



provincie **HOLLAND**
ZUID

INGEKOMEN 22 APR. 2009

5 –minuten versie
voor Provinciale Staten

Directie
DO
Afdeling
Vergunningverlening
Registratienummer
PZH-2009-262034 (DOS-2008-
0021318)

Datum vergadering Gedeputeerde Staten
21 april 2009

Verzenddatum 22. APR. 2009

Geheim
Nee

Portefeuillehouder
Heijningen, FD, van

Paraaf Provinciesecretaris

Termijn
13 mei 2009

Onderwerp
Richtlijnen MER RijnlandRoute

Bijlagen

- Statenvoordracht
- Richtlijnen MER RijnlandRoute

Voorstel van GS aan PS:

- vaststellen van de richtlijnen voor de inhoud van het MER RijnlandRoute op basis van art. 7.15 van de Wet milieubeheer

Onderwerp in kort bestek

Gedeputeerde Staten hebben 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.

1. Afbakening van (wettelijk) kader en partijen

a. Europees/nationaal/provinciaal wettelijk en beleidskader

Op grond van de Wet milieubeheer en het (gewijzigde) Besluit m.e.r. 1994, onderdeel C 1.2 is de activiteit m.b.t. de aanleg van een autosnelweg of autoweg, niet zijnde een hoofdweg, m.e.r.-plichtig. Het m.e.r.-plichtige besluit is de vaststelling van het inpassingsplan in het kader van de Wet ruimtelijke ordening door Provinciale Staten.

b. Relatie andere interne beleidsterreinen

De richtlijnen zijn voorbereid met de sectoren verkeer, groen, landschap, milieu en cultuurhistorie.

c. Relatie externe partijen

Bij het opstellen van de richtlijnen zijn de zienswijzen en adviezen m.b.t. de startnotitie MER van diverse overheden, belangengroepen en particulieren betrokken.

2. Procesbeschrijving en rol Staten

a. Voorgeschiedenis

Provinciale Staten hebben op 10 december 2008 besloten om een inpassingsplan t.b.v. de realisatie van RijnlandRoute op te stellen en kennis genomen van de Startnotie MER RijnlandRoute.

De startnotitie is bekend gemaakt op 16 december 2008 en heeft ter inzage gelegen van 22 december 2008 t/m 2 februari 2009.

De commissie voor de m.e.r. heeft haar richtlijnenadvies uitgebracht op 3 maart 2009.

Het advies van de commissie m.e.r. is overgenomen in de richtlijnen met enkele aanvullingen.

Initiatiefnemer (GS) heeft in de startnotitie aangegeven om het MER in twee fasen uit te voeren. Het MER eerste fase dient om tot een goede selectie van alternatieven en varianten te komen. Daartoe is een toetsingskader opgesteld, dat vooruitlopend op de vaststelling van de richtlijnen (waarin het toetsingskader beschreven wordt), op 31 maart jl. door GS is vastgesteld.

GS zijn op grond van het delegatiebesluit van 15 september 1988 bevoegd om namens PS de richtlijnen vast te stellen, de statencommissie Milieu gehoord.

De statencommissie kan evenwel besluiten dat in dit geval de richtlijnen alsnog door PS worden vastgesteld. Bij de voorbereiding van het besluit over de vaststelling van de richtlijnen is met deze mogelijkheid rekening gehouden.

b. Waar staan we nu?

De fase van visie/strategiebepaling

Richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen MER RijnlandRoute.

c. Vervolgprocedure

De m.e.r.-procedure zal bestaan uit 2 fasen. Na afronding van het MER eerste fase voert de commissie m.e.r. een tussentijdse toetsing uit over het MER eerste fase.

Ten behoeve van de uitwerking van de tweede fase van het MER zal de commissie m.e.r. 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.

Het aanvullend richtlijnenadvies zal leiden tot aanvullende richtlijnen van het bevoegd gezag..

Het MER eerste fase, de aanvullende richtlijnen en het MER tweede fase zullen aan PS worden voorgelegd.

3. Financiële aspecten (dekking en risico's)

n.v.t.

Technische & proces vragen en informatie bij

Ambtenaar
A.W.H. van der Heijden

Telefoon 070 - 441 72 17
Kamer D 304

onderwerp
Richtlijnen MER RijnlandRoute

1 Ontwerpbesluit

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

Gelet op:

- Wet milieubeheer, art. 7.15;

En overwegende:

- dat voor het besluit, waarop het MER betrekking heeft (het inpassingsplan), Provinciale Staten bevoegd gezag zijn;
- dat derhalve Provinciale Staten ook voor het vaststellen van de richtlijnen voor de inhoud van het MER bevoegd gezag zijn.

Besluiten:

De richtlijnen voor het MER RijnlandRoute vast te stellen.

Den Haag,

Provinciale Staten van Zuid-Holland,
griffier, voorzitter,

2 Toelichting

Aanleiding

Gedeputeerde Staten hebben 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.

Provinciale Staten hebben op 10 december 2008 besloten om een inpassingsplan t.b.v. de realisatie van RijnlandRoute op te stellen en kennis genomen van de Startnotie MER RijnlandRoute.

De startnotitie is bekend gemaakt op 16 december 2008 en heeft ter inzage gelegen van 22 december 2008 t/m 2 februari 2009. De commissie voor de m.e.r. heeft haar richtlijnenadvies uitgebracht op 3 maart 2009. Het advies van de commissie m.e.r. is overgenomen in de richtlijnen met enkele aanvullingen.

Er zijn 59 zienswijzen en adviezen m.b.t. de op te stellen richtlijnen ingediend. Alle zienswijzen en adviezen zijn samengevat en beantwoord in de richtlijnen.

Bijlagen

- Richtlijnen MER RijnlandRoute

**RICHTLIJNEN VOOR HET MILIEUEFFECTRAPPORT
VOOR DE RIJNLANDROUTE**

PROVINCIALE STATEN VAN ZUID-HOLLAND

CONCEPT 1 april 2009

INHOUDSOPGAVE

I	INLEIDING	3
II	RICHTLIJNEN	4
1.	HOOFDPUNTEN VOOR HET MER	5
2.	GEFASEERDE BESLUITVORMING EN GEFASEERDE TOETSING	6
3.	ACHTERGROND, PROBLEEMSTELLING, DOEL, BELEID EN BESLUITVORMING	7
3.1	Achtergrond, nut en noodzaak	7
3.2	Probleemstelling	8
3.3	Doelstellingen	8
3.4	Beleidskader en wet- en regelgeving	8
3.5	Selectiekader eerste fase MER	9
3.6	Te nemen besluit(en)	9
4.	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	9
4.1	Referentiesituatie	9
4.2	Alternatieven	10
4.3	Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)	11
5.	BESTAANDE MILIEUSITUATIE EN -GEVOLGEN EERSTE FASE MER	11
5.1	Algemeen	11
5.2	Verkeer	11
5.3	Leefomgeving	12
5.4	Natuurlijke omgeving	13
6.	BESTAANDE MILIEUSITUATIE EN -GEVOLGEN TWEEDE FASE MER	14
6.1	Verkeer	14
6.2	Leefomgeving	14
6.3	Natuurlijke omgeving	16
7.	OVERIGE ASPECTEN	18
7.1	Vorm en presentatie	18
7.2	Samenvatting	18
BIJLAGE 1	PROJECTGEGEVENS	19
BIJLAGE 2	LIJST VAN ZIENSWIJZEN EN ADVIEZEN	21
III	ZIENSWIJZEN EN ADVIEZEN	23

I INLEIDING

Op 10 december 2008 hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland de startnotitie in behandeling genomen met betrekking tot het voornemen om de RijnlandRoute te realiseren.

Voor dit project zal door Gedeputeerde Staten een inpassingsplan conform de Wet ruimtelijke ordening worden opgesteld, dat dient te worden vastgesteld door Provinciale Staten.

Ingevolge categorie 1.2/1.4 van de C-lijst van het Besluit milieueffectrapportage 1994, zoals gewijzigd bij besluit van 25 april 2008, Staatsblad 159, dient ten behoeve van dit plan een MER te worden opgesteld.

De m.e.r.-procedure is van start gegaan met de bekendmaking van de startnotitie in o.a. het Leidsch Nieuwblad van 16 december 2008.

De startnotitie heeft van 22 december 2008 tot en met 2 februari 2009 ter inzage gelegen.

Op 29 januari 2009 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (verder aangeduid als 'de Commissie') een werkbezoek gebracht aan de locatie, waarbij de initiatiefnemer en het bevoegd gezag aanwezig waren. De Commissie heeft op 3 maart 2009 haar advies uitgebracht over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER).

Via de provincie Zuid-Holland heeft de Commissie kennisgenomen van de zienswijzen en adviezen. Deze zijn, waar relevant, in het advies verwerkt. De adviezen en zienswijzen met de reacties daarop, zijn opgenomen in hoofdstuk III.

Provinciale Staten hebben de hiernavolgende richtlijnen vastgesteld. Aan de hand van deze richtlijnen dient het MER te worden opgesteld.

De m.e.r.-procedure zal uit 2 fasen bestaan. Na afronding van de eerste fase zal de Commissie op verzoek van Provinciale Staten een tussentijdse toetsing uitvoeren over het MER eerste fase en ten behoeve van de uitwerking van de tweede fase van het MER een aanvullend richtlijnenadvies opstellen (gecombineerd met de toetsing).

Provinciale Staten zullen vervolgens aanvullende richtlijnen vaststellen.

De richtlijnen zijn niet zelfstandig leesbaar, maar moeten in combinatie met de startnotitie worden gelezen.

II RICHTLIJNEN

Gelet op de compleetheid en de bruikbaarheid van het advies voor richtlijnen van de Commissie voor de milieueffectrapportage is besloten de richtlijnen vast te stellen conform het advies van de Commissie, inclusief de onderstaande aanvulling.

Het advies is vanaf bladzijde 5 integraal weergegeven.

Aanvulling

MER eerste fase

5.3.1 Luchtkwaliteit

Onderzoek volgens het vigerende wettelijke kader de projectbijdrage en kijk of het een IBM-project (project dat In **B**etekenende **M**ate bijdraagt aan luchtverontreiniging) betreft. De varianten met de hoogste projectbijdrage kunnen dan vervallen.

MER tweede fase

6.2 Leefomgeving

Geef voor de alternatieven de mogelijke effecten (zoals geluid, beleving en bereikbaarheid) op de nabijgelegen recreatiegebieden.

6.2.2 Lucht

Pas bij de beoordeling van de luchtkwaliteit de systematiek van het vigerende wettelijke kader toe: op basis van de projectbijdrage wordt gekeken of het een IBM-project (project dat In **B**etekenende **M**ate bijdraagt aan luchtverontreiniging) betreft, vervolgens wordt gekeken of er grenswaarde overschrijdingen zijn. In het geval dat wel zo is, maak dan gebruik van het toepasbaarheidbeginsel en ga bij resterende knelpunten, waar mensen worden blootgesteld, na welke maatregelen genomen kunnen worden. Indien noodzakelijk wordt het project bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) aangemeld.

6.3.2 Landschap en cultuurhistorie (waaronder archeologie)

Cultuurhistorie

Geef in het MER een waardering van de aanwezige cultuurhistorische elementen en structuren, 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.

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 Commissie¹ 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**²;
- 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

¹ 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.

² geïnspireerd op de Ladder van Verdaas, zie § 3.1 van dit advies.

op de punten die naar de mening van de Commissie in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

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.³

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 Verdaas⁴) verder uit te werken door:

- de regionale ontwikkelingen te beschrijven;
- inzicht te geven in de daarmee samenhangende ruimtelijke visie⁵ voor het betrokken gebied;

³ 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.

⁴ 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.

⁵ 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.

- 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:
 - prijsbeleid⁶;
 - 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.⁷

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 spitsperioden 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.⁸

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

⁶ 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.

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

⁸ Modal split en selected links worden tevens genoemd in zienswijze 11 en 59.

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.

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);⁹
- het prijsbeleid;¹⁰

⁹ 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.

¹⁰ 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 vrachtvervoer 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."

- het collegeakkoord 2007 – 2011 "Duurzaam denken, dynamisch doen" en het Provinciaal duurzame ontwikkelingsbeleid¹¹.

