

A13

A16

Adres: Brinkheide 16, 3069 KT Rotterdam ■

Email: RR.A13-16@kpnplanet.nl ■

Rotterdam, 2 oktober 2009.

Aan:

Inspraakpunt-Expertisecentrum Publieksparticipatie
Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam,
Postbus 30316,
2500 GH DEN HAAG.

Betreft: Zienswijze op de Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam.
Aanvulling.

L.S.,

In aanvulling op de d.d. 29 september 2009 toegezonden zienswijze op de
"Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam" deel ik u mede, dat zich nog drie
belangenorganisaties hebben gemeld als medeondertekenaar van de zienswijze.

het betreft:

Organisatie	Adres / Secretariaat	
Bewonersorganisatie 110-Morgen	Orionstraat 10	3054 SN Rotterdam
Stichting BewonersOrganisatie Oud Hillegersberg	Berglustlaan 27	3054 BA Rotterdam
Vereniging tot Behoud van Kern en Plassen Hillegersberg	Berglustlaan 9	3054 BA Rotterdam

Namens deze organisaties
Met vriendelijke groet,



Paul Scheublin

■ Platform RegioparkRottemeren - A13/16

■ 15 belangenorganisaties namens 30.000 huishoudens

■ Brinkheide 16, 3069 KT ROTTERDAM

Rotterdam, 29 september 2009.

Aan:
Inspraakpunt-Expertisecentrum Publieksparticipatie
Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam,
Postbus 30316,
2500 GH DEN HAAG.

Betreft: Zienswijze op de Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam.

L.S.,

Graag willen wij reageren op de "Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam". "Wij" staat voor 12 belangenorganisaties, die tezamen ca. 25.000 huishoudens vertegenwoordigen in de Rotterdamse wijken Ommoord, Terbregge, Hillegersberg en Schiebroek en in de gemeente Lansingerland alsmede het Rotterdams Milieucentrum.

1. Opmerkingen vooraf

1.1 Over de reikwijdte van deze reactie;

1.1.1 Deze reactie heeft betrekking op het tracégedeelte van de A13/A16 tussen Terbregseplein en Ankie Verbeek-Ohrlaan. In dit gedeelte wordt het Lage Bergse Bos gepasseerd, een deelgebied van het regionale recreatiegebied "Regiopark Rottemeren".

1.1.2 Deze reactie gaat over een zorgvuldige inpassing van de A13/A16 in zijn omgeving in geval wordt besloten dat die weg zal worden aangelegd.

1.1.3 Wij zijn niet overtuigd van nut en noodzaak van de weg. Het oplossend vermogen voor de milieuproblemen in Overschie en Rotterdam Noord blijkt zeer beperkt, de ontlasting van het onderliggend wegennet is plaatselijk nog onduidelijk en op het deel tussen de Ankie Verbeek-Ohrlaan en het Terbregseplein is in de modelstudies sprake van congestie op piekmomenten.

1.1.4 Elk van 12 ondergetekende organisaties kan naast deze gezamenlijke reactie met aanvullende reacties komen buiten de scope van deze reactie.

1.2 Over het vooraf vastgestelde budget

Vooraf willen wij stellen het onaanvaardbaar te vinden, dat de minister van Verkeer en Waterstaat tevoren bepaalt wat het budget is waaruit de inpassing van de A13/A16 moet worden bekostigd. Het budget is weliswaar geen uitgangspunt voor de MER, maar tijdens het proces komt dit steeds naar voren als een randvoorwaarde die de uiteindelijke keuze in belangrijke mate zal gaan bepalen. Uitgangspunt voor de besluitvorming is dat de weg er komt. Daarvoor is een budget van € 1.000 mln geraamd gebaseerd op een wegaanleg zonder noemenswaardige inpassingsmaatregelen. Dat heet dan sober en doelmatig.

Daarmee wordt bedoeld doelmatig voor het verkeer, maar sober voor de omgeving. Alle inpassing wordt gezien als extra. Het kan toch niet zo zijn, dat de minister van V&W kan bepalen wat de inpassing mag kosten. De Regio Rotterdam is uiteindelijk verantwoordelijk voor een goede ruimtelijke ordening en de kwaliteit van de leefomgeving. De Regio Rotterdam heeft daarvoor ook een beleid vastgesteld in het Regionaal Structuurplan RR2020 ("RR2020"). De MER voegt daar nog een onafhankelijke beoordeling aan toe.

Dat moet voor de minister het vertrekpunt zijn voor de vaststelling van het benodigde budget. Zich beperken tot wettelijke normen kan nooit de enige verplichting zijn. Niet voor alles van waarde bestaan normen. Zo bestaan er voor recreatiekwaliteit geen normen, maar dat kan toch niet betekenen, dat de kosten van het behoud van die kwaliteit worden gezien als onverplichte extra.

2. Onze voorkeursvariant:

Een tunnel onder maaiveld van President Rooseveltweg tot Ankie Verbeek-Ohrlaan.

Hieronder geven wij aan uit welke bouwstenen uit de trajectnota deze voorkeursvariant bestaat, welke optimalisatie daar nog aan toegevoegd moet worden en hoe wij de kosten van deze variant inschatten.

2.1 Deze voorkeursvariant betekent een keuze voor de volgende bouwstenen:

- Volledige aansluiting op de Hoofdweg
Hierbij zij opgemerkt, dat een aansluiting als voorgesteld bij variant 5 volgens afbeelding 4.22 (blz 65 Hoofdrapport) ook te beschouwen is als een aansluiting op de Hoofdweg, als de afrit net als de toerit, niet wordt gekoppeld aan de President Rooseveltweg maar aan de diagonale passage.
- Lage passage Terbregseplein
- Tunnel in het Terbregsepark vanaf de President Rooseveltweg tot de Rotte.
Deze bouwsteen komt in de TN/MER niet voor. Wel komt de bouwsteen "verdiepte ligging in een tunnelbak" voor. Deze bak willen wij zien aangevuld met een dak.
- Tunnel onder maaiveld in het Lage Bergse Bos.
Dat wil zeggen inclusief de tunnel onder Rotte en Bergweg-Zuid
- Tunnel van Bergweg-Zuid tot Ankie Verbeek-Ohrlaan.
Deze bouwsteen komt in de TN/MER niet voor. Wel komt de bouwsteen "verdiepte ligging in een tunnelbak" voor. Deze bak willen wij zien aangevuld met een dak.
- Aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan, indien ontlasting van de Molenlaan / Terbregseweg conform RVMK berekeningen juist blijkt.
Deze aansluiting is nuttig als de berekeningen van het regionale RVMK model maatgevend blijken te zijn en de vermindering van het verkeer op de Molenlaan van 7%, zoals die in de TN/MER is berekend op basis van het NRM model niet juist zal blijken.

