



Commissie voor de
milieueffectrapportage

RijnlandRoute

Voorlopig Toetsingsadvies over het MER

18 oktober 2012 / rapportnummer 2198-338



1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

De provincie Zuid-Holland heeft het voornemen de Rijnlandroute te realiseren. Deze route moet de oost-west verbinding tussen de A4, de A44 en Katwijk verbeteren, en de leefbaarheid in het gebied vergroten. Ten behoeve van de Rijnlandroute is een voorontwerp-inpassingsplan opgesteld. Ter ondersteuning van de planontwikkeling en ter onderbouwing van de besluitvorming door Provinciale Staten is een MER opgesteld, waarin de milieugevolgen van de alternatieven in beeld zijn gebracht. De provincie Zuid-Holland heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (verder 'de Commissie'¹) gevraagd het MER² te toetsen.

Oordeel over het MER

De Commissie constateert dat het MER en de bijlagen veel kwalitatieve en kwantitatieve informatie bevatten. Ondanks de grote hoeveelheid informatie is de tekst van het hoofdrapport goed toegankelijk. Deze wordt ondersteund door verhelderende tabellen en figuren. De samenvatting is prettig leesbaar en voorzien van duidelijk kaartmateriaal. Toch is de Commissie van oordeel dat de essentiële milieu-informatie in het MER 2^e fase 2.0 nog niet volledig aanwezig is om het milieubelang volwaardig mee te laten wegen bij de verdere besluitvorming over het inpassingsplan Rijnlandroute en adviseert een aanvulling op het MER op te stellen.

De Commissie is van mening dat een aantal samenvattende scores geen juist beeld geeft, waardoor de alternatieven niet gelijkwaardig met elkaar vergeleken kunnen worden. Bijvoorbeeld niet bij alle alternatieven zijn optimalisatiemogelijkheden meegenomen. Ook is gerekend met verkeersintensiteiten die een overschatting van de groei voor de komende jaren laten zien. Hierdoor wordt o.a. de score 'toekomstvastheid' beïnvloed. Uit het MER blijkt dat met name getoetst is op het bereiken van het doel 'verkeersafwikkeling nu en in de toekomst'. Alle onderzochte alternatieven (en varianten) verbeteren de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid van de regio ten opzichte van de referentiesituatie. Omdat de verschillen tussen de effecten van de alternatieven relatief klein zijn, is een gelijkwaardige beoordeling van de alternatieven, van de effecten en de mate van doelbereik van essentieel belang (zie voor een nadere toelichting §3.1 van dit advies). De Commissie adviseert deze punten in een aanvulling op het MER op te nemen.

Ten aanzien van de effecten op natuur is de Commissie van mening dat de conclusies over de gevolgen voor de Natura 2000-gebieden 'Coepelduynen' en 'Meijndel & Berkheide' gestoeld zijn op onzekere en optimistische aannames. Een nadere duiding in een aanvulling op het MER van de wijze waarop aantasting van de natuurlijke kenmerken kan worden voorkomen acht de Commissie noodzakelijk (zie voor een nadere toelichting §3.2 van dit advies).

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. De aanvullende informatie dient hierin een plaats te krijgen. De Commissie adviseert daarom tevens de samenvatting te herziening.

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 alsmede eerdere adviezen zijn (voor zover digitaal beschikbaar) te vinden via commissiemer.nl onder 'Adviezen Commissie' projectnummer 2198.

² MER 2^e fase 2.0, mei 2012

De effecten op de leefomgeving (geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en gezondheid) zijn ten opzichte van de referentiesituatie op een dusdanige manier in beeld gebracht dat het onderscheid tussen de alternatieven en varianten zichtbaar wordt en er, voor wat betreft de effecten op de leefomgeving, afdoende informatie beschikbaar is voor besluitvorming. De Commissie onderschrijft dat alternatief 'Churchill Avenue' voor het aspect gezondheid het meest positief scoort. In het MER is het alternatief 'Churchill Avenue' op de juiste gronden als meest milieuvriendelijk alternatief aangemerkt.

In hoofdstuk 2 wordt de procedure kort toegelicht. In hoofdstuk 3 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht. In hoofdstuk 4 zijn enkele aandachtspunten voor de vervolgsluitvorming over gezondheid, externe veiligheid, landschap en cultuurhistorie opgenomen.

