

Directie Participatie  
Postbus 30316  
2500 GH Den Haag

Betreft: Zienswijze ontwerptrafèbesluit A16 Rotterdam

Den Haag, 5 november 2015

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Hierbij willen wij gebruik maken van de gelegenheid tot het indienen van een zienswijze op ontwerptrafèbesluit A16 Rotterdam. Deze zienswijze wordt ingediend door de volgende organisaties en personen:

- Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland
- Natuurmonumenten
- Rotterdams Milieucentrum
- Bewonersorganisatie Ommoord
- Belangenvereniging Hillegersberg Bergse Bos
- Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik
- Stichting Bewonersorganisatie 110-Morgen
- Vereniging Molenlaanbelangen
- Bewonersorganisatie Vereniging Terbregge's Belang
- Stichting Rotte-Verband
- Community InHillegersberg
- Bezorgde Bewoners Berkelseweg, vertegenwoordigd door Jeroen van den Berg
- Stichting tot Behoud van Kern en Plassen Hillegersberg
- Christa Glasbergen
- Letty Bekedam
- J.J. Groosman
- ir A. van Hoorn
- Annelous Meij
- Ria Lincklaen
- Paul Scheublin

In deze zienswijze komen de volgende onderwerpen aan de orde:

1. Onderbouwing van de keuze voor de aanleg van de A16 ROTTERDAM
2. Natuur en landschap
3. Geldigheid van de MER
4. Inpassing
5. Luchtkwaliteit

## **1. Onderbouwing van de keuze voor de aanleg van de A16 Rotterdam**

### 1.1 Ontbreken structuurvisie

Op grond van de Tracéwet (art 2, lid 4) dient een (ontwerp) Tracébesluit voorafgegaan te worden door een structuurvisie. Alhoewel de verkenning en de MER voor deze weg dateert van voor de wetswijziging, die deze structuurvisie verplicht stelt, ontheft dit de minister niet van de plicht om deze structuurvisie alsnog op te stellen en de daarvoor geldende procedure te laten doorlopen. Deze structuurvisie zou als kader de onderbouwing moeten vormen voor de keuze om de A16 Rotterdam aan te leggen. Bij gebrek aan deze structuurvisie wordt nu gebruik gemaakt van gedateerde documenten bij de onderbouwing van de keuze tot aanleg van de A16 Rotterdam. Zo stamt de Startnotitie A13/A16 uit 2005 en de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) uit 2009. Dit is te verouderd om er nu nog op zorgvuldige wijze keuzes op te kunnen baseren voor de aanleg van grootschalige nieuwe infrastructuur.

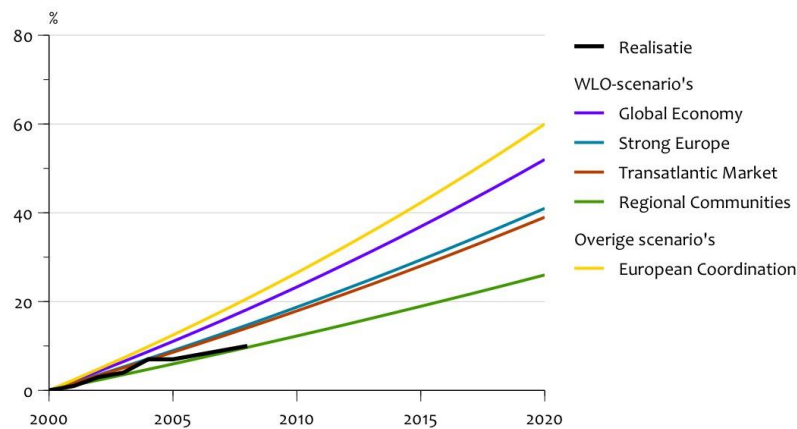
### 1.2 Nut en noodzaak zijn onvoldoende onderbouwd (ingekort)

In het OTB (2015) wordt voor de onderbouwing van nut en noodzaak van de A16 Rotterdam volstaan met het beschrijven van de verkeersknelpunten die gaan ontstaan wanneer er niet ingegrepen zou worden. Wij erkennen dat er knelpunten zijn, maar dat betekent nog niet dat iedere oplossingsrichting die deze knelpunten vermindert ook een zorgvuldige oplossing is. De oplossing zelf kent immers ook nadelen in de vorm van investeringskosten en negatieve effecten op natuur, milieu, landschap, ruimte, recreatie, klimaat, woonomgeving etc.

Nut en noodzaak van de A16 Rotterdam als oplossingsrichting zouden daarom dus onderbouwd moeten worden met het inzichtelijk maken van de kosten en baten en een vergelijking hiervan met andere mogelijke oplossingsrichtingen. Er is weliswaar een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA; 2009) opgesteld, maar hierin is alleen ingegaan op de A16 Rotterdam als oplossingsrichting. Hieruit blijkt dat de verhouding tussen kosten en baten van de A16 Rotterdam positief uitvalt (afhankelijk van de te kiezen variant variërend van 1,09 tot 2,63).

Hierbij is echter gerekend met verouderde cijfers die uitgaan van een onrealistisch hoge verkeersgroei. Wat betreft demografische en economische ontwikkeling is namelijk uitgegaan van het zogenaamde European Coördination (EC) scenario. In 2006 zijn er echter al nieuwe groeiscenario's opgesteld, de WLO scenario's, waarbij in het scenario van de hoogste groei (GE scenario) al uit werd gegaan van een lagere groei van het autoverkeer dan in het EC-scenario waar TN/MER van de A16 Rotterdam en de bijbehorende MKBA zich op baseert. Bovendien bleek al in 2009 dat de daadwerkelijke ontwikkeling van de automobieliteit zich begaf op het niveau van het laagste WLO groeiscenario (RC scenario), zie figuur 1.

### Verandering gebruik hoofdwegenet ten opzichte van 2000



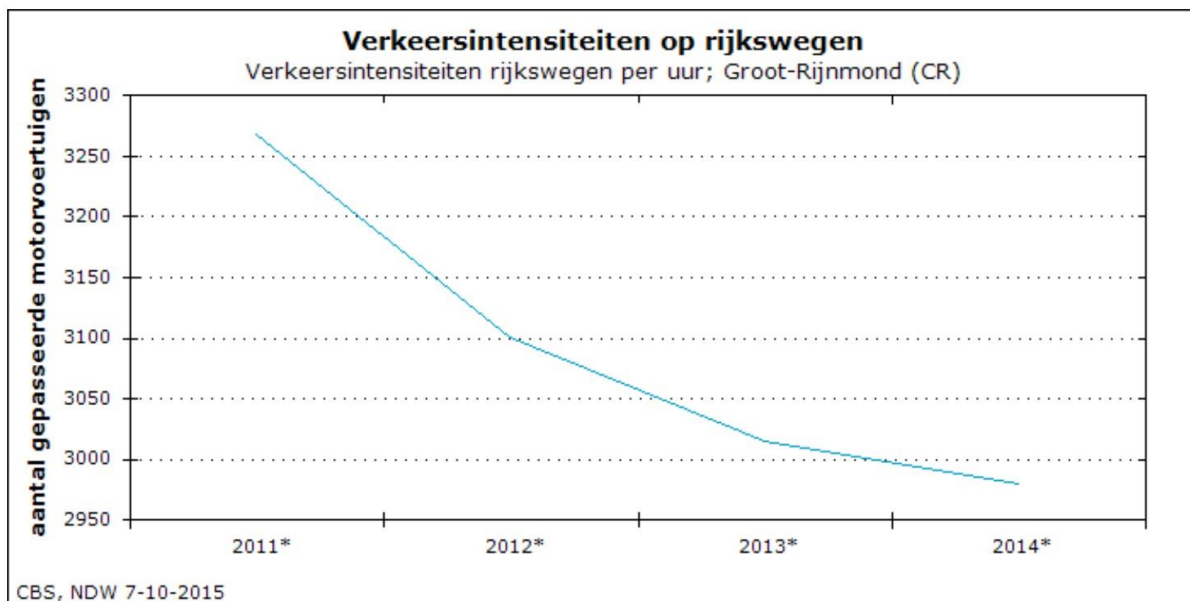
Bron: VenW 2009; Stuurgroep Nationale Mobiliteitsmonitor 2009; CPB, MNP & RPB (2006); bewerking PBL

