

Advies voor richtlijnen
voor het milieueffectrapport
Provinciale weg N470, Delft – Zoetermeer
via Pijnacker

22 september 1998

961-58

ISBN 90-421-0427-9
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieueffectrapportage

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
Postbus 90602
2500 LP DEN HAAG

uw kenmerk
DWM 157530

uw brief
19 juni 1998

ons kenmerk
U518-98/vB/ab/961-59

onderwerp
Toetsingsadvies Provinciale weg N470,
Delft – Zoetermeer via Pijnacker

doorkiesnummer
(030) 234 76 51

Utrecht,
1 september 1998

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Provinciale weg N470, Delft – Zoetermeer via Pijnacker. Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De startnotitie gaat uit van een voorkeursalternatief waarbij slechts tracévarianten worden uitgewerkt. Dit wordt beargumenteerd met het feit dat de genomen besluiten weinig keuzemogelijkheden meer laten. Anderzijds stelt de startnotitie een aantal reeds genomen besluiten ter discussie. De Commissie vindt dit geen consistente aanpak en gaat in haar advies van een wezenlijk andere aanpak uit. Zij stelt de besluiten die zijn genomen ten aanzien van de N470 ter discussie om zo een eenduidige argumentatie voor het ontwikkelen van alternatieven te verkrijgen. Daarbij speelt als extra argument de doorsnijding van de ecologische hoofdstructuur. Op de plekken waar de beschermingsformules van SGR van toepassing zijn, zullen wettelijk verplicht, alternatieve tracés moeten worden beschouwd.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag te zijner tijd het (ontwerp-)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

ir. H.Ch.M. Heyning
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Provinciale weg N470, Delft-Zoetermeer via
Pijnacker

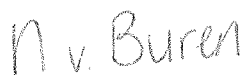
Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Provinciale weg N470, Delft – Zoetermeer via Pijnacker

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over
het milieueffectrapport Provinciale weg N470, Delft – Zoetermeer via Pijnacker,

uitgebracht aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland door de Commissie voor de milieuef-
fectrapportage; namens deze,

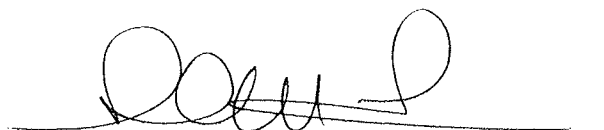
de werkgroep m.e.r. Provinciale weg N470, Delft – Zoetermeer via Pijnacker,

de secretaris



dr. N.W.M. van Buren

de voorzitter



ir. H.Ch.M. Heyning

Utrecht, 22 september 1998

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	3
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming	4
2.1 Probleemstelling	4
2.2 Doel	5
2.3 Besluitvorming	6
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	7
3.1 Algemeen	7
3.1.1 Algemeen	7
3.2 Keuze/afbakening van alternatieven en varianten	8
3.3 Alternatieven	10
3.3.1 Nulalternatief/referentiekader	10
3.3.2 Meest milieuvriendelijk alternatief	10
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieueffecten	11
4.1 Algemeen	11
4.2 Landschap en cultuurhistorie	12
4.3 Bodem en water	13
4.4 Levende natuur	14
4.5 Geluid en trillingen	14
4.6 Lucht	15
4.7 Veiligheid	16
4.8 Woon- en leefmilieu	16
5. Vergelijking van alternatieven	17
6. Leemten in informatie	17
7. Evaluatieprogramma	17
8. Vorm en presentatie	18
9. Samenvatting van het MER	18

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 19 juni 1998, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in de Staatscourant nr. 116 d.d. 24 juni 1998
3. Projectgegevens
- 4 t/m 4c. Lijsten van inspraakreacties en adviezen

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Stuurgroep N470^{1]} wil een provinciale weg realiseren, die een verbinding vormt tussen Delft en Zoetermeer, met een tracering ten zuiden van Pijnacker-Zuid, met daaraan gekoppeld een verbinding tussen Rotterdam-Noord en Zoetermeer respectievelijk Delft. De Commissie vraagt in haar advies met name aandacht voor de volgende punten:

Algemeen

De N470 heeft reeds een lange voorgeschiedenis, waarin reeds vele besluiten zijn gevallen. In de startnotitie worden enkele van deze besluiten opengebroken. Het is van belang om voor de ontsluitings- en bereikbaarheidsproblematiek de afbakening van de alternatieven en varianten vanuit een breed perspectief te behandelen. Hierbij dienen ook reeds in het verleden gedane keuzen te worden meegenomen. In veel gevallen kan wellicht worden teruggegrepen op in het verleden verricht onderzoek. Bij de beargumentering dient de actualiteit, de consistentie en de gelijkwaardigheid van afweging in het oog te worden gehouden.

Probleemstelling

Aangegeven moet worden, welk deel van de vervoersvraag kan worden opgelost door stimulering van openbaar vervoer (via investeringen) en/of langzaam verkeer en/of door flankerend beleid. Op die manier dient het MER ook inzicht te verschaffen in nut en noodzaak van de wegenplannen.

In het MER zal de verkeersproblematiek duidelijk uiteen moeten worden gezet. Hierbij dient het volgende onderscheid te worden gemaakt:

- de ontsluiting van woningen en bedrijven in het Tussengebied^{2]};
- de verkeersrelaties door het Tussengebied (Zoetermeer – Delft en Zoetermeer – Rotterdam);
- het sluipverkeer.

Aantasting gebieden zoals aangeduid in het Structuurschema Groene Ruimte

Door aanleg van de weg zullen gebieden zoals aangeduid in het Structuurschema Groene Ruimte worden doorsneden (Oost-Delfland/Oude Leede-gebied, Groenzone Pijnacker – Berkel). Aangegeven moet worden of door de weg wezenlijke waarden worden aangetast. Zo ja, dan gelden de beschermingsformules van SGR. Dit zal in het MER moeten worden beschreven. De mogelijkheid van alternatieve tracés die de Ecologische Hoofdstructuur ontzien zal dan onderzocht moeten worden.

1 In de stuurgroep zijn vertegenwoordigd de Provincie Zuid-Holland, de gemeenten Pijnacker en Bergschenhoek en de gemeente Berkel en Rodenrijs, de Stadsregio Rotterdam, het Stadsgebied Haaglanden en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

2 Het gebied tussen de Haagse agglomeratie, Zoetermeer en Rotterdamse agglomeratie.

Autonome ontwikkeling

Voor zover onduidelijk is hoe externe ontwikkelingen zullen verlopen dienen hiervoor scenario's worden beschreven. De Commissie vraagt met name aandacht voor de volgende ontwikkelingen:

- groene verbindingzones zoals de Groenblauwe Slinger;
- uitbreiding van de glastuinbouw;
- woningbouwlocaties Pijnacker-Delfgauw, Pijnacker-Zuid en Noordrand II en III;
- ontwikkeling van de bedrijventerreinen;
- ontwikkeling van infrastructuur en openbaar vervoer (Randstadrail en Zo-Ro).

Afbakening van alternatieven

Naar de mening van de Commissie dient goed te worden gemotiveerd waarom sommige oplossingsrichtingen en varianten wel en andere oplossingsrichtingen en varianten niet worden beschreven. Daarvoor adviseert zij de volgende methode te hanteren.

1. Ontwikkeling van oplossingsrichtingen

Hierbij dient een onderscheid in verkeersrelaties te worden gemaakt. In de oplossingsrichtingen wordt gezocht naar de best scorende oplossing voor het probleem. Daarbij wordt ook het openbaar vervoer (en de fiets) betrokken (zie ook probleemstelling). Als duidelijk is welke oplossingsrichtingen het beste tegemoet komen aan de problematiek wordt vervolgens ingezoomd op tracévarianten.

2. Ontwikkeling van tracévarianten

Hierbij wordt gezocht naar de vanuit milieuoogpunt beste ligging van tracés. Met name wordt daarbij aandacht gevraagd voor knelpunten ten aanzien van de aantasting van de EHS, stiltegebieden, waterhuishouding, versnippering van het landschap en reliëf.

3. Ontwikkeling van inrichtingsvarianten

Tenslotte kan nog worden verfijnd naar inrichtingsvarianten (diepteligging, kruispuntoplossingen, aankleding en dergelijke).

4. Samenstellen van tracéalternatieven

Uit de oplossingsrichtingen, de tracévarianten en inrichtingsvarianten moeten alternatieven resulteren. Daarbij moet tenminste een voorkeursalternatief en een meest milieuvriendelijk alternatief (mma) worden samengesteld.

