

961-64
(2^e)

**RICHTLIJNEN TEN BEHOEVE VAN
HET OPSTELLEN VAN EEN MILIEUEFFECTRAPPORT
VOOR DE VASTSTELLING
VAN HET TRACÉ VAN DE PROVINCIALE WEG N470**

Voorlopig vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 8 december 1998.
Behandeld in de Statencommissie voor Milieu en Grootstedelijk Rotterdam op 18 december 1998.
Definitief vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 5 januari 1999.

ABC/165001

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

De Stuurgroep N470, waarin de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Pijnacker, Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs, de Stadsregio Rotterdam, het Stadsgewest Haaglanden en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vertegenwoordigd zijn, heeft in juni 1998 een startnotitie ingediend voor het realiseren van een provinciale weg, die een verbinding vormt tussen Delft en Zoetermeer, met een tracering ten zuiden van Pijnacker-Zuid, en daaraan gekoppeld een verbinding tussen Rotterdam-Noord en Zoetermeer, respectievelijk Delft. Hiervoor wordt een milieu-effectrapport (MER) opgesteld.

Daartoe wordt de procedure van een milieu-effectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de te nemen besluiten over de twee partiële Streekplanherzieningen; het gaat om het Streekplan Zuid-Holland West en het Streekplan Rijnmond. Het bevoegd gezag voor beide Streekplannen zijn de Provinciale Staten van Zuid-Holland.

Het doel van de m.e.r.-procedure is voldoende informatie aan te leveren om het mogelijk te maken gestructureerd en objectief het natuur- en milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te laten wegen.

1.2 Vrijwillig MER

Ten behoeve van vorengenoemde Streekplanherzieningen wordt vrijwillig de m.e.r.-procedure doorlopen. In een uitspraak over een voorlopige voorziening inzake het Bestemmingsplan Delfgauw, waarin een stukje N470 gelegen is, gaf de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State aanleiding voor dit project m.e.r.-plicht te veronderstellen. Deze uitspraak was voor de Stuurgroep N470 aanleiding de m.e.r.-procedure te starten.

In de bodemuitspraak heeft de Afdeling bestuursrechtspraak evenwel aangegeven dat de N470 niet m.e.r.-plichtig is. Ten behoeve van de zorgvuldige besluitvorming over de inpassing van de wegverbinding in de Groenblauwe Slinger en de bestaande en toekomstige bebouwing heeft de stuurgroep besloten de m.e.r.-procedure op vrijwillige basis voort te zetten.

1.3 Globale inhoud Richtlijnen

Deze richtlijnen zijn opgesteld om te bevorderen dat het op te stellen milieu-effectrapport (MER) voldoende informatie biedt over de milieueffecten van de tracering van de N470 om besluiten in het kader van de partiële Streekplanherzieningen te onderbouwen.

Het milieu-effectrapport dient volgens de Wet milieubeheer tenminste de volgende onderwerpen te bevatten:

- Een beschrijving van het doel van de weg.
- Een aanduiding van de besluiten waarvoor het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit (de aanleg van de weg) en de beschreven alternatieven.
- Een beschrijving van het tracé en de inrichting van de weg, en de alternatieven die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen.

- Tot de beschreven alternatieven behoort in ieder geval het meest milieuvriendelijke alternatief (waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen of met de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden beperkt).
- Een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voorzover de weg (met de alternatieven) daarop van invloed is en de ontwikkeling van dat milieu indien de activiteit of alternatieven niet worden ondernomen (autonome ontwikkeling).
- Een beschrijving van de gevolgen voor het milieu die de weg en alternatieven kunnen hebben met een motivering van de wijze van beschrijven.
- Een vergelijking van de milieugevolgen van de autonome ontwikkeling, de voorgenomen activiteit (de aanleg van de weg) en de beschreven alternatieven.
- Een overzicht van de ontbrekende gegevens voor de beschrijving van de autonome ontwikkeling en de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit en de alternatieven.
- Een voor algemeen publiek toegankelijke samenvatting die een beoordeling van het milieu-effectrapport mogelijk moet maken.

Deze wettelijk verplichte onderwerpen zijn in de richtlijnen opgenomen. In de richtlijnen wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen tracéalternatieven, inrichtingsvarianten en totaalalternatieven. Tracéalternatieven zijn de verschillende mogelijkheden voor de tracering van de weg. Inrichtingsvarianten zijn de mogelijkheden voor de inrichting en de uitvoering van de weg om bij een bepaald tracé optredende knelpunten op te lossen. Een totaalalternatief is een tracéalternatief gekoppeld aan een inrichtingsvariant. De voorgenomen activiteit en het meest milieuvriendelijke alternatief worden als totaalalternatief beschreven.

Daarnaast wordt gevraagd, naar aanleiding van enkele inspraakreacties en het advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage, in het MER duidelijkheid te verschaffen over de noodzaak van de weg en de aard van de 'harde' besluiten in het verleden.

Daartoe moeten de argumenten die in het verleden tot de keuzes hebben geleid inzichtelijk gemaakt worden. Deze keuzes omvatten onder andere de noodzaak voor de aanleg van de weg naast of in plaats van stimulering van andere mobiliteitsmiddelen. Daarbij moet het milieu-effectrapport duidelijkheid verschaffen waarom tracés niet meer worden heroverwogen, de reden hiervoor en in welke besluiten (type en status) dit is vastgelegd. Ook dient aangegeven te worden waarom andere tracédelen wel in overweging worden genomen en waarom hieraan ten grondslag liggende besluiten worden heroverwogen.

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

2.1 Probleemstelling

2.1a In een probleemstelling moet worden beschreven voor welke (bestaande en/of toekomstige) (bereikbaarheids- en leefbaarheids)knelpunten het voornemen een oplossing moet bieden. Als het de toekomstige situatie betreft, dient duidelijk te zijn over welke periode de problemen worden verwacht en op welke aannamen deze prognoses zijn gestoeld.

2.1b In de startnotitie wordt geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende verkeersrelaties in het gebied. Echter voor de alternatieven- en variantenontwikkeling is dit van belang. In het MER dient het volgende onderscheid gemaakt te worden:

- de verkeersrelaties binnen het gebied. Inzicht moet worden gegeven in de toenemende verkeersdruk als gevolg van het autogebruik in het Tussengebied (uitbreiding woningbouw en bedrijven) op de bestaande wegen, die deels door woonkernen lopen. Tevens dient inzicht te worden gegeven in de daarmee samenhangende leefbaarheidsproblemen. Aangegeven dient te worden welke knelpunten opgelost moeten worden om een goede ontsluiting te garanderen;
- de regionale verkeersrelaties (Zoetermeer–Delft en Zoetermeer–Rotterdam). Inzicht dient te worden gegeven in de problemen van de huidige verbinding Zoetermeer-Delft en Zoetermeer-Rotterdam. Aandacht verdienen de afwikkelingsproblemen in het Tussengebied en/of de afwikkelingsproblemen op het hoofdwegennet (A4, A12, A13 en A20);
- de interregionale verkeersrelaties. Capaciteitsvergroting van verbindingen leidt mogelijk tot minder gewenst interregionaal verkeer, aangezien routes door het Tussengebied dan meer concurreren met het hoofdwegennet. Inzicht dient te worden gegeven in dit autoverkeer (bijvoorbeeld van Utrecht naar Delft en terug). Tevens dienen de mogelijke invloeden van rekeningrijden beschreven te worden. Aangegeven dient te worden of dit extra druk geeft op het onderliggend wegennet en hoe dat wordt opgelost?

2.2 Doel

2.2a Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van het doel (of de doelen) worden afgeleid. Daarbij moet ook worden aangegeven, wat de relatie is met de doelstellingen van het provinciaal verkeers- en vervoersbeleid in het Mobiliteitsplan Zuid-Holland (MZH). De relatie met de doelen ten aanzien van milieubescherming en -verbetering moet worden aangegeven. Doelen moeten zodanig worden beschreven, dat ze kunnen dienen voor de afbakening en de vergelijking van te beschrijven alternatieven en varianten. Waarbij duidelijk moet zijn welke prioriteit in de doelen wordt gehanteerd.

2.2b Het doel dient zo te worden geformuleerd, dat ook reële milieuvriendelijke opties als alternatieven kunnen worden beschouwd. Daarom moet, met het oog op het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, aangegeven worden welke ruimte de gestelde doelen laten voor het ontwikkelen van alternatieven en varianten die gunstig zijn voor het milieu. Hiertoe dient het MER te verklaren in hoeverre de stimulering van het openbaar vervoer (via investeringen) en/of langzaam verkeer en/of flankerend beleid overwogen zijn, als alternatieven voor de aan te leggen weg. Op die manier dient het MER ook inzicht te verschaffen in het nut en de noodzaak van de weg.

- 2.2c In de startnotie wordt als doel omschreven:
Het realiseren van een provinciale weg, die een verbinding vormt tussen Delft en Zoetermeer, met een tracering ten zuiden van Pijnacker-Zuid, met daaraan gekoppeld een verbinding tussen Rotterdam-Noord en Zoetermeer, respectievelijk Delft.
Daarbij wordt een aantal uitgangspunten gehanteerd:
- als uitgangspunt bij de tracering, wijze van uitvoeren en inpassing, worden de reeds genomen besluiten, mede die ten aanzien van een duurzame ontwikkeling van het gebied, gehanteerd;
 - de weg en de ecologische en landschappelijke inrichting worden - als onderdeel van het project Groenblauwe Slinger - als één ontwerp-opgave gezien.
- In het MER dient aangegeven te worden welke reeds genomen besluiten gehanteerd worden. In de startnotitie wordt aangegeven dat er reeds vele besluiten zijn genomen voor de N470. De hardheid en de samenhang van de besluiten dienen in het MER te worden aangegeven.

- 2.2d Als doel van het MER wordt in de startnotitie aangegeven:
Het mogelijk maken van het volwaardig meewegen van het milieubelang bij het nemen van de voor het aanleggen van de N470 nog te nemen planologische besluiten.

In het MER moet aangegeven worden in hoeverre een heroverweging van reeds genomen besluiten nog aan de orde is. Daarbij dient te worden aangegeven, met een duidelijke motivering waarom, welke besluiten wel en welke niet heroverwogen worden. Daarbij dient te worden aangegeven of de argumenten nog actueel zijn.