*Figuur 1: Ontwikkeling van de daadwerkelijke verkeersgroei ten opzichte van het in de TN/MER en MKBA gehanteerde EC scenario<sup>1</sup>*

Nog actuelere inzichten laten zien dat de werkelijke groei van het autoverkeer, zowel landelijk als in Zuid-Holland als in de Rotterdamse regio (zie bijvoorbeeld figuur 2), kleiner is dan waar de probleemanalyse van de A16 Rotterdam op gebaseerd is. De breed gedragen verwachting is dat het verkeersvolume op het hoofdwegenet zeker tot 2020 ver onder het GE-scenario zal blijven. Een niveau rond het RC-scenario lijkt het meest waarschijnlijk.

Kortom: De onderbouwing van nut en noodzaak van de A16 Rotterdam berust op de aanname van een grotere verkeersgroei dan a) de werkelijke verkeersgroei en b) de actuele prognoses over de verkeersgroei in de toekomst en is daarmee aantoonbaar onzorgvuldig.

<sup>1</sup> Bron: Bestendigheid van de WLO scenario's, PBL, 2010



Figuur 2: Ontwikkeling verkeersintensiteiten Rijkswegen in coropgebied Groot-Rijnmond<sup>2</sup>

In 2012 is er weliswaar onderzoek uitgevoerd door het CPB naar de mate waarin de WLO scenario's nog actueel zijn<sup>3</sup>, maar daarbij wordt niet ingegaan op de actualiteit met betrekking tot verkeer en vervoer. Dit wordt ook expliciet in deze publicatie vermeld:

*Deze notitie geeft een korte update hiervan, waarbij alleen gekeken wordt naar de ontwikkelingen van het BBP, de productiviteit en het arbeidsaanbod.*

In 2013 concludeerde CE Delft op basis van een review van het gebruik van de economische scenario's bij MIRT projecten<sup>4</sup> dat de WLO scenario's aan een actualisatie toe zijn en dat bij het gebruik van onrealistisch hoge prognoses van de verkeersgroei de baten van snelwegen te rooskleurig worden voorgesteld. Bovendien werken de Planbureaus in 2015 aan het opstellen van nieuwe WLO scenario's. In de notitie die de eerste start vormt van de aanloop naar deze nieuwe scenario's<sup>5</sup> wordt expliciet benoemd dat er wat het autoverkeer betreft sprake lijkt te zijn van een trendbreuk:

*Er zijn signalen dat het autogebruik vermindert, vooral onder jongeren.*

Kortom, er bestaat consensus over dat er geen sprake is en zal zijn van een vermeende aanhoudende hoge groei van het autoverkeer. De onderbouwing van nut en noodzaak van de A16 Rotterdam berust echter wel op de aanname van een hoge verkeersgroei en daardoor is deze onderbouwing aantoonbaar onzorgvuldig.

<sup>2</sup> Bron: CBS, Statline, 2015

<sup>3</sup> Actualiteit WLO scenario's, CPB, 8 mei 2012.

<sup>4</sup> Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig?, CE Delft, 2013

<sup>5</sup> Welvaart en Leefomgeving; Horizonscan, Planbureau voor de Leefomgeving i.s.m. Centraal Planbureau, 2013

Onderzoek van CE Delft (2013) heeft aangetoond dat wanneer uit wordt gegaan van meer realistische aannames over de verkeersgroei de verhouding tussen kosten en baten verandert. Een meer realistische verkeersgroei voor 2020 ligt ergens rond het niveau van het RC-scenario. Een dergelijk verkeersvolume leidt tot veel lagere reistijd-baten in de MKBA. Uit het onderzoek van CE Delft is gebleken dat de totale baten in het RC-scenario zo'n factor 2 tot 4 lager zijn dan in EC. Het is daarom nog maar de vraag of bij realistische en actuele aannames over de verkeersgroei, de baten van de A16 Rotterdam nog wel opwegen tegen de kosten.

### 1.3 Samenhang ontwikkelingen rijkswegen

In de regio zijn er tenminste vier ontwikkelingen betreffende de aanleg of verbreding van rijkswegen, zoals het onderhavige project, de aanleg van de A4 Delft-Schiedam, de Blankenburgtunnel en de verbreding van de A15. De (cumulatieve) effecten van deze projecten zijn – mede veroorzaakt door de ouderdom van de gegevens en rapporten waarop dit project is gebaseerd – onvoldoende in hun onderlinge samenhang beoordeeld. Daardoor is onvoldoende onderzocht of de aanleg van de verbinding A16 Rotterdam nog wel noodzakelijk is als de effecten van die andere projecten in aanmerking wordt genomen.

### 1.4 Alternatieven voor de aanleg van de A16 Rotterdam zijn onvoldoende in beschouwing genomen en ontbreken in de MER

Al vanaf de start van het besluitvormingsproces over de A16 Rotterdam is toegewerkt naar de aanleg van deze weg als oplossing voor de benoemde opgaven en zijn alternatieve oplossingsrichtingen buiten beschouwing gebleven. In de Startnotitie A13/A16 (2005) wordt slechts zeer kort aangegeven dat enkele alternatieve oplossingsrichtingen geen oplossing zouden bieden en derhalve niet in aanmerking zijn gekomen voor nadere studie:

- Verbredingsalternatief
- Combinatiealternatief
- Capaciteitsvergroting van het onderliggende wegennet
- Benuttingsalternatief

Het is niet duidelijk uit welke onderzoeken blijkt dat deze alternatieven geen optie zijn. In ieder geval zijn deze alternatieven niet meegenomen in de MER. En bovendien is ook niet duidelijk of het doelbereik van de verschillende alternatieven beoordeeld is op basis van verschillende prognoses waarbinnen de toekomstige verkeersontwikkeling zich zou kunnen bevinden (zie ook 'Nut en noodzaak zijn onvoldoende onderbouwd').

In de Variantennota (2009) wordt vervolgens aangegeven dat er drie alternatieven onderzocht zijn:

- Niets doen
- Aanleg van de A13/A16
- Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Er zijn echter diverse aanwijzingen dat alternatieven voor de A16 Rotterdam realistische oplossingsrichtingen kunnen vormen voor de geformuleerde doelstellingen. Zo heeft een onderzoek van Milieudefensie ('Bouwen aan een groene metropool', mei 2011) aangetoond dat een pakket aan maatregelen waarbij geen dure en ingrijpende infrastructuur (de A16 Rotterdam) wordt aangelegd

en de leefomgeving wordt gespaard de bereikbaarheid net zo effectief kan verbeteren als het aanleggen van infrastructuur. En ook het opwaarderen / verbreden van bestaande infrastructuur voldoet volgens onderzoek aan de gestelde doelen. Er is dus geen reden waarom alternatieven anders dan de aanleg van de A16 Rotterdam niet in beschouwing genomen worden.

