

Haaglanders geconsulteerd

**Belanghebbenden over kansrijke oplossingen voor de
A4 Passage en de Poorten & Inprikkers**

Focusgroepen in het kader van MIRT-Verkenning Haaglanden

Amsterdam, mei 2011
Projectnummer: 1461

drs. Marcel Valk
ir. Roelof Sijpersma



Inhoud

| | | |
|----------|--|----------|
| 1 | Inleiding | 1 |
| 1.1 | Achtergrond en doelstelling | 1 |
| 1.2 | Opzet en uitvoering..... | 2 |
| 2 | Resultaten | 3 |
| 2.1 | Algemeen | 3 |
| 2.2 | Kanttekeningen, vraagtekens en verrijkingen..... | 4 |
| 2.3 | Conclusie op hoofdlijnen..... | 7 |

Bijlage: deelnemers focusgroepen

1 Inleiding

In opdracht van het Projectteam MIRT-Verkenning Haaglanden heeft bureau Ergo twee focusgroepen georganiseerd met belanghebbende burgers uit stadsgewest Haaglanden om de jongste resultaten van de verkenning te bespreken, te weten de kansrijke oplossingen voor de A4 Passage en de Poorten & Inprikkers. De belangrijkste resultaten van deze participatieronde worden in dit document kort beschreven.

1.1 Achtergrond en doelstelling

De MIRT-verkenning Haaglanden wordt gefaseerd uitgevoerd, waarbij op belangrijke momenten burgers worden uitgenodigd om mee te denken. In fase A is samen met burgers nagedacht over de grootste bereikbaarheidsproblemen.

In fase B van de verkenning is de problematiek rond de toekomstige bereikbaarheid van Haaglanden, voor zover het de weginfrastructuur¹ betreft, toegespitst op twee prioritaire vraagstukken: de A4 Passage en de Poorten & Inprikkers. Hiertoe is besloten door de betrokken bestuurders van Rijk en regio.

Het projectteam MIRT-Verkenning verricht momenteel een studie naar (kansrijke) oplossingsrichtingen voor de genoemde vraagstukken. De voorlopige bevindingen hiervan zijn neergelegd in de notitie 'Kansrijke oplossingsrichtingen voor de A4 Passage en de Poorten & Inprikkers'. Daarbij wordt in twee richtingen naar afdoende oplossingen gezocht:

- Het scheiden van doorgaande en regionale verkeersstromen (op de A4 Passage)
- Andere verdeling van het verkeer over de Poorten & Inprikkers, al dan niet in combinatie met de zogenoemde ringstructuur (Internationale Route).

Consultatie van burgers

De notitie vormt de aanleiding om burgers weer actief te betrekken bij het proces. Daarbij is ervoor gekozen om organisaties met een duidelijk belang bij het vraagstuk uit te nodigen om hun mening te geven. Het betreft vooral belangen- en bewonersorganisaties uit diverse maatschappelijke domeinen, en met een lokale of regionale inslag. Daarnaast zijn enkele grote bedrijven als stakeholder in het proces betrokken. Van de uitgenodigde contactpersonen is ongeveer de helft in staat en bereid geweest aan de discussie deel te nemen. De meeste deelnemers zijn ook in eerdere fasen van de verkenning betrokken geweest bij de participatie. Voor een overzicht van de genodigden en deelnemers wordt verwezen naar de bijlagen.

Het **doel** van de participatie is meerledig:

- Informeren: Het op de hoogte houden van de belanghebbenden over de voortgang van de verkenning en de bevindingen van het projectteam;
- Toetsen van het draagvlak: Het indicatief (kwalitatief) vaststellen of en in hoeverre de ideeën en bevindingen van het projectteam aansluiten bij de percepties en verwachtingen van de belanghebbenden;

¹ De verkenning richt zich zowel op weg-oplossingen als op oplossingen in de sfeer van het OV. Deze laatste zijn echter hier buiten beschouwing gelaten, en zullen in een latere fase aan de orde komen.

- Verrijken van de resultaten: Nagaan of en in hoeverre de geraadpleegde belanghebbenden aanvullingen of verbetersuggesties hebben met betrekking tot de kansrijke oplossingen.

