen van de gebiedstafel met betrekking tot de groen – blauwe verbinding van Schieveen (OK3) zijn overgenomen op de oplossingenkaart. We verzoeken er op toe te zien dat deze voorstellen ook in de finale plannen worden opgenomen.
 - b) De inrichting van de driehoek (OK3) is niet besproken aan de gebiedstafel. Wij verzoeken u hierop bij ons terug te komen wanneer overeenstemming met de betrokkenen is bereikt en plannen kunnen worden gemaakt. Eén punt is duidelijk: de Ecologische Hoofdstructuur aanwijzing die nu op het gebied van de driehoek ligt dient elders gecompenseerd te worden. Het liefst zien wij deze compensatie in Polder Schieveen.
 - c) De versturende effecten vanuit de beleving van de polder moeten zo veel mogelijk worden beperkt. Geen licht van het verkeer zien, geen verlichting zien en geen geluid horen. Het advies van de gebiedstafel met betrekking tot dit onderwerp is op de oplossingenkaart niet overgenomen. (OK5b).
 - d) De recreatieve waarde van de polder moet worden behouden. Gebiedstafel West adviseert om voor wat betreft de ecologie in het gebied niet af te gaan op de TN MER Ecologie. De TN MER Ecologie gaat nog steeds uit van het feit dat een deel van de polder Schieveen wordt ontwikkeld als bedrijventerrein. Dat plan is door de Raad van State in 2007 inhoudelijk vernietigd.

Tot slot

Er wordt veel van u gevraagd de komende maanden. Wij wensen u wijsheid toe bij de besluitvorming. Vanzelfsprekend zijn wij bereid onze standpunten en adviezen nader toe te lichten. Volledigheidshalve wijzen wij u nog op het advies van de gebiedstafel dat in juli 2014 is verschenen².

Hoogachtend,

Namens de gebiedstafel,

Eva van Etten en Kees Molenaar.

Bijlagen

- Toelichting op de adviezen
- Samenstelling gebiedstafel

² Verslag in woord en beeld van gebiedstafel West, juli 2014,
<http://www.a13a16rotterdam.nl/Documenten/256575.aspx?t=Gebiedstafels+A13%2fA16>

Bijlage Toelichting op de adviezen

Onderwerpen waarvoor bewoners bijzondere aandacht vragen:

a) De kwaliteit van geluid en lucht moet worden beoordeeld op basis van echte metingen. Berekende kwaliteit doet in een dun bevolkt gebied geen recht aan feitelijke gezondheidssituatie van de bewoners.

De Commissie MER constateerde in 2009 al bij de beoordeling van de MER dat de doelstelling van het project "Verbeteren van de leefbaarheid" wat betreft omgeving Overschie niet wordt gehaald. Er wordt geen grote verbetering in de leefbaarheid bereikt op de bestaande knelpunten en op de plek van de aanleg veroorzaakt de nieuwe weg een wezenlijke aantasting van de leefbaarheid. Eigen onderzoek van de bewonersorganisaties bevestigt de uitspraak van de Commissie MER.

Gebiedstafel West is van mening dat het knelpunt omgeving Overschie pas wordt aangepakt indien bij de aanleg van de A13/16, het tracé van de huidige A13 bij Overschie verandert van een rijksweg in een provinciale weg. RWS stelde dat dit niet mogelijk is vanwege de robuustheid van het wegennetwerk. Gebiedstafel West stelt dat de robuustheid van het netwerk niet wordt aangetast, daar het tracé van de A13 bij Overschie niet fysiek wijzigt.

Luchtkwaliteit

Volgens het Europees Milieuagentschap worden - overal in Europa - mensen die in de buurt van drukke wegen wonen, aan buitensporig hoge luchtverontreinigingsniveaus blootgesteld. Vereniging Milieudefensie heeft recentelijk vastgesteld dat het net zo schadelijk is om naast een vliegveld te wonen als naast een snelweg en recent onderzoek van TNO rond Schiphol heeft uitgewezen dat vliegtuigen grote hoeveelheden ultrafijnstof uitstoten³.

Deelgebied West heeft te maken met zowel het vliegveld, de A13 als de toekomstige A13/16. De cumulatieve effecten zijn voor ons dus van zeer groot belang. Voor de A13/A16 wordt gesteld dat voor wat betreft luchtkwaliteit het vliegveld tot de achtergrondconcentraties behoort. Daarnaast is de uitbreiding van het aantal vliegbewegingen hierin niet meegenomen. De aannames blijken dus onjuist. We zetten daarom grote vraagtekens bij de uitspraken over de cumulatieve effecten en de aannames voor het rekenmodel.

Voldoen aan de norm is geen garantie voor gezonde lucht

Onderzoekers zeggen dat Rotterdammers door de uitstoot van roet en koolstofdeeltjes gemiddeld een tot drie jaar korter leven dan de gemiddelde Nederlander. Wie langs een drukke weg woont, is nog slechter af. En het RIVM stelt dat door elke 0,5 microgram roet per m³ lucht waar mensen extra en langdurig aan blootstaan, zij gemiddeld drie maanden korter leven.