Bovendien is er de plicht om alternatieven wel in beschouwing te nemen. Ten eerste is dit nodig in het kader van een zorgvuldige voorbereiding en een deugdelijke motivering van een tracébesluit. Bovendien is de A16 Rotterdam *niet* opgenomen in bijlage II van de Crisis- en Herstelwet. Voor projecten die hier wel onder vallen stelt artikel 1.11 van die wet de verplichting om alternatieven te beschrijven in het MER buiten werking. Maar voor projecten die niet in deze bijlage zijn opgenomen geldt de verplichting om de effecten van alternatieven te beschrijven in het kader van de Wet milieubeheer. Artikel 7.23 van deze wet schrijft hierover voor dat een besluit-MER bevat:

- *Een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering van de keuze van de in beschouwing genomen alternatieven.*
- *Een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de beschreven alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven.*

#### 1.5 De A16 Rotterdam voldoet onvoldoende aan de gestelde projectdoelen

In de Startnotitie A13/A16 (2005) wordt de doelstelling voor de A16 Rotterdam als volgt omschreven: *De doelstelling van het project Rijksweg 13/16 Rotterdam is een oplossing creëren die de gesignaleerde verkeersknelpunten wegneemt/verkleint en de kwaliteit van de leefomgeving verbetert.*

Dit betreft dus een dubbele doelstelling: zowel bereikbaarheid als de kwaliteit van de leefomgeving dienen te verbeteren. In het OTB is het deel van deze doelstelling dat betrekking heeft op de leefomgeving echter afgezwakt: hier wordt in de geformuleerde projectdoelstelling slechts van een lokale verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving gesproken:

- *betrouwbare en acceptabele reistijden;*
- *goede bereikbaarheid van Rotterdam-Centrum en de regio;*
- *vermindering van de verkeersdruk op het onderliggend wegennet;*
- *verbetering van de leefbaarheid rond de A13-A20.*

De afzwakking van de doelstelling ten behoeve van de kwaliteit van de leefomgeving is onterecht. Het hele studiegebied zou voor deze doelstelling, net als voor de bereikbaarheidsdoelstellingen, in oenschouw genomen moeten worden zoals dit ook in de startnotitie geformuleerd werd.

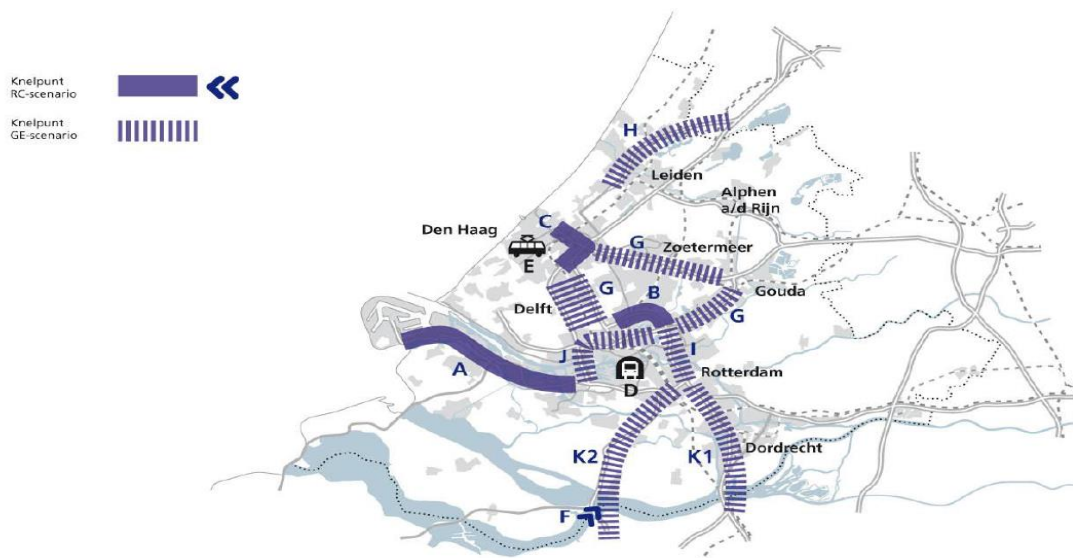
Met de aanleg van de A16 Rotterdam worden de gestelde doelen echter slechts in zeer beperkte mate behaald.

Zo laat de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA; 2011) zien dat de A16 Rotterdam nadat deze gerealiseerd is in 2028 zelfs bij lage economische groei al een knelpunt zal zijn (zie figuur 3). En ook de A13 en de A20, de knelpunten waarvoor de A16 Rotterdam een oplossing zou moeten vormen, blijven in 2028 bij hoge economische groei knelpunten en blijven bij lage economische groei slechts net onder de streefwaarde voor reistijd van 1,5. En in de update van de NMCA (2012) wordt simpelweg gesteld dat de hele noordkant van Rotterdam, inclusief de A4 Midden-Delfland, in een laag groeiscenario in 2028 een knelpunt zal zijn.

Ook het OTB laat zien dat de aanleg van de A16 Rotterdam slechts op één NoMo traject (Ridderkerk – Kleinpolderplein, A13-A20 tijdens de ochtendspits) zorgt voor het behalen van de streefwaarde voor reistijd waar dit in de referentie situatie niet het geval is. Terwijl op twee andere NoMo trajecten (Ypenburg – Kleinpolderplein, A13 ochtendspits en Kleinpolderplein – Ridderkerk, A20/A16, avondspits) zowel in de referentiesituatie als na aanleg van de A16 Rotterdam niet voldaan kan worden aan de streefwaarden voor reistijd.

De A16 Rotterdam voldoet daarom niet aan de doelen met betrekking tot betrouwbare en acceptabele reistijden en een goede bereikbaarheid van Rotterdam-Centrum en de regio.

### NMCA Knelpunten Zuidvleugel



Figuur 3: NMCA 2011: Knelpunten in het wegennet bij lage en hoge economische groei

Ook blijkt uit de bijlage ‘Verkeer en vervoer’ van het OTB dat de A16 Rotterdam de problemen op het onderliggende wegennet niet volledig oplost. In het OTB wordt aangegeven dat de A16 Rotterdam zorgt voor afname van de intensiteiten op de Molenlaan, G.K. van Hogendorpweg en de Gordelweg maar ook voor een toename van het verkeer op de N471 en de N209. Daardoor is er in Lansingerland sprake van een toename van de congestie. Voor knelpunten die hierdoor ontstaan zijn nog geen oplossingen in zicht.

Daarnaast is het discutabel of de A16 Rotterdam werkelijk voor een afname van intensiteiten op de Molenlaan zorgt. De gepresenteerde cijfers geven dit aan, maar dat is gebaseerd op het rekenmodel dat bij autonome groei voorspelt dat er (in 2030) 35.500 voertuigen op de Irenebrug (Molenlaan - Terbregseweg) rijden. Met de aanleg van A16 Rotterdam zal (in 2030) de etmaalintensiteit 21.500 zijn; een verschil van maar liefst 39%. Dit is echter een rare rekensom, immers, de Irenebrug kan deze intensiteit niet aan en kan in feite de huidige intensiteit niet verwerken (Verkeersanalyse Molenlaan, september 2010, Gemeente Rotterdam). Uit de Verkeersanalyse Molenlaan blijkt dat de Irenebrug een 12 uren intensiteit kent van 16.500 voertuigen (van 07.00 tot 19.00). Er kunnen domweg niet meer voertuigen per etmaal op dan 18.000! Daarom kan gesteld worden dat ook op de Molenlaan feitelijk geen afname van de intensiteit zal voorkomen.

De A16 Rotterdam voldoet daarom niet aan de doelen met betrekking tot vermindering van de verkeersdruk op het onderliggend wegennet, maar zorgt slechts voor een verplaatsing van de verkeersdruk naar andere locaties op het onderliggend wegennet.

