

Aanleg A4 Delft-Schiedam

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

14 mei 2004 / rapportnummer 1420-96



commissie voor de milieueffectrapportage

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGP/WV/u.00342

uw brief
15 maart 2004

ons kenmerk
1420-97/vB/aa

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor MER Aanleg
A4 Delft-Schiedam

doorkiesnummer
(030) 234 76 51

Utrecht,
14 mei 2004

Geachte Minister,

Met bovengenoemde brief stelde u (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Aanleg A4 Delft-Schiedam.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

dr. D.K.J. Tommel
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Aanleg A4 Delft-Schiedam

In afschrift aan:
Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Aanleg A4 Delft-Schiedam

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over Aanleg A4 Delft-Schiedam,

uitgebracht aan Ministerie van Verkeer en Waterstaat (coördinerend) door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.
Aanleg A4 Delft-Schiedam,

de secretaris

N.v. Buren

dr. N.W.M. van Buren

de voorzitter

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and lines, positioned above the name dr. D.K.J. Tommel.

dr. D.K.J. Tommel

Utrecht, 14 mei 2004

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES.....	1
3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING.....	2
3.1 Algemeen	2
3.2 Achtergrond, probleemstelling en doel.....	2
3.3 Beleidskader	2
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	3
4.1 Alternatieven	3
4.2 Referentie	5
4.3 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)	5
5. HUIDIGE SITUATIE, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-ASPECTEN	6
5.1 Verkeer en vervoer	6
5.1.1 Bereikbaarheid hoofdwegennet (HWN).....	6
5.1.2 Bereikbaarheid onderliggend wegennet (OWN)	7
5.1.3 Verkeersveiligheid hoofdwegennet en onderliggend wegennet	7
5.1.4 Openbaar vervoer	7
5.2 Ruimtelijke ordening en economie	7
5.3 Milieu: woon en leefomgeving	7
5.3.1 Geluid en trillingen.....	7
5.3.2 Luchtkwaliteit	8
5.3.3 Externe veiligheid	8
5.3.4 Recreatie	9
5.4 Milieu: natuurlijke omgeving	9
5.4.1 Natuur.....	9
5.4.2 Landschap, cultuurhistorie en archeologie.....	10
6. OVERIGE HOOFDSTUKKEN VAN HET MER.....	10
7. VORM EN PRESENTATIE.....	10

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 15 maart 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in de Staatscourant nr. 53 d.d. 17 maart 2004
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen
5. Gebiedsbescherming en soortbescherming

1. INLEIDING

Voor de aanleg van een snelweg A4 tussen de Kruithuisweg in Delft en het Kethelplein in Schiedam is in 1996 een milieueffectrapport (MER) gemaakt. In dat jaar hebben de Ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) ook hun standpunt aangaande deze weg bekend gemaakt. Eind 2002 is besloten de trajectnota/MER aan te vullen en te actualiseren. Daarvoor is opnieuw de milieueffectrapportage(m.e.r.)procedure van start gegaan. De startnotitie gaat daarbij uit van drie alternatieven: de A4 Delft-Schiedam, de opgewaardeerde Veilingroute (met en zonder Oranjetunnel) en het meest milieuvriendelijk alternatief (mma).

Bij brief van 15 maart 2004 is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport¹. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant².

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³ – verder aangeduid als ‘de Commissie’. Het bedoelt aan te geven welke informatie het MER moet bieden om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat dit advies **niet** zelfstandig leesbaar is, maar in combinatie met de startnotitie moet worden gelezen.

Via het inspraakpunt heeft de Commissie kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

Ontwikkeling alternatieven

De Commissie adviseert de trajectnota/MER in twee stappen uit te voeren. Een alternatieven-MER en een inrichtings-MER:

- In de eerste stap wordt een serie verkeerskundige zinvolle alternatieven op hoofdlijnen op hun vervoers- en verkeerskundige effecten beoordeeld (met name beschikbare capaciteit, verdeling van vervoersstromen over netwerken, intensiteit/capaciteit verhouding op onderscheiden delen van het wegennet, verkeersveiligheid en gevolgen voor modal split). Voorts worden zij getoetst op de externe effecten m.b.t. leefbaarheid, buitengebied, externe veiligheid, beschermingsformules van het Structuurschema

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep.

⁴ Zie bijlage 4 voor een overzicht van deze reacties.

Groene Ruimte en haalbaarheid. Het detailniveau moet worden afgestemd op het te nemen besluit.

- Stap 2 bestaat - na een onderbouwde keuze van stap 1 - uit het beschrijven en beoordelen van de inrichtingsaspecten van het gekozen alternatief.

Samenvatting

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

3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING

3.1 Algemeen

De Commissie adviseert nadrukkelijk gebruik te maken van de eerdere gegevens uit 1996. Daarbij dient een actualisering van de gegevens, een systematische ordening en koppeling van beschikbare nieuwe gegevens plaats te vinden.

3.2 Achtergrond, probleemstelling en doel

In de startnotitie wordt aangegeven dat er sprake is van 86 % van het verkeer met herkomst en/of bestemming in het studiegebied. Dit is een zeer groot aandeel van het verkeer. Bij de doelstelling zal duidelijk moeten worden beargumenteerd voor welke verkeerskundige problemen oplossingen worden gezocht: de doorstroming tussen de agglomeraties⁵, het regionale verkeer binnen de agglomeratie en/of het accommoderen van het locale verkeer. Afhankelijk hiervan kunnen verschillende (vervoers- en verkeerskundige)alternatieven een rol spelen in het MER.

In het MER zal voor de probleemstelling inzichtelijk moeten worden gemaakt wat de autonome ontwikkelingen zijn van:

- modal split: deur-tot-deur openbaar vervoer (OV), deur-tot-deur auto en combinatie auto-OV;
- herkomst/bestemming-relaties: oriëntaties en de vertaling ervan in intensiteiten (pieken en gemiddeld) op verschillende delen van het hoofdwegennet en verbindend onderliggend wegennet;
- verhouding personen/vrachtverkeer op delen van het netwerk.

Van deze autonome ontwikkelingen dienen de effecten op congestie, verkeersveiligheid en emissies (lucht, geluid) te worden gegeven. Met deze informatie dient de probleemstelling nader te worden onderbouwd.

3.3 Beleidskader

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-

⁵ Zie ook inspraakreactie nr. 46 (bijlage 4) die op niet allen op deze functie wijst, maar ook op de internationale doorstroomfunctie.

)plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd. Hiervoor kunnen de regelingen zoals genoemd op blz. 46 van de startnotitie worden gebruikt. Ook moet worden aangegeven wat de nota Ruimte en nota Mobiliteit voor de probleemstelling, mogelijke oplossingen en beoordeling van de alternatieven betekenen.

De Commissie adviseert de doelstellingen en daarvan afgeleide criteria mede te onderbouwen tegen de achtergrond van het IODS (plan Norder of te wel plan voor de Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam). Aan het IODS kunnen concrete toetsingscriteria voor de vergelijking van alternatieven worden ontleend⁶. Met andere woorden er wordt geen tweede (IODS)toetsingskader gevraagd, maar een integratie in het tracé/MER toetsingskader.

Aangegeven is dat er bestaande en geplande natuurgebieden in Midden-Delfland als Ecologische Hoofdstructuur (EHS)-gebied aanwezig zijn. Duidelijk moet worden gemaakt om welke gebieden het gaat en wat de (beoogde) status is. Tevens is het gebied aangewezen als Belvederegebied. Beschrijf de consequenties van deze beschermingen voor de ontwikkeling van alternatieven.