Milieueffecten

De Commissie vraagt speciale aandacht voor het beschrijven van de aantasting van de EHS, effecten op stiltegebieden, effecten op de waterhuishouding, versnippering van het landschap en effecten op het reliëf.

1. INLEIDING

De Stuurgroep N470^{3]} wil een provinciale weg realiseren, die een verbinding vormt tussen Delft en Zoetermeer, met een tracering ten zuiden van Pijnacker-Zuid, met daaraan gekoppeld een verbinding tussen Rotterdam-Noord en Zoetermeer respectievelijk Delft. Hiervoor wordt vrijwillig een milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De m.e.r. is gekoppeld aan de te nemen besluiten over de twee partiële streekplanherzieningen; het gaat om het Streekplan Zuid-Holland West en het Streekplan Rijnmond. Het bevoegde gezag voor beide streekplannen zijn de provinciale staten van Zuid-Holland.

Bij brief van 19 juni 1998^{4]} is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER). De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant van 24 juni 1998^{5]}.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.^{6]}. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de adviezen, commentaren en opmerkingen^{7]}, die zij in afschrift van het bevoegd gezag heeft ontvangen.

-
- 3 In de stuurgroep zijn vertegenwoordigd de Provincie Zuid-Holland, de gemeenten Pijnacker en Bergschenhoek en de gemeente Berkel en Rodenrijs, de Stadsregio Rotterdam, het Stadsgebied Haaglanden en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- 4 Zie bijlage 1.
- 5 Zie bijlage 2.
- 6 De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.
- 7 Bijlage 4 geeft een lijst van deze reacties.

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

2.1 Probleemstelling

In een probleemstelling moet worden beschreven voor welke (bestaande en/of toekomstige) (bereikbaarheids- en leefbaarheids-)knelpunten het voornemen een oplossing moet bieden. Als het de toekomstige situatie betreft, dient duidelijk te zijn over welke periode de problemen worden verwacht en op welke aannamen deze prognoses zijn gestoeld⁸].

Aangegeven moet worden, welk deel van de vervoersvraag kan worden opgelost door stimulering van openbaar vervoer (via investeringen) en/of langzaam verkeer en/of door flankerend beleid⁹. Op die manier dient het MER ook inzicht te verschaffen in nut en noodzaak van de wegenplannen¹⁰].

De Commissie constateert dat er in dit gebied verscheidene verkeersrelaties spelen¹¹]. In de startnotitie wordt hier geen onderscheid in gemaakt. Echter voor de alternatieven- en variantenontwikkeling is dit van belang. De Commissie adviseert in het MER het volgende onderscheid te maken:

- *De ontsluiting van woningen en bedrijven in het Tussengebied.*
Inzicht moet worden gegeven in de toenemende verkeersdruk in het Tussengebied (uitbreiding woningbouw, bedrijven) op de bestaande wegen, die deels door woonkernen lopen. Tevens dient inzicht te worden gegeven in de daarmee samenhangende leefbaarheidsproblemen¹²]. Aangegeven moet worden welke knelpunten opgelost moeten worden om een goede ontsluiting te garanderen.
- *De verkeersrelaties door het Tussengebied (Zoetermeer – Delft en Zoetermeer – Rotterdam).*
Inzicht dient te worden gegeven in de problemen van de huidige verbinding Zoetermeer-Delft en Zoetermeer-Rotterdam. Voor de Commissie is het onduidelijk of de problemen veroorzaakt worden door afwikkelingsproblemen in het Tussengebied en/of door afwikkelingsproblemen op het hoofdwegenet (A4, A12, A13, A20).
- *Sluipverkeer*
De bestaande wegen in het Tussengebied, waaronder de route tussen Zoetermeer en Delft en tussen Zoetermeer en Rotterdam worden in de huidige situatie reeds gebruikt door sluipverkeer¹³]. Capaciteitsvergroting van dergelijke verbindingen leidt ongetwijfeld tot toename van het gebruik. De routes

8 De beschrijving van de toekomstige situatie zal ten dele samenvallen met die van het nulalternatief of de referentiesituatie (voor zover het de ruimtelijke, verkeerskundige e.d. gegevens betreft) en de autonome milieuontwikkeling (voor zover het milieu/de leefbaarheid betreft). Het is niet nodig om de informatie twee maal op te nemen in het MER. Volstaan kan worden met een vermelding op één plaats in het MER, met een verwijzing op andere plaatsen waar deze informatie ook een functie vervult.

9 Zie ook reactie 1 (bijlage 4) en 41 (bijlage 4a) en 27 (bijlage 4b).

10 Zie ook reactie 59 (bijlage 4b).

11 Zie ook reacties 25 en 28 (bijlage 4) en 30 en 59 (bijlage 4b).

12 De leefbaarheidsproblemen zullen (ook) aan de orde komen bij de beschrijving van de bestaande milieusituatie (§ 4.8 van dit advies). Ook hiervoor geldt via kruisverwijzingen kan worden volstaan met één maal opnemen van de informatie in het MER.

13 Zie ook reacties 1 en 23 (bijlage 4) en 10, 11 en 93 (bijlage 4a) en 59 (bijlage 4b)

door het Tussengebied gaan dan meer concurreren met het hoofdwegennet. Inzicht dient te worden gegeven in het sluipverkeer, bijvoorbeeld van de A12 naar Delft en terug. Tevens dienen de mogelijke invloeden van rekeningrijden aangegeven te worden^{14]}. Geeft dit extra druk op het onderliggend wegennet en hoe wordt dat opgelost?

2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van het doel (of de doelen) worden afgeleid. Daarbij moet ook worden aangegeven, wat de relatie is met de doelstellingen van het provinciaal verkeers- en vervoerbeleid (PVVP). Ook moeten de doelen ten aanzien van milieubescherming en -verbetering worden aangegeven. Doelen moeten zodanig worden beschreven, dat ze kunnen dienen voor de afbakening en de vergelijking^{15]} van te beschrijven alternatieven en varianten. Waarbij duidelijk moet zijn welke prioriteit in de doelen wordt gehanteerd.

Met het oog op het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming moet aangegeven worden welke ruimte de gestelde doelen laten voor het ontwikkelen van alternatieven en varianten die gunstig zijn voor het milieu.

In de startnotie wordt als doel omschreven:

'Het realiseren van een provinciale weg, die een verbinding vormt tussen Delft en Zoetermeer, met een tracering ten zuiden van Pijnacker-Zuid, met daaraan gekoppeld een verbinding tussen Rotterdam-Noord en Zoetermeer respectievelijk Delft.' Daarbij wordt een aantal uitgangspunten gehanteerd:

- *als uitgangspunt bij de tracering, wijze van uitvoeren en inpassing, worden de reeds genomen besluiten, mede die ten aanzien van een duurzame ontwikkeling van het gebied, gehanteerd;*
- *de weg en de ecologische en landschappelijke inrichting worden -als onderdeel van het project Groenblauwe Slinger- als één ontwerpopgave gezien.'*

De Commissie vindt het doel zo als beschreven in de startnotitie te beperkt en adviseert ook na te gaan of het mogelijk is om een gedeelte van de problematiek op te lossen via ontsluitingsoplossingen en/of het stimuleren van openbaar vervoer (waarin dus niet bij voorbaat wordt uitgegaan van het aanleggen van een provinciale weg)^{16]}. Daarbij realiseert zij zich dat oplossingen op dit gebied niet geheel onder de bevoegdheid liggen van de provincie en derhalve globaler in het MER kunnen worden uitgewerkt.

Als doel van het MER wordt in de startnotitie aangegeven:

14 Zie ook reactie 23 (bijlage 4).

15 Zie hoofdstuk 5, 5 van dit advies.

16 Zie ook Memorie van Toelichting bij het wetsontwerp m.e.r. waarin wordt gesteld dat ook openbaarvervoersmogelijkheden moeten worden onderzocht als oplossing voor de verkeersproblematiek. Zie tevens de probleemstelling waarin duidelijk moet worden gemaakt of openbaarvervoer een rol kan spelen bij het oplossen van het probleem.

“het mogelijk maken van het volwaardig meewegen van het milieubelang bij het nemen van de voor het aanleggen van de N470 nog te nemen planologische besluiten”. De Commissie adviseert dit doel aan te vullen met “en het heroverwegen van reeds genomen besluiten”.