2. Procedure

In de studie ten behoeve van de Rijnlandroute is de procedure voor m.e.r. in twee fasen uitgevoerd. 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 verder onderzoek naar 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 (mei 2011) zijn van deze alternatieven en varianten de effecten op verkeer en milieu beschreven. Het definitieve MER 2^e fase (MER 2^e fase 2.0, juni 2012) is nu gereed, in dit MER worden van de hierboven genoemde alternatieven en varianten de effecten op verkeer en milieu beschreven. De provincie Zuid-Holland heeft de Commissie gevraagd het MER te toetsen. Bij deze toetsing zijn de door het bevoegd gezag toegezonden zienswijzen betrokken.

Na gereedkomen van het MER is door Gedeputeerde Staten (mei 2012) een keuze gemaakt voor het alternatief 'Zoeken naar Balans optimaal' in de Nota Voorkeursalternatief. Deze keuze is door Provinciale Staten (PS) bekrachtigd (juni 2012) en vastgelegd in het voorontwerp-provinciaal inpassingsplan (VO-PIP). Tijdens de behandeling van de tracékeuze Rijnlandroute in PS zijn enkele moties³ aangenomen. In deze moties zijn een aantal aanvullende onderzoeken gevraagd. Deze worden uitgewerkt en betreffen o.a. een Quick scan naar een geboorde tunnelvariant door Voorschoten, de mogelijkheden van het afdekken van de open bak of het verlengen van de tunnel bij Voorschoten, de mogelijkheden van een verdiepte aanleg van ongelijkvloerse kruisingen bij Valkenburg en een alternatief voor de Bypass Oostvlietpolder. Doordat het MER en het VO-PIP ter inzage zijn gelegd voordat deze onderzoeken gereed zijn vallen de uitkomsten van deze onderzoeken buiten het nu opgestelde en ter inzage gelegde MER. De Commissie is van mening dat de uitkomsten van deze onderzoeken het voornemen zouden kunnen beïnvloeden.

De Commissie adviseert daarom aan te geven wat de consequenties zijn van deze onderzoeken voor de besluitvorming en welke milieugevolgen dit geeft. Dit zou bijvoorbeeld kunnen in de reeds aangekondigde toelichting op het Provinciaal Inpassingsplan (zie MER pagina 133, leemten in kennis).

³ Moties 345, 346, 347, 348 en 349 'tracekeuze Rijnlandroute' Provinciale Staten van Zuid Holland, 27 juni 2012

3. Toelichting op het oordeel

In dit hoofdstuk wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht.

3.1 Doelbereik en totstandkoming samenvattende scores alternatieven

Met het voorontwerp-inpassingsplan (VO-IP) wordt het tracé voor de Rijnlandroute vastgelegd. Dit tracé volgt het in het MER beschreven tracéalternatief 'Zoeken naar Balans'. Zoals in het VO-IP beschreven staat (pagina 25 e.v.), hebben bij de keuze de volgende criteria en overwegingen de doorslag gegeven:

- probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur;
- kosten;
- risico's;
- milieueffecten;
- maatschappelijke kosten en baten;
- ruimtelijke kwaliteit.

Het MER focust op het toetsen aan de doelstellingen 'betere oost-westverbinding voor het autoverkeer' en 'verbeteren van de leefbaarheid in de regio' een aanscherping van het doel van het MER ten opzichte van de eerdere fasen in de besluitvorming.⁴

Alle in het MER onderzochte alternatieven (N11 West, Zoeken naar Balans, Churchill Avenue) verbeteren de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid van de regio ten opzichte van de referentiesituatie.⁵ Een statisch en een dynamisch verkeersmodel zijn gebruikt om de effecten voor het verkeer in beeld te brengen, zowel voor het regionale wegennetwerk als op het lokale niveau. Hiermee ontstaat een goed beeld van de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid. De Commissie onderschrijft de conclusie dat alle alternatieven en varianten een positief effect hebben op de verkeersafwikkeling in 2020 en dat alle alternatieven leiden tot het beoogde verkeersdoel: een betere oost-west verbinding in de regio, waarbij het verschil tussen de alternatieven (m.u.v. de varianten Zoeken naar Balans-A en Zoeken naar Balans-F) klein is.