2.3 Besluitvorming

- 2.3a Aangegeven moet worden welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies en dergelijke) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, bestemmingsplannen, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd. Het Bestemmingsplan Delfgauw is in augustus 1995 vastgesteld door gemeente Pijnacker en in april 1996 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. Doordat de Raad van State de beroepen verworpen heeft, is het onherroepelijk geworden. Het Bestemmingsplan Tolhek is in januari 1998 door gemeente Pijnacker vastgesteld en in september 1998 door het Provinciaal Bestuur goedgekeurd. Het Structuurplan Noordrand II en III is in oktober 1998 door de stadsregio vastgesteld en past binnen de in het Streekplan Rijnmond aangegeven uitwerkingsregels. De besluitvorming met betrekking tot de Bestemmingsplannen Tolhek en Delfgauw (Pijnacker) en het Structuurplan Noordrand II en III (Rotterdam) dient als een randvoorwaarde beschouwd te worden.
- Tevens moet beschreven worden welke criteria voor de afweging van alternatieven en varianten (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid worden ontleend.
- 2.3b Aangegeven moet worden of er in (de omgeving van) het studiegebied gebieden liggen, die een speciale status in het beleid hebben of krijgen (bijvoorbeeld natuur-, stilte- en relatienotagebied). De consequenties hiervan voor de ontwikkeling van alternatieven en varianten moeten eveneens worden aangegeven.

- 2.3c Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor de te nemen besluiten over de twee partiële Streekplanherzieningen; het Streekplan Zuid-Holland West en het Streekplan Rijnmond. Bevoegde instantie zijn Provinciale Staten van Zuid-Holland. In het MER moet worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken.
- 2.3d Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.
- 2.3e Voorzover een der alternatieven of varianten een primaire waterkering kruist, dan moet worden nagegaan of hiervoor sprake is van de m.e.r.-plicht. Het MER moet aangeven of dit het geval is en zo ja, wat de consequenties zijn.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Algemeen

- 3.1a De alternatieven en varianten voor de verbinding moeten worden beschreven voorzover deze gevolgen hebben voor het milieu. Het kan zinvol zijn om deze beschrijving te baseren op deelactiviteiten. Daarbij dient eveneens aandacht te worden besteed aan neven- en vervolactiviteiten. In de startnotitie wordt uitgegaan van een voorkeursalternatief opgesplitst in tracédelen. Duidelijk moet worden gemaakt hoe deze onderverdeling tot stand is gekomen.
- 3.1b Verder verdient het aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg) en de gebruiksfase (gebruik en beheer).
- 3.1c Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen.
Als mitigerende maatregelen dienen in ieder geval te worden overwogen:
- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/-hinder in de stedelijke omgeving, zoals hogere geluidsschermen/-wallen, verhoogde/verdiepte ligging of tunnelbouw op de punten waar de doorsnijding van het stedelijk patroon het ernstigst zou zijn;
 - maatregelen ter vermindering van de milieuschade/-hinder in de landelijke omgeving, zoals verdiepte ligging/tunnelbouw op landschappelijk gevoelige trajecten, faunapassages/ecoducten, aanpassing van de verlichting, geluidreducerende maatregelen, maatregelen ter beperking van de schade aan de (geo)hydrologische relaties.
- 3.1d De activiteit heeft mogelijk effecten in één of meerdere gebieden zoals aangeduid op kaart 3, behorend bij hoofdstuk 3 uit de Nota Planbeoordeling (1998). Indien dit het geval is, is het (provinciale) compensatiebeleid van toepassing. Dit betekent dat:
- het milieu-effectrapport moet beschrijven hoe door het kiezen van een uitgekende tracering en uitvoering, schade aan bijzondere natuur en landschapswaarden kan worden vermeden;
 - het milieu-effectrapport inzicht moet verschaffen in de mogelijkheden om het tracé te optimaliseren door uitgekende landschappelijke inpassing (in samenhang met de Groen Blauwe slinger);
 - in het milieu-effectrapport moet aandacht worden besteed aan de mitigerende maatregelen die worden genomen om de effecten op natuur en landschap te beperken. Als hiermee niet het beoogde resultaat wordt bereikt, dient het milieu-effectrapport aan te geven welke aanvullende mitigerende maatregelen worden genomen;
 - als er toch nog sprake is van aantasting van bijzondere compensatieplichtige waarden (natuurwaarden, landschapswaarden en recreatieve waarden) die niet kan worden vermeden, dan moet worden aangegeven welke compenserende maatregelen kunnen worden genomen.
- #### 3.2 Keuze/afbakening van alternatieven en varianten
- 3.2a In paragraaf 2.2 van de startnotitie wordt aangegeven dat varianten kunnen worden ontwikkeld voor tracédelen indien er een duidelijke meerwaarde aanwijsbaar is. Daartoe dient te worden gemotiveerd waarom sommige alternatieven en varianten wel en andere alternatieven en varianten niet worden beschreven. Hierbij kan de volgende methode gehanteerd worden.

- 3.2b 1. *Ontwikkeling van tracéalternatieven*
Hierbij wordt gezocht naar de vanuit milieuoogpunt en voor natuur en landschap beste ligging van tracés. Met name wordt daarbij aandacht gevraagd voor knelpunten ten aanzien van de aantasting van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS), stiltegebieden, waterhuishouding, versnippering van het landschap en reliëf.
- 3.2c 2. *Ontwikkeling van inrichtingsvarianten*
Ten slotte kan nog worden verfijnd naar inrichtingsvarianten (diepteligging, kruispuntoplossingen, aankleding en dergelijke). In het MER moet voor de relevante tracéalternatieven een beeld worden geschetst. Varianten hoeven alleen te worden uitgewerkt voorzover relevant voor mitigerende/compenserende maatregelen en voorzover relevant voor beide streekplanbesluiten. Aangegeven moet worden of door het hanteren van het principe Duurzaam Veilig knelpunten ontstaan ten aanzien van het milieu (met name het landschap). Indien dit het geval is dient inzicht te worden gegeven in mogelijke varianten die dichtbij het principe Duurzaam Veilig liggen, maar het milieu ontzien.
- 3.2d 3. *Samenstellen van totaalalternatieven*
Uit de tracéalternatieven en inrichtingsvarianten moeten de verschillende totaalalternatieven resulteren. Daarbij moet tenminste een voorkeursalternatief en een meest milieuvriendelijk alternatief worden samengesteld.
- 3.2e De N470 heeft reeds een lange voorgeschiedenis, waarin reeds vele besluiten zijn gevallen. In de startnotitie worden enkele van deze besluiten opengebroken. Het is van belang in het MER aan te duiden waarom deze besluiten opengebroken werden/konden worden en andere niet. Betrek hierbij de in eerdere besluitvorming in beschouwing genomen alternatieven. Bij de beargumentering dient de actualiteit, de consistentie en de gelijkwaardigheid van afweging in het oog te worden gehouden.
- 3.2f Bij de afbakening van de alternatieven dient een verband te worden aangegeven met de doelen van het project.
- 3.2g Om een onderlinge vergelijking mogelijk te maken moeten de te vergelijken alternatieven en varianten tot op hetzelfde detailniveau worden uitgewerkt.

3.3 Alternatieven

3.3.1 Algemeen

Bij het beschrijven van de alternatieven dienen de onderstaande elementen uit de Streekplannen Zuid-Holland West en Rijnmond als vaststaand beschouwd te worden:

- de woningbouwlocatie Pijnacker-Zuid, inclusief begrenzing;
- de woningbouw- en werklocatie Delfgauw, inclusief begrenzing;
- de ontwikkeling van de bouwlocaties Noordrand II en III;
- ontwikkeling van de bedrijfslocatie Reesloot (Boezem III) bij Pijnacker, zoals op de Streekplankaart aangegeven;
- ontwikkeling van de ecologische en recreatieve verbindingszone tussen Midden-Delfland en het Groene Hart (de Groen Blauwe Slinger);
- het natuurgebied rondom de eendenkooi in de Zuidpolder van Delfgauw;

- de Randstadgroenstructuur tussen Delft en Zoetermeer (Delftse Hout, Bieslandse Bos, Dobbeplass en De Balij);
- de ontwikkeling van een groene geleedingszone tussen Rotterdam en Noordrand II en III (de intermediaire zone);
- het huidige glastuinbouwgebied in Pijnacker-Oost en West.

Houdt zo mogelijk ook rekening met de ontwikkeling van een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding Zoetermeer-Rotterdam (ZoRo) als een te verwachten ontwikkeling:

3.3.2 Nulalternatief/referentiekader

Bij het beschrijven van het nulalternatief dienen naast de huidige milieusituatie en de autonome ontwikkeling in het gebied ook de verkeersontwikkelingen buiten het gebied aandacht te krijgen.

3.3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

3.3.3a In ieder geval moet het meest milieuvriendelijke alternatief worden beschreven.

3.3.3b Het meest milieuvriendelijke alternatief moet:

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

3.3.3c In de startnotitie gaat men uit van het passief zoeken naar het meest milieuvriendelijke alternatief. Eerst worden de milieugevolgen van alle alternatieven en varianten bekeken en dan wordt automatisch duidelijk wat het meest milieuvriendelijke alternatief is.

Ga na of het ook mogelijk is om bij het ontwikkelen van het meest milieuvriendelijke alternatief een 'actieve' aanpak te volgen. Hiermee wordt bedoeld, dat toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en -verbetering bij de ontwikkeling van dit alternatief als uitgangspunt wordt genomen. Dat betekent dat eerst wordt nagegaan waar de belangrijkste knelpunten ten aanzien van het milieu zich voordoen. Daarna wordt bekeken hoe een zodanige oplossing kan worden gecreëerd dat deze knelpunten worden opgelost.

