

# RijnlandRoute

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport**

3 maart 2009 / rapportnummer 2198-55



## 1. HOOFDPUNTEN VAN HET MER

De provincie Zuid-Holland heeft het voornemen de Rijnlandroute te realiseren. Deze weg moet de oost-west verbinding vormen tussen de A4 en de A44 in de regio Leiden/Voorschoten/Katwijk. Voor de realisering van de Rijnlandroute wordt een inpassingsplan opgesteld. Ter ondersteuning van de planontwikkeling en ter onderbouwing van de besluitvorming door provinciale staten wordt de procedure voor milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.

De Commissie<sup>1</sup> beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat het MER minimaal de volgende informatie dient te bevatten om voldoende basis te bieden voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming:

- een onderbouwing van de **probleem- en doelstelling**<sup>2</sup>;
- een **selectiekader** met de hoofdcriteria verkeer, milieu en leefbaarheid waarmee in de eerste fase MER een selectie van varianten kan plaatsvinden; onderbouw tevens op basis van deze criteria waarom eerdere alternatieven zijn afgefallen;
- een zodanige uitwerking van de **alternatieven** in de *eerste fase* dat het probleemoplossend vermogen van de alternatieven duidelijk wordt. In de *tweede fase* kunnen de alternatieven uitgewerkt worden tot op inrichtingsniveau;
- een uitwerking van de **effecten** van de verschillende alternatieven en varianten op luchtkwaliteit, geluid, natuur, landschappelijke en cultuurhistorische waarden zodanig dat (1) een vergelijking van alternatieven gemaakt kan worden en (2) aannemelijk kan worden gemaakt dat het plan past binnen wet- en regelgeving;
- de gevolgen voor te behouden of te ontwikkelen natuurwaarden in Natura 2000-gebieden (Meijendel & Berkheide, Coepelduynen) en de (provinciale) Ecologische Hoofdstructuur.

Naast deze (milieu-)informatie adviseert de Commissie daarnaast als hoofdpunt:

een **samenvatting** van het MER op te stellen die zelfstandig leesbaar is. De samenvatting wordt gelezen door de besluitvormers en insprekers. De samenvatting moet een transparante beschrijving geven van de problemen, doelen, alternatieven en (milieu)effecten en voorzien zijn van duidelijk kaartmateriaal. Het moet een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER en inzicht geven in de milieu-informatie op basis waarvan de afwegingen worden gemaakt.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat in dit advies niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van de Commissie in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

---

<sup>1</sup> Voor gegevens over de m.e.r.-procedure, de rol van de Commissie en de werkgroepsamenstelling, zie bijlage 1. In bijlage 2 is een overzicht van de door het bevoegd gezag toegezonden zienswijzen opgenomen.

<sup>2</sup> Geïnspireerd op de Ladder van Verdaas, zie § 3.1 van dit advies.

## **2. GEFASEERDE BESLUITVORMING EN GEFASEERDE TOETSING**

De initiatiefnemer heeft twee keuzemomenten in het MER ingebouwd om te komen tot een goede selectie van de alternatieven. Uit de varianten per alternatief die in de eerste fase van het MER worden onderzocht zal een selectie worden gemaakt. Per alternatief zal een keuze worden gemaakt in een haalbare variant, deze worden verder uitgewerkt in de tweede fase van het MER. In de startnotitie (pagina 32) staat deze gefaseerde aanpak toegelicht.

In dit advies geeft de Commissie richtlijnen voor de eerste fase die wordt gebruikt ten behoeve van de selectie. Na afronding van deze fase voert de Commissie op verzoek van het bevoegd gezag een tussentijdse toetsing uit over het MER eerste fase. Het eerste fase MER is een openbaar document. Ten behoeve van de uitwerking van de tweede fase van het MER zal de Commissie (op verzoek van het bevoegd gezag) een aanvullend richtlijnenadvies opstellen (gecombineerd met de toetsing).

Aan het eind van de tweede fase zal de Commissie een eindoordeel geven over de informatie in het MER. Het tussentijdse toetsingsadvies is een voorlopig oordeel dat (mede) richting geeft aan de verdere uitwerking van fase twee.<sup>3</sup>

## **3. ACHTERGROND, PROBLEEMSTELLING, DOEL, BELEID EN BESLUITVORMING**

### **3.1 Achtergrond, nut en noodzaak**

In de startnotitie wordt de achtergrond van het voornemen kort beschreven. Om een goed beeld te krijgen van de redenen om de Rijnlandroute te realiseren adviseert de Commissie nut en noodzaak in het MER (geïnspireerd door de Zevensprong van Verdaas<sup>4</sup>) verder uit te werken door:

- de regionale ontwikkelingen te beschrijven;
- inzicht te geven in de daarmee samenhangende ruimtelijke visie<sup>5</sup> voor het betrokken gebied;
- waarna kan worden vastgesteld wat het mobiliteitsprobleem inhoudt (in relatie tot de ontwikkelingen in de regio);
- vervolgens kan worden ingegaan op maatregelen waardoor dit mobiliteitsprobleem kan worden opgelost:
  - prijsbeleid<sup>6</sup>;

---

<sup>3</sup> De tussentijdse toets is een voorlopig oordeel op basis van de dan beschikbare informatie. Een definitief oordeel kan pas worden gegeven als alle informatie over de afgevalen en de uitgewerkte alternatieven in het definitieve MER is gegeven.