Deze voorkeur komt grotendeels overeen met Variant 4 van de TN/MER, maar wel aangevuld met:

- Een aansluiting op de Hoofdweg in plaats van de President Rooseveltweg
- Aansluiting op de Ankie Verbeek-Ohrlaan indien ontlasting van de Molenlaan/Terbregseweg conform RVMK berekeningen juist blijkt.
- De verdiepte tunnelbak in Terbregsepark en tussen Bergweg-Zuid en Ankie Verbeek-Ohrlaan aanvullen met een dak, zodat een doorlopende tunnel ontstaat van President Rooseveltweg tot Ankie Verbeek-Ohrlaan.

2.2 Optimalisatie om de verlenging van de tunnel mogelijk te maken door de tunnel direct met drie rijstroken in te richten.

- De wet tunnelveiligheid (2006) staat geen invoegingen in tunnels meer toe. De invoeging vanuit de A20 beperkt daardoor de tunnellenge ten zuiden van de Rotte.
- De tunnel wordt echter gebouwd met een breedte, waarin in de toekomst een uitbreiding tot 2x3 rijstroken past. Door die derde strook gelijk aan te brengen en aan te sluiten op de verbindingswegen van de A20 wordt in- en uitvoegen in de tunnel vermeden en wordt overkapping tot aan de President Rooseveltweg mogelijk gemaakt.
- Ook de aansluiting aan de Ankie Verbeek-Ohrlaan heeft dan geen invloed meer op de tunnellenge. Deze in- en uitvoeging gaat ook over in de derde rijstrook.
- De HOV bus Alexander Lansingerland kan hier ook goed gebruik van maken.
- Met de aanleg van de derde rijstrook wordt de toekomstige uitbreidingsmogelijkheid niet op voorhand ingeleverd. Extra capaciteit wordt wel direct aangelegd, maar kan pas volledig worden benut als in de toekomst ook de toeleidende wegen daarop worden aangepast. Dat is mogelijk zonder dan alsnog een invoeging in de tunnel te introduceren als de verdeling van twee rijstroken vanaf de A16 en één rijstrook vanaf de A20 ongewijzigd blijft, wat geen onrealistische aanname is.

2.3 Kosten van deze voorkeursvariant

- De aansluiting op de Hoofdweg leidt uitgaande van de lage passage van het Terbregseplein in variant 4 naar verwachting niet tot bijzondere meerkosten.
- De aanleg van een derde rijstrook in de tunnel kost slechts een baan asfalt op een reeds aanwezige betonnen ondergrond. Dit zijn marginale kosten.
- Uitgaande van de verdiepte tunnelbakken zijn de constructieve kosten van het toevoegen van een dak beperkt (kosten PM).
- Uitgaande van een tunnel onder het Lage Bergse Bos met de daarbij behorende tunnelinstallaties en beheerssystemen zijn de kosten voor een verlenging van de tunnel relatief beperkt (kosten PM).
- Variant 4 is geraamd op €1.600 mln. De raming van onze voorkeursvariant is afhankelijk van de keuze voor de kruising met de HSL waarover wij ons niet uitspreken. De lage passage van de HSL in variant 4 is geraamd op € 300 à € 500 mln (notitie: Regionaal afwegingskader). Zonder lage HSL passage komt deze voorkeursvariant dan globaal in de orde grootte van € 1.200 mln + PM voor de tunnelverlengingen. Met een lage HSL passage wordt dat € 1.600 mln + PM.

3. Argumenten om te kiezen voor onze voorkeursvariant.

3.1 Argumenten voor een tunnel onder maaiveld in het Lage Bergse Bos

Deze argumenten zijn uitgebreid toegelicht in een brief van het "Platform RegioparkRottemeren – A13/16" (toen nog beperkter van samenstelling) aan de bij de A13/A16 betrokken raden en bestuurders d.d. 9 mei 2008. Deze brief is (zonder bijlagen) als bijlage bij deze inspraakreactie gevoegd en maakt integraal onderdeel daarvan uit. De essentie is hieronder in de punten 3.1.1 en 3.1.2 kort weergegeven.

3.1.1 Behoud van het Regiopark Rottemeren

Het Lage Bergse Bos is een deelgebied van het regionaal recreatiegebied "Regiopark Rottemeren". Een ondergrondse passage van dit gebied is absoluut noodzakelijk en de enige mogelijkheid voor het behoud van dit recreatiegebied. Een open weg op maaiveld, in een bak of in een ingraving betekent ondanks geluidschermen toch een onacceptabel groot kwaliteitsverlies voor de recreatiewaarde van het gebied.

Het belang van het Regiopark Rottemeren wordt erkend en is vastgelegd in het regionale ruimtelijk beleid.

- In het Regionaal Structuurplan RR2020 tevens Streekplan wordt het Rottemereengebied aangewezen als één van de drie Regionale Recreatieparken voor de Stadsregio Rotterdam.
- In de Rotterdamse regio is daaraan een grote behoefte. Rotterdam staat niet bekend om zijn aantrekkelijk woonmilieu.
- De eerste hoofddoelstelling van het RR2020 luidt "*Verbeteren van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving*". De hieruit volgende hoofdpoging is als volgt geformuleerd:
"een compleet en goed functionerend groen blauw raamwerk in de regio, (...) waarin het ecologische systeem zich kan ontwikkelen, (...) en dat bijdraagt aan de leefbaarheid van het Stedelijk gebied"
- Het RR2020 noemt als tweede hoofddoelstelling "*Het versterken en diversifiëren van het ruimtelijk-economisch ontwikkelingsperspectief*". De hieruit volgende hoofdpoging is vervolgens als volgt geformuleerd:
"een hechte aansluiting op de nationale en internationale economische netwerken waar de regio Rotterdam deel van uitmaakt, onder gelijktijdige verbetering van de leefkwaliteit in de regio zelf". Dit sluit dus elke achteruitgang van de leefkwaliteit door aanleg van de A13/A16 uit.
- De beleidsdoelen "Sterke economie" en "Versterken woonmilieu" worden ook in alle andere ruimtelijke nota's van Rotterdam en Regio neergezet als speerpunten van beleid. Deze speerpunten komen samen in het Lage Bergse Bos en moeten beide in hun waarde gelaten worden. Het ene speerpunt kan niet ondergeschikt gemaakt worden aan het andere.
- Met de aanleg van het Bergse Bos / Rottemereengebied is de Rotterdamse regio erin geslaagd in de loop van 35 jaar een wezenlijke bijdrage te leveren aan de verbetering van het woonmilieu en de leefomgeving. Daar kan en mag nu niet weer op worden ingeleverd.