4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUEFFECTEN

4.1 Algemeen

- 4.1a De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten exclusief de besluiten over de N470.
- 4.1b Bij de berekeningen van de milieuveranderingen moet worden uitgegaan van de volgende invoergegevens: verkeersintensiteiten, gemiddelde rij snelheden, verkeerssamenstelling per wegvak, de omgevingskenmerken van de wegvakken en (voor luchtverontreiniging) de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto's en vrachtwagens) en brandstofsoorten (benzine, LPG en diesel).
- 4.1c *Studiegebied*
Het studiegebied (invloedsgebied) moet op kaart worden aangegeven en omvat het tracé van de aan te leggen weg/wegen (inpassingsgebied) en de omgeving waarin effecten kunnen optreden. Per milieuaspect (natuur, lucht, bodem, water etcetera) kan de omvang van het studiegebied verschillen. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven.
In de praktijk is (voor de situatie van gebruik van de infrastructuur) het studiegebied voor de milieu-aspecten geluid en lucht het gebied, dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Een significante verandering in de intensiteit op een wegvak kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de bestaande situatie.
- 4.1d *Referentiejaar*
Voor de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten moet een referentiejaar genomen worden. Het referentiejaar wordt ontleend aan de vigerende beleidsnota's. Tenminste wordt het jaar 2010 genomen, de planhorizon van Structuurvisie Verkeer en Vervoer 2 (SVV2). Het MER dient ook een doorkijk naar 2020 te geven.
- 4.1e Daarnaast kan met behulp van een robuustheidscontrole worden nagegaan de mate waarin een alternatief voldoet aan doelstellingen of criteria (waaronder eenmaal twee-strooks of tweemaal twee-strooks uitvoeren van de weg en het stiller worden van auto's) buiten de planperiode of als de aannames tegen- of meevallen.
- 4.1f *Type milieuinformatie*
Bij de beschrijving van de milieugevolgen dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:
- effecten moeten worden beschreven voor de afzonderlijke varianten maar ook voor de samengestelde alternatieven (in ieder geval het mma en het voorkeursalternatief);
 - naast negatieve effecten moet ook aan positieve effecten aandacht worden besteed;

- effecten moeten altijd eerst worden beschreven zonder dat mitigerende of compenserende maatregelen erbij worden opgeteld (bijvoorbeeld een geluidseffect kan niet positief zijn omdat er een geluidsschermbord wordt geplaatst);
- behalve directe effecten moeten ook afgeleide effecten worden beschreven zoals effecten van te initiëren veranderingen in ruimtegebruik en grondstoffengebruik (bijvoorbeeld bij gebruik van ophoogzand of grind);
- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld;
- de manier waarop milieugevolgen zijn bepaald dient inzichtelijk en controleerbaar te zijn door het opnemen van basisgegevens in bijlagen of expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal;
- vooral aandacht moet besteed worden aan die effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden;
- er dient onderscheid gemaakt te worden tussen tijdelijke en blijvende effecten, waarbij tijdelijke ingrepen of maatregelen ook blijvende gevolgen hebben.

De volgende paragrafen bevatten aandachtspunten voor deze milieuaspecten.

4.2 Verkeer

De uitwerking van de verschillende alternatieven op de verkeersstromen zoals bedoeld onder richtlijn 2.1b.

4.3 Landschap- en cultuurhistorie

Het gaat hierbij om de ruimtelijke structuren en patronen en de landschapstypen en de cultuurhistorisch (inclusief archeologisch) belangrijke objecten.

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

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

4.4 Bodem en water

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

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

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

4.5 Natuur

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

- habitatverlies/-winst voor fauna en flora;
- barrièrewerking en versnippering voor faunasoorten en levensgemeenschappen;
- verstoring van (avi)fauna; hierbij dient speciaal aandacht besteed te worden aan natuurgebieden (bijvoorbeeld de eendenkooi, Plas van Ruyven en Plas van Buijsen) en directe omgeving;
- verdroging van biotopen.

Geef aan of vorengenoemde effecten plaatsvinden in gebieden en voor soorten van speciale status (zie aanwijzing 3.1d)

4.6 Geluid en trillingen

4.6a De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- de geluidsbelasting (inclusief die van de andere relevante bronnen: andere wegen, rail-, vliegverkeer et cetera);
- de aantallen woningen die boven de voorkeurswaarden uitkomen en eventuele sanerings-situaties. Hierbij moet rekening worden gehouden met de geplande nieuwbouwlocaties. In gebieden waar (spoor)wegen geïntegreerd worden gedacht met nieuwe woningbouw moet inzichtelijk worden gemaakt via welke methodiek een schatting is gemaakt van de aantallen woningen;
- het met geluid belaste oppervlak door middel van contouren;
- het aantal gehinderden, bijvoorbeeld uit te drukken met behulp van de populatiehinder-index (PHI) of via de dosiseffectrelaties van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM);
- bestaande en geplande geluidsgevoelige objecten en gebieden (ziekenhuizen, scholen, verzorgingstehuizen en woon-, natuur-, stille- (stiltegebied Zuid-polder), relatieve stille en recreatiegebieden) en de invloed daarop. Hierbij kan niet worden volstaan met het aangeven of aan de eisen van de Wet geluidhinder is voldaan; ook wijzigingen in het geluidsniveau die een duidelijke toename van de hinder of verstoring veroorzaken moeten worden vermeld;

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

4.6b Voorzover zinvol en methodisch mogelijk moeten tevens cumulatieve effecten in de beoordeling worden betrokken. Een ontwerp-algemene maatregel van bestuur (AMvB) inzake cumulatie geeft een berekeningsmethode waarmee een aantal soorten geluid bij elkaar kan worden opgeteld.

4.6c Indien hiertoe aanleiding is moeten de geluids- en trillingseffecten tijdens de aanlegfase worden opgenomen (heien, gevolgen van aan- en afvoer van materiaal, van tijdelijke verandering van autoverkeerscirculatie op aansluitende wegennet door omleidingen en stremmingen). Het cumulatieve effect hiervan kan kwalitatief beschreven worden. Extra aandacht dient gegeven te worden aan werkzaamheden in de bebouwde omgeving, in het broedseizoen en in de nachtperiodes.

4.7 Lucht

4.7a De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

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

4.7b Bij verdiepte of ondergrondse tracés dient afzonderlijke aandacht te worden besteed aan de luchtkwaliteit in de tunnel/verdieping, de luchtkwaliteit nabij de uiteinden van de tunnel en de verspreiding van de luchtverontreiniging rond de mogelijke ventilatiepunten. Daarbij moet rekening worden gehouden met de invloed van eventuele (geluids)afschermende voorzieningen. Bij de voorspellingen dient te worden aangegeven of rekening wordt gehouden met ontwikkelingen in emissiefactoren van het wagenpark.

4.8 Veiligheid

Risico's waaraan de omgeving van de weg blootgesteld wordt (bijvoorbeeld bij vervoer van gevaarlijke stoffen) moeten kwalitatief in termen van individueel risico en groepsrisico worden beschreven, voorzover dat voor de vergelijking van de tracéalternatieven relevant is. Daarbij dient het milieu-effectrapport een indicatie van (eventuele verschillen in) het risico voor snelle verspreiding van verontreinigingen bij calamiteiten, bijvoorbeeld via oppervlaktewater, te geven.

4.9 Woon- en leefmilieu

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

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

- de functioneelruimtelijke relaties in het gebied of in deelgebieden (bijvoorbeeld de meest gebruikte routes naar school, openbare voorzieningen of winkels), barrièrewerking van de infrastructuur;
- (bestaande en toekomstige) algehele hinderbeleving (geluidhinder, trillingshinder, luchtkwaliteit, sociale onveiligheid, visuele hinder, stank/stof etcetera);
- aantallen verkeersslachtoffers;
- gedwongen vertrek door sloop van woningen;
- kwalitatieve aanduiding van gevoelige gebieden (onder andere woongebieden en natuurgebieden) bij calamiteiten en indicatieve aanduiding van de risico's;
- de omringende glastuinbouwgebieden;
- (bestaande) recreatieve verbindingen in het studiegebied.

5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

- 5.a De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referenties) worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden. In het milieu-effectrapport dienen totale alternatieven met elkaar te worden vergeleken. Een globale inschatting van de noodzakelijke compensatie voor natuur en landschap in omvang en voor wat betreft de realiseerbaarheid dient hierbij mede een beoordelingsmaatstaf voor de alternatieven.
Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.
- 5b Hoewel dit geen verplicht deel van het milieu-effectrapport uitmaakt wordt aanbevolen een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven.

6. LEEMTEN IN INFORMATIE

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

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

7. EVALUATIEPROGRAMMA

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

8. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie worden de volgende aanbevelingen gedaan:

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

9. SAMENVATTING VAN HET MER

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

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

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

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

Algemeen

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

Probleemstelling

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

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

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

Aantasting gebieden zoals aangeduid in het Structuurschema Groene Ruimte

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

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

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

Autonome ontwikkeling

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

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

Afbakening van alternatieven

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

1. Ontwikkeling van oplossingsrichtingen

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

2. Ontwikkeling van tracévarianten

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

3. Ontwikkeling van inrichtingsvarianten

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

4. Samenstellen van tracéalternatieven

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

Milieueffecten

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

Inspraakreacties en adviezen op startnotitie N470
en de informatieavonden 96-98

1. Inleiding	3
1.1 Doel van dit rapport.....	3
1.2 Doel van de inspraak op de startnotitie.....	3
1.3 Indeling van het rapport.....	4
2. Adviezen en reacties naar aanleiding van de startnotitie	4
2.1 Te onderzoeken (milieu)effecten.....	4
2.2 Te onderzoeken alternatieven en varianten.....	6
2.3 Kruising Pastoor Verburghweg en N470.....	8
2.4 Privébelangen (bedrijfseconomisch of anderszins).....	9
2.5 Procedurele aspecten.....	9
2.6 Advies naar aanleiding van de startnotitie.....	10
3. Reacties naar aanleiding van de informatieavonden 1996 - 1998	12
3.1 Verkeer en economie.....	13
3.2 Ruimtelijke ordening en ruimtegebruik.....	13
3.3 Bodem en water.....	14
3.4 Werk-, woon- en leefmilieu.....	14
3.5 Natuur.....	15
3.6 Landschap en cultuurhistorie.....	15
3.7 Overig.....	15

1. INLEIDING

De procedure van milieu-effectrapportage (m.e.r.) heeft tot doel de milieueffecten van een voorgenomen activiteit op een volwaardige manier te laten meewegen in de besluitvorming. Op een aantal momenten is binnen deze procedure inspraak en advisering mogelijk. De inspraakreacties kunnen daarbij van invloed zijn op de inhoud van het onderzoek voor de besluitvorming of de te nemen besluiten.

De startnotitie vormt het formele begin van een m.e.r.-procedure. De startnotitie m.e.r. N470 heeft ter visie gelegen van 29 juni tot en met 7 augustus 1998. Tevens heeft op 23 juni 1998 een informatieavond plaatsgevonden. Tijdens deze informatieavond is de inhoud van de startnotitie toegelicht en de te volgen m.e.r.-procedure en planologische procedure uiteengezet. Op de inspraakavond is toegezegd, dat naast de inspraakreacties op de startnotitie, ook de eerdere reacties naar aanleiding van informatieavonden uit 1996, 1997 en 1998 als inspraakreactie aan de Commissie m.e.r. gezonden zouden worden en verder bij het opstellen van de richtlijnen zouden worden betrokken.

Bij het opstellen van deze richtlijnen heeft provincie Zuid-Holland rekening gehouden met de wettelijke adviezen (onder andere van de Commissie voor de milieu-effectrapportage) en de inspraakreacties (schriftelijke reacties op de startnotitie en mondelinge opmerkingen op de informatieavonden van 28 mei 1996, 30 mei 1996, 25 maart 1997, 27 maart 1997, 20 januari 1998 en 22 januari 1998).

De richtlijnen bevatten de eisen waaraan het milieu-effectrapport zal moeten voldoen. Daarbij dienen ook de aandachtspunten, waarvan in dit rapport wordt aangegeven dat ze zullen worden uitgewerkt, bij het opstellen van het milieu-effectrapport te worden betrokken.

