



Commissie voor de
milieueffectrapportage

RijnlandRoute

Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport 2^e fase

24 augustus 2011 / rapportnummer 2198-207



1. Tussentijds oordeel over het MER 2^e Fase

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 / Katwijk / Voorschoten. 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.

In de studie ten behoeve van de Rijnlandroute kiest de provincie Zuid-Holland er voor om de procedure voor m.e.r. in twee fasen uit te voeren. Het MER 1^e fase gaf een beschrijving van de milieueffecten op hoofdlijnen. Provinciale Staten heeft onder meer op basis van het MER 1^e fase een keuze gemaakt voor vier alternatieven (Churchillavenue, N11-west variant 2, N11-west variant 4 en Zoeken naar Balans). In een later stadium zijn daar drie faseringsvarianten (Zoeken naar Balans-A, Zoeken naar Balans-F en Churchillavenue-G) aan toegevoegd. In het MER 2^e fase zijn van deze alternatieven en varianten de milieueffecten beschreven. De provincie Zuid-Holland heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (verder 'de Commissie'¹) gevraagd een tussentijdse toetsing uit te voeren over het MER 2^e fase (april 2011). Het definitieve MER wordt waarschijnlijk medio 2012 samen met het inpassingsplan ter inzage gelegd. De Commissie zal dan wederom om advies gevraagd worden.

Het MER 2^e fase is prettig leesbaar geschreven. Ook de achtergrondinformatie is uitgebreid en gedetailleerd. De vertaling van de resultaten uit deze achtergrondinformatie naar het MER 2^e fase is voor onder meer verkeer en bodem niet even navolgbaar. De Commissie is van mening dat de effectbeoordeling nog niet het inzicht geeft die het zou moeten geven om het milieubelang volwaardig mee te kunnen laten wegen bij de besluitvorming. Er zijn nu weliswaar beoordelingen gegeven maar die zijn gebaseerd op niet geoptimaliseerde alternatieven. De Commissie meent dat optimalisatie en aanpassingen van bijvoorbeeld:

- de Oostvlietpolder bypass;
- de knoop Leiden West;
- het toepassen van VRI's in plaats van rotondes in de Churchill Avenue;
- het tunnelontwerp;

zouden kunnen leiden tot andere scores en daarmee een betere onderbouwing van conclusies bij de vergelijking van alternatieven. De Commissie is van oordeel dat de essentiële milieu-informatie in het MER 2^e fase nog niet volledig aanwezig is om een keuze te maken voor het voorkeursalternatief. De Commissie adviseert dan ook het definitieve MER voor ter inzage legging op een aantal punten aan te vullen. Het betreft:

- de navolgbaarheid van de scores in het MER en de samenvatting;
- de optimalisaties van de alternatieven;
- de gehanteerde uitgangspunten bij de verkeersmodellen;
- de effecten op luchtkwaliteit en geluid;
- de Passende beoordeling.

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via commissiemer.nl onder 'Adviezen Commissie'.

De Commissie is van mening dat alle losse documenten, brieven, aanvullingen en aanvullende notities niet bijdragen aan een overzichtelijke weergave van de milieueffecten van de verschillende alternatieven en scenario's. Dit zorgt ervoor dat het voor minder goed ingevoerde lezers zeer moeizaam is om de scores te doorgronden. Een duidelijke leeswijzer, bundeling van deze documenten of integratie in het definitieve MER kan de leesbaarheid doen toenemen.

Het team Churchill Avenue heeft in een uitgebreide reactie aan de provincie een aantal aandachtspunten meegegeven. De provincie heeft gevraagd, deze punten te bezien en aan te geven of deze leiden tot bijstellen van dit tussentijdse toetsingsadvies. Het team Churchill Avenue constateert dat in het huidige MER 2^e fase geen optimalisatiemaatregelen zijn meegenomen. De punten die worden aangedragen zijn met name suggesties voor optimalisaties van een of meer alternatieven die van invloed kunnen zijn op de conclusies bij de vergelijking van alternatieven. De Commissie gaat in haar advies niet in op de afzonderlijk aangedragen punten maar adviseert om in het definitieve MER te onderzoeken op welke manier de gesignaleerde knelpunten kunnen worden verminderd.