De Europese Unie heeft normen geformuleerd voor stikstofdioxide en fijnstof. Omdat er onder andere geen Europese norm is voor roet - de meest ongezonde vorm van fijnstof - zijn deze normen niet streng genoeg om ook daadwerkelijk effectief de gezondheid te beschermen. De gemeente Rotterdam is zich hiervan terdege bewust en wil daarom de uitstoot van roet in het verkeer de komende 4 jaar met bijna de helft terugdringen.

³ <http://milieufederatie.nl/nieuws/natuur-en-milieufederatie-zuid-holland-steunt-standpunt-provincie-onderzoek-ultrafijnstof-rotterdam-hague-airport/>
<https://milieudefensie.nl/luchtvaart/nieuws/Omwonenden-Schiphol-tot-ruim-een-jaar-eerder-dood>

Het zou beter zijn om de normen van de WHO (World Health Organization) te hanteren. Zij adviseren veel lagere waarden, namelijk 20 microgram PM10 en 10 microgram PM2,5; de helft van de waarden van de EU!

De Trajectnota/MER Rijksweg 13/A16 Lucht stelt dat de PM10 concentratie toename - waarbij de grenswaarde wordt overschreden - zich voor doet in de nabijheid van de op- en afrit van het rijkswegtracé naar de N209/N472. Mitigerende maatregelen zijn hier dus nodig. Dit doet vermoeden dat – omdat de weg hier stijgt - een toename van de in PM10 concentratie ook mogelijk is bij de boog A13/16 – N209 en het kruispunt met de N471 en HSL. Dit werd tijdens de gebiedstafel door deskundigen van RWS bevestigd.

Tot slot: NO2 vervluchtigt niet in de atmosfeer, maar kan enkele uren tot zelfs dagen (bij weinig of geen wind) blijven hangen. Dat wordt nog eens versterkt door de lage ligging van de polder Schieveen.

Metten of rekenen?

Het RIVM zegt over stikstofdioxide "De jaargemiddelde grenswaarde wordt in 2015 volgens de huidige prognose op ruim 100 toetspunten overschreden." De onzekerheid in het verwachte aantal overschrijdingen is overigens groot omdat de berekende concentraties op veel toetspunten maar net onder de grenswaarden liggen. Stikstofdioxide overschrijding kan tot 10x hoger uitvallen.

Met berekenen is op zich niets mis, maar wij hebben aantal argumenten om toch te meten:

- Zoals hierboven als gesteld kloppen de aannames niet.
- We vragen ons af er rekening is gehouden met de verkeersaanvullende werking van de beoogde ontwikkelingen op het vliegveld? Zeker als er een nieuw luchthavenbesluit zal worden genomen om van 1,5 naar 2,4 miljoen passagiers per jaar te gaan.
- In een dun bevolkt gebied gaat het juist om de waarden op specifieke locaties. Zeker gezien het feit dat deelgebied west relatief dunbevolkt is, is de kans dat aannames te onnauwkeurig en te rooskleurig zijn naar ons inzien (erg) groot.

Wij bepleiten dus dat er gemeten wordt. En niet alleen voor luchtkwaliteit, maar ook voor geluid zoals duidelijk wordt in het volgende advies.

b) Het is essentieel dat er bovenwettelijke maatregelen worden getroffen om geluidsoverlast tegen te gaan. Dat vraagt – vooral ter hoogte van de Oude Bovendijk om hoge geluidschermen. Deze schermen staan bij wijze van spreken in de voortuin van de bewoners. Daarom moeten ze ook zo veel mogelijk doorzichtig zijn. De BAG heeft nu de mogelijkheid om invloed uit te oefenen en zou dat gezien de ernst van de overschrijding van de norm ook moeten doen.

Ernstige geluidsoverlast

De huidige OTB voorkeursvariant is een combinatie van varianten 2 en 3 uit de TN-MER. Variant 2 komt overeen voor wat betreft het trajectdeel A13 – AVO-knoop. In de TN-MER Geluid en Trillingen zijn voor rekenpunt 61 - relevant voor de Oude Bovendijk - de volgende waarden gepubliceerd:

- wegverkeer 60 dB (volgens EU richtlijn is 54 dB acceptabel)⁴
- luchtvaart 60 dB (volgens EU richtlijn is 57 dB acceptabel)
- **cumulatief 67 dB (volgens EU richtlijn is 59 dB acceptabel)**

Volgens de TN-MER Geluid en Trillingen komen deze waarden neer op de volgende Milieukwaliteitseismaat **Slecht**⁵.

⁴ <http://www.si2.nl/eu-kaarten/rdam/2012/geluidsbelastingskaarttrtd2012.html>

⁵ Dat is niet onbegrijpelijk daar: "(road)noise above 65 dB are associated with significant levels of annoyance, sleep disturbance and cardiovascular effects."

