

Richtlijnen voor het milieueffectrapport
(MER)

februari 1999
gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. Inleiding	2
2. Probleemstelling en doel	3
3. Voorgenomen activiteiten en alternatieven	4
3.1. Algemeen	4
3.2. Keuze/afbakening van alternatieven en varianten	4
3.3. Alternatieven	5
3.3.1. Nulalternatief/referentiekader	5
3.3.2. De voorgenomen activiteit	6
3.3.3. Het meest milieuvriendelijke alternatief	6
4. Bestaande toestand, autonome ontwikkeling en milieueffecten	6
5. Vergelijking van alternatieven	8
6. Leemten in informatie	8
7. Evaluatieprogramma	9
8. Vorm en presentatie van MER en samenvatting	9
 Bijlagen	
1. Samenvatting binnengekomen reacties/adviezen en verwerking daarvan	10
2. Lijst van personen/instanties die hebben gereageerd	14

1. INLEIDING

De provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland, zijn voornemens de N219 in de gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle om te leiden om de kern van Zevenhuizen, met name naar aanleiding van leefbaarheids- en capaciteitsproblemen in de kern van Zevenhuizen (Burgemeester Klinkhamerweg). De gemeenteraad van Zevenhuizen-Moerkapelle is het bevoegd gezag.

Ten behoeve van een herziening van het bestemmingsplan "Landelijk Gebied 1990" wordt een MER opgesteld. De MER procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in het "Hart van Holland" van 23 december 1998. De startnotitie heeft van 23 december 1998 tot en met 20 januari 1999 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn inspraakreacties en adviezen ingekomen.

De richtlijnen zijn opgesteld op basis van het advies van de werkgroep van de commissie voor de milieueffectrapportage (commissie MER) alsmede de in het kader van de terinzagelegging van de startnotitie ontvangen reacties. De richtlijnen zijn aanvullend op de inhoud van de startnotitie, waarin een beeld wordt gegeven van de beoogde opzet en werkwijze bij de opstelling van het MER.

In bijlage 1 is aangegeven welke reacties zijn ontvangen en hoe ze in deze richtlijnen zijn verwerkt.

Aan de hand van deze richtlijnen zal het milieu-effectrapport worden opgesteld. Nadat het MER is afgerond zal het gezamenlijk met het ontwerp-bestemmingsplan worden gepubliceerd. Op dat moment bestaat de mogelijkheid te reageren op de inhoud van het MER en het ontwerpbestemmingsplan.

2. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

Probleemstelling

In de probleemstelling moet worden beschreven voor welke specifieke, bestaande en/of toekomstige bereikbaarheids-, leefbaarheids- en verkeers-veiligheidsknelpunten het voornemen een oplossing moet bieden. Voor zover het toekomstige knelpunten betreft, dient duidelijk te zijn over welke periode de problemen worden verwacht. Geef ook aan op welke aannamen in het verkeersmodel de prognoses zijn gestoeld.

Maak daartoe duidelijk wat precies de problemen zijn op de huidige route door een heldere beschrijving van de problematiek (zowel fileproblematiek als geluid- en trillingshinder, verkeersveiligheid en relevante luchtkwaliteit).

Er is ten behoeve van de ontwikkeling van alternatieven een nader uitgewerkte en actuele analyse nodig van herkomsten en bestemmingen van het verkeer.

Maak daarbij onderscheid tussen:

- * het verkeer met herkomst en bestemming in Zevenhuizen;
- * het doorgaande verkeer van of naar de A12;
- * het overige doorgaande verkeer.

De mobiliteitsprognoses dienen gebaseerd te worden op de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio zoals deze in bestaand (ruimtelijk, economisch en verkeers-) beleid wordt verwacht. In het model dient ook de invloed van verschillen in verkeersweerstand op de mobiliteitsgroei in beschouwing te worden genomen. De mobiliteitsprognoses kunnen verschillen voor de autonome situatie en de verschillende uit te werken alternatieven.