Daarnaast zal volgens de OTB, Tunnelveiligheidsplan (Bijlage I, pagina 21) 5 x per week zowel in ochtend-als in avondspits een fileterugslag plaatsvinden in de tunnelbuis richting Breda. Ook dit gaat veel overlast veroorzaken en het gebruik van de weg beperken, aangezien er formeel geen files gewenst zijn in tunnels, waardoor verkeer weer via de A13/A20 geleid gaat worden of via de Molenlaan gaat rijden. Dit doet het doel van een oplossing bieden voor gesignaleerde verkeersknelpunten dan grotendeels teniet. Voor een verdere toelichting op dit punt verwijzen wij naar de zienswijze van de Vereniging Molenlaanbelangen.

Ten slotte wordt onvoldoende aangetoond dat de A16 Rotterdam de kwaliteit van de leefomgeving verbetert. Het OTB stelt dat hier sprake van zou zijn omdat:

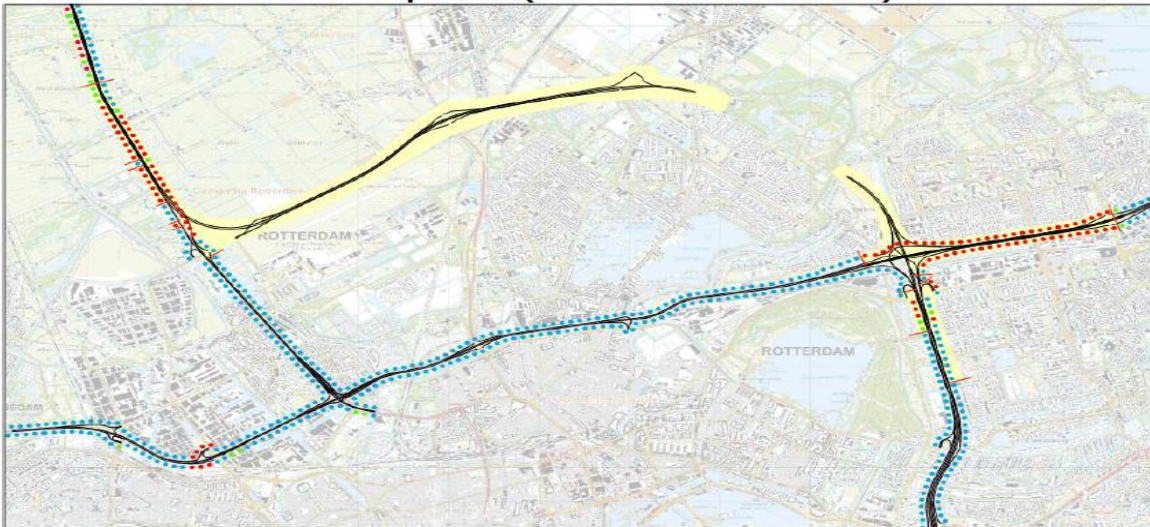
1. de geluidswaarden op het traject A13-A20 gemiddeld circa 2 dB onder de plafondwaarden liggen;
2. in en rond het plangebied zowel voor 2020 als 2030 de concentraties ruim onder de grenswaarden van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> (en ook PM<sub>2,5</sub>) blijven.

Wat punt 1 betreft blijkt uit deze motivering niet dat er sprake is van een *verbetering* van de situatie met betrekking tot geluid. Er wordt slechts aangegeven dat de situatie gunstiger is dan de maximale toelaatbare geluidsproductie. Met deze motivering zou ieder project een positief effect hebben op de kwaliteit van de leefomgeving wat geluid betreft omdat de plafondwaarden immers niet overschreden mogen worden. Bovendien is de vermeende verbetering in relatieve zin slechts zeer beperkt.

Ook blijft in deze motivering buiten beschouwing dat naast de vermeende verbetering op het traject A13-A20 er ook effecten zijn langs het tracé van de A16 Rotterdam waar in de referentiesituatie dus geen weg ligt (zie ook figuur 4).



**Afbeelding 2.2. Vergelijking Geluidproductie bestaande wegvakken (plansituatie 2030) met Geluidproductie op referentiepunten (bron: Geluidloket RWS).**



Toelichting: Rood is een toename ten opzichte van geluidproductieplafond, blauw is afname ten opzichte van geluidproductieplafond en groen is neutraal.

*Figuur 4: Geluidsproductie langs bestaande wegen bij aanleg van de A16 Rotterdam.*

Elders in het OTB (hoofdrapport akoestisch onderzoek) wordt duidelijk dat hier in plaats van de bedoelde verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving sprake is van een verslechtering wat geluid betreft:

*Voor de objecten/bestemmingen langs het nieuwe tracé (op grotere afstand van de bestaande rijkswegen) neemt de bijdrage van de rijkswegen toe.*

Wat luchtkwaliteit betreft wordt slechts aangegeven dat het project is opgenomen in het NSL. Het doel van het NSL is ervoor te zorgen dat Nederland overal tijdig aan de grenswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide zal voldoen. Dit betekent echter niet dat doordat de A16 Rotterdam is opgenomen in het NSL dit project op zichzelf een bijdrage levert aan het verbeteren van de luchtkwaliteit, terwijl de projectdoelstelling van de A16 Rotterdam dit wel beoogt. Het feit dat het noodzakelijk is om de A16 Rotterdam op te nemen in het NSL laat al zien dat de A16 Rotterdam zelf een negatief effect heeft op de luchtkwaliteit.

De A16 Rotterdam voldoet daarom niet aan de doelen met betrekking tot het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving.

Ook de commissie MER constateerde in haar toetsingsadvies (rapportnummer 1669-155) op de MER (2009) al dat de A16 Rotterdam er slechts in zeer beperkte mate in slaagt om de gestelde doelen te bereiken:

*De Commissie wijst er op dat aanleg van de A13/16 voor het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen beperkt oplossing biedt. Op bestaande knelpunten langs het bestaande tracé wordt geen grote verbetering in de leefbaarheid bereikt. Op de plek van aanleg veroorzaakt de weg een wezenlijke aantasting van de leefbaarheid. Uit het MER blijkt dat het voornemen per saldo niet leidt tot verbetering van de leefbaarheid. Volgens de Commissie kan dit argument daarom ook niet worden gebruikt voor de aanleg van de nieuwe weg. Daar komt ook nog bij dat aanleg van de*

*nieuwe weg een forse landschappelijke ingreep is met negatieve invloed op landschaps- en natuurbeleving en recreatie.*

Het is onduidelijk waarom deze kritiek van de commissie MER niet geleid heeft tot substantiële wijzigingen van de plannen (en dus ook tot de MER) aangezien een reactie op het toetsingsadvies van de commissie MER ten onrechte geen onderdeel uitmaakt van het OTB of anderszins gepubliceerd is.

#### 1.6 De effecten van het OTB op robuustheid van het wegennet zijn te beperkt onderbouwd

In het OTB wordt aangegeven dat de aanleg van de A16 Rotterdam het wegennet robuuster maakt doordat er een extra verbinding bij komt die een alternatieve route voor de A13 en de A20 biedt. Dit is dus een kwalitatieve beschrijving van het effect op robuustheid. De mate van robuustheid van een nieuwe verbinding is echter ook kwantitatief aan te duiden. De methode hiervoor is beschreven door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM; onderdeel van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu)<sup>6</sup>. De robuustheid neemt namelijk niet automatisch toe door het toevoegen van extra doorsnijdingen doordat de verkeerssituatie complexer kan worden waardoor de kans op incidenten toeneemt en het netwerk dus kwetsbaarder wordt. Om een goed beeld te krijgen op de effecten op robuustheid zou dus een kwantitatieve beoordeling plaats moeten vinden.