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.¹² De Commissie adviseert dit selectiekader te laten volgen uit de doelstellingen (§3.3). Beschrijf de vertaalslag van de doelen naar selectiecriteria. De Commissie adviseert in het selectiekader in ieder geval de volgende hoofdcriteria op te nemen:

- 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".¹³

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 Rijkswaterstaat¹⁴ 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.

¹¹ Aangenomen motie 42 bij begroting 2009, uitvoeringsvoorstel Erik van Heijningen.

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

¹³ "Groen licht" betekent dat het alternatief past binnen wet- en regelgeving, "rood" betekent dat het niet past, "oranje" betekent dat nader onderzoek vereist is.

¹⁴ Zoals in zienswijze 18 naar voren komt.

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 Groenendijk¹⁵ en het Bio-Science Park) en vervoersplannen (bijvoorbeeld de Rijn-gouwelijn) die van invloed kunnen zijn op het plan. Geef in een scenario 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 zienswijzen¹⁶ 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.¹⁷

Eerste fase MER

Gebruik dusdanige informatie dat een evenwichtige onderlinge vergelijking tussen alternatieven plaatsvindt en de vraag kan worden beantwoord óf 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 alternatief¹⁸:

¹⁵ Zie ook zienswijzen 11 en 18 waarin dit bedrijventerrein genoemd wordt.

¹⁶ Zie ondermeer zienswijzen 33 "alternatief Buitenom", 9 en 47 "alternatief Korte Vliettracé".

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

¹⁸ 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.

- 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 afgevallen.

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-intensiteiten¹⁹. 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:

- 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 (personenauto- 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 personen²⁰ in het studiegebied bevinden.

¹⁹ Voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling zijn m.n. de spitsintensiteiten relevant. Voor geluid de wekdagintensiteiten.

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

Beschrijf mitigerende maatregelen die negatieve gevolgen kunnen beperken of voorkomen.²¹

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 (Meijndel & 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 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.

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

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 ongevals cijfers en kentallensystematiek) en de ontwerputgangspunten 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 (PM₁₀ en PM_{2,5}) en NO₂ 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.²² 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.

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.²³

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

²² Richtwaarden voor nikkel, arseen, cadmium, ozon, benzo(a)pyreen, grenswaarden voor SO₂, CO, Pb, benzeen.

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

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

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.

²⁴ 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.

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

Geef bij negatieve gevolgen aan hoe het toetsingskader binnen de Nota Ruimte, Spelregels EHS en de provinciale uitwerking wordt doorlopen.²⁶

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.²⁷ 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 vleermuizen²⁸ 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 bebouwingpatroom) 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 verkavelingspatroom, 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

²⁶ Zie http://geo.zuid-holland.nl/geo-loket/kaart_pehs.html

²⁷ 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.

²⁸ Deze vleermuizen verblijven in kelders en bunkers in "Meijndel en Berkheide", woningbouwlocatie Valkenburg en vermoedelijk ook op landgoed Berbice. Houd naast kraamkamers en overwinteringlocaties ook rekening met foerageroutes.

eventuele archeologische vindplaatsen is, of deze behoudenswaardig zijn en welke mogelijkheden bestaan om schade aan deze monumenten te mitigeren.²⁹

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 bestanden³⁰. 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.

²⁹ 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.

³⁰ 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 milieuumstandigheden 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

Samenvatting zienswijzen en adviezen startnotitie RijnlandRoute

(MER1= MER eerste fase, MER2 = MER tweede fase)

1. Gemeente Oegstgeest

Algemeen

- de voortgang van het proces RijnlandRoute is van eminent belang;
- het realiseren van de knoop Leiden West vereist durf en innovatie. Heroverweging van het voorkeursalternatief als gevolg van ontwikkelingen dient niet uit de weg te worden gegaan;
- het is van belang dat alle betrokken gemeenten (ook bestuurlijk) zorgvuldig én nauw betrokken blijven bij het verdere proces;
- de Milieudienst West Holland dient als belangenbehartiger van de milieubelangen van de gemeente als projectgroeplid of agendalid bij het project te worden betrokken.

Tracés en alternatieven

Neem een rechtstreekse aansluiting van Nieuw-Rhijnegeest zuid op de N206 mee.

Te onderzoeken effecten in het MER

Bij het N11-West tracé bestaat de kans op een onvolledige aansluiting op de A44 ter hoogte van Maaldrift met als gevolg sluipverkeer. De RijnlandRoute moet een substantiële verbetering opleveren voor de lokale verkeerssituatie in Oegstgeest.

Reactie:

Het voorkeursalternatief wordt aan de hand van MER2 bepaald, waarbij alle ontwikkelingen worden meegenomen.

De Milieudienst West Holland zal in eerste instantie als agendalid betrokken worden bij het project.

De mogelijke aansluitingen op de RijnlandRoute worden uitgewerkt in zowel MER1 (4.2) als MER2 (6.1), evenals de invloed van de wijze van aansluiten op de A44 (4.2).

2. R. Akkerman, Voorschoten

Probleem- en doelstelling

- de huidige verkeersafwikkeling rond de Lammebrug moet meegenomen worden als een op te lossen probleem;
- de problematiek van het in- en uitgaande verkeer m.b.t. Leiden dient meegenomen te worden als een onderzoeksvraag;
- inspreker is van mening dat de Churchilllaan momenteel verkeerskundig beneden zijn capaciteit wordt benut. Dit dient meegenomen te worden in de verdere beschouwingen.

Tracés en alternatieven

Het N11 West tracé vereist erg veel extra weglengten t.o.v. de andere alternatieven door beperking aantal aansluitingen op de A4 en de A44.

Reactie:

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de relevante wegen in het studiegebied (dus ook op bestaande wegen in Leiden) en de wijze van aansluiten op de A4 en A44 zullen in MER1 en MER2 worden beschreven (3.2, 4.2, 5.2, 6.1).

3. H. Mulder, Voorschoten*Tracés en alternatieven*

Inspreker vraagt aandacht voor de eventuele aansluitingen van de RijnlandRoute, die negatieve consequenties hebben voor Voorschoten, in het bijzonder voor een door Leiden voorgestelde aansluiting via een geheel nieuwe weg vanaf de Haagweg, langs NS-station de Vink aan de Voorschotense zijde en via het park bij het Wedde naar Voorschoten. Hij vindt dit voorstel ongewenst.

Reactie:

De mogelijke aansluitingen van Leiden op de RijnlandRoute en de effecten daarvan zullen onderzocht worden in MER1 (hfdst. 5) en MER2 (hfdst. 6.).

4. J.R. van Duijnen, Voorschoten*Algemeen*

Inspreker is van mening dat er met alle op- en aanmerkingen in het verleden over de plannen inzake de RijnlandRoute tot op heden niets gedaan is (hij heeft als voorbeeld de door de provincie verzamelde vragen uit april 2005 bijgevoegd). Ook vindt hij dat de provincie op de informatiebijeenkomsten van januari 2009 geen transparant geluid heeft laten horen. Verder vraagt inspreker zich af of er een reële afweging is gemaakt tussen de kosten en de beschikbare middelen. Hij concludeert dat de meest economische oplossing, een vergaande verbetering van het huidige N206 tracé door Leiden is. Verdere opmerkingen en vragen:

- er staan huizen op minder dan 60 m van de geplande snelweg; waarom is er eerst gebouwd en plant men daarna een snelweg?
- waarom wordt in deze tijd een snelweg door een woongebied als een serieus alternatief gepresenteerd?
- geluid en stof zullen een probleem worden voor Noord-Hofland en Stevenshof.

Reactie:

In MER1 zal ingegaan worden op nut en noodzaak en zal de probleem- en doelstelling nader worden onderbouwd (3.1 t/m 3.3). In het selectiekader (3.5) worden naast de genoemde hoofdcriteria, ook de kosten meegenomen.

De effecten op de omgeving van de diverse alternatieven en varianten worden in MER1 en MER2 beschreven (5.3 en 5.4, resp. 6.2 en 6.3).

5. S.A. Posthuma, Voorschoten*Probleem- en doelstelling*

Bij de probleemstelling ontbreekt dat het suboptimale ontwerp van de aansluitingen en het voorrang geven van het scheepvaartverkeer boven het autoverkeer bij de Lammebrug een aanzienlijke bijdrage aan de problemen geven. Ook zet hij twijfels bij (zoals in de startnotitie aangegeven) de onlosmakelijke verbonden tracés Katwijk-A4 en A44-A4.

In de doelstelling is niet minimalisering van de kosten opgenomen, terwijl dit wel in eerste instantie de aanleiding was om het spoorwegtracé niet mee te nemen. Hoe kansrijk is het spoorwegtracé nog?

De stelling dat de tracés Katwijk-A44 en A44-A4 onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden, wordt bestreden. Het verbreden van de Tjalmaweg (N206) tot een vierbaansweg en het aansluiten op deze weg van Katwijk en de locatie Valkenburg zal al een belangrijke verbetering van het verkeerssysteem geven.

Inspreker geeft aan dat de mening van de gemeente Voorschoten om niet in te stemmen met het N11-west tracé als trechteringsresultaat, te kort door de bocht is weergegeven.

Inspreker mist de volgende onderzoeksvragen:

- hoe kan zo goed mogelijk worden voorkomen dat de RijnlandRoute de leefbaarheid, het milieu en de landschappelijke waarden aantast?
- welke optie is het meest optimaal voor de verschillende doelen, zoals ontsluiting locatie Valkenburg en de bereikbaarheid van het Bio Science Park e.a.?

Tracés en alternatieven

Nulplus alternatief: waarom komt de kapvariant (variant 2) niet aan de orde bij het N11-west alternatief?

Het grootste deel van het Churchillaan tracé is al als vierbaansroute uitgevoerd, in tegenstelling tot wat de startnotitie aangeeft.

Een aansluiting van Leiden op de RijnlandRoute langs de woonwijk het Wedde is ongewenst uit oogpunt van leefbaarheid.

Inspreker vraagt zich af of het referentiealternatief wel juist is gekozen (bevat geen verbeteringen van de aansluitingen tegen mogelijk geringe kosten).

Reactie:

In MER1 zal ingegaan worden op nut en noodzaak en wordt de probleem- en doelstelling nader onderbouwd (3.1 t/m 3.3). Ook komt de opbouw van de alternatieven aan de orde (4.2).

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de relevante wegen in het studiegebied (dus ook op bestaande wegen in Leiden) zal in MER1 en MER2 worden beschreven (5.2 en 6.1). De mogelijke aansluitingen op de RijnlandRoute en de effecten worden onderzocht in MER1 (hfdst. 5) en MER2 (hfdst. 6.).

Dit geldt ook voor de haalbaarheid van de uitvoeringsvarianten.

De aannames die gedaan worden t.a.v. de referentiesituatie zullen in MER1 worden geëxpliciteerd (4.1).

6. M. van der Maaten en E. Frederiks, Voorschoten

Algemeen

Insprekers zijn bang voor geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Bovendien vrezen zij waardedaling van de woningen.

Reactie:

In MER1 en MER2 zullen de effecten op de leefomgeving inzichtelijk worden gemaakt (5.3 en 6.2). Planschade als gevolg van de uitvoering, zal behandeld worden in het op te stellen inpassingsplan.

7. E. Schimmel-Driessen, Voorschoten*Tracés en alternatieven*

Inspreker is van mening dat het N11-west tracé Voorschoten doorkruist, slecht is voor het milieu, groen opoffert en duur is omdat de aansluitingen naar de A4 en de N11 een grote lengte zullen krijgen. Het spoortracé heeft haar voorkeur, maar een optie is om eerst het bestaande tracé en de situatie rond de Lammebrug te verbeteren.

Reactie:

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de relevante wegen in het studiegebied (dus ook op bestaande wegen in Leiden) en de wijze van aansluiten op de A4 en A44 zullen in MER1 en MER2 worden beschreven (3.2, 4.2, 5.2, 6.1).

8. E. Tielenius Kruythoff, Voorschoten*Algemeen*

Een weg bovenlangs Voorschoten geeft geluidsoverlast en luchtverontreiniging en verstening van het nog enigszins landelijk stukje grond.

Reactie:

In MER1 en MER2 zullen de effecten op de leefomgeving inzichtelijk worden gemaakt (5.3 en 6.2).

9. St. Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland*Algemeen*

De stichting zet vraagtekens bij de situatie dat de provincie zowel initiatiefnemer is als bevoegd gezag.