Verder dient het MER duidelijk aan te geven welke primaire doelstellingen voor het initiatief zelf gelden en welke secundaire doelstellingen (bijvoorbeeld in de structuur van de Rijkswegen, de ontsluiting van nieuwe bedrijventerreinen en woningbouwlocaties elders) worden nagestreefd.

De (verkeerskundige) berekeningen dienen ook een doorkijk naar 2030 te laten zien (het in ontwikkeling zijnde NVVP gaat tot 2030), mede in verband met de bovenregionale problematiek (de Gouda-West- en Moordrechtbogenproblematiek).

Doel

Uit de probleemstelling dienen concrete doelstellingen voor de voorgenomen activiteit te worden afgeleid. Deze doelstellingen dienen niet alleen betrekking te hebben op de verkeerskundige aspecten maar ook op doelen voor de kwaliteit van het milieu (bescherming woon- en leefmilieu). Aldus kan sprake zijn van een gericht probleemoplossend ontwerpproces.

Ook dient duidelijk te worden in hoeverre doelstellingen van dit project kunnen conflicteren met doelstellingen van andere projecten in de omgeving. Hierbij is mogelijk van belang het 'globaal begrensd natuurontwikkelingsgebied in het kader van de Randstadgroenstructuur' binnen de Zuidplaspolder en de ecologische verbindingzone die uitwisseling mogelijk moet maken met het gebied Zevenhuizerplas en Rottezoom (zie ook & 3.2).

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1. Algemeen

De voorgenomen activiteit en de alternatieven en varianten moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu.

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

Tot leefbaarheidsbevorderende maatregelen kunnen in het algemeen worden gerekend mobiliteitsgeleidende maatregelen, milieuschade voorkomende maatregelen, mitigerende maatregelen en eventueel compenserende maatregelen.

Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke preventieve, mitigerende en (eventueel) compenserende maatregelen worden getroffen.

Van eventueel te treffen maatregelen die nodig zijn om resterend niet verder mitigeerbaar verlies aan natuur-, landschaps- en recreatiewaarden te compenseren (volgens het provinciale beleid) dient waar mogelijk het karakter en de aard (en de mogelijke locatie(s)) te worden aangegeven.

3.2. Keuze/afbakening van alternatieven en varianten

Ontwikkeling alternatieven

Aan de ontwikkeling van alternatieven dient een (specifieke) analyse van herkomsten en bestemmingen van het verkeer (verdeeld naar tijdstip van de dag en dag van de week) ten grondslag te liggen. Dit mede in verband met de haalbaarheid van één of meer knippen in de wegen in Zevenhuizen (al dan niet alleen tijdens de spitsuren). Daarvoor is het van belang te weten of het voornamelijk gaat om verkeer dat via de A12 zijn weg vervolgt dan wel welk deel via het lokale en regionale wegennet verder gaat bijvoorbeeld naar of via Moerkapelle.

Voor de ontwikkeling van nader uit te werken alternatieven gelden de volgende uitgangspunten:

* Gebruik zinvolle combinaties van:

- * de aanleg van een omleiding rond Zevenhuizen;
- * de aanleg van een nieuwe verbinding tussen de huidige N219 en de A12;
- * het opheffen van de huidige op- en afritten van de A12;
- * een (of meer) al dan niet permanente knip(pen) in Zevenhuizen;
- * ontwikkel voor de omleiding enkele (nieuwe) tracés binnen het zoekgebied/plangebied zoals aangegeven op kaart 4 in de bijlage bij de startnotitie (binnen het gebied waarin de eerdere varianten 3, 4 en 5 waren gesitueerd);
- * zoek voor de drie verkeersstromen (zie hoofdstuk 2) eerst een afzonderlijke oplossing en combineer deze tot één optimale uitwerking;
- * gebruik bij de beoordeling ook criteria die betrekking hebben op het oplossen van de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek op een hoger schaalniveau; bekijk daartoe alle alternatieven in het zoekgebied ook met en zonder de verkeerskundige effecten van variant 2 (de "Moordrechtbogen") uit de (eerdere) variantenstudie.