1.2 Opzet en uitvoering

Er zijn twee focusgroepen georganiseerd op 11 en 12 april 2011 op het kantoor van het Stadsgewest Haaglanden. Daarbij is de volgende tweedeling nagestreefd:

- Belanghebbenden met een sterke oriëntatie op de A4 Passage. Het betreft naast partijen met een economisch belang (TLN, ANWB, Ernst & Young, Forepark) ook een bewonersorganisatie uit Leidschendam;
- Belanghebbenden met een sterkere oriëntatie op de Poorten & Inprikkers; met name bewonersorganisaties met relatief veel aandacht voor de inpassing van maatregelen cq de leefbaarheid van de woonomgeving, en daarnaast partijen die de fiets en het openbaar vervoerbelang behartigen.

Voorafgaand aan de discussie hebben de deelnemers kennis kunnen nemen van het document 'briefing focusgroepen' waarin de oplossingsrichtingen worden omschreven, inclusief inschattingen van de effecten op het gebied van verkeer, ruimte, milieu, natuur en kostenindicaties. Het eerste uur van beide sessies bestond uit een presentatie door een expert van het projectteam van de belangrijkste bevindingen, toegespitst op de kansrijke oplossingsrichtingen. Daarna werd er, onder leiding van een onafhankelijke moderator van Ergo, door de deelnemers aan de focusgroep (inclusief de expert van het projectteam) gediscussieerd en ideeën uitgewisseld.

De betekenis van de resultaten

Het raadplegen van burgers cq belangenorganisaties in de vorm van focusgroepen sluit aan bij de traditie van kwalitatief onderzoek. Het gaat daarbij om het (diepgravend) onderzoeken van de kennis, houding en opinies van de geraadpleegde belanghebbenden ten aanzien van (in dit geval) de kansrijke oplossingen. De resultaten zijn echter *niet* kwantitatief; er kunnen op grond van focusgroepen geen cijfermatige, statistisch verantwoorde uitspraken gedaan worden over het maatschappelijk draagvlak.

2 Resultaten

2.1 Algemeen

Het proces

De belanghebbenden hebben ten opzichte van het projectteam een kennisachterstand met betrekking tot de ins en outs van de oplossingsrichtingen. Het ontbreekt de meeste deelnemers aan professionele expertise om de voorgestelde oplossingsrichtingen in alle opzichten te doorgronden. Het gevolg is dat de sessies vooral het karakter hebben van kennisoverdracht (van het projectteam naar de deelnemers), en minder van een gelijkwaardige uitwisseling van ideeën. Dat neemt niet weg dat de deelnemers prijs stellen op de interactie, omdat zij op deze wijze het planproces kunnen blijven volgen en zo een vinger aan de pols kunnen houden.

Het valt verder op dat de meeste belanghebbenden enige moeite hebben om de voorlopige en indicatieve resultaten van de verkenning, ook werkelijk als voorlopig en indicatief te beschouwen. De omzichtige en technische benadering van de professionals van het projectteam, waarbij inpassingsimplicaties van mogelijke maatregelen kwalitatief en zeer voorlopig worden ingeschat, sluit niet aan bij de behoefte van veel belanghebbenden aan concrete zekerheden (met name waar het de leefbaarheid van de eigen woonomgeving betreft). Mede hierdoor geven enkele bewonersgroepen aan dat ze hun inbreng in het participatieproces onvoldoende terugzien in de documenten van het projectteam. In dit verband is door een van de deelnemende bewonersgroepen de opmerking gemaakt dat de participatie in de eerdere fasen van de verkenning in een waarlijk open sfeer plaats vond, maar dat die openheid wat minder lijkt te worden.

Het is voor het projectteam zaak om hierop alert te zijn. Tot op heden vindt de participatie rond de MIRT-Verkenning Haaglanden in een constructieve sfeer plaats; het streven moet zijn om dit zo te houden.

Draagvlak voor de oplossingsrichtingen

In beide groepen bestaat er begrip voor de uitgangspunten van het projectteam bij het zoeken naar oplossingen. Men onderkent de problemen op de A4 en de inprikkers, en men onderkent eveneens dat de oplossingen in belangrijke mate op de A4 en de inprikkers zelf moeten aangrijpen.