Omdat deze verschillen in doelbereik relatief klein zijn, is een gelijkwaardige beoordeling van de effecten van de alternatieven van extra belang voor de keuze in de besluitvorming. De effecten van de alternatieven zijn in de bijlagen bij het MER inzichtelijk gepresenteerd op basis van gedegen onderzoek.

De Commissie constateert dat de beoordeling van effecten en samenvattende scores in de vergelijking van alternatieven (pagina 25 van de samenvatting en pagina 121 van het MER) een aantal onevenwichtigheden kent.

⁴ De Commissie constateert dat de doelstelling 'mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio' in het MER 2^e fase 2.0 niet (expliciet) als toetsingscriteria is opgenomen. Daarnaast is in het MER 2^e fase 2.0 gefocust op de oost-west verkeersrelaties en niet op de bereikbaarheid van locaties (zoals Leiden BioScience Park en Greenport) die binnen de doelstelling 'ruimtelijke economische ontwikkelingen' als belangrijk werden aangemerkt in het MER 1^e fase.

⁵ In MER is de referentiesituatie de situatie die zou ontstaan wanneer het plan niet wordt uitgevoerd.

De Commissie acht de conclusie dat 'de **toekomstwaarde** van Churchill Avenue beperkt is' te stellig en dat deze deels gebaseerd is op een onevenwichtige beoordeling van de effecten.

- De capaciteiten in de tunnel zoals die voor 2030 zijn gegeven (figuren B19.3 en B19.4 van de bijlagen bij het achtergrondrapport verkeer) laten zowel in de ochtend- als in de avondspits nog restcapaciteit zien. Ook op enkele andere cruciale wegen in de ontsluiting van de Leidse regio wegen (A44, Ir. G. Tjalmaweg) biedt 'Churchill Avenue' meer restcapaciteit dan de andere alternatieven. Dit komt in het MER niet duidelijk naar voren. De capaciteit van het lokale wegennet wordt vooral door de kruispunten beïnvloedt.
- Bij het bepalen van de toekomstvastheid van de alternatieven zijn de optimalisatiemogelijkheden kennelijk niet bij alle alternatieven meegewogen. Dit staat vermeld op pagina 64 MER '*Alle varianten blijken in 2020 verkeerskundig goed tot zeer goed te functioneren. Tevens zijn er mogelijkheden om de verkeersafwikkeling in 2020 nog verder te verbeteren en de toekomstvastheid, van met name 'Churchill Avenue', verder te verbeteren.*' De problemen in 2030 worden vooral veroorzaakt door afwikkelingsproblemen op (de enkelstrooksrotondes in) de dr. Lelylaan en de (versmalde) Churchillaan. De Commissie verwacht dat optimalisatie van deze situaties (bijvoorbeeld met dubbelstrooksrotondes of verkeerslichten met groene golf) en het ongelijkvloers laten kruisen van fietsers en voetgangers en op pagina 64 MER benoemde andere mogelijkheden, kan leiden tot een positievere score voor dit alternatief op dit onderdeel.⁶
- De verkeerscijfers zijn gepresenteerd als 'worst case'. Op pagina 11 van het achtergrondrapport verkeer is aangegeven dat de verkeersprognoses –mede– door de huidige economische crisis waarschijnlijk een overschatting van de verkeersgroei laten zien voor 2020 en 2030 en dat de geprognoseerde aantallen waarschijnlijk later dan de planjaren gerealiseerd wordt.⁷ Het is bovendien de vraag of door de afvlakkende demografische ontwikkelingen dergelijke piekbelastingen zullen gaan ontstaan.

De Commissie is daarnaast van mening dat de beoordeling van de effecten op onderdelen verwarrend of onjuist is.