1.1 Doel van dit rapport

Naar aanleiding van de startnotitie zijn 29 inspraakreacties ingediend. De reacties naar aanleiding van informatieavonden uit 1996, 1997 en 1998 zijn opgenomen in rapporten van Ingenieursbureau Zuid-Holland (IBZH). Aan de hand van deze rapporten is gekeken op welke punten de inspraakreacties elementen bevatten die niet naar voren zijn gebracht in de inspraakreacties op de startnotitie. In dit rapport worden de reacties samengevat en geclusterd in thema's aan de hand waarvan de ingediende reacties behandeld worden. Aan het eind van deze notitie is een lijst met insprekers opgenomen waarbij is aangegeven bij welke thema's de inspraakreacties zijn ingedeeld. Zo kunnen de insprekers zien hoe met hun reactie is omgegaan.

Dit rapport is daarmee gebaseerd op:

- De inspraakreacties op de startnotitie N470
- Reacties naar aanleiding van de infodagen d.d. 28/30 mei 1996 betreffende het gedeelte Zoetermeer-Delft, 1996, IBZH
- Reacties naar aanleiding van de infodagen d.d. 25 en 27 maart 1997 te Berkel en Rodenrijs, 1997, IBZH
- Reacties naar aanleiding van de infodagen d.d. 20-22 januari 1998 te Pijnacker en Berkel en Rodenrijs, 1998, IBZH.

1.2 Doel van de inspraak op de startnotitie

De procedure van milieu-effectrapportage heeft tot doel de milieueffecten van een voorgenomen activiteit op een volwaardige manier te laten meewegen in de besluitvorming. De Wet milieubeheer, waarin de procedure is opgenomen, schrijft in de procedure een aantal momenten voor waarop inspraak mogelijk is. De gegeven inspraakreacties kunnen daarbij van invloed zijn op de inhoud van het onderzoek in het vervolg van de procedure of de besluitvorming ten aanzien van het te realiseren tracé.

Gezien de functie die de richtlijnen vervullen, is het doel van het geven van een inspraakreactie op de startnotitie vooral gericht op:

- het aangeven welke (milieu)effecten in het milieu-effectrapport zouden moeten worden opgenomen
- het aangeven welke alternatieven en varianten in het milieu-effectrapport onderzocht zouden moeten worden.

Een groot deel van de ingekomen reacties heeft op deze onderwerpen betrekking. Daarnaast heeft een aantal inspraakreacties betrekking op privébelangen (bedrijfseconomische of andere). Besluitvorming is in deze fase van de procedure nog niet aan de orde, maar volgt na het opstellen van het milieu-effectrapport (waarna weer inspraak mogelijk is) en in de verder te volgen procedure, waaronder een partiële herziening van het streekplan, die eigen bezwaar- en beroepsprocedures kent.

1.3 Indeling van het rapport

In hoofdstuk 2 wordt de inhoud van de inspraakreacties op de startnotitie ingedeeld in een aantal thema's, die vervolgens inhoudelijk behandeld worden. Hoofdstuk 3 gaat in op de inspraakreacties die zijn gegeven naar aanleiding van de voorlichtingsavonden in mei 1996, maart 1997 en januari 1998, voordat de m.e.r.-procedure was opgestart. Ook deze reacties zijn ingedeeld in thema's die inhoudelijk behandeld worden.

2. ADVIEZEN EN REACTIES NAAR AANLEIDING VAN DE STARTNOTITIE

Naar aanleiding van de startnotitie zijn 30 inspraakreacties en adviezen ingediend. Deze reacties zijn opgenomen in tabel 1, geclusterd in thema's. Bij de clustering is zoveel mogelijk aangesloten aan de inhoud van de inspraakreacties. De gehanteerde indeling is als volgt:

1. Te onderzoeken (milieu)effecten
2. Te onderzoeken alternatieven en varianten
3. Kruising Pastoor Verburghweg en N470
4. Privébelangen (bedrijfseconomisch of anderszins)
5. Procedurele aspecten.

Inspraakreacties met betrekking tot de kruising van de Pastoor Verburghweg met de N470 zijn apart opgenomen en niet in de categorie 'te onderzoeken alternatieven en varianten', gezien het grote aantal reacties dat (uitsluitend) betrekking heeft op dit onderwerp en omdat deze reacties nauw samenhangen en dikwijls zeer gedetailleerd zijn.

2.1 Te onderzoeken (milieu)effecten

Inleiding

In de startnotitie is een aantal aspecten aangegeven waarvoor de milieueffecten in ieder geval inzichtelijk zullen worden gemaakt in de milieu-effectrapportage. Daarnaast is aangegeven dat bij het ontwerpen van alternatieven en varianten schadelijke effecten ten gevolge van de aanleg zoveel als mogelijk voorkomen, gemitigeerd (verzacht) en als dit niet geheel mogelijk is gecompenseerd moeten worden. Dit door de tracerings- en het wegontwerp te optimaliseren en voorzieningen te treffen waarmee negatieve effecten geminimaliseerd worden.

Inspraakreacties

Een aantal inspraakreacties en adviezen vraagt specifiek aandacht voor een bepaald gebied. Genoemd worden de Eendenkooi, het gehele Oude Leede-gebied, de Groenblauwe Slinger, de Groenzone Berkel-Pijnacker en de Intermediaire zone. In deze reacties zijn voorkeuren opgenomen ten aanzien van de tracerings- en het wegontwerp, waarbij de Groenblauwe Slinger zoveel mogelijk wordt gespaard.

Gevraagd wordt een specifiek onderzoek te verrichten naar het functioneren van de Eendenkooi in relatie tot het omliggende gebied.

Doorsnijdingen van de ecologische verbindingen zouden alleen plaats moeten vinden, als is aangetoond dat een andere tracering niet goed mogelijk is. Hierbij wordt aandacht gevraagd voor de beleidsmatige status van de gebieden.

De inkadering van alternatieven en varianten moet in de startnotitie niet te krap gekozen worden, omdat anders in het milieu-effectrapport milieubelangen geen volwaardige rol spelen.

Gevraagd wordt de effecten voor het gehele gebied met eenzelfde diepgang, over een langere periode te bestuderen. Archeologische aspecten dienen in de afweging betrokken te worden.

De aandacht wordt gevestigd op het feit dat ten gevolge van het ontwikkelen van de Groenblauwe Slinger een geheel ander landschap zal ontstaan dan thans het geval is. Bij de inpassing van de weg in de omgeving dient hiermee rekening gehouden te worden.

Specifiek wordt gevraagd de verkeersintensiteiten (inclusief effecten van rekeningrijden), geluidsoverlast, trillingen, stank en stofdepositie inzichtelijk te maken in het milieu-effectrapport en de uitkomsten te relateren aan de wettelijk toelaatbare waarden.

Aandacht wordt gevraagd voor het ten gevolge van de aanleg van de N470 geïsoleerd raken van percelen.

Enige inspraakreacties hebben betrekking op het compensatiebeginsel. Naar aanleiding van het milieu-effectrapport zou een compensatieplan moeten worden opgesteld, waarin verschillende mogelijkheden voor compensatie gezien worden. Compensatie in een gebied dat reeds een beleidsmatige 'groene' status heeft, wordt hierbij niet als compensatie gezien.

Gepleit wordt te kiezen voor het VMC-alternatief. Het vooraf stellen van een maximum aan de kosten ter compensatie van verloren gegane natuurwaarden wordt afgekeurd.

Gesteld wordt dat het stellen van een maximum aan de kosten voor compensatie vooraf niet toelaatbaar is.

Conclusie

In de inspraakreacties wordt veelal aandacht gevraagd voor een bepaald gebied. Duidelijk moet zijn, dat in het milieu-effectrapport voor het gehele gebied op eenzelfde wijze en op hetzelfde detailniveau de effecten bepaald zullen worden. De effecten die betrekking hebben op de in de startnotitie genoemde aspecten, bijvoorbeeld ook archeologie, zullen hierbij in ieder geval inzichtelijk worden gemaakt. Het milieu-effectrapport dient hierbij gezien te worden als onderzoeksrapport, op basis waarvan besluitvorming mogelijk is waarin effecten op het milieu een rol spelen. De effecten worden op gedegen wijze objectief en wetenschappelijk verantwoord in kaart gebracht.

Als referentie worden wettelijke normen en waarden gebruikt, evenals vastgesteld beleid ten aanzien van verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening, waaronder ecologie en landschap.

Beschrijving van de in de richtlijnen genoemde aspecten zijn voldoende om de effecten met betrekking tot de Eendenkooi tot uitdrukking te brengen, een aanvullend onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

Voor het opstellen van het milieu-effectrapport is een landschapsvisie opgesteld, waarin rekening wordt gehouden met toekomstige ontwikkelingen (als onder andere Groenblauwe Slinger). Voor de inpassing van de N470 in het landschap wordt een landschapsplan opgesteld, waarin de ontwikkelingen met betrekking tot de realisatie van de Groenblauwe Slinger zijn opgenomen.

Parallel aan het opstellen van het milieu-effectrapport zullen de mogelijkheden tot compensatie onderzocht worden. De kosten dienen hierbij eveneens in kaart gebracht te worden.

De compensatiekosten zijn berekend op basis van het provinciale compensatiebeleid en hebben betrekking op de kosten van aan te kopen gronden en het beheer daarvan. Deze kosten dienen te worden gezien als inschatting om de benodigde compensatie te kunnen realiseren.

In hoofdstuk 4 zijn de richtlijnen gegeven ten aanzien van de milieueffecten van de (aanleg) van de weg.

2.2 Te onderzoeken alternatieven en varianten

Inleiding

In de Startnotitie N470 worden, naast het voorkeurstracé, de volgende alternatieven gedefinieerd:

Westtracé:

- badkuiptracé
- voetenbadtracé

Oosttracé:

- indirecte aansluiting bij Zoetermeer

Zuidtracé:

- ligging van de Klapwijkse Knoop westelijk van de Hofpleinlijn
- een oostelijker ligging dan het voorkeurstracé in de omgeving van de Meerweg.

Daarnaast is aangegeven dat varianten ten aanzien van de hoogteligging op een aantal locaties onderzocht zullen worden. Voor varianten met betrekking tot de kruising Pastoor Verburghweg en de N470 zie paragraaf 2.3.

Inspraakreacties

In de inspraakreacties worden diverse voorkeuren voor een der tracéalternatieven uit de startnotitie genoemd. Deze voorkeuren zijn hier niet opgenomen daar alle relevante effecten nog onderzocht worden en op basis van de effecten een keuze wordt gemaakt. Daarbij worden de volgende nieuwe alternatieven en varianten voorgesteld.