Het doel dient zo te worden geformuleerd, dat ook reële milieuvriendelijke opties als alternatieven kunnen worden beschouwd.

2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden bij dit voor-nemen¹⁷. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, bestemmings-plannen, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd. Aangegeven moet worden of er in (de omgeving van) het studiegebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen (bijvoorbeeld Oost-Delfland/Oude Leede-gebied, Groenzone Pijnacker – Berkel). De consequenties hiervan voor de ontwikkeling van alternatieven en varianten moeten eveneens worden aangegeven.

Tevens moet beschreven worden welke criteria voor de afweging van alterna-tieven en varianten¹⁸ (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieube-leid worden ontleend.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor de te nemen besluiten over de twee partiële streekplanherzieningen; het Streekplan Zuid-Holland West en het Streekplan Rijnmond. Bevoegde instantie is de provinciale staten van Zuid-Holland.

Tevens moet worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad dit ge-schiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later sta-dium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren. Als ook maar een der alternatieven of varianten een primaire waterkering kruist, dan geldt ook op die grond de m.e.r.-plicht¹⁹. Het MER moet aangeven of dit het geval is en zo ja, wat de consequenties zijn.

In de startnotitie wordt aangegeven dat er reeds vele besluiten zijn genomen voor de N470. Men kan spreken van een aaneenschakeling van incidentele be-sluiten samenhangend met de gemeentelijke indeling. De hardheid en de sa-menhang van de besluiten dienen in het MER te worden aangegeven.

17 Zie ook reactie 5 (bijlage 4).

18 Zie ook hoofdstuk 5, 5 van dit advies.

19 Besluit m.e.r., categorie 12.1.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Algemeen

3.1.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit en de alternatieven en varianten moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Het kan zinvol zijn om deze beschrijving te baseren op deelactiviteiten. Daarbij dient eveneens aandacht te worden besteed aan neven- en vervolgactiviteiten. In de startnotitie wordt uitgegaan van een voorkeursalternatief opgesplitst in tracédelen. Duidelijk moet worden gemaakt hoe deze onderverdeling tot stand is gekomen.

Verder verdient het aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg) en de gebruiksfase (gebruik en beheer).

Leefbaarheidsbevorderende maatregelen

Tot leefbaarheidsbevorderende maatregelen kunnen i.h.a. worden gerekend mobiliteitsgeleidende maatregelen²⁰], milieuschade voorkomende maatregelen, mitigerende maatregelen en eventueel compenserende maatregelen.

Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke preventieve, mitigerende²¹] en compenserende maatregelen worden getroffen.

Als mitigerende maatregelen dienen in ieder geval te worden overwogen:

- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/hinder in de *stedelijke* omgeving, zoals hogere geluidsschermen/-wallen, verhoogde/verdiepte ligging of tunnelbouw op de punten waar de doorsnijding van het stedelijk patroon het ernstigst zou zijn²²];
- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/-hinder in de *landelijke* omgeving, zoals verdiepte ligging/tunnelbouw op landschappelijk gevoelige trajecten, faunapassages/ecoducten, aanpassing van de verlichting, geluid-reducerende maatregelen, maatregelen ter beperking van de schade aan de (geo-)hydrologische relaties.

De activiteit heeft mogelijk effecten in één of meerdere gevoelige gebieden zoals aangeduid in het Structuurschema Groene Ruimte²³] (Oost-Delfland/Oude Leede-gebied, Groenzone Pijnacker-Berkel), indien dit het geval is geldt het compensatiebeginsel²⁴].

20 Voor een deel van de mobiliteitsgeleidende maatregelen geldt, dat het treffen niet tot de competentie van de provincie hoort. Gezien de samenwerking met andere overheden in de regio mag worden verwacht dat het MER hier wel inzicht in kan verschaffen. Voor zover hierover nog geen duidelijkheid bestaat, en voor zover eventueel treffen van die maatregelen repercussies kan hebben voor de keuze van oplossingen, kan een scenario-benadering worden gebruikt.

21 Zie ook reactie 26 (bijlage 4) en 6 en 62 (bijlage 4a) en 59 (bijlage 4b)

22 Zie ook reacties 20 en 22 (bijlage 4).

23 PKB deel 4, blz. 64.

24 Zie ook reacties 13, 21 en 27 (bijlage 4) en 93 (bijlage 4a).

Het MER zal moeten beschrijven of de beschouwde alternatieven, ook na het treffen van mitigerende maatregelen, wezenlijke waarden in deze gebieden aantasten;

Als er wezenlijke waarden worden aangetast, moet worden aangegeven:

- ① of er een zwaarwegend maatschappelijk belang is voor realiseren van de activiteit in of nabij de gevoelige gebieden;
- ② of er alternatieve locaties of tracés mogelijk zijn waarbij geen wezenlijke waarden worden aangetast. Indien dat het geval is zullen deze locatie- of tracéalternatieven moeten worden uitgewerkt op hetzelfde detailniveau als de overige alternatieven²⁵];
- ③ welke fysieke compenserende maatregelen bij de alternatieven genomen kunnen worden, indien ook na het treffen van mitigerende maatregelen wezenlijke waarden worden aangetast²⁶].

3.2 Keuze/afbakening van alternatieven en varianten

In § 2.2 van de startnotitie wordt aangegeven dat varianten kunnen worden ontwikkeld voor tracédelen indien er een duidelijke meerwaarde aanwijsbaar is. De Commissie adviseert echter vanuit een breder perspectief de alternatieven en varianten af te bakenen. Goed dient te worden gemotiveerd waarom sommige alternatieven en varianten wel en andere alternatieven en varianten niet worden beschreven. Daarvoor adviseert zij de volgende methode te hanteren.

1. Ontwikkeling van oplossingsrichtingen

Hierbij dient een onderscheid in verkeersrelaties te worden gemaakt. In de oplossingsrichtingen wordt gezocht naar de best scorende oplossing voor het probleem. Daarbij wordt ook het openbaar vervoer (en de fiets) betrokken (zie ook probleemstelling²⁷). Als duidelijk is welke oplossingsrichtingen het beste tegemoet komen aan de problematiek wordt vervolgens ingezoomd op tracévarianten.

2. Ontwikkeling van tracévarianten

Hierbij wordt gezocht naar de vanuit milieuoogpunt beste ligging van tracés. Met name wordt daarbij aandacht gevraagd voor knelpunten ten aanzien van de aantasting van de EHS, stiltegebieden, waterhuishouding, versnippering van het landschap en reliëf²⁸].

In § 2.3 van de startnotitie wordt aangegeven dat alle tracédelen in een bestemmingsplan of in een streekplan reeds zijn vastgelegd. Toch wordt ervoor gekozen om voor de tracé onderdelen W2, O2 en Z1 varianten te ontwikkelen. Onduidelijk is wat de argumentatie hiervoor is en waarom het niet mogelijk is voor de andere tracédelen eenzelfde argumentatie te hanteren.

25 Zie ook reactie 59 (bijlage 4b).

26 Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de volgende publicatie: Ministerie LNV, Directie Groene Ruimte en Recreatie: *Uitwerking compensatiebeginsel SGR*, oktober 1995.

27 Zie ook probleemstelling en doel.

28 Zie ook reactie 1 en 12 (bijlage 4) en 83 en 93 (bijlage 4a) en 47 en 59 (bijlage 4b).

3. Ontwikkeling van inrichtingsvarianten

Ten slotte kan nog worden verfijnd naar inrichtingsvarianten (diepteligging, kruispuntoplossingen, aankleding en dergelijke)²⁹. In het MER moet hiervan een beeld worden geschetst. Varianten hoeven alleen te worden uitgewerkt voor zover relevant voor mitigerende/compenserende maatregelen en voor zover relevant voor beide streekplanbesluiten.

Aangegeven moet worden of door het hanteren van het principe Duurzaam Veilig³⁰ knelpunten ontstaan ten aanzien van het milieu (met name het landschap). Indien dit het geval is dient inzicht te worden gegeven in mogelijke varianten die dichtbij het principe Duurzaam Veilig liggen, maar het milieu ontzien.

4. Samenstellen van tracéalternatieven

Uit de oplossingsrichtingen, de tracévarianten en inrichtingsvarianten moeten alternatieven resulteren. Daarbij moet tenminste een voorkeursalternatief en een meest milieuvriendelijk alternatief (mma) worden samengesteld.