2. Toelichting op het tussentijds oordeel

2.1 Scores

In het MER en de samenvatting zijn de effecten op de verschillende milieueffecten uitgedrukt in 'plussen en minnen'. Deze effectscores zijn gebaseerd op de achterliggende thematische onderzoeken. De Commissie is van mening dat de vertaling van de resultaten uit deze veelal gedegen achtergrondstudies naar het MER niet even navolgbaar is voor verkeer, luchtkwaliteit, geluid, landschap en cultuurhistorie alsmede bodem en water.

2.2 Verkeer en vervoer

De verkeersafwikkeling is berekend met een dynamisch verkeersmodel. Doordat het dynamische model geen bruikbare kwantitatieve resultaten heeft opgeleverd, is er op basis van expert-judgement een oordeel gegeven van het verkeersbeeld.

De dynamische modellering laat kwalitatief zien dat het toekomstige netwerk veel capaciteitsproblemen kent. Uit de berekeningen van de fictieve situatie met 30% minder verkeer in het netwerk blijkt dat er nog steeds grote congestieproblemen zullen ontstaan. Op basis van de beelden van de dynamische simulatie wordt in het MER geconstateerd dat de verkeersafwikkeling bij alle drie de alternatieven wel verbetert ten opzichte van de referentiesituatie. De Commissie acht dit weliswaar plausibel maar omdat in het MER 2^e fase de verkeersdoorstroming nog niet optimaal is, is het nog niet goed mogelijk om:

- het oplossend vermogen van de alternatieven te beoordelen;
- het feitelijke doelbereik te bepalen;
- een realistische vergelijking van alternatieven te maken.

Met optimaliseringsmaatregelen is dit naar verwachting beter mogelijk. Voor variant 'Churchill Avenue' zou mogelijk met optimaliseringsmaatregelen op de aansluitingen van de tunnel een deel van de congestieproblematiek alsnog kunnen worden opgelost. Ook voor het in het MER 2^e fase geconstateerde knelpunt knoop Leiden-West zijn optimalisaties mogelijk.

De Commissie adviseert om in het definitieve MER te onderzoeken op welke manier deze en de andere gesignaleerde knelpunten kunnen worden verminderd door bijvoorbeeld optimalisaties in het tracé-ontwerp, deze mee te nemen in de beoordeling om daarmee een meer realistische vergelijking te krijgen en mogelijk het doelbereik van alternatieven te vergroten.

De Commissie constateert dat de vertaalstap van de (gedetailleerde) analyse van het dynamische verkeersmodel in het Rapport Verkeersonderzoek naar de in tabel 4.6 van het MER opgenomen beoordeling voor "verkeersbeeld" onnavolgbaar is. De screenshots van de simulaties bieden niet voldoende inzicht. Verder worden bij de beoordeling alle aspecten en deeltrajecten bij elkaar opgeteld en gescoord.

De Commissie is van mening dat meer inzicht in de effecten gegeven wordt door deze bijvoorbeeld per deeltraject op kaart of in een overzichtstabel te scoren.

De varianten zijn door de onbruikbare output van het dynamische model niet kwantitatief vergeleken. In het MER 1^e fase is voor enkele varianten met het statische verkeersmodel wel o.a. de reistijdwinst en de verliestijd opgenomen.²

De Commissie is van mening dat in het MER 2^e fase dezelfde indicatoren voor de onderzochte (faserings)varianten inzicht zouden kunnen bieden in de verkeersafwikkeling, bij het ontbreken van indicatoren op basis van de dynamische modellering.