Vooraf de groep 'economisch belanghebbenden' stelt prijs op elke maatregel die verbetering belooft, zeker ook de maatregelen die *nu al* voor verlichting van de congestie kunnen leiden. Om die redenen vallen de *quick wins*, die door het projectteam worden genoemd in goede aarde; het betreft maatregelen die, vooruitlopend op structurele maatregelen, nu al zullen worden genomen om de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Of zoals een van de deelnemers verwoordt:

“De overheid doet er goed aan in ieder geval te beginnen met dit ‘laaghangend fruit’..

De deelnemers accepteren (vinden het aannemelijk) dat maatregelen aan de bestaande infrastructuur en het onderliggend wegennet (OWN) als oplossingen voor de langere termijn niet zullen volstaan; men ziet in dat afdoende oplossingen moeten worden gevonden in het aanpassen van bestaande infrastructuur en eventueel in het aanleggen van nieuwe weginfrastructuur. In grote lijnen accepteert men daarom de gepresenteerde kansrijke oplossingsrichtingen als richtingen die inderdaad nadere verkenning verdienen. Er bestaat

onder de deelnemers geen principiële tegenstand tegen de gepresenteerde oplossingsrichtingen.

Begrip voor ontvlechting

Met name de gedachte om het doorgaande en regionale verkeer op de A4 Passage te ontvlechten spreekt nagenoeg iedereen aan. Men heeft met deze oplossing in andere regio's al kennis gemaakt (Eindhoven, Den Bosch, Utrecht) en men erkent het oplossend vermogen ervan. De informatie van het projectteam dat de A4 Passage vooral regionaal verkeer afwikkelt (en minder doorgaand verkeer) versterkt bij de belanghebbenden de overtuiging dat ontvlechting een zinvolle oplossingsrichting kan zijn.

2.2 Kanttekeningen, vraagtekens en verrijkingen

Hoewel er begrip is voor de bevindingen van het projectteam, plaatsen de deelnemers verschillende kanttekeningen bij de gepresenteerde oplossingsrichtingen. De belangrijkste zijn:

Ambitieniveau zou hoger kunnen

Een aantal belanghebbenden vindt dat de oplossingsrichtingen (ook de meest kansrijke) misschien verkeerstechnisch correct zijn, maar dat er *overall* geen grote ambitie uit lijkt te spreken. Zijn de oplossingsrichtingen niet wat karig; hoe toekomstvast zijn de oplossingen?

Sommige respondenten verwachten een grootschaliger, verder reikend *masterplan* waarmee de bereikbaarheid voor bijvoorbeeld 50 jaar gegarandeerd is, en dan niet alleen van de Haagse regio, maar van de Zuidvleugel of zelfs de gehele Randstad. De belanghebbenden verwachten dat het projectteam zich niet uitsluitend focust op de problemen en oplossingen op de A4 Passage en de inprikkers, maar dat het projectteam expliciet oog houdt voor het 'grotere plaatje'. Ook wordt gesteld dat het projectteam zich qua oplossingsrichtingen wel heel sterk binnen de gestelde kaders beweegt; een beetje meer out-of-the-box denken levert volgens sommige belanghebbenden misschien nieuwe inzichten op.

"Ik was laatst in Boston, en daar hebben ze allerlei wegen onder de grond aangelegd. De bereikbaarheid van de stad is daar radicaal verbeterd. Waarom kan dat hier niet?"

Samenhang met het gehele netwerk niet uit het oog verliezen

In beide groepen wordt gewezen op het belang van het *in samenhang* bestuderen van de oplossingen op de A4 Passage en de inprikkers enerzijds, en de effecten op het OWN anderzijds. Ook het belang van andere modaliteiten (fiets, openbaar vervoer) mogen niet onderschat worden, en moeten in samenhang met de wegoplossingen worden gezien.

Inprikkers moeten doorprikkers zijn

Met name in Den Haag voorziet men dat opwaardering van de inprikkers problemen zal opleveren op de verkeerscirculatie in de stad. Als er meer verkeer via de inprikkers de stad in zal komen, zal dat extra druk geven. Waar gaan al die auto's eigenlijk heen; hoe wordt al dat verkeer afgewikkeld? De belanghebbenden vragen het projectteam MIRT-Verkenning de oplossingsrichtingen dus in een bredere context te plaatsen, met meer expliciete aandacht voor de verkeerscirculatie in Den Haag. In dit verband is ervoor gepleit dat de inprikkers vooral ook 'doorprikkers' moeten worden.