De optie de weg te ondertunnelen wordt genoemd voor het westtracé en het tracé langs Pijnacker (dat dan onder Pijnacker door zou moeten lopen).

Verder worden er alternatieven aangedragen voor een gestrekt tracé door Pijnacker en een andere tracering door Keijzershof vanwege de recente inzichten met betrekking tot de realisatie van de VINEX.

Verder wordt gevraagd de mogelijkheid te onderzoeken ter plaatse van de Overgauwseweg het tracé 30 m op te schuiven en wordt gewezen op de hogedrukgasleiding die in de omgeving van de Overgauwseweg te Pijnacker loopt.

De mogelijkheid meerdere aansluitingen op de N470 west te realiseren wordt geopperd. Voorgesteld wordt een kleine tracéverschuiving bij Kleihoogt te onderzoeken, daar dit voordelen kan bieden in verband met verschillende persoonlijke belangen van aanwonenden.

Ook wordt geadviseerd verschillende alternatieven en/of varianten voor het oostelijk tracé op te nemen, omdat hier slechts één alternatief in de studie is opgenomen.

Als alternatief voor de westelijke ligging van de Klapwijkse Knoop wordt het volgende tracé voorgesteld: het zuidelijk tracé wordt op een rotonde ten westen van de spoorlijn aangesloten op het tracé Delft-Zoetermeer. Ten oosten van het spoor wordt eveneens een rotonde aangelegd ter ontsluiting van Tolhek. Op deze rotonde zou op eenvoudige wijze de Klapwijkseweg (en eventueel andere lokale wegen) kunnen worden aangesloten. Hierdoor is een extra tunnel onder het spoor, zoals voorzien in alternatief Z1C niet nodig. Een variant hierop is om de Klapwijkseweg te handhaven via een verbinding direct langs het spoor. Ook in alternatief Z1A en Z1B kan gezocht worden naar een eenvoudiger aansluiting op de N470. Een nulplus-alternatief zou kunnen worden uitgevoerd in de vorm van een aantal kernomleidingen, reconstrueren van de Oost- en Westlaan te Pijnacker, een gestrekter zuid-tracé langs de Klapwijkseweg en het verbeteren van het openbaar vervoer. Eén inspreker stelt dat wanneer blijkt dat de aanleg van OV-infrastructuur niet voldoende probleemoplossend is daarna pas de aanleg van een wegverbinding zou moeten overwogen.

Enkele malen wordt er ook gesproken over een tracé ten noorden van Delfgauw, zoals bijvoorbeeld alternatief PD1 uit de studie van 1989.

In veel inspraakreacties wordt gesteld dat meer verdiepte tracés onderzocht moeten worden, één inspreker stelt dat de mogelijkheid alle alternatieven verdiept aan te leggen moet worden uitgewerkt, soms als VMC-alternatief.

Gesteld wordt in een reactie dat in het kader van de milieu-effectrapportage de verbinding tussen Rijksweg 13 en Rijksweg 16 bestudeerd zou moeten worden.

Aandacht wordt gevraagd voor de inrichting van de N470. Het concept 'Duurzaam Veilig' dient hierbij toegepast te worden.

Verschillende alternatieven (niet met name genoemd) zouden moeten worden bestudeerd ten aanzien van het verbinden van de N470 met het lokale wegennet. Hierbij zouden bedrijven direct op de N470 aangesloten moeten worden, zodat de huidige infrastructuur maximaal ontlast wordt.

De inkadering van alternatieven en varianten moet niet te krap gekozen worden, omdat anders in het milieu-effectrapport milieubelangen geen volwaardige rol spelen.

Conclusie

In het milieu-effectrapport zal een duidelijke keuze geformuleerd worden ten aanzien van de vraag wanneer een vastgelegd tracé (bijvoorbeeld in een provinciaal tracébesluit, of een gemeentelijk op provinciaal ruimtelijk plan in de zin van de Wet op de Ruimtelijke Ordening) al dan niet wordt heroverwogen. De opname van de te bestuderen alternatieven in het milieu-effectrapport dient in overeenstemming te zijn met deze keuze. Een tracé zal opnieuw bezien worden indien dit niet concreet is vastgelegd in een bestemmingsplan, structuurplan of (als concrete beleidsbeslissing) in een streekplan.

De keuze leidt dan tot het toevoegen van een alternatief tracé ter plaatse van tracédeel O₂ (tussen Kleihoogt en de Strikkade) en het opnemen van een alternatief ter plaatse van tracédeel Z₃ (aansluiting op het bestaande wegennet). Het opnemen van een gestrekt tracé door Pijnacker-Zuid is strijdig met het vigerende streekplan en de uitspraken hierover door de Raad van State en het bestemmingsplan Tolhek.

Alternatieve tracés ter plaatse van andere tracédelen behoeven niet in beschouwing te worden genomen, gezien de planologische vastlegging van een aantal tracédelen (ook door gemeentelijke overheden) en de inhoudelijke onderbouwing die in het verleden heeft geleid tot bepaalde keuzes. Op basis hiervan kan bijvoorbeeld een noordelijke ligging van het tracé tussen Delft en Zoetermeer (PD₁, 1989), zoals genoemd in één van de inspraakreacties, worden afgewezen. Wel wordt in het milieu-effectrapport de motivatie voor de in het verleden genomen besluiten opgenomen.

De alternatieve oplossingen met betrekking tot de ligging van de Klapwijkse Knoop worden niet in het milieu-effectrapport betrokken, als ze drie doorsnijdingen van de Groenblauwe Slinger tot gevolg hebben. Een alternatief heeft daarbij tot gevolg dat twee zwaar belaste rotondes dicht bij elkaar zullen liggen en de oplossing waarschijnlijk duur is.

Met betrekking tot de (kleine) tracéverschuiving in ten opzichte van het voorkeustracé in wegdeel O₂, ter hoogte van Kleihoogt, zal een extra alternatief worden onderzocht. Er zal daarbij gekeken worden naar het verloop van het tracé volgens het oorspronkelijke tracébesluit, zoals dat in het huidige streekplan is opgenomen.

Extra aansluitingen op het west-tracé zijn niet wenselijk. Het aantal aansluitingen op een provinciale weg in landelijk gebied zou (maximaal) één per 3 à 4 km moeten zijn. Daarbij heeft het extra doorsnijdingen tot gevolg en hebben particulieren in de regel geen aansluiting op een provinciale weg.

Kleine tracé-optimalisaties zullen bij de uitwerking van het wegontwerp tot een definitief ontwerp worden gezien.

De verbinding tussen Rijksweg 13 en Rijksweg 16 zal na het jaar 2010 wellicht gerealiseerd worden. Hiervoor wordt reeds een milieu-effectrapport opgesteld. Voor de aanleg van de N470 wordt rekening gehouden met plannen tot 2010. Ontwikkelingen na 2010 worden in principe niet onmogelijk gemaakt. De verbinding vormt geen uitgangspunt bij het opstellen van de milieu-effectrapportage voor de N470. De onderzochte alternatieven/varianten maken aanleg van de verbinding tussen de rijkswegen niet onmogelijk.

Bij het formuleren van het mma zal ook nadrukkelijk aandacht gegeven moeten worden aan het verminderen van de negatieve effecten op het natuurlijk milieu.

De alternatieven die in het kader van de milieu-effectrapportage N470 zijn ontworpen voldoen aan de eisen die gesteld worden vanuit het concept 'Duurzaam Veilig'.

Aandacht zal worden gegeven aan de onderbouwing van de noodzaak van aanleg van de N470, op basis van recente verkeersprognoses. Hierbij is de leefbaarheid in de woonkernen, de verkeersafwikkeling in het studiegebied en de ontsluiting van de VINEX-woningbouwlocaties van belang. Op basis van bestaande studies zal het effect van OV-alternatieven beschreven worden.

De lokale verkeersafwikkeling in de gemeente Pijnacker en mogelijke alternatieven om de verkeerssituatie te verbeteren, wordt in het milieu-effectrapport beschreven maar verder bestudeerd door de gemeente Pijnacker.

In hoofdstuk 2 van de richtlijnen zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van het beschrijven van het nut en de noodzaak van de N470. In paragraaf 2.3 en hoofdstuk 3 van de richtlijnen zijn bepalingen opgenomen om inzichtelijk te maken hoe de verschillende alternatieven en varianten geselecteerd zijn of worden.

2.3 **Kruising Pastoor Verburghweg en N470**

Inleiding

Voor het kruisen van de Pastoor Verburghweg worden in de startnotitie 3 mogelijkheden aangegeven:

- afsluiten van de Pastoor Verburghweg ter plaatse van de N470 (beide wegen op maaiveld);
- de Pastoor Verburghweg onder de N470 door leiden (N470 op maaiveld, Pastoor Verburghweg door tunnel);
- de Pastoor Verburghweg over de N470 leiden (N470 op maaiveld, Pastoor Verburghweg over viaduct).

Inspraakreacties

Een aantal inspraakreacties pleit voor het openhouden van de Pastoor Verburghweg. Redenen hiervoor zijn dat de Pastoor Verburghweg gebruikt wordt door werknemers van aanliggende - agrarische - bedrijven, voor toelevering aan langs de weg liggende bedrijven en voor transport van agrarische producten naar de veiling. Afsluiten van de Pastoor Verburghweg leidt tot omrijden, derhalve tot extra kosten en tot overlast elders (onder andere Middelweg, Kleihoogt of de Katwijkerlaan). Indien de Pastoor Verburghweg als verbinding blijft bestaan, heeft een aantal insprekers een voorkeur voor een tunnel. Aangegeven wordt echter ook dat het aanleggen van een tunnel onder de N470 de grootste gevolgen heeft voor de Groenblauwe Slinger. Een viaduct verdient daarom de voorkeur. Een aantal insprekers is voorstander van het afsluiten van de Pastoor Verburghweg. De mogelijkheid een 'smalle verbindingsweg' aan te leggen aan de zuidzijde van de N470 die een verbinding vormt tussen het oostelijk deel van de Pastoor Verburghweg en Kleihoogt wordt genoemd. Deze verbinding zou dan door fietsers en lokaal autoverkeer gebruikt kunnen worden. Ook zou een parallelweg langs de N470 kunnen worden aangelegd vanaf de Pastoor Verburghweg naar de Berkelseweg, gedeeltelijk over het geplande fietspad.

Conclusie

De effecten van de drie kruisingsmogelijkheden dienen alle in het milieu-effectrapport opgenomen te worden. Daarbij dienen effecten op het milieu alsmede effecten op de ontsluiting van het gebied gezien te worden. Ook eventuele 'verplaatsing van overlast' in het geval van afsluiting van de Pastoor Verburghweg is relevant. Van de verschillende opties zal eerst globaal gezien moeten worden in hoeverre de realisatie van deze verbindingen zinvol en gewenst zijn en in hoeverre vrachtverkeer van deze verbinding gebruik zou kunnen maken.