De aanpak in 2 fasen wordt riskant geacht, omdat er een kans is dat de meest maatgevende en onderscheidende effecten (en de kosten) bij in de eerste fase nog niet verder uitgewerkte varianten, niet boven tafel komen. Als voorbeelden worden de aansluitingen van de RijnlandRoute op de A44 en op de A4 genoemd.

Probleem- en doelstelling

Het "onlosmakelijk" verbonden zijn van het westelijke en oostelijk deel van de RijnlandRoute wordt in twijfel getrokken.

In het MER dient de probleem- en doelstelling beoordeelbaar uitgewerkt te worden en onderbouwd te worden met geactualiseerde demografische, ruimtelijke en economische gegevens. Dit geldt ook voor de subdoelen.

Tracés en alternatieven

N11-West alternatief: de startnotitie is onduidelijk over de aansluitingen in Voorschoten en de consequenties. Dit geldt ook voor de afwijzing van een tunnelalternatief bij de Stevenshof .

Nulplus alternatief: onduidelijk is wat de tekst onder "Toelichting nulplus alternatief" beoogt met variant 1 in de eerste fase.

De "zevensprong van Verdaas" wordt in dit kader verkeerd toegepast.

Gevraagd wordt om in het MER te onderzoeken, of en hoe met een fractie van de kosten het merendeel van de problemen kan worden opgelost.

Er lijkt een goede reden om bij het nulplus alternatief in te zetten op een aquaduct onder de Vliet.

Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Volgens de stichting zou dit moeten bestaan uit alle maatregelen die nodig zijn om een zo groot mogelijke reductie van het autoverkeer en een zo groot mogelijk deel van het openbaar vervoer en het langzame verkeer in alle verplaatsingen te bewerkstelligen.

Overig

Het Korte Vliet tracé dient ook in het MER onderzocht te worden nu het Spoortracé wel zal worden onderzocht.

Van alle redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven dienen alle kosten op een beoordeelbare manier inzichtelijk te worden gemaakt plus de kosten van de aansluitingen op de A44 en de A4 en de aansluitingen op het lokale wegennet plus de kosten van het oplossen van problemen, die niet door de alternatieven worden opgelost (bestaande route door Leiden).

Huidige situatie en autonome ontwikkeling

De ontwikkelingen dienen niet alleen op zichzelf te worden beschreven, maar ook de demografische, economische en ruimtelijke consequenties in het referentiejaar 2020 en de gevolgen voor de mate en de soort verplaatsingen.

Te onderzoeken effecten in het MER

De stichting mist in de startnotitie onderzoeksaspecten als klimaat, grondstoffenbeheer, energieverbruik, ruimtebeslag, ketenbeheer en mobiliteitsbeperking. Deze zullen in het MER aan de orde moeten komen. Een motivering hoe de effecten zullen worden bepaald, ontbreekt. Ook de onderscheiden soorten effecten (directe, neveneffecten, cumulatie en synergie) ontbreken in de startnotitie. Het is van belang om i.v.m. de evaluatie achteraf de effecten in absolute grootheden te beschrijven en niet met meer of minder plussen, nullen en minnen.

Ecologie

De aanwezige en potentiële flora en fauna in het gebied zal zorgvuldiger moeten worden onderzocht dan in de MKBA. De stichting is gaarne bereid om de nodige actuele flora en fauna inventarisatiegegevens, waarover zij beschikt, aan de opstellers van het MER ter beschikking te stellen. In de aangrenzende gebieden zal deugdelijk veldonderzoek moeten plaatsvinden.

Verkeer en vervoer

In het MER zal duidelijk moeten worden beschreven wat met "bereikbaarheid" wordt bedoeld. Dit geldt ook voor het begrip "vervoersprestatie". Ook is niet helder hoe de verplaatsingen zullen worden berekend.

Naast de Churchillaan dient in het MER ook aandacht te worden besteed aan andere stedelijke wegen, zoals de Lammenschansweg, de Plesmanlaan en de Willem de Zwijgerlaan.

Vraagtekens worden gezet bij het aangeven van de N441 als sluiproute.

Ook zal het MER antwoord moeten geven op de vraag of er op de A4 en de A44 werkelijk sprake zal zijn van "doorstroming" als gevolg van de aanleg (van alle alternatieven) van de RijnlandRoute.

T.a.v. de verkeersveiligheid is de vraag welk wegennet beschouwd al worden en hoe het aantal ongevallen daarop berekend zal worden. Het zou daarbij moeten gaan om het hele stedelijke gebied.

Woon- en leefomgeving

Het begrip "sluipverkeer" door Leiden dient in het MER nader onderzocht te worden.

Het MER dient nauwgezet aandacht te besteden aan de mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit, zowel in de directe nabijheid van het tracé, als verder weg in het stedelijke gebied, voor zover dat met meer autoverkeer te maken krijgt. Bij overschrijding van de normen zal een actieplan tegen luchtvervuiling moeten worden opgesteld.

Het MER zal kaarten moeten bevatten met geluidshindercontouren en verspreidingskaarten van de luchtverontreiniging incl. fijn stof.

Ook de ruimtelijke en sociale aspecten, met name bij doorsnijding van stads- of dorpsgebied, dienen in het MER helder te worden aangegeven. Dat geldt ook voor het aspect "interne en externe veiligheid".

Financiële effecten

De stichting is benieuwd hoe in het MER de effecten op "regionale economie en lokaal bedrijfsleven" in beeld zullen worden gebracht en gewogen.

Beleidskaders en procedures

De stichting zet vraagtekens bij de resultaten van de Netwerkanalyse in het kader van de Nota Mobiliteit.

Reactie:

Het m.e.r.-plichtige besluit is het vaststellen van een inpassingsplan door Provinciale Staten (PS). PS zijn daarmee bevoegd gezag. Initiatiefnemer voor de RijnlandRoute zijn Gedeputeerde Staten (GS).

In MER1 zullen nut en noodzaak en probleem- en doelstelling nader worden uitgewerkt en onderbouwd (3.1 t/m 3.3).

De totstandkoming van de alternatieven wordt inzichtelijk gemaakt in MER1, waarbij wordt onderbouwd, waarom alternatieven of varianten wel of niet worden meegenomen (4.2).

Ook zal ingegaan worden op de samenhang en onlosmakelijkheid van de verschillende wegvakken.

In de richtlijnen wordt aangegeven, hoe je tot een realistisch en uitvoerbaar MMA kunt komen (4.3).

De kosten zullen onderdeel uitmaken van het selectiekader voor de eerste fase MER.

De aannames die gedaan worden t.a.v. de referentiesituatie zullen in MER1 worden geëxpliciteerd (4.1).

Het onderzoeksaspect klimaat wordt indirect betrokken bij de effectberekening. Ruimtebeslag komt aan de orde in MER1 (selectiekader) evenals mobiliteitsmanagement. Aspecten als grondstoffenbeheer, energieverbruik en ketenbeheer zijn meer onderdelen van de uitvoeringsfase en zullen in dat stadium worden behandeld.

In MER1 en MER2 zullen de effecten op verkeer en vervoer, leefomgeving en natuurlijke omgeving worden beschreven, in MER2 meer in detail. In MER2 zullen de effecten zoveel mogelijk kwantitatief inzichtelijk worden gemaakt.

10. Recreatiecentrum Vlietland B.V., Leidschendam

Tracés en alternatieven

De zienswijzen heeft betrekking op het gedeelte van het N11-West tracé, dat loopt door de Oostvlietpolder en op korte afstand van het recreatiegebied Vlietland. Vlietland verzoekt het voorgestelde tracé van de N11-west zodanig te verleggen, dat dit tegen het bedrijventerrein aan komt te liggen, mede om te bewerkstelligen, dat een beoogde golfbaan kan worden gerealiseerd.

Er dient in het MER onderzocht te worden, hoe het tracé door de Oostvlietpolder en de aansluiting op de A4 ingepast kan worden op een wijze die zo min mogelijk schade toebrengt aan het gebruik en de exploitatie van Vlietland. Dus geen zichtbaarheid vanaf de ontsluitingsweg (Hofvlietweg), geen aantasting van de geplande groenstrook aan de kant van Vlietland en de Hofvlietweg en blijvende afscherming van het bedrijventerrein door groen (conform door diverse overheden gestelde eisen en verstrekte garanties).

Te onderzoeken effecten in het MER

Vlietland wenst dat de aansluiting van het N11-west tracé d.m.v. de aanleg van een parallelstructuur, getoetst wordt aan de belangen voor het recreatiegebied Vlietland en de belangen van de circa 1 miljoen recreanten. Hieronder vallen ook de natuurbelangen (behoud en uitbreiding van de natuurwaarden en de groene buffer tussen bedrijventerrein en recreatiegebied Vlietland).

Reactie:

De wijze van aansluiting op de A4 komt aan de orde in MER1 (4.2) en MER2 (6.1) evenals de effecten op de leefomgeving en natuurlijke omgeving en de mogelijk mitigerende maatregelen (5.3 en 5.4, resp. 6.2 en 6.3).

11. EVO, Zoetermeer

Probleem- en doelstelling

EVO wenst een uitbreiding van het plan- studiegebied naar het oosten t/m Alphen a/d Rijn en de N11

i.v.m. de aan te leggen Overslag Terminal Alphen t.b.v. een "modal shift".

T.a.v. de onderzoeksvraag m.b.t. de optimale vormgeving van aansluitingen op de A4 en de relatie met de N11, vraagt EVO zich af wat welke criteria hierbij worden gehanteerd en of ook rekening wordt gehouden met het vrachtverkeer. De onderzoeksvraag m.b.t. de "meest optimale ontwerpsnelheid" is onduidelijk.

Ook niet duidelijk is in hoeverre in de studie rekening zal worden gehouden met het vrachtverkeer en de vrachtstromen en met de ontwikkeling van nieuwe of de uitbreiding van bestaande bedrijventerreinen.

Reactie:

Mocht tijdens het uitvoeren van de m.e.r.-procedure blijken, dat het studiegebied gewijzigd moet worden, dan zal het worden aangepast.

Het MER zal aandacht schenken aan de vervoersrelaties, waaruit de problemen ontstaan (3.2) en rekening houden met de effecten van plannen m.b.t. de (her)ontwikkeling van woon- en werklocaties in de regio (4.1).

12. J.G.M. van Muiden en C. Kranenburg, Leiden*Algemeen*

Insprekers zijn van mening dat de leefbaarheid in de Stevenshof veel te weinig aandacht krijgt in de startnotitie. In de startnotitie wordt een tunnel ter hoogte van de Stevenshof niet effectief geacht. Insprekers vermoeden dat hier economische motieven aan ten grondslag liggen en vragen zich af waarom de leefomgevingkwaliteit niet in beschouwing wordt genomen.

Tracés en alternatieven

Gevraagd wordt om de tunneloptie langs de Stevenshof mee te nemen als extra variant in het MER.

Een aansluiting bij Noord-Hofland of bij de Stevenshof is een onaanvaardbare aantasting van de leefomgevingkwaliteit.

Te onderzoeken effecten in het MER

Geluidsoverlast en luchtkwaliteit vormen de belangrijkste onderzoeksaspecten. Aandacht wordt gevraagd voor de mogelijke gevolgen van de doorsnijding door het tracé van 2 waterlopen in de Papenwegse Polder.

Reactie:

De totstandkoming van de alternatieven en varianten wordt onderbouwd in MER1, waarbij wordt ingegaan op de inpassing en de eventuele ongelijkvloerse kruisingen (4.2). Ook worden de milieueffecten beschreven in MER1 en MER2, waaronder luchtkwaliteit en geluid (5.3 en 6.2).

13. Gemeente Leiden*Algemeen*

De gemeenteraad van Leiden heeft eind 2008 ingestemd met een uitgebreid pakket van maatregelen om de bereikbaarheid van stad en regio te verbeteren en te waarborgen voor de komende jaren.

Realisatie van de RijnlandRoute is daarbij een voorwaarde. In dat kader vraagt de gemeente om tempo te maken met het MER voor de RijnlandRoute. De gemeente pleit voor een gecombineerde aanpak van rijks-, provinciale en gemeentewegen om tot een duurzame en afgewogen bereikbaarheid van stad en regio te komen. De gemeente hecht aan zorgvuldigheid en draagvlak in stad en regio bij de beoordeling en de uiteindelijk te maken keuzes.

Het is van belang dat alle betrokken gemeenten (ook bestuurlijk) zorgvuldig en nauw betrokken blijven bij het verdere proces. Het voortzetten van het reeds ingezette interactieve proces wordt zeer positief geacht.