In de startnotitie zijn te dure oplossingen voor de inpassing van de A4 Midden Delfland en Schiedam/Vlaardingen afgevoerd of worden niet verder uitgewerkt. In het MER zal duidelijk moeten worden gemaakt hoe hard deze randvoorwaarde is voor de te maken keuze. De haalbaarheid zal moeten worden onderbouwd waarbij het bedrag van € 475 miljoen voor de tweede fase globaal als uitgangspunt kan worden gehanteerd. Voor het meest milieuvriendelijk alternatief (mma) kan deze € 475 miljoen niet als harde randvoorwaarde gelden. Echter het mma moet wel realistisch zijn. Daarnaast adviseert de Commissie de kosten aan te geven van de alternatieven en de gewenste/noodzakelijke aanvullende maatregelen als gevolg van de realisering van het betreffende alternatief.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1 Alternatieven

Vanwege de politieke en maatschappelijke discussie die al sinds 30 jaar wordt gevoerd over de realisering van het deel van de A4 door Midden Delfland, zal de trajectnota/MER zich niet kunnen beperken tot een inrichtingsvraagstuk voor het deel tussen Kruithuisweg en Kethelplein maar zal - mede in het licht van de veranderde doelen en de verkeersgegevens én in het besef dat elke ingreep in het verkeerssysteem de geconstateerde problemen hoogstens partieel kan oplossen - een afweging op hoofdlijnen tussen verschillende (verkeerskundige) alternatieven nodig zijn.

Een samenhangende visie op het gewenste functioneren van de verkeerskundige structuur (in dit geval toegespitst op de Zuidvleugel van de Randstad⁷) is daarbij onontbeerlijk. Met 'samenhangend' wordt bedoeld op een integrale benadering van het mobiliteitsvraagstuk, waarbij niet alleen de wisselwerking

⁶ Zie ook inspraakreactie nr. 45 (bijlage 4) die wijst op het mogelijke criterium geluids- en zichtsgarantie en reactie nr. 49 die het belang van een toetsingskader aangeeft.

⁷ Zie ook inspraakreacties nrs. 52, 63, 87 en 95 (bijlage 4).

tussen verschillende vervoersmodaliteiten en verschillende netwerken⁸, maar ook de milieueffecten ervan in de beschouwing betrokken zullen moeten worden.

Het MER dient daarom uit twee stappen te bestaan: een 'alternatieven-MER' en een 'inrichtings-MER' waarbij de hierboven genoemde visie de schakel vormt van stap 1 naar stap 2 te komen.

- In de eerste stap wordt een serie verkeerskundige zinvolle alternatieven op hoofdlijnen op hun vervoers- en verkeerskundige effecten beoordeeld (met name beschikbare capaciteit, verdeling van vervoersstromen over netwerken, intensiteit/capaciteit verhouding op onderscheiden delen van het wegennet, verkeersveiligheid en gevolgen voor modal split). Voorts worden zij getoetst op de externe effecten m.b.t. leefbaarheid, buitengebied, externe veiligheid, beschermingsformules van het Structuurschema Groene Ruimte en haalbaarheid. Het detailniveau moet worden afgestemd op het te nemen besluit.
- Stap 2 bestaat - na een onderbouwde keuze van stap 1 - uit het beschrijven en beoordelen van de inrichtingsaspecten van het gekozen alternatief.

Naast hetgeen in de startnotitie wordt vermeld dient in het MER nader te worden ingegaan op de volgende aspecten, hier aangegeven per stap:

Stap 1

Omdat in de probleemstelling de haperende doorstroming tussen de Haagse en Rotterdamse agglomeratie een grote rol speelt, ligt het voor de hand om naast de in de startnotitie genoemde (weg)alternatieven ook de verbreding van de A13, gekoppeld aan realisering van de A13-16 als reëel alternatief mee te nemen⁹. Bij de alternatieven is het vanuit een integrale benadering zinvol ook aanpassingen aan bestaande weginfrastructuur elders mee te nemen¹⁰.

In deze stap dienen ook het nemen van maatregelen voor dynamisch verkeersmanagement (snelheidsregulering, toeritdosering, route-informatie, spitsstroken, dynamische rijstrookindeling) te worden meegenomen.

Ook zal duidelijk moeten worden gemaakt in hoeverre aanpassingen van het onderliggend regionale wegennet mogelijk zijn zodanig dat de doorstroming en buffercapaciteit significant wordt vergroot, zonder toename van verkeersonveiligheid en verlies aan leefbaarheid in de omgeving¹¹.

In deze stap dient ook aandacht te worden besteed aan de beschermingsformules van het Structuurschema Groene Ruimte.

Het is de vraag of het beperkte tol-concept dat men zich voorstelt wel enig nut heeft¹². De Commissie adviseert eerder een analyse van het scenario regio-beprijzing uit te voeren.

Stap 2

In de probleemstelling wordt aangegeven dat de verkeersdruk tot knelpunten leidt qua luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid, natuur en recreatie; (Overschie, Groenord en Delft.) Bij de beschrijving van de huidige situatie wordt bij woon- en leefomgeving genoemd de slechte situatie langs autosnelwegen (A13, A20) en de N470. De vraag doet zich voor of de aanleg van de A4 inder-

⁸ Zie ook inspraakreactie nr. 37 (bijlage 4) waarin wordt verwezen naar de ontwikkeling van een gezamenlijke visie op het wegennet (HWN en OVN).

⁹ Zie ook inspraakreacties nrs. 45, 64, 69 en 85 (bijlage 4), die vragen dit alternatief mee te nemen.

¹⁰ Zie ook inspraakreactie nr. 49 (bijlage 4) die wijst op vergroting van het studiegebied.

¹¹ Zie ook inspraakreactie nr. 49 (bijlage 4).

¹² Zie ook inspraakreactie nr. 37, die beperkingen van de huidige optie aangeeft en inspraakreactie nr. 50 die om duidelijkheid en inzichtelijkheid vraagt betreffende het gebruik en de effecten van tol (bijlage 4).

daad voor deze gebieden langs autosnelwegen een merkbaar positief effect zal hebben. In het MER zal hier inzicht in moeten worden gegeven.

4.2 Referentie

In stap 1 is de autonome verkeersontwikkeling in het studiegebied een belangrijke referentie. In stap 2 is dat de (herstelde) situatie¹³ in Midden-Delfland en de leefsituatie in Delft, Schiedam en Vlaardingen.

4.3 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

In stap 1 moet duidelijk worden of het gekozen alternatief geen significante effecten heeft op de beschermde SGR gebieden. Is dit wel het geval dan dient uit twee situaties gekozen te worden:

1. Men kiest voor het uitvoeren van een passende beoordeling. Waarbij een volledige afweging plaatsvindt op basis van de criteria van het SGR. In stap 1 moet dan duidelijk worden welke alternatieven geen of minder schade aan de beschermde gebieden veroorzaken. Het verdient dan de voorkeur om de keuze en de informatie die hieraan ten grondslag ligt openbaar te maken.
2. Men kiest niet voor het uitvoeren van een passende beoordeling, maar neemt naast het voorkeursalternatief, wat significante effecten heeft, het alternatief mee naar stap 2 dat geen of het minste schade veroorzaakt aan de beschermde gebieden. Dit kan dan het mma worden genoemd.

Voor stap 2 gelden de volgende opmerkingen:

Indien de Veilingroute als voorkeursalternatief en/of mma wordt uitgewerkt zal ook aan de aspecten geluid en lucht, met name nabij het Wateringse Veld en rond het knooppunt Westerlee, extra aandacht geschonken moeten worden.