In deze waarden is het komende nieuwe luchthavenbesluit RTHA plus de verschuiving van het traject naar het noorden (dus dichterbij de Oude Bovendijk) niet meegenomen.

Uit de huidige berekeningen van RWS (dus inclusief de verschuiving, maar *exclusief* de uitbreidingsplannen van het vliegveld) blijkt dat met het OTB maatregelen pakket voor wat betreft geluid niet aan Saldo-0 wordt voldaan langs de Oude Bovendijk. En zelfs met het Saldo-0 maatregelen pakket zijn er punten waar dan nog niet aan Saldo-0 wordt voldaan. En deze punten liggen bij de Oude Bovendijk.

Het Actieplan Geluid Rotterdam 2013 stelt dat vanaf 55 dB negatieve gezondheidsgevolgen optreden, maar dat "*bronnen als de rijkswegen en het vliegveld kan Rotterdam niet direct beïnvloeden en vormen daarom geen onderdeel van het Actieplan*". Volgens de gebiedstafel heeft de BAG nu de mogelijkheid om wel direct invloed uit te oefenen en zou dat gezien de ernst van de overschrijding van de norm ook moeten doen. Te meer daar de oorspronkelijke doelstelling om de leefkwaliteit van Overschie te verbeteren is verlaten.

Geluidsschermen

Voor een goede werking van een geluidsscherm, geldt hoe hoger hoe beter. Als er vanuit een woning over het geluidsscherm heen gekeken kan worden naar de bron van het geluid, de werking van het scherm vrijwel nihil zal zijn.

Er zijn twee soorten geluidsschermen; geluid reflecterend en geluid absorberend. Bij reflecterende geluidsschermen is sprake van weerkaatsing van geluid. Bij geluidsabsorberende schermen is het geluid dat geabsorbeerd wordt ook echt weg. Geluidsabsorberende schermen zijn daarom de hoogste kwaliteit schermen.

De geluidsschermen die zullen worden geplaatst zijn geluidsabsorberend; functioneel of zo geplaatst dat ze dat karakter hebben. Functionele geluidsabsorberende schermen zijn gemaakt van Durisol. Durisol bestaat uit houtvezels gemengd met cement. Dit betekent dat deze schermen niet transparant zijn.

Om aan Saldo-0 voor wat betreft geluid te voldoen dienen de geluidsschermen uit het OTB-maatregelen pakket met 4 meter te worden opgehoogd. Gezien de hoogte die benodigd is volgens Saldo-0, kijken de bewoners van de Oude Bovendijk straks tegen 7 meter hoge muren aan.

De bewoners van de Oude Bovendijk pleiten er dan ook voor om zoveel mogelijk delen van het te plaatsen geluidsscherm transparant te maken.

Advies

Als schermen onder een bepaalde hoek⁶ geplaatst worden, krijgen ze het karakter van een geluidsabsorberend scherm. Zo kunnen ook transparante schermen geluidsabsorberende schermen zijn. Daarbij komt dat transparante geluidsschermen van bijvoorbeeld plexiglas lichter zijn dan betonnen schermen. Gezien het feit dat men in Deelgebied West te maken heeft met een veen- en kwelpolder, is een lichter scherm transparant scherm te prefereren boven een zwaar betonnen scherm.

Het betonnen geluidsscherm heeft als voordeel dat het het zicht op de rijksweg weg neemt. Het mooiste zou zijn als het beste van twee wereld gecombineerd zou kunnen worden, namelijk geluidsschermen die horizontaal gezien deels uit beton en deels uit transparant materiaal bestaan. Zo neemt het onderste betonnen deel van het scherm het storende zicht op de rijksweg weg, en maakt het bovenste transparante deel van het scherm het totale 7 meter hoge scherm minder massief. Ook zou dit als voordeel hebben dat een scherm wat deels uit

⁶ een hoek van 15 graden – zie http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/plannen_en_projecten/a_wegen/a2/den_bosch_eindhoven/actueel/nieuw_sbrieff/juni_2012/nieuwe_geluidsschermen_langs_de_a2_vorm_en_techneik.aspx)

transparant materiaal bestaat minder zwaar weegt dan een scherm wat enkel uit beton bestaat. Bijkomend voordeel van een transparant deel is dat nabijgelegen glastuinbouwbedrijf zo minder last heeft van de schaduwwerking veroorzaakt door het geluidsscherm.

Daarnaast pleiten de bewoners van de Oude Bovendijk er ook voor om de (gedeeltes) betonnen schermen aan de woningkant zoveel mogelijk met groen in te pakken om zo het zicht op de schermen zoveel mogelijk te ontnemen.

Onlangs heeft Durisol een nieuw type houtvezelbeton ontwikkeld, dat niet alleen geluid absorbeert maar ook de luchtkwaliteit verbetert. Onderzoek van TNO toonde aan dat dit type houtvezelbeton zowel NO als NO₂ afbreekt en dat de open structuur zeer geschikt is voor het afvangen van fijnstof.

c) De Hofwegtunnel wordt straks bijna 60 meter lang. Het is nu al een smalle tunnel en dat zal voor het gevoel alleen maar erger worden. Het is erg belangrijk dat er voldoende maatregelen worden getroffen zodat de tunnel door de gebruikers als veilig wordt ervaren.