3.1.2 Behoud van de regionale omvang van Regiopark Rottemeren.

Een ondergrondse passage van het Regiopark Rottemeren is met name ook noodzakelijk voor het behoud van de regionale omvang van het gebied.

- De omvang van het recreatiegebied is niet beperkt tot het beheersgebied van het Recreatieschap, dat zich beperkt tot het buiten de Rotterdamse gemeentegrenzen liggende gebied. Met de Rotte loopt het gebied langs de Bergse plassen door tot aan de A20. Tussen A20 en A12 strekt zich langs de Rotte een recreatieve route uit van 14km lengte, die alleen bij de Irenebrug in Terbregge door autoverkeer wordt gekruist met een overigens goede kleinschalige inpassing.
- In de sterk verstedelijkte zuidelijke Randstad is een dergelijke regionale maat zeldzaam geworden. Door oprukkende woningbouw, bedrijventerreinen, glastuinbouw, wegeaanleg en HSL wordt de ruimte steeds verder opgedeeld. Het is daarom van groot belang die regionale schaal hier koste wat kost te behouden.
- Het gebied heeft met de Rotte als recreatieve verbinding zijn wortels tot ver in het stedelijk gebied en maakt het recreatiegebied ook toegankelijk voor Rotterdam noord binnen de ruit.

3.1.3 Beperking overlast voor bestaande woonomgeving in Hillegersberg

- In het Lage Bergse Bos ligt de A13/A16 op korte afstand van de woonbebouwing van Hillegersberg. Een open weg die niet in een tunnel ligt is een aanslag op de woonkwaliteit door toename van geluidsoverlast, luchtkwaliteit en lichthinder. Deze milieuhinder wordt door afscherming weliswaar beperkt, maar blijft een forse achteruitgang ten opzichte van de nu bestaande situatie.
- Het Lage Bergse Bos is een deel van het Regiopark waarin een overgang naar de nabijgelegen woonbebouwing plaatsvindt. Dit deel kent het meest intensieve inrichting en wordt ook het meest intensief gebruikt.

3.1.4 Een tunnel moet onder maaiveld liggen, omdat een tunnel op maaiveld geen goed alternatief is in het Lage Bergse Bos

Een tunnel op maaiveld is geen second best oplossing, maar hooguit het minst slechte alternatief

De TN/MER kijkt slechts naar de eindsituatie, in de beoordeling worden een aantal zaken over het hoofd gezien :

- Breedte van de kaalslag:
een goede inpassing met taluds vergt een breedte van 225 tot 450 meter
- Duur van het herstel:
het duurt zeker 15 jaar voor het park weer zodanig is volgroeid dat er een vergelijkbaar kwaliteitsniveau is bereikt
- Vernietiging van 35 jaar park ontwikkeling (duurzaamheid)
- Het argument dat herstructurering een kans is voor het Lage Bergse Bos (zie nota "Uitvoeringskader Noordas" blz 35) mist elke grond. Uit navraag bij het Recreatieschap en bij de bij de nota betrokken landschapsarchitect blijkt, dat niemand verantwoordelijkheid neemt voor deze tekst. Het lijkt een anonieme vergoelijking van een zware ingreep in het park waarmee 50 tot 90 hectare park/bos verloren gaat .
- De verkeersveiligheid is gediend met een vlakke tunnel tussen Rotte en Bergweg-Zuid.

3.2 Argumenten voor een tunnel van de Rotte tot de President Rooseveltweg, (een verlenging van de tunnel door het Lage Bergse Bos in het Terbregsepark tussen Ommoord en Terbregge).

3.2.1 Overlast voor bestaande woonomgeving

- Hier komt de A13/A16 dicht bij de woonbebouwing van Ommoord en Terbregge
- Heersende windrichting geeft in Ommoord veel meer overlast dan in andere woonwijken langs A13/16
- De overlast van de A20 en Terbregseplein is al fors voor Ommoord

3.2.2 Uitstraling van hinder over Lage Bergse Bos en de recreatieve route langs de Rotte

Als de A13/A16 niet van President Rooseveltweg tot Rotte in een tunnel ligt, geeft dat een behoorlijke uitstraling van de overlast over het Lage Bergse Bos en met name de Rotte, waardoor het effect van ondergrondse aanleg daar niet optimaal zal zijn

3.2.3 Woningbouwlocatie uit Stadsvisie 2030 voor “groenstedelijk wonen”

Een tunnel tussen President Rooseveltweg en Rotte is nodig om deze woningbouwlocatie in het Terbregse Park te kunnen benutten. Een investering die met opbrengsten uit deze bouwlocatie wellicht (gedeeltelijk) terugverdiend kan worden.

3.2.4 Verlenging tunnel relatief goedkoop

Uitgaande van een reeds voorziene verdiepte ligging in een tunnelbak voor dit gedeelte en uitgaande van de keuze voor een tunnel van 2.100 meter door het Lage Bergse Bos (met tunnelinstallaties en beheerssystemen), zijn de kosten van 700 meter verlenging per strekkende meter aanzienlijk voordeliger dan de kosten die volgen uit een raming met standaard prijzen per strekkende meter.

3.3 Argumenten voor een tunnel van Bergweg-Zuid tot Ankie Verbeek-Ohrlaan, (een verlenging van de tunnel door het Lage Bergse Bos).

3.3.1 Overlast voor bestaande woonomgeving

Op deze plaats cumuleren verschillende milieueffecten: de A13/A16, de N209 (waarvan de planning is dat deze verbreed wordt), Rotterdam Airport (dat ook wil uitbreiden) en de HSL (die sinds kort goed hoorbaar passeert). Volstrekt onduidelijk is of de stapeling van milieueffecten en de verschillende uitbreidingen waaraan gewerkt wordt, zijn meegenomen in de TN/MER. Dat zou in elk geval wel moeten gebeuren en geeft aanleiding tot verlenging van de tunnel.