<sup>4</sup> De Zevensprong van Verdaas is een getrapte benadering van bereikbaarheidsknelpunten en oplossingsrichtingen. In de zoektocht naar een samenhangende aanpak van de regionale bereikbaarheidsopgaven kan de 'zevensprong van Verdaas' als structurerend principe gebruikt worden bij het samenstellen van maatregelenpakketten. Dit pakket maatregelen bestaat achtereenvolgens uit een ruimtelijke visie en programma, anders betalen voor mobiliteit, de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement, een optimalisatie van het openbaar vervoer, de mogelijkheden van benutting van infrastructuur, aanpassen van bestaande infrastructuur en een onderbouwing van de noodzaak tot nieuwe infrastructuur. De zienswijzen 2, 9, 14, 15, 17 gaan eveneens in op (onderdelen van) de Zevensprong van Verdaas.

<sup>5</sup> Hiermee wordt bedoeld een visie op hoe je mobiliteit zou kunnen beïnvloeden. Worden nieuwe locaties voor wonen en werken dusdanig gesitueerd dat maximaal gebruik gemaakt kan worden van openbaar vervoer en wegverbindingen.

<sup>6</sup> Door tariefdifferentiatie naar tijd, plaats en milieukeurmerken kan hierdoor de drukte tijdens de spitsuren afvlakken en/of kunnen mensen vaker voor alternatieven als fiets of openbaar vervoer kiezen.

- mobiliteitsmanagement en fiets;
- optimalisatie van bestaand openbaar vervoer;
- een betere benutting van de bestaande infrastructuur;
- de verbreding van bestaande wegen;
- de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Hierdoor wordt duidelijker welk mobiliteitsprobleem de Rijnlandroute moet oplossen. Betrek daarbij voor zover relevant de resultaten uit de netwerkanalyses en overige verkeersstudies die in de regio zijn uitgevoerd (MKBA Rijnlandroute).

## 3.2 Probleemstelling

Vanuit nut en noodzaak (zie §3.1) blijkt welk mobiliteitsvraagstuk de Rijnlandroute op moet lossen. De Commissie adviseert in het MER op basis van de informatie uit de nut en noodzaakanalyse een onderbouwing van de probleemstelling op te nemen.<sup>7</sup>

### **Verkeersanalyse huidige situatie**

De Commissie adviseert op basis van actuele gegevens, kwantitatief inzicht te geven in de verkeerssituatie in het studiegebied. Doe dit op voor zowel de huidige situatie als voor de autonome toekomstige situatie op basis van de volgende kengetallen:

- de verhouding tussen de intensiteiten in de spitsperiodes en de beschikbare capaciteiten op relevante wegen in het studiegebied;
- de reistijden, de omvang van congestie uitgedrukt in voertuigverliesuren in totaal en naar doelgroepen (woon-werkverkeer, zakelijk verkeer, goederenvervoer en overig); geef aan wat de effecten van de congestie zijn op de bereikbaarheid en de betrouwbaarheid van de reistijden;
- de samenstelling van de verkeersstromen uitgesplitst naar de aandelen sluipverkeer, intern, extern, doorgaand verkeer en vrachtverkeer;
- de (vervoers)relaties (selected links) waaruit de problemen ontstaan.<sup>8</sup>

Besteed daarbij aandacht aan de knelpunten op de N206, het wegennet in Leiden, de overige regionale (stroom)wegen en de rijkswegen in het studiegebied.

### **Op te lossen mobiliteitsprobleem door de Rijnlandroute**

Op basis van deze analyse van de verkeersgegevens kan worden bepaald waar de verkeerskundige problemen liggen en voor welk (aan)deel van het verkeer naar oplossingsrichtingen moet worden gezocht. Presenteer in het MER de omvang en locatie van de huidige en toekomstig te verwachten resterende knelpunten ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid ook op een duidelijke overzichtskaart.

## 3.3 Doelstellingen

Vertaal de probleemstelling (zie §3.2) op zodanige wijze in een doelstelling dat het mogelijk is daarmee de ontwikkeling van alternatieven te onderbouwen en de uitgewerkte alternatieven te toetsen op doelbereik.

---

<sup>7</sup> Verdere onderbouwing van de probleemstelling wordt ook gevraagd door een deel van de insprekers (onder andere zienswijzen 14, 16, 17, 37 en 53)

<sup>8</sup> Modal split en selected links worden tevens genoemd in zienswijze 11 en 59.

Op pagina 9 van de startnotitie wordt de doelstelling voor dit project benoemd. Deze bestaat uit drie onderdelen (en is op pagina 10 van de startnotitie verder uitgewerkt in 7 subdoelen), te weten:

- autobereikbaarheid;
- leefbaarheid;
- ruimtelijk-economische ontwikkelingen.

Ga in op hoe de doelen zich tot elkaar verhouden (bijvoorbeeld wat prefereert bij een keuze tussen een alternatief dat verkeerskundig optimaal scoort maar de leefbaarheid verslechtert, en een alternatief dat verkeerskundig minder scoort maar de leefbaarheid verbetert).

### 3.4 Beleidskader en wet- en regelgeving

Uit beleidskaders en wet- en regelgeving volgen relevante randvoorwaarden. Bespreek deze in het MER en geef daarbij aan wat de consequenties zijn. Aanvullend op hoofdstuk 6 van de startnotitie adviseert de Commissie in te gaan op de randvoorwaarden vanuit de volgende wettelijke en beleidskaders:

- de Natuurbeschermingswet 1998;
- het beleid ten aanzien van de (provinciale) EHS;
- de Flora- en faunawet;
- het beleid ten aanzien van het Nationaal Landschap "Groene Hart";
- het beleid ten aanzien van cultuurhistorie en archeologie zoals de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) Zuid-Holland, het Limes convenant en het gemeentelijk erfgoedbeleid van de gemeenten waardoor de Rijnlandroute mogelijk gaat lopen;
- de Vierde Nota Waterhuishouding (1998)/Nationaal Waterplan (ontwerp), de waterwet, het Nationaal Bestuursakkoord Water (2008) en het Waterplan Zuid-Holland;
- het Actieprogramma Gezondheid en Milieu (2002-2006) en de Nationale Aanpak Milieu en Gezondheid (2008-2012);<sup>9</sup>
- het prijsbeleid;<sup>10</sup>
- het collegeakkoord 2007 – 2011 "Duurzaam denken, dynamisch doen" en het Provinciaal duurzame ontwikkelingsbeleid<sup>11</sup>.