De ontsluiting van de Pastoor Verburghweg zal bij de verschillende inrichtingsvarianten (richtlijnen hoofdstukken 3 en 4) behandeld worden.

2.4 Privébelangen (bedrijfseconomisch of anderszins)

Inleiding

Ten behoeve van de aanleg van de N470 zal grond aangekocht moeten worden. Dit heeft tot gevolg dat percelen verkleind worden of doorsneden worden. Deze gevolgen zijn ongunstig voor de bedrijfsuitoefening. Hierdoor spelen persoonlijke belangen bij de keuze voor een bepaald tracé.

Bij een aantal van deze inspraakreacties speelt een rol dat de aanleg van de N470 volgens bepaalde alternatieven in directe nabijheid van de woonomgeving zal plaatsvinden, waardoor de kwaliteit van het woon- en leefmilieu in het geding is.

Belangen met betrekking tot de wijze van kruisen van Pastoor Verburghweg en N470 zijn opgenomen in paragraaf 2.3.

Inspraakreacties

Gevraagd wordt duidelijkheid te verschaffen over de gevolgen van planschade en hinder (door geluid, licht, stof en uitzicht) voor de aanwonenden.

Het verlies aan bedrijfsoppervlakte dient bepaald te worden, waarbij de wens bestaat vroegtijdig in overleg betrokken te worden over de aanleg van de N470.

Door enkele insprekers wordt opgemerkt dat men thans reeds bereid is over aankoop van grond van gedachten te wisselen met de provincie Zuid-Holland.

Conclusie

In de milieu-effectrapportage worden de effecten ten aanzien van het doorsnijden van percelen en de effecten op het woon- en leefmilieu inzichtelijk gemaakt, inclusief maatregelen om hinder te beperken, zoals geluidsschermen. In de fase van de procedure waarin het milieu-effectrapport wordt opgesteld, worden mogelijkheden ten aanzien van de aankoop van individuele percelen niet gezien, hierop hebben de richtlijnen ook geen betrekking. Want in het kader van de procedure milieu-effectrapportage/streekplanherziening zullen hierover geen definitieve besluiten vallen.

Definitieve besluiten over planschade als gevolg van het doorsnijden van percelen worden na overleg met betrokken eigenaren en/of bewoners vastgelegd in het definitieve ontwerp. Het is van belang om belanghebbenden op de hoogte te brengen/houden van de te doorlopen procedures in het kader van de aanleg van de N470, de inspraakmogelijkheden tijdens deze procedures, de besluitvormingsmomenten en de mogelijkheden van bezwaar en beroep. De initiatiefnemer kan aangeven op welk moment en op welke wijze onderhandeld zal worden over de aankoop van grond en het vergoeden van eventuele planschades.

In hoofdstuk 5 van de richtlijnen wordt aanbevolen een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven en varianten.

2.5 Procedurele aspecten

Inleiding

In de startnotitie is de procedurele voorgeschiedenis van de besluitvorming rond de N470 aangegeven en is de huidige planologische status van de wegdelen vermeld. Een aantal inspraakreacties heeft op deze aspecten betrekking, vaak omdat bij de inspreker onduidelijkheid bestaat over gevolgde of te volgen procedures.

Inspraakreacties

Volgens één inspraakreactie zou het opstellen van een milieu-effectrapportage voor de N470 thans reeds verplicht zijn, gezien de Wet milieubeheer en het vigerende Besluit milieu-effectrapportage.

Het opstellen van het milieu-effectrapport moet betrekking hebben op het gehele tracé van de N470, en niet op enkele delen waar nog alternatieven onderzocht worden.

Bij een aantal insprekers bestaat onduidelijkheid over de rol van een concrete beleidsbeslissing (c.b.b.), met betrekking tot de opname van de N470 in het streekplan Zuid-Holland West rond Pijnacker-Zuid, en de juridische consequenties die dit met zich meebrengt (tracé rond Pijnacker-Zuid is een c.b.b., tracering badkuiptracé is geen c.b.b.).

Niet voor alle insprekers is duidelijk welke procedures ten behoeve van de aanleg van de N470 doorlopen (dienen te) worden, waardoor ook niet duidelijk is welke inspraakmogelijkheden bestaan en wat de rol hiervan is in de te doorlopen procedure.

Conclusie

Het milieu-effectrapport behorend bij de benodigde streekplanwijziging wordt opgesteld voor het gehele tracé, waarbij over het gehele traject de effecten tot op eenzelfde detailniveau bestudeerd worden.

De procedure die gevolgd zal worden zal zo kort (en eenvoudig) mogelijk gehouden worden, zonder de juridische correctheid aan te tasten. Hierbij is het zinvol om belanghebbenden op de hoogte te stellen/houden van de te doorlopen procedures en de inspraakmomenten daarin, zie ook paragraaf 2.4.

Deze inspraakmomenten zijn er bij het ter inzage liggen van het ontwerp-streekplan en na het vaststellen van het streekplan. Daarna vindt overleg plaats met belanghebbenden over inpassing van de weg. Dit leidt tot het Definitief Ontwerp N470. In de hierna volgende procedures rond de vaststelling van de bestemmingsplannen kunnen bezwaren ingebracht worden tegen de negatieve effecten op de eigendommen, niet meer tegen het tracé.

In de stuurgroep N470 zal voor afstemming met andere procedures die in het studiegebied lopen worden zorggedragen.

In paragraaf 1.2 van de richtlijnen staat aangegeven waarom het hier een vrijwillige m.e.r. betreft.

In hoofdstuk 2 van de richtlijnen wordt aangegeven op welke wijze het milieu-effectrapport duidelijkheid moet verschaffen over de genomen besluiten en de procedures die nog gevolgd gaan worden voor de realisatie van de weg.

2.6 Advies naar aanleiding van de startnotitie

Op 22 september heeft de Commissie voor de milieu-effectrapportage haar advies uitgebracht voor de richtlijnen van het milieu-effectrapport. Dit advies is gebruikt als uitgangspunt voor de richtlijnen die door provincie Zuid-Holland als bevoegd gezag zijn opgesteld.

Op een tweetal belangrijke punten wijken de richtlijnen af van het advies.

- De commissie adviseert om het doel van de voorgenomen activiteit breder te nemen dan in de startnotitie omschreven. In het milieu-effectrapport zouden ontsluitingsoplossingen via bestaande infrastructuur en stimulering van het openbaar vervoer ook onderzocht moeten worden als oplossingen van de problematiek, zodat 'niet bij voorbaat wordt uitgegaan van het aanleggen van een provinciale weg'. Gezien de lange voorgeschiedenis van de weg, waarbij de noodzaak onderzocht en aangetoond is (onder andere bij het tracébesluit van 1989 en het VINEX-akkoord tussen Rijk, provincie en regio's van 1995), en de communicatie met de omgeving, waarbij het voornemen de weg aan te leggen al diverse malen is besproken, is het doel in de richtlijnen beperkt tot de aan te leggen weg. Wel is in de richtlijnen opgenomen dat het milieu-effectrapport inzicht dient te verschaffen in het nut en de noodzaak van de weg.

In het verleden zijn ook oplossingen via openbaar vervoer onderzocht. Daarbij is gebleken dat ze de vervoersvraag niet adequaat kunnen oplossen. In het milieu-effectrapport moeten de hiervoor gehanteerde argumenten inzichtelijk gemaakt worden. Voor het belangrijkste openbaar vervoer alternatief, de ZORO, wordt momenteel een apart milieu-effectrapport opgesteld. Daarbij zullen de mogelijkheden voor busverbindingen via de N470 onderzocht worden.

- De commissie adviseert om in het verleden genomen besluiten te heroverwegen. De in de streekplannen Zuid-Holland West en Rijnmond opgenomen tracés zijn vastgelegd in het Bestemmingsplannen Delfgauw en Tolhek (Pijnacker) en het structuurplan Noordrand II en III (stadsregio Rotterdam). Het Bestemmingsplan Delfgauw is in augustus 1995 vastgesteld door gemeente Pijnacker en in april 1996 goedgekeurd door het provinciaal bestuur, het Bestemmingsplan Tolhek is in januari 1998 door gemeente Pijnacker vastgesteld en in september 1998 door het provinciaal bestuur goedgekeurd. Het structuurplan is in oktober 1998 door de stadsregio vastgesteld. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland achten het niet wenselijk deze mede door andere overheden genomen besluiten opnieuw ter discussie te stellen. De andere betrokken overheden staan daarbij negatief tegenover heroverweging vanwege de grote gevolgen voor de VINEX-woningbouwprogramma's. Daarom is in de richtlijnen opgenomen dat deze besluiten als randvoorwaarde beschouwd kunnen worden. Daarbij is in de richtlijnen opgenomen dat moet worden aangegeven, met een duidelijke motivering waarom, welke besluiten wel en welke niet heroverwogen worden. Bij de beargumentering dient de actualiteit, de consistentie en de gelijkwaardigheid van de afweging in het oog te worden gehouden.