3.3.2 Uitstraling van hinder over het Lage Bergse Bos

Als de A13/A16 niet van Bergweg-Zuid tot Ankie Verbeek-Ohrlaan ondergronds ligt, geeft dat een behoorlijke uitstraling van de overlast over het Lage Bergse Bos, waardoor effect van ondergrondse aanleg daar niet optimaal zal zijn.

3.3.3 Voorgenomen aanleg Triangelpark

Volgens het “Uitvoeringskader Noordas” komt hier een recreatiegebied het “Triangelpark”. De waarde van een dergelijk park is nihil wanneer daar een open snelweg doorheen raast.

3.3.4 Verlenging tunnel relatief goedkoop

Uitgaande van een reeds voorziene verdiepte ligging in een tunnelbak voor dit gedeelte en uitgaande van de keuze voor een tunnel van 2.100 meter door het Lage Bergse Bos (met tunnelinstallaties en beheerssystemen), zijn de kosten van 500 meter verlenging per strekkende meter aanzienlijk voordeliger dan de kosten die volgen uit een raming met standaard prijzen per strekkende meter.

3.4 Argumenten voor de lage passage Terbregseplein

3.4.1 Hiermee wordt een tunnel van Rotte tot President Rooseveltweg mogelijk.

3.4.2 Hiermee wordt de aansluiting op de Hoofdweg mogelijk

3.4.3 Extra geluid van hoge onafgeschermded weg.

Een hoge passage geeft een enorme uitstraling van geluid over Ommoord en Terbregge in de lengterichting van de weg. Deze geluidhinder zal niet met geluidschermen zijn te weren, tenzij die als een overkapping volledig over de weg heen sluiten.

3.5 Argumenten voor een aansluiting op de Hoofdweg

3.5.1 Hiermee wordt een tunnel van Rotte tot President Rooseveltweg mogelijk.

3.5.2. Hiermee wordt extra verkeersoverlast op het onderliggend wegennet door Ommoord voorkomen.

4. Reactie op de beoordeling van de milieueffecten in de TN/MER

Opvallend is, dat in het totaaloverzicht positieve scores slechts voorkomen bij de verkeersaspecten. Alle andere aspecten waarop is beoordeeld scores maximaal neutraal (een enkel plusje daargelaten). Dat betekent dus, dat er ten opzichte van de huidige situatie maximaal gelijk gebleven kan worden, maar meestal ingeleverd wordt.

Het samenstellen van de varianten uit een aantal bouwstenen per trajectgedeelte is een interessante benadering, omdat dit de mogelijkheid biedt nieuwe varianten samen te stellen uit de diverse bouwstenen en zo een optimum te zoeken. Zo is ook het MMA samengesteld.

Een probleem daarbij is echter, dat bij de beoordeling van de varianten in de MER er per milieuaspect alleen wordt vergeleken op de totaalscore van het pakket bouwstenen per variant. Zo kan in een bepaalde variant een deelaspect in de Vlinderstrik positief scoren en in het Lage Bergse Bos negatief, zodat de totaalscore neutraal wordt. Voor een afweging op één tracégedeelte, bij voorbeeld open bak of tunnel in het Lage Bergse Bos is die beoordeling dan weinig bruikbaar.

Wij zoomen hieronder daarom in op de tracégedeelten waar onze reactie betrekking op heeft.

4.1 Beoordeling van het aspect recreatie in het Lage Bergse Bos

Het MMA kiest hier voor een tunnel onder maaiveld. Wij zijn het daarmee eens. Toch enkele opmerkingen bij de scores. Wij onderscheiden daarbij de "open varianten" 1,3 en 7 en de "gesloten varianten" 2,4 en 5.

4.1.1 Recreatiekwaliteit en het gewicht van dit effect gezien de doelstelling van het gebied

De open varianten krijgen duidelijk negatievere scores voor de recreatiekwaliteit dan de dichte varianten. Voor andere milieuaspecten ligt dat gevarieerder. In de totaal beoordeling komt echter onvoldoende tot uiting, dat het Recreatiegebied Rottemeren is aangelegd met als primair doel een grootschalig recreatiegebied voor de bewoners van het stedelijk gebied in te richten.

De recreatiekwaliteit zal dan ook in de beoordeling van de inpassing van de A13/A16 centraal moeten staan. De negatieve score voor de open varianten kan niet worden gecompenseerd door andere milieueffecten.

Het gewicht dat aan een effect wordt toegekend is niet altijd een subjectieve keuze waar de MER zich niet mee inlaat. Daar waar een effect duidelijk een relatie heeft met de doelstelling voor een gebied, zoals vastgesteld in ruimtelijke plannen (in dit geval het Regionaal Structuurplan RR2020), zou dat zwaarder gewogen moeten worden en zou dit ook in de MER tot uitdrukking gebracht moeten worden.

Aandacht voor de mens wordt in een MER in het algemeen teveel gemist, de mens is niet herkenbaar in een veelheid van milieuaspecten

4.1.2 Tunnel op maaiveld te positief beoordeeld

Zoals reeds bij 3.1.4 opgemerkt kijkt de TN/MER slechts naar de eindsituatie, in de beoordeling worden een aantal zaken over het hoofd gezien waardoor deze bouwsteen te positief beoordeeld wordt:

- Het recreatieareaal vermindert volgens de MER beoordeling niet. Dat is juist voor een eindsituatie als de gehele inpassing van 50 tot 90 hectare weer een met de huidige situatie vergelijkbaar kwaliteitsniveau heeft gekregen, maar met de 15 tot 20 jaar die daarvoor nodig is wordt in de beoordeling geen rekening gehouden.
- De recreatieve verbindingen worden gehinderd door een fors te overwinnen hoogteverschil van ca. 8 meter. Daar wordt aan voorbij gegaan met een neutrale score.

4.1.3 Recreatiekwaliteit slechts beoordeeld op geluidhinder, waardoor de open varianten minder negatief lijken dan ze in werkelijkheid zijn

De recreatiekwaliteit is slechts beoordeeld aan de hand van de toename van het aantal hectaren recreatiegebied waarin het geluidniveau boven de 48dB komt. Dit is wel een erg marginale opvatting over de kwaliteit van een recreatiegebied. Een autosnelweg met uitsluitend elektrische auto's die geen geluid maken zou de recreatiewaarde niet beïnvloeden. Voorts is tussen het huidige geluidniveau en 48dB nog een forse bandbreedte aan geluidsniveaus, die voor de open varianten een forse achteruitgang voor de kwaliteit van het huidige stille recreatiegebied betekent. Daaraan wordt in deze beoordeling voorbij gegaan.

