

Vernieuwing N210 tussen Krimpen a/d IJssel en Bergambacht

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

20 maart 2006 / rapportnummer 1492-52

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Vernieuwing N210 tussen Krimpen a/d IJssel en Bergambacht

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport
over de Vernieuwing van de N210 tussen Krimpen a/d IJssel en Bergambacht,

uitgebracht aan de Gemeenteraad van Bergambacht (coördinerend bevoegd gezag) door
de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.

Vernieuwing N210 tussen Krimpen a/d IJssel en Bergambacht,

de secretaris



drs. S.A.A. Morel

de voorzitter



dr.ir. G. Blom

Utrecht, 20 maart 2006



commissie voor de milieueffectrapportage

Gemeenteraden van Krimpen aan den IJssel,
Bergambacht en Nederlek,
t.a.v. mw. D. Hummelen
Postbus 3
2860 AA Bergambacht

uw kenmerk
05/2141

uw brief
20 december 2005

ons kenmerk
1492-52/Mo/eh

Onderwerp
Toetsingsadvies over het MER vernieu-
wing N210 Krimpen aan den IJssel -
Bergambacht - Nederlek

doorkiesnummer
(030) 234 76 07

Utrecht,
20 maart 2006

Geachte leden van de gemeenteraden,

Met bovengenoemde brief stelde u (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over vernieuwing N210 Krimpen aan den IJssel - Bergambacht - Nederlek.

Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan. De Commissie verwerkt in dit advies ook de opmerkingen in de inspraak die zij relevant acht voor de kwaliteit van het MER.

Algemeen

Het MER is over het geheel van goede kwaliteit. De Commissie concludeert dat het MER alle essentiële informatie bevat voor het besluit over de reconstructie van de N210.

Mede naar aanleiding van de inspraak heeft de Commissie tijdens de toetsing van het MER enkele vragen gesteld aan het Bevoegde Gezag over de wijze waarop rekening is gehouden met de autonome ontwikkeling in de bouw van woningen en in de verkeers- toename in het studiegebied. Naar aanleiding van de reactie van het Bevoegde Gezag op deze vragen heeft de Commissie geconstateerd dat het MER enkele onjuistheden bevat, die in dezelfde mate doorwerken in de autonome ontwikkeling én in de onderzochte alternatieven. Deze onjuistheden zijn daarom niet onderscheidend voor de bestuurlijke keuze tussen alternatieven. Omdat de gevolgen van de onjuistheden voor de milieueffecten bovendien beperkt zijn, ziet de Commissie geen noodzaak het MER op dit punt te verbeteren. Wel adviseert de Commissie in de toelichting bij het (ontwerp)bestemmingsplan deze onjuistheden toe te lichten en de consequenties ervan voor de milieugevolgen aan te geven. De Commissie licht dat in dit advies toe.

Op andere onderdelen van het MER heeft de Commissie enkele opmerkingen en kanttekeningen die eveneens geen invloed hebben op het positieve oordeel over het MER. Deze kunnen beschouwd worden als aanbevelingen voor de besluitvorming.

De Commissie beperkt zich in dit advies tot hoofdpunten voor het besluit over de reconstructie van de N210.

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

Autonome ontwikkeling en milieugevolgen: woningbouw en verkeersbewegingen

In de inspraak¹ is naar voren gebracht dat sprake zou zijn van de bouw van een groot aantal woningen, waarbij een aantal van 2000 is genoemd. Deze maken geen deel uit van de berekening van het aantal toekomstige verkeersbewegingen op de N210. De Commissie heeft daarom het bevoegde gezag gevraagd aan te geven:

- of, en zo ja in welke aantallen en waar woningbouw is voorzien waarover al besluiten genomen zijn (besluiten die al genomen zijn moeten in een MER worden gerekend tot de autonome ontwikkeling);
- wat de gevolgen hiervan zijn voor het aantal verkeersbewegingen op de N210;
- wat de gevolgen hiervan zijn voor de berekeningen van de geluidbelasting en de luchtkwaliteit

Het MER stelt dat is uitgegaan van een autonome groei van het verkeer van 2%. Het MER gaat echter *daadwerkelijk* uit van een lager percentage, waardoor het aantal toekomstige verkeersbewegingen lager uitvalt dan wanneer een percentage van 2% wordt gehanteerd. De Commissie heeft daarom het bevoegde gezag gevraagd uit te leggen met welke percentages is gerekend.