2.3 Luchtkwaliteit

Input verkeersmodel

Uit de beschikbare informatie wordt niet geheel duidelijk op welke manier het verkeersmodel en dan met name de daarin gesignaleerde congestie, is meegenomen in de berekeningen van de luchtkwaliteit. Het opheffen van deze congestie levert een aanzienlijke verbetering van de luchtkwaliteit, wat van invloed kan zijn op de vergelijking van alternatieven.

De Commissie adviseert in het definitieve MER dit nader toe te lichten.

Beoordelingspunten

Het is de Commissie niet duidelijk waar de in het luchtkwaliteitsonderzoek genoemde beoordelingspunten zich bevinden, het is niet duidelijk of dit de wettelijke beoordelingspunten zijn. Ook is het de Commissie niet duidelijk waar de gevoelige objecten en woningen gelegen zijn.³ Hierdoor zijn de resultaten niet navolgbaar.

De Commissie adviseert om de resultaten eenduidig en op basis van de aangegeven toetsingscriteria en beoordelingsmethodiek te presenteren.

² Zie achtergrondrapport Verkeersonderzoek, pagina 24.

³ Zo lijkt bijvoorbeeld tabel 3.7 niet overeen te komen met tabel 3.4. (luchtkwaliteitonderzoek).

Fijn stof concentraties

In de richtlijnen is opgenomen dat de concentraties PM₁₀ en PM_{2,5} beschreven dienen te worden. Ook is daarin aangegeven dat ingegaan dient te worden op PM_{0,1}. In het onderzoek naar de luchtkwaliteit wordt hier te beperkt of niet op ingegaan. PM_{2,5} wordt 'weggeschreven' op bladzijde 16 middels een verwijzing naar een onderzoek van het PBL. Voor PM_{0,1} wordt aangegeven dat informatie (achtergrond, emissiefactoren) nog niet beschikbaar is. De Commissie is van mening dat voor verkeer bekend is dat de PM₁₀ emissie volledig uit PM_{2,5} bestaat (zie onder meer onderzoeken PBL). Ook de achtergrondconcentraties zijn bekend. Het onderzoek zou er dus zeker meer over kunnen zeggen dan nu het geval is. Ook kan meer gezegd worden over emissies van ultrafijn stof PM_{0,1} (los van grenswaarden), bijvoorbeeld kan worden ingegaan op de aanwezigheid (verhouding) van PM_{0,1} in uitlaatgassen.

De Commissie adviseert om in het definitieve MER uitgebreider in te gaan op PM_{2,5} en PM_{0,1}.

Daarnaast is het de Commissie niet duidelijk of de gegeven concentraties in tabel 3.5 'jaargemiddelde concentratie PM₁₀' op pagina 28 van het achtergrondrapport luchtkwaliteit met of zonder zeezout correctie (6 µg/m³ voor de gemeente Leiden) zijn uitgevoerd. Afhankelijk daarvan is er mogelijk een overschrijding⁴ van het toegestane aantal dagen dat de 24-uursgemiddelde concentratie meer dan 50 µg/m³ bedraagt.

De Commissie adviseert in het definitieve MER aan te geven of de concentraties met of zonder zeezoutcorrectie zijn en of er overschrijdingen zouden kunnen optreden.

Contourplots⁵

Bij bestudering van de achtergrondrapportage luchtkwaliteit constateert de Commissie dat de gegeven contourplots niet geheel overeenkomen met de contourplots die bij de tracéontwerpen te verwachten zijn. De initiatiefnemer heeft aangegeven dat dit een tweeledige oorzaak heeft: zowel software als invoerfouten. De initiatiefnemer heeft aangegeven dat deze in het definitieve MER zullen worden gecorrigeerd. Dit kan mogelijk voor belangrijke verschuivingen in de milieueffecten van de alternatieven en varianten zorgen en de daarmee samenhangende onderlinge beoordeling daarvan. De Commissie heeft de effecten op luchtkwaliteit niet volledig kunnen beoordelen.