Bij het ontwikkelen van alternatieven en varianten kan verder gebruik worden gemaakt van de volgende bouwstenen.

Bouwstenen voor alternatieven

- * mogelijkheden om de (personen)automobiliteit te beïnvloeden door stimulering van andere vervoerswijzen (collectief vervoer, carpoolen openbaar vervoer en fiets), waaronder:
 - * impuls voor OV: niet alleen nieuwe infrastructuur (nieuwe opzet van het regionale openbaar vervoer mede als gevolg van de bouw van Nesselande en Randstadrail, bijvoorbeeld door de bouw van extra (metro-) stations), maar vooral ook door de wijze van gebruik en netwerkvorming;
 - * impuls fietsgebruik: zoals mogelijkheden voor ketenvervoer;
- * de locatie(s) en vorm van een knip (ten noorden en/of ten zuiden van Zevenhuizen) in samenhang met een verkeersbeheersingsplan;
- * het al dan niet opheffen van gelijkvloerse kruisingen met de spoorbaan in verband met de veiligheid en de verkeersdoorstroming;
- * de mogelijkheid om de aansluitingen op de A12 bij Zevenhuizen en/of bij Waddinxveen te laten vervallen;
- * de mogelijke uitvoeringsvarianten van de omleidingsweg (zoals al dan niet gescheiden banen, aparte fietspaden, (on)gelijkvloerse kruisingen, rotondes e.d.);
- * aandacht voor moderne, geluidsarme wegdektypen en afschermmogelijkheden als mitigerende maatregelen;
- * een ecologische inrichting van bermen en bermsloot die gebruik maakt van de (hoge) ecohydrologische potenties in het gebied. Deze potenties liggen in de goede waterkwaliteit in delen van de Zuidplaspolder en het (plaatselijk) optreden van kwel. Ze kunnen worden benut door ruimte te maken voor natte en vochtige standplaatsen en deze op een ecologische manier te beheren.
- * Er kan mogelijk aangesloten worden aan het 'globaal begreemd natuurontwikkelingsgebied in het kader van de Randstadgroenstructuur' binnen de Zuidplaspolder en de ecologische verbindingzone die uitwisseling mogelijk moet maken met het gebied Zevenhuizerplas en Rottezoom. Het betreft de ecologische verbindingzone die het gebied Zevenhuizerplas en Rottezoom moet verbinden met het natuurontwikkelingsgebied in de Zuidplaspolder, en daarachter gelegen kerngebieden van de EHS, zoals de Krimpenerwaard en de Reeuwijkse en Sluipwijkse Plassen. Deze verbinding kruist de bestaande N219 op betrekkelijk korte afstand van Zevenhuizen. Het is aan te bevelen na te gaan in hoeverre de voorgenomen activiteit kan bijdragen aan het beperken of wegnemen van de (huidige) barrièrewerking van de N219 en aldus bij kan dragen aan de realisering van deze ecologische verbindingzone. Daartoe moeten wel de doelen van deze ecologische verbindingzone bekend zijn (zo duidelijk mogelijk gespecificeerd), bijvoorbeeld aan de hand van gidssoorten of na te streven levensgemeenschappen;
- * aandacht voor Structuurvisie Zevenhuizen-Moerkapelle;
- * aandacht voor aansluiting op de polderstructuur en bestaande bedrijven teneinde zo min mogelijk schadesnijdingen te veroorzaken.

3.3. Alternatieven

3.3.1 Nulalternatief/referentiekader

In het MER dient het 'nulalternatief' te worden beschreven, de bestaande milieusituatie inclusief (vigerende) autonome ontwikkelingen, als referentiekader voor de milieugevolgen.

3.3.2 De voorgenomen activiteit

Een omleidingsweg kan worden beschouwd als de voorgenomen activiteit.