Aandacht voor de samenhang met het OWN

Ook elders in de regio voorzien belanghebbenden veel problemen op het OWN, maar dan vooral als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen (meer woningen en bedrijven) en de toename van het verkeer.

Dat aanpassing van het OVN volgens de berekeningen van het projectteam *niet veel effect* zal hebben als oplossing van de problemen op de A4 Passage, neemt volgens belanghebbenden niet weg dat aanpassingen aan het OVN wel degelijk van belang zijn voor de bereikbaarheid van (en binnen) de regio. In concreto wordt hierbij onder andere gewezen op de ontwikkeling van het TIC-gebied, waardoor er op het OVN veel meer verkeer moet worden afgewikkeld. Ook elders in de regio is dit te verwachten.

Dat er op het OVN in de toekomst doorstromingsproblemen zullen optreden wordt door het projectteam overigens helemaal niet ontkend, maar deze kwestie vormt in de MIRT-Verkenning niet het belangrijkste aandachtspunt.

De potentie van de fiets niet onderschatten

Vanuit het fietsersbelang wordt aangegeven dat de potentie van de fiets als deeloplossing van de mobiliteitsknelpunten, niet mag worden onderschat. Men wijst in dit verband onder andere naar Park en Bike-voorzieningen, die met name voor het kustbezoek van grote betekenis kunnen zijn.

Vraagtekens bij bepaalde kostenramingen en de onderliggende aannames

De meest felle kritiek is geuit door bewoners langs de Noordwestelijke Hoofdroute, die in de aangereikte documentatie over de oplossingsrichtingen geen verwijzingen aantreffen naar een mogelijke tunneloplossing in de ringstructuur. Dit betreft weliswaar een inpassingskwestie, en is dus formeel niet aan de orde in deze fase. Echter, als men leest (in de documentatie) dat de geraamde kosten voor de oplossingsrichting 'Internationale Ring' tussen de 90 en 260 miljoen Euro bedragen, leidt men daaruit af, dat *de facto* van onder-tunneling wordt *afgezien*. Dit stelt een aantal belanghebbenden ernstig teleur, temeer daar in de documentatie wel expliciet wordt gesproken van een mogelijke tunneloplossing op de A4 Passage, inclusief kostenraming. De belanghebbenden zetten daarom vraagtekens bij de onderlinge vergelijkbaarheid van de oplossingsrichtingen, als de ene oplossingsrichting wel ambitieus wordt begroot en de andere (om onduidelijke redenen) niet. Men zou liever zien dat voor alle oplossingsrichtingen een grote financiële bandbreedte wordt aangenomen, opdat bij elke oplossing ook de meest ambitieuze inpassingsvarianten in aanmerking zullen komen voor verdere studie.

Uitleg door het projectteam dat de eventuele noodzaak tot ondertunneling van de Noordwestelijke Hoofdroute alsnog kan blijken uit nader (MER)onderzoek in het vervolg van de verkenning, overtuigt de belanghebbenden niet. Er bestaat angst dat de kansen voor tunneloplossingen kleiner worden, als daar in deze verkennende fase budgettaire al helemaal geen rekening meer mee gehouden wordt. Dit voedt bovendien het wantrouwen in het participatieproces.

"Wij verlangen van de overheid geen tunnelvisie, maar een visie op tunnels".

Vraagtekens bij de wijze waarop leefbaarheid als criterium wordt gehanteerd

Mede naar aanleiding van de discussie over de tunnelopties geeft een klein aantal betrokkenen (onder wie vertegenwoordigers van het Platform Noordwestelijke Hoofdroute) aan zich zorgen te maken over de wijze waarop het projectteam 'leefbaarheid' als criterium zal meewegen. Welke uitgangspunten worden hierbij gehanteerd en sluiten deze aan bij de beleving van de belanghebbenden/omwonenden?