De gebiedstafel heeft in juli 2014 het volgende advies meegegeven: Zorg bij aanpassing van de Hofwijktunnel voor een veiligere oplossing, veiliger voor fietsers en wandelaars, droog, schoon en licht. Verbeter ook meteen de aansluitingen bij de tunneluitrit. Schakel bij het ontwerp een kunstenaar in om de tunnel meer uitnodigend te maken.

d) Riet in de natuurvriendelijke oevers is af te raden. De Kaderrichtlijn Water bevestigt dat. Riet zaait snel uit. Bewoners en bedrijven in de omgeving krijgen daar veel last van. Natuur en vogelwacht Rotta heeft hierover een ander standpunt.

Naast de rijksweg worden watergangen gerealiseerd met natuurvriendelijke oevers. Dat is alleen maar toe te juichen. Bij de gebiedstafelbijeenkomst van 10-12-2014 gaf men aan de natuurvriendelijke oevers met riet aan te willen kleden. Hier heeft Gebiedstafel West grote bezwaren tegen. Hoewel bij de bijeenkomst van 16-2-2015 werd gezegd dat er waarschijnlijk geen riet komt, willen wij u vragen om erop toe te zien dat er daadwerkelijk geen riet wordt toegepast in de natuurvriendelijke oevers. We hebben daarvoor verschillende argumenten:

- Riet woekert van nature, verspreidt zich via haast onuitroeibare wortelstokken en heeft een sterk zaaiende natuur, waardoor het erg veel onderhoud vergt en dus hoge kosten met zich meebrengt.
- Wanneer het riet niet goed wordt onderhouden, is het risico dat het zich gaat verspreiden erg groot. Daardoor zal het ander groen gaan verdringen. Niet alleen zullen de natuurvriendelijke oevers zelf dan al snel voornamelijk uit riet gaan bestaan, maar het riet zal zich ook de polder in verplaatsen waar het de natuurwaardes van de weilanden die momenteel aanwezig zijn (en die van het gebied een weidevogel gebied maken) zal verdringen.
- Als het riet in de (smalle) watergangen van Polder Schieveen komt, zal dit ook een negatief effect op de waterdoorstroming van deze watergangen hebben.
- Daarnaast is riet zo sterk dat het door funderingen heen kan groeien.
- Deze bezwaren worden onderstreept door het feit dat riet in natuurvriendelijke oevers is verwijderd uit de Kaderrichtlijn Water 20116/2021. Hoogheemraadschap Delfland heeft dan ook als beleid: geen riet in natuurvriendelijke oevers.

Natuur en vogelwacht Rotta verschilt totaal van mening als het gaat om het voorkomen van riet in natuurvriendelijke oevers (NVO's).

- Rotta beschouwt rietkragen als een natuurlijke omlijsting van een veenpolder, het zorgt voor diversiteit en leven;
- Kilometers lange NVO's zijn geen tuintjes waar precies die planten groeien die iemand graag ziet. Op bepaalde plaatsen zal er riet gaan groeien, op andere plaatsen weer niet.

e) Het dijklichaam van de weg komt in de polder te liggen. Het is een kwelpolder. Daar zijn grote risico's aan verbonden. RWS is zich daarvan bewust, maar de berekeningen zijn nog niet afgerond. Neem geen overhaast besluit. Er was al eerder schade.

Door de aanleg van de rijksweg vindt bodemverstoring plaats waarvan het effect op de waterhuishouding nog niet duidelijk is. Deelgebied West bestaat uit een veen- en kwelpolder. Voor veengebieden geldt dat er sprake is van een hoge kwetsbaarheid en gevoeligheid voor bodemdaling, zetting van de bodem, veenoxidatie en inklinking.

Zware dijklichamen veroorzaken onomkeerbare schade

De rijksweg komt op dezelfde hoogte als de huidige Doenkade te liggen. De Doenkade is een landscheidende polderwaterkering. Deze waterkerende functie moet in stand blijven. Omdat de Doenkade een polderwaterkering is, ligt de Doenkade op een dijklichaam. Dat de nieuwe rijksweg op hetzelfde niveau van de Doenkade wordt aangelegd, betekent dat er een nieuw dijklichaam zal moeten worden aangelegd. Daarnaast wordt de A13 op de A13/16 aangesloten middels een boog, die wordt aangelegd op een grondlichaam.

Voor zowel het nieuwe dijklichaam als het grondlichaam van de boog geldt dat hier vele kubieke meters aan inklinkings- en ophoogmateriaal voor benodigd zijn. Deze lichamen worden gerealiseerd op een veenondergrond.