2.4 Geluid

Het mogelijke effect van mitigerende maatregelen om geluidhinder te voorkomen is niet opgenomen in het onderzoek. Deze maatregelen kunnen van invloed zijn op de vergelijking van alternatieven.

De Commissie adviseert in het definitieve MER in ieder geval kwalitatief in te gaan op mitigerende maatregelen en de mogelijke effecten daarvan.

⁴ Indien deze waarden zijn gegeven met zeezout correctie betekent dit voor een aantal posities een jaargemiddelde concentratie >32,5 µg/m³ zonder zeezoutcorrectie en daarmee een overschrijding van het toegestane aantal dagen dat de 24-uursgemiddelde concentratie meer dan 50 µg/m³ bedraagt.

⁵ Een contourplot is een visuele weergave op kaart van de verschillende concentraties.

Bij bestudering van de achtergrondrapportage geluid constateert de Commissie enige inconsistenties in de gegeven effecten. De initiatiefnemer heeft aangegeven dat dit een tweeledige oorzaak heeft: door software en invoerfouten. De initiatiefnemer heeft aangegeven dat deze in het definitieve MER zullen worden gecorrigeerd. Dit kan mogelijk voor belangrijke verschuivingen in de milieueffecten van de alternatieven en varianten zorgen, stillere alternatieven, eventuele hogere waardenprocedures en de daarmee samenhangende onderlinge beoordeling daarvan. De Commissie heeft de effecten op geluid niet volledig kunnen beoordelen.

De geconstateerde inconsistenties zijn onder meer:

- op de contourplots lijkt bij alternatief 'Zoeken naar Balans F' geen gesloten tunnelbak maar een open tunnelbak te zijn weergegeven en lijkt een gedeelte van de Churchillaan te zijn afgesloten;
- er lijkt geen verschil te zitten in de contourplots alternatief 'Zoeken naar Balans' en alternatief 'Zoeken naar Balans A' terwijl uit de tabel is af te leiden dat dit er wel zou moeten zijn. Dit lijkt te komen door te kleine figuren. Het opnemen van figuren met een andere schaal kan dit verhelpen;
- bij alternatief 'Zoeken naar Balans F' en alternatief 'Zoeken naar Balans A' is een scenario met en een scenario zonder verbreding van de A4 gegeven. Er lijkt een groot verschil in aantal geluidgehinderden te zijn bij de alternatieven en de gegeven scenario's die niet in de tekst verklaard wordt.

2.5 Gezondheid

Uit het achtergrondrapport gezondheidseffectscreening (GES) blijkt dat de geluidbelasting het gezondheidsaspect is waar de meeste impact te verwachten is. De alternatieven onderscheiden zich voor dit aspect aanzienlijk. De alternatieven 'Churchill Avenue' en 'Zoeken naar Balans' geven de minste toename in aantal geluidgehinderden. Voor luchtkwaliteit en externe veiligheid zijn de alternatieven niet echt onderscheidend. Ook wordt een GES score 'voldoende' gegeven op deze onderdelen.

De Commissie constateert dat de conclusies op pagina 30 van het GES onderzoek niet geheel overeenkomen met de in het GES onderzoek opgenomen tabel 3.2 en tabel 6.1. Uit de tabellen volgt dat alternatief 'Churchill Avenue' en 'Zoeken naar Balans' er het beste uitkomen. Slecht tot zeer slecht scoren de alternatieven 'Zoeken naar Balans A', 'Zoeken naar Balans F' en 'Churchill Avenue G'. De neutrale beoordeling van 'Zoeken naar Balans F' lijkt gezien de aanzienlijke toename van het aantal gevoelige objecten met een slechte GES score niet correct, het aantal geluidgehinderden neemt namelijk toe. De toename van het aantal gevoelige objecten met een goed leefklimaat voor het alternatief 'Zoeken naar Balans F' wordt veroorzaakt door de afname van het aantal gevoelige objecten met een voldoende leefklimaat.