- Bij '**sluipverkeer**' wordt eigenlijk gekeken naar het verschil in verkeersintensiteit op routes parallel aan de aan te leggen Rijnlandroute en niet naar sluipverkeer. Verschillen kunnen veroorzaakt zijn door verschuivingen in routekeuzes bij niet-sluipverkeer dat zijn herkomst of bestemming in het plangebied heeft. In tabel 4.6 (pagina 59 van het MER) wordt de toe- of afname in verkeersintensiteit op de parallelle routes in relatieve zin beoordeeld. Hierdoor kan een vertekend beeld ontstaan: een toename van 67% op de Lage Morsweg (zie tabel 4.6) lijkt zeer ernstig terwijl in de avondspits deze weg in absolute zin een aanzienlijk lagere intensiteit kent dan de andere wegen in de tabel.
- Voor de '**verkeersintensiteit**' op de Dr. Lelylaan en de Churchillaan in alternatief 'Churchill Avenue' zijn de intensiteiten in de tunnel en op de lokale weg soms wel en soms niet in één score samengevoegd. Hierdoor kan een onjuiste indruk ontstaan van de daadwerkelijke effecten 'op straat' en in 'de tunnel'.⁸ Ook is niet altijd duidelijk dat de toe- of af-

⁶ In een groot aantal zienswijzen wordt dit punt aangehaald. De Commissie wijst hierbij specifiek ook op de zienswijze van de wijkraad Stevenshof waarin melding wordt gemaakt van een inmiddels doorgerekende en kennelijk effectieve oplossing met een verbinding tussen BioSciencepark en Nieuwe-Rhijngest.

⁷ Een groot aantal insprekers wijst op de waarschijnlijke overschatting van de verkeersgroei.

⁸ De kaartjes in bijlage 5 van het achtergrondrapport verkeer kunnen een onjuiste indruk geven. In deze bijlage kleurt de bestaande route door Leiden in de varianten van 'N11 west' en 'Zoeken naar Balans' groen (= afname), en dezelfde route in 'Churchill Avenue' donkerrood (= toename). Dit komt omdat bij Churchill Avenue de tunnel in beeld wordt gebracht en bij de andere varianten de weg op maaiveld. Als in alle varianten de intensiteit op maaiveld zou worden

name van verkeer is gerelateerd aan de referentiesituatie en niet aan de huidige situatie (bijvoorbeeld samenvatting pagina 19).

- De **'oversteekbaarheid en barrièrewerking'** van de verschillende alternatieven worden aan de hand van drie indicatoren beoordeeld.⁹ Gezien de intensiteiten op maaiveldniveau op de Dr. Lelylaan en Churchillaan, zou alternatief 'Churchill Avenue' positiever moeten scoren dan de andere alternatieven mede omdat er weinig (negatieve) verschillen zijn in de bereikbaarheid van woon- en werkgebieden en omdat in alternatief 'Churchill Avenue' de bereikbaarheid van recreatieve gebieden niet wordt aangetast.
- Bij **'luchtkwaliteit'** scoort 'Churchill Avenue' zeer negatief vanwege de luchtkwaliteit bij de tunnelmonden. Van een overschrijding van grenswaarden is evenwel geen sprake. Het effect is bovendien mitigeerbaar; bijvoorbeeld door tunnelventilatie kunnen de concentraties worden gereduceerd.¹⁰ In het MER wordt na het vaststellen van de score hier verder niet op ingegaan, waardoor een verkeerd beeld zou kunnen ontstaan.
- Voor **'geluid'** geldt dat 'Churchill Avenue' zeer positief scoort. Voor de andere (neutraal scorende) alternatieven is een aanzienlijk pakket aan maatregelen noodzakelijk om aan de maximale ontheffingswaarde te kunnen voldoen. Bij de totstandkoming van de score wordt hier geen rekening mee gehouden, waardoor eveneens een verkeerd beeld zou kunnen ontstaan.
- Ten aanzien van de mogelijke effecten op de archeologie zijn in het kader van het MER enkele veldonderzoeken uitgevoerd, met name in het landelijk gebied. In de beoordeling bij 'Churchill Avenue' lijkt geen rekening te zijn gehouden met reeds bestaande verstoringen onder al bestaande tracés als de Churchillaan en de Dr. Lelylaan. Onder een bestaand tracé mag verwacht worden dat het bodemarchief al aanzienlijk meer verstoord is dan onder een nieuw aan te leggen tracé in een zone met een hoge verwachtingswaarde. De samenvattende score voor 'Churchill Avenue' bij **'archeologie'** is daardoor te negatief.
- Uit het MER blijkt dat de effecten op bodem en water nauwelijks onderscheidend zijn. Er is een aantal zeer kleine verschillen tussen de alternatieven, die resulteren in een verschillende waardering, maar die feitelijk niet van doorslaggevende betekenis zijn. Zo is bij **'zetting'** 30 ha als grens voor een acceptabel oppervlakte waar zetting mag optreden, gehanteerd. Alternatief 'Churchill Avenue' scoort met 33 ha daarom negatief, terwijl alternatief 'Zoeken naar Balans' met 28,5 neutraal scoort. De orde grootte van deze zettingen zijn echter vergelijkbaar. Bij bodemsanering wordt het criterium **'aantal gedempte sloten'** gehanteerd. Bij alternatief N11-W4 en 'Zoeken naar Balans' resulteren 11 sloten in een positieve score, terwijl bij N11-W2, 'Churchill Avenue' en 'Churchill Avenue' gefaseerd een aantal van 10 sloten neutraal scoort. Dit onderscheid is niet onderbouwd.