3.3.3 Het meest milieuvriendelijke alternatief

Er moet actief gezocht worden naar het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) dat:

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

Het MMA kan worden ontwikkeld door de beste oplossingen uit de andere alternatieven en de in 3.2 aangeduide bouwstenen samen te voegen.

4. BESTAANDE TOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-EFFECTEN

Mobiliteitseffecten

Per alternatief en variant dient inzicht te worden gegeven in de verkeersbelasting op maatgevende momenten van de dag en de week van de wegen in het studiegebied in personenauto equivalenten (pae) en een vergelijking van deze verkeersstromen met de maximale capaciteit van de weg. Tevens dient op basis daarvan een schatting te worden gemaakt van optredend sluipverkeer, de gevolgen daarvan en de mogelijke verkeersmaatregelen daartegen.

Mobiliteitseffecten kunnen worden uitgedrukt in:

- * de (veranderingen in) totale omvang van de mobiliteit (aantal verplaatsingen/tonnen en personenkilometers/tonkilometers) opgesplitst naar motief en vervoerswijze en uitgesplitst naar de belangrijkste, specifieke herkomst- en bestemmingsgebieden;
- * een indicatie van de bereikbaarheid in reistijden en in knelpunten (congestie) voor zowel wegverkeer, openbaar- en collectief vervoer als fiets.

Speciale aandacht moet uitgaan naar de (verkeerskundige) gevolgen van de voorgenomen activiteit voor de N456. Ook dient de doorwerking van eventuele verkeersmaatregelen op deze weg naar de verkeersbelasting op de N219 te worden doorgerekend.

Milieueffecten

De volgende effecten dienen te worden bepaald:

- * geluidhinder en trillingshinder (uitgesplitst naar tijdstip van de dag);
- * verkeersveiligheid;
- * relevante veranderingen van de plaatselijke luchtkwaliteit, dit ook in relatie tot de daarvoor vanaf 2000 geldende grenswaarden;
- * bodem, water, natuur en landschap;
- * kwaliteit woon- en leefmilieu.

Deze aspecten worden in het volgende uitgewerkt.

Geluid- en trillingshinder

De startnotitie geeft een helder beeld van de gewenste opzet van dit aspect in het MER.

Specifieke aandacht wordt gevraagd voor:

- * bepaling van de actuele geluidssituatie in het studiegebied (referentiesituatie) in de vorm van achtergrondgeluidsniveaus (L95) en equivalente geluidsniveaus (L Aeq). Voor gebieden met woningconcentraties dient dit in meer detail te geschieden, zodat dit leidt tot een beter inzicht in de geluidskwaliteit van de woonomgeving;
- * bepaling van de geluidscontouren vanwege wegverkeer in stappen van 5 dB(A), met als ondergrens de 50 dB(A) etmaalwaarde voor alle tracé alternatieven;
- * bepaling van de geluidsbelasting op specifieke referentiepunten ter plaatse van woningconcentraties;
- * bepaling van het aantal geluidsbelaste woningen in de geluidbelastingsklassen van 5 dB(A);
- * mogelijk te treffen mitigerende maatregelen en hun effecten. Specifiek dient hierbij aandacht te worden geschonken aan moderne, geluidsarme wegdektypen, afschermmogelijkheden en consequenties voor (eventuele) gevelisolatie;
- * bepaling van het "netto rendement" van de verschillende alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie binnen de geluidbelastingsklassen (toe of afname in aantallen geluidsbelaste woningen ten opzichte van de referentiesituatie);
- * bepaling van de verbetering/verslechtering van het geluidsniveau bij woningconcentraties ten opzichte van de referentiesituatie;
- * mogelijke trillingshinder bij de verschillende alternatieven met inbegrip van de verbetering/verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie.

Verkeersveiligheid

Van de alternatieven dient door middel van het bepalen van de ongevalskans de verwachte verkeersveiligheid te worden bepaald. Tevens dient het MER inzicht te geven in de hoeveelheid vervoer van gevaarlijke stoffen en de eventuele risico's voor de omgeving van dit vervoer in de verschillende varianten (door te toetsen aan de wettelijke normen voor grens- en streefwaarden van de individuele risicocontouren).