Het bevoegde gezag heeft naar aanleiding van de gestelde vragen de volgende informatie verstrekt. In de structuurvisie van Nederlek (vastgesteld in februari 2006) is sprake van een netto toename van de woningbouw in de periode tot 2015 met 893 woningen. Hoewel een structuurvisie nog geen definitief besluit over de bouw is, is het realistisch met deze toename rekening te houden in de verkeersprognoses. Het bevoegde gezag heeft aangegeven dat dit extra aantal woningen zal leiden tot een toename op de wegvakken 1 en 2 met ca. 2000-3000 verkeersbewegingen. Op de andere wegvakken is deze toename van aantallen verkeersbewegingen geringer. Over het gehele traject van de N210 zal echter rekening gehouden moeten worden met een percentuele toename van ca. 10-15% van het aantal verkeersbewegingen. Deze toename leidt tot een beperkte toename van de geluidbelasting van maximaal 0,5-1 dB(A). Omdat deze beperkte toename voor zowel de autonome ontwikkeling als de onderzochte alternatieven gelijk is, acht de Commissie het niet nodig het MER op dit punt te corrigeren.

- De Commissie adviseert in de toelichting bij het (ontwerp) bestemmingsplan deze informatie op te nemen en de (beperkte) consequenties voor de geluidbelasting en de luchtkwaliteit aan te geven.

Over de gehanteerde percentages voor de autonome groei van het aantal verkeersbewegingen heeft het bevoegde gezag aangegeven dat is gerekend met verschillende percentages: 1,64% voor de periode 2004-2010, 1,38% voor de periode 2010-2020 en 1,04% voor de periode 2020-2030. In het MER is dit ten onrechte afgerond op 2%. Met in achtname van de hierboven besproken correctie vanwege het toenemende aantal woningen, acht de Commissie de gehanteerde groeipercentages in het MER realistisch.

- De Commissie adviseert in de toelichting bij het bestemmingsplan te motiveren met welke groeipercentages voor het verkeer is gerekend.

¹ Zie onder andere inspraakreactie 26, bijlage 4.

Keuze voor uitbreiding aan de zuidzijde: ruimtebeslag natuur en drinkwaterbeschermingsgebied

Het MER geeft aan dat een keuze voor reconstructie aan de noordzijde voor het *gehele* tracé meer gevolgen heeft voor natuur, landschap en leidingen dan reconstructie aan de zuidzijde. Om die reden is reconstructie aan de noordzijde afgefallen en wordt de reconstructie aan de zuidzijde van het gehele tracé (alternatief 2) vergeleken met reconstructie op het bestaande tracé (alternatief 1). Niettemin blijkt uit het MER dat de reconstructie aan de Zuidzijde leidt tot een oppervlaktebeslag van ca. 10 ha in natuurgebied. In het MER ontbreekt een argumentatie waarom ter hoogte van natuurgebied niet gekozen kan worden voor reconstructie op het bestaande tracé met een beperkte noordelijke uitbreiding. Daarmee kan het ruimtebeslag in natuurgebied worden beperkt of voorkomen, zodat ook compensatie niet aan de orde hoeft te zijn.

Dezelfde vraag kan gesteld worden voor de zuidwaartse uitbreiding van de N210 richting het drinkwaterpompstation² van het Duinwaterbedrijf Zuid-Holland.

- De Commissie adviseert de gemaakte keuze voor de zuidwaartse uitbreiding in de toelichting bij het bestemmingsplan te motiveren. Ga daarbij in op de afwegingen die lokaal zijn gemaakt ten aanzien van ruimtebeslag in natuurgebied (ca. 10 ha) ten zuiden van de weg.
- De Commissie adviseert aandacht te besteden aan de veiligheidsaspecten voor de drinkwatervoorziening door de verlegging van de N210 in de richting van het drinkwaterpompstation.

Watertoets

Het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard³ stelt dat, in tegenstelling tot hetgeen het MER vermeldt, zij nauwelijks betrokken is bij het opstellen van het MER en dat er ook geen afspraken zijn gemaakt over de watertoets. De watertoets is formeel geen onderdeel van het MER, maar kan voor de inrichting belangrijke consequenties hebben. Het Hoogheemraadschap noemt in haar reactie een aantal relevante punten zoals mogelijke heroverweging van de functie van de N210 als peilscheiding, compensatie voor extra verhard oppervlak door realiseren open water, versnippering van het watersysteem in de variant met een polderconstructie voor de weg met een apart peilbeheer en een waterrijke in plaats van of in combinatie met een groene invulling van de vrijkomende strook.