4.1.4 De regionale omvang van het recreatiegebied wordt niet in de beoordeling betrokken (zie ook punt 3.1.2).

In de beoordeling komt nergens naar voren, dat de omvang van een recreatiegebied ook een waarde vertegenwoordigt. Een regionaal recreatiegebied wordt in ruimtelijke plannen als een afzonderlijke kwaliteit beoordeeld. Het is niet gelijkwaardig aan een aantal kleinere gebieden van in totaal dezelfde oppervlakte. De open varianten verdelen het gebied, waardoor het ondanks (recreatieve) verbindingen op viaducten niet meer als één geheel functioneert. Dit is een kwaliteitsverlies dat in de MER nergens tot uitdrukking komt.

Opmerkelijk is ook dat de MER alleen maar spreekt over “de passage van het Bergse Bos”. Dit is slechts een deelgebied van “het Regiopark Rottemeren”, de naam en status die het Regionaal Structuurplan RR2020 aan het totale gebied geeft. Deze regionale status wordt niet genoemd in de MER

4.2 Externe veiligheid: de gesloten varianten zijn niet onderzocht met cat 0 vervoer.

Door gesloten varianten te koppelen aan cat.1 vervoer levert dat een minder gunstige score op voor het groepsrisico externe veiligheid (EV), omdat bepaalde gevaarlijke stoffen (GF3) over de A13 bij Overschie blijven rijden. Die koppeling van cat.1 aan de gesloten varianten is echter een keuze die ook anders gemaakt kan worden. Ook een tunnel kan heel goed als cat.0 route worden uitgevoerd zonder bijzondere kostenconsequenties (zie A2 bij Utrecht), waarmee dit verschil in waardering met de open varianten verdwijnt.

5. Aanbevelingen voor nader onderzoek in de OTB fase

De volgende stap in de procedure is het Ontwerp Tracébesluit (OTB). Aansluitend bij de hiervoor gegeven reactie op de TN/MER verzoeken wij in de uitwerking van het ontwerp voor het OTB de volgende zaken nader te onderzoeken:

5.1 Het realiseren van een derde rijstrook in de reeds in de tunnel beschikbare ruimte, teneinde de doortrekking van de tunnel tot de President Rooseveltweg en Ankie Verbeek-Ohrlaan mogelijk te maken

5.2 De mogelijkheid van het doortrekken van de tunnel van de Rotte tot aan de President Rooseveltweg

5.3 De mogelijkheid van het doortrekken van de tunnel van Bergweg-Zuid tot Ankie Verbeek-Ohrlaan

5.4 Nader onderzoek naar de werkelijke vermindering van het verkeer op het onderliggend wegennet bij een aansluiting van de Ankie Verbeek-Ohrlaan.

Ten slotte:

Een citaat over de inpassing van de A13/A16 uit de studie “Samenhangend Uitvoeringskader Noordas” van de Stadsregio (juni 2009), vastgesteld door de bestuurscolleges van Stadsregio, provincie Zuid-Holland, de gemeenten Rotterdam en Lansingerland en de Regioraad:

“Het Bergse Bos is een belangrijk onderdeel van de regionale groenstructuur en de regionale ecologische verbindingen. Het doorbreken van de samenhang in het bos doet grote afbreuk aan de kwaliteit en de functie van het gehele Rottemeregebied. Goed beschouwd is alleen een doorkruising van het bos acceptabel als daarmee de beleefbaarheid en bruikbaarheid van het bos als geheel intact blijven”.

Bovengronds waar het kan en ondergronds waar het moet is een goed uitgangspunt, dat voor het tracégedeelte van President Rooseveltweg tot Ankie Verbeek-Ohrlaan leidt tot een ondergrondse passage.

Namens onderstaande organisaties
Met vriendelijke groet,



Paul Scheublin

- Platform RegioparkRottemeren - A13/16
- 12 belangenorganisaties namens 25.000 huishoudens

- Brinkheide 16, 3069 KT ROTTERDAM

Organisatie	Adres / Secretariaat	
Bewonersorganisatie Ommoord (BOO)	Stresemannplaats 8,	3068 JL Rotterdam
Bewonersvereniging Heide-Bes (wijk Keizershof)	Elsbes 44,	3069 LN Rotterdam
Bewonerscommissie Varenbuurt i.o.	Koningsvaren 71,	3069 HP Rotterdam
Bewoners Rotte-band	Bergse Linker Rottekade 363,	3056 LM Rotterdam
Bewonersorganisatie Terbregge's Belang	Bergse Linker Rottekade 294-d	3056 JV Rotterdam
Belangenver. Hillegersberg-Bergse Bos (BVHBB)	Mahlersingel 36,	3055 SJ Rotterdam
Bewonersorganisatie Molenlaankwartier	Van Beethovenlaan 60,	3055 JD Rotterdam
Vereniging Molenlaanbelangen	Molenlaan 88,	3055 EN Rotterdam
Bezorgde Bewoners Berkseleweg	Berkelseweg 68,	2661 AJ Bergschenhoek
Natuur- en Vogelwacht Rotta	Hoeksekade 164,	2661 JL Bergschenhoek
SBO: Samenwerkende Bewonersorganisaties Schiebroek	Kastanjesingel 80,	3053 HN Rotterdam
Stichting Rotterdams Milieucentrum	Coolsingel 57,	3012 AB Rotterdam

Regiopark Rottmeren

Platform Regiopark Rottmeren - A13/16 ■

Adres: Brinkheide 16, 3069 KT Rotterdam ■

Email: RR.A13-16@kpnplanet.nl ■

A13

A16

Rotterdam, 9 mei 2008

Aan:

De leden van de Regioraad / Provinciale Staten / Gemeenteraden / Raadscommissies / Deelgemeenteraden, en bestuurders met de portefeuille Ruimtelijke Ordening, Milieu of Verkeer en Vervoer, zoals vermeld op bijgaande verzendlijst.