Probleem- en doelstelling

Onderzoeksvraag 10 dient hergeformuleerd te worden tot: "Hoe draagt een RijnlandRoute het meest bij aan het verbeteren van de robuustheid en toekomstvastheid van het verkeerswegennet".

Tracés en alternatieven

De gemeente vraagt om de uitvoeringsmogelijkheden en -onmogelijkheden van de verschillende varianten zorgvuldig in beeld te brengen.

Verder vraagt zij om als uitgangspunt twee aansluitingen van de RLR op het Leidse wegennet te nemen, met de nadruk op een aansluiting bij de Voorschotenseweg.

De aansluitingsvormen op de A4 en de A44 dienen voor alle varianten te worden onderzocht en de ruimtelijk/economische effecten dienen daarbij ook in ogenschouw te worden genomen.

Maak toekomstvaste keuzes als het gaat om het milieukundig en ecologisch inpassen van de nieuwe weg en stel zeker dat daarvoor voldoende geld beschikbaar komt.

Onderzoek in dit kader het effect van een tunnel ter hoogte van de Stevenshof. Het nader onderzoeken van het spoortracé acht de gemeente weinig zinvol: het lost het Leidse verkeersprobleem niet op.

Bij het nulplus alternatief (subvariant 1 en 2) worden grote leefbaarheidrisico's voorzien en bij de subvarianten 2 en 3 wordt aandacht voor de bereikbaarheid tijdens de bouw.

Te onderzoeken effecten in het MER

De effecten van alle varianten op de knoop Leiden-West en de ontwikkelingsmogelijkheden van het omliggende gebied moeten in het MER in beeld gebracht worden. Ook dient er aandacht te zijn voor de samenloop met de RijnGouwelijn.

Reactie:

In MER1 zullen nut en noodzaak en probleem- en doelstelling nader worden onderbouwd (3.1 t/m 3.3). De totstandkoming van de alternatieven en varianten wordt onderbouwd in MER1, waarbij wordt ingegaan op de inpassing, de aansluitingen met de A4 en A44 en de eventuele ongelijkvloerse kruisingen (4.2). De milieueffecten (verkeer, leefomgeving en natuurlijke omgeving) worden voor alle alternatieven en varianten beschreven, incl. de aansluitingen, in MER1 en MER2 (hfdst. 5 en 6).

De aannames t.a.v. de referentiesituatie zullen nader worden geëxpliciteerd (4.1), waarbij ook de RijnGouwelijn zal worden betrokken.

14. Gemeente Wassenaar

Algemeen

De gemeente staat op zich positief tegenover een nieuwe oost-west verbinding, maar daarbij geldt wel de voorwaarde dat de noord-zuid verbinding sterk verbeterd moet worden. Ook mag de nieuwe verbinding niet ten koste gaan van de groene en ecologische structuur met recreatieve waarden ten oorden van Wassenaar. De gemeente vraagt om dit in de richtlijnen te expliciteren.

Probleem- en doelstelling

De gemeente vindt de doelstelling te vrijblijvend en indirect geformuleerd en stelt voor om deze te wijzigen in: "een alternatief vinden dat een significante verbetering oplevert van de oost-west verbinding voor het autoverkeer en de leefbaarheid van de regio verbetert".

Het mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen is een onderbouwing van de doelstelling, maar kan naar de mening van de gemeente, geen doelstelling zijn van een wegverbinding.

In de subdoelen is leefbaarheid en bereikbaarheid op een goede wijze weergegeven, maar ontbreken de volgende:

- het zo optimaal benutten van de bestaande (regionale) hoofdinfrastructuur;
- ruimtelijke kwaliteiten die de leefbaarheid bevorderen niet of zo min mogelijk aantasten;
- de ecologische structuur in stand houden dan wel verbeteren;
- het verminderen van het sluipverkeer in de noord-zuid relatie op de N441.

Uit de startnotitie en bijlage 2 en blijkt onvoldoende welke randvoorwaarden worden gesteld en wat de status is van de gegeven reacties. De gemeente beschouwt deze reacties vooralsnog als randvoorwaarden, die als zodanig worden opgenomen in het MER.

De gemeente vraagt om de onderzoeksvragen goed te definiëren en in het MER uitgebreid in te gaan op de diverse invalshoeken.

Tracés en alternatieven

Gevraagd wordt om het door de gemeente aangedragen subdoel over het verminderen van sluipverkeer concreet te maken bij de kruising van de N441/N206.

De gemeente is verbaasd dat mogelijke aansluitingen bij het N11-west alternatief al op kaart zijn aangegeven, terwijl dit nog een onderzoeksvraag is.

Het referentiealternatief wordt niet reëel geacht, omdat economische en ruimtelijke ontwikkelingen wel, maar ingrepen in de infrastructuur niet worden meegenomen.

Reactie:

In MER1 zullen nut en noodzaak en probleem- en doelstelling nader worden onderbouwd (3.1 t/m 3.3). Daarbij zal een verkeersanalyse worden gegeven van de huidige situatie, waarbij ook het sluipverkeer wordt betrokken.

De aannames t.a.v. de referentiesituatie zullen nader worden geëxpliciteerd (4.1).

In MER1 en MER2 zullen de effecten op de natuurlijke omgeving (natuur en landschap) worden beschreven (5.4 en 6.3).

De provincie wenst de openheid in de groene bufferzone zoveel mogelijk te handhaven.

15 K. Vos en M.S. Chi, Leiden

Algemeen

De insprekers komen met 3 in hun ogen fundamentele argumenten tegen de aanleg van de RijnlandRoute i.c. het N11-west tracé:

- er ontbreekt in de startnotitie een langetermijnvisie over de ontwikkeling van de economische ruimte rond Leiden. Deze zou op Randstadniveau moeten worden geanalyseerd, gekoppeld aan een verdere integratie van lokaal en regionaal openbaar vervoer;
- elk tracé rond Leiden zal een aanzienlijke aanzuigende werking hebben op verkeer van en naar Rijnland, zonder de toegankelijkheid van Leiden noemenswaardig te verbeteren;
- de filegevoeligheid van de Churchilllaan is grotendeels het gevolg van een in tijd beperkt spitsgebruik. Een weg rond Leiden is daarom een vorm van onrendabele symptoombestrijding en verbetert niets aan de voornaamste oorzaak: een deels verouderde economische structuur in de regio.

Ten slotte wordt de vraag gesteld of er enige compensatie is ingecalculeerd voor waardevermindering van onroerend goed en verslechtering van de lucht- en geluidskwaliteit van de N11-westtrace's.

Reactie:

In MER1 zullen nut en noodzaak en probleem- en doelstelling nader worden onderbouwd (3.1 t/m 3.3).

Waardedaling van woningen als gevolg van de uitvoering is geen onderdeel van het MER; planschade zal behandeld worden in het op te stellen inpassingsplan.

16. J.W. van Borren, Voorschoten

Probleem- en doelstelling

De ontwikkeling van Valkenburg zal te lijden krijgen van de economische crisis. Betrek dit bij de probleemstelling.

Tracés en alternatieven

Leg ongelijkvloerse kruisingen aan om o.a. de bestaande verbindingen in stand te houden.

Optimaliseer eerst de Churchilllaan en de N206 en leg de RijnlandRoute later aan met een goede inpassing.

Te onderzoeken effecten in het MER

Houdt rekening met de milieunormen, omdat de weg (N11-west) dicht langs huizen en scholen komt te lopen. Onderzoek in het MER ook de milieueffecten van de alternatieven op de bestaande omliggende wegen (bijv. de Veurseweg in Voorschoten) .

Reactie:

In MER1 zullen nut en noodzaak en probleem- en doelstelling nader worden onderbouwd (3.1 t/m 3.3).

Met de milieunormen zal uiteraard rekening worden gehouden, evenals met de (milieu)effecten op het omliggende wegenstelsel (hfdst. 5 en 6).

17. **Wijkraad Stevenshof, Leiden**

Algemeen

Nut en noodzaak zullen in het MER uitgebreid aan de orde moeten komen. De MER zal nadrukkelijk aandacht moeten besteden aan de samenhang met andere projecten, zeker daar waar cumulatieve effecten kunnen optreden. Verzocht wordt om de zienswijzen op de 6^o partiele streekplanherziening, de Quickscan Spoortracé en aanvullende planMER As Leiden Katwijk opnieuw mee te wegen in de m.e.r.-procedure.

"Eerst bewegen en dan bouwen" is niet synoniem met "RijnlandRoute". Er dient een samenhangend pakket van mobiliteitsmaatregelen voor de korte en de langere termijn te worden opgesteld.

Streef voor 'bewegen van personen' eerst en vooral naar hoogwaardig openbaar vervoer.

Zoek naar alternatieven voor vrachtverkeer en forensenverkeer (beprijzing, telewerken).

Haal de 'no regret' maatregelen naar voren (concreet, goedkoop en vaak direct probleemoplossend).

Een onlosmakelijke koppeling van de beide delen van de RijnlandRoute is niet reëel: verbreding van de N206 tussen Katwijk en de A44 kan snel in uitvoering worden genomen.

Verder ontbreekt de samenhang met het project "Integrale Benadering Projecten Holland-Rijnland".

Combinatie van de rollen initiatiefnemer en bevoegd gezag vereist grote zorgvuldigheid van de provincie m.b.t. het beschrijven in het MER van de probleemstelling, doelstelling en effectbeoordeling.

Er dient groot gewicht toegekend te worden aan de adviezen van de commissie m.e.r. en andere onafhankelijke adviseurs.

Het plangebied dient ook de aansluiting A12/N11 (Bodegraven) te omvatten.

Probleem- en doelstelling

De multimodale benadering ontbreekt.

De probleemstelling is niet concreet en niet toegespitst op de RijnlandRoute.

De probleemstelling spitst zicht ten onterechte toe op leefbaarheid langs de bestaande routes (de "overbelaste infrastructuur").

Doelen en subdoelen geven geen aanwijzingen voor beoordeling op doelbereik.

De doelstelling dient niet te zijn "een alternatief vinden", maar een "samenhangend pakket van maatregelen".

Onderzoek de bijdrage die de verschillende alternatieven kunnen hebben om reeds op korte termijn de bereikbaarheid van de regio te verbeteren.

De doelstelling dient ook duurzaamheidsaspecten en behoud van karakteristieke kwaliteiten van het gebied te omvatten.

Het subdoel "verbeteren leefbaarheid oost-west verbinding" is niet in overeenstemming met de hoofddoelstelling "verbeteren leefbaarheid in de regio".

De gebiedsspecifieke kwaliteiten zijn te globaal en soms incorrect beschreven in de startnotitie.

Huidige situatie en autonome ontwikkeling

De huidige situatie dient gedetailleerd te worden beschreven, zo mogelijk kwantitatief.

De autonome ontwikkeling dient gebaseerd te zijn op actuele gegevens.

Tracés en alternatieven

Geef alle tracés het zelfde begin- en eindpunt om een gelijkwaardige beoordeling van effecten mogelijk te maken.

Optimaliseer voor de boortunnelvarianten de plaats van de toegangsschachten en de ondergrondse routing.

Werk voor elk alternatief de samenhang tussen de RijnlandRoute en de voornaamste regionale/lokale verkeersknopen uit.

Streef hoogwaardige inpassing na over de gehele lengte van het tracé.

N11-West tracé

Er dient expliciet te worden gezocht naar een oplossing zonder aansluitingen bij Maaldrift.

Het is niet aannemelijk gemaakt dat een tunnel langs de Stevenshof niet effectief is.

Het is niet duidelijk waarom de tunnel niet onder de Vliet wordt doorgetrokken i.p.v. een aquaduct.

Nulplus alternatief

Onderzoek bij dit alternatief korte termijnoplossingen als opbouw naar een definitieve oplossing.

Onderzoek effecten van geen of een halve aansluiting op de Haagweg bij de tunnelvariant.

Spoortracé

Ook bij het spoortracé dienen meerdere varianten te worden overwogen (zoals cut-and-cover of wanden-dak bouwmethode).

Te onderzoeken effecten in het MER

Toekomstbestendig ontwikkelen hoort aandacht te krijgen in alle alternatieven.

Er dient aandacht te zijn voor de wijze van meting en vergelijking van effecten.

Ecologie

Bepaal de effecten op voorgenomen verbindingzones en waardevolle weidevogelgebieden.