### 3.5 Selectiekader eerste fase MER

De provincie is voornemens om de eerste fase van het MER af te ronden met een selectie in de varianten per alternatief. Hiertoe wordt een selectiekader opgesteld waarin ook milieuaspecten een rol spelen.<sup>12</sup> De Commissie adviseert dit selectiekader te laten volgen uit de doelstellingen (§3.3). Beschrijf de verstaalslag van de doelen naar selectiecriteria. De Commissie adviseert in het selectiekader in ieder geval de volgende hoofdcriteria op te nemen:

---

<sup>9</sup> Op basis van de Wet collectieve preventie volksgezondheid. Het doel van deze wet is gezondheidswinst: verlengen van de levensverwachting, voorkomen van vermijdbare sterfte en verhogen van de kwaliteit van leven.

<sup>10</sup> Ministerie van verkeer & Waterstaat (2008), Implementatie Kilometerprijsstelsel, Den Haag, 27-06-2008, Documentnummer: VENW/DGP-2008/6664. Hierin: "Bij de uitrol zal begonnen worden met de inbouw van vracht OBE's, voordat de kilometerprijs voor vracht wordt ingevoerd. In de huidige deterministische planning wordt de start van de implementatie vrachtovervoer voorzien in juli 2011 en is de implementatie gereed rond de jaarwisseling 2011/2012. Daarmee blijft het uitgangspunt van een start in 2011 ongewijzigd. Vanaf 2012 tot en met 2016 zal de kilometerprijs voor overige voertuigen geïmplementeerd worden."

<sup>11</sup> Aangenomen motie 42 bij begroting 2009, uitvoeringsvoorstel Erik van Heijningen.

<sup>12</sup> Dit is naar voren gekomen tijdens het veldbezoek van de Commissie op 29 januari 2009.

- verkeer: met daarbij de aspecten bereikbaarheid en verkeersafwikkeling;
- leefomgeving: met daarbij de aspecten gezondheid, luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid en barrièrewerking;
- natuurlijke omgeving: met daarbij de aspecten natuur, landschap, cultuurhistorie (waaronder archeologie), bodem en water.

Tevens kunnen in het selectiekader de randvoorwaarden die volgen uit wet- en regelgeving worden opgenomen (§3.4). Een goede manier om de alternatieven te presenteren is met de “stoplichtmethode”.<sup>13</sup>

In de tweede fase van het MER dienen de milieueffecten van de geselecteerde alternatieven vervolgens gedetailleerder en zoveel mogelijk kwantitatief inzichtelijk gemaakt.

### 3.6 Te nemen besluit(en)

De Commissie adviseert duidelijk aan te geven in het MER wat het doel is van de gefaseerde aanpak van de m.e.r.. Bespreek daarbij welk besluit de eerste fase afrondt en welk besluit de tweede fase. Ga in op de politiek-bestuurlijke en juridische status van deze besluiten. Geef aan hoe belanghebbenden, overheden, belangengroepen en burgers worden betrokken bij dit proces. Ga daarbij in op de relatie met andere infrastructurele plannen in de regio (zoals het routeontwerp A4 van Rijkswaterstaat<sup>14</sup> en de inventarisatie naar knelpunten op de A4 en de A44).

## 4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

### 4.1 Referentiesituatie

Onder referentiesituatie verstaat de Commissie de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' de toekomstige ontwikkeling van het milieu verstaan, zonder dat het plan wordt gerealiseerd. Uitgangspunt bij deze beschrijving is de ontwikkeling van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten.

Het effect van prijsbeleid kan door middel van een gevoeligheidsanalyse of scenario duidelijk worden gemaakt. De Commissie adviseert om in het MER aan te geven op welke wijze het prijsbeleid wordt meegenomen en met welke uitgangspunten (denk bijvoorbeeld aan differentiatie naar plaats, tijd en voertuig- en milieuclassificatie).

Daarnaast zijn er regionale plannen (waarover nog niet besloten is) die de verkeersstromen beïnvloeden, zoals de (her)ontwikkeling van woon- en werklocaties in de regio (onder meer woningbouwlocatie Valkenburg, bedrijventerrein Groenendijk<sup>15</sup> en het Bio-Science Park) en vervoersplannen (bijvoorbeeld de Rijn-gouwelijn) die van invloed kunnen zijn op het plan. Geef in een scena-

<sup>13</sup> “Groen licht” betekent dat het alternatief past binnen wet- en regelgeving, “rood” betekent dat het niet past, “oranje” betekent dat nader onderzoek vereist is.

<sup>14</sup> Zoals in zienswijze 18 naar voren komt.

<sup>15</sup> Zie ook zienswijzen 11 en 18 waarin dit bedrijventerrein genoemd wordt.

rio of in een gevoeligheidsanalyse de effecten van deze (en indien relevant andere) plannen op het voorliggende plan.

De Commissie adviseert de aannames die gedaan worden ten aanzien van de referentiesituatie te expliciteren.

## 4.2 Alternatieven

### **Totstandkoming alternatieven startnotitie**

In een deel van de zienswijzen<sup>16</sup> worden eerder afgevalen alternatieven aangehaald en plausibel geacht. De Commissie constateert dat in de regio nog geen gedeeld beeld bestaat over nu de voorliggende keuze(s). Beschrijf in het MER de tracéalternatieven die ooit in overweging zijn genomen, waarbij de keuzes die geleid hebben tot de alternatieven in de startnotitie inzichtelijk gemaakt worden. Onderbouw dit bij voorkeur op basis van de criteria uit het selectiekader (§3.5).