De N470 heeft reeds een lange voorgeschiedenis, waarin reeds vele besluiten zijn gevallen. In de startnotitie worden enkele van deze besluiten opengebroken. Het is van belang om voor de ontsluitings- en bereikbaarheidsproblematiek de afbakening van de alternatieven en varianten vanuit een breed perspectief te behandelen³¹. Hierbij dienen ook reeds in het verleden gedane keuzen te worden meegenomen. In veel gevallen kan wellicht worden teruggегреpen op in het verleden verricht onderzoek. Bij de beargumentering dient de actualiteit, de consistentie en de gelijkwaardigheid van afweging in het oog te worden gehouden.

In de startnotitie wordt voor een aantal tracévarianten aangegeven dat hiervoor reeds een m.e.r. heeft plaatsgevonden. Hierover wil de Commissie het volgende opmerken. Ten aanzien van al deze procedures (Noordrand II en III, Pijnacker-Delfgauw en Pijnacker-Zuid) gold dat de N470 niet m.e.r.-plichtig was en dat alles min of meer al bestuurlijk vast lag. Voor het m.e.r. Pijnacker-Zuid (tracévarianten W3 en O1) geldt dat hier voor de N470 geen varianten of alternatieven zijn ontwikkeld³². De N470 is hier alleen meegenomen in de vorm van scenario's voor de autonome ontwikkeling. Het argument dat tracédelen niet meer ter discussie staan omdat daar reeds een m.e.r. voor is uitgevoerd ziet de Commissie derhalve niet als een steekhoudend argument.

Bij de afbakening van de alternatieven dient een verband te worden aangegeven met de doelen van het project³³.

Om een onderlinge vergelijking mogelijk te maken moeten de te vergelijken alternatieven en varianten tot op hetzelfde detailniveau worden uitgewerkt.

In ieder geval moet het meest milieuvriendelijke alternatief worden beschreven.

29 Zie ook reacties 1, 7, 10, 11, 12, 13, 21, 22, 26, 27 (bijlage 4) en 11, 55, 68, 93, 95, 96 en 100 (bijlage 4a) en 59 (bijlage 4b).

30 Zie ook reactie 25 (bijlage 4).

31 Zie ook reacties 1, 13, 23 en 27 (bijlage 4).

32 Zie ook reactie 1 (bijlage 4).

33 Zie § 2.1 van dit advies.

3.3 Alternatieven

3.3.1 **Nulalternatief/referentiekader**

Aangegeven moet worden of een situatie waarbij de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven niet plaatsvindt, in relatie tot het doel van het voornemen een reëel alternatief (nulalternatief) is. In dat geval moet het nulalternatief als een volwaardig alternatief worden beschreven. Is dit niet het geval, dan moet dit beargumenteerd worden aangegeven en kan worden volstaan met het beschrijven van de huidige milieusituatie en de autonome ontwikkeling daarvan³⁴. De Commissie gaat ervan uit dat een nulalternatief/referentiekader uit gaat van het heroverwegen van de genomen besluiten ten aanzien van de N470³⁵.

3.3.2 **Meest milieuvriendelijk alternatief³⁶**

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet:

- realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen;
- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu.

In de startnotitie gaat men uit van het passief zoeken naar het mma. Eerst worden de milieugevolgen van alle alternatieven en varianten bekeken en dan wordt automatisch duidelijk wat het mma is. De Commissie adviseert echter om na te gaan of het ook mogelijk is bij het ontwikkelen van het mma een 'actieve' aanpak te volgen. Hiermee wordt bedoeld, dat toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en -verbetering bij de ontwikkeling van dit alternatief als uitgangspunt wordt genomen. Dat betekent dat eerst wordt nagegaan waar de belangrijkste knelpunten ten aanzien van het milieu zich voordoen. Daarna wordt bekeken hoe een zodanig oplossing kan worden gecreëerd dat deze knelpunten worden opgelost.

34 Zie hoofdstuk 4 van dit advies.

35 Zie ook reacties 13 en 23 (bijlage 4).

36 In de startnotitie wordt gesproken over het VMC-alternatief.

4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUEFFECTEN

4.1 Algemeen

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten exclusief de besluiten over de N470³⁷]. Hierbij kan worden gedacht aan:

- groene verbindingzones zoals de Groenblauwe Slinger;
- uitbreiding van de glastuinbouw;
- woningbouwlocaties Pijnacker-Delfgauw, Pijnacker-Zuid en Noordrand II en III;
- ontwikkeling van de bedrijventerreinen;
- ontwikkeling van infrastructuur en openbaar vervoer (Randstadrail en ZoRo).

Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, dan kunnen hiervoor verschillende scenario's worden gebruikt.

Bij de berekeningen van de milieuveranderingen moet worden uitgegaan van de volgende invoergegevens: verkeersintensiteiten, gemiddelde rijksnelheden, verkeerssamenstelling per wegvak, de omgevingskenmerken van de wegvakken en (voor luchtverontreiniging) de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto's en vrachtwagens) en brandstofsoorten (benzine, LPG en diesel).

Studiegebied

Het studiegebied (invloedsgebied) moet op kaart worden aangegeven en omvat het tracé van de aan te leggen weg/wegen (inpassingsgebied) en de omgeving waarin effecten kunnen optreden.

Per milieuaspect (lucht, bodem, water, et cetera) kan de omvang van het studiegebied verschillen. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven.

In de praktijk is (voor de situatie van gebruik van de infrastructuur) het studiegebied voor de milieuaspecten geluid en lucht het gebied, dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Een significante verandering in de intensiteit op een wegvak kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de bestaande situatie.

37 Dit komt overeen met: de milieugevolgen van het nulalternatief/de referentiesituatie.

Referentiejaar

Voor de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten moet een referentiejaar genomen worden. Het referentiejaar wordt ontleend aan de vigerende beleidsnota's. Ten minste wordt het jaar 2010 genomen, de planhorizon van SVV2. Omdat te verwachten is dat de eventuele N470 dan pas gedeeltelijk functioneert, moet het MER een doorkijk naar 2020 geven wanneer de weg in gebruik zal zijn.

Daarnaast kan met behulp van een robuustheidscontrole worden nagegaan de mate waarin een alternatief voldoet aan doelstellingen of criteria (waaronder 1 maal 2-strooks of 2 maal 2-strooks uitvoeren van de weg en het stiller worden van auto's) buiten de planperiode of als de aannames tegen- of meevallen.

Type milieuinformatie

Bij de beschrijving van de milieugevolgen dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:

- effecten moeten worden beschreven voor de afzonderlijke varianten maar ook voor de samengestelde alternatieven (in ieder geval het mma en het voorkeursalternatief);
- naast negatieve effecten moet ook aan positieve effecten aandacht worden besteed;
- effecten moeten altijd eerst worden beschreven zonder dat mitigerende of compenserende maatregelen erbij worden opgeteld (bijvoorbeeld een geluidseffect kan niet positief zijn omdat er een geluidsschermbord wordt geplaatst)³⁸;
- behalve directe effecten moeten ook afgeleide effecten worden beschreven zoals effecten van te initiëren veranderingen in ruimtegebruik en grondstoffen-gebruik (bijv. bij gebruik van ophoogzand of grind);
- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld;
- de manier waarop milieugevolgen zijn bepaald dient inzichtelijk en controleerbaar te zijn door het opnemen van basisgegevens in bijlagen of expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal;
- vooral aandacht moet besteed worden aan die effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden.

De volgende paragrafen bevatten aandachtspunten voor deze milieuaspecten.

4.2 Landschap en cultuurhistorie

Het gaat hierbij om de ruimtelijke structuren en patronen en de landschapstypen en de cultuurhistorisch (inclusief archeologisch) belangrijke objecten. De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

38 Wettelijke vereiste voorzieningen moeten wel direct worden meegenomen. Van boven-wettelijke maatregelen dienen de verschillen in effect apart te worden beschreven.

- (verandering in) de ruimtelijke structuur (grootschalig/kleinschalig; open/gesloten) en de functionele patronen (het ruimtegebruik);
- landschapseenheden (polders) en de versnippering van deze eenheden;
- aanwezigheid/aantasting van cultuurhistorische elementen en patronen, zoals dijken, kaden, waterlopen, molens, karakteristieke lintbebouwing, verkalingspatronen, eendenkooien, wegenpatronen, boerderijen;
- aanwezigheid/aantasting van actuele en potentiële archeologische waarden^{39]} en bodemarchief;
- aantasting/mogelijkheden voor uitbreiding van gebieden met een speciale beleidsstatus (bijvoorbeeld Nationaal landschapspatroon, GBH-gebieden (behoud en herstel bestaande landschapskwaliteit), Waardevolle cultuurlandschappen).