Lucht

Aandacht moet worden besteed aan (de relevante veranderingen tussen) de huidige en te verwachten luchtkwaliteit op leefniveau. Het betreft zowel de achtergrondkwaliteit in het gebied, als de verhoging daarvan nabij de wegen. Tevens verdient de (verandering in de) omvang van de emissie van de belangrijkste broeikasgassen en verzurende stoffen aandacht.

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

Bodem, water, natuur en landschap

De algemene aanpak wordt reeds beschreven in de startnotitie. In aanvulling daarop wordt speciale aandacht gevraagd voor:

- * effecten op de waterkwaliteit als gevolg van 'run off' en de kans op verspreiding van deze mogelijke verontreinigingen naar de gebieden met een hoge aquatisch-ecologische waarde in de omgeving;
- * de (positieve) effecten ten gevolge van inrichtingsmaatregelen van bermen en berm-sloot die gebruik maken van plaatselijk (hoge) ecohydrologische potenties;
- * het ontzien van de ecologische verbindingszone van de Zuidplaspolder naar de Zevenhuizerplas en waar mogelijk bijdragen aan de versterking van deze verbindingszone;
- * de eventuele aantasting van het natuurontwikkelingsgebied in de Zuidplaspolder door ruimtebeslag of door geluidsbelasting/(rust) verstoring;
- * de gevolgen voor het bestaande rijks- en provinciale beleid ten aanzien van het Groene Hart.

Kwaliteit woon- en leefmilieu

Naast aandacht voor de bovengenoemde (sectorale) aspecten is tevens een beschouwing gewenst over de integrale (veranderingen in de) kwaliteit van het woon- en leefmilieu (integrale beschouwing van geluidhinder, trillingen, stank, sluipverkeer, barrièrewerking, veiligheid).

5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven, inclusief het MMA, moeten onderling én met de referentie 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.

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

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt wordt aanbevolen een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven/varianten, in het bijzonder van mogelijke (mitigerende en positieve) maatregelen in het kader van het MMA (kosteneffectiviteit).

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 de verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten 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

Bij het MER rapport dient aangegeven te worden op welke wijze en op welke termijn een gericht evaluatieonderzoek verricht zal worden om (relevante) voorspelde effecten met daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken én zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling, dat de initiatiefnemers in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek geven, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

8. VORM EN PRESENTATIE VAN MER EN SAMENVATTING

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient voor zover zinvol met behulp van tabellen, figuren en (contour)kaarten te worden gepresenteerd.

Verder wordt aanbevolen:

- * alternatieven en varianten aan te geven op duidelijke topografische kaarten en tevens in beeld te brengen met behulp van bijvoorbeeld dwarsdoorsneden, perspectieftekeningen of fotomontages;
- * bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen;
- * 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.

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

BIJLAGE 1

Samenvatting binnengekomen reacties/adviezen ten aanzien van op te stellen richtlijnen voor MER.