Veen kunt u zien als een soort spons. In de veenlagen bevindt zich op het moment onder andere grondwater. Door de druk die het nieuwe dijklichaam en het grondlichaam van de boog uitoefenen op de veenondergrond wordt de "spons" als het ware uitgeknepen. Dit heeft veenoxidatie en inklinking tot gevolg, wat een onomkeerbaar proces is en grote gevolgen kan hebben. Een van deze gevolgen is het verzakken van veenkades. Ook heeft dit "uitwringen van de spons" een (negatief) effect op de waterkwaliteit van het gebied. Er moet een oplossing komen voor de afvoer van de zoute kwel.

Zoute kwel

Daarnaast geldt het gebied als een kwelpolder. Kwel is water wat door drukverschillen vanuit de diepere waterlagen naar het oppervlakte omhoog stroomt.

De kwel in de polder Schieveen is brak tot zout. Wat is (zoute) kwel? Zonder al te technisch te worden is het van belang dat u begrijpt wat kwel is, zoute kwel is en de grote negatieve gevolgen die de aanleg van de rijksweg wat dat betreft kan hebben.

De ondergrond bestaat uit verschillende lagen. In al deze lagen bevindt zich water. Vele duizenden jaren geleden zakte het zoete regenwater door de slecht doorlatende laag en bereikte daarmee de watervoerende pakketten. Deze watervoerende pakketten bestonden daardoor uit zoet water. Omdat water van hoog naar laag stroomt, stroomde dit water richting de zee, die toen een veel lager niveau had. Met het stijgen van de zeespiegel en het dalen van het land, bereikte het zoute zeewater grote (laaggelegen) delen van onder andere Zuid-Holland. Hierdoor bereikte het zoute water het grondwatersysteem, wat door de infiltratie van het regenwater tot op grote diepten zoet was. Zoet water is lichter dan zout water, wat tot gevolg had dat op grote dieptes het zoete water werd verdrongen door het zoute water. Niet overal is de scheiding tot zoet en zout even scherp, waardoor zones met brak water zijn ontstaan.

Het stromen van brak of zout water vanuit het eerste watervoerende pakket naar de oppervlakte wordt zoute kwel genoemd.

Al eerder schade door zoute kwel

Het moeilijke van kwel is dat niet te voorspellen is hoe kwel stroomt, anders dan dat water van hoog naar laag stroomt. Het laagste punt van de polder bevindt zich langs de Oude Bovendijk, meer specifiek ter plaatse van de kavels die gelegen zijn dicht bij de kruising van de Oude

Bovendijk en de Doenkade. Hier is het peil in de zomer -5,70 meter NAP en in de winter -6 meter NAP.

In Polder Schieveen ligt nu een zandvlakte. Deze zandvlakte is de voorbelasting voor het - nu in de koelkast gezette - bedrijventerrein Schieveen. Hierbij zijn vele kubieke meters (zout) zand het gebied ingereden. Hierdoor is het veen gaan inklinken, heeft infiltratie van de zouten in het zand in het grondwater plaatsgevonden en is de kwel verergert. Met als gevolg dat het grondwater is gaan verzilten. Het glastuinbouwbedrijf van Van Etten had een bloemeteelt in de volle grond die zeer kwetsbaar is voor wat betreft zout. Enkele maanden na de voorbelasting werd deze teelt ziek en wilde niet meer groeien. Testen van het grondwater gaven een zeer hoog zout gehalte als uitslag; het grondwater was verzilt. Daarnaast geeft ook de vegetatie in polder Schieveen blijk van een verzilting van het grondwater: in tegenstelling tot voor de voorbelasting kan men nu zoutminnende vegetatie vinden in Polder Schieveen vinden.

- f) Er is nog geen besluit genomen over de verlichting van de weg. Voor de bewoners is dat een belangrijke onzekere factor. Lichtmasten op de boog over de A13 gaan voor veel overlast zorgen. Het scherm op de westzijde van de boog is belangrijk. Niet alleen voor geluid, maar ook voor strooilicht.**

Door het vliegveld zullen eisen worden gesteld aan de verlichting van de nieuwe rijksweg. Vanuit het vliegveld bezien mag de nieuwe rijksweg voor wat betreft de verlichting niet op een tweede start-/landingsbaan mag gaan lijken.

Deze eisen hebben mogelijk ook een gunstig effect op lichtoverlast voor bewoners en fauna in de polder. Wij vragen u echter kritisch te zijn op de nog te ontwikkelen maatregelen en bijvoorbeeld eisen mee te geven die gericht zijn op het voorkomen van overlast voor bewoners en fauna. Als de verlichting van de auto's al voor overlast zorgen voor wat betreft de natuur in de naastgelegen polder, dit ook zeker geldt voor verlichting van de weg.

- h) De gepresenteerde plannen beschrijven de uiteindelijke situatie. De bewoners en bedrijven bevinden zich daarvoor 7 jaar aan de rand van een bouwput. Met veel geluidsoverlast en met veel stof. We vragen u om daarmee bij de aanbesteding van het werk door Rijkswaterstaat rekening te laten houden.**

Hangende beroep bij de Raad van State zal in 2017 gestart worden met de aanleg van de rijksweg A13/16. Geprojecteerd is dat de weg in 2022 in gebruik zal worden genomen. De aanlegfase neemt daarmee 6-7 jaar in beslag.