### **Opbouw alternatieven**

Bespreek de opbouw en samenstelling van de alternatieven. Ga in op de samenhang en de onlosmakelijkheid van de verschillende wegvakken binnen de alternatieven.<sup>17</sup>

### **Eerste fase MER**

Gebruik dusdanige informatie dat een evenwichtige onderlinge vergelijking tussen alternatieven plaatsvindt en de vraag kan worden beantwoord of zich knelpunten zullen voordoen en of die mitigeerbaar zijn.

De Commissie adviseert alle alternatieven in de eerste fase op een dusdanig detailniveau uit te werken dat ze kunnen worden getoetst op doelbereik (zie ook §3.3 en §3.5). De Commissie adviseert in de eerste fase van het MER *tenminste* de volgende onderdelen te beschrijven per alternatief<sup>18</sup>:

- het (globaal) tracéverloop;
- de wijze van aansluiten op de A4 / A44;
- eventuele ongelijkvloerse kruisingen;
- een globaal profiel;
- op hoofdlijnen de inpassingsopties;
- maatregelen op bestaande tracés die de leefbaarheid verbeteren en/of maatregelen op nieuw aan te leggen tracés die zorgen dat de leefbaarheid tenminste niet verslechtert ten opzichte van de huidige situatie.

## 4.3 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Aan het einde tweede fase van het MER acht de Commissie het van belang dat aannemelijk wordt gemaakt dat geen van de varianten of alternatieven die als MMA zou kunnen worden beschouwd voortijdig zijn afgevalen.

---

<sup>16</sup> Zie ondermeer zienswijzen 33 “alternatief Buitenom”, 9 en 47 “alternatief Korte Vliettracé”.

<sup>17</sup> Een deel van de zienswijzen (onder andere 5, 9, 16, 17) gaat tevens in op de onlosmakelijkheid van de onderdelen van de tracés.

<sup>18</sup> In diverse zienswijzen worden tevens suggesties gedaan voor de te beschrijven onderdelen van de alternatieven, bijvoorbeeld zienswijzen 2, 9, 13 vragen om inzicht te geven in de wijze van aansluiten op de A4 en A44, zienswijze 24 gaat in op het profiel van de weg, zienswijze 17 geeft per alternatief aanvullende suggesties.



De Commissie adviseert daarom in de eerste fase van het MER inzicht te geven in welke van de varianten per alternatief op de relevante milieuaspecten (en mogelijkheden voor mitigatie) het beste scoort.

Benut (elementen van) de in eerste fase afgevallen varianten bij de uitwerking van het MMA in de tweede fase van het MER. Onderbouw wat de selectiecriteria zijn geweest voor de meest milieuvriendelijke onderdelen die samengevoegd een realistisch en uitvoerbaar MMA vormen.

## **5. BESTAANDE MILIEUSITUATIE EN -GEVOLGEN EERSTE FASE MER**

### 5.1 Algemeen

Voor het MER eerste fase is van belang de milieueffecten te beschrijven tot op het detailniveau dat nodig is voor de selectie van en besluitvorming over de alternatieven en varianten. Aannemelijk moet worden gemaakt dat aan de wettelijke eisen kan worden voldaan. In dit hoofdstuk wordt per milieuaspect aangegeven wat de Commissie *minimaal* verwacht bij de effectbeschrijving in de eerste fase van het MER.

### 5.2 Verkeer

Bij de onderbouwing van de probleemstelling (§ 3.2) is inzicht gegeven in de huidige verkeerssituatie. De Commissie adviseert dezelfde aspecten uit te werken voor de alternatieven om daarmee inzicht te geven in het probleemoplossend vermogen van de alternatieven.

#### **Verkeersanalyse alternatieven**

Beschrijf voor de alternatieven:

- de verkeersintensiteiten op de verschillende wegen in het studiegebied onderscheiden naar intern (lokaal), extern (inkomend en uitgaand) en doorgaand verkeer, naar doelgroepen ((woonwerk, zakelijk, overig);
- de verdeling van de verkeersstroom in bovenregionaal, regionaal en lokaal verkeer zodat de effecten op het regionale wegennet duidelijk worden gemaakt;
- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de relevante wegen in het studiegebied (dus ook op bestaande wegen in bv leiden). Bereken daarvoor de piekintensiteiten (spitsuur) en de werkdagemaal-intensiteiten<sup>19</sup>. Geef aan hoe de I/C-verhoudingen op de wegvakken en de capaciteiten van de belangrijke kruispunten in het studiegebied zijn.
- de totale congestieduur en -zwaarte (voertuigverliesuren).

Visualiseer deze waarden op kaart zodat per alternatief in één overzicht de belangrijkste knelpunten inzichtelijk worden.

#### **Verkeersmodel**

Daarnaast is het van belang om in het MER (bijvoorbeeld als bijlage) een toelichting op het verkeersmodel en de aannames die hierin zijn gebruikt te geven. Denk daarbij aan:

---

<sup>19</sup> Voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling zijn m.n. de spitsintensiteiten relevant. Voor geluid de weekdagintensiteiten.

- welk basisjaar en prognosejaar worden gehanteerd; geef daarbij in ieder geval een doorkijk tot 2030;
- welke ruimtelijke ontwikkelingen en eventueel scenario's voor het prognosejaar zijn meegenomen;
- welke overige prognose-uitgangspunten in het model worden gehanteerd, zoals het beleidsscenario ten aanzien van mobiliteit en economisch achtergrondscenario;
- hoe de verschillende verkeerssoorten in het model zijn opgenomen (persoonauto- en vrachtverkeer).