nr.	persoon of instantie	reactie	afdoening	wel/niet in richtlijnen verwerkt
1	Gem. Rijnwoude	Geen op- of aanmerkingen	kennisneming	[a] nee ¹⁾
2	Bewonerscommissie BK-weg	[a] Versnelling procedures [b] Suggestie tracé-ligging (volgen verkaveling, andere ligging) [c] Afstand houden t.o.v. bestaande woningen [d] Verkeersprognose achterhaald [e] staat van onderhoud BK-weg, trillingshinder [f] verzoek om toezicht naleving verkeersregels [g] onduidelijkheid over vormen plaats knip	[a] spoed wordt betracht. [b] suggestie wordt meegenomen bij tracé-onderzoek [c] kennisneming [d] kennisneming [e] wordt doorgegeven aan wegbeheerder [f] kennisneming [g] onderwerp bespreking in klankbordgroep.	[a] nee ¹⁾ [b] zie richtlijnen 3.2. bouwstenen voor alternatieven [c] indirect meegenomen, zie richtlijnen 4 kwaliteit woon- en leefmilieu [d] zie richtlijnen 2 probleemstelling [e] nee ¹⁾ [f] nee ¹⁾ [g] zie richtlijnen 3.2 bouwstenen voor alternatieven
3	Dekker Zevenhuizen BV	[a] Twijfel over voorgestelde oplossing [b] diverse suggesties voor verkeersmaatregelen	[a] kennisneming [b] suggesties worden betrokken bij de nadere studie	[a] nee ¹⁾ [b] nee ¹⁾
4	Gem. Bergschenhoek	[a] wijst op mogelijke effecten verlegging N219 op N209 t.a.v. gebruik, verzoekt dit mee te nemen in onderzoek en richtlijnen mer	[a] suggesties worden betrokken bij de nadere studie	[a] zie richtlijnen 3.2. ontwikkeling alternatieven
5	NS-Railinfrabeheer	[a] verzoekt om betrokken te worden bij de uitwerking i.v.m. spoorwegkruising	[a] afspraken zijn reeds gemaakt	[a] nee ¹⁾
6	KvK Rotterdam	[a] wijst op belang handhaven relatie kernen Zevenhuizen en Moerkapelle [b] verzoekt mogelijkheden te onderzoeken voor extra ruimte voor bedrijfsvestigingen bij de aanleg omleidingsweg	[a] onderwerp bespreking in klankbordgroep [b] wordt bij bestemmingsplan procedure betrokken	[a] zie richtlijnen 3.2. ontwikkeling alternatieven [b] nee ¹⁾
7	Mr. Rutten c.s. namens J. en G. Verburg	[a] pleit voor beperking studie tot tracé volgens variant 3. [b] Tracé volgens variant 4 gaat ten koste van bedrijf	[a] kennisneming [b] wordt meegenomen	[a] nee ¹⁾ [b] zie richtlijnen 3.2. bouwstenen voor alternatieven

nr.	persoon of instantie	reactie	afdoening	wel/niet verwerkt in richtlijnen
8	T. Heemskerk namens WLTO ZUIDPLAS e.o.	[a] geeft voorkeur aan combinatie variant 3 en 4	[a] wordt meegenomen	[a] zie richtlijnen 3.2. ontwikkeling alternatieven
9	Gem.Gouda	[a] nuancerende opmerking over de beschreven voorkeur in de startnotitie t.a.v. variant 3. [b] verzoeken betere argumentatie voor niet opnemen variant 4+ en 6. [c] stellen voor alleen volledige varianten mee te nemen in de studie en geen faseringen ervan. [d] onduidelijkheid over combinatie van de varianten met of zonder een knip [e] verzoeken in de mer een regionale component mee te nemen	[a] kennisneming [b] variant 4 wordt grotendeels meegenomen. Variant 6 wordt niet meegenomen. [c] kennisneming [d] de knip wordt nader uitgewerkt [e] kennisneming	[a] nee '] [b] voor variant 4 zie richtlijnen 3.2. ontwikkeling alternatieven [c] nee '] [d] zie richtlijnen 3.2. bouwstenen voor alternatieven [e] zie richtlijnen 3.2. ontwikkeling alternatieven
10	P.A.J. Arendse, P. Rijkaard, R. van Wijngaarden. Den Dekker, L. van Wijngaarden	[a] buitengebied wordt belast met negatieve gevolgen omleidingsweg [b] voorkeur voor variant 2 (Moordrechtbogen), en/of doortrekken RW16, en variant 6	[a] effecten in buitengebied zullen in beeld worden gebracht [b] variant 2 wordt meegenomen	[a] zie richtlijnen 4 milieueffecten [b] zie richtlijnen 3.2. ontwikkeling alternatieven
11	Barents & Krans namens Middelman	[a] verzoek toezending stukken	[a] verzoek ingewilligd	[a] nee ']
12	Barents & Krans namens Middelman	[a] verzoekt rekening te houden met de onroerende zaken (woonmilieu) van betrokkene	[a] wordt meegenomen	[a] zie richtlijnen 3.2. bouwstenen voor alternatieven
13	Gem. Nieuwerkerk a/d/ IJssel	[a] gevolgen omleidingsweg op Nieuwerkerks wegennet betrekken bij mer	[a] wordt meegenomen	[a] zie richtlijnen 3.2. ontwikkeling alternatieven
14	v.o.f. Groenenveld en van Dorp	[a] pleit voor goede inpassing in landschap en volgen van de verkaveling, o.a. door verdiepte aanleg alsmede ongelijkvloerse kruisingen met lokale wegen [b] pleit voor wild passages	[a] suggestie wordt meegenomen bij tracé onderzoek [b] wordt meegenomen	[a] zie richtlijnen 3.2. bouwstenen voor alternatieven [b] zie richtlijnen 3.2. bouwstenen voor alternatieven