4.3 Bodem en water

Het gaat hierbij om de kwaliteit, de uiterlijke verschijningsvorm en de opbouw van de bodem en, indien relevant, de diepere ondergrond en de kwaliteit en beweging van het samenhangende grond- en oppervlaktewater.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- aanwezigheid van en invloed op bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden^{40]} en waterberging plas Meersma;
- gevoeligheid voor en verandering in grondmechanische processen (zetting)^{41]} en mogelijke effecten hiervan op verzakking van cultuurhistorisch belangrijke bebouwing;
- bestaande en toekomstige bodem- en waterkwaliteit (inclusief verzilting/verzoeting^{42]});
- bestaande waterpeilen en effecten op grondwaterpeilen (ook de tijdelijke effecten tijdens de aanleg)^{43]};
- bestaande en toekomstige oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding;
- bestaand en toekomstig reliëf. Er dient een beeld te worden gegeven van ingravingen, ophogingen, in het bijzonder dient aandacht besteed te worden aan de effecten van variant Z1^{44]}.

39 Zie ook reactie 15 (bijlage 4).

40 Zie ook § 2.3 van dit advies.

41 Zie ook reactie 27 (bijlage 4b).

42 Zie ook reactie 28 (bijlage 4).

43 Zie ook reactie 20 (bijlage 4).

44 Zie ook reactie 6 (bijlage 4).

4.4 Levende natuur

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- bestaande habitat en habitatverlies/-winst voor kenmerkende avifauna;
- bestaande habitat en habitatverlies/-winst voor kenmerkende fauna (zowel land- als waterfauna);
- bestaande typerende plantensoorten/-gemeenschappen (zowel water, moeras als land);
- barrièrewerking en versnippering voor typerende faunasoorten en levensgemeenschappen;
- verstoring van (avi)fauna; hierbij dient speciaal aandacht besteed te worden aan natuurgebieden (bijvoorbeeld de eendenkooi, Plas van Ruyven, Plas van Buijsen) en directe omgeving⁴⁵;
- begrenzing van Groenblauwe Slinger en effecten op de Groenblauwe Slinger (oppervlakteverlies, doorsnijdingen, verzwakking/versterking verdere verstedelijking binnen Groenblauwe Slinger)⁴⁶;
- begrenzing van EHS, aanduiding van verschillende typen EHS, effecten op de EHS en beoordeling van de effecten (aantasting van de EHS en/of wezenlijke waarden worden aangetast)⁴⁷.

4.5 Geluid en trillingen⁴⁸

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- de geluidbelasting (inclusief die van de andere relevante bronnen: andere wegen, rail-, vliegverkeer et cetera)⁴⁹;
- de aantallen woningen die boven de voorkeurswaarden uitkomen en eventuele saneringssituaties. Hierbij moet rekening worden gehouden met de geplande nieuwbouwlocaties. In gebieden waar (spoor)wegen geïntegreerd worden gedacht met nieuwe woningbouw moet inzichtelijk worden gemaakt via welke methodiek een schatting is gemaakt van de aantallen woningen;
- het met geluid belaste oppervlak d.m.v. contouren;
- het aantal gehinderden, bijvoorbeeld uit te drukken met behulp van de populatiehinderindex (PHI) of via de dosis-effectrelaties van VROM;
- bestaande en geplande geluidgevoelige objecten en gebieden (ziekenhuizen, scholen, verzorgingstehuizen en woon-, natuur-, stilte- (stiltegebied Zuid-

45 Zie ook reacties 13 en 28 (bijlage 4).

46 Zie ook reactie 21 (bijlage 4).

47 Zie ook reacties 1, 11 en 27 (bijlage 4).

48 Zie ook reacties 59 en 71 (bijlage 4a) en 43 (bijlage 4b).

49 Zie ook reactie 18 (bijlage 4b).

polder⁵¹)), relatieve stille- en recreatiegebieden) en de invloed daarop. Hierbij kan niet worden volstaan met het aangeven of aan de eisen van de Wet geluidhinder is voldaan; ook wijzigingen in het geluidsniveau die een duidelijke toename van de hinder of verstoring veroorzaken moeten worden vermeld;

- trillingshinder of -schade (niveau en bereik) ten gevolg van het verkeer of andere relevante bronnen (voor wegen het aantal woningen en trillingsgevoelige bebouwing binnen circa 50 m van de weg, met schatting van het schade-risico).

Voor zover zinvol en methodisch mogelijk moeten tevens cumulatieve effecten in de beoordeling worden betrokken. Een ontwerp-AMvB inzake cumulatie geeft een berekeningsmethode waarmee een aantal soorten geluid bij elkaar kunnen worden opgeteld.

Indien hiertoe aanleiding is moeten de geluid- en trillingseffecten tijdens de aanlegfase worden opgenomen (heien, gevolgen van aan- en afvoer van materiaal, van tijdelijke verandering van verkeerscirculatie op aansluitende wegennet door omleidingen en stremmingen). Het cumulatieve effect hiervan kan kwalitatief beschreven worden. Extra aandacht dient gegeven te worden aan werkzaamheden in de bebouwde omgeving, in het broedseizoen en in de nachtperiodes.

4.6 Lucht

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuentwikkeling en de milieueffecten zijn:

- huidige en te verwachten luchtkwaliteit op leefniveau aan de hand van de volgende stoffen: CO, NO₂, SO₂, benzeen, benzo(a)pyreen, zwarte rook (roet), fijn stof. Het betreft zowel de achtergrondkwaliteit in het gebied, als de verhoging daarvan nabij de wegen;
- huidige en te verwachten emissies van broeikasgassen (CO₂), verzurende stoffen (SO₂, NO_x en vluchtige organische stoffen) en vermestende stoffen (stikstofhoudende stoffen: NO_x);
- vanwege de aanwezigheid van natuurgebieden dient de depositie van stikstof en de verzuringseffecten daarvan te worden weergegeven;
- aanwezigheid van stank⁵²] en kans op smogvorming (fotochemische luchtverontreiniging, vorming ozon en aldehyden).

Bij verdiepte of ondergrondse tracés dient afzonderlijke aandacht te worden besteed aan de luchtkwaliteit in de tunnel/verdieping, de luchtkwaliteit nabij de uiteinden van de tunnel en de verspreiding van de luchtverontreiniging rond de mogelijke ventilatiepunten. Daarbij moet rekening worden gehouden met de invloed van eventuele (geluid)afschermende voorzieningen.

51 Zie ook reactie 93 (bijlage 4a).

52 Zie ook reactie 82 (bijlage 4a).

Bij de voorspellingen dient te worden aangegeven of rekening wordt gehouden met ontwikkelingen in emissiefactoren van het wagenpark.

4.7 Veiligheid

Risico's waaraan de gebruiker van de weg wordt blootgesteld (bijv. bij de weg langs een chemische fabriek) moeten kwalitatief worden beschreven, voor zover dat voor de vergelijking van de tracéalternatieven relevant is.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- veranderingen in de individuele risicocontourafstanden voor de grenswaarde 10^{-6} en de streefwaarde 10^{-8} ;
- toetsing aan de norm van 10^{-6} per jaar voor individueel risico ter plaatse van (bestaande en reeds geplande) kwetsbare objecten;
- indicatie van verandering in het groepsrisico;
- indicatie van (eventuele verschillen in) het risico voor snelle verspreiding van verontreinigingen bij calamiteiten, bijvoorbeeld via oppervlaktewater.

4.8 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu betreft de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieuaspecten [(geluid, trillingen, lucht, (verkeers)veiligheid, barrièrewerking, landschapsbeeld (inclusief visuele hinder), gedwongen vertrek (sloop van huizen)] op de gezondheid⁵³] en de sociale omstandigheden van mensen die in het studiegebied verblijven, vooral de bewoners. Het gaat daarbij overigens niet alleen om het woon- en leefmilieu in het stedelijk gebied, maar ook om dat in de landelijke omgeving.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- de functioneel-ruimtelijke relaties in het gebied of in deelgebieden (bijvoorbeeld de meest gebruikte routes naar school, openbare voorzieningen of winkels), barrièrewerking van de infrastructuur⁵⁴;
- (bestaande en toekomstige) algehele hinderbeleving (geluidhinder, trillingshinder, luchtkwaliteit, sociale onveiligheid, visuele hinder, stank/stof⁵⁵, et cetera)⁵⁶;
- aantallen verkeersslachtoffers;
- gedwongen vertrek door sloop van woningen;
- kwalitatieve aanduiding van gevoelige gebieden (o.a. woongebieden en natuurgebieden) bij calamiteiten en indicatieve aanduiding van de risico's.