beoordeeld, zou 'Churchill Avenue' het meest groen kleuren, aangezien er bovengronds 14.000 mvt resteren terwijl dit bij de andere alternatieven 28.000 mvt en 35.000 mvt is. Ook het middelste plaatje in de samenvatting op pagina 19 stelt dat de verkeersintensiteit met 100% toeneemt in Churchill Avenue, terwijl hiervan 85 tot 95% van het verkeer door de tunnel gaat, ten opzichte van het bovenste plaatje zou een waarde -85 tot -95% logischer zijn.

⁹ Op pagina 60 MER staat aangegeven dat wordt getoetst op de effecten voor het langzaam verkeer, de bereikbaarheid van de recreatiegebieden en de bereikbaarheid van woon- en werkgebieden.

¹⁰ Op pagina 131 MER worden maatregelen genoemd om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Omdat de verschillen tussen de effecten van de alternatieven relatief klein zijn is een evenwichtige en gelijkwaardige uitwerking van de alternatieven, van de effecten en de mate van doelbereik van essentieel belang. De combinatie van de genoemde, op zichzelf niet heel grote kwesties, maakt het totale gewicht ervan dusdanig groot, dat de effecten van de alternatieven naar de mening van de Commissie (met inachtneming van bovenstaande opmerkingen) opnieuw gepresenteerd en beoordeeld dienen te worden om tot een gelijkwaardige alternatieven vergelijking te komen. De Commissie adviseert daartoe een aanvulling op het MER op te stellen en de aanvullende informatie ook een plaats te geven in een herziene samenvatting.

3.2 Gevolgen voor natuur

De Commissie acht de gevolgen van de alternatieven voor de ecologische hoofdstructuur, beschermde soorten en overige natuurwaarden correct beschreven.

De Commissie heeft wel een aantal opmerkingen over de Passende beoordeling voor zover het de effecten van stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden Coepelduynen en Meijendel & Berkheide betreft.

Natura 2000-gebied Coepelduynen

De gevolgen van het voornemen zijn goed in beeld gebracht. De eindconclusie (pagina 258 Passende beoordeling) is dat aantasting van de natuurlijke kenmerken als gevolg van stikstofdepositie bij alle varianten kan worden uitgesloten, ervan uitgaande dat intensivering van het beheer plaats vindt in het zuiden van het gebied. Op pagina 255 wordt gesteld dat het beheerplan nog niet definitief is. In het hoofdstuk Leemten in Kennis is bovendien aangegeven dat de intensivering van het beheer in het zuiden van de Coepelduynen nog niet in detail bekend en geborgd is. Waar, op welke manier en in welk tijdstip de doelstellingen worden gehaald is daardoor nog niet zeker.

De Commissie is van oordeel dat een nadere uitwerking van (beheer)¹¹ maatregelen¹² nodig is om de zekerheid te verkrijgen dat aantasting van natuurlijke kenmerken is uit te sluiten.¹³

Natura 2000-gebied Meijendel & Berkheide

In de vijf jaar durende aanlegfase kan bij alle alternatieven een geringe toename van stikstofdepositie niet worden uitgesloten door de verwachte vrachtwagenbewegingen en overige werkzaamheden. Tegenover deze toename kan een afname staan door mogelijke snelheidsbeperkingen. Bij de vergunningverlening in het kader van de Natuurbeschermingswet worden voorschriften opgenomen teneinde een toename van depositie te minimaliseren.