Indien gekozen wordt voor inpassing van de A4 door Midden-Delfland en het stedelijk gebied van Schiedam/Vlaardingen, dan geldt:

- zoveel mogelijk de huidige ecologische barrières moeten worden opgelost;
- zo weinig mogelijk openheid moet worden aangetast en minimale geluid- en lichthinder plaats moet vinden;
- het bedenken van maatregelen die de lucht nabij de tunnelmonden in het stedelijke gebied (uitgaande van een verdiepte dan wel half verdiepte ligging) schoner maakt (bijvoorbeeld de vuile lucht in de tunnel afzuigen).

Indien gekozen wordt voor inpassing A4 MD, dan geldt voor het mma:

- voldoende ecopassages, goede en brede, met veel water en moeras, bijvoorbeeld een ter hoogte van de Zouteveense weg (zie ook § 5.4.1);
- in de rapportage over de inpassing¹⁴ van de A4 in het stedelijke gebied tussen Vlaardingen en Schiedam staat de variant beschreven waarbij de A4 geheel verdiept wordt uitgevoerd (een tunnelvariant). Deze variant heeft relevante voordelen ten aanzien van de stedenbouwkundige aspecten (onder andere afname van barrièrewerking). In de startnotitie wordt aangegeven dat het mma mogelijk op delen van deze variant wordt gebaseerd. Niet duidelijk is welke onderdelen. De Commissie adviseert globaal te onderzoeken of het doortrekken van de A4 onder het Kethelplein en op deze

¹³ Dit is de situatie na afgraving van het zandlichaam.

¹⁴ Avierpark Schiedam-Noord – Vlaardingen-Noord Stedenbouwkundige visie voor een goede inpassing van de A4 in het stedelijk gebied van Schiedam-Noord en Vlaardingen-Holy, BGSV, bureau Stedebouw, 2606/02.

wijze het verplaatsen van de emissie van lucht en geluid naar een locatie ten zuiden van het Kethelplein voordelen oplevert ten aanzien het leefklimaat. Enerzijds zal het woongebied ten noorden van het Kethelplein worden ontlast en anderzijds dat ten zuiden van het Kethelplein meer worden belast. De Commissie adviseert de situatie rondom het Kethelplein (A4 en A20) te optimaliseren ten aanzien van de luchtkwaliteit zodat de gevoelige gebieden maximaal worden ontzien.

5. HUIDIGE SITUATIE, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-ASPECTEN

Indien onduidelijkheid bestaat over de autonome ontwikkeling dienen hiervoor scenario's te worden uitgewerkt. De aspecten sociale aspecten, bodem en water kunnen worden uitgewerkt zoals beschreven in de startnotitie. Voor de overige aspecten heeft de Commissie aanvullend op de startnotitie nog de volgende opmerkingen.

Wat betreft de aspecten en hun uitwerking in stap 1 of 2 geeft de volgende tabel meer inzicht:

aspecten	stap1	stap 2
bereikbaarheid	ja	
verkeersveiligheid	globaal	gedetailleerd
OV	ja	
ruimte	globaal	gedetailleerd
economie	ja	
geluid en trillingen	globaal	gedetailleerd
lucht	globaal	gedetailleerd
externe veiligheid	globaal	gedetailleerd
sociale aspecten		ja
recreatie	globaal	gedetailleerd
natuur, inclusief licht-hinder	globaal	gedetailleerd
landschap etc.	globaal	gedetailleerd
bodem etc.	globaal	gedetailleerd
tol	ja	ja
kosten	globaal	ja

Ten aanzien van de effectbeschrijving is belangrijk dat het studiegebied zich ook uitstrekt tot het onderliggende wegennet. Dat staat nu wel in de startnotitie, maar nog niet in relatie tot de effectbeschrijving.

5.1 Verkeer en vervoer

5.1.1 Bereikbaarheid hoofdwegennet (HWN)

- Inzicht moet worden gegeven in de verhouding tussen etmaalintensiteiten en beschikbare capaciteit in het HWN. Tevens wordt inzichtelijk gemaakt hoe groot de congestiekansen zijn op delen van het HWN. Deze kansen moeten worden uitgedrukt in de spreiding over verschillende snelheidsklassen en in de vorm van verliesuren. Relevant zijn de uitstralingseffekten: de doorwerking van een file op een plek naar andere delen van het systeem. Speciaal aandachtspunt is het functioneren op dit punt van de grote verkeersknooppunten en de oeververbindingen in het Rotterdamse regio.

- Inzicht moet worden gegeven in de verdeling tussen vrachtvervoer en personenvervoer op de onderscheiden delen van het HWN, alsmede tussen verkeer met een doorgaand karakter en verkeer met een herkomst en/of bestemming binnen het studiegebied.
- Speciale aandacht vraagt de routing van gevaarlijke stoffen: zijn daarvoor preferente routes of is vervoer over alle wegen toegestaan, inclusief de gepland A4 Midden-Delfland? Externe veiligheidseffecten van gevaarlijke stoffen (contouren)?
- Bij de bepaling van de kwetsbaarheid van het systeem kan gekeken worden naar enerzijds de (on geplande) incidenten (hoe vaak, waar en welke effecten) en anderzijds de effecten van gepland onderhoud (onderhoudsgevoeligheid, omleidingsroutes).

5.1.2 Bereikbaarheid onderliggend wegennet (OWN)¹⁵

- structuur en gebruik van het OWN, doorstroming, reistijden;
- in hoeverre kan het OWN tevens fungeren als backup voor (ernstige) verstoring van het HWN?

5.1.3 Verkeersveiligheid hoofdwegennet en onderliggend wegennet

Naast risicocijfers is ook van belang of er sprake is van black spots: concentratie van (ernstige) ongevallen. Dit duidt doorgaans op een probleem met de infrastructuur.

5.1.4 Openbaar vervoer

In de modal split dient naast het aandeel deur-tot-deur reizigers met OV en deur-tot-deur reizigers met de auto, ook zichtbaar te worden gemaakt het aandeel reizigers dat reist in de combinatie van auto-OV. Dit gezien de in de toekomst geplande uitbreiding van het netwerk voor hoogwaardig OV in combinatie met bestaande en in ontwikkeling zijnde transferia en P&R faciliteiten¹⁶.

5.2 Ruimtelijke ordening en economie

Bij het opzetten van de verkeerskundige structuur dient rekening te worden gehouden met de autonome ontwikkelingen op Zuidvleugelniveau, met name met:

- de interne grootschalige ontwikkeling binnen regio Rotterdam;
- de Binnenflankontwikkeling;
- de Zuidplaspolder;
- het Streekplan Zuid-Holland West.

5.3 Milieu: woon en leefomgeving

5.3.1 Geluid en trillingen

Het MER dient, in aanvulling op hetgeen de startnotitie stelt, een beeld te geven van bestaande c.q. in de toekomst te verwachten geluidsgevoelige gebieden, waaronder woongebieden en milieubeschermingsgebieden.

¹⁵ Zie ook inspraakreactie nr. 37 (bijlage 4).

¹⁶ Zie ook opmerkingen van inspraakreactie nr. 46 (bijlage 4) over de mate van onzekerheid betreffende bepaalde OV-verbindingen.

In de eerste stap worden de geluidseffecten zichtbaar gemaakt van de onderzochte alternatieven ten aanzien van die wegen die nieuw zijn, respectievelijk waarbij sprake is van een verandering in verkeersintensiteit van 20% afname of 30% toename (overeenkomend met 1 dB(A)). De geluidseffecten worden zichtbaar gemaakt in de vorm van contouren op basis van etmaalwaarden. Binnen de contouren wordt vervolgens bij benadering het aantal door wegge-luid gehinderde en ernstig gehinderde personen vastgesteld. Tevens dient het door geluid belaste oppervlak stiltegebied te worden bepaald.