nr.	persoon of instantie	reactie	afdoening	wel/niet in richtlijnen verwerkt
15	Milieuvereniging Zevenhuizen en Natuur- en Vogelwacht Rotte	[a] positieve waardering opstelling startnotitie [b] verzoek goede landschappelijke inpassing [c] mitigerende maatregelen [d] voorkeur voor parallelweg zuidelijk van de spoorbaan [e] zorg over lange voorbereiding [f] milieu effecten beoordelen op eindfase [g] opstellen verkeerscirculatieplan [h] suggestie de volgende partijen bij de mer te betrekken: OV- en taxi bedrijven, ANWB, ENFB [i] voor de langere termijn rekening houden met Randstadrail [j] verzoek om blijvend geïnformeerd te blijven	[a] kennisneming met genoegen [b] wordt meegenomen [c] wordt meegenomen [d] kennisneming [e] spoed wordt betracht [f] wordt gedaan [g] wordt meegenomen [h] zie [g] [i] zie [g] [j] uitnodiging voor deelname in klankbordgroep	[a] nee ¹⁾ [b] zie richtlijnen 3.2. bouwstenen voor alternatieven [c] zie richtlijnen 3.1. algemeen en 4 geluid- en trillingshinder [d] nee ¹⁾ [e] nee ¹⁾ [f] zie richtlijnen 7 [g] zie richtlijnen 3.2. bouwstenen voor alternatieven [h] zie g [i] zie g [j] nee ¹⁾
16	Stichting Rechtsbijstand advies, namens Heemskerk Orchicultura	[a] wijst op mogelijke schade variant 3 voor zijn bedrijf. [b] Stelt voor tracé 500 meter in zuidelijke richting op te schuiven	[a] wordt meegenomen [b] wordt meegenomen	[a] zie richtlijnen 3.2. bouwstenen voor alternatieven [b] zie richtlijnen 3.2. ontwikkeling alternatieven
17	Firma Gebr. A. en J. T. Noorland	[a] wijst op verkeerstoename op Bredeweg bij variant 3 [b] wijst op toename geluidhinder op woningen bij variant 3	[a] wordt meegenomen [b] wordt meegenomen	[a] zie richtlijnen 4 mobiliteitseffecten [b] zie richtlijnen 4 geluid- en trillingshinder
18	Gemeente Moordrecht	[a] bestrijd brede voorkeur voor variant 3 [b] verzoeken in de mer een regionale component mee te nemen	[a] kennisneming [b] wordt meegenomen	[a] nee ¹⁾ [b] zie richtlijnen 3.2. ontwikkeling alternatieven
19	Min. LNV	[a] vraagt aandacht Groene Hart beleid en [b] voor de indirecte effecten van verdere verstedelijking	[a] wordt meegenomen [b] kennisneming	[a] zie richtlijnen 3.2. bouwstenen voor alternatieven en 4 bodem, water, landschap [b] nee ¹⁾