Landschap en cultuurhistorie/archeologie

Bepaal het effect op samenhangende landschapselementen van hoge waarde.

Verkeer en vervoer

Een gedetailleerde verkeersanalyse is noodzakelijk op alle schaalniveaus van het verkeerssysteem voor alle varianten.

In de verkeersanalyse moet rekening worden gehouden met andere verkeersmodaliteiten. De toetsing op reistijden dient systematisch te gebeuren voor een representatieve set verplaatsingen.

Het moet inzichtelijk zijn hoeveel nieuw (interregionaal) verkeer de RijnlandRoute aantrekt.

Maak inzichtelijk welke regionale verkeersknelpunten er nog blijven bestaan na aanleg van de RijnlandRoute.

Woon- en leefomgeving

Beoordeel de visuele hinder.

Beoordeel doorsnijding van ruimtelijke en functionele relaties tussen stad en land en tussen wonen en recreatie.

Houdt bij de beoordeling ook rekening met de windrichting.

Onderzoek de mogelijkheden voor afvangen van uitlaatgassen in tunnels.

Maak inzichtelijk wat onder functioneel ruimtegebruik wordt verstaan en beoordeel deze aspecten afzonderlijk.

Beoordeel bij de stedenbouwkundige structuur ook kansen voor ruimtelijke (her)ontwikkeling.

Financiële aspecten

Stel een MKBA op in plaats van de financiële aspecten te behandelen in het MER.

Beoordeling effecten

Maak concreet hoe effecten worden beoordeeld.

Splits de effectbeoordeling op in twee tracédelen (oostelijk en westelijk van de A44).

Relateer de kosten aan het doelbereik.

Beleidskader en procedures

Voeg relevant beleid in het kader van cultuurhistorie, landschap, recreatie en milieu toe. (Cultuurplan 2009-2012 "Mooi en Meedoen", Provinciaal beleid m.b.t. de Ecologische Hoofdstructuur, Handreiking Cultuurhistorische Hoofdstructuur).

Verzoek om inspraak en toetsing tussen 1^o en 2^o fase MER.

Reactie:

Mocht tijdens het uitvoeren van de m.e.r.-procedure blijken, dat het studiegebied gewijzigd moet worden, dan zal het worden aangepast.

In MER1 zullen nut en noodzaak en probleem- en doelstelling nader worden onderbouwd (3.1 t/m 3.3), waarbij ingegaan zal worden op de maatregelen, die het mobiliteitsprobleem kunnen oplossen.

De totstandkoming van de alternatieven en varianten wordt onderbouwd in MER1, waarbij wordt ingegaan op de inpassingsopties, de aansluitingen met de A4 en A44 en de eventuele ongelijkvloerse kruisingen. Ook zal ingegaan worden op de samenhang en onlosmakelijkheid van de verschillende wegvakken en de inpassing, evenals maatregelen op bestaande tracés, die de leefbaarheid verbeteren. In MER2 wordt een en ander verkeerskundig verder uitgewerkt.

In hoofdstuk 5 en 6 worden de effecten van de alternatieven en (uitvoerings)varianten op verkeer (via een verkeersanalyse), leefomgeving en natuurlijke omgeving beschreven.

De eerste fase MER wordt vastgesteld door Provinciale Staten en ter toetsing voorgelegd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. Er vindt geen formele inspraakronde plaats.

18. Gemeente Zoeterwoude

Probleem- en doelstelling

Het studiegebied moet niet beperkend zijn voor de effecten van de RijnlandRoute op het Groene Hart.

Er dient rekening te worden gehouden met het onlangs uitgebrachte routeontwerp A4 van Rijkswaterstaat.

Tracés en alternatieven

Een eventueel ruimtebeslag in het Groene Hart en in de Meerburgerwatering wordt niet aanvaardbaar geacht. De gemeente spreekt haar voorkeur uit voor een aantakking van de RijnlandRoute op de huidige N206. Een eventuele andere aansluiting op de A4 zou onder het maaiveld moeten plaatsvinden. Het verkeer uit de richting Zoeterwoude moet goede aansluitingen behouden op het nationale en regionale wegennet en er moet voor een goede afwikkeling van het verkeer van het bedrijventerrein Grote Polder en Groenendijk een afdoende aansluiting op de N11 gereed zijn bij de afronding van de RijnlandRoute.

Reactie:

Er wordt rekening gehouden met het routeontwerp A4 (3.6). De aannames t.a.v. de referentiesituatie zullen nader worden geëxpliciteerd (4.1). Bij de alternatieven (4.2) wordt de aansluiting op de A4 betrokken en in MER2 (6.1) verder uitgewerkt.

19. G.M. Dijksterhuis, Leiden

Tracés en alternatieven

Een goed doordachte nulplus variant (incl. verbetering van de situatie op het Lanmmenschansplein) voor de N206 door Leiden is een duurzame oplossing voor het oost-west verkeer en een verbetering voor de omwonenden van de Dr. Lelylaan en de Churchillaan. Hierbij kan de Papenwegse Polder behouden blijven en mogelijk een veel meer recreatieve functie krijgen.

Reactie:

Dit alternatief wordt uitgewerkt in het MER.

20. Stuurgroep Pact van Duivenvoorde

Probleem- en doelstelling

De nieuwe verbinding (N11-West) mag niet ten koste gaan van de groene en ecologische structuur met recreatieve waarden aan de noordzijde van Wassenaar en op de grens van Leiden en Wassenaar. (Rijksbufferzone/Metropolitaan landschapspark Duin Horst & Weide). Aantasting moet worden voorkomen door de situering, dan wel door volledige inpassing in het landschap.

Reactie:

De inpassing en de effecten op het landschap zullen in het MER uitgebreid worden beschreven.

De provincie wenst de openheid in de groene bufferzone zoveel mogelijk te handhaven.

21. T. Deinum, Voorschoten

Te onderzoeken effecten in het MER

Aansluiting A4: meenemen consequenties aansluiting voor toekomstige ontwikkeling milieu en natuur in de Oostvlietpolder.

Aansluiting Voorschoterweg: onderzoek aspecten m.b.t. filevorming en luchtkwaliteit.

Aansluiting bij Spoorlijn Leiden-Den Haag: milieueffecten aansluiting + ontsluitingsweg onderzoeken.

Kruising Dobbewatering en Veenwatering: geen aantasting afwaterend vermogen en meenemen recreatiebelang.

Aansluiting op A44/N44: realisatiemogelijkheden N11-West als autosnelweg of als weg met gelijkvloerse kruisingen, bij alle varianten van de aansluitingen meenemen.

Reactie:

Bij de alternatieven en varianten (4.2) wordt de aansluiting op de A4 en A44 betrokken en bij de effectbeschrijving meegenomen. Dat geldt ook voor de effecten op leefomgeving van aansluitingen en kruisingen, waaronder barrièrewerking. (5.3 en 6.2).

22. Th.J. Valk, Leiden

Algemeen

Inspreker maakt bezwaar tegen de termijn waarop gereageerd kan worden (van 15/1 tot 1/2)

Tracés en alternatieven

Het spoortracé en het nulplus alternatief worden niet reëel gevonden.

N11-West

De weg zal ondertunneld moeten worden bij de Stevenshof en de huidige bebouwing van Voorschoten. Alleen een aansluiting tussen de Voorschoterweg en Rijn-Schiekanaal wordt mogelijk geacht. Verder worden suggesties aangedragen voor de uitvoering van de weg en de aansluitingen.

Reactie:

De startnotitie heeft ter inzage gelegen van 22 december 2008 t/m 2 februari 2009.

De totstandkoming van de alternatieven wordt onderbouwd in MER1, waarbij wordt ingegaan op de inpassing (4.2).

23. Gem. Oegstgeest + Milieudienst Zuid-Holland West (aanvulling op zienswijze 1)

Algemeen

De Milieudienst West-Holland wenst te participeren in de ambtelijke projectgroep om de lokale milieubelangen goed te kunnen behartigen.

Reactie:

De Milieudienst West Holland zal in eerste instantie als agendalid betrokken worden bij het project.

24. Gemeente Katwijk

Tracés en alternatieven

De gemeente vraagt om onderzoek naar een mogelijk verdiepte ligging c.q. overkluizing van de N206.

Men kan zich niet vinden in het tracé deel "Lange Bypass" en wil dit niet meenemen in het MER.

Verder vraagt de gemeente om:

- een aansluiting van 't Duyfrak op de N206/RijnlandRoute;
- een ongelijkvloerse aansluiting van de RijnlandRoute op de N441 en N206 bij Katwijk;
- goede verbindingen tussen het bestaande Valkenburg en de Bouwlocatie Valkenburg (geen barrièrewerking);
- niet meer verkeer als gevolg van de RijnlandRoute op de bestaande routes in het gebied tussen de N206 en de A44;
- een blijvend goede ontsluiting van het gebied Zijlhoek en de Voorschoterweg (geen ontsluiting via een woongebied).

Te onderzoeken effecten in het MER

De geluid- en luchtkwaliteitsproblematiek en de oplossing daarvan ter hoogte van de bestaande bebouwing dient in het MER te worden uitgezocht.

Reactie:

De totstandkoming van de alternatieven wordt inzichtelijk gemaakt in MER1, waarbij wordt onderbouwd waarom alternatieven of varianten wel of niet worden meegenomen (4.2).

De aansluiting op de A44 en de inpassing daarvan worden in het MER nader uitgewerkt.

De effecten op verkeer en leefomgeving worden in het MER onderzocht, evenals de mogelijke mitigerende maatregelen (hfdst. 5 en 6).

25. Wijkvereniging Leefbaar Zuid-West, Leiden

Tracés en alternatieven

Nulplus alternatief

De wijkvereniging wijst het nulplus alternatief ten sterkste af en vraagt in het MER de gevolgen van dit alternatief diepgaand te onderzoeken, teneinde de goede afwegingen te kunnen maken.

Te onderzoeken effecten in het MER

Variant 1 (uitbouwvariant)

Verkeer en vervoer

- onderzoek het verkeersaanbod op de kruispunten en de omvang van het sluipverkeer;
- onderzoek de afwikkeling van het verkeer (incl. het langzame verkeer) op de kruispunten;
- hoe realistisch is de verbreding van de Dr. Lelylaan tot 2x2 rijstroken?
- wat is de invloed van het scheepvaartverkeer op de doorstroming en kunnen daarover afspraken worden gemaakt?

Woon- en leefomgeving

- worden de grenswaarden voor geluidhinder en luchtkwaliteit
- worden voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen nabij het tracé doorkruist?

Financiële aspecten

- wat zijn de totale te verwachten kosten van deze variant?

Variant 2: verdiepte liggingvariant

Verkeer en vervoer

- onderzoek de gevolgen voor de verkeersafwikkeling bij de verschillende onderdelen van dit tracé;
- biedt het spoorviaduct voldoende ruimte voor 2x2 stroken en fietspad + trottoir?
- onderzoek de verkeerskundige winst van deze variant;
- is de aanleg van een nieuwe brug over de Vliet realistisch of moet een aquaduct worden aangelegd?
- onderzoek de verkeersafwikkeling tijdens de aanleg en de effecten op de veiligheid.

Woon- en leefomgeving

- onderzoek de omvang van de geluidbelasting en de maatregelen om deze terug te brengen;
- onderzoek de emissies naar de lucht na aanleg van deze variant;
- onderzoek de milieugevolgen na aanbreng van een overkapping en geef aan welke technische mogelijkheden er zijn voor beheersing van de emissies bij deze constructie;
- onderzoek de gevolgen van deze variant voor de ruimtelijke ontwikkelingen rondom de Churchillbrug.

Financiële aspecten

- wat zijn de totale te verwachten kosten van deze variant?

Variant 3: tunnelvariant

Verkeer en vervoer

- is de tunnel toegankelijk voor de wijken die worden doorsneden?
- onderzoek de uitvoeringsvarianten voor een 2x2 tunnelbak die de spoorlijn kruist;
- hoe kan het werkverkeer van de Amphoraweg worden afgewikkeld?
- welk specifiek traject kan worden gekozen bij de passage van de Rijn met een tunnel?
- wat is het mogelijke ruimtebeslag van de aansluitingen op de tunnel voor het lokale verkeer?
- indien de tunnelpassage wordt uitgevoerd met uitsluitend toegang aan begin en einde van de Churchillaan, hoe vindt dan de verkeersafwikkeling plaats van verkeer van en naar de wijk richting A44 resp. A4;
- indien de tunnel zich voortzet tot aan de passage met de Vliet, hoe wordt het verkeer van en naar de Voorschoterweg dan verbonden met het tunneltracé?
- onderzoek de verkeersafwikkeling tijdens de aanleg;
- hoe kan de afwikkeling van het lokale, wijkgebonden verkeer in Leiden Zuidwest worden georganiseerd?
- wat is het effect van de tunnel op de huidige situatie (80% lokaal gebonden verkeer)?