## **2. Natuur en Landschap**

### 2.1 Het OTB is strijdig met de PKB PMR

Het tracé van de A16 Rotterdam raakt de Vlinderstrik dat deel uitmaakt van de 750 ha natuur- en recreatiegebied dat ontwikkeld is en wordt als onderdeel van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). In het kader van PMR zijn afspraken tussen betrokken partijen vastgelegd om tegelijkertijd met de aanleg van de Tweede Maasvlakte ook de leefomgevingskwaliteit in de omgeving van Rijnmond te verbeteren. Provincie Zuid-Holland is convenantpartner evenals het rijk, Gemeente Rotterdam en diverse natuur- en milieuorganisaties. Eén van de projecten uit het PMR-convenant is de aanleg van 100 ha natuur- en recreatiegebied aan de noordrand van Rotterdam: de Vlinderstrik. In de Planologische Kernbeslissing (PKB) die in het kader van PMR genomen is, is hierover vastgelegd dat:

*[...] in de Schiebroekse- en de Zuidpolder (de Vlinderstrik, red.) een openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied met een oppervlakte van circa 100 hectare worden gerealiseerd.*

En:

*De Schiebroekse en de Zuidpolder zullen worden ingericht als recreatief uitloopgebied en als ecologische verbindingzone tussen de Groenblauwe Slinger en het Rottemeregebied, waarbij de infrastructurele barrières die gevormd worden door de N470, de Hoge Snelheidslijn en de toekomstige busverbinding tussen Rotterdam en Zoetermeer zullen worden ingepast.*

---

<sup>6</sup> De betekenis van robuustheid, KiM, juli 2010

De Vlinderstrik dient dus een aantrekkelijke recreatieve functie te vervullen voor de inwoners van het omliggende stedelijke gebied (Rotterdam, Lansingerland). Het wordt momenteel door de gemeenten ingericht als groene buffer met open weides, smalle watergangen, rietkragen, fiets- en wandelpaden. Provincie Zuid-Holland heeft gezorgd voor de financiering van 40 ha extra waardoor de Vlinderstrik totaal 140 ha bedraagt. De inrichting van dit gebied is inmiddels gestart, het beheer wordt uitgevoerd door Natuurmonumenten en lokale agrariërs.

Wij vrezen dat de kwaliteit van het aan te leggen natuur- en recreatiegebied achteruit gaat door licht- en geluidhinder van de A16 Rotterdam en daarmee de beoogde doelstelling van PMR niet wordt behaald. Ook de dertiende voortgangsrapportage PMR/750 ha (2014) onderkent dit risico: *Naast het kwantitatieve risico is er sprake van een kwalitatief risico door de aanleg van de A13/16.*

In het OTB komen de geluidsschermen alleen ter plaatse van de kruisingen met infrastructuur en die zijn zodanig laag dat ze geluidhinder voor recreanten niet geheel zullen voorkomen. In het westelijke deel wordt de snelweg alleen met een dubbele rij knotbomen afgeschermd, wat geen visuele en akoestische bescherming biedt.

Wij verzoeken u dan ook om aan te tonen dat er geen versturende werking zal uitgaan van de nieuwe A16 Rotterdam voor recreanten, zodat de beoogde doelstelling van *recreatief uitloopgebied en ecologische verbindingzone* onverkort overeind blijft, en dit te onderbouwen met cijfers.

### 2.2 De effecten van de situering van de wielerbaan zijn onvoldoende onderzocht

De ongelukkige ligging van de wielerbaan zorgt ervoor dat de A16 Rotterdam ter hoogte van deze locatie richting het noorden afbuigt waardoor deze het nieuwe natuur- en recreatiegebied insnijdt. Dit zou voorkomen kunnen worden wanneer de wielerbaan uitgeplaatst zou worden naar een andere locatie. Er is echter onvoldoende inzichtelijk gemaakt wat de mogelijkheden zijn voor deze uitplaatsingen en wat de effecten hiervan zouden zijn. Een uitplaatsing zou ook het risico wegnemen van overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit ter plaatse van de wielerbaan.

In de afweging van het handhaven van de wielerbaan op deze locatie is bovendien niet meegenomen dat er een (reservering voor) een leidingstrook langs de wielerbaan richting Doenkade loopt. Doordat de wielerbaan gehandhaafd blijft en dus de nieuwe weg over de huidige leidingstrook wordt aangelegd zal noodzakelijkerwijs een nieuwe leidingstrook dienen te worden gereserveerd en als zodanig worden bestemd in het natuur- en recreatiegebied Vlinderstrik. Daarmee neemt het oppervlak bruikbaar gebied af omdat een dergelijke reservering beperkende consequenties heeft voor zowel inrichting als toekomstige gebruiksmogelijkheden.

### 2.3 Het uitsluiten van negatieve effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie is onvoldoende onderbouwd

De MER (2009) en de natuurtoets die hoort bij het OTB (2015) bevatten tegenstrijdige informatie over de te verwachte effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van wijzigingen in de stikstofdepositie door de aanleg van de A16 Rotterdam.

In de MER wordt aangegeven dat potentiële effecten zijn te verwachten op de Natura 2000-gebieden Oude Maas en Meijndel & Berkheide door een toename van het verkeer nabij deze gebieden (op resp. de A29 en de Landscheidingsweg). In haar toetsingsadvies (2009) merkt de commissie MER zelfs nog op dat ten behoeve van de besluitvorming over het Tracébesluit een nadere uitwerking gegeven dient te worden van de effecten van verzurende en vermestende depositie op Meijndel & Berkheide omdat op basis van de informatie in de MER aantasting van de natuurlijke kenmerken niet kan worden uitgesloten.

De Natuurtoets die behoort bij het OTB trekt vreemd genoeg hele andere conclusies: hierin wordt aangegeven dat er sprake is van een *afname* van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebied de Oude Maas als gevolg van de A16 Rotterdam, vanwege de sterke verkeersafname op de nabijgelegen A15. Ook wordt aangegeven dat er geen sprake is van veranderingen in de stikstofdepositie voor Meijndel & Berkheide. En dat in de Natura 2000-gebieden Boezems Kinderdijk, Hollands Diep en Biesbosch sprake is van toenames van stikstofdepositie als gevolg van het project.

Er wordt niet nader toegelicht waar deze grote verschillen door veroorzaakt worden. Derhalve is het onduidelijk of de mogelijke risico's voor aantasting van met name Natura 2000-gebied Meijndel & Berkheide als gevolg van een toename van de stikstofdepositie zoals die uit het MER bleken en door de commissie MER benoemd werden inderdaad uitgesloten kunnen worden.

Bovendien zijn de effecten door veranderingen in de stikstofdepositie als gevolg van de aanleg van de A16 Rotterdam te beperkt onderzocht. In het OTB (Natuurtoets) wordt aangegeven dat deze onderzocht zijn op basis van de veranderingen in verkeersintensiteit en zijn berekend voor het toetsjaar 2023. Dit is volgens het OTB 1 jaar na openstelling van de weg. In het Voortgangsoverzicht Tracéwetplichtige projecten<sup>7</sup> wordt echter aangegeven dat de realisatie in '2021-23' afgerond zal zijn. Het is dus nog maar de vraag of de A16 Rotterdam in 2023 al een jaar opengesteld is. Om een goed beeld te krijgen van de effecten van de A16 Rotterdam met betrekking tot stikstof zou dus een ander toetsjaar gekozen moeten worden.