Voor Deelgebied West betekent de aanleg onder meer de volgende werkzaamheden:

- aanleg van het grondlichaam voor de boog;
- verschuiving van de Schieveensedijk, verlenging van de Hofwegtunnel en verbreding van de A13;
- aanleg van het nieuwe dijklichaam waarop de A13/16 tussen de knoop A13/16-N209 en de kruising met de N471 komt te liggen;
- graven en dempen van watergangen en het verleggen van duikers;
- het afsluiten van de huidige aansluiting van de Oude Bovendijk op de N209;
- het verleggen van de Oude Bovendijk en het laten aansluiten van de verlegde Oude Bovendijk op de (hiervoor aangepaste) Landscheiding;
- aanbrengen van geluidsschermen.

U begrijpt, deze opsomming is niet uitputtend, maar geeft wel de zeer ingrijpende aard van de werkzaamheden weer. Zoals ook indertijd door de Commissie MER werd geconstateerd: "(dat de) aanleg van de nieuwe weg een forse landschappelijke ingreep is met negatieve invloed op landschaps- en natuurbeleving en recreatie".

Toen tijdens de bijeenkomst van 16-02-2015 de zorgen werden geuit voor wat betreft de aanlegfase, werden we door RWS verwezen naar de APV en het Bouwbesluit van de Gemeente. RWS en/of OTB had hier geen invloed. *Hier zijn wij het niet mee eens.* Immers, het is RWS die straks het project via de aanbestedingsprocedure gaat uitzetten bij een of meerdere aannemers. Het verminderen van de overlast tijdens de aanlegfase is zeker iets wat in de aanbestedingsprocedure meegenomen kan worden.

Zeker gezien het feit dat bij voorgaande werkzaamheden is gebleken dat er (te) veel waakzaamheid van omwonenden lijkt te worden verwacht. Bij voorbelasting die in het gebied heeft plaatsgevonden werd bijvoorbeeld pas na herhaaldelijk vragen van omwonenden het zand ingezaaid om stuiven tegen te gaan. En ook bleek later dat – ondanks vooraf gegeven verzekeringen dat er zorg zou worden gedragen met betrekking tot de kwaliteit van het zand – het zand afkomstig was uit de Nieuwe Waterweg.

De volgende zorgen leven bij Gebiedstafel West:

- Effecten van de aanleg op de waterhuishouding in het gebied;
 - noodzaak van damwanden;
 - vuil wat tijdens de aanleg in het naastgelegen natuurgebied komt.
- Kwaliteit van het materiaal wat wordt gebruikt voor de aanleg van het grondlichaam van de boog en het nieuwe dijklichaam;
 - Geen zout of licht gespoeld zeezand. Dit vanwege het gevaar het van verzilten van het grondwater doordat de zouten uit het zand worden gespoeld door regen en middels infiltratie het grondwatersysteem bereiken;
 - Geen zand of ander inklinkings-/ophoogmateriaal uit de Nieuwe Waterweg vanwege de aanwezigheid van zware metalen in dit materiaal;
- Inzaaiing van het ophoogmateriaal is nodig om verstuiving tegen te gaan;
 - Niet alleen stuift het zand anders het naastgelegen natuurgebied, ook de omwonenden en nabij gelegen bedrijven ondervinden veel overlast van stuivend zand, i.e. hogere schoonmaak en onderhoudskosten en gebiedsvreemd materiaal wat bij een ecologisch glastuinbouwbedrijf binnendringt;
- Geluidsoverlast van de bouwwerkzaamheden;
- Overlast van trillingen en het risico dat dit oplevert voor funderingen en woningen, i.e. scheuren;
- Lichtoverlast van de lichtmasten die men nodig heeft om mogelijk ook 's avonds/ 's nachts de werkzaamheden voort te zetten;
- Ontsluiting van de Oude Bovendijk;
 - Volgorde afsluiten huidige aansluiting van de Oude Bovendijk op de N209 en het verleggen en openen van de verlegde Oude Bovendijk;
- Ontsluiting van de N209;
 - Omwonenden en doorgaand verkeer dienen tijdens de aanleg van de nieuwe rijksweg gebruik te kunnen blijven maken van de N209.
- Welke beschermingsmaatregelen worden er genomen tijdens de bouw? O.a. ten aanzien van werktijden (ook 's nachts?). Nadelig voor omwonenden en flora en fauna (weidevogels) en geluidsoverlast.
- Hoe vindt de aanvoer van materiaal (zand) bij de aanleg plaats? De Oude Bovendijk is hier bijvoorbeeld niet geschikt voor zwaar verkeer. Daarnaast kan deze aanvoer geluidsoverlast en trillingen veroorzaken.
- Voorkomen dat bouwverkeer over de dijkweggetjes gaat;
- Tijdens de aanleg kan er veel overlast ontstaan voor bewoners van de Oude Bovendijk en de Delftweg (los-/overslagplaats aan de Schie): stuiven zand, trillingen, verzakkingen door aanrijroutes en sluijverkeer. Hoe wordt hier mee omgegaan?
- Kan RWS al inzicht geven t.a.v. de omleidingroutes (bereikbaarheid voor bewoners en bedrijven) tijdens de aanleg?
- Wordt de A13/A16 gefaseerd opengesteld? Welke consequenties heeft dit voor de bereikbaarheid van het onderliggend wegennet?