- wat zijn de ruimtelijke gevolgen voor bestaande en geplande functies aan het begin en het einde van de Churchilllaan?

Woon- en leefomgeving

- onderzoek de geluidbelasting van de infrastructurele werken ter plaatse van de tunnelingangen;
- op welke wijze wordt de tunnel geventileerd?
- wat is de belasting met Nox, koolwaterstoffen, roet en fijn stof ter plaatse van de tunnelingangen?

Reactie:

Alle effecten van de varianten van het nulplus tracé worden in het MER onderzocht (hfdst. 5 en 6).

26. B.J.S. Reulink, Voorschoten

Te onderzoeken effecten in het MER

Financiële aspecten

De kostenramingen dienen objectief en onafhankelijk te worden uitgevoerd en voor de verschillende alternatieven onderling vergelijkbaar te zijn. De kostenramingen dienen openbaar te zijn.

Bijlage 1 Trechteringsproces

Niet duidelijk is waarom de kosten van het Korte Vliet tracé vele malen hoger zijn dan de kosten van het N11-Westtrace.

Reactie:

Een van de aspecten in het selectiekader eerste fase MER zijn de kosten.

27. B. Klein, Leiden

Inspreker heeft een aantal vragen m.b.t. de startnotitie en geen suggesties voor de inhoud van het MER.

Reactie:

De vragen worden door de projectgroep RijnlandRoute beantwoord.

28. Hoogheemraadschap van Rijnland

Te onderzoeken effecten in het MER

Het hoogheemraadschap is akkoord met de onderzoeksaspecten t.a.v. Bodem en Water, die in de startnotitie zijn vermeld.

29. J.H.M. Weekenborg, Voorschoten

Tracés en alternatieven

Inspreker vindt het N11-West tracé door een woongebied geen serieus alternatief i.v.m. de effecten op de leefomgeving.

Hij vraagt zich verder af of er een reële afweging is gemaakt tussen de kosten, die de aanleg van de weg met zich meebrengt en de beschikbare middelen.

Inspreker geeft aan dat de meest economische oplossing een vergaande verbetering is van het N206 tracé door Leiden.

Hij verzoekt om bij de planvorming uit te gaan van een toekomstbestendige oplossing, rekening houdend met de (huidige en toekomstige) bewoners in het gebied.

Reactie:

De totstandkoming van de alternatieven en varianten wordt onderbouwd in MER1 (4.2).

Een van de aspecten in het selectiekader eerste fase MER zijn de kosten.

30. W. Leeuwenburgh, Voorschoten

Tracés en alternatieven

Inspreker is van mening dat bij de tracés niet of onvoldoende is aangegeven hoe ze zullen worden ontworpen (ligging, wegtype, aansluitingen e.d.) en welke mitigerende maatregelen zijn voorzien.

Verder is hij van mening dat het Korte Vliet tracé alsnog in het MER als volwaardig dient te worden meegenomen. Dit geldt ook voor een volledig ondergrondse variant onder het tracé Churchillaan/Dr. Lelylaan.

Er wordt niet concreet aangegeven wat onder het Meest Milieuvriendelijk Alternatief wordt verstaan.

Reactie:

De totstandkoming van de alternatieven wordt inzichtelijk gemaakt in MER1, waarbij wordt onderbouwd, waarom alternatieven of varianten wel of niet worden meegenomen (4.2).

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief wordt beschreven in 4.3.

31. J.Ph. van Dalen, Voorschoten

Algemeen

De verkeersproblemen van Leiden worden afgewenteld op Voorschoten.

De aansluitingsvariant met een rondweg door Voorschoten langs het Wedde en station de Vink naar de Haagweg wordt met klem afgewezen.

Reactie:

De mogelijke aansluitingen van Leiden op de RijnlandRoute en de effecten daarvan zullen onderzocht worden in MER1 (hfdst. 5) en MER2 (hfdst. 6).

32. Bohemen B.V., Voorburg

Tracés en alternatieven

Naar de mening van de inspreker bieden het N11-West tracé (en de andere alternatieven) geen optimale oplossing voor het vraagstuk van leefbaarheid en bereikbaarheid van de regio Holland Rijnland vanwege:

- de verkeerskundige complexiteit bij de bundeling van de RijnlandRoute met de A 44;
- geen tunnel in Voorschoten;
- de verbreding van de infrastructuur binnen stedelijk gebied (Valkenburg, Stevenshof);
- financiële onderschatting.

Bohemen pleit om in het MER het volgende te onderzoeken:

- een tunnel in Voorschoten;
- dimensionering van de verbinding A4-A44 als rijksweg;
- het als barrière laten fungeren van de RijnlandRoute en de Rijksbufferzone van 500 meter breedte tegen verdere verstedelijking tussen de Leidse en Haagse agglomeratie;
- het verminderen van de infrastructuur in stedelijk gebied.

Reactie:

De totstandkoming van de alternatieven wordt inzichtelijk gemaakt in MER1, waarbij wordt onderbouwd, waarom alternatieven of varianten wel of niet worden meegenomen (4.2).

De aansluitingen op de A4 en A44 worden daarbij ook beschreven. De effecten van de infrastructuur worden in het MER onderzocht (hfdst. 5 en 6).

33. Transport en Logistiek Nederland (TLN), Zoetermeer

Tracés en alternatieven

TLN is van mening dat de huidige 3 tracés een te beperkt oplossingsbeeld geven en verzoekt de zogenaamde Buitenom variant (nr. 4 uit de MKBA: zie bijlage 1 bij de Startnotitie) mee te nemen in het MER als te onderzoeken variant, zodat een heldere afweging kan worden gemaakt.

Maak gebruik van de (positieve) ervaringen ter ontlasting van stedelijk gebied, opgedaan bij de N470.

Huidige situatie en autonome ontwikkeling

Belangrijk voor TLN is dat de (minder harde) autonome ontwikkelingen worden meegenomen. Daarbij kan worden uitgegaan van een scenariobenadering m.b.t. vergrote of nieuw aan te leggen bedrijventerreinen en Greenport en de groei van het goederenvervoer in de regio.

Te onderzoeken effecten in het MER

Verkeer en vervoer

TLN heeft de voorkeur voor het N11-West tracé. Zij vraagt te onderzoeken wat de verschillende verkeerseffecten zijn bij alle alternatieven van kruispunten.

Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor het terugslag-effect, mogelijk te berekenen via zgn. kiemenanalyses (zie netwerkanalyse Zuidvleugel).

T.a.v. de gevolgen van de aansluitingen op de A4 en de A44 dienen heldere onderzoekscriteria te worden geformuleerd.

Reactie:

De totstandkoming van de alternatieven wordt inzichtelijk gemaakt in MER1, waarbij wordt onderbouwd, waarom alternatieven of varianten wel of niet worden meegenomen (4.2).

De wijze van aansluiten op de A4 en A44 komt daarbij ook aan de orde.

De aannames die gedaan worden t.a.v. de referentiesituatie zullen in MER1 worden geëxpliciteerd (4.1).

34. C.A.W. Thunnissen, Voorschoten

Probleem- en doelstelling

Inspreker geeft aan dat naar zijn mening de nut en noodzaak van een nieuw tracé voor de RijnlandRoute niet voldoende is aangetoond.

Tracés en alternatieven

De verkeersbelemmeringen op de bestaande N206 door Leiden dienen op de kortst mogelijke termijn te worden opgelost (Lammebrug vervangen door tunnel onder de Vliet, verbreding Dr. Lelylaan en directe aansluiting op de A44). Deze oplossingen sparen natuur en milieu, zijn in relatief korte tijd te realiseren, kosten minder dan de helft van elke andere variant, geven meer tijdwinst en lossen het dilemma voor de ontsluiting van de Oostvlietpolder op.

Er is geen dwingende reden voor koppeling van de verbreding N206 Katwijk-Leiden en de verbinding A4-A44.

Het N11-West tracé heeft dermate grote gevolgen voor Voorschoten en de Stevenshof, dat het als variant zou moeten afvallen. De planschade van dit tracé is niet in de berekeningen opgenomen, evenals de kosten van het onopgelost laten van bestaande knelpunten.

Reactie:

In MER1 zal ingegaan worden op nut en noodzaak en de probleem- en doelstelling zal nader worden onderbouwd (3.1 t/m 3.3).

De totstandkoming van de alternatieven wordt inzichtelijk gemaakt in MER1, waarbij wordt onderbouwd, waarom alternatieven of varianten wel of niet worden meegenomen (4.2).

Ook wordt ingegaan op de samenhang en onlosmakelijkheid van de verschillende wegvakken.

35. H. Kuijjer, Voorschoten

Probleem- en doelstelling

De onderbouwing voor de toename in de verkeersbewegingen dient in het MER volledig en adequaat meegenomen te worden. Aanpak van de knelpunten bij het Haagse Schouw en de Lammenschans zou de huidige en mogelijk nog komende problematiek reeds voor een langere periode oplossen.

Reactie

In MER1 zal ingegaan worden op nut en noodzaak en de probleem- en doelstelling zal nader worden onderbouwd (3.1 t/m 3.3).

36. A.W.G.M. de Vette, Leiden

Te onderzoeken effecten in het MER

In de beoordeling van de varianten dient het volgende te worden meegewogen:

- aansluitpunten op de RijnlandRoute (t.b.v. Leiden) zullen leiden tot extra wegen en een extra aanslag op natuur en leefomgeving;
- aansluitingen op het bestaande wegennet leiden tot (ongewenste) ruimtelijke effecten;
- de waardeontwikkeling van de grond rond en boven de route als gevolg van de aanleg;

- de verbreking van de relatie tussen de stad en het omringende groene gebied (plant, dier en mens).
- de lange termijn gevolgen van de tracékeuze.

Samenvattend wordt gevraagd om grote aandacht in het MER voor natuur, milieu en leefomgeving bij de toetsing van de varianten.

Reactie:

De effecten op leefomgeving en natuurlijke omgeving worden onderzocht in het MER (hfdst. 5 en 6).

37. Raadsfractie GroenLinks, Voorschoten

Algemeen

De fractie wenst de op 2 november 2008 ingediende zienswijze m.b.t. de aanvullende planMER voor de zesde partiele herziening van het streekplan Zuid-Holland West als herhaald en ingelast te zien.

Probleem- en doelstelling

Nut en noodzaak worden niet gekwantificeerd of onderbouwd (zie ook de rapportages TNO en Witteveen en Bos en het rapport van de Randstedelijke Rekenkamer). Dit geldt ook voor (onderdelen van) de doel- en probleemstelling. De onderzoeksvragen zijn niet altijd helder. Relevante vragen lijken de fractie: hoe verhoudt zich het "voorkeustracé" tot nationale en provinciale plannen, eerder uitgesproken ambities en verplichtingen tot bescherming van de groene buffer tussen Wassenaar en Leiden; welke zijn de gevolgen van de diverse alternatieven voor natuur, milieu en klimaat.

De gebiedsspecifieke kwaliteiten worden verkeerd en onderbelicht weergegeven. In het MER dienen de meest actuele gegevens over de ontwikkeling van economie, demografie en mobiliteit als uitgangspunt te worden genomen.

Tracés en alternatieven

Er wordt niet onderbouwd, waarom ter hoogte van de Stevenshof een tunnel niet effectief wordt geacht.

De beschrijving van de alternatieven is hier en daar onduidelijk.

Huidige situatie en autonome ontwikkeling

De stelling dat de aanleg van de RijnlandRoute een voorwaarde is voor de transformatie van vliegveld Valkenburg wordt niet onderbouwd.

Te onderzoeken effecten in het MER

De te verwachten milieugevolgen dienen zo vroeg en zo concreet mogelijk in het proces te worden beschreven en in verband worden gebracht met de kosten van de voorgenoemde maatregelen, teneinde de alternatieven op hun juiste waarde te kunnen schatten.