#### 2.4 De compensatieopgave EHS is te beperkt

In het OTB wordt uitgegaan van een compensatieopgave voor de EHS van 12,6 ha. Hierbij is geen compensatie opgenomen als gevolg van versnippering van de EHS omdat gesteld wordt dat dit geen negatieve gevolgen heeft. Dit wordt onderbouwd met de informatie dat in de snipper EHS aan de zuidzijde van de verbindingsboog (2,1 ha) geen sprake zou zijn van de aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS omdat hier geen broedparen weidevogels zijn waargenomen. Openheid van het landschap maakt echter deel uit van de wezenlijke kenmerken van natuurbeheertype 'vochtig weidevogelgrasland' voor weidevogels. Dit natuurbeheertype kan daarom alleen goed functioneren bij een zekere minimale omvang van een open aaneengesloten gebied. Het gebied dat wordt afgesneden door de verbindingsboog levert daarom in de huidige situatie een bijdrage aan het functioneren van het hele EHS-gebied door bij te dragen aan rust, openheid en duisternis. Wanneer deze wordt gescheiden van de rest van het gebied door de verbindingsboog vervalt deze bijdrage en is de snipper van 2,1 hectare volledig waardeloos als 'vochtig weidevogelgrasland'. Het is daarom onterecht om te stellen dat er geen sprake is van de aantasting

---

<sup>7</sup> Ministerie van Infrastructuur en Milieu, maart 2015

van wezenlijke kenmerken en waarden als dit gebied wordt afgesneden van de rest van het EHS-gebied. Daarom zal er voor deze 2,1 ha dus compensatie plaats moeten vinden (inclusief kwaliteitstoeslag van 33%). De compensatieopgave EHS moet daarom verhoogd worden met  $2,1 + 33\% = 2,8$  ha tot 15,4 ha in totaal.

Daarnaast pleiten wij ervoor om voor uitvoering van de compensatieopgave te zoeken naar mogelijkheden om dit in het gebied waar de ingreep plaatsvindt te doen in plaats van in het Oudeland van Strijen waar Rijkswaterstaat reeds gronden in bezit heeft.

#### 2.5 De uitvoering van de compensatieopgave is nog onzeker

In het OTB wordt niet aangegeven waar en hoe de compensatieopgave exact gerealiseerd zal gaan worden. Daardoor is niet te beoordelen of de compensatieopgave op een juiste manier te realiseren zal zijn. Zo lang er geen sprake is van zekerstelling van acceptabele en tijdige realisatie van de compensatie kan er geen definitief besluit worden genomen tot aanleg van de A16 Rotterdam.

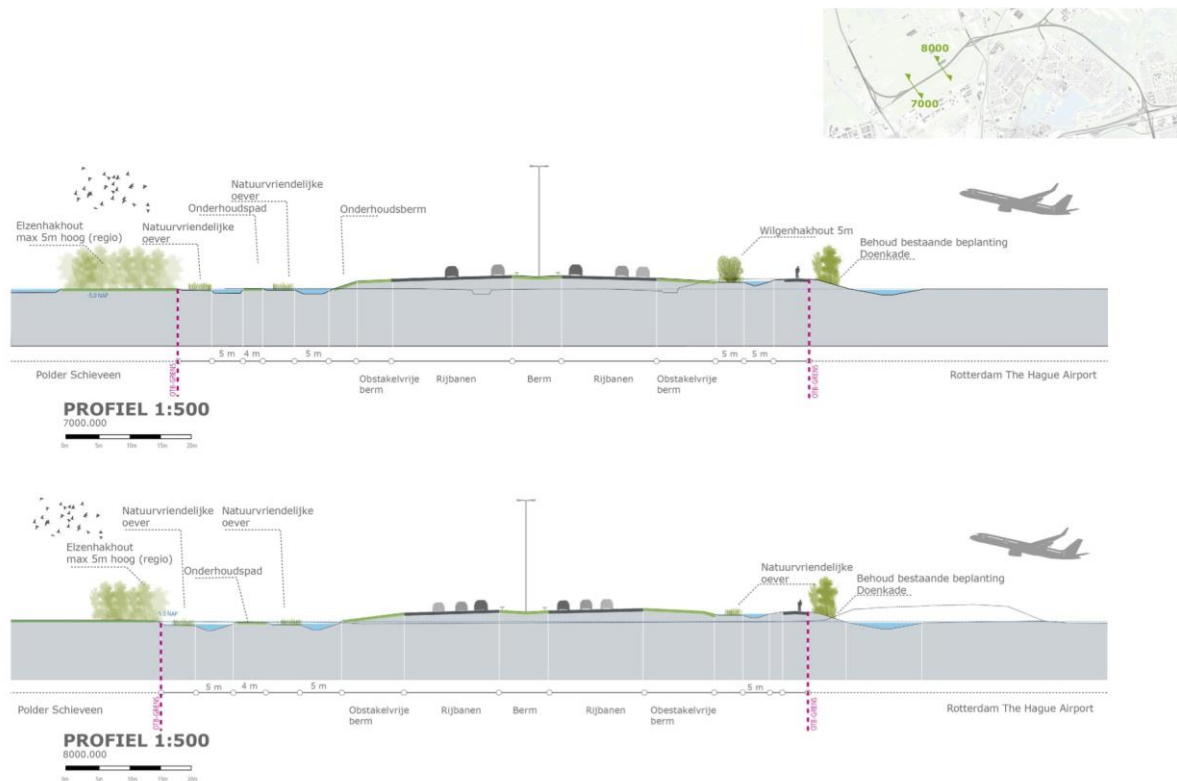
#### 2.6 Aanpassing ecologische verbinding Zestienhovenweg en Bergweg Zuid is te vrijblijvend

Het tracé van de A16 Rotterdam doorsnijdt de ecologische verbinding Zestienhovenweg en Bergweg Zuid waardoor deze niet kan functioneren. Volgens de beleidsregel compensatie zijn geen ruimtelijke ontwikkelingen toegestaan die het realiseren van de beoogde natuurfunctie op termijn onmogelijk maken. Omdat de ecologische verbinding nog niet is ingericht wordt daarom in het OTB voorgesteld om de ligging te verplaatsen zodat deze na aanleg van de A16 Rotterdam nog wel kan functioneren. Hiervoor worden enkele suggesties gedaan en voorbeelden gegeven van mogelijke inrichtingsmaatregelen die het functioneren van de verbinding moeten onderbouwen. Wij zijn het ermee eens dat het noodzakelijk is dat de realisatie van een goed functionerende ecologische verbinding ook na de realisatie van de A13/A216 mogelijk moet blijven. Wij pleiten er echter voor om in het OTB gelijk een goed onderbouwde her-begrenzing en maatregelen voor inrichting van de verbinding op te nemen. Als het gebied toch 'op de schop' gaat vanwege de realisatie van de A16 Rotterdam, dan is het via 'werk met werk' maken een logische keuze om de ecologische verbinding gelijk te realiseren.

#### 2.7 Het geplande elzenhakhout aan de zuidzijde van de polder Schieveen vormt een risico voor steenuil en weidevogels

Het landschapsplan laat zien dat op het tracé van de A16 Rotterdam ter hoogte van de luchthaven ten noorden van de OTB-grens sprake zal zijn van het realiseren van elzenhakhout (zie figuur 5). Dit komt dan dus aan de zuidzijde van de polder Schieveen. Wij onderkennen dat het voor de ecologische en landschappelijke kwaliteiten in de polder Schieveen wenselijk is om hier een barrière tussen de polder en de weg te realiseren. Maar dit zou op een andere manier moeten gebeuren dan via elzenhakhout. Het risico is namelijk groot dat dit aantrekkelijk is voor predatoren en dus slecht voor de weidevogel in de polder Schieveen die juist gebaat zijn bij openheid en het afwezig zijn van bomen en bosjes. Ook wordt in de natuurtoets aangegeven dat ten behoeve van de steenuilen bij de Bovendijk aan de zuidzijde van het territorium geen houtwallen, hakhout, bomenrijen en bosjes aangeplant zouden moeten worden omdat dit steenuilen naar de snelweg kan lokken waardoor de kans op verkeersslachtoffers toeneemt.