In de tweede stap wordt bij de uit te werken inpassingvariant tevens inzicht gegeven in de cumulatie van geluidbelasting van de weg en geluidbelasting van overige geluidsbronnen (spoorwegverkeer, industrie). Overeenkomstig de startnotitie wordt met name in deze stap aandacht besteed aan mogelijk op-tredende trillingshinder.

5.3.2 Luchtkwaliteit

In het MER dienen de huidige en de toekomstige concentraties voor NO₂ en fijn stof (PM₁₀) te worden weergegeven en de verandering van deze stoffencon-centraties als gevolg van wijziging van verkeersintensiteiten van de bestaande wegen. Geef op kaart aan:

- waar de jaargemiddelde grenswaarden van 40 µg/m³ (voor fijn stof en NO₂) worden overschreden;
- waar de jaargemiddelde concentratie van 30 µg/m³ (voor fijn stof) wordt overschreden¹⁷;
- waar de hoogste waarden (voor NO₂ en fijn stof) voorkomen en hoe hoog die zijn;
- hoeveel woningen en welke gevoelige bestemmingen (voor fijn stof), dan wel hoeveel bebouwd gebied (voor NO₂) zich in het gebied bevinden waar van overschrijding sprake is.

Geadviseerd wordt in het MER in algemene zin de relatie tussen fijn stof en gezondheid te beschrijven.

De Commissie acht het niet nodig om concentraties te berekenen van ben-zeen, koolmonoxide, SO₂ en Pb zoals genoemd in de startnotitie.

Ten aanzien van de onderzoeksmethode beveelt de Commissie aan om die methode te kiezen die bij het gewenste detailniveau van het onderzoek past. In stap 1 van de m.e.r. kan gebruik worden gemaakt van een rekenkundig model. In stap 2, waarin een extra nauwkeurigheid vereist is om de concentraties luchtverontreiniging ter plaatse van woningen in een complexe stedelijke omgeving vast te stellen, wordt in overweging gegeven gebruik te maken van windtunnelonderzoek¹⁸.

5.3.3 Externe veiligheid

- Cruciaal hierin is het vervoer gevaarlijke stoffen (routes, volume, soort)¹⁹.
- Apart aandachtspunt is de bereikbaarheid van locaties (b.v. hoog- of diep-gelegen weggedelen, knooppunten HWN) voor hulpverlening en brandweer bij calamiteiten.

¹⁷ De waarde van 30 µg/m³ als jaargemiddelde geldt als indicator voor het optreden van een concentratie van 50 die maximaal 35 maal per jaar mag worden overschreden.

¹⁸ Zie ook inspraakreacties nrs. 49 en 52 (bijlage 4).

¹⁹ Zie ook inspraakreactie nr. 88 (bijlage 4).

- Voor stap 2 geldt, dat ingeval er sprake is van omvangrijke tunneltrajecten of overkluizingen (zoals bij Schiedam) er voor dat betreffende traject een integrale veiligheidsanalyse moet worden uitgevoerd. Dat betekent dat gekeken wordt naar risico's tijdens regulier gebruik en tijdens onderhoud, zelfredzaamheid, mogelijkheden calamiteitenbestrijding etc. voor zover dit bepalend is voor het basisontwerp van de tunnel/overkluizing.

5.3.4 Recreatie

Het aspect belevingswaarde dient eveneens te worden meegenomen.

5.4 Milieu: natuurlijke omgeving

5.4.1 Natuur

Gebiedsbescherming

De kans bestaat op significante aantasting van gebieden met een beschermde status, daarom dienen de relevante beschermingsformules te worden doorlopen.

Midden Delfland is een nog open en gaaf (klei- en veen)weidegebied waar nog veel natuurwaarden aanwezig zijn en tevens door inrichtings- en beheersmaatregelen het afgelopen decennium veel natuurontwikkeling heeft plaatsgevonden. Belangrijke natuurwaarden worden vertegenwoordigd door onder meer natte schraallanden, weidevogels, broedvogels, wintergasten, amfibieën en vleermuizen.

De Trajectnota/MER van 1996 geeft reeds een overzicht van de verschillende aspecten. De vraag is in hoeverre de gegevens van toen nog actueel zijn en in onderhavig MER kunnen worden gebruikt. Om dit vast te stellen dient een evaluatie plaats te vinden en zullen waarnodig de gegevens moeten worden geactualiseerd. De uitvoering van bijvoorbeeld het Randstadgroenstructuurplan en het Reconstructieplan Midden-Delfland heeft ongetwijfeld geleid tot verandering in fauna, flora en biotoopsamenstelling van het studiegebied. Dit zal ook gelden voor het aspect landschap. Onderzocht dient te worden of aanleg van ecopassages kan bijdragen aan het behoud van populaties in het studiegebied, waardoor compensatie middels inrichting van nieuwe natuur kan worden gereduceerd. Bij de A4 kan mogelijk een tweede ecopassage hier aan bijdragen. Gezien de lengte van de doorsnijding lijkt één ecopassage (langs de Zweth) tussen de nieuwe EHS-gedeelten te beperkt.

In **bijlage 5A** zijn de richtlijnen voor de gebiedsbeschrijving nader uitgewerkt. In het MER dient aangegeven te worden of de ingrepen kunnen resulteren in onomkeerbare effecten waardoor de ontwikkelingsmogelijkheden van flora en fauna in nieuwe natuurgebieden verloren gaan. Hierbij gaat het zowel om gebieden vallend binnen de bruto EHS of om potenties van ecologische verbindingzones.

Soortbescherming

Op grond van de Flora- en Faunawet (art. 3 en 4) zijn de meeste gewervelde diersoorten en een groot aantal plantensoorten in het studiegebied beschermd. Ga voor ieder alternatief na of deze zal leiden tot in de Flora- en faunawet genoemde verboden gedragingen. Indien dat het geval is, zal een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet moeten worden aangevraagd²⁰. Voor het ontheffingsverzoek dient een inventarisatie van de

²⁰ Daarbij dient bedacht te worden dat niet voor alle vogelsoorten ontheffing mogelijk is.

ruimtelijke verspreiding van alle in het gebied voorkomende soorten te worden gemaakt. In het MER kan worden volstaan met het aangeven van de gevolgen voor de doelsoorten van het natuurbeleid, of een gemotiveerde selectie van de belangrijkste voorkomende soorten²¹ (**zie ook bijlage 5B**).

5.4.2 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

In de startnotitie wordt bij de effectbeschrijving en beoordeling een minder gedetailleerde benadering voorgestaan dan toegepast bij Trajectnota/MER van 1996. De Commissie beveelt aan de zoveel mogelijk aan te sluiten bij het detailniveau van de Trajectnota/MER1996.

Voor het aspect cultuurhistorie en archeologie geldt dat de informatie uit 1996 niet meer up to date is en moet worden aangevuld. De Commissie adviseert het onderzoek uit te voeren conform de inspraakreactie van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek²².

6. OVERIGE HOOFDSTUKKEN VAN HET MER

Voor de onderdelen “vergelijking van alternatieven”, “leemten in milieu-informatie” en “samenvatting van het MER” heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

7. VORM EN PRESENTATIE

In het MER dient recent kaartmateriaal met een duidelijke legenda te worden gebruikt. Op minstens één kaart moeten alle topografische namen goed leesbaar te zijn weergegeven die in het MER worden gebruikt.

De voorgestelde aanpak vereist - zeker nu de maatschappelijke belangstelling voor de te verschaffen informatie en afweging groot is - dat gebruik gemaakt wordt van adequate (grafische) middelen om de relevante informatie en de feitelijke afwegingen zo beknopt en helder mogelijk voor het voetlicht te brengen.