## 5.3 Leefomgeving

### 5.3.1 Luchtkwaliteit

De Commissie adviseert voor de eerste fase van het MER aan te geven waar mogelijke overschrijdingen van de wettelijke eisen (gaan) plaatsvinden. Indien effecten van luchtverontreiniging optreden, ga dan na of deze via mitigerende maatregelen zijn te verminderen.

### 5.3.2 Geluid

De Commissie adviseert in de eerste fase van het MER het relevante geluidbelaste oppervlak voor de (woon)omgeving in beeld te brengen. Presenteer dit tevens op kaart. Geef op hoofdlijnen inzicht in het aantal geluidgehinderden in het studiegebied en de veranderingen daarin.

### 5.3.3 Volksgezondheid

De Commissie adviseert in de eerste fase van het MER op *globaal niveau* inzicht te geven aan de effecten van het plan op de volksgezondheid. Geef in het MER inzicht in de locaties waar gezondheidsschade zou kunnen optreden door luchtverontreiniging, geluidhinder, externe veiligheid en barrièrewerking. Laat zien waar zich gevoelige objecten of personen<sup>20</sup> in het studiegebied bevinden. Beschrijf mitigerende maatregelen die negatieve gevolgen kunnen beperken of voorkomen.<sup>21</sup>

## 5.4 Natuurlijke omgeving

### 5.4.1 Natuur

De Commissie beschouwt een beschrijving van de gevolgen van het plan op de huidige natuurwaarden en toetsing ervan aan de beoordelingskaders voor zowel Natura 2000, de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en ten aanzien van soortenbescherming als essentiële informatie in de eerste fase van het MER.

De effecten op de Natura 2000-gebieden (Meijendel & Berkheide, Coepelduynen) zullen waarschijnlijk niet wezenlijk verschillen per alternatief of variant. Indien significante gevolgen niet zijn uit te sluiten dient een passende beoordeling opgesteld te worden. De Commissie adviseert in de eerste fase van het

<sup>20</sup> Gevoelige groepen zijn kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten; objecten bijvoorbeeld scholen, kinderdagverblijven, verpleeghuizen en woningen.

<sup>21</sup> Zie ook <http://www.gezondheidinmer.nl/isurvey>.

MER door middel van een *quick scan* (of plantoets) aan te geven of significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden – al dan niet in cumulatie – op voorhand kunnen worden uitgesloten.

De Commissie verwacht dat met name de gevolgen voor de (P)EHS per alternatief of variant verschillen. Ga in de eerste fase daarom tenminste in op:

- beoogde natuurdoelen per (P)EHS-gebied
- beoogde functionaliteit van EVZ's aan de hand van doelsoorten
- mogelijke gevolgen per alternatief/variant
- de kansrijkheid van inpassingsmaatregelen met minder nadelige effecten.

#### **5.4.2 Landschap, cultuurhistorie (waaronder archeologie)**

De Commissie adviseert in de eerste fase door middel van inventarisatie- en waarderingskaarten voor de aspecten landschap, cultuurhistorie en archeologie inzicht te geven in de effecten van verschillende alternatieven voor de Rijnlandroute en daarbij aandacht te besteden aan de mogelijkheden negatieve effecten te mitigeren. Voor het aspect archeologie kan in deze fase volstaan worden met een gedetailleerd Bureauonderzoek (BO) conform de Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse Archeologie (KNA), waarbij nadrukkelijk de gemeentelijke beleidskaarten van de betrokken gemeenten dienen te worden betrokken. De rapportage over de eerste fase wordt afgesloten met een advies voor eventuele vervolgstappen in fase 2 gebaseerd op geconstateerde kennislacunes.

## **6. BESTAANDE MILIEUSITUATIE EN -GEVOLGEN TWEEDE FASE MER**

Dit hoofdstuk in het advies is onder voorbehoud. Het advies van de Commissie voor de m.e.r. is gericht op de informatie ten behoeve van de afweging in de eerste fase van de m.e.r.. Na de toetsing van het eerste fase MER zal de Commissie aanvullend adviseren over de richtlijnen voor de uitwerking van het MER in de tweede fase. Vooruitlopend hierop geeft de Commissie gedeeltelijk advies over de richtlijnen voor de tweede fase.

De Commissie adviseert in de tweede fase van het MER de milieueffecten van de referentiesituatie, de verschillende alternatieven en varianten en de te treffen mitigerende maatregelen zoveel mogelijk kwantitatief te beschrijven. Maak hierbij onderscheid tussen doelbereik van het voornemen en (positieve of negatieve) milieueffecten. Geef de effecten weer in overzichtstabellen en op kaart. Maak onderscheid tussen doelbereik van de alternatieven en (positieve of negatieve) milieueffecten. Maak onderscheid tussen effecten tijdens de aanleg- en gebruiksfase.

### **6.1 Verkeer**

De Commissie adviseert in fase twee van het MER tevens aandacht te besteden aan:

- de verkeersveiligheid, ga daarbij in op de te verwachten aantallen ongevallen (kwantitatief met behulp van ongevalscijfers en kentallensystematiek) en de ontwerpuitgangspunten die de verkeersveiligheid bepalen (kwalitatieve beschrijving op basis van 'Duurzaam Veilig');
- de invloed van de wijze van aansluiten op de A4 en A44;

- de oversteekbaarheid van de relevante wegen; besteed aandacht aan barrièrewerking en oversteekbaarheid van de randweg voor lokaal verkeer en langzaam verkeer; leg de relatie met de recreatieve uitloopmogelijkheden;
- de bereikbaarheid van woningen en percelen in relatie tot (de eventueel gewenste aanleg van) parallelwegen;
- de mogelijke routes voor langzaam verkeer.