In plaats van het geplande elzenhakhout zou het daarom veel beter zijn om de A16 Rotterdam ten zuiden van Schieveen te verlagen (tot polderniveau) en het zicht en geluid van de weg van de polder Schieveen af te schermen door het realiseren van een aarden wal tussen de weg en de polder. Met deze mitigerende maatregelen kunnen de negatieve effecten voor weidevogels en de hiertoe beschermde gebieden in veel grotere mate voorkomen worden.



*Figuur 5: Profiel A16 Rotterdam ter hoogte van de luchthaven met elzenhakhout aan de zuidzijde van de polder Schieveen.*

### 2.8 Door toepassing van het 'worst case scenario' is de compensatieopgave te beperkt

In het OTB wordt bij het vaststellen van de benodigde natuurcompensatie als gevolg van verstoring een vergelijking gemaakt tussen de mate van verstoring in de referentiesituatie in 2030 en de situatie met aangelegde voorkeursvariant in 2030. Voor het vaststellen van de mate van verstoring en de compensatieopgave die daaruit voortvloeit, wordt het onderscheid gemaakt tussen delen van het gebied die binnen en buiten de 47 dB(A) contour vallen. Dit wordt als grens gehanteerd waarboven verstoring plaatsvindt. Doordat echter met een hoog groeiscenario wordt gerekend (GE), is er in de referentiesituatie al sprake van een forse toename van verstoring ten opzichte van de huidige situatie door de autonome groei van verkeer en industrie. Hierdoor is de afname van EHS-gebied waar de verstoring onder de 47 dB(A) blijft door de aanleg van de A16 Rotterdam relatief beperkt. Het GE-scenario is wat milieueffecten betreft echter een worst case scenario. Het is dus aannemelijk dat er in werkelijkheid bij autonome ontwikkeling minder verstoring optreedt en er dus in een groter deel van de EHS geen sprake is van verstoring boven de 47 dB(A) dan in de referentiesituatie. En de aanleg van de A16 Rotterdam dus voor een groter toename zorgt van het gebied binnen de EHS waar

de verstoring boven de 47 dB(A) uit zal komen. Hierdoor wordt nu van een te beperkte compensatieopgave als gevolg van een toename van verstoring in de EHS uitgegaan.

### 2.9 Effecten op Lepelaars Voornes Duin ten onrechte buiten beschouwing gebleven

Er is ten onrechte niet gekeken naar de effecten van het verkleinen van de oppervlakte van het open landschap in de Schieveense polder in relatie tot de belangrijke functie van het gebied als foerageergebied voor de lepelaar. Het is bekend dat lepelaars vanuit Natura 2000- gebied Quakjeswater (Voornes Duin) tot in de Schieveense polder foerageren. Daarmee heeft deze ingreep een negatief extern effect op dit Natura 2000 gebied.

### 2.10 Oorzaak verdwijnen broedparen weidevogels nabij Schieveense Dijk 51

Op pagina 58 van de Natuurtoets wordt aangegeven in het deel van het belangrijk weidevogelgebied rondom de Schieveensedijk 51 de afgelopen jaren geen broedparen weidevogels zijn waargenomen. Als verklaring wordt aangegeven dat naast de nabijheid van de weg en boerderijen ook veranderingen in beheer en abiotische omstandigheden hiervoor gezorgd hebben. Dit is echter maar ten dele juist: de belangrijkste reden waarom de laatste jaren hier aanmerkelijk minder vogels zitten is dat er een nieuwe aansluiting op de Doenbrug is gemaakt, er een werkterrein is ingericht en er veel lawaai/licht/verstoring heeft plaatsgevonden.

## **3. Geldigheid MER**

### 3.1 Er heeft ten onrechte geen actualisatie van het MER plaatsgevonden

Zoals hierboven ook aangegeven, verplicht de Wet milieubeheer (artikel 7.23) het meenemen van alternatieven in het besluit-MER. Zelfs als de varianten die in de Trajectnota/MER (2009) zijn beschreven als 'redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven' beschouwd zouden worden, dan kan nog niet aan deze verplichting voldaan worden doordat deze MER gebaseerd is op verouderde gegevens. De ecologische gegevens die op basis van veldonderzoek verkregen zijn, stammen uit 2009. Dit is te oud om nu nog houdbaar te zijn ter onderbouwing van een afweging tussen alternatieven. In de 'Notitie validatie van de MER' (2015) wordt hier niet op ingegaan. De Notitie validatie is alleen geschreven om aan te tonen, dat er geen nieuwe MER nodig is. Deze notitie gaat om aan te tonen dat er geen nieuw MER nodig zou zijn alleen in op varianten in de uitvoering van de weg, maar gaat helemaal niet in op de verouderde gegevens die de basis vormen voor het (O)TB.

De Natuurtoets van het OTB (2015) kan niet als actualisatie van de MER wat betreft ecologische effecten beschouwd worden omdat hierin slechts de effecten van één uitgewerkte variant zijn onderzocht en dus niet de in het kader van de Wet milieubeheer vereiste alternatieven. Ten minste wat ecologie betreft had dus een actualisatie van het MER moeten plaatsvinden.

## 4. Inpassingsmaatregelen

### 4.1 Te hoge geluidbelasting en lichthinder in polder Schieveen

De polder Schieveen wordt momenteel ingericht als natuur- en weidevogelgebied met recreatieve waarden, o.a. voor de Rotterdamse stadsbewoner. Samen met gemeente Rotterdam investeert Natuurmonumenten veel geld om deze doelen te bereiken vanuit het belang van hoogwaardige groengebieden in de directe omgeving van de stad. Te veel geluid van de weg zal betekenen dat de weidevogeldoelen hier niet gehaald worden en de belevingswaarde van het gebied lager wordt, waarmee de investering in feite weggegooid geld is. Daarom pleiten wij voor een voldoende hoge aarden geluidswal langs de weg ter plaatse van polder Schieveen die licht en geluid voldoende tegenhoudt om de blijvende rust in het gebied te garanderen. Vooral ter plaatse van de verhoging van de snelweg in de bocht naar de A13 toe vrezden wij teveel geluidhinder. Op het viaduct zelf is alleen een "zichtwal" voorzien, maar die is zo laag dat geen geluidswering zal optreden. Juist vanwege de hoge ligging zal de geluidsverstoring enorm toenemen.

Ook op dit punt verzoeken wij u om maatregelen te nemen zodat er geen verstorende werking zal uitgaan van de nieuwe A16 Rotterdam - ook met dubbellaags ZOAB fijn - voor: a) weidevogels en b) recreanten en dit te onderbouwen met cijfers.

### 4.2 Opname aanvullende maatregelen in het TB

Wij gaan er vanuit dat de extra maatregelen van (de nog te besteden) € 30 miljoen van de Metropoolregio en de stad Rotterdam en de aanvullende bijdrage van € 15 miljoen van de minister van I&M overeenkomstig de brieven d.d. 30-09-2015 van B&W Rotterdam aan de gemeenteraad, d.d. 23-09-2015 van de minister van I&M aan de Metropoolregio Rotterdam- Den Haag en d.d. 23-09-2015 van wethouder Langenberg aan de raadscommissie EHMD van de gemeente Rotterdam worden toegevoegd aan de in het OTB vermelde inpassingsmaatregelen. Hieronder valt ook het recreaduct tussen het Schiebroekse Park en de Vlinderstrik waarbij de voorgestelde breedte van 16 meter als een minimum gezien moet worden.