2.6 Natuur

Natura 2000 en beschermde natuurmonumenten

In de bij het MER 2^e fase gevoegde natuurrapporten zijn de gevolgen voor de nabijgelegen Natura 2000-gebieden en beschermde natuurmonumenten helder en correct beschreven. Een uitzondering hierop vormt de informatie over nieuwe stikstofdepositie ten gevolge van het voornemen. De Commissie acht die niet eenduidig getoetst aan de **actuele feitelijke situatie**. Dit is voor de bepaling van de kans op significante effecten van belang. Vergelijking met de gemodelleerde achtergronddepositie rond 2018–2019 kan nuttig zijn ter bepaling van de milieueffecten⁶ maar kan de vereiste toetsing aan de feitelijke situatie niet vervangen. Boven- genoemde opmerking heeft waarschijnlijk geen gevolgen voor de conclusie in de Passende beoordeling dat “aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden Meijendel & Berkheide en Coepelduynen en de Beschermde Natuurmonumenten Berkheide en Coepelduin⁷ op voorhand niet zijn uit te sluiten”. De Commissie wijst er op dat bovenstaande belangrijke conclusie niet eenvoudig te herleiden is uit het MER 2^e fase.

Gesteld wordt dat voor het project vermoedelijk een vergunning in het kader van de Natuur- beschermingswet 1998 nodig is omdat additionele maatregelen moeten worden getroffen om (significante) negatieve effecten te vermijden. Uit de Natuurbeschermingswet volgt dat een plan alleen mag worden vastgesteld, als de zekerheid bestaat dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of wanneer de zogenaamde ADC-toets⁸ met succes wordt doorlopen. De Passende beoordeling bij het definitieve MER dient die zekerheid te verschaffen.

Beschrijf in de Passende beoordeling welke (additionele) maatregelen mogelijk zijn om aantasting van de natuurlijke kenmerken te voorkomen. In de Passende beoordeling moet worden uitgegaan van de actuele situatie.

EHS

In het Achtergrondrapport Natuur is aangegeven dat geen vernietiging maar wel doorsnijding van EHS-gebieden plaatsvindt. Doorsnijding kan conflicteren met het hoofddoel van de EHS, namelijk versnippering van leefgebieden van soorten tegengaan. In het MER is niet duidelijk:

- hoe deze doorsnijding zich verhoudt tot het ‘nee, tenzij-afwegingskader’ van de EHS;
- of en hoe compensatie plaatsvindt als de gevolgen van doorsnijding voor de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS-gebieden niet afdoende gemitigeerd kunnen worden.

De Commissie adviseert in het definitieve MER alsnog aan te geven of en zo ja, hoe het voor- nemen past in het (provinciale) ‘nee-tenzij’ regime. Geef aan of mitigatie en/of compensatie aan de orde zal zijn.

⁶ Gemodelleerde achtergrondconcentraties bevatten grote onzekerheden afhankelijk van lokale metingen en de verhouding tussen lokale en grootschalige concentratie (zie RIVM-publicaties van Velders e.a.). Ze zijn daarmee niet op voorhand geschikt voor een cumulatieve effectinschatting van de lokale situatie op langere termijn.

⁷ De status van Beschermde Natuurmonument vervalt als beide Natura 2000-gebieden definitief zijn aangewezen.

⁸ Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in:

- A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling? inclusief locatiealternatieven.
- D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
- C: welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

2.7 Landschap en cultuurhistorie (waaronder archeologie)

Landschap

De Rijnlandroute heeft negatieve effecten op het landschap. Deze kunnen mogelijk worden verzacht door een goede inpassing. In het MER is aangegeven dat een betere landschappelijke inpassing een onderdeel is dat in een later stadium nog moet worden uitgewerkt. De beoordeling van de landschapseffecten is gedaan zonder de effecten van mitigerende maatregelen (bijvoorbeeld geluidschermen) in de beschouwing te betrekken. Inzicht in de effecten kan worden gegeven door een analyse van de verandering in (visuele) beleving bij aanleg van de weg inclusief dergelijke schermen en wallen.