Bij de beoordeling van de verkeerskundige werking van de alternatieven en varianten is de gehanteerde capaciteit van de weg van belang. Onderbouw in het MER hoe die capaciteit is bepaald. Toets tot slot de alternatieven en varianten aan de doelstellingen van het voornemen.

## 6.2 Leefomgeving

### 6.2.1 Volksgezondheid

Na de meer op hoofdlijnen beschreven effecten op de volksgezondheid in de eerste fase van het MER adviseert de Commissie meer in detail de gevolgen voor de volksgezondheid in de tweede fase van het MER inzichtelijk te maken. Dit kan bijvoorbeeld door een Health Impact Assessment.

### 6.2.2 Lucht

Beschrijf de gevolgen van de verschillende alternatieven voor de luchtkwaliteit langs het wegennet in het studiegebied, onafhankelijk van de vraag of er sprake zal zijn van overschrijding van grenswaarden. Volg hierbij de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit. Houd rekening met de gevolgen van eventuele congestie op de luchtkwaliteit. Geef aan hoe wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen. Beschrijf de gevolgen voor de luchtkwaliteit langs de relevante aanliggende wegvakken. Voor de afbakening van het studiegebied is het van belang die gebieden mee te nemen waar significante gevolgen te verwachten zijn.

Geef in het MER voor fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>) en NO<sub>2</sub> inzicht in de concentratieniveaus en eventuele overschrijdingen van grenswaarden, zowel voor de autonome ontwikkelingen als voor de verschillende alternatieven.

Het is niet te verwachten dat de grenswaarden en richtwaarden voor de overige stoffen uit de Wm zullen worden overschreden.<sup>22</sup> Gezien de jurisprudentie adviseert de Commissie om toch de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER.

### 6.2.3 Geluid

Beschrijf de huidige geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van de alternatieven voor het bepalende jaar (tien jaar na aanpassing). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de eisen uit de Wet geluidhinder en onderliggende regelingen.

Schenk in het MER voor zover van toepassing aandacht aan de cumulatie van geluidbelasting door de weg en geluidbelasting door overige geluidsbronnen.

---

<sup>22</sup> Richtwaarden voor nikkel, arseen, cadmium, ozon, benzo(a)pyreen, grenswaarden voor SO<sub>2</sub>, CO, Pb, benzeen.

Beschrijf in het MER de toename of afname van aantallen geluidbelaste woningen (uitgedrukt in de Europese dosismaat  $L_{den}$  in stappen van 5 dB) en oppervlak geluidbelast natuurgebied door de verschillende alternatieven. Presenteer de geluidscontouren op een contourenkaart.

Geef in het MER aan:

- of er woningen zijn waarvoor een hogere waarde is verleend;
- in hoeverre er nog achterstallige saneringssituaties zijn;
- welke geluidsreducerende maatregelen (zoals geluidsschermen, verdiepte ligging, inpassing van de weg of 'stiller asfalt') getroffen kunnen worden;
- of bij bestaande woningen waar sprake is van een saneringssituatie geluidsreducerende maatregelen de geluidsbelasting kunnen terugdringen tot de saneringsdoelstelling.

Betrek bij de beoordeling op het aspect geluid wegen waar sprake is van een afname van de verkeersintensiteit van 20% of meer en van wegen waar sprake is van een toename van de verkeersintensiteiten van 30% of meer.<sup>23</sup>

#### **6.2.4 Externe veiligheid**

De Commissie adviseert in het MER de eventuele verandering in zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico ten gevolge van het plan inzichtelijk te maken. Geef tevens aan of er in de huidige situatie knelpunten zijn op het gebied van externe veiligheid, of er knelpunten door het voornemen verdwijnen en of er nieuwe knelpunten ontstaan.

### **6.3 Natuurlijke omgeving**

De Commissie vindt het belangrijk dat, los van de wet- en regelgeving, in het MER op hoofdlijnen een algemeen beeld wordt geschetst van de huidige situatie, de autonome ontwikkeling en de effecten van het plan op de natuurlijke omgeving in het studiegebied in de aanleg en gebruikfase. In potentie bestaat bijvoorbeeld het risico op grotere versnippering van leefgebied van kwetsbare diersoorten. Daarnaast kan 'externe werking' optreden door veranderingen in stikstofdepositie en verstoring door kunstlicht en geluid.

#### **6.3.1 Natuur**

##### **Gebiedsbescherming: Natura 2000-gebieden**

De Commissie adviseert het studiegebied te bepalen op basis van de mogelijke reikwijdte van de effecten. Presenteer het studiegebied op kaart en geef daarbij de ligging aan van de Natura 2000-gebieden (Meijendel & Berkheide, Coepelduynen).

Beschrijf voor de Natura 2000-gebieden de instandhoudingsdoelen en geef aan wat de 'externe' effecten van het voornemen kunnen zijn in de aanlegfase (inclusief mogelijk tijdelijke waterpeilverlaging) en de gebruikfase (atmosferische depositie, licht, geluid en versnippering van leefgebied). Toets de mogelijke gevolgen van het plan aan de instandhoudingsdoelstellingen. Hou daarbij rekening met eventuele verbeteropgaven en de landelijke staat van instandhouding van habitattypen en soorten. Betrek bij de beoordeling ook andere plannen of projecten die van invloed kunnen zijn op de natuur. Wanneer uit de *quick scan* van de eerste fase van het MER blijkt dat significante gevol-

<sup>23</sup> Bij deze toe- cq. afname is sprake van een verandering van de geluidbelasting van 1 dB of meer.