Mochten deze extra maatregelen niet doorgaan, dan dienen deze geacht te worden bij deze zienswijze opnieuw te zijn ingediend.

### 4.3 Inpassingsmaatregelen op specifieke locaties

Wij pleiten voor het nemen van maatregelen om een betere inpassing op een aantal specifieke locaties te realiseren. Het gaat hierbij om:

- Overkappen van de weg vanaf de tunnel onder de Rotte tot zo ver mogelijk in het Terbregseplein;
- Het tegengaan van hinder door verlichting van de snelweg;
- Het toepassen van groene geluidsschermen;
- Hoogte landtunnel in het Lage Bergse Bos
- Inpassing vormgeving tunnelgebouwen

Voor een toelichting hierop verwijzen wij naar de zienswijze van Bewonersorganisatie Ommoord (BOO), de Stichting Rotte-Verband, de Belangenvereniging Hillegersberg-Bergse Bos (BVHBB) en de Bewonersorganisatie Rotte (BOR). Als aanvullend argument voor het toepassen van groene in plaats



van glazen geluidsschermen willen wij hierbij benoemen dat glazen geluidsschermen een risico vormen voor vogels doordat zij deze moeilijk waar kunnen nemen, terwijl dat voor groen aangeklede geluidsschermen niet geldt.

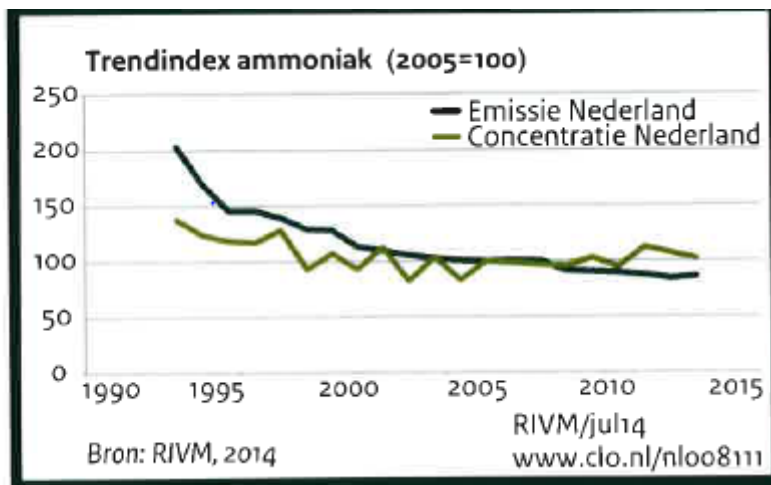
## **5. Luchtkwaliteit**

### 5.1 Er is onvoldoende onderbouwd dat de normen voor luchtkwaliteit behaald zullen worden

Het OTB stelt dat er geen problemen met luchtkwaliteit te verwachten zijn omdat de A16 Rotterdam is opgenomen in het NSL. Het NSL gaat er echter vanuit dat het autoverkeer steeds schoner wordt als gevolg van het autoverkeer dat steeds schoner wordt door het Europese beleid op dit gebied. In september 2015 is echter gebleken dat de autoindustrie op grote schaal manieren heeft gevonden om dit Europese beleid te omzeilen en dieselmotoren dus in de praktijk een veel grotere bijdrage leveren aan de luchtvervuiling dan op papier. De prognoses op het gebied van de effecten op luchtkwaliteit van het verkeer als gevolg van de A16 Rotterdam zijn daarom gebaseerd op aannames die niet blijken aan te sluiten bij de realiteit. Daardoor kan onvoldoende gegarandeerd worden dat de aanleg van de A16 Rotterdam niet zal leiden tot overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit.

### 5.2 De aannames over de ontwikkeling van emissies zijn onvoldoende onderbouwd

De berekeningen ten aanzien van de stikstofemissie gaan uit van de aanname dat er een autonome daling optreedt van de emissie door schonere auto's. Er is echter gebleken dat dit een onjuiste aanname is. Figuur 5 geeft het verschil weer tussen de aangenomen trend en de werkelijke ontwikkeling. Er is al sinds jaren geen autonome daling meer zichtbaar. Het is dus vreemd om met aannames te rekenen en die als vaststaand feit in berekening mee te nemen, terwijl duidelijk is dat deze aannames afwijken van de werkelijke ontwikkeling. Er zou daarom ook een meest negatief scenario moeten worden berekend uitgaande van de nu waarneembare autonome stijging. Bovendien is het onduidelijk welke ontwikkelingen zijn meegenomen in de invoergegevens van het ministerie van I&M van 15 maart 2014, die als basis worden genomen. Hierdoor kan niet worden nagegaan of alle voorziene relevante ontwikkelingen in de regio hierin op de juiste wijze zijn opgenomen. Onjuiste of onvolledige aannames over de ontwikkeling van emissies hebben zowel voor het behalen van de normen voor luchtkwaliteit als voor de stikstofdepositie op de natuur gevolgen.



Figuur 5: Verschil tussen verwachte en werkelijke ontwikkeling van emissies<sup>8</sup>

Wij willen u verzoeken om bij het vaststellen van het definitieve Tracébesluit A16 Rotterdam met onze zienswijze rekening te houden. Voor meer informatie of vragen naar aanleiding van deze zienswijze kunt u contact opnemen met Susanne Kuijpers, tel. 070-3040114 e-mail [s.kuijpers@milieufederatie.nl](mailto:s.kuijpers@milieufederatie.nl).

Vriendelijke groeten,

Alex Ouwehand, Directeur

Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland  
Bezuidenhoutseweg 50  
2594 AW Den Haag

<sup>8</sup> Bron: RIVM, 2014

Mede namens:

Wyke Smit, Adjunctregiodirecteur Natuurmonumenten Zuid- Holland/ Zeeland Stationsplein 45 3013 AK Rotterdam	Emile van Rinsum, directeur Rotterdams Milieucentrum Schiekade 189 (Unit 302) 3013 BR Rotterdam	Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik Zie bijgevoegde machtiging
Philip Eijman, bestuurslid Bewonersorganisatie Ommoord Stresemannplaats 8, 3068 JL Rotterdam	J.J. Groosman, voorzitter Belangenvereniging Hillegersberg Bergse Bos (BVHBB) Borodinlaan 4, 3055 KC Rotterdam	Henk Hoogendam, bestuurslid Bewonersorganisatie Vereniging Terbregge's Belang Bergse L.Rottekade 316a, 3056 LK Rotterdam
Sandra van der Lubbe, bestuurslid Stichting Bewonersorganisatie 110-Morgen Minervaplein 96 30540 SK Rotterdam Zie bijgevoegde machtiging	Vereniging Molenlaanbelangen Van Hoorn, voorzitter p/a Molenlaan 88 3055 EN Rotterdam Zie bijgevoegde machtiging	Stichting Rotte-Verband
Jeroen van den Berg vertegenwoordiger Bezorgde Bewoners Berkelseweg Berkelseweg 68 2661 AJ Bergschenhoek	J.A. Post, secretaris Stichting tot Behoud van Kern en Plassen Hillegersberg	Community InHillegersberg
Letty Bekedam	Paul Scheublin	Christa Glasbergen
Ria Lincklaen	J.J. Groosman	ir A. van Hoorn
Annelous Meij		

Bijlagen: Machtigingen mede indiening zienswijze