Betreft: A13/16, Passage Regiopark Rottmeren (Rotte en Lage Bergsche Bos)

Geachte geadresseerden,

Ondergetekende organisaties zijn betrokken bij de informatiebijeenkomsten die Rijkswaterstaat heeft georganiseerd met belangengroepen uit de omgeving van de A13/16. In deze brief willen wij graag uw aandacht vragen voor één specifiek onderdeel van de inpassing van dit rijkswegtracé en dat is de passage van het gebied, dat in het Regionale Structuurplan en Streekplan RR2020 is aangewezen als Regiopark Rottmeren.

In de beleidsnota's over de ruimtelijke ontwikkeling van de Rotterdamse regio staat steeds het creëren van een aantrekkelijke woonstad door het verbeteren van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving hoog in het vaandel. Dit beleid zou ons inziens moeten leiden tot stringente randvoorwaarden aan de wijze waarop de A13/16 het Regiopark Rottmeren doorkruist.

Het onderschrijven van deze brief betekent overigens niet dat wordt ingestemd met de aanleg van de A13/16 of alternatieve plannen daarvoor. Daarover hebben ondertekenaars verschillende opvattingen. Zij zijn echter wel eensgezind in de onderstaande benadering van de inpassing van de A13/16 als tot aanleg van de weg definitief zou worden besloten. Wij verzoeken u deze brief te betrekken bij de bestuurlijke conferentie A13/16, die Rijkswaterstaat op 29 mei organiseert en waarvoor u naar wij aannemen nog wordt of reeds bent uitgenodigd.

Samenvatting

1. Ondergetekenden doen een beroep op u, om duidelijke kaders te stellen aan de Tracénota/MER voor de A13/16 op basis van het in RR2020 vastgestelde regionaal beleid.

In het regionaal ruimtelijk beleid, vastgesteld in het Regionaal Structuurplan en Streekplan RR2020 wordt het Regiopark Rottmeren een wezenlijk belangrijke recreatieve functie toegekend voor de Rotterdamse Stadregio. Daarnaast heeft dit regiopark ook een belangrijke ecologische functie als onderdeel van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (P.E.H.S.). Deze beide functies gebieden ons inziens het vooraf stellen van stringente eisen aan de inpassing van de A13/16.

Rijkswaterstaat heeft in de Variantennota (concept 31-10-2007) acht varianten voorgesteld als te onderzoeken in de Tracénota/MER studie. Die varianten zijn samengesteld uit bouwstenen per deelgebied.

De eisen, die de recreatieve en ecologische functie van het Regiopark Rottmeren met zich meebrengt, zouden geen ruimte mogen laten aan de helft van de bouwstenen, die voor de kruising van Rotte en Bergsche Bos zijn voorgesteld en een plaats hebben gekregen in meer dan de helft van de acht varianten. Wij doelen hier op niet overdekte passages van het Regiopark Rottmeren en aangrenzende gebieden.

2. Met duidelijke randvoorwaarden zijn zowel het project als alle ander betrokken partijen gediend.

Door ongewenste (gedeelten van) varianten nu in deze Tracé/MER studie de ruimte te geven wordt de indruk gewekt, dat het op basis van een integrale belangenafweging vooraf vastgestelde ruimtelijk beleid in een projectstudie op projectbasis weer onderhandelbaar is geworden. Dit is slecht voor zowel het Regiopark Rottmeren als voor het project A13/16. Voor het Regiopark Rottmeren wordt de onderhandelingspositie verzwakt door de met het beleid strijdige (gedeelten van) varianten een plaats in de afweging te gunnen. Daarnaast is het project niet geholpen met een nodeloos complexe studie en afwegingkader met als uitkomst veel tijdverlies door slepende onderhandelingen en een felle procedurestrijd, waarin recent al zoveel andere infrastructuur projecten zijn beland. Heldere uitgangspunten vooraf zijn een betere garantie tegen eindeloze procedures dan het beperken van inspraak en beroepsmogelijkheden

Wij lichten dit beroep op u hieronder nader toe en sluiten deze brief af met een voorstel voor de te stellen eisen.

Toelichting

1. Het regionale beleid

1.1 Het regionale beleid t.a.v. de kwaliteiten van Regiopark Rottemeren

Wij pleiten voor het stellen van duidelijke kaders op basis van het vastgestelde ruimtelijk beleid.

Dit beleid is goed vastgelegd in het Regionaal Structuurplan, tevens Streekplan RR2020 (dec. 2005) en in het Regionaal Groenblauw Structuurplan RGSP2 dat door GS en DB Stadsregio in 2004 is vastgesteld als bouwsteen voor RR2020 (zie hst. 6.1).

Twee van de drie hoofddoelstellingen in RR2020, die zijn voortgekomen uit het ROM Rijnmond, bepalen het beleid voor het Rottemereengebied (zie blz. 5 en 6):

- Doelstelling 1: *“Verbeteren van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving”*.
De hieruit volgende hoofdpoging is in RR2020 als volgt geformuleerd:
“een compleet en goed functionerend groen blauw raamwerk in de regio, (...) waarin het ecologische systeem zich kan ontwikkelen, (...) en dat bijdraagt aan de leefbaarheid van het Stedelijk gebied”
Het Rottemereengebied wordt als Regiopark Rottemeren genoemd als een van de drie grote regioparken van de Stadsregio, die (mede) invulling geven aan dit beleid. Het belang van het Rottemereengebied wordt hiermee duidelijk gemarkeerd.
- Doelstelling 2: *“Het versterken en diversifiëren van het ruimtelijk-economisch ontwikkelingsperspectief”*.
De hieruit volgende hoofdpoging is in RR2020 als volgt geformuleerd:
“een hechte aansluiting op de nationale en internationale economische netwerken waar de regio Rotterdam deel van uitmaakt, onder gelijktijdige verbetering van de leefkwaliteit in de regio zelf”.

De belangen die beide doelstellingen vertegenwoordigen kruisen elkaar letterlijk in het Regiopark Rottemeren. Als beide hoofddoelstellingen serieus worden genomen, dan kan het niet zo zijn, dat het ene belang ondergeschikt wordt gemaakt aan het andere. De hoofdpoging uit de tweede doelstelling is daar heel duidelijk over. Er is maar één conclusie mogelijk: de uitwerking van deze doelstellingen mogen elkaar niet schaden.