- De Commissie adviseert bij de watertoets en bij de keuze voor de inrichting van de N210 en de begeleidende strook de aanbevelingen van de waterbeheerders te betrekken.

Aanbesteding en landschappelijke inpassing

In deze fase wordt nog geen voorkeur uitgesproken voor de uitvoering van de reconstructie. Dat gebeurt op basis van de uitkomsten van het aanbestedingstraject. Het risico is daarmee niet denkbeeldig dat bij de aanbesteding het accent meer zal liggen op kostenoptimalisatie dan op optimalisatie vanuit milieuopectiek. Dat kan zelfs betekenen dat de uiteindelijke uitvoering grotere milieugevolgen heeft dan uit het MER nu blijkt. De Commissie acht het daarom raadzaam om in het aanbestedingstraject duidelijk aan te geven hoe de "milieuprestaties" meetellen bij de beoordeling van de offertes. Een voorbeeld hiervan is de bouwduur, die wordt geschat op 3 tot 5 jaar. Verkorting daarvan kan de overlast voor omwonenden beperken, verkort de duur van overlast voor het ver-

² Het Duinwaterbedrijf Zuid-Holland (zie inspraakreactie 34, bijlage 4) geeft aan dat zuidwaartse uitbreiding de veiligheid van de drinkwatervoorziening in gevaar kan brengen. Dat risico is niet onderzocht.

³ Zie inspraakreactie 36, bijlage 4.

keer, maar kan ook extra hinder in de nacht of in kwetsbare seizoenen veroorzaken en mogelijk tot hogere bouwkosten leiden.

- De Commissie adviseert bij de aanbesteding aan te geven:
 - Hoe aannemers worden gestimuleerd milieuvriendelijke uitvoeringsmodaliteiten te ontwikkelen.
 - Hoe afwegingen tussen kosten en milieuhinder en –gevolgen moeten worden gemotiveerd.
 - Hoe afwijkingen van milieugevolgen (zowel in positieve als in negatieve zin) zoals beschreven in het MER moeten worden beschreven.
 - Op basis van welke criteria de milieuprestaties meetellen bij de beoordeling van offertes.

Het MER geeft weinig richting aan de landschappelijke inpassing van de gereconstrueerde weg. Deze beperkt zich tot de inschatting van de gevolgen van ontbrekende, lage of hoge wegbegeleidende beplanting. Er zijn niettemin goede mogelijkheden om ook van de inpassing een ontwerpogave te maken, met name als het gaat om de inrichting van de 30-meter-zone. Er kan gedacht worden aan natuurontwikkeling (bijvoorbeeld de inrichting van de twee verbindingzones), aanleg van natuurvriendelijke oevers, inrichting van de kruising van de natte as⁴ met de N210 en de aansluiting bij bestaande landschappelijke elementen en structuren en aan de inpassing van recreatieve elementen (bijvoorbeeld inpassing fiets- en wandelpaden, entrees naar aangrenzende recreatiegebieden zoals het Loetbos). Het MER maakt niet duidelijk of de inpassing ook onderdeel is van de aanbesteding.

- De Commissie adviseert een ontwerpogave te maken van de landschappelijke inpassing van de N210 en te verduidelijken of deze ook onderdeel is van de aanbesteding of op een andere manier wordt gerealiseerd.

Aansluitend wegennet: geluid en luchtkwaliteit gedurende de bouwperiode

Het MER stelt dat “de belasting van de aansluitende wegen in de bouwperiode slechts zeer beperkt wordt beïnvloed. Ook afgeleide effecten –geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid- zullen op het overige wegennet niet optreden.”

De Commissie is van mening dat de duur van de werkzaamheden (3 tot 5 jaar) samen met de aard van het werk het risico met zich meebrengen dat een deel van het huidige verkeer over de N210 een andere route zal zoeken. Op dit moment is het nog niet te voorspellen of en in welke omvang dit gedrag zich zal voordoen. De Wet Geluidhinder en het Besluit Luchtkwaliteit stellen geen eisen aan situaties, waar sprake is van het tijdelijk gebruik maken van ongewenste routes.

Vanuit het milieu redenerend is het zinvol om de verkeersontwikkeling te monitoren en zonodig maatregelen te nemen om ongewenste effecten van sluisverkeer zoveel mogelijk te voorkomen.