Ecologie

Onderzoek de tijdelijke en permanente effecten op flora en fauna en betrek het gehele gebied daarbij: Papenwegse polder, Ommedijkse polder, Zuidwijkse polder, Hofpolder en Oostvlietpolder.

Landschap en cultuurhistorie/archeologie

De gevolgen van de aanleg van (diverse varianten van) de weg voor de landgoederenzone Berbice dient in het MER zorgvuldig te worden uitgezocht.

Woon- en leefomgeving

Geef grote aandacht aan het aspect luchtkwaliteit.

Verkeer en vervoer

Maak een scheiding in het onderzoek tussen de effecten op de Tjalmaweg en op de verbinding tussen A4 en A44. Besteedt aandacht in het MER aan korte termijn maatregelen m.b.t. knelpunten in Leiden (Lammebrug, Churchillaan, Dr. Lelylaan)

Reactie:

Rekening zal worden gehouden met de reactie van de provincie op de, op 2 november 2008 ingediende zienswijze.

In MER1 zal ingegaan worden op nut en noodzaak en de probleem- en doelstelling zal nader worden onderbouwd (3.1 t/m 3.3).

Het selectiekader MER eerste fase zal naast de milieucriteria ook de kosten bevatten (3.5).

De aannames die gedaan worden t.a.v. de referentiesituatie zullen in MER1 worden geëxpliciteerd (4.1).

De totstandkoming van de alternatieven wordt inzichtelijk gemaakt in MER1, waarbij wordt onderbouwd, waarom alternatieven of varianten wel of niet worden meegenomen (4.2).

De effecten van de alternatieven op verkeer (via een verkeersanalyse), leefomgeving en natuurlijke omgeving worden in het MER beschreven (hfdst. 5 en 6).

38. E.I.M. Hynes, Voorschoten

Inspreker is tegen het N11-west tracé i.v.m. o.a. verslechtering luchtkwaliteit, schade aan de natuur en geluidsoverlast.

Reactie:

Na het opstellen van MER wordt het voorkeursalternatief vastgesteld.

39. G. Lantink, Leiden*Probleem- en doelstelling*

De verkeersdruk oplossen is een illusie. Het N11-West tracé leidt tot vernietiging van schaars goed als vrije ruimte, natuur en schone lucht. Het leefklimaat van de Stevenshof verslechtert: waarom daar ook geen tunnel? Niet de problemen van de Churchillaan oplossen door ze elders (Stevenshof, Voorschoten) te creëren.

Reactie:

De totstandkoming van de alternatieven en varianten wordt inzichtelijk gemaakt in MER1, waarbij wordt onderbouwd, waarom alternatieven of varianten wel of niet worden meegenomen (4.2).

Bij de alternatieven wordt ingegaan op de inpassingsopties (4.2).

40. M. Gerdes en L. Verschoor, Voorschoten

Zie zienswijze nr. 38.

41. F. Holvast, Wassenaar

Algemeen

Inspreker heeft een probleem met de provincie als zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag.

Probleem- en doelstelling

Nut en noodzaak wordt niet onderschreven

Tracés en alternatieven

Het Korte Vliet tracé moet worden meegenomen, omdat het spoortracé ook wordt beschouwd.

Te onderzoeken effecten in het MER

Onduidelijk is hoe de aansluiting van de N11-West op de A44 is geregeld en wat dit voor consequenties heeft voor natuur en milieu.

Geef in het MER aan hoe doorsnijdingen van het landschap worden vermeden.

Een goede en adequate ecologische verbinding bij Maaldrift dient onderdeel van de studie zijn.

Reactie:

Voor de rol van de provincie: zie reactie op zienswijze 9.

De totstandkoming van de alternatieven en varianten wordt inzichtelijk gemaakt in MER1, waarbij wordt onderbouwd, waarom alternatieven of varianten wel of niet worden meegenomen (4.2). Ook de aansluiting op de A44 komt daarbij aan de orde.

De effecten van de alternatieven op verkeer (via een verkeersanalyse), leefomgeving en natuurlijke omgeving worden in het MER beschreven (Hfdst. 5 en 6).

42. B.M.J. Boulonois, Voorschoten

Algemeen

Geen aanleg van de N11-West waardoor:

- afscheiding van Noord-Hofland van de rest van Voorschoten;
- waardevermindering huizen Leidseweg;
- overlast van geluid en luchtverontreiniging; eventuele geluidsschermen nemen uitzicht weg;
- verloren gaan landgoed Berbice en rustige recreatie Valkenburgse Meer;
- verloren gaan groengebied (volkstuinten en sportvelden) Noord-Hofland.

Reactie:

De totstandkoming van de alternatieven en varianten wordt inzichtelijk gemaakt in MER1, waarbij wordt onderbouwd, waarom alternatieven of varianten wel of niet worden meegenomen (4.2).

Planschade als gevolg van de uitvoering, zal behandeld worden in het op te stellen inpassingsplan.

43. H.G.J. Oudelaar, Voorschoten

Algemeen

- baseer de verkeersprognoses op recente waarnemingen en ontwikkelingen;
- breng bij alle alternatieven de problemen bij de realisering in kaart en betrek deze bij de afwegingen;
- houdt bij nieuwbouwprognoses rekening met de recente (financiële) ontwikkelingen;
- beschouw ook de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe weg;
- ga na hoeveel "nieuw groen" nodig is om de extra uitstoot binnen de wettelijke normen te laten vallen;
- onderzoek of het tracé door Voorschoten past binnen de ruimtelijke en recreatieve ontwikkelingen van het dorp.
- verkeersproblemen ter plekke oplossen en niet verplaatsen.

Reactie:

In MER1 zal ingegaan worden op nut en noodzaak en de probleem- en doelstelling zal nader worden onderbouwd (3.1 t/m 3.3).

44. P. Eckstein en M. Kuhn, Voorschoten

Probleem- en doelstelling

Geen belang, nut en noodzaak voor de RijnlandRoute; gelet op de kredietcrisis zullen de ambities op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet worden waargemaakt.

Te onderzoeken effecten in het MER

Verkeer en vervoer

Gebruik modellen, die aangepast/herijkt zijn op de verwachte toekomstige situatie (zie boven).

Woon- en leefomgeving

Er zal geen verbetering van de leefbaarheid optreden, maar een verschuiving van de overlast.

Het MER dient voor alle alternatieven en varianten aantoonbaar inzicht te geven in zowel de totale belasting (depositie) als in de toename van de belasting van de omgeving: mens fora en fauna. Het betreft de onderdelen: geluidsbelasting en toetsing, fijn stof belasting en toetsing, luchtkwaliteitsbelasting en toetsing en inzicht geven in de gezondheidseffecten. De toetsing moet plaatsvinden aan de wettelijke normen en de EU de richtlijn Luchtkwaliteit. Ook dient in het MER de daadwerkelijke hinder en gezondheidsschade in beeld gebracht te worden zowel van de huidige situatie als van de verschillende alternatieven en varianten, ook na realisatie. Verder dient bij alle alternatieven en varianten gekeken te worden naar mitigerende maatregelen.

Financiële aspecten

Pas de scenario's aan m.b.t. kosten en baten aan de huidige ontwikkelingen en neem in de kosten/batenanalyse de effecten op leefbaarheid en milieu mee.

Beoordeling effecten

Geef t.a.v. de beoordeling van de effecten, inzicht in de wijze van toetsing, de gebruikte modellen, de criteria en de normen.

Reactie:

In MER1 zal ingegaan worden op nut en noodzaak en de probleem- en doelstelling zal nader worden onderbouwd (3.1 t/m 3.3).

In het MER zal een toelichting worden gegeven op het verkeersmodel en de aannames, die hierin gebruikt worden. (5.2). Dit geldt ook voor de modellen die gebruikt worden om andere effecten te bepalen.

De effecten van de alternatieven op verkeer, leefomgeving en natuurlijke omgeving worden in het MER beschreven (Hfdst. 5 en 6).

Het selectiekader MER eerste fase zal naast de milieucriteria ook de kosten bevatten (3.5).

45. W.A. de Vries, Voorschoten*Probleem- en doelstelling*

De noodzaak van de weg dient goed afgewogen te kunnen worden tegen de bezwaren, maar een goede omschrijving ontbreekt. Er staan onduidelijke en niet toetsbare doelen en subdoelen in de startnotitie: significante verbetering, mogelijk maken ruimtelijke ontwikkelingen, bereikbaarheid Leidse regio, verminderen sluipverkeer, verbeteren robuustheid verkeerssysteem, ontsluiten locatie Valkenburg.

Onderzoeksvragen gaan er van uit dat de RijnlandRoute er komt, terwijl nut en noodzaak nog aangetoond moeten worden in het MER.

Het probleem van de bereikbaarheid van Leiden los je niet op met de N11-West.

Onderzoek daarom in het MER:

- het beter per auto bereikbaar maken via de A4 van Leiden Centrum, Stevenshof, Merenwijk en Oegstgeest;
- de behoefte vanuit Katwijk om langs Leiden te rijden (combinatie met het eerste punt);
- de verplaatsingsbehoefte van de nieuwe woonwijk Valkenburg (in combinatie met de vorige punten).

Reactie:

In MER1 zal ingegaan worden op nut en noodzaak en de probleem- en doelstelling zal nader worden onderbouwd (3.1 t/m 3.3). Er zal een analyse worden gemaakt m.b.t. de verkeersstromen en -intensiteiten (5.2).

46. A.L. Kingma, Leiden*Probleem- en doelstelling*

Nut en noodzaak dienen aangetoond te worden in het MER. Inspreker houdt het provinciebestuur aan de voorwaarde van B&W van Leiden, dat het woongebied Stevenshof gevrijwaard dient te blijven van overlast als gevolg van de nieuwe verbinding.

Primair dient in de MER te worden uitgezocht op welke wijze de weg moet worden aangelegd om aan dat uitgangspunt (afwezigheid van overlast) te voldoen.

Reactie:

In MER1 zal ingegaan worden op nut en noodzaak en de probleem- en doelstelling zal nader worden onderbouwd (3.1 t/m 3.3).

47. Gemeente Voorschoten

Probleem- en doelstelling

De gemeente verzoekt de inhoud van de brief van 13-01-2008 met de reactie op het MKBA en nut- en noodzaaknotitie RijnlandRoute, evenals de bijbehorende onderzoeksrapporten van TNO en Witteveen en Bos, als herhaald en ingelast te beschouwen. Dat geldt ook voor de zienswijze d.d. 14-07-2008 m.b.t. de ontwerp partiele herziening Streekplan Zuid-Holland West 2003, As Leiden Katwijk en de planMER As Leiden Katwijk.

De gemeente vindt dat nut en noodzaak van een geheel nieuwe verbinding niet zijn aangetoond en is daarom van mening, dat het prematuur is om een besluit-m.e.r. te starten, waarin het N11-Westtrace als voorkeursalternatief is benoemd. In plaats daarvan staat de gemeente een stapsgewijze en/of modulaire aanpak voor, gericht op het op korte termijn oplossen van de meest pregnante verkeerskundige knelpunten. Er worden voorstellen gedaan voor concrete "no regret" maatregelen zoals de koppeling Plesmanlaan/Dr. Lelylaan en het verbeteren van de situatie rond de Lammebrug .

Tracés en alternatieven

Doordat PS hebben besloten om het spoortracé mee te nemen, is de gemeente van mening dat alle redelijkerwijs te beschouwen alternatieven in het MER dienen te worden beschreven en onderzocht.

Dat geldt bijvoorbeeld voor het Korte Vliet tracé, maar ook een stapsgewijze en/of modulaire aanpak van de verkeersproblematiek.

Tenslotte vraagt de gemeente om t.a.v. het N11-West tracé alleen een tunnelvariant zonder aansluitingen in het MER te beschrijven en te onderzoeken.

Te onderzoeken effecten in het MER

De gemeente gaat er van uit dat de landschappelijke kwaliteit en de luchtkwaliteit zorgvuldig in het MER zullen worden behandeld.

Reactie:

Rekening zal worden gehouden met de reactie van de provincie op de diverse eerder ingediende zienswijzen.

In MER1 zal ingegaan worden op nut en noodzaak en de probleem- en doelstelling zal nader worden onderbouwd (3.1 t/m 3.3).

Hierbij worden de bovengenoemde eerdere reacties van de gemeente en de bijbehorende onderzoeksrapporten betrokken.