53 Zie ook reactie 79 (bijlage 4a).

54 Zie ook reacties 12 en 45 (bijlage 4b).

55 Zie ook reactie 71 (bijlage 4a).

56 Zie ook reacties 20 en 26 (bijlage 4) en 84 (bijlage 4a) en 27, 31, 39, 45 en 50 (bijlage 4b).

5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentjes)^{57]} worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden. In het MER dienen totale alternatieven met elkaar te worden vergeleken.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, beveelt de Commissie aan een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven.

6. LEEMTEN IN INFORMATIE

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

7. EVALUATIEPROGRAMMA

Provinciale staten van Zuid-Holland moeten bij de besluiten over het Streekplan Zuid-Holland West en het Streekplan Rijnmond aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling, dat de Stuurgroep N470 in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

57 Als er wél sprake is van een nulalternatief, zullen de effecten van dit alternatief immers al in de vergelijking worden betrokken.

8. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie beveelt de Commissie verder aan om:

- om voor het aspect landschap een beeld te geven hoe de alternatieven en varianten eruit zien. Dit betekent het maken van kaarten, dwarsdoorsneden en op waarnemingspunten waar de verschillende alternatieven/varianten sterk van elkaar verschillen en sterke visuele effecten hebben (bijvoorbeeld W2 en Z1, varianten bij Past. Verburghweg, kruising met Rodenrijseweg en-vaart, Klapwijkse Knoop), het maken van driedimensionale tekeningen of fotomontages;
- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten actueel kaartmateriaal te gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.

9. SAMENVATTING VAN HET MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming⁵⁸;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het mma en het voorkeursalternatief;
- belangrijke leemten in kennis.

58 Zie ook de hoofdpunten van dit advies.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen
voor het milieueffectrapport
Provinciale weg N470,
Delft - Zoetermeer via Pijnacker

(bijlagen 1 t/m 4c)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 19 juni 1998 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



provincie **ZUID-HOLLAND**

Commissie voor de milieu-effectrapportage	
ingekomen:	22 JUNI 1998
nummer:	7035-98
dossier:	961-1 en 2
verzonden naar:	Sc. Pr. / Pakk. / d.d.

Provinciehuis
Zuid-Hollandplein 1
Postbus 90602
2509 LP DEN HAAG

Directie Water en Milieu

Commissie voor de Milieu-effectrapportage
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Directie Water en Milieu
Afdeling Algemeen Beleid en Coördinatie
Ambtenaar Dhr. E. Sprietsma
Doorkiesnr. (070) 4417164
Telefaxnr. (070) 4417815

Ons kenmerk DWM 157530

's-Gravenhage, 19 juni 1998.

Onderwerp: startnotitie van provincie Zuid-Holland, De Stuurgroep N 470 t.b.v. ten behoeve van de vaststelling van het tracé van de provinciale weg N 470 van Delft naar Zoetermeer, via Pijnacker en met een aftakking naar Noordflank van Rotterdam.

Namens Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland doe ik u een exemplaar van de op 15 juni 1998 ontvangen startnotitie met betrekking bovengenoemd onderwerp toekomen.

Op grond van de Wet milieubeheer zijn Gedeputeerde Staten belast met de gecoördineerde voorbereiding en behandeling van het Milieu-Effectrapport.

Gelet op artikel 7.14, tweede lid van de Wet milieubeheer zie ik uw advies ten aanzien van de richtlijnen uiterlijk 14 september 1998 tegemoet. Een exemplaar van de kennisgeving is te uwer informatie bijgevoegd.

Ik stel u in de gelegenheid te reageren op de startnotitie en eventuele opmerkingen met betrekking tot de op te stellen richtlijnen aan ons kenbaar te maken binnen de in de bijgevoegde kennisgeving gestelde termijn.

De directeur Directie Water en Milieu

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de ter inzagelegging van startnotitie in Staatscourant nr. 116 d.d. 24 juni 1998



provincie **HOLLAND**
ZUID

Kennisgeving

INSPRAAK STARTNOTITIE MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE

ONDERWERP

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben, ten behoeve van een op te stellen Milieu-effectrapport, op 15 juni 1998 een startnotitie ontvangen van de Stuurgroep N 470.
De Stuurgroep heeft het voornemen vrijwillig een milieu-effectrapport op te stellen ten behoeve van de vaststelling van het tracé van de provinciale weg N 470 van Delft naar Zoetermeer, via Pijnacker en met een aftakking naar de Noordflank van Rotterdam.

MER OP MAAT

Door de provincie Zuid-Holland wordt een 'Mer op maat' beleid gevoerd. De grondgedachte hiervan is dat inhoud en procedure worden toegesneden op de belangrijkste gevolgen voor het milieu, de keuzemogelijkheden van de initiatiefnemer en de beleidsvrijheid van de bevoegde instanties. In dat kader is van belang dat gedeelten van het tracé reeds vastgelegd zijn in ruimtelijke plannen, waarvoor al een milieu-effectrapport is opgesteld.

Dit MER zal zich daarom met name richten op die gedeelten van het voorgenomen tracé waarvoor nog geen milieu effectrapport is vastgesteld.

PROCEDURE

Door de Stuurgroep zal een voorstel voor een tracé worden opgesteld, dat aan Provinciale Staten van Zuid-Holland zal worden voorgelegd met het verzoek de streekplannen Zuid-Holland West en Rijnmond overeenkomstig te herzien. Het milieu-effectrapport zal mede als grondslag dienen voor de herziening van de beide streekplannen. Provinciale Staten hebben Gedeputeerde Staten gemachtigd de richtlijnen op te stellen waaraan het MER zal moeten voldoen. De procedure is erop gericht een goed beeld te krijgen van onder andere de verwachte milieu-effecten die optreden als gevolg van de realisering van de wegverbinding, zodat de mogelijke gevolgen voor het milieu in de besluitvorming over de herziening van het streekplan kunnen worden meegewogen.

INSPRAAK

Eenieder kan, alvorens de richtlijnen worden vastgesteld, opmerkingen met betrekking tot de inhoud van de richtlijnen kenbaar maken aan het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland. Opmerkingen kunnen tot en met 10 augustus 1998 schriftelijk worden ingediend bij het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, Postbus 90602, 2509 LP Den Haag onder vermelding van DWM 157532. Uw persoonlijke gegevens worden niet bekendgemaakt als u daar in een aparte brief bij de, van persoonlijke gegevens ontdane, schriftelijke opmerkingen om vraagt.

INZAGE

De startnotitie voor de m.e.r.-procedure ligt met ingang van 29 juni 1998 tot en met 10 augustus 1998 op werkdagen ter inzage:

- tijdens kantooruren bij de Directie Water en Milieu, Zuid-Hollandplein 1 te Den Haag, kamer D 511, tel.nr. (070) 4416697
- van 8.30-12.30 uur bij de afdeling Bouw & Milieu, Emmastraat 165 te Pijnacker, tel.nr. (015) 3620122
- van 8.30-12.30 uur en van 13.30-16.00 uur bij het gemeentesecretarie van Bergschenhoek, Bergweg Noord 39 te Bergschenhoek, tel.nr. (010) 5212200
- van 9.00-12.00 uur en van 14.00-16.00 uur bij gemeentewerken, afdeling Milieuzaken, Raadhuislaan 1 te Berkel en Rodenrijs, tel.nr. (010) 5140700
- tijdens kantooruren bij Stadsgebied Haaglanden, Koninginnegracht 8 te Den Haag, tel.nr. (070) 3129182
- tijdens kantooruren bij Stadsregio Rotterdam, Galvanistraat 15 te Rotterdam, tel.nr. (010) 4895248.

Buiten kantooruren is inzage van de stukken mogelijk na telefonische afspraak.

INLICHTINGEN

Voor inhoudelijke opmerkingen met betrekking tot deze procedure kunt u contact opnemen met de heer E. Sprietsma, tel.nr. (070) 4417643. Voor nadere inlichtingen en kopieën van van belang zijnde stukken (dit laatste tegen betaling) kunt u zich wenden tot mevrouw S. Veraar, tel.nr. (070) 4416697.