- De Commissie adviseert gedurende de werkzaamheden aan de N210 de intensiteiten op deze weg continu te monitoren. Bij een flinke daling van de intensiteiten over de N210 kan sprake zijn van sluisverkeer over ongewenste routes. Bij een daling van de intensiteit kunnen

⁴ Het betreft de verbinding tussen het Lauwersmeer en de Biesbosch die de N210 kruist. De provincie Zuid-Holland geeft in haar inspraakreactie (nr. 40, bijlage 4) aan dat hieraan geen aandacht is besteed in het MER.

maatregelen worden genomen om de doorstroming op de N210 te bevorderen en/of de aantrekkelijkheid van de alternatieve route(s) te beperken.

Luchtkwaliteit

Het MER stelt dat de uurgemiddelde concentratie van NO₂ niet wordt berekend met het CARI-model. Dat is onjuist. In het CARI-model wordt het aantal malen dat de uurgemiddelde concentratie groter is dan 200 µgram/m³ gerapporteerd. Overschrijding van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie van NO₂ komt in de praktijk echter vrijwel niet voor. TNO hanteert de volgende benadering:

'Naast de berekening van de jaargemiddelde NO₂ concentratie dient in een luchtkwaliteitsstudie ook het aantal maal dat de uurgemiddelde grenswaarde voor NO₂ wordt overschreden te worden bepaald. Per jaar mag gedurende 18 uren een uurgemiddelde concentratie van 200 µ g/m³ worden overschreden. In de praktijk blijkt dat de kans dat het aantal overschrijdingen meer dan 18 bedraagt zeer klein is. Uit analyses van TNO (Teeuwisse, 2003) kan worden geconcludeerd dat meer dan 18 overschrijdingen van de uurnorm statistisch plaats vinden bij een jaargemiddelde NO₂ concentratie van 82 µg/m³ of hoger.'

Dat betekent dus dat zolang de jaargemiddelde NO₂-concentratie onder 82 µg/m³ blijft, de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie niet wordt overschreden. In de situatie van de N210 is dat het geval, zodat geen normoverschrijding van de uurgemiddelde concentratie voor NO₂ zal optreden. Het ontbreken van deze berekening in het MER is derhalve geen probleem.

Tevens constateert de Commissie dat een variant is ontwikkeld met een rotonde bij Carpe Diem en een nieuwe aansluitingsweg tussen de N210 en de Tiendweg. De effecten op de geluidbelasting zijn in het MER opgenomen. De effecten voor luchtkwaliteit zijn volgens het MER indicatief beschreven, maar ontbreken in het MER. Hoewel gesteld wordt dat de verbindingsweg een "niet wezenlijk zwaardere belasting" van de N210 veroorzaakt, is kennelijk sprake van een extra belasting van de N210, hoe gering ook. Omdat ter plaatse van de verbindingsweg én bij de N210 een (onbekende) verslechtering van de luchtkwaliteit zal optreden, vereist het Besluit Luchtkwaliteit een kwantitatief onderzoek van de effecten⁵. Voor de afweging van de onderzochte alternatieven voor de N210 is dit niet van belang. Echter, nu de kwantificering niet heeft plaatsgevonden, kan het bestuur zuiver formeel gezien bij een keuze voor die variant de luchtkwaliteit niet goed meewegen en is er de kans dat de rechter oordeelt dat het besluit onzorgvuldig en onvoldoende gemotiveerd is genomen. Het voorontwerp bestemmingsplan rekent de rotonde en de verbindingsweg namelijk wel tot het plangebied, zodat het kennelijk een onderdeel is van het initiatief⁶. De gevolgen van rotonde en verbindingsweg voor aansluitende wegen (o.a. richting industrieterrein Stormpolder), blijven in het MER geheel onbesproken⁷.

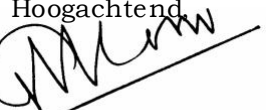
5 Ook de provincie Zuid-Holland verzoekt aan te geven of met de aanleg van de verbindingsweg voldaan kan worden aan de eisen van het Besluit luchtkwaliteit (zie inspraakreactie 40, bijlage 4)

6 Het MER meldt daarentegen op pag. 105 dat de afweging een rotonde en verbindingsweg aan te leggen géén onderdeel zijn van het MER.