Vraagtekens bij veronderstelde ineffectiviteit van de lange parallelstructuur

De vereniging 'Houdt Vlietrand Groen' heeft tijdens de bijeenkomst een verrijking ingebracht met betrekking tot de parallelstructuur. Het basis-idee sluit aan bij de oplossingsrichting die het projectteam bestudeert, namelijk het ontvlechten van het regionale en het doorgaande verkeer. De suggestie van Houdt Vlietrand Groen is om de weggedeeltes voor het regionale verkeer (het huidige tracé) te downgraden tot OVN. Naar de mening van de afgevaardigden van Houdt Vlietrand Groen zou dit een positief effect hebben op de doorstroming (minder weefbewegingen). Sterker nog; op deze wijze ingevuld zou volgens de vereniging de lange parallelstructuur juist de voorkeur verdienen en niet als minder

effectief mogen worden gekwalificeerd (zoals het projectteam heeft gedaan op grond van modelberekeningen). Bovendien biedt het ingebrachte idee, volgens de indieners betere inpassingsmogelijkheden.

Het idee is door de vereniging Houdt Vlietrand Groen (samen met de Stichting Haags Milieucentrum) al eerder ingebracht, maar tot teleurstelling van betrokkenen wordt er in de *aangereikte* documenten van het projectteam vooralsnog niet naar verwezen². De vraag is of het idee daadwerkelijk uitvoerbaar en (vooral) effectief is. Besloten is dat er een nader overleg zal plaatsvinden tussen de afgevaardigden van Houdt Vlietrand Groen en de inhoudsdeskundigen van het projectteam.

Aantakking Leidschendam Noord: gevoelig

De noordelijke aantakking ligt zeer gevoelig in de omgeving. Bezwaren hebben zowel betrekking op inpassing (leefbaarheid) als op het verkeerskundig oplossend vermogen. Kan de Noordsingel zoveel extra verkeer wel aan en ontstaan er niet grote problemen bij het afwikkelen van het verkeer op de Noordsingel richting Den Haag? (commentaar van het projectteam: daar gaan we zeker naar kijken, dat weten we nu nog niet).

Samenhang met OV: staat onder druk

De bereikbaarheid van de binnenstad en de kust zal zeker verbeterd worden als de inprikkers worden aangepakt, maar dan toch alleen als er een samenhangend pakket van OV - maatregelen wordt genomen. Er wordt door belanghebbenden in dit verband veel verwacht van P&R oplossingen. Terwijl het belang van de samenhang tussen inprikkers en OV-relaties evident is, maakt een aantal belanghebbenden zich zorgen; er wordt in de komende jaren enorm bezuinigd op het OV. Van de ambities blijft dan niet veel over.

Overige opmerkingen

- Wat betreft *quick wins*: er wordt gepleit voor meer rotondes waar nu kruispunten zijn; dat zou de doorstroming op het OWN verbeteren.
- Er bestaat twijfel bij sommige belanghebbenden of maatregelen op de Beatrixlaan echt wel effectief zijn en niet vooral tegemoet komen aan de wensen van de gemeente Rijswijk. Een kosten-batenanalyse moet uitwijzen of de maatregelen echt zin hebben.
- Bij de opwaardering van de Lozerlaan: opletten dat er flankerende maatregelen komen opdat het verkeer niet de zijstraten ingaat.
- In hoeverre wordt de N44 als inprikker beschouwd; de (potentiële) betekenis van deze route als toegangsweg van de agglomeratie lijkt in de verkenning wat onderbelicht.
- Een aantal belanghebbenden ziet geen heil in de korte variant van de parallelstructuur, aangezien het aantal weefbewegingen dan nog steeds tot congestie zal leiden.
- Ten aanzien van de Vlietzone hanteren (volgens betrokken belanghebbenden) de gemeente Den Haag en de provincie verschillende (en elkaar tegensprekende) toekomstbeelden; dit wekt bij betrokken belanghebbenden (die opteren voor het groen houden van het gebied) onzekerheid en achterdocht.

² Na de bijeenkomst is gebleken dat het door de vereniging Houdt Vlietrand Groen ingebrachte oplossingsalternatief wel degelijk al door het projectteam was gedocumenteerd. Bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is namelijk een oplegnotitie (dd 20 januari 2011) gevoegd waarin het voorstel van Houdt Vlietrand Groen is opgenomen onder reactie 6. Hierbij is aangegeven dat het projectteam graag over het alternatief in gesprek gaat met de indieners. Kennelijk was dit niet voldoende helder gecommuniceerd aan de betreffende indieners.