gen – al dan niet in cumulatie – op voorhand niet kunnen worden uitgesloten, dient een passende beoordeling te worden opgesteld en opgenomen in het MER.<sup>24+25</sup>

### **Gebiedsbescherming : (Provinciale) Ecologische hoofdstructuur**

Ten aanzien van de (provinciale) Ecologische Hoofdstructuur adviseert de Commissie in het MER een kaart met de ligging ervan op te nemen inclusief de Ecologische Verbindingszones. Vermeld daarbij de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS-gebieden. Geef daarbij aan voor welke doelsoorten de ecologische verbindingzones bedoeld zijn. Beschrijf welke gevolgen de alternatieven en varianten hebben op het beoogde functioneren van de (P)EHS met de daarbij behorende Ecologische Verbindingszones. Geef bij negatieve gevolgen aan hoe het toetsingskader binnen de Nota Ruimte, Spelregels EHS en de provinciale uitwerking wordt doorlopen.<sup>26</sup>

### **Soortenbescherming**

Beschrijf in het MER welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied en geef aan tot welke categorie deze soorten behoren.<sup>27</sup> Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen op de standplaats (planten) of het leefgebied (dieren) van deze soorten en bepaal in hoeverre verbodsbepalingen mogelijk overtreden worden. Houd daarbij nadrukkelijk rekening met vleermuizen<sup>28</sup> die vallen onder het strengste beoordelingsregime. Beschrijf mitigerende maatregelen die de mogelijk negatieve gevolgen kunnen beperken of voorkomen.

## **6.3.2 Landschap en cultuurhistorie (waaronder archeologie)**

### **Landschap**

Geef in het MER een waardering van de landschapstypen en –elementen zoals het systeem van strandwallen en strandvlakten, het riviersysteem, de ontginningsstructuur, de occupatiepatronen en landgoederen, aan de hand van de (regionale) kenmerkendheid, de zeldzaamheid, de gaafheid en de vervangbaarheid. Geef vervolgens een beschrijving van de effecten van de alternatieven op de verschillende landschapstypen, de elementen en de samenhang hiertussen. Maak bij het uitwerken van de landschappelijke effecten zoveel mogelijk gebruik van kaartbeelden en visualisaties.

Beoordeel voor verschillende alternatieven de doorsnijding van het historisch landschapspatroom (en de doorsnijding van het historisch bebouwingsspatroom) zo mogelijk kwantitatief (aantal en lengte doorsnijdingen).

### **Cultuurhistorie**

Geef in het MER een overzicht van de cultuurhistorische waarden in het plangebied. Besteed hierbij zowel aandacht aan gebouwde monumenten (de Zilverfabriek Kempen & Begeer, het landhuis Berbice), als het verkavelingspa-

---

<sup>24</sup> Maak gebruik van de beste wetenschappelijke kennis ter zake inclusief de passende beoordelingen in het kader van de Zesde partiële streekplanherziening As Leiden-Katwijk en woningbouwlocatie Valkenburg. Als negatieve gevolgen optreden die met zekerheid niet significant zijn dan kan een verstorings- en verslechteringstoets volstaan.

<sup>25</sup> Op grond van de wijziging van 1 februari 2009 van de Natuurbeschermingswet 1998 dient deze passende beoordeling in het MER te worden opgenomen.

<sup>26</sup> Zie [http://geo.zuid-holland.nl/geo-loket/kaart\\_pehs.html](http://geo.zuid-holland.nl/geo-loket/kaart_pehs.html)

<sup>27</sup> Er wordt onderscheid gemaakt tussen de categorieën: tabel 1 (algemeen), 2 (overig) en de zware beschermingscategorie 3 (bijlage IV HR/ bijlage 1 AMvB) soorten en vogels.

<sup>28</sup> Deze vleermuizen verblijven in kelders en bunkers in “Meijndel en Berkheide”, woningbouwlocatie Valkenburg en vermoedelijk ook op landgoed Berbice. Houd naast kraamkamers en overwinteringslocaties ook rekening met foerageerroutes.

troon, het historisch groen en het verloop van historische wegen. Beschrijf of, en zo ja, in welke mate deze waarden bij verschillende alternatieven aangetast zullen worden.

### **Archeologie**

Wanneer uit het bureauonderzoek uit de eerste fase blijkt dat er potentieel behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aanwezig zijn of verwacht kunnen worden dan dienen deze zo nodig door veldonderzoek te worden opgespoord, begrensd en zo nodig gewaardeerd. Uit het MER moet per overgebleven alternatief en/of variant blijken wat de omvang en begrenzing van eventuele archeologische vindplaatsen is, of deze behoudenswaardig zijn en welke mogelijkheden bestaan om schade aan deze monumenten te mitigeren.<sup>29</sup>

## **7. OVERIGE ASPECTEN**

Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven' en 'leemten in milieu-informatie' de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

### **7.1 Vorm en presentatie**

Gebruik recent kaartmateriaal met duidelijke legenda en goed leesbare topografische namen. De Commissie geeft ter overweging, met het oog op een goede communicatie richting publiek en overheden het kaartmateriaal met betrekking tot tracé en onderzoek tevens beschikbaar te stellen als te downloaden bestanden<sup>30</sup>. Verduidelijk het ontwerp en de inpassing van de weg in de omgeving met (driedimensionale) visualisaties.

### **7.2 Samenvatting**

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Het moet een transparante beschrijving geven van de problemen, doelen, alternatieven en milieu-informatie op basis waarvan de afwegingen worden gemaakt en voorzien zijn van duidelijk kaartmateriaal.

---

<sup>29</sup> Hiertoe dienen in de tweede fase van het MER de onderzoeksstappen "inventariserend veldonderzoek karterende fase" en "inventariserend veldonderzoek waarderende fase" te worden doorlopen, voorzover de resultaten van de voorafgaande onderzoeksstap hier aanleiding toe geven.