De Commissie adviseert ook de landschapseffecten van de mitigerende maatregelen in beeld te brengen.

Cultuurhistorie (waaronder archeologie)

In de richtlijnen is nadrukkelijk een aantal aandachtspunten meegegeven ten aanzien van archeologie om de verschillende effecten van de tracés scherp te krijgen. Het gaat daarbij met name om het bij de effectbeschrijving betrekken van zaken als ontgravingswijze, reeds bestaande verstoringen (bijvoorbeeld onder bestaande wegen) en mogelijkheden om te mitigeren via het ontwerp. In zowel het MER 2^e fase als in het achtergrondrapport komt dit slechts summier terug en is veel van het rapport een herhaling van de informatie uit het MER 1^e fase.

Omdat een groot deel van de tracé over het grondgebied van Leiden loopt, adviseert de Commissie om in het definitieve MER de informatie die bij de gemeentelijk archeologische dienst van Leiden beschikbaar is, mee te nemen.

De Commissie constateert dat aan de hand van de uitkomsten van de effectvergelijking geen duidelijke uitspraken zijn gedaan over de mogelijkheden tot mitigatie via inpassing en ontwerp aanpassingen in de verschillende varianten en alternatieven.

Tot slot constateert de Commissie dat de totstandkoming van de scores op de verschillende onderdelen van landschap en cultuurhistorie niet navolgbaar is.

2.8 Bodem en water

In het MER 2^e fase is in de achtergrondstudies 'oppervlaktewater' en 'bodem en grondwater' aangegeven welke negatieve effecten het voornemen heeft op bodem en water. Bij de beschrijving van de effecten is aangegeven dat deze meestal niet onderscheidend zijn of neutraal scoren doordat deze effecten kunnen of moeten worden voorkomen door het treffen van mitigerende maatregelen. Bij sommige aspecten, bijvoorbeeld 'zetting' (§ 5.5.2 van het achtergrondrapport bodem en grondwater) is voor de beoordeling van het effect uitgegaan van een worst case schatting, zonder mitigerende maatregelen. Bij het aspect 'maakbaarheid' is wel rekening gehouden met de kosten van mitigerende maatregelen, zoals het toepassen van folieconstructies of onderwaterbeton bij verdiepte ligging. De Commissie is van mening dat het bij het ene aspect wel en bij een ander aspect niet meenemen van mitigerende maatregelen de vergelijking van alternatieven onevenwichtig maakt.

In het MER 2^e fase zijn vervolgens de effecten voor de verschillende criteria vertaald naar een totaal beoordeling op basis van de relevante toetsingscriteria 'bemaling', 'grondverzet' en 'waterkwaliteit'. Onduidelijk is hoe deze vertaling tot stand is gekomen en of hierbij rekening is gehouden met de in het hoofdstuk 'maakbaarheid' voorgestelde mitigerende maatregelen.

De Commissie adviseert in het definitieve MER de beoordeling en vergelijking van alternatieven te baseren op de geoptimaliseerde alternatieven, inclusief mitigerende maatregelen en daarnaast nader toe te lichten of en hoe bij de totaal beoordeling rekening is gehouden met mitigerende maatregelen.

BIJLAGE 1: Projectgegevens tussentijdse toetsing MER 2^e fase

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland

Bevoegd gezag: Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland

Besluit: Vaststellen inpassingsplan Rijnlandroute

Categorie Besluit mer (voor 1 april 2011) : C1.2 / C1.4

Activiteit: De realisatie van de Rijnlandroute welke de oost-west verbinding moet gaan vormen tussen de A4 en de A44 in de regio Leiden/Voorschoten/Katwijk.