¹¹ eventueel maatregelen achter de hand gecombineerd met monitoring

¹² Behalve extra beheer dat in het kader van dit project wordt uitgevoerd is het van belang:

- aan te geven wat het huidige beheer is en welke (extra) beheer- en herstelmaatregelen mogelijk zijn;
- aan te geven wat de effectiviteit is van de maatregelen;
- aannemelijk te maken dat de effectgerichte maatregelen niet voor andere project(en)/plan(en) worden ingezet.

¹³ Daarbij plaatst de Commissie de kanttekening dat met de inzet van deze effectgerichte maatregelen een voorschot wordt genomen op de beheerplannen (die over het algemeen nog niet zijn vastgesteld) waarin deze maatregelen kunnen worden opgenomen voor het bereiken van de instandhoudingsdoelstellingen. Aangezien de inzet van deze maatregelen gelimiteerd is kunnen ze het bereiken van de instandhoudingsdoelstellingen moeilijker maken.

De Commissie acht een kwantitatieve uitwerking en borging van deze maatregelen van belang om gevolgen voor de natuurlijke kenmerken van de aanlegfase uit te sluiten.

In de gebruiksfase neemt voor alle varianten de stikstofdepositie toe ten opzichte van de referentiesituatie (ongeveer 2–3 mol N/ha/jaar). In cumulatie met andere projecten kan de toename rond de 12–14 mol N/ha/jaar uitkomen. Deze toename vindt vooral plaats in het noordwestelijke deel van het Natura 2000-gebied. Dit klemt vooral bij de habitattypen H2130A (Grijs duin kalkrijk) en H2130B (Grijs duin kalkarm) omdat de achtergronddepositie duidelijk hoger is dan in kritische depositiewaarden *en* sprake is van verbeteropgaven.¹⁴

Zuidelijke deel Meijndel & Berkheide

In de Passende beoordeling is aangegeven dat in het zuidelijk deel van het gebied intensivering van het beheer (onder andere begrazing) plaats vindt¹⁵ waardoor negatieve effecten door toename van stikstofdepositie teniet worden gedaan. De Commissie kan de redenering in de Passende beoordeling volgen, en stelt vast dat de beheermaatregelen voor verbetering van Grijze duinen in het zuidelijke deel in omvang en kwaliteit duidelijk zijn uitgewerkt en geborgd. Dit gaat om eigenstandige maatregelen die bedoeld zijn om de instandhoudingsdoelstellingen te realiseren en niet op voorhand ruimte geven om de gevolgen van nieuwe planologische ontwikkelingen op te vangen. Hiervoor is voldoende kwaliteitsverbetering *vooraf* nodig. De Commissie onderkent de gunstige perspectieven van de beheermaatregelen maar wijst er op dat niet zeker is in welke mate en op welke termijn deze maatregelen het beoogde effect sorteren.

Noordwestelijke deel Meijndel & Berkheide

In het noordwestelijke deel worden de Grijze duinen in de Passende beoordeling als relatief ongevoelig voor stikstofdepositie beschouwd op grond van lokale omstandigheden. Kansrijke locaties voor uitbreiding of verbetering van de kwaliteit ontbreken hier, wordt gesteld. Uit het 'Werkdocument PAS-analyse Herstelstrategieën voor Meijndel&Berkheide' wordt niet duidelijk dat maatregelen voor uitbreiding of verbetering van de kwaliteit in het noordwestelijk deel mogelijk zijn. De stelligheid waarmee wordt geconcludeerd dat een verslechtering in het noordwestelijke deel daarom kan worden gesaldeerd met een verbetering in het zuidelijke deel deelt de Commissie niet zonder meer.

De Commissie is van oordeel dat een nadere uitwerking van (beheer¹¹)maatregelen¹² nodig is om de zekerheid te verkrijgen dat aantasting van natuurlijke kenmerken van de Grijze duinen is uit te sluiten.¹³

¹⁴ Ook Dunea, beheerder van een groot deel van de duinen van Meijndel & Berkheide, wijst op de risico's van stikstofdepositie voor kalkarme en kalkrijke Grijze duinen.