DWM/169

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Stuurgroep N470^{1]}

Bevoegd gezag: Provinciale Staten van Zuid-Holland

Besluit: partiële herzieningen van de streekplannen Zuid-Holland West en Rijnmond

Categorie Besluit m.e.r. 1994: vrijwillig m.e.r.

Activiteit: Het realiseren van een provinciale weg, die een verbinding vormt tussen Delft en Zoetermeer, met een tracering ten zuiden van Pijnacker-Zuid, met daaraan gekoppeld een verbinding tussen Rotterdam-Noord en Zoetermeer respectievelijk Delft.

Procedurale gegevens:

kennisgeving startnotitie: 24 juni 1998

richtlijnenadvies uitgebracht op: 22 september 1998

Bijzonderheden: De startnotitie gaat uit van een voorkeursalternatief waarbij slechts tracévarianten worden uitgewerkt. Dit wordt beargumenteerd met het feit dat de genomen besluiten weinig keuzemogelijkheden meer laten. Anderzijds stelt de startnotitie een aantal reeds genomen besluiten ter discussie. De Commissie vindt dit geen consistente aanpak en gaat in haar advies van een wezenlijk andere aanpak uit. Zij stelt de besluiten die zijn genomen ten aanzien van de N470 ter discussie om zo een eenduidige argumentatie voor het ontwikkelen van alternatieven te verkrijgen. Daarbij speelt als extra argument de doorsnijding van de ecologische hoofdstructuur. Op de plekken waar de beschermingsformules van het SGR van toepassing zijn, zullen wettelijk verplicht alternatieve tracés moeten worden beschouwd.

Samenstelling van de werkgroep:

ir. H. Dijkstra

ir. H.Ch.M. Heyning (voorzitter)

ing. G. van der Sterre M.sc.

ir. J.J. van Willigenburg

Secretaris van de werkgroep: dr. N.W.M. van Buren.

1 In de stuurgroep zijn vertegenwoordigd de Provincie Zuid-Holland, de gemeenten Pijnacker en Bergschenhoek en de gemeente Berkel en Rodenrijs, de Stadsregio Rotterdam, het Stadsgewest Haaglanden en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	19980803	Vereniging voor Natuur- en Milieu- bescherming Pijnacker	Pijnacker	19980821
2.	19980802	Kwekerij J.J. Vernooij	Berkel-Rodenrijs	19980821
3.	19980623	P. van Winden	Berkel-Rodenrijs	19980821
4.	19980623	J.H.J. van der Poel	Berkel-Rodenrijs	19980821
5.	19980624	Joke Boxmeer	Pijnacker	19980821
6.	19980623	R.H. van Leeuwen	Pijnacker	19980821
7.	19980623	C.C. Jansen	Berkel-Rodenrijs	19980821
	19980629			19980821
8.	19980623	S. Vollebregt	Pijnacker	19980821
9.	19980623	C. Ripping	Pijnacker	19980821
10.	19980630	C.A. van Rutten	Berkel-Rodenrijs	19980821
11.	19980717	Natuur en Vogelwacht "Rotta"	Bleiswijk	19980821
12.	19980615	A. van Mannekes	Berkel-Rodenrijs	19980821
13.	19980722	Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn; advocaten & notarissen namens de heren G.L. Huet en P. Rensen	Delfgauw	19980821
14.	19980717	n.v. Electriciteitsbedrijf Zuid-Holland	Voorburg	19980821
15.	19980727	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	19980821
16.	19980725	Schwarz c.s. Onteigeningsadviezen b.v. namens H.B. Loodsenbouw B.V.	Berkel-Rodenrijs	19980821
17.	19980807	A. v.d. Tas	Berkel-Rodenrijs	19980821
18.	19980811	L.C. van Buytene & Zonen b.v.	Pijnacker	19980821
19.	19980619	Agripon makelaars b.v.	Wageningen	19980821
20.	19980810	F.J.F. Aarens	Berkel-Rodenrijs	19980821
21.	19980811	Ministerie van Landbouw, Natuurbe- heer en Visserij, dir. Zuidwest	Dordrecht	19980821

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
22.	19980805	Stichting Natuur- en Milieuwacht	Berkel-Rodenrijs	19980821
23.	19980804	Werkgroep Gehavend Rotterdam	Rotterdam	19980821
24.	19980804	Coöperatie Kringkoop b.a.	Bleiswijk	19980821
25.	19980804	Burgemeester en Wethouders van Zoetermeer	Zoetermeer	19980821
26.	19980805	Burgemeester en Wethouders van Pijnacker	Pijnacker	19980821
27.	19980808	Oude Leede-overleg	Zoetermeer	19980821
28.	19980807	B. Luttkhuizen	Pijnacker	19980821
29.	19980617	Stadsregio Rotterdam en Burgemeester en Wethouders van Berkel & Rodenrijs	Rotterdam en Berkel-Rodenrijs	19980821

BIJLAGE 4a

**Lijst van inspraakreacties en adviezen
n.a.v. de informatiedagen d.d. 28 t/m 30 mei 1996
betreffende het gedeelte Zoetermeer - Delft**

nr.	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	J.A.M. van Adrichem	Berkel en Rodenrijs	19980821
2.	J.M.B. van Adrichem	Delfgauw	19980821
3.	J.A. Molenaar	Berkel en Rodenrijs	19980821
4.	J.J.A.M. Vollebregt en Zoon	Berkel en Rodenrijs	19980821
5.	Aquarium Sport Pijnacker b.v.	Pijnacker	19980821
6.	C. v.d. Arend	Berkel en Rodenrijs	19980821
7.	G.J. v.d. Arend	Berkel en Rodenrijs	19980821
8.	L. v.d. Arend	Berkel en Rodenrijs	19980821
9.	Benfried b.v.	Berkel en Rodenrijs	19980821
10.	Bewoners Overgauwseweg	Pijnacker	19980821
11.	Bewonersvereniging Delfgauw	Pijnacker	19980821
12.	J.H.M. Boonekamp	Berkel en Rodenrijs	19980821
13.	A. Bos	Pijnacker	19980821
14.	Jan v.d. Bosch	Berkel en Rodenrijs	19980821
15.	J.C.J. Brand	Berkel en Rodenrijs	19980821
16.	J. Breugem	Berkel en Rodenrijs	19980821
17.	P. Breugem	Berkel en Rodenrijs	19980821
18.	H.W. Breusers	Berkel en Rodenrijs	19980821
19.	H.A. v.d. Burg	Berkel en Rodenrijs	19980821
20.	Campina Melkunie	Zaltbommel	19980821
21.	A. Dijkshoorn	Pijnacker	19980821
22.	W.N. Dijkshoorn	Zoetermeer	19980821
23.	Driesprong	Zoetermeer	19980821
24.	R.J. Dubbeld	Pijnacker	19980821
25.	J.A.M. Duyvesteyn	Berkel en Rodenrijs	19980821

nr.	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
26.	Kwekerij J.A.M. Duyvestein b.v.	Berkel en Rodenrijs	19980821
27.	P.C.M. Duyvestein	Berkel en Rodenrijs	19980821
28.	Duyvestein & zoon v.o.f.	Berkel en Rodenrijs	19980821
29.	P. de Koning	Berkel en Rodenrijs	19980821
30.	J.A.M. en F.J.A.M. van der Burg		19980821
31.	Groenewegen b.v.	Rotterdam	19980821
32.	Jan v.d. Harg	Pijnacker	19980821
33.	Hofstede paardenstoeterij	Delfgauw	19980821
34.	fa. P.L. & R. Hooymans	Berkel en Rodenrijs	19980821
35.	C.C. Jansen	Berkel en Rodenrijs	19980821
36.	D. de Keijzer	Berkel en Rodenrijs	19980821
37.	Keijzer & van Elst b.v.	Delfgauw	19980821
38.	M. & A. Keijzer	Delfgauw	19980821
39.	C. Kersting-v.d. Velde	Berkel en Rodenrijs	19980821
40.	E.C. v.d. Kleij	Pijnacker	19980821
41.	Patrick van Klink	Rotterdam	19980821
42.	Evelyn Koeman	Pijnacker	19980821
43.	Kwekerij Kodena	Pijnacker	19980821
44.	J.T.T. van Koppen	Berkel en Rodenrijs	19980821
45.	Garage Langelaan b.v.	Berkel en Rodenrijs	19980821
46.	B. Luttikhuizen	Pijnacker	19980821
47.	A. van Mannekes	Berkel en Rodenrijs	19980821
48.	C.A.M. Meijer	Pijnacker	19980821
49.	R.B. Mulder	Berkel en Rodenrijs	19980821
50.	G. Nap	Pijnacker	19980821
51.	A.M. Overdevest	Berkel en Rodenrijs	19980821
52.	P. Sonneveld	Delfgauw	19980821
53.	Kees van Paassen	Berkel en Rodenrijs	19980821
54.	J. v.d. Poel	Berkel en Rodenrijs	19980821