²¹ In het Handboek Natuurdoeltypen, LNV 2001 staan alle doelsoorten. **Bijlage 5B** geeft aan hoe de gevolgen kunnen worden beschreven.

²² Zie inspraakreactie nr. 90 (bijlage 4).





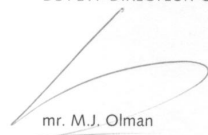
BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Aanleg A4 Delft-Schiedam

(bijlagen 1 t/m 5)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 15 maart 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

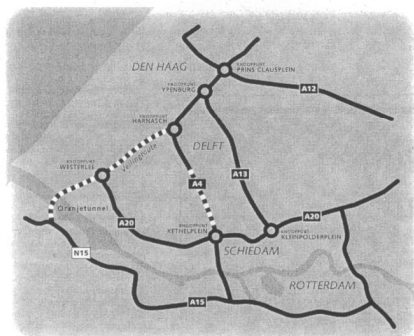
											
Ministerie van Verkeer en Waterstaat											
Personenvervoer											
<p>De Voorzitter van de Commissie voor de milieu-effectrapportage de heer ir. N.H. Ketting Postbus 2345 3500 GH Utrecht</p>	<table border="1"><tr><td colspan="2" style="text-align: center;"> Commissie voor de milieu-effectrapportage</td></tr><tr><td>ingekomen :</td><td></td></tr><tr><td>nummer</td><td></td></tr><tr><td>dossier</td><td>1420-1^e/m3</td></tr><tr><td>kopie naar :</td><td>HL/bib/fw</td></tr></table> 10 x	 Commissie voor de milieu-effectrapportage		ingekomen :		nummer		dossier	1420-1 ^e /m3	kopie naar :	HL/bib/fw
 Commissie voor de milieu-effectrapportage											
ingekomen :											
nummer											
dossier	1420-1 ^e /m3										
kopie naar :	HL/bib/fw										
<p>Contactpersoon ir. J.H. Gispen Datum 15 maart 2004 Ons kenmerk DGP/WV/u.04.00342 Onderwerp Startnotitie A4 Delft-Schiedam</p>	<p>Doorkiesnummer 070-3516748 Bijlage(n) 10 Uw kenmerk</p>										
<p>Geachte heer Ketting,</p> <p>Hierbij doe ik u toekomen, overeenkomstig de Wet Milieubeheer en de Tracéwet, de Startnotitie A4 Delft-Schiedam. Ik verzoek u mij advies uit te brengen binnen 9 weken na publicatie, welke is voorzien op 17 maart 2004. De tracéwetprocedure voor de A4 Delft-Schiedam is in 1996 onderbroken en wordt nu hervat met het uitbrengen van deze Startnotitie. De Startnotitie betreft een aanvulling op en actualisatie van de Trajectnota/MER uit 1996.</p> <p>Ik verzoek u om uw advies toe te zenden aan: Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directoraat-Generaal Personenvervoer Directie Wegen en Verkeersveiligheid Postbus 20901 2500 EX Den Haag</p> <p>Hoogachtend, DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT, namens deze DE PLV. DIRECTEUR-GENERAAL PERSONENVERVOER</p> <p> mr. M.J. Olman</p> <table border="0"><tr><td style="vertical-align: top;"><p>Directoraat-Generaal Personenvervoer Wegen en Verkeersveiligheid Postbus 20901, 2500 EX Den Haag Bezoekadres : Plesmanweg 1-6</p></td><td style="vertical-align: top;"><p>Telefoon : 070 - 351 6554 Fax : 070 - 351 6007 Internet : www.minvenw.nl</p></td></tr></table> <p style="font-size: small; text-align: center;">Bereikbaar met tramlijn 9 of bus 22 vanaf station CS of met tramlijn 9 vanaf station HS</p>		<p>Directoraat-Generaal Personenvervoer Wegen en Verkeersveiligheid Postbus 20901, 2500 EX Den Haag Bezoekadres : Plesmanweg 1-6</p>	<p>Telefoon : 070 - 351 6554 Fax : 070 - 351 6007 Internet : www.minvenw.nl</p>								
<p>Directoraat-Generaal Personenvervoer Wegen en Verkeersveiligheid Postbus 20901, 2500 EX Den Haag Bezoekadres : Plesmanweg 1-6</p>	<p>Telefoon : 070 - 351 6554 Fax : 070 - 351 6007 Internet : www.minvenw.nl</p>										

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 53 d.d. 17 maart 2004



Inspraak Startnotitie A4 Delft - Schiedam



Van donderdag 18 maart tot en met vrijdag 16 april 2004 ligt de Startnotitie A4 Delft - Schiedam ter inzage. De Startnotitie doorloopt een inspraakprocedure volgens de Tracéwet en de Wet milieubeheer. Op grond daarvan kunt u in deze periode reageren op de inhoud van deze Startnotitie.

Achtergrond

De mogelijke aanleg van de A4 tussen Delft en Schiedam kent een lange voorgeschiedenis. De snelwegverbinding beoogt de overbelasting van de snelweg tussen Den Haag en Rotterdam (A13) te beperken. De regio's Den Haag en Rotterdam zijn door deze overbelasting steeds minder goed bereikbaar. De overbelasting heeft negatieve gevolgen voor onder andere luchtkwaliteit, geluid en verkeersveiligheid. Deze negatieve effecten zijn ook te merken op de wegen in Midden Delfland en de 'B-driehoek': Bleiswijk, Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs.

De Startnotitie

De tracéwetprocedure is gestart in 1992. In 1996 is de trajectnota/MER gepubliceerd en hebben de ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) hun standpunt bekendgemaakt. Na een langdurige discussie is eind 2002 besloten de trajectnota/MER aan te vullen en te actualiseren. Hiervoor is nader onderzoek nodig; de Startnotitie beschrijft hoe Rijkswaterstaat dit onderzoek in de komende maanden zal uitvoeren. Het gaat daarbij om drie alternatieven: de A4 Delft - Schiedam, de Veilingroute - met en zonder Oranjetunnel - en het meest Milieuvriendelijke Alternatief. Het laatste alternatief wordt pas duidelijk tijdens het onderzoek en staat daarom niet op bovenstaand kaartje aangegeven. In de Startnotitie staat op welke effecten de alternatieven worden onderzocht: bereikbaarheid, veiligheid, sluisverkeer, leefbaarheid, natuur, ruimtelijke ordening, economie en kosten.

Waar kunt u de Startnotitie inzien?

De Startnotitie A4 Delft - Schiedam kunt u van 18 maart tot en met 16 april 2004 tijdens de reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:

- de gemeente Midden Delfland vestigingen Schipluiden en Maasland, de gemeente Westland vestigingen Naaldwijk, De Lier en Wateringen, de gemeentehuizen van Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk, Delft, Maassluis, Rijswijk, Rotterdam, Schiedam en Vlaardingen;
- openbare bibliotheken in bovengenoemde (vestigingen van) gemeenten;
- de bibliotheek van Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland in Rotterdam;
- de bibliotheek van het Provinciehuis van Zuid-Holland in Den Haag;
- de bibliotheken van de ministeries V&W en van VROM, beide in Den Haag.

Bij deze locaties liggen exemplaren van de samenvatting van de Startnotitie, die u kunt meenemen.

Informatiebijeenkomsten

Om u zo goed mogelijk te informeren over de inhoud van de Startnotitie organiseert Rijkswaterstaat twee inloopavonden. Medewerkers van Rijkswaterstaat staan tussen 19.00 uur en 21.30 uur klaar om uw vragen te beantwoorden. De data zijn:

dinsdag 30 maart 2004
van 19.00 uur tot 21.30 uur

De Dorpshoeve
Keenenburgweg 10
Schipluiden

donderdag 1 april 2004
van 19.00 uur tot 21.30 uur

Wijkcentrum De Blauwe Brug
Bachplein 589
Schiedam

Hoe kunt u inspreken?