¹⁵ Hierbij wordt verwezen naar de specifieke gebiedsanalyse (Werkdocument PAS-analyse Herstelstrategieën voor Meijndel&Berkheide) en het afgesloten convenant (Overeenkomst Maatregelen Natura 2000-gebieden Meijndel&Berkheide). De Commissie heeft deze documenten bij de toetsing betrokken.

4. Aandachtspunten voor de vervolgbesluitvorming

De Commissie hoopt met onderstaande aandachtspunten en kanttekeningen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

Gezondheid¹⁶

De eindconclusie dat 'Churchill Avenue' en 'Zoeken naar Balans' positief scoren ten aanzien van gezondheid wordt door de Commissie gedeeld. Beide alternatieven laten een afname zien van de omvang van de GES klassen¹⁷ met een kwalificatie matig tot zeer onvoldoende. Dat 'Churchill Avenue' nog beter scoort onderschrijft de Commissie eveneens, want er is sprake van een grotere toename van de kwalificatie goed tot zeer goed dan bij het alternatief 'Zoeken naar Balans' het geval is.

De Commissie plaatst wel een kanttekening bij het als neutraal beoordelen van de overige alternatieven en varianten. Een toename van gevoelige locaties in de GES klasse 'onvoldoende - zeer onvoldoende' (meer mensen krijgen een slechtere leefomgeving) wordt in het MER gesaldeerd met een toename van gevoelige locaties in de GES klasse 'goed' (meer mensen krijgen een betere leefomgeving) terwijl niet duidelijk is uit welke klasse deze toename afkomstig is (hadden deze mensen al een goed leefklimaat? of is het echt een verbetering?). Een verslechtering in leefklimaat naar de slechtste klasse wordt op pagina 81 van het MER als ongewenst beschouwd. Een toename in de klasse 6-8 (onvoldoende, zeer onvoldoende) salderen met een toename in de klasse 0-1 (goed, zeer goed) lijkt dan ook niet juist. De Commissie acht bij deze varianten¹⁸ de scores te positief gezien de toename van slecht leefklimaat. Geadviseerd wordt bij de vervolgbesluitvorming aan gezondheid nadrukkelijk aandacht te besteden.

Externe veiligheid

Ten aanzien van externe veiligheid constateert de Commissie dat gerekend is met destijds geldende vervoerscijfers. Na de totstandkoming van het MER zijn deze vervoerscijfers gewijzigd. Er is met lagere vervoersaantallen gerekend in het MER waardoor er sprake is van een onderschatting van het risico. De Commissie adviseert om bij verdere besluitvorming uit te gaan van de meest recente vervoerscijfers uit de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Dit betekent dat op de beschouwde wegen beduidend hogere transportaantallen gehanteerd moeten worden. Uitgaande van de juiste vervoerscijfers zal het onderscheid tussen de beschouwde alternatieven en varianten overigens niet wezenlijk veranderen. Daarmee is er in dit stadium voldoende informatie gegeven. De Commissie adviseert bij verdere besluitvorming uit te gaan van de juiste aantallen.

¹⁶ Ook diverse insprekers gaan in op leefomgeving en gezondheid.

¹⁷ GES staat voor GezondheidEffectScore

¹⁸ met name N11 west 2, Zoek naar Balans F, Churchill Avenue G

Landschap en cultuurhistorie

Alle alternatieven hebben negatieve effecten op het landschap, zoals ook in het MER beschreven. Dit speelt voor alle alternatieven in de Oostvlietpolder en voor de alternatieven 'Zoeken naar balans' en 'N11-West' in het vervolg van het tracé. Deze effecten kunnen ten dele worden verzacht door een goede inpassing. In het MER zijn de effecten op de verschillende landschappelijke eenheden (van regionale tot lokale schaal) en de effecten op de bovengrondse cultuurhistorie (historische geografie, historische bebouwing) uitgewerkt. Het MER geeft een goed inzicht in de negatieve effecten (vernietiging) en de verandering in de belevingswaarde (zowel element als objectniveau). In de effectbeschrijving wordt minder nadruk gelegd op de grotere historische en landschappelijke structuren en hun samenhang, zoals de strandwalzone, de polders, de veenwateringen en de verbindingen daartussen. De wijze waarop bestaande boezems en andere waterlopen zullen worden doorsneden of omgelegd verdient bij daadwerkelijke realisatie van een van de alternatieven, vanuit waterhuishoudkundige en recreatieve (wandelen, schaatsen, kanoën) overwegingen, aandacht.¹⁹

Mitigerende maatregelen en de effecten daarvan op de kwaliteit en beleving van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden zijn in het MER 2^e fase 2.0 op hoofdlijnen beschreven. Geadviseerd wordt bij de nadere detaillering van het ontwerp aan de historische en landschappelijke inpassing nadrukkelijk aandacht te besteden.