Bijzonderheden: In de studie ten behoeve van de Rijnlandroute kiest de provincie Zuid-Holland er voor om de procedure voor m.e.r. in twee fasen uit te voeren. Het MER 1e fase geeft een beschrijving van de milieueffecten op hoofdlijnen. Provinciale Staten heeft onder meer op basis van het MER 1e fase een keuze gemaakt voor 4 alternatieven(Churchillavenue, N11-west variant 2, N11-west variant 4 en Zoeken naar Balans). In het MER 2e fase zullen deze vier alternatieven verder worden uitgewerkt. In aansluiting op deze fasering adviseert de Commissie voor de m.e.r. (de Commissie) ook gefaseerd over de richtlijnen voor de te onderzoeken informatie en de juistheid en volledigheid van de onderzochte informatie.

Het nu voorliggende tussentijds toetsingsadvies heeft betrekking op het concept MER 2^e fase. De tussentijdse toets is een voorlopig oordeel op basis van de nu beschikbare informatie. Een definitief oordeel kan pas worden gegeven als alle informatie in het definitieve MER is gegeven. Aan het eind van de tweede fase zal de Commissie een eindoordeel geven over de informatie in het MER.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in het Leidsch Nieuwsblad: 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

richtlijnen vastgesteld: 27 mei 2009

kennisgeving MER in de Staatscourant d.d. 8 maart 2010

ter inzage legging MER: 15 maart t/m 26 april 2010

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 10 maart 2010

toetsingsadvies uitgebracht: 22 juni 2010

aanvraag tussentijds toetsingsadvies bij de Commissie: 9 juni 2011

ter inzage legging MER: niet ter inzage gelegd

toetsingsadvies uitgebracht: 24 augustus 2011

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. 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

ir. P.P.A. van Vugt

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.10 van de Wet milieubeheer en de vastgestelde richtlijnen voor het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen.

Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- (2198-116) aanvullende richtlijnen voor het MER 2e fase RijnlandRoute
- (2198-118) 2e fase MER Rijnlandroute (12 april 2011)
- (2198-119) achtergrondrapport Archeologie (2011)
- (2198-120) achtergrondrapport bodem en grondwater (9 maart 2011) inclusief bijlage situatie aanlegdiepte
- (2198-121) rapportage van het historisch vooronderzoek naar de aanwezigheid van conventionele explosieven (21 januari 2011)
- (2198-122) achtergrondrapport Externe Veiligheid (9 maart 2011)
- (2198-123) achtergrondrapport Geluid (13 april 2011)
- (2198-124) achtergrondrapport Gezondheidseffectenscreening (GES) (31 maart 2011)
- (2198-125) achtergrondrapport Landschap, cultuurhistorie (historische geografie en bouwkunde) en recreatie (29 april 2011)
- (2198-126) achtergrondrapport Luchtkwaliteit (13 april 2011)
- (2198-127) achtergrondrapport Natuur (30 maart 2011)
- (2198-128) achtergrondrapport Oppervlaktewater (10 maart 2011)
- (2198-129) achtergrondrapport Verkeersonderzoek (31 maart 2011)
- (2198-133) Natuur- en voortoets RijnlandRoute (8 maart 2011)
- (2198-134) Natuurtoets RijnlandRoute (november 2010)
- (2198-135) Ontwerp- en kostenramingen (31 maart 2011)
- (2198-143) samenvatting MER (mei 2011)
- (2198-152) aanvulling MER, betreft omlegging lokaal verkeer in Churchill Avenue variant over bestaande route in plaats van langs het nieuwe tracé (de bypass) door de Oostvlietpolder (1 juli 2011)
- (2198-155) dvd met afwikkelingsbeelden van de dynamische modelsimulatie verkeersonderzoek
- (2198-156) Oplegnotitie door Tauw, behorend bij het MER 2e fase (20 juni 2011)
- (2198-170) diverse documenten team Churchill Avenue (per mail ontvangen op 19 juli 2011)

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.

Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport 2^e fase 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 gefaseerd doorlopen. Dit advies geeft een tussentijds oordeel over het MER 2^e fase.



Commissie voor de
milieueffectrapportage

ISBN: 978-90-421-3378-5

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