nr.	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
55.	J. Remmerswaal	Pijnacker	19980821
56.	B. Rensen	Delfgauw	19980821
57.	Paul A.J. van Rijn	Pijnacker	19980821
58.	E. Ripping	Pijnacker	19980821
59.	A. de Ruijter	Berkel en Rodenrijs	19980821
60.	A.M. Ruigrok	Berkel en Rodenrijs	19980821
61.	J.M.F. Ruigrok	Pijnacker	19980821
62.	C.A. van Rutten	Berkel en Rodenrijs	19980821
63.	P.J. van Rutten	Berkel en Rodenrijs	19980821
64.	A.G. van de Sande	Nootdorp	19980821
65.	W.F. Schipper & zn.	Benthuizen	19980821
66.	F.J. Delmee	Berkel en Rodenrijs	19980821
67.	Anton Sonneveld		19980821
68.	J./P. Sonneveld	Delfgauw	19980821
69.	N.J. van Swieten	Berkel en Rodenrijs	19980821
70.	L.W. Tas	Berkel en Rodenrijs	19980821
71.	W. v.d. Velden	Pijnacker	19980821
72.	G. Veldhuizen	Pijnacker	19980821
73.	J.P. Verburg	Pijnacker	19980821
74.	J.J. Vernooy	Berkel en Rodenrijs	19980821
75.	J.J. Vollebregt	Berkel en Rodenrijs	19980821
76.	J. & G.T. Vollebregt	Berkel en Rodenrijs	19980821
77.	Gebr. van Winden	Pijnacker	19980821
78.	Gebr. van Winden	Delfgauw	19980821
79.	P.Th.M. van Winden	Berkel en Rodenrijs	19980821
80.	P.J.M. Zwinkels	Berkel en Rodenrijs	19980821
81.	C. Zegwaard	Pijnacker	19980821
82.	J. & W. Zegwaard	Pijnacker	19980821
83.	P. Zeeuw	Delfgauw	19980821

nr.	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
84.	Zijp	Pijnacker	19980821
85.	P.E. Zoomermeijer	Berkel en Rodenrijs	19980821
86.	N.V. Duinwaterleidingbedrijf Z-H		19980821
87.	N.V. Electriciteitsbedrijf Z-H	Delft	19980821
88.	D.P.O.	Noordwijk	19980821
89.	R.O.B.	Amersfoort	19980821
90.	K.v.K. Rotterdam en Beneden Maas	Rotterdam	19980821
91.	Stichting Randstadrail	's-Gravenhage	19980821
92.	Hoogheemraadschap van Delfland	Delft	19980821
93.	Natuur- en Milieubescherming Pijnacker	Pijnacker	19980821
94.	Dienst L.B.L.	Voorburg	19980821
95.	J. Gillebaard	Berkel en Rodenrijs	19980821
96.	Stichting Milieu- en Natuurwacht	Berkel en Rodenrijs	19980821
97.	Gemeente Zoetermeer	Zoetermeer	19980821
98.	Gemeente Pijnacker	Pijnacker	19980821
99.	Haaglanden	Den Haag	19980821
100.	WLTO	Haarlem	19980821

BIJLAGE 4b

**Lijst van inspraakreacties en adviezen
n.a.v. de informatiedagen d.d. 25 t/m 27 maart 1997
te Berkel en Rodenrijs**

nr.	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	G.J.M. van Adrichem	Berkel en Rodenrijs	19980821
2.	Kwekerij van der Arend	Berkel en Rodenrijs	19980821
3.	R. Barnstijn	Berkel en Rodenrijs	19980821
4.	Bewoners Kleihoogt	Berkel en Rodenrijs	19980821
5.	J.N. Bierman	Berkel en Rodenrijs	19980821
6.	J. Boxmeer	Pijnacker	19980821
7.	fam. van der Burg	Berkel en Rodenrijs	19980821
8.	mw. F.G. Buying-Benes	Berkel en Rodenrijs	19980821
9.	J.C. Castelijns	Berkel en Rodenrijs	19980821
10.	A. Dijkshoorn	Berkel en Rodenrijs	19980821
11.	T.J. Dijkshoorn	Berkel en Rodenrijs	19980821
12.	ENFB	Delft	19980821
13.	DPO	Noordwijk	19980821
14.	Gasunie	Noordwijk	19980821
15.	Gemeente Zoetermeer	Zoetermeer	19980821
16.	J. Gillebaard	Berkel en Rodenrijs	19980821
17.	B.C. Greeve	Berkel en Rodenrijs	19980821
18.	Groenewegen levensmiddelenbedrijf b.v.	Rotterdam	19980821
19.	R.A. Iburg	Berkel en Rodenrijs	19980821
20.	C.C. Jansen	Berkel en Rodenrijs	19980821
21.	Kamer van Koophandel en Fabrieken Rotterdam	Rotterdam	19980821
22.	Keijzer	Berkel en Rodenrijs	19980821
23.	J. Kindt	Berkele en Rodenrijs	19980821
24.	Kwekerij Kodena	Pijnacker	19980821

nr.	persoon of instantie	plaats	datum van ont- vangst Cie. m.e.r.
25.	P. de Koning	Nootdorp	19980821
26.	W. van der Kooij	Pijnacker	19980821
27.	A.L.J. van Leeuwen	Berkel en Rodenrijs	19980821
28.	fam. van Leeuwen	Berkel en Rodenrijs	19980821
29.	H.B. Loodsenbouw	Berkel en Rodenrijs	19980821
30.	B.G. Luttikhuizen	Pijnacker	19980821
31.	F.P.G.M. Meeuwisse	Berkel en Rodenrijs	19980821
32.	A. Meindert	Berkel en Rodenrijs	19980821
33.	J.A. Molenaar	Berkel en Rodenrijs	19980821
34.	Mundt	Pijnacker	19980821
35.	J.N. Olieman	Pijnacker	19980821
36.	Ondernemersvereniging Berkel en Rodenrijs	Berkel en Rodenrijs	19980821
37.	J.M.M. Oosterbaan	Berkel en Rodenrijs	19980821
38.	A.M. Overdevest	Berkel en Rodenrijs	19980821
39.	W. Rensen	Overgauw	19980821
40.	H.J. Rensink	Berkel en Rodenrijs	19980821
41.	A.M. Ruigrok	Berkel en Rodenrijs	19980821
42.	J.M.F. Ruigrok	Pijnacker	19980821
43.	C.A. van Rutten	Berkel en Rodenrijs	19980821
44.	H. Smits	Zoetermeer	19980821
45.	A. Sonneveld	Pijnacker	19980821
46.	A. v.d. Stam	Berkel en Rodenrijs	19980821
47.	Stichting Natuur- en Milieuwacht	Berkel en Rodenrijs	19980821
48.	H.H. van Tas	Berkel en Rodenrijs	19980821
49.	H. van Tol	Berkel en Rodenrijs	19980821
50.	W. van der Velden	Pijnacker	19980821
51.	G. Veldhuisen	Pijnacker	19980821
52.	C.L. Vollebregt	Berkel en Rodenrijs	19980821

nr.	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
53.	fa. gebr. Vollebregt	Berkel en Rodenrijs	19980821
54.	J.J. Vollebregt	Berkel en Rodenrijs	19980821
55.	J.J.A.M. Vollebregt	Berkel en Rodenrijs	19980821
56.	L. Vollebregt	Berkel en Rodenrijs	19980821
57.	P.Th.M. van Winden	Berkel en Rodenrijs	19980821
58.	WLTO	Haarlem	19980821
59.	Zuid-Hollands Landschap/Oude Leede-overleg	Rotterdam	19980821
60.	A.A.M. Zuyderwijk	Berkel en Rodenrijs	19980821