nr.	persoon of instantie	reactie	afdoening	wel/niet in richtlijnen verwerkt
20	Hoogheemraadschap van Schieland	[a] verzoekt om invulling ecologische verbindingszone Rottegebied naar Zuidplaspolder [b] verzoekt om de effecten op de waterkwaliteit in beeld te brengen, geen verslechtering oppervlaktewaterkwaliteit. [c] wijst op conflict tracé afvalwatertransportleiding i.r.t. tot mogelijke varianten	[a] wordt meegenomen [b] wordt meegenomen [c] wordt onderzocht	[a] zie richtlijnen 3.2. bouwstenen voor alternatieven [b] zie richtlijnen 4 bodem, water, landschap [c] nee ¹⁾
21	D v/d Spek	[a] voorkeur variant 3 800 meter zuidelijker [b] wijst op aanwezigheid gas- en kerosineleidingen (parallelweg zuidelijk van de spoorlijn)	[a] wordt meegenomen [b] kennisneming, wordt nader onderzocht	[a] zie richtlijnen 3.2. ontwikkeling alternatieven [b] nee ¹⁾
22	J. de Groot	[a] wijst op toename geluidhinder op Onderweg bij realisatie variant 3, wenst mitigerende maatregelen [b] vraagt naar noodzaak nieuwe aansluiting bij variant 3 gezien de huidige aansluiting bij de Bredeweg [c] stelt voor een variant op tracé Zuidelijke Dwarsweg	[a] wordt onderzocht [b] aansluiting Bredeweg komt bij variant 3 te vervallen [c] variant valt buiten het onderzoeksgebied, wordt niet meegenomen.	[a] zie richtlijnen 4 geluid en trillingshinder [b] nee ¹⁾ [c] nee ¹⁾

¹⁾ - nee impliceert dat het betreffende aspect nog separaat wordt bekeken.

BIJLAGE 2

Lijst van personen/instanties die hebben gereageerd.

nr.	datum van ontvangst	personen of instanties	plaats
1.	13011999	Burgemeester en wethouders gemeente Rijnwoude	Hazerswoude
2.	13011999	Bewonerscommissie Bk. weg	Zevenhuizen
3.	07011999	A. Dekker	Zevenhuizen
4.	13011999	Burgemeester en wethouders gemeente Bergschenhoek	Bergschenhoek
5.	21011999	NS Railinfrabeheer, Beheer en instandhouding, Randstad Zuid	Rotterdam
6.	15011999	Kamer van Koophandel Rotterdam	Rotterdam
7.	19011999	Mr. Rutten c.s. namens J. en G. Verburg	Leidschendam
8.	18011999	T. Heemskerk namens WLTO Zuidplas e.o.	Zevenhuizen
9.	25011999	Burgemeester en wethouders gemeente Gouda	Gouda
10.	20011999	P.A.J. Arendse, P. Rijkaard, R. van Wijngaarden-den Dekker, L. van Wijngaarden	Zevenhuizen
11.	12011999	Barents & Krans namens Middelma	Den Haag
12.	25011999	Barents & krans namens Middelma	Den Haag
13.	26011999	Burgemeester en wethouders gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel	Nieuwerkerk aan den IJssel
14.	21011999	v.o.f. Groenveld en van Dorp	Zevenhuizen

nr.	datum van ontvangst	persoon of instantie	plaats
15.	22011999	Milieuvereniging Zevenhuizen en Natuur- en Vogelwacht "Rotta"	Zevenhuizen
16.	21011999	Stichting Rechtsbijstand namens Heemskerk Orchicultura B.V.	Zevenhuizen
17.	21011999	Fa. Gebr. A. & J.T. Noorland	Zevenhuizen
18.	28011999	Burgemeester en wethouders gemeente Moordrecht	Moordrecht
19.	02021999	Ministerie van landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Zuidwest	Dordrecht
20.	03021999	Hoogheemraadschap van Schieland	Rotterdam
21.	22121998 30121998	D. van der Spek	Zevenhuizen
22.	06011999	J. de Groot	Zevenhuizen