¹⁹ Hierop is door verschillende insprekers, waaronder het Hoogheemraadschap Rijnland, eveneens gewezen..

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland

Bevoegd gezag: Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland

Besluit: 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 is de procedure voor m.e.r. in twee fasen uit gevoerd. 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 verder onderzoek naar 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 (mei 2011) zijn van deze alternatieven en varianten de effecten op verkeer en milieu beschreven. Het definitieve MER 2^e fase (MER 2^e fase 2.0, juni 2012) is nu gereed, in dit MER worden van de hierboven genoemde alternatieven en varianten de effecten op verkeer en milieu beschreven. De provincie Zuid-Holland heeft de Commissie gevraagd het MER te toetsen.

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

kennisgeving MER in o.a. het Witte Weekblad op 28 juni 2012

ter inzage legging MER: 11 juli t/m 5 september 2012

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 17 juli 2012

voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 18 oktober 2012

toetsingsadvies uitgebracht: ----

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroep bij de toetsing van het MER bestaat uit:

drs. W.A.M. Hessing
ir. W.H.A.M. Keijsers
ing. P.A. Kroeze
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 het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van 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, vóór 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 advies:

- (2198-224) Achtergrondrapport bodem en grondwater, versie 2.0 (april 2012)
- (2198-225) Achtergrondrapport Verkeer, versie 2.0 (26 april 2012)
- (2198-226) Boorkaart Archeologisch Onderzoek, versie 2.0
- (2198-227) Overzichtskaart Impact Alternatieven, versie 2.0 (2012)
- (2198-228) Achtergrondrapport Archeologie, versie 2.0 (27 april 2012)
- (2198-229) Achtergrondrapport Verkeer, versie 2.0 (26 april 2012)
- (2198-230) Natuur- en voortoets 2^e fase MER RijnlandRoute, versie 2.0 (24 april 2012)
- (2198-231) Rapportage van het historisch vooronderzoek naar de aanwezigheid van conventionele explosieven ten behoeve van het project RijnlandRoute, versie 3 (21 januari 2010)
- (2198-232) Achtergrondrapport Externe Veiligheid, versie 2.0 (27 april 2012)
- (2198-233) Achtergrondrapport Geluid, versie 2.0 (27 april 2012)
- (2198-234) Achtergrondrapport Gezondheid, versie 2.0 (27 april 2012)

- (2198–235) Achtergrondrapport landschap, cultuurhistorie en recreatie, versie 2.0 (mei 2012)
- (2198–236) Achtergrondrapport Luchtkwaliteit, versie 2.0 (27 april 2012)
- (2198–237) Achtergrondrapport Natuur, versie 2.0 (27 april 2012)
- (2198–238) Achtergrondrapport Ontwerp 2^e fase RijnlandRoute, versie 2.0 (25 april 2012)
- (2198–239) Achtergrondrapport Oppervlaktewater, versie 2.0 (26 april 2012)
- (2198–240) Samenvatting Milieueffectrapport RijnlandRoute (tweede fase), versie 2.0 (mei 2012)
- (2198–241) Bijlageboek bij het Milieueffectrapport RijnlandRoute (tweede fase), versie 2.0 (mei 2012)
- (2198–242) Milieueffectrapport RijnlandRoute, versie 2.0 (mei 2012)
- (2198–281) Dwarsprofielenblad Voorontwerp PIP RijnlandRoute (5 juni 2012)
- (2198–282) Regels Voorontwerp PIP RijnlandRoute (datum ????)
- (2198–283) Toelichting Voorontwerp PIP RijnlandRoute (5 juni 2012)
- (2198–284) Verbeelding Voorontwerp PIP RijnlandRoute (5 juni 2012)
- (2198–286) Aangenomen moties Provinciale Staten (27 juni 2012)

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 13 september 2012 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., bij haar advies betrokken.