Tabel 1: adviezen en inspraakreacties op de startnotitie

Naam + adres	Te onderzoeken (mil.)eff.	Alt. + Var.	Kruising N470 P. Verburghweg	Belangen	Proc. aspecten
J.J.A.M. Vollebregt Kleihoogt 60 Berkel en Rodenrijs				X	
J. Boxmeer Overgauwseweg 86 Pijnacker	X	X			
R.H. van Leeuwen Katwijkerlaan 131a Pijnacker	X	X			
C.C. Jansen Meerweg 8 Berkel en Rodenrijs	X	X			
C.A. van Rutten Pastoor Verburghweg 14 Berkel en Rodenrijs			X		
Natuur en Vogelwacht "Rotta" Bleiswijk		X			
NV Elektriciteitsbedrijf Zuid-Holland Voorburg				X	
A. van Mannekes Klapwijkseweg 37a Berkel en Rodenrijs		X			
G.L. Huet en P. Rensen Eendenkooi Delfgauw	X	X			X
S. Vollebregt Polderweg 12 Pijnacker	X				
H.B. Loodsenbouw BV Kleihoogt 34 Berkel en Rodenrijs				X	
Rijksdienst voor het Oud- heidkundig Bodemonderzoek Amersfoort	X				
C. Ripping Overgauwseweg 48 Pijnacker		X			
Kwekerij J.J. Vernooy Kleihoogt 38 Berkel en Rodenrijs			X		

Naam + adres	Te onderzoeken (mil.)eff.	Alt. + Var.	Kruising N470 P. Verburghweg	Belangen	Proc. aspecten
Ver. voor Natuur- en Milieu- bescherming Pijnacker	X	X			X
Werkgroep Gehavend Rotterdam	X	X			X
P. van Winden Kleihoogt 23 Berkel en Rodenrijs			X		
Coöperatie Kringkoop Klappolder 150 Bleiswijk			X		
Gemeente Zoetermeer	X				
Gemeente Pijnacker	X	X			
Oude Leede-Overleg, p/a H. Smits John McCormickstraat 46 Zoetermeer	X	X			X
B. Luttkhuizen Oude Leedeweg 10 Pijnacker	X	X			
J.H.J. van der Poel Pastoor Verburghweg 3 Berkel en Rodenrijs			X		
A. van de Tas Klapwijkseweg 39 Berkel en Rodenrijs		X		X	
F.J.F. Aarens Rodenrijseweg 483 Berkel en Rodenrijs	X				
Min. van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij Directie-Zuidwest Dordrecht	X				
Stichting Natuur- en Milieuwacht Molenkade 2 Berkel en Rodenrijs	X	X			X
L.C. van Buýtene & Zonen B.V. Pijnacker			X		
Commissie voor de milieu-effectrapportage Utrecht	X	X	X	X	X

3. REACTIES NAAR AANLEIDING VAN DE INFORMATIEAVONDEN 1996-1998

De reacties naar aanleiding van de informatieavonden uit 1996, 1997 en 1998 zijn opgenomen in onderstaande tabel. Met deze reacties is rekening gehouden bij het opstellen van de startnotitie en heeft geleid tot enkele aanpassingen van de tracés en de van de inrichtingsvarianten.

De reacties zijn door het Ingenieurs Bureau Zuid-Holland (IBZH) geclusterd in thema's die verband houden met de provinciale beleidsvelden. De hierbij gehanteerde indeling bestaat uit:

1. Verkeer en economie
2. Ruimtelijke ordening en ruimtegebruik
3. Bodem en water
4. Werk-, woon- en leefmilieu
5. Natuur
6. Landschap en cultuurhistorie
7. Overig.

In de tabel 2 is aangegeven tot welke thema's de reacties van de insprekers geclusterd zijn.

3.1 Verkeer en economie

Hierin zijn die opmerkingen geclusterd die betrekking hebben op mobiliteitsaspecten in het gebied. Hieronder kan men mogelijkheden voor langzaam verkeer, bereikbaarheidsproblemen en afstemming met openbaar vervoer rekenen. Aanvullend op de in hoofdstuk 2 besproken onderwerpen zijn de volgende opmerkingen gemaakt.

Er wordt gevraagd onderzoek te doen naar de invloed van de aanleg van de N470 op de omliggende wegen (onder andere de N209) en de beïnvloeding van het sluipverkeer hierdoor.

Gevraagd wordt de invloed aan te geven van een 'bochtige' N470 op de verkeersintensiteiten op de Delftsestraatweg, ten opzichte van een gestrekte ligging van het tracé.

In een van de reacties wordt gevraagd wat de effecten zijn van autovrije-wijken in de VINEX-locaties.

In een inspraakreactie wordt geadviseerd de boogstralen van het badkuiptracé conform de RONA-richtlijnen toe te passen. De reden hiervoor is dat de weggebruiker niet een overgang verwacht van 80 km/h naar 40 km/h.

De Stichting Randstadrail heeft een studie afgerond in 1996 voor hoogwaardig openbaar vervoer voor de Zuidvleugel van de Randstad. Traceringen voor de HOV-verbinding kunnen hierbij bemoeilijkt worden door de aanleg van de N470.

De stichting wil daarom een integrale benadering toepassen voor de aanleg van HOV-verbinding en de N470.

Een punt dat in meerdere inspraakreacties wordt genoemd heeft betrekking op fietspaden. Er wordt gewezen op het grotendeels ontbreken van fietspaden parallel aan de N470.

De ondernemersvereniging Berkel en Rodenrijs en de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam en de Beneden-Maas zijn voor een spoedige aanleg van de N470. Voor Berkel en Rodenrijs is de N470 een 'scharnierpunt' voor het bedrijfsleven.

De Kamer van Koophandel ziet de N470 als 'pull' factor voor bedrijven om zich te vestigen in Rotterdam Noord. Het gaat dan om goede doorstroming en bereikbaarheid van dit gebied door, onder andere, de aanleg van de N470.

Conclusies

De invloed van de aanleg van de N470 op de verkeersintensiteiten wordt in beeld gebracht. Hierbij wordt, per alternatief, inzichtelijk gemaakt op welke wijze de bestaande infrastructuur en de nieuwe infrastructuur benut wordt.

De effecten van de verkeerscirculatie binnen de VINEX-woningbouwlocaties behoeven niet inzichtelijk gemaakt te worden, omdat de effecten hiervan niet onderscheidend zullen zijn ten aanzien van de te onderzoeken traceringen voor de N470.

De ontwerp-snelheid is onderdeel van de afwegingen rondom de tracés. Het 'Duurzaam Veilig'-concept 'gebiedsontsluitingsweg' wordt toegepast.

In de milieu-effectrapportage worden nut en noodzaak van de aan te leggen N470 aangegeven, waarbij zal moeten worden beargumenteerd wanneer de O.V.-variant in eerdere besluitvorming is afgefallen, inclusief de mogelijkheden voor openbaar vervoer (zie paragraaf 2.2). Gelet op het stadium waarin de procedures verkeren, zal in de bestudering van de verbinding de N470 als gegeven moeten worden beschouwd.

De N470 doorsnijdt een aantal fietsroutes. Deze effecten zullen in het milieu-effectrapport worden beschreven. De ontwerpen van de N470-alternatieven voorzien in het blijven bestaan van een sluitende fietspadenstructuur.

In hoofdstukken 2 en 3 van de richtlijnen wordt aangegeven hoe in het milieu-effectrapport de verschillende tracéalternatieven en de inrichtingsvarianten verantwoord dienen te worden.

3.2 Ruimtelijke ordening en ruimtegebruik

Hierin zijn de opmerkingen geclusterd die vooral te maken hebben met de gevolgen van de tracering van de weg. Naast opmerkingen over tracéalternatieven en inrichtingsvarianten en de effecten ervan, worden hieronder ook opmerkingen verstaan die te maken hebben met 'planschade'.

Aanvullend op de in hoofdstuk 2 besproken onderwerpen zijn de volgende opmerkingen gemaakt:

Een alternatief voor tracé west is een verdiepte ligging van de N470 ten zuiden van de eendenkooi met een aansluiting op de Groenekade.

Bij de kruising van de Pastoor Verburghweg met de N470 zou een rotonde kunnen worden aangelegd met op/afritten.

Dit is ter sprake gekomen in paragraaf 2.4 en wordt hier niet verder behandeld.

Twee reacties hebben betrekking op de omgeving Groenekade. De eerste reactie waarschuwt voor een kerosine leiding ten noorden van de Groenekade. De andere reactie heeft betrekking op de plannen die er zijn voor het aanleggen van een pompstation en sportcentrum. Er is ook sprake van andere percelen, 4e Stationsstraat 450 en Noordweg 73, waar leidingen en stroomkabels liggen. Bij de eerstgenoemde bevindt zich de Bergambacht-leiding, een Gasunie-leiding en vier middenspanningskabels. Laatstgenoemde wijst op de aanwezigheid van een Gasunie-leiding.

Vanwege afname woongenot, door de aanleg van de N470, vraagt men medewerking te verlenen bij het wijzigen van een woonbestemming in kantoorbestemming.

Twee veehouderijen, perceel 2828 en 4e Stationsstraat 450, wensen een veetunnel om met hun vee het volledige areaal aan grond te kunnen benutten.

Conclusies

Het opnemen van een rotonde in de N470 ter plaatse van de Pastoor Verburghweg wordt niet onderzocht, in verband met de verkeersveiligheid en de doorstroming. Een extra aansluiting op de provinciale weg N470 is ongewenst vanwege het aantal aansluitingen en de onderlinge afstand die hier tussen dient te worden gehandhaafd. (Norm voor provinciale wegen in landelijk gebied is één aansluiting per 3 à 4 km.) Bovendien heeft deze aansluiting tot gevolg dat ongewenste verkeersstromen gebruik kunnen maken van het onderliggend wegennet.

Overwegingen met betrekking tot de ligging van leidingen worden in beschouwing genomen bij het opstellen van het wegontwerp.

Het wijzigen van een woonbestemming in een kantoorbestemming valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. De vraag is in hoeverre dit verzoek een relatie heeft met de aanleg van de N470 in het gebied.

Effecten op de afsnijding van percelen worden bestudeerd. Bij de nadere uitwerking van de N470 in het definitieve wegontwerp zal ervoor worden zorggedragen dat alle percelen die niet aangekocht zijn op doeltreffende wijze ontsloten worden.

In hoofdstuk 3 worden de richtlijnen gegeven over de voorgenomen alternatieven, in hoofdstuk 5 wordt aangegeven hoe de verschillende alternatieven met elkaar vergeleken dienen te worden. Hier wordt ook gevraagd een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven.

De individuele afhandeling van de vergoeding van de planschade zal in het vervolgtraject, na het vaststellen van het traject, aan bod komen. Gezien haar toepassing zal het milieu-effectrapport hieraan weinig aandacht besteden.

3.3 Bodem en water

Hierin zijn reacties geclusterd die te maken hebben met gevolgen van de (aanleg van de) weg op de zettingen van de bodem en de gevolgen voor (het gebruik van oppervlaktewater). Er zijn geen andere aandachtspunten naar voren gebracht als de onderwerpen die bij hoofdstuk 2 zijn besproken.

In paragraaf 4.3 staan richtlijnen gegeven waaraan het milieu-effectrapport moet voldoen met betrekking tot bodem en water.

3.4 Werk-, woon- en leefmilieu

Bij dit thema zijn de reacties opgenomen die duiden op de hinder als gevolg van de effecten op lucht, geluid, uitzicht, rust, privacy en veiligheid. Ook zijn vragen met betrekking tot voorzieningen die de overlast verminderen hier ondergebracht. Er zijn geen andere aandachtspunten naar voren gebracht als de onderwerpen die bij hoofdstuk 2 zijn besproken.

In hoofdstuk 4 geven de richtlijnen aanwijzingen over hoe in het milieu-effectrapport de milieueffecten van de alternatieven en inrichtingsvarianten beschreven dienen te worden. In paragraaf 4.8 wordt apart voorgeschreven hoe inzicht in de effecten op het woon- en leefmilieu gegeven dient te worden. Deze beschrijvingen zullen betrokken worden bij het besluit over de definitieve tracés en de uitvoering ervan.