Onderwerpen waarvoor belangenorganisaties bijzondere aandacht vragen:

a) Natuurverbindingen Schieveen.

Langs de te verleggen Schieveensedijk en de verbindingsboog worden aan weerszijden watergangen gerealiseerd. In het gebied ten noorden van de luchthaven worden (extra) watergangen met natuurvriendelijke oevers gerealiseerd. Ook in de onderdoorgangen van de verbindingsboog is ruimte gereserveerd voor een watergang en een faunastroom. Hiermee is aan de adviezen gehoor gegeven. We verzoeken er op toe te zien dat deze voorstellen ook in de finale plannen worden opgenomen.

c) Strooilicht in de polder: hakhoutzones

De gebiedstafel adviseerde eerder: Bij de inpassing van het traject Rotterdam The Hague Airport een zodanige afscherming te maken dat de weg niet vanuit de polder Schieveen wordt gezien en de versturende effecten vanuit de beleving van de polder zo veel mogelijk worden beperkt (geen licht van het verkeer zien, geen verlichting zien en geen geluid horen).

Bij de bovenwettelijke maatregelen die op 11 februari zijn gepresenteerd aan raadsleden en gebiedscommissies mist op pagina 30 de "hakhoutzones/groene inpassing van de weg ten opzichte van de polder Schieveen" (OK5b).

Ons is duidelijk geworden dat het vanwege het beschikbare budget niet mogelijk is om alle bovenwettelijke maatregelen te realiseren. Gezien het unieke karakter van de polder en het bescheiden budget dat nodig is voor de aanleg van de hakhoutzone langs de polder pleiten wij ervoor deze maatregel mogelijk te maken.

Polder Schieveen is een weidevogelgebied. Dus ook het noordelijke deel van Polder Schieveen, waar het tracé van de nieuwe rijksweg is geprojecteerd. *Met de aanleg van de nieuwe rijksweg wordt dus een deel van het weidevogelgebied vernietigd.*

Afgaande op de getoonde conceptprofielen behorende bij het concept Landschapsplan, heeft het tracé gerekend vanaf de bestaande Doenkade een breedte van om en nabij de 80 meter. De *minimale afstand* van weidevogels ten opzichte van wegen is *400 meter*. Indien met de inpassing van de weg ten opzichte van de polder onvoldoende rekening wordt gehouden met de weidevogels zal het weidevogelgebied per saldo nog kleiner worden. *Gebiedstafel West is van mening dat met de huidige inpassing te weinig rekening wordt gehouden met de weidevogels in Polder Schieveen.*

Het advies van gebiedstafel – die ook opgenomen was in de Agendakaart – was/is een lage aarde wal bekleedt met groen om de weg mee in te pakken en zo te scheiden van het natuur- en recreatiegebied. Door deze met groen beklede lage aarde wal zou geluidsoverlast, maar vooral ook strooilicht en het versturende effect van de bewegingen op de rijksweg uit het gebied worden weg genomen.

In de Oplossingenkaart is de aarde wal verdwenen. In plaats daarvan heeft men nu een hakhoutzone van elzensingels voorgesteld. Het idee hierachter is dat, omdat de weg op dezelfde hoogte van de Doenkade komt te liggen, de groene kruinen van de bomen de weg aan het zicht ontnemen. De fout in dit idee is dat men er niet bij stil heeft gestaan dat de bomen de helft van het jaar niet in het loof zitten. Gedurende deze tijd van het jaar blijft er zicht op de weg, wat verstoring van de weidevogels door strooilicht en onregelmatige bewegingen als gevolg heeft. De rust en veiligheid die het gebied op het moment kenmerkt en zo geschikt maakt voor de weidevogels komt daarmee nog meer in het geding.

c) Strooilicht in de polder: hoogte van de weg

Een betere oplossing om strooilicht te voorkomen, is op de nieuwe rijksweg niet op een verhoogd dijklichaam aan te leggen, maar op polderniveau of lager. Wij vragen u om deze optie serieus in overweging te nemen.