U kunt schriftelijk op de Startnotitie A4 Delft - Schiedam reageren. Het gaat daarbij om de vraag wat volgens u moet worden onderzocht om zicht te krijgen op de beste oplossing van het bestaande probleem. Uw reactie kunt u uiterlijk 16 april 2004 sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Startnotitie A4 Delft - Schiedam
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Behalve per post kunt u ook reageren via internet: www.inspraakvenw.nl. Als u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de ministers van V&W en VROM en de Commissie voor de milieueffectrapportage. Deze commissie adviseert beide ministers over de opzet van het onderzoek. Mede op basis van dit advies en de inspraakreacties stellen de ministers vervolgens de 'Richtlijnen' vast. De Richtlijnen vormen het vertrekpunt voor het opstellen van de trajectnota/MER A4 Delft - Schiedam. Op deze trajectnota/MER kunt u te zijner tijd opnieuw inspreken. Zo snel mogelijk na afloop van de inspraaktermijn kunt u de door het Inspraakpunt ontvangen reacties inzien op de locaties waar de Startnotitie nu ter inzage ligt.

Nadere informatie

Voor een exemplaar van (de samenvatting van) de Startnotitie en/of nadere informatie over de inhoud ervan, kunt u contact opnemen met Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland, telefoonnummer 010 402 61 35. De Startnotitie kunt u ook downloaden via www.inspraakvenw.nl. Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 96 00.



Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland

Bevoegd gezag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: Tracébesluit

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.1

Activiteit: Studie naar de aanleg van de A4 Midden Delfland tussen de Kruithuisweg in Delft en het Kethelplein in Schiedam, de opgewaardeerde Veilingroute (met en zonder Oranjetunnel) en het meest milieuvriendelijk alternatief.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 17 maart 2004

richtlijnenadvies uitgebracht: 14 mei 2004

Bijzonderheden:

Voor de aanleg van een snelweg A4 tussen de Kruithuisweg in Delft en het Kethelplein in Schiedam is in 1996 een milieueffectrapport (MER) gemaakt. In dat jaar hebben de Ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) ook hun standpunt aangaande deze weg bekend gemaakt. Eind 2002 is besloten de trajectnota/MER aan te vullen en te actualiseren. Daarvoor is opnieuw de milieueffectrapportage(m.e.r.)procedure van start gegaan.

In dit advies adviseert de Commissie de Commissie de trajectnota/MER in twee stappen uit te voeren. Een alternatieven-MER en een inrichtings-MER:

- In de eerste stap wordt een serie verkeerskundige zinvolle alternatieven op hoofdlijnen op hun vervoers- en verkeerskundige effecten beoordeeld (met name beschikbare capaciteit, verdeling van vervoersstromen over netwerken, intensiteit/capaciteit verhouding op onderscheiden delen van het wegennet, verkeersveiligheid en gevolgen voor modal split). Voorts worden zij getoetst op de externe effecten m.b.t. leefbaarheid, buitengebied, externe veiligheid, beschermingsformules van het Structuurschema Groene Ruimte en haalbaarheid. Het detailniveau moet worden afgestemd op het te nemen besluit.
- Stap 2 bestaat - na een onderbouwde keuze van stap 1 - uit het beschrijven en beoordelen van de inrichtingsaspecten van het gekozen alternatief

Samenstelling van de werkgroep:

dr. F.H. Everts

prof. dr. ir. R.E.C.M. van der Heijden

prof. ir. E. Horvat

drs. A.L. de Jong

ir. W.H.A.M. Keijsers

dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)

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

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20040319	R.S. Herman	Delft	20040405
2.	20040318	P.J. Niestadt	Schiedam	20040405
3.	20040318	A.J. Boon	Schiedam	20040405
4.	20040317	L.T.H.M. van der Knaap	Wateringen	20040405
5.	20040317	J. de Baan	Maassluis	20040405
6.	20040317	B.J. Bijkerk Bzn.	Schiedam	20040405
7.	20040318	L. Fens-Verbee	Zwartewaal	20040405
8.	20040317	Kees IJff	Nieuwerkerk a/d IJssel	20040405
9.	20040319	U.A. Koesoemo Joedo	Schiedam	20040405
10.	20040322	H. Smithuis	Delft	20040405
11.	20040319	M. v.d. Helm-Ernst	Schiedam	20040405
12.	20040321	J.I.J. Haagsma	Delft	20040405
13.	20040319	E.W.F. Monteiro	Den Haag	20040405
14.	20040319	H.P.T. Kostelijk	Rotterdam	20040405
15.	20040319	Anoniem	--	20040405
16.	20040320	Anoniem	--	20040405
17.	20040320	A. den Outer	Capelle aan den IJssel	20040405
18.	20040321	J.A. Oprel	Maassluis	20040405
19.	20040323	E.A. Hees	Delft	20040405
20.	20040322	J.M. van der Linden	Rijswijk	20040405
21.	20040322	Gastransport Services	Groningen	20040405
22.	20040320	B. van Linge	's-Gravenhage	20040405
23.	20040325	M. Miedema	Delfgauw	20040405
24.	20040324	N.L.M. de Vries	Schiedam	20040405
25.	20040326	Anoniem	--	20040405
26.	20040329	Anoniem	--	20040329
27.	20040329	P.C. van Dalen	Rotterdam	20040329
28.	20040329	R.J.M. Oosterhof	Vlaardingen	20040329
29.	20040330	Anoniem	--	20040329
30.	20040330	D. van Belle	Schiedam	20040329
31.	20040401	J. van der Veen	Delft	20040329
32.	20040401	E.R. Valstar	Naaldwijk	20040329
33.	20040405	Anoniem	--	20040415
34.	20040402	E.M. Janzen-Kraal	Vlaardingen	20040415
35.	20040402	Anoniem	--	20040415
36.	20040204	Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V.	Schiedam	20040415
37.	20040331	Stadsgewest Haaglanden	Den Haag	20040415
38.	20040331	ir. D. Westland	Schiedam	20040415
39.	20040407	H.J. van Rijsinge	Den Haag	20040415
40.	20040413	Bewonersvereniging "Zwaluwen- laan"	Vlaardingen	20040415
41.	20040408	Anoniem	--	20040415
42.	20040409	J. Lemmens	Schiedam	20040415
43.	20040412	Anoniem	--	20040415