3.5 Natuur

Hierin zijn reacties over de ecologische groenzone en de natuur in zijn algemeenheid ondergebracht. Er zijn geen andere aandachtspunten naar voren gebracht als de onderwerpen die bij hoofdstuk 2 zijn besproken.

In paragraaf 4.4 van de richtlijnen zijn aanwijzingen opgenomen over hoe de gevolgen voor de natuur (van de aanleg) van de weg beschreven dienen te worden.

3.6 Landschap en cultuurhistorie

Hier zijn reacties opgenomen die betrekking hebben op landschappelijke inpassing van de weg en (mogelijke) archeologische vindplaatsen. Er zijn geen andere aandachtspunten naar voren gebracht als de onderwerpen die bij hoofdstuk 2 zijn besproken.

In paragraaf 4.2 zijn richtlijnen gegeven voor de beschrijving van de aspecten met betrekking tot landschap en cultuurhistorie.

3.7 Overig

Alle reacties die niet tot vorenstaande categorieën behoren zijn hier opgenomen (onder andere aanwezigheid van bommen).

Aanvullende onderwerpen die besproken zijn in hoofdstuk 2.

Een reactie gaat in op de vraag welke verantwoordelijkheid door de provincie wordt gedragen en welke door Westelijke Land- en Tuinbouw Organisatie (WLTO), in het kader van communicatie met derden.

Uit de reacties komt naar voren dat een snelle aanleg van de N470 gewenst is. Helderheid over de daarvoor te volgen procedure is gewenst. Daarnaast is aangegeven dat een milieu-effectrapportage opgesteld dient te worden voor het gehele tracé.

Conclusie

Communicatie in het kader van het opstellen van de milieu-effectrapportage is een verantwoordelijkheid van de provincie Zuid-Holland namens de stuurgroep N470. De WLTO is een belangenorganisatie waarmee regelmatig overlegd wordt over N470 en andere plannen in het gebied.

In hoofdstuk 2 worden richtlijnen gegeven over de te volgen procedures in verband met de aan te leggen weg. De rest van de onderwerpen uit reacties die hier zijn ondergebracht vindt raakvlakken bij de vorenstaande clusters of valt buiten de thema's die in het milieu-effectrapport behandeld dienen te worden.

Tabel 2: inspraak reacties op de informatieavonden 1996-1998

persoon of instantie	Plaats	1	2	3	4	5	6	7
J.A.M. van Adrichem	Berkel en Rodenrijs				X			X
J.M.B. van Adrichem	Delfgauw		X		X			
Aquarium Sport Pijnacker b.v.	Pijnacker		X					
C. v.d. Arend	Berkel en Rodenrijs		X	X				
G.J. v.d. Arend	Berkel en Rodenrijs		X					

persoon of instantie	Plaats	1	2	3	4	5	6	7
L. v.d. Arend	Berkel en Rodenrijs				X			
Benfried b.v.	Berkel en Rodenrijs	X						
Bewoners Overgauwseweg	Pijnacker				X			
Bewonersvereniging Delfgauw	Delfgauw				X			
J.H.M. Boonekamp	Berkel en Rodenrijs	X						
A. Bos	Pijnacker	X			X			
J.C.J. Brand	Berkel en Rodenrijs	X						
Gebr. E. en I. van Bree	Berkel en Rodenrijs		X					
J. Breugem	Berkel en Rodenrijs	X		X				
P. Breugem	Berkel en Rodenrijs	X				X		
H.W. Breusers	Berkel en Rodenrijs							X
H.A. v.d. Burg	Berkel en Rodenrijs		X		X			
Campina Melkunie	Zaltbommel	X						
A. Dijkshoorn	Pijnacker	X						
W.N. Dijkshoorn	Zoetermeer		X					X
Driesprong	Zoetermeer				X			
R.J. Dubbeld	Pijnacker				X			
P.C.M. Duyvestein	Berkel en Rodenrijs	X						X
Duyvestein en zoon v.o.f.	Berkel en Rodenrijs	X						
P. de Koning	Berkel en Rodenrijs							X
J.A.M. en F.J.A.M. van der Burg								X
Groenewegen b.v.	Rotterdam	X		X	X			
Jan v.d. Harg	Pijnacker		X		X			
Hofstede paardenstoeterij	Delfgauw		X	X	X			
Fa. P.L. en R. Hooymans	Berkel en Rodenrijs							X
C.C. Jansen	Berkel en Rodenrijs	X						
D. de Keijzer	Berkel en Rodenrijs							X
Keijzer en Van Elst b.v.	Delfgauw							X
M. & A. Keijzer	Delfgauw	X	X		X			
C. Kersting-v.d. Velde	Berkel en Rodenrijs							X
E.C. v.d. Kleij	Pijnacker				X			
Patrick van Klink	Rotterdam	X						
Evelyn Koeman	Pijnacker					X	X	
Kwekerij Kodena	Pijnacker		X					

persoon of instantie	Plaats	1	2	3	4	5	6	7
J.T.T. van Koppen	Berkel en Rodenrijs	X						X
B. Luttkhuizen	Pijnacker	X			X	X		
A. van Mannekes	Berkel en Rodenrijs		X					X
C.A.M. Meijer	Pijnacker		X					
C.J.J. Meijer	Pijnacker		X					X
R.B. Mulder	Berkel en Rodenrijs							X
G. Nap	Pijnacker		X					
Kees van Paassen	Berkel en Rodenrijs	X						
J. Remmerswaal	Pijnacker	X			X			X
B. Rensen	Delfgauw		X			X		X
Paul A.J. van Rijn	Pijnacker				X	X	X	
E. Ripping	Pijnacker		X					
A. de Ruijter	Berkel en Rodenrijs				X	X	X	X
A.M. Ruigrok	Berkel en Rodenrijs							X
J.M.F. Ruigrok	Pijnacker		X					X
C.A. van Rutten	Berkel en Rodenrijs			X	X	X	X	X
P.J. van Rutten	Berkel en Rodenrijs				X			
A.G. van de Sande	Nootdorp		X					
W.F. Schipper en zn.	Benthuizen	X						X
F.J. Delmee	Berkel en Rodenrijs				X			
mr. G.J.I.M. Seelen								X
Anton Sonneveld	Pijnacker			X	X	X	X	X
J.P. Sonneveld	Delfgauw		X					X
N.J. van Swieten	Berkel en Rodenrijs	X						
L.W. Tas	Berkel en Rodenrijs	X	X		X			
W. v.d. Velden	Pijnacker		X		X			
G. Veldhuizen	Pijnacker				X			X
J.P. Verburg	Pijnacker							X
J.J. Vernooy	Berkel en Rodenrijs	X						
J.J. Vollebregt	Berkel en Rodenrijs	X	X					X
J. en G.T. Vollebregt	Berkel en Rodenrijs		X					X
Gebr. van Winden	Pijnacker		X					
Gebr. van Winden	Delfgauw	X		X	X			
P.Th.M. van Winden	Berkel en Rodenrijs			X	X			

persoon of instantie	Plaats	1	2	3	4	5	6	7
J. en W. Zegwaard	Pijnacker	X	X		X			
P. Zeeuw	Delfgauw	X			X		X	
Zijp	Pijnacker				X			
P.E. Zoomermeijer	Berkel en Rodenrijs				X			
N.V. Duinwaterleidingbedrijf Z-H								X
N.V. Elektriciteitsbedrijf Z-H	Delft							X
D.P.O.	Noordwijk							X
R.O.B.	Amersfoort						X	
K.v.K. Rotterdam en Beneden Maas	Rotterdam	X						
Stichting Randstadrail	Den Haag	X						
Hoogheemraadschap van Delfland	Delft			X				
Gasunie (W. Bizino)	Heemskerk							X
N.A.M. (H.J. Lamfers)	Schiedam							X
Natuur- en Milieubescherming Pijnacker	Pijnacker	X				X	X	X
Dienst L.B.L.	Voorburg		X					
J. Gillebaard	Berkel en Rodenrijs		X					
Stichting Milieu- en Natuurwacht	Berkel en Rodenrijs	X				X	X	X
Gemeente Zoetermeer	Zoetermeer		X		X			X
Gemeente Pijnacker	Pijnacker	X	X					
Haaglanden	Den Haag	X						
WLTO	Haarlem		X		X			X

persoon of instantie	plaats	1	2	3	4	5	6	7
G.J.M. van Adrichem	Berkel en Rodenrijs		X					X
R. Barnstijn	Berkel en Rodenrijs		X	X				X
Bewoners Kleihoogt	Berkel en Rodenrijs			X				
J.N. Bierman	Berkel en Rodenrijs		X	X				X
Fam. van der Burg	Berkel en Rodenrijs			X				
mw. F.G. Buying-Benes	Berkel en Rodenrijs			X				
J.C. Castelijns	Berkel en Rodenrijs				X			X
T.J. Dijkshoorn	Berkel en Rodenrijs							X
ENFB	Delft	X						
J. Gillebaard	Berkel en Rodenrijs				X			
B.C. Greeve	Berkel en Rodenrijs							X

persoon of instantie	plaats	1	2	3	4	5	6	7
J. Kindt	Berkel en Rodenrijs							X
W. van der Kooij	Pijnacker		X					
A.L.J. van Leeuwen	Berkel en Rodenrijs			X	X			
Fam. van Leeuwen	Berkel en Rodenrijs							X
H.B. Loodsenbouw	Berkel en Rodenrijs		X					X
F.P.G.M. Meeuwisse	Berkel en Rodenrijs			X			X	
A. Meindert	Berkel en Rodenrijs							X
J.A. Molenaar	Berkel en Rodenrijs							X
Mundt	Pijnacker						X	
J.N. Olieman	Pijnacker							X
Ondernemersvereniging Berkel en Rodenrijs	Berkel en Rodenrijs	X						
J.M.M. Oosterbaan	Berkel en Rodenrijs							X
H.J. Rensink	Berkel en Rodenrijs							X
H. Smits	Zoetermeer							X
A. v.d. Stam	Berkel en Rodenrijs							X
H. van Tol	Berkel en Rodenrijs							X
Jannie van Vianen	Berkel en Rodenrijs					X		
W. van der Velden	Pijnacker			X				
C.L. Vollebregt	Berkel en Rodenrijs							X
Zuid-Hollands Landschap/Oude Leede-overleg	Rotterdam				X			
A.A.M. Zuyderwijk	Berkel en Rodenrijs			X				

persoon of instantie	plaats	1	2	3	4	5	6	7
Wouterse	Berkel en Rodenrijs			X				
M.J. van Schie								X
De heer Swinkels					X			
Bierman Loodsenbouw					X			
C.P.M. van de Bard	Berkel en Rodenrijs							X
L.M.A. Ammerlaan	Berkel en Rodenrijs							X