<sup>30</sup> bijvoorbeeld als zogenaamd KML (Keyhole Markup Language)-bestand, dit is een bestandsformaat waarin geografische gegevens met een Earth browser (zoals Google Earth en Google Maps) worden weergegeven.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens**

**Initiatiefnemer:** Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland

**Bevoegd gezag:** Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland

**Besluit:** Vaststellen inpassingsplan Rijnlandroute

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** C1.2 / C1.4

### **Betrokken documenten:**

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

### **Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure in het Leidsch Nieuwsblad van 16 december 2008

aanvraag richtlijnenadvies: 16 december 2008

ter inzage legging startnotitie: 22 december 2008 t/m 2 februari 2009

richtlijnenadvies uitgebracht: 3 maart 2009

### **Bijzonderheden en werkwijze Commissie bij richtlijnenadvies:**

De initiatiefnemer heeft twee keuzemomenten in het MER ingebouwd om te komen tot een voorkeursalternatief. Uit de varianten per alternatief die in de eerste fase van het MER worden onderzocht zal een selectie worden gemaakt. Per alternatief zal een keuze worden gemaakt in een haalbare variant, deze worden verder uitgewerkt in de tweede fase van het MER.

In dit advies geeft de Commissie richtlijnen voor de eerste fase die wordt gebruikt ten behoeve van de selectie. In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in de eerste fase van het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de startnotitie als uitgangspunt. Na afronding van deze fase voert de Commissie een tussentijdse toetsing uit over het MER eerste fase.

Ten behoeve van de uitwerking van de tweede fase van het MER zal de Commissie een aanvullend richtlijnenadvies opstellen (gecombineerd met de toetsing). Het tussentijdse toetsingsadvies is een voorlopig oordeel dat (mede) richting geeft aan de verdere uitwerking van fase twee. Aan het eind van de tweede fase zal de Commissie een (eind)oordeel geven over de informatie in het MER.

### **Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ing. P.J.M. van den Bosch

drs. W.A.M. Hessing

ir. W.H.A.M. Keijsers

ir. B. Sman

ir. C.T. Smit (secretaris)

M.A.J. van der Tas (voorzitter)

ing. R.L. Vogel



## **BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen**

1. Gemeente Oegstgeest
2. R. Akkerman, Voorschoten
3. H. Mulder, Voorschoten
4. J.R. van Duijnen, Voorschoten
5. S.A. Posthuma, Voorschoten
6. M. van der Maaten en E. Frederiks, Voorschoten
7. E. Schimmel-Driessen, Voorschoten
8. E. Tielenius Kruythoff, Voorschoten
9. St. Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland
10. Recreatiecentrum Vlietland B.V., Leidschendam
11. EVO, Zoetermeer
12. J.G.M. van Muiden en C. Kranenburg, Leiden
13. Gemeente Leiden
14. Gemeente Wassenaar
15. K. Vos en M.S. Chi, Leiden
16. J.W. van Borren, Voorschoten
17. Wijkraad Stevenshof, Leiden
18. Gemeente Zoeterwoude
19. G.M. Dijksterhuis, Leiden
20. Stuurgroep Pact van Duivenvoorde
21. T. Deinum, Voorschoten
22. Th.J. Valk, Leiden
23. Gem. Oegstgeest + Milieudienst Zuid-Holland West
24. Gemeente Katwijk
25. Wijkvereniging Leefbaar Zuid-West, Leiden
26. B.J.S. Reulink, Voorschoten
27. B. Klein, Leiden
28. Hoogheemraadschap van Rijnland
29. J.H.M. Weekenborg, Voorschoten
30. W. Leeuwenburgh, Voorschoten
31. J.Ph. van Dalen, Voorschoten
32. Bohemen B.V., Voorburg
33. Transport en Logistiek Nederland, Zoetermeer
34. C.A.W. Thunnissen, Voorschoten
35. H. Kuijjer, Voorschoten
36. A.W.G.M. de Vette, Leiden
37. Raadsfractie GroenLinks, Voorschoten
38. E.I.M. Hynes, Voorschoten
39. G. Lantink, Leiden
40. M. Gerdes en L. Verschoor, Voorschoten
41. F. Holvast, Wassenaar
42. B.M.J. Boulonois, Voorschoten
43. H.G.J. Oudelaar, Voorschoten
44. P. Eckstein en M. Kuhn, Voorschoten
45. W.A. de Vries, Voorschoten
46. A.L. Kingma, Leiden
47. Gemeente Voorschoten
48. G. Doeven en M. van der Werf, Leiden
49. E. van Pelt-Verkuil, Leiden
50. R. van Engelenburg, Voorschoten
51. F.I. Pelupessy, Leiden
52. C. Holvast- Rodger, Wassenaar
53. Gecombineerde burgerinitiatieven
54. Stichting Grote Polder Groene Hart, Zoeterwoude
55. B. Breed, Leiden
56. F.J. Kooper c.s., Leiden
57. Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland
58. KvK Den Haag, Bedrijfsleven Rijnland, VNO/NCW
59. Stadsgewest Haaglanden





## **Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport RijnlandRoute**

De provincie Zuid-Holland heeft het voornemen de Rijnlandroute te realiseren. Deze weg moet de oost-west verbinding vormen tussen de A4 en de A44 in de regio Leiden/Voorschoten/Katwijk. Voor de realisering van de Rijnlandroute wordt een inpassingsplan opgesteld. Ter ondersteuning van de planontwikkeling en ter onderbouwing van de besluitvorming door provinciale staten wordt de procedure voor milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.

ISBN: 978-90-421-2632-9