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
44.	20040412	C. Verweij	Vlaardingen	20040415
45.	20040407	Milieudefensie Delft	Delft	20040415
46.	20040409	Provincie Zuid Holland Directie Ruimte en Mobiliteit afdeling Verkeer en Vervoer	Den Haag	20040415
47.	200404--	Vereniging Park Hoornwijck	--	20040415
48.	20040408	M. Schonenberg	Niewerkerk a/d IJssel	20040415
49.	20040413	Anoniem		20040422
50.	20040411	Werkgroep Ruimtelijke Ordening Midden-Delfland Vereniging	Schipluiden	20040422
51.	20040330	A. Bakker	Schiedam	20040422
52.	20040413	Awarness	Den Haag	20040422
53.	20040412	De heer L.G.E. Smid	Den Haag	20040422
54.	20040412	J. v.d. Velden	Vlaardingen	20040422
55.	20040413	Comité Verontruste Bewoners inzake RW 19 (A4)	Schiedam	20040422
56.	20040412	J. Munnik	Schiedam	20040422
57.	20040414	Anoniem	--	20040422
58.	20040414	P.M. Wilms	Vlaardingen	20040422
59.	20040414	Drs. H.S.H. Mooren, namens het bedrijfsleven in de Zuidvleugel van Randstad	Rijswijk	20040422
60.	20040413	M.P. Schaefer	Schiedam	20040422
61.	20040414	Dienst Landelijk Gebied, Reconstructiecommissie Midden-Delfland	Voorburg	20040422
62.	20040414	Belangenplatform Tanthof	Delft	20040422
63.	20040416	Zuid-Hollandse Milieufederatie	Rotterdam	20040422
64.	20040414	Burgemeester en Wethouders gemeente Vlaardingen	Vlaardingen	20040422
65.	20040415	W. van Erven	Schiedam	20040422
66.	20040415	Milieudefensie	Amsterdam	20040422
67.	20040415	Ondernemersvereniging Vijfsluizen	Rotterdam	20040422
68.	20040407	Transportbedrijf Van Vliet B.V.	Hoek van Holland	20040422
69.	20040415	College van Burgemeester en Wethouders gemeente Midden-Delfland	Schipluiden	20040422
70.	20040414	Anoniem	--	20040422
71.	20040415	P. Meuldijk	Vlaardingen	20040422
72.	20040415	Anoniem	--	20040422
73.	20040415	M.T. Kreeftmeijer	Kwintsheul	20040422
74.	20040415	B.M. Bodegom	Vlaardingen	20040422
75.	20040415	Anoniem	--	20040422
76.	20040415	W.J. van Nierop	Vlaardingen	20040422
77.	20040416	John Witjes, namens Milieuwerkgroep GroenLinks Schiedam	Schiedam	20040422
78.	20040416	C.F. Hopstaken	Delft	20040422
79.	20040416	G.H. Wit en ir. L.P. Klaassen, namens het Dagelijks Bestuur van het Recreatieschap Midden-Delfland	Schiedam	20040422
80.	20040416	A.M. Graal	Vlaardingen	20040422
81.	20040415	Stichting Stop RW 19/A4	Delfgauw	20040422
82.	20040415	W. Langerak	Poortugaal	20040422

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
83.	20040416	Anoniem	--	20040422
84.	20040416	ir. B.K. van der Chijs	Ift	20040422
85.	20040415	De heer R. Steenhuis	Delft	20040422
86.	20040416	Jack Tsang, namens de gemeenteraadsfractie Groen Links Vlaardingen	Vlaardingen	20040422
87.	20040414	Burgemeester en Wethouders van Schiedam	Schiedam	20040422
88.	20040416	Regionale Hulpverleningsdienst Rotterdam-Rijnmond	Rotterdam	20040422
89.	20040416	Birgitta Slee	Schipluiden	20040422
90.	20040405	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	20040422
91.	20040416	G. van Oel	Delft	20040422
92.	20040416	VTM Milieucommunicatie Rijnmond	Schiedam	20040422
93.	20040416	Initiatiefgroep Natuurbeheer in Delft	Delft	20040422
94.	20040415	Overlegorganen Verkeer en Waterstaat	Den Haag	20040427
95.	20040413	College van Burgemeester en Wethouders Den Haag	Den Haag	20040427
96.	20040415	Woonplus Schiedam	Schiedam	20040504

BIJLAGE 5A

Gebiedsbescherming volgens Structuurschema Groene Ruimte 2 en de Nota Natuur voor Mensen Mensen voor Natuur

In het MER moet het volgende worden beschreven:

- de ligging in het studiegebied van gebieden, beschermd op grond van de Natuurbeschermingswet dan wel Nationale parken;
- de ligging in de regio van de Ecologische Hoofdstructuur²³ en de provinciale uitwerking daarvan;
- de ligging en uitwerking van de gemeentelijke ecologische structuur.

Indien de EHS wordt beïnvloed door de voorgenomen activiteit of de alternatieven zal duidelijk moeten worden of er sprake is van bruto of netto EHS. Bruto EHS is nog niet begrensd en netto EHS is al wel begrensd. De provincie is verantwoordelijk voor de begrenzing. Op 1 januari 2003 was 10% van de totale Nederlandse EHS nog bruto-EHS.

Richtlijn op grond van netto EHS

1. Welke significante gevolgen kunnen er optreden voor de te behouden kenmerken en waarden binnen en in de nabijheid van dit gebied²⁴?
2. Zijn er reële alternatieven?
3. Is er sprake van redenen van groot openbaar belang²⁵ dat deze aantasting rechtvaardigt?
4. Indien dat het geval is, welke compensatie wordt dan geboden voor het verloren gaan van de wezenlijke kenmerken en waarden?
5. In het SGR2 worden richtlijnen gegeven voor compensatie (zie hieronder).

Richtlijn op grond van bruto EHS (niet begrensd)

Is er sprake van onomkeerbare effecten waardoor de ontwikkelingsmogelijkheden van deze nieuwe natuurgebieden significant onomkeerbaar verloren gaan?

Eisen aan compensatie op grond van SGR2 en Nota NMMN

1. In beginsel geen netto verlies aan waarden wat betreft areaal en kwaliteit.
2. Compensatie nabij het gebied, onder de voorwaarde dat een duurzame situatie ontstaat²⁶.
3. Indien fysieke compensatie onmogelijk is, dan compensatie door realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden.

²³ Ecologische hoofdstructuur is een netwerk van grote natuurgebieden die met elkaar zijn verbonden door zogenaamde ecologische verbindingzones waardoor uitwisseling tussen populaties van soorten mogelijk is.

²⁴ Wezenlijke kenmerken en waarden moeten per gebied worden gespecificeerd. Daarbij kan het gaan om: bodemopbouw, -structuur en reliëf; de waterhuishouding; natuurlijke processen; de kwaliteit van bodem, water en lucht; sedimentatie en -erosieprocessen; ruste, stilte en openheid; de landschapsstructuur en; gebiedspecifieke plant- en diersoorten.

²⁵ Redenen van groot openbaar belang; Op basis van een afweging tussen het te beschermen belang en het met het plan of project gemoeide belang wordt al dan niet toestemming verleend. Wordt een plan of project na afweging van belangen toch toegestaan, dan moet voordat het plan of project wordt uitgevoerd een besluit worden genomen over compenserende maatregelen.

²⁶ Het beginsel dat compensatie nabij het verloren gebied moet worden gerealiseerd **kan** ruimer worden ingevuld. Compensatie moet daar worden gerealiseerd waar het optimaal bijdraagt aan het instandhouden van een populatie(s). Het merendeel van de populaties van diersoorten in Nederland leeft in een netwerk van grotere en kleinere gebieden die met elkaar zijn verbonden in een zogenaamde netwerkpopulatie. Dit betekent dat uitbreiding van een klein gebied of verbetering van de ecologische verbindingen tussen de gebieden wel eens meer kan bijdragen aan het doel van compensatie dan uitbreiding van een groter gebied. In het MER kunnen dus meer locatiealternatieven voor compensatie in beschouwing worden genomen.

4. Indien fysieke compensatie of compensatie door realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden door overmacht onmogelijk is, wordt financiële compensatie geboden die tegoeed komt aan natuur. Onder overmacht wordt ook verstaan de dreiging van ernstige vertraging van de procedure.
5. Het tijdstip over het besluit over ingreep is ook het tijdstip waarop helderheid wordt gegeven over aard, wijze en tijdstip van compensatie.
6. Het tijdstip van daadwerkelijke compensatie is gerelateerd aan het tijdstip van ingreep.