7 Zie inspraakreactie 3, bijlage 4.

- Uit het voorontwerpbestemmingsplan maakt de Commissie op dat rotonde en verbindingsweg bij Carpe Diem onderdeel zijn van het initiatief. De Commissie adviseert in het vervolgtraject daarom alsnog de verandering in de luchtkwaliteit door de aanleg van de rotonde en de verbindingsweg te kwantificeren en bij het besluit te betrekken. De Commissie adviseert tevens hierbij te betrekken de gevolgen van de rotonde en de verbindingsweg voor de verkeersafwikkeling, de geluidbelasting en de luchtkwaliteit op de aansluitende wegen.

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

Hoogachtend,


dr.ir. G. Blom
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
vernieuwing N210 Krimpen aan den IJssel -
Bergambacht - Nederlek

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Vernieuwing N210 tussen
Krimpen a/d IJssel en Bergambacht

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 2

Kennisgeving van het milieueffectrapport in "Nederlek Nieuws" d.d. 20 december 2005

Twee gelijkende advertenties zijn geplaatst in "De Lekstreek" en de "IJssel- en Lekstreek" met verwijzing naar hoorzittingen in de gemeenten Bergambacht en Krimpen aan den IJssel

Inspraak bestemmingsplan N210 en milieu-effectrapport 'Vernieuwing N210'.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Nederlek maken op grond van artikel 7.32 van de Wet milieubeheer bekend dat de gemeenteraad van Nederlek op 13 december 2005 het milieueffectrapport 'Vernieuwing N210' heeft aanvaard en deze vrijgeeft voor inspraak samen met het voorontwerp-bestemmingsplan 'N210'.

Het plangebied begint in Krimpen aan den IJssel bij de kruising met de Nieuwe Tiendweg en eindigt in Bergambacht op de kruising met de N478. Het bestemmingsplan en het milieueffectrapport (MER) hebben betrekking op het huidige tracé van de N210 en globaal een strook van 30 meter ten zuiden daarvan, alsmede ruimte voor vernieuwing van een aantal kruisingen en een nieuwe ontsluiting naar de Tiendweg aan de oostzijde van tuincentrum Carpe Diem.

Het bestemmingsplan en het milieueffectrapport liggen vanaf maandag 2 januari 2006 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage op het gemeentehuis van Nederlek, Burgemeester van de Willigenstraat 58 te Lekkerkerk. U kunt de plannen op werkdagen van 8.30 tot 12.30 en maandag ook van 12.30 tot 18.00 uur inzien op de afdeling VROM.

Tevens kunt u op de website www.N210.nl de rapporten bekijken.

Gedurende de termijn van ter inzage legging kan eenieder bij Burgemeester en wethouders van Nederlek (het coördinerend bestuur) zijn reactie op het bestemmingsplan of het MER indienen; Postbus 2503, 2940 AA Lekkerkerk.

De gemeente Nederlek organiseert op 16 januari om 20.00 uur in het gemeentehuis te Lekkerkerk een inspraakavond. U bent hierbij uitgenodigd.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Ge deputeerde Staten van Zuid-Holland

Bevoegd gezag: de gemeenteraden van Krimpen a/d IJssel, Nederlek en Bergambacht

Besluit: vaststelling bestemmingsplan voor de N210

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C1.2/C1.5

Activiteit: vernieuwing van de provinciale weg N210

Procedurale gegevens:

kennisgeving startnotitie: 27 december 2004

richtlijnenadvies uitgebracht: 21 februari 2005

richtlijnen vastgesteld: 10 mei 2005 (gemeente Nederlek) 12 mei 2005 (gemeente Krimpen aan den IJssel) 31 mei 2005 (gemeente Bergambacht)

kennisgeving MER: 2 januari 2006

toetsingsadvies uitgebracht: 20 maart 2006

Bijzonderheden: Het zoekgebied voor tracés is beperkt. De reconstructie vindt plaats op het bestaande tracé, waarbij nog gekozen kan worden voor een noordelijke of een zuidelijke ligging op het bestaande tracé. De variatie voor alternatieven zit met name in de technische aanpak van de vernieuwing en de wijze en duur van aanleg. Er is gekozen voor een innovatieve aanpak waarbij binnen aan te geven grenzen de keuze van een tracé en van een aanlegmethode en ook het toekomstig onderhoud over wordt gelaten aan marktpartijen. Met het oog hierop heeft de Commissie in haar toetsingsadvies onder andere aanbevelingen gedaan voor de wijze waarop de 'milieuprestaties' en de landschappelijke inpassing in het aanbestedingstraject kunnen worden meegenomen.