1.2 Hoe schadelijk is de A13 /16 voor het Regiopark Rottemeren

Het Regiopark Rottemeren is een goed ingericht, waardevol, intensief gebruikt en vanuit de stad goed bereikbaar recreatiegebied. De kwaliteit van het Regiopark Rottemeren met daarin de Rotte als recreatieve verbindingzone komt met de aanleg van de A13/16 zwaar onder druk te staan als de verstoring door de weg niet adequaat wordt ingeperkt.

- Het gebied wordt in tweeën gedeeld. Een tocht langs de Rotte, de drager van dit recreatiegebied, wordt over een grote lengte verstoord door de verkeershinder. De A13/16 verkleint daardoor de actieradius van de recreant.
- Ook als wordt voldaan aan geluidsnormen, dan nog gaat de kwaliteit enorm achteruit. Als bij voorbeeld het geluidsniveau met geluidschermen teruggebracht wordt naar 50dB(A), dan voldoet dat aan de norm voor een woongebied, maar t.o.v. de hier nu heersende stilte (voor de Randstad een uitzonderlijke kwaliteit) is er toch sprake van een forse achteruitgang in omgevingskwaliteit. Voor luchtkwaliteit geldt hetzelfde.
- Voor recreatie zijn er overigens geen wettelijk verplichte geluidsnormen. Rijkswaterstaat stelt dat ze die norm van 50dB(A) willen aanhouden, maar sluit niet uit dat dit niet overal haalbaar zal blijken. In die gevallen waar de norm toch wordt overschreden wordt recreatiegebied in oppervlakte gecompenseerd door elders aanvullend recreatiegebied te realiseren. De versnippering van het recreatiegebied wordt daar niet minder van.
- De realisatie van de Intermediaire Zone, groene verbindingzone tussen de Regioparken Delfland en Rottemeren, onderdeel van de Provinciale ecologische Hoofdstructuur P.E.H.S. (zie RGSP2 en de verwijzing daarnaar in RR2020 op blz 83), wordt door een bovengrondse aanleg van de A13/A16 onmogelijk gemaakt.

RR2020 legt de grens van het Regiopark Rottemeren op de grens van het beheersgebied van het Recreatieschap Rottemeren, dat de Rotterdamse gemeentegrens niet overschrijdt. Dit zou de suggestie kunnen wekken dat de A13/16 aan de rand van het recreatiegebied loopt. De recreatieve (verbindende) functie van De Rotte strekt zich echter veel verder uit dan deze begrenzing suggereert.

- De Rotte met de daarlangs gelegen kaden vormt een belangrijke Recreatieve Verbindingszone vanuit het Rotterdamse stedelijk gebied binnen de Ruit, via de Berge Voorplas naar het Regiopark en het verderop gelegen buitengebied.
- De groengebieden aan de (Rotterdamse) zuidzijde van de Rotte (Terbregsepark en noordrand Ommoord) behoren niet tot het beheersgebied van het Recreatieschap, maar zijn wel essentieel voor de recreatieve kwaliteit van de Rotte en daarmee van het totale Regiopark en dienen ook als zodanig mede beschermd te worden.

1.3 De ruimte die de Variantennota van Rijkswaterstaat creëert voor ongewenste varianten.

De Variantennota (concept 31-10-2007) laat zien, dat de opstellers veronderstellen dat :

- een tracé op enkele honderden meters van de woonwijken de mogelijkheid biedt een maaiveldtracé toe te passen met een hoge brug over de Rotte. Daarmee wordt een goede inpassing gezien als iets dat alleen door nabijgelegen woningbouw wordt beargumenteerd terwijl het belang van het recreatiegebied grenzeloos wordt onderschat.
- een half verdiept tracé of open bak mogelijk is op korte afstand van woonwijken in Hillegersberg, Ommoord en Terbregge.

- een half verdiept tracé of open bak mogelijk is door het gedeelte van het Lage Bergsche Bos, dat het meest intensief ingerichte en gebruikte deel is van het Regiopark.
- een maaiveld ligging mogelijk is tot direct voor de Rottekruising en de Grindwegkruising, met daardoor een directe uitstraling over het recreatiegebied.

Deze veronderstellingen leiden ertoe, dat in vijf van de acht te onderzoeken varianten de passage van het Regiopark en aangrenzende gebieden niet overdekt is.

Het is absoluut ondenkbaar dat deze varianten zonder aanzienlijk kwaliteitsverlies in het Regiopark ingepast kunnen worden. Daarom zouden ze geen serieuze rol in de afweging mogen spelen.

In het door het DB van de Stadsregio onderschreven advies van de regionale Bestuurlijke Afstemgroep A13/16 (nov. 2007) wordt slechts geadviseerd de hoge passage van de Rotte niet mee te nemen en een verdiepte ligging in de buitenboog variant te betrekken..

Een veel hardere stellingname vanuit de regio ten aanzien van niet overdekte varianten voor het gehele Regiopark zou echter ons inziens gezien het vastgestelde beleid op zijn plaats zijn.

2. Duidelijke randvoorwaarden vooraf

2.1 Het poldermodel en de terughoudendheid bij de vertaling van het beleid in randvoorwaarden

Streekplan en Regionaal Structuurplan zijn bedoeld als integraal afwegingskader van sectorale belangen. Als die integrale afweging werkelijk serieus genomen wordt, dan moet daar een vertaalslag op volgen naar duidelijk randvoorwaarden voor de sectorale projecten die passen in het structuurplan.

Het RR2020 draagt echter ook de kenmerken van het poldermodel. De twee hiervoor aangehaalde hoofddoelstellingen staan als een huis in de teksten, maar als het op harde keuzen op de plankaart aankomt, dan wordt de keuze tussen de sectoren economie en leefomgeving niet expliciet gemaakt en naar de toekomst geschoven. De doorkruising van het Regiopark Rottemeren door de A13/16 door is aangegeven met twee pijlen, die betekenen dat de inpassing een onderwerp van nadere uitwerking is.

De belangen afweging komt daardoor terecht in een Tracénota/MER, waardoor de gelegenheid wordt geboden ongewenste varianten in de afweging te betrekken en vervolgens sectoraal af te wegen. Realisatie van het project en het economisch belang daarvan staat dan voorop en van daaruit wordt een afweging gemaakt, die er gemakkelijk toe leidt, dat milieu en leefomgeving met reparaties en lapwerk genoeg moeten nemen. Het resultaat is niet de beste oplossing maar een gemiddelde tussen optimaal en slecht dat “een aanvaardbare oplossing” genoemd wordt. Vervolgens wordt het resultaat door belangengroepen terecht bestreden en ontstaat een tijdrovend besluitvormings-, bezwaren- en beroepsproces.