Aspecten die aan bod moeten komen bij Natuurontwikkeling waaronder Ecologische Verbindingszones (EVZ's) o.a voor compensatie

In geval van te ontwikkelen EVZ dient in het MER beschreven te worden:

1. type (droog/nat), doel en functie van de EVZ (onder andere lokaal/ regionaal belang), verbinding van welke gebieden en beschrijving van de levensgemeenschappen (natuurdoeltype) in de te verbinden gebieden;
2. welke doelsoorten en de ecologische eisen van deze soorten aan de EVZ;
3. lengte, breedte, configuratie van lijnvormige en vlakvormige elementen (steunpunten);
4. knelpunten (barrières) en mitigerende maatregelen om deze op te heffen.

In geval van de mogelijke aanleg van nieuwe natuurgebieden (natuurontwikkeling) dient in het MER beschreven te worden:

1. locatie, omvang en ligging ten opzichte van, en verbinding met omliggende natuurgebieden;
2. te realiseren natuurdoeltype(n);
3. randvoorwaarden voor de realisering van deze natuurdoeltypen zoals benoemd in het Handboek Natuurdoeltypen (LNV, 2001);
4. beoogde functie van het nieuwe natuurgebied voor het voortbestaan van doelsoorten in aangrenzende natuurgebieden;
5. kans op realisatie (middelen en mogelijkheid tot verwerving).

BIJLAGE 5B

Soortbescherming

Bestaande situatie en autonome ontwikkeling

In het MER moeten de in het studiegebied voorkomende doelsoorten²⁷ worden beschreven die worden beïnvloed door de voorgenomen activiteit en alternatieven. In sommige situaties kan worden volstaan met een gemotiveerde selectie van de voorkomende doelsoorten. Prioritaire soorten moeten deel uitmaken van deze selectie²⁸.

Informatie over de doelsoort:

- de mate van bescherming (Nederlandse en internationale wet- en regelgeving). *Deze informatie is nodig om indien mogelijk de gevolgen voor de populatie te kunnen toetsen;*
- de mate van bedreiging van de doelsoort in Nederland. Voor het bepalen van de mate van bedreiging wordt gebruik gemaakt van de Rode Lijsten. *Deze informatie is nodig om de ernst van de potentiële gevolgen (voor een populatie) te kunnen bepalen;*
- voor dieren het voorkomen van het aantal individuen/paren per ecologisch netwerk, verdeeld over de deelgebieden. Indien onbekend: de oppervlakte van de leefgebieden van een netwerk;
- voor planten de oppervlakte van de standplaats;

Informatie over de (meta)populatie²⁹ van de doelsoort (alleen voor die doelsoorten waarover wetenschappelijke gegevens beschikbaar zijn):

- betekenis van deze populatie voor het behoud van de soort in Nederland;
- mate waarin deze metapopulatie of het leefgebied duurzaam is, dan wel duurzame condities biedt;
- grootte, verspreiding en dichtheid van de (meta)populatie in het studiegebied of oppervlakte van het leefgebied van de (meta)populatie dat tot een ecologisch netwerk kan worden gerekend.

Voor het beschrijven van de autonome ontwikkeling kan voor dieren gebruik worden gemaakt van de verandering van het aantal individuen/paren of de populatiegrootte over de afgelopen jaren (historische trend). Voor planten kan de verandering in standplaatsoppervlakte worden gebruikt.

Milieugevolgen

Voor elke (geselecteerde) doelsoort moet worden aangegeven:
voor dieren:

- verandering van het aantal individuen/paren;
- verandering van het oppervlakte van het leefgebied; wanneer relevant per functie aangeven in hoeverre er sprake is van het optreden van significante gevolgen; houdt rekening met het optreden van cumulatie.

²⁷ In het Handboek Natuurdoeltypen; bijlage 3 (LNV, 2001) staan alle doelsoorten.

²⁸ Habitat- en vogelrichtlijngebieden zijn geselecteerd op grond van het voorkomen van bepaalde natuurlijke habitats en soorten. Een deel hiervan is aangeduid als prioritaire habitat of soort omdat de EU voor de instandhouding hiervan een bijzondere verantwoordelijkheid draagt. Deze prioritaire typen natuurlijke habitats en soorten zijn respectievelijk in bijlage I en II van de Habitatrichtlijn met een sterretje (*) gemerkt. Bij mogelijke aantasting hiervan dient ontheffing te worden aangevraagd bij de Europese Commissie. Alle prioritaire soorten zijn ook doelsoort. Voor hele tekst van de Habitatrichtlijn en bijlages zie: <http://www.europa.eu.int/comm/environment/nature/legis.htm>

²⁹ Een soort bestaat uit een groot aantal individuen die in het algemeen samenleven in een metapopulatie. Een metapopulatie bestaat uit een aantal deelpopulaties die onderling met elkaar zijn verbonden waardoor uitwisseling mogelijk is. Deze metapopulatie leeft in Nederland in het algemeen in een ecologisch netwerk van grotere en kleinere gebieden die onderling met elkaar zijn verbonden.

voor planten:

- verandering van de standplaatsoppervlakte. Hierbij moet wel rekening worden gehouden met een verandering van de abiotische omstandigheden, als gevolg van het voornemen die invloed heeft op de standplaatsfactoren van planten;
- in hoeverre er sprake is van het optreden van significante gevolgen.

Voor de doelsoorten (dieren) waarover wetenschappelijke informatie op populatieniveau beschikbaar is moet het volgende worden aangegeven. Indien de gevraagde informatie onder optie 1 ontbreekt dan kan optie 2 worden toegepast:

Optie 1, de kans op het verdwijnen of uitsterven van een (meta)populatie in het studiegebied. Dit kan kwalitatief worden beoordeeld. Indien die kans zeer groot is zal ook voor de populatie(s) waarmee uitwisseling plaatsvindt een inschatting moeten worden gemaakt van deze kans. Indien er een kans bestaat op verdwijnen of uitsterven moet worden aangegeven wat dit betekent voor het behoud van de soort in Nederland.

Optie 2, de mate van aantasting van de oppervlakte van het ecologisch netwerk, en een inschatting van de gevolgen hiervan voor het voortbestaan van duurzame condities van het ecologisch netwerk van de populatie.

Daarnaast is het te overwegen – maar dit is niet verplicht – om alle informatie die nodig is om voor een ontheffingsaanvraag op grond van de Flora- en Faunawet (FFW) in aanmerking te komen, ook op te nemen in het MER en de ingedragen informatie op correctheid te laten beoordelen door de Commissie. Indien ontheffing moet worden aangevraagd en er is besloten dat dit onderdeel van het MER wordt dan geldt het volgende: iedere in het plangebied voorkomende beschermde soort moet worden genoemd en per soort moet worden aangegeven wat de gevolgen zullen zijn. In geval van een ontheffingsaanvraag kan er dus niet met doelsoorten of een selectie hiervan worden gewerkt.

1. Welke beschermde planten- en diersoorten op grond van de FFW komen in en nabij het plangebied voor?
2. Leidt het realiseren van het voornemen tot handelingen die strijdig zijn met de verbodsbepalingen van de FFW betreffende planten en/of dieren?
3. Kan het plan zodanig aangepast worden dat dergelijke verboden handelingen niet worden gepleegd?
4. Is om het plan te kunnen uitvoeren een ontheffing op grond van art. 75 van de FFW vereist?
5. Ontheffing kan worden verleend, indien:
 - er geen andere bevredigende oplossing bestaat (reëel alternatief) en;
 - sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en voor het milieu gunstige effecten, en;
 - geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Aanleg A4 Delft-Schiedam**

Studie naar de aanleg van de A4 Midden Delfland tussen de Kruithuisweg in Delft en het Kethelplein in Schiedam, de opgewaardeerde Veilingroute (met en zonder Oranjetunnel) en het meest milieuvriendelijk alternatief.

ISBN 90-421-1304-9