Samenstelling van de werkgroep:

dr.ir. G. Blom (voorzitter)

ir. B. Olthof

ing. G. van der Sterre

Secretaris van de werkgroep: ir. F.D. Dotinga (rl) drs. S.A.A. Morel (ts)

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20060213	R. de Jong	Krimpen a/d Lek	20060223
2.	20060213	Gebr. de Jong Betimmeringen b.v. Idejo Keukens en Badkamers	Krimpen a/d Lek	20060223
3.	20060214	B.R. van der Veeke	Krimpen a/d Lek	20060223
4.	20060116	F.L.M. Blom	Krimpen a/d IJssel	20060223
5.	20060116	J.A.R. de Witte	Krimpen a/d IJssel	20060223
6.	20060120	J. van Oort	Krimpen a/d IJssel	20060223
7.	20060119	J.N.P. van Tiel	Lekkerkerk	20060223
8.	20060124	VVE appartementen Tricolore Blauw	Krimpen a/d IJssel	20060223
9.	20060127	P.F. Oudijk	Bergambacht	20060223
10.	20060130	P. van Ommeren	Krimpen a/d IJssel	20060223
11.	20060130	L. van Ommeren	Krimpen a/d IJssel	20060223
12.	20060131	T.J. de Kort en L. de Kort	Krimpen a/d IJssel	20060223
13.	20060203	W. Kok	Lekkerkerk	20060223
14.	20060213	J.M.M. van Zijp	Krimpen a/d IJssel	20060223
15.	20060213	J. Visser	Krimpen a/d IJssel	20060223
16.	20060210	Vereniging Leefbaar Bergstoep	Bergambacht	20060223
17.	20060201	P.A. Meerkerk	Lekkerkerk	20060223
18.	20060208	J.J. Rook	Krimpen a/d Lek	20060223
19.	20060208	P. den Boer	Bergambacht	20060223
20.	20060213	J.M. Mos	Bergambacht	20060223
21.	20060213	W.A. Visser	Krimpen a/d IJssel	20060223
22.	20060213	VVE Panoramafats	Krimpen a/d IJssel	20060223
23.	20060210	v.d. Sijs & Mook Makelaardij	Hazerswouden ITC - Boskoop	20060223
24.	20060209	P.J. Pols en J. Pols-De Vogel C. van den Assem en M. van den Assem-Van de Laak	Krimpen a/d IJssel	20060223
25.	20060208	T.J. de Kort en L. de Kort- Melgers	Krimpen a/d IJssel	20060223
26.	20060210	Bewoners Van Eijcklaan/ Van Ostadelaan	Krimpen a/d IJssel	20060223
27.	20060213	N210-reacties	Lekkerkerk	20060223
28.	20060106	Stafbureau Openbare Orde & Veiligheid	Stolwijk	20060223
29.	20060113	Ministerie van Verkeer en Wa- terstaat	Rotterdam	20060223
30.	20060116	Rijksdienst voor het Oudheid- kundig Bodemonderzoek	Amersfoort	20060223
31.	20060125	Ministerie van Defensie	Utrecht	20060223
32.	20060124	Rijksdienst voor de Monumen- tenzorg	Zeist	20060223
33.	20060125	Gasunie	Waddinxveen	20060223
34.	20060210	DLA Schutgrosheide N.V.	Amsterdam	20060223
35.	20060210	Oasen N.V.	Gouda	20060223

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
36.	20060210	Hoogheemraadschap van Schie-land en de Krimpenerwaard	Rotterdam	20060223
37.	20060203	Stichting Het Zuid-Hollands Landschap	Rotterdam	20060223
38.	20060209	Kamer van Koophandel	Rotterdam	20060223
39.	20060207	TenneT TSO B.V.	Arnhem	20060223
40.		Provincie Zuid-Holland Directie Ruimte en Mobiliteit	Den Haag	20060223

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Vernieuwing N210 tussen Krimpen a/d IJssel en
Bergambacht**

De gemeenten Bergambacht, Krimpen aan den IJssel en Nederlek stellen gezamenlijk één bestemmingsplan op voor de vernieuwing van de N210 tussen Krimpen aan den IJssel en Bergambacht. Hiervoor wordt tevens een m.e.r.-procedure doorlopen.

ISBN 90-421-1772-9