De schetstekening toont een weg op niveau van de Doenkade of nog hoger wat betekent dat er een dominante dijk wordt gecreëerd van minstens 70 meter breed. Juist de ruimte die nodig is voor een fietspad op de huidige Doenkade geeft ons de kans te pleiten voor een herstel van de Doenkade als oude landscheidingsdijk met daarop een fietspad aan beide zijden omzoomd met elzen en wilgen, zoals ook aangegeven op de schets. Daarnaast een gescheiden snelweg met de rijbanen op polderniveau. Waarom zouden die rijbanen hoger liggen dan de start- en landingsbanen van het vliegveld? Aan de polderzijde zou dan een twee meter hoge aarden wal moeten worden aangelegd, goed beplant met struiken. Het zou een enorme hoeveelheid suppletie materiaal schelen met de bijpassende vrachtwagenbewegingen (100.000 / 150.000 m³?), nodig om de snelweg op Doenkade niveau te brengen.

d) Behoud landschappelijke en recreatieve waarde van de polder

Het tracé van de nieuwe rijksweg in Deelgebied West grenst aan de Polder Schieveen. Sterker nog, door de aanleg van de nieuwe rijksweg wordt aan de zuid- en de oostzijde van de polder een significante strook aan natuur *vernietigd*.

Polder Schieveen is een agrarisch weidevogelgebied. Dit betekent dat er in het gebied broedvogels nestelen en doortrekkers foerageren en overwinteren. De Natuurkaart Rotterdam van 12-3-2014 beschrijft Polder Schieveen als een veenpolder met natuurbeheer waarin onder andere de volgende (Rode Lijst) soorten voorkomen:

- vleermuissoorten
- steenuil en bruine kiekendief
- zwanenbloem, dagkoekoeksbloem, boterbloem
- Kievit, grutto, tureluur
- lepelaar, witte reiger
- ransuil, boerenwaluw

De Oude Bovendijk wordt beschreven als een gradiëntrijk lint met onder andere:

- marterachtigen (hermelijn, wezel)
- vlinders en bijen

Hofwijk en De Tempel (onderdeel van de Schiezone aan de Delftweg) worden beschreven als *Natuurparels*.

In 2013 verscheen het natuur- en recreatieplan Schieveen⁷. Dit plan maakt de volgende opmerkingen over het *agrarische cultuurlandschap met uitzonderlijk hoge natuurwaarde* van Polder Schieveen:

- Tussen de Rotte en de Schie wil men een ecologische verbinding creëren tussen de Ackerdijkse Plassen en de Rotte-meren;
- Een belangrijke schakel in deze verbinding vormt Polder Schieveen;
- Waarbij Polder Schieveen *een van de belangrijkste* weidevogelgebieden van Zuid-Holland is: Polder Schieveen behoort *tot de meest waardevolle* graslandpolders in Zuid-Holland. Het is namelijk een polder die nog veel van haar natuurwaarde heeft behouden. Dit komt door haar grote oppervlakte van circa 400 hectare aan open weidevogelgebied, waar veel van de kenmerkende vogelsoorten nog voldoende *rust en veiligheid* vinden. Geluidsverstoring leidt tot minder broedresultaten;
- In het gebied zijn momenteel bijna 200 broedparen van *kritische vogelsoorten* te vinden.

⁷ <http://www.vanrottetotschie.nl/files/3766qo84y.pdf>

- Daarnaast is het gebied een belangrijk foerageergebied, onder andere voor de Akerdijkse Plassen.

Samenhangend met de inpassing van de weg en de verstoring van de weidevogels is het behoud van de recreatieve waarde van de polder. De recreatieve waarde van de polder heeft namelijk het weidevogelgebied/de natuurlijke waardes van het gebied als uitgangspunt.

Het Natuur- en Recreatieplan Schieveen wil de stedelijke burger van Rotterdam en omstreken in contact brengen met *de rust en natuur van het groene gebied wat Polder Schieveen heet*.

Door de aanleg van de rijksweg, wordt niet alleen een *significant deel* van het weidevogel gebied vernietigd en zonder goede inpassing nog een extra deel verstoord. Daarmee worden ook de recreatieve waardes van het gebied aangetast. *De geluidsoverlast waar het nu relatief stille en rustige gebied door de rijksweg mee te maken krijgt, nog daargelaten*.

Gebiedstafel West vraagt de BAG om voor wat betreft de ecologie in het gebied *niet* af te gaan op de TN MER Ecologie. Dit omdat de TN MER Ecologie nog steeds uitgaat van het feit dat Polder Schieveen wordt ontwikkeld als bedrijventerrein. Een plan wat door de Raad van State is vernietigd vanwege de inhoud van het plan.

Bijlage Samenstelling gebiedstafel

Eva van Etten	bewoner / tuinbouwbedrijf Oude Bovendijk, Bewonersgroep Behoud Schieveense Polder
Noëlle Mulder	bewoner Oude Bovendijk
Tom Buiten	bewoner Oude Bovendijk
Dennis Rutten	bewoner Rodenrijseweg
Kees Molenaar	bewoner Delftweg / Schiezone
Rem Koolhaas	bewoner Delftweg / Schiezone
Lilian van der Horst	stichting Gezond Overschie / Vereniging Tegen Milieubederf / Bewonersgroep Behoud Schieveense Polder
Cees van der Burg / Jaap van Lien	natuur en vogelwacht Rotta
Jan Poots / Kees van de Meer	bewonersorganisatie Overschie