Een heldere stellingname vooraf wordt bij infrastructuurprojecten vaak omzeild, omdat het initiatief voor die projecten vanuit de sector economie en bereikbaarheid komt, waar de vrees bestaat, dat hoge eisen op voorhand de discussie in een te vroeg stadium kunnen blokkeren met het risico, dat de financiering (al of niet door het Rijk) in gevaar komt.

De focus is er in deze fase dan eerst op gericht de weg op het investeringsprogramma krijgen en daarna pas te gaan studeren op de inpassing. Als het zover is wordt achteraf gezien hoeveel extra budget er te regelen valt om de schade aan milieu en leefomgeving te beperken.

2.2 Duidelijkheid vooraf bekort procedures

Het Rijk wil inspraak en beroepsmogelijkheden inperken om ellenlang slepende procedures te voorkomen. Dat gaat uit van de veronderstelling, dat in een kortere procedure alle relevante aspecten wel voldoende aan de orde zijn geweest en een eerlijke evenwichtige afweging van belangen heeft plaatsgevonden. Een goede sturing vooraf kan daar een belangrijke bijdrage aan leveren.

Door onvoldoende sturing vooraf gaat kostbare tijd verloren. Er wordt veel nodeloos studiewerk gedaan en de afweging en besluitvorming worden langdurige processen.

De A13/16 kan een voorbeeldproject zijn voor hoe het wel kan. Er is een Structuurplan / Streekplan waarin de intenties duidelijk worden uitgesproken (ondanks ontsnappingsmogelijkheden op de kaart) en waarmee een heldere bestuurlijke stellingname beargumenteerd kan worden. Daarmee wordt de proceduretijd aanzienlijk bekort en veel frustratie achteraf voorkomen.

Inmiddels is het rapport van de Commissie Elverding uitgekomen, waarin wordt geadviseerd al aan het begin van een project met alle overheden, gemeenten, stadsregio's, provincies tot een akkoord te komen over de randvoorwaarden, waarbij ook de inspraak van maatschappelijke groeperingen in die fase goed moet zijn geregeld. Dit advies sluit naadloos aan bij ons pleidooi voor duidelijkheid vooraf.

De Richtlijnen voor deze studie zijn weliswaar na inspraak door de ministers van V&W en VROM vastgesteld, maar bijsturen tijdens het proces op basis van eerder vastgesteld regionaal beleid kan in het verdere proces veel voordeel opleveren.

Voorstel voor de te stellen Randvoorwaarden / Eisen

Behoud van het Regiopark Rottemeren :

- als een ongedeelde groene buffer en recreatief element van formaat, in het inmiddels sterk verstedelijkte en ras verder verstedelijkend gebied tussen Delft, Zoetermeer, Gouda en Rotterdam,
- als de belangrijkste recreatieve verbinding van het stedelijk gebied van Rotterdam met het groene hart,
- als onderdeel van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur,

leidt ertoe, dat een acceptabele inpassing, die de eenheid van dit gebied kan veiligstellen beperkt wordt tot:

Een ondergrondse en/of een halfondergrondse maar overkapte passage door het Regiopark Rottemeren (deelgebied Lage Bergsche Bos) van tenminste de President Rooseveltweg in Ommoord tot de N 209 in Bergschenhoek .

Wij willen u verzoeken deze randvoorwaarde alsnog in het Trajectnota/MER proces in te brengen en te betrekken bij de bestuurlijke conferentie die Rijkswaterstaat op 29 mei voor u organiseert.

Met vriendelijke groet,

Namens :

- Bewonersvereniging “Heide-Bes” (Ommoord Keizershof).
- Bewoners “Rotte-band” (linker- en rechter Rottekade en “Het Blok”)
- Bewonersorganisatie Varenhof i.o. (Ommoord west)
- Bewoners Organisatie Ommoord (BOO); werkgroep Breed Wijkbeheer.
- Natuur- en Vogelwacht Rotta

Paul Scheublin,
Commissie A13/16 van de Bewonersvereniging “Heide-Bes”,
Brinkheide 16, 3069 KT Rotterdam.
rr.a13-16@kpnplanet.nl

Bijlagen:

- 1. Regiopark Rottemeren in breder perspectief.
- 2. Kaart: RR2020
- 3. Kaart: Natuur en recreatiegebieden in Zuid-Holland (gedeelte)
- 4. Fotovergelijking A13/16 met aquaduct A20 bij Nieuwerkerk a/d IJssel

Verzendlijst

Verzonden per brief aan:

- De Regioraad van de Stadsregio Rotterdam
- De Provinciale Staten van Zuid-Holland
- De Raadscommissie voor Fysieke Infrastructuur, Buitenruimte en Sport van de gemeente Rotterdam
- De Gemeenteraad van de gemeente Lansingerland
- Deelgemeenteraad Prins Alexander
- Deelgemeenteraad Hillegersberg Schiebroek

Verzonden per e-mail aan:

- | | | |
|--------------------------------------|--|-------------------|
| • Stadsregio Rotterdam, | portefeuillehouder Verkeer en Vervoer: | Mw. J.N. Baljeu |
| | portefeuillehouder Ruimtelijke ordening: | Hr. J.W.J. Wolf |
| • Provincie Zuid-Holland, | gedeputeerde Groen en Plattelandsontwikkeling: | Hr. J.L. Evertse |
| | gedeputeerde Ruimtelijke Ordening en Wonen: | Mw. M.E.H. Koop |
| • Gemeente Rotterdam, | wethouder Verkeer en Vervoer: | Mw. J.N. Baljeu |
| | wethouder Ruimtelijke Ordening: | Hr. H. Karakus |
| • Gemeente Lansingerland, | wethouder Beheer Openbare Ruimte: | Hr. H. de Rijke |
| | wethouder Ruimtelijke Ordening : | Hr. N. Boedhoe |
| • Deelgem. Pr Alexander, | portefeuillehouder Verkeer en Vervoer en R O: | Hr. E.G. van Duin |
| • Deelgem. Hillegersberg-Schiebroek, | portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening: | H.P.L. Cremers |
| | portefeuillehouder Verkeer en Vervoer en Milieu: | Mw. L.M. Bekedam |

Copie per e-mail aan:

- Bestuur van het Recreatieschap Rottmeren
- Projectleiding RWS voor Tracénota/MER