2.3 Conclusie op hoofdlijnen

Op grond van twee focusgroepen met belangen- en bewonersorganisaties uit Haaglanden over de kansrijke oplossingsrichtingen voor de A4 Passage en de Poorten & Inprikkers kan het volgende op hoofdlijnen worden geconcludeerd.

De kansrijke oplossingsrichtingen, zoals gepresenteerd door het projectteam, kunnen in grote lijnen rekenen op een positieve attitude van de belanghebbenden. De reikwijdte van de oplossingsrichtingen is in de ogen van sommigen wat beperkt en de oplossingen misschien niet al te ambitieus, maar de richtingen waarin de oplossingen worden gezocht kunnen rekenen op begrip en stuiten zeker niet op principiële bezwaren.

De economisch belanghebbenden zien graag dat de bereikbaarheidsproblemen zo snel mogelijk worden aangepakt, waarbij quick wins minstens even belangrijk zijn als de maatregelen die over 10 of 20 jaar effect zullen hebben.

Ook de bewonersorganisaties en groeperingen die zich richten op (het behoud van) natuur, milieu en leefbaarheid, denken constructief mee en vragen daarbij (naast meer aandacht voor het OV en de fiets) vooral aandacht voor de inpassingsproblematiek die zij voorzien. De betreffende inpassingsvraagstukken (betrekking hebbend op *leefbaarheid* in de ruimste zin van het woord) zijn door het projectteam tot nu toe nog niet in detail onderzocht. De aandacht van het projectteam MIRT-Verkenning Haaglanden is vooralsnog sterk gericht op het verkeerskundig oplossend vermogen van mogelijke maatregelen. Naarmate het detailniveau van de verkenning groter wordt, zullen echter de leefbaarheidbelangen van de bewoners nadrukkelijker onder ogen moeten worden gezien, evenals de moeilijke afweging tussen deze belangen en de bereikbaarheidsbelangen van de regio. Het is zaak hierover met alle betrokkenen in gesprek te blijven.

Bijlage: deelnemers focusgroepen

| Deelnemers | |
|-----------------------|---|
| Cees Oosterbeek | Burgerinitiatief 'een brug te ver' (Rondweg Leidschendam) |
| Willie Smit | Burgerinitiatief 'een brug te ver' (Rondweg Leidschendam) |
| Richard vd Hout | ANWB |
| Wil Bianchi | Fietsersbond Haagse Regio |
| Rob de Vree | VNO-NCW |
| Dhr. Bruggeman | Vereniging Forepark |
| Dhr. H. Hollander | Ernst & Young |
| Daphne Nicolai | Algemene Vereniging voor Natuurbescherming (AVN), tevens betrokken bij Platform NW Hoofdroute |
| Monica Velú | Vereniging Houdt Vlietland Groen |
| Freerk Kiesow | Haags Milieu Centrum (HMC) |
| Lennart van der Linde | Haags Milieu Centrum (HMC) |
| Michél Straathof | Bewonersvereniging Noordelijk Scheveningen |
| Daan Goedhart | Fietsersbond Haagse regio |
| Ninette Groenhof | Haagse Tram Maatschappij (HTM) |
| Eric Jan de Blook | Transport en Logistiek Nederland (TLN) |
| Wiebe Boonstra | Fietsersbond afdeling Delft |
| Mark Frima | Park Hoornwijck/ Park Leeuwenbergh |

| Verhinderd | |
|--------------------|---|
| Laura Klink | Kamer van Koophandel |
| Rachid Maghnouji | Flora Holland |
| Lex van de Hoeven | Belangenvereniging omwonenden Trekvliet (BOT) |
| Jacques Schievink | Initiatiefgroep Natuurbeheer Delft |
| Leonie Claessen | LTO Noord Glaskracht |
| Kamil Gorak | EVO |
| Richard Jonker | Midden Delfland Vereniging |
| Aad van Dalen | Transportbedrijf Bosdaalen |
| Filip Mens | MKB Den Haag |
| R. Coops | Bewonersplatform Zorgvliet |
| W.E. Hoekstra | bewoner uit Benoordenhout |
| Mirjam Bouwman | Stichting Meyvliet |
| A. Rosendahl Huber | Bewonersvereniging Noordelijk Scheveningen |
| C. Verhaeg | Bedrijvenvereniging Binckhorst - Laakhaven - Fruitweg |
| Gerrit Jasperse | Bewonersvereniging Oude Leede |