De totstandkoming van de alternatieven en varianten wordt inzichtelijk gemaakt in MER1, waarbij wordt onderbouwd, waarom alternatieven of varianten wel of niet worden meegenomen (4.2).

De effecten op o.a. landschap en luchtkwaliteit worden in het MER beschreven.

48. G. Doeven en M. van der Werf, Leiden

Tracés en alternatieven

Insprekers vinden de aandacht aan de alternatieven onevenwichtig (veel meer accent op het N11-Westtrace).

De N11-West zal een nieuwe aanslag zijn op het toch al zo schaarse groene gebied in de regio Rijnland en op de leefbaarheid van Voorschoten en de Stevenshof. De kredietcrisis is het moment om milieubewuster te investeren in vernieuwende oplossingen. Als de N11-West er toch moet komen, dient er gekozen te worden voor een geheel ondertunnelde oplossing.

Reactie:

De totstandkoming van de alternatieven en varianten wordt inzichtelijk gemaakt in MER1, waarbij wordt onderbouwd, waarom alternatieven of varianten wel of niet worden meegenomen (4.2).

49. E. van Pelt-Verkuil, Leiden

Algemeen

Inspreker verwijst naar de argumenten van de actiegroep "Stop de RijnlandRoute" (zie zienswijze 9).

Aanvullend:

- meer asfalt leidt tot meer autogebruik en dus meer files en is dus geen oplossing;
- aantasting open landschap is onverteerbaar;
- combinatie RijnlandRoute en RijnGouwelijn door Leiden is verkeerd: twijfel bij de tellingen en prognoses;
- daling files als gevolg van de kredietcrisis: geen RijnlandRoute nodig.

Reactie:

In MER1 zal ingegaan worden op nut en noodzaak en de probleem- en doelstelling zal nader worden onderbouwd (3.1 t/m 3.3).

50. R. van Engelenburg, Voorschoten

Probleem- en doelstelling

Nut en noodzaak zijn achterhaald door de recessie. Tijdhorizon van 2020 is te kort. Uitgaan van alleen autoverkeer is te beperkt: ga in op de totale mobiliteit (lokaal, regionaal en bovenregionaal). De indruk wordt gewekt dat het voorkeustracé (N11-West) wordt "doorgedrukt". Aan de uitgangspunten dient toegevoegd te worden: een zorgvuldige procedure, een duurzame oplossing, minimaliseren van de overlast en optimaliseren van draagvlak met behoud van de bestaande woon- en leefkwaliteiten voor de direct betrokkenen.

Te onderzoeken effecten in het MER

Inspreker mist aspecten als sociale cohesie, geografische betrokkenheid en maatschappelijke dwarsverbanden.

M.b.t. verkeer en vervoer zal de impact van de RijnlandRoute op de verschillende mobiliteitsvormen per niveau zichtbaar moeten worden in het MER.

T.a.v. de woon- en leefomgeving zal het MER de totale overlast incl. het huidige niveau en de maximale toelaatbaarheidsgrenzen moeten aangeven.

Beleidskader en procedure

In het overzicht ontbreekt volgens inspreker recente wet- en regelgeving en ontwikkelingen m.b.t. fijn stof e.d. en is een aantal nota's gedateerd.

Het is onduidelijk hoe het met de inspraak gaat in de eerste fase.
Inspreker heeft verder een aantal inhoudelijke vragen m.b.t. de startnotitie.

Reactie:

In MER1 zal ingegaan worden op nut en noodzaak en de probleem- en doelstelling zal nader worden onderbouwd (3.1 t/m 3.3).

De effecten op de leefomgeving en de natuurlijke omgeving worden in het MER aangegeven (hfdst. 5 en 6). Bij de effectbepaling zal nagegaan worden, wat de impact van de Rijnlandroute op de verschillende mobiliteitsvormen zal zijn (6.1). De eerste fase MER wordt vastgesteld door Provinciale Staten en ter toetsing voorgelegd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. Er vindt geen formele inspraakronde plaats.

De inhoudelijke vragen worden door de projectgroep RijnlandRoute beantwoord.

51. F.I. Pelupessy, Leiden

Probleem- en doelstelling

- overweeg in het MER, dat de uitkomsten van de nut en noodzaakstudie niet onomstreden zijn;
- schenk aandacht in het MER aan alternatieve investeringen in het openbaar vervoer;
- geef in het MER aan dat ruimtelijke ontwikkelingen ook negatief kunnen zijn (vernietiging landschap e.d.);
- doelstelling zou moeten zijn: een alternatief voor de vervulling van de noodzakelijke bereikbaarheidsbehoefte met de minste extra milieu-, leefbaarheids- en gezondheidsschade;
- neem behoud natuur en landschap mee als subdoel in het MER;
- de onderzoeksvragen zijn gericht op optimale realisatie van de alternatieven en als zodanig secundair en technisch van aard;
- geef de financiële gevolgen van een keuze voor de verschillende alternatieven, als deze achteraf niet optimaal blijkt te zijn geweest.

Resumerend: de startnotitie gaat uit van een eendimensionale ontwikkeling: geen aanname of onderzoek naar trendbreuken of alternatieve ontwikkelingen.

Tracés en alternatieven

Onderzoek in het MER het Korte Vliet tracé, omdat dit het landelijk gebied niet aantast.

Reactie:

In MER1 zal ingegaan worden op nut en noodzaak en probleem- en doelstelling (3.1 t/m 3.3).

De totstandkoming van de alternatieven en varianten wordt inzichtelijk gemaakt in MER1, waarbij wordt onderbouwd, waarom alternatieven of varianten wel of niet worden meegenomen (4.2).

52. C. Holvast- Rodger, Wassenaar

Zie zienswijze 41.

53. Gecombineerde burgerinitiatieven

Probleem- en doelstelling

De probleemstelling is niet concreet: in het MER dienen duidelijke criteria voor de beoordeling van het doelbereik te worden opgesteld. Verdere opmerkingen:

- de doelstelling is mager uitgewerkt en slecht onderbouwd;
- een "significante" verbetering moet toetsbaar zijn, dus kwantitatief;
- concretiseer de oost-west verbinding tot de verbinding Katwijk-Leiden-Alphen a/d Rijn';
- de leefbaarheid verbeteren geldt voor het hele studiegebied;
- om welke ruimtelijk ontwikkelingen gaat het?
- er is geen visie op openbaar vervoer of het terugdringen van de (noodzaak tot) mobiliteit.

Tracés en alternatieven

Neem een 2^e variant van het spoortracé op in het MER met:

- een grotendeels gegraven tunnel (weg en zo mogelijk spoor);
- een aansluiting op het hoofdwegennet (bijv. bij Naturalis of de Haagse Schouwweg/Dr. Lelylaan);
- een tweede aansluiting aan de oostzijde van Leiden, ter hoogte van de Kanaalweg.

Er wordt op aangedrongen om een goede studie naar de locatie van de aansluitingen te doen.

Insprekers verzoeken om niet vast te houden aan het spoortracé, maar te denken in termen van een stadstunnel, die tot meerdere varianten kan leiden. Ook de mogelijkheid om RijnlandRoute en spoor gezamenlijk te ondertunnelen en deze tunnel te gebruiken als fundering voor de RijnGouwelijn zou onderzocht moeten worden. Dit geldt ook voor de mogelijke ondertunneling van de N206 tot Katwijk.

Meest milieuvriendelijk alternatief

Dit zou het alternatief moeten zijn, dat milieuoverlast door autoverkeer minimaliseert,

Betrek daarbij ook de effecten op het klimaat en goede openbaar vervoer- en fietsverbindingen.

Huidige situatie en autonome ontwikkeling

Er moet sprake zijn van een verbetering van de hinderlijke effecten in zijn totaliteit en niet van een verplaatsing van de effecten.

Betrek de huidige financiële situatie bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling.

Onderzoek de mogelijkheden van tijdelijke op- en afritten op de A44 voor de bouwlocatie Valkenburg.

Volgens de insprekers vallen aanpak van de knelpunten Leiden-West en Lammebrug ook onder de autonome ontwikkeling.

Te onderzoeken effecten in het MER

Bodem en Water

Onderzoek de toepassingsmogelijkheden van de vrijkomende grondstromen en houdt rekening met verontreinigde locaties op het N11-Westtrace.

Ecologie/Landschap

Geef een zwaar gewicht aan de criteria voor de aantasting van het landschap.

Verkeer en vervoer

- het N11-westtrace leidt tot een zeer geringe tijdwinst per rit;
- het N11-westtrace lost de problemen bij de aansluitingen op de A4 en A44 niet op;
- het N11-westtrace lost de problemen op het onderliggende wegennet niet op;

Woon- en leefomgeving

- ruimtelijke aspecten: aandacht voor ondergronds ruimtegebruik (zie ook Bodemvisie Zuid-Holland);
- sociale aspecten: N11-westtrace is een barrière voor de bereikbaarheid van recreatiegebied Vlietlanden en het Valkenburgse Meer. Toets de alternatieven in het MER op de aspecten bereikbaarheid en beleving van de recreatie.

Overige aspecten

Neem in de kostenberekeningen alle kosten mee, inclusief parallelstructuren langs de A4 en de A44, aansluitingen op het wegennet van Leiden en het oplossen van knelpunten, die een alternatief onverhoopt niet oplost.

Ga naar verdere trechtering van het aantal varianten (2 max. 3). Daarbij moet het mogelijk blijven om bij knooppunten meerdere oplossingsrichtingen te onderzoeken.

Insprekers vragen overheid en politiek om een creatieve langetermijnvisie te ontwikkelen en innovatief te werken aan duurzame en verantwoorde oplossingen.

Reactie:

In MER1 zal ingegaan worden op nut en noodzaak en de probleem- en doelstelling zal nader worden onderbouwd (3.1 t/m 3.3).

De totstandkoming van de alternatieven en varianten wordt inzichtelijk gemaakt in MER1, waarbij wordt onderbouwd, waarom alternatieven of varianten wel of niet worden meegenomen (4.2) Ook de nieuw aangedragen varianten worden hier bij betrokken.

Hoe met het Meest Milieuvriendelijk Alternatief zal worden omgegaan, wordt beschreven in 4.3.

De aannames die gedaan worden t.a.v. de referentiesituatie zullen in MER1 worden geëxpliciteerd.

De effecten van de alternatieven op verkeer, leefomgeving en natuurlijke omgeving (waaronder bodem en water) worden in het MER beschreven (hfdst. 5 en 6 en startnotitie, 5.1).

Het selectiekader MER eerste fase zal naast de milieucriteria ook de kosten bevatten (3.5).

54. Stichting Grote Polder Groene Hart, Zoeterwoude

Te onderzoeken effecten in het MER

Ecologie/Landschap

De stichting is van mening dat alle negatieve gevolgen op de natuurkwaliteit van de Grote Westeindse Polder moeten worden meegenomen, zeker bij aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 ter hoogte van de molen Zelden van Passe. Ook een aansluiting over de Meerburgerwating zal ernstige aantasting van de weidevogelstand veroorzaken.

Verder dienen verslechtering c.q. aantasting van het beschermd "Snelwegpanorama A4 Wijk en Wouden" als gevolg van de aansluiting en alternatieven voor de aansluiting in het MER te worden meegenomen.

Reactie:

De effecten op de natuurlijke omgeving worden in het MER beschreven (5.4 en 6.3).

55. B. Breed, Leiden

Probleem- en doelstelling

Betrek de economische crisis, het klimaatbeleid (terugdringen CO₂-uitstoot), het vervoerbeleid (komst RijnGouwelijn West) en de demografische ontwikkeling (massaal verlaten komende jaren "babyboomers" van de arbeidsmarkt) bij de probleemstelling en de oplossingen.

Tracés en alternatieven

Inspreker pleit voor het ondertunnelen van de Churchillaan om de knelpunten en het leefmilieu op te lossen en is tegen het verschuiven van de problemen naar de bewoners van de Stevenshof.

Reactie:

In MER1 zal ingegaan worden op nut en noodzaak en de probleem- en doelstelling zal nader worden onderbouwd (3.1 t/m 3.3). Ook worden de relevante randvoorwaarden van beleidskaders en wet- en regelgeving in het MER besproken (3.4).

56. F.J. Kooper c.s., Leiden

Probleem- en doelstelling

Breidt het studiegebied uit met het knooppunt Burgerveen en de Utrechtse baan, de A12 en de N11 t/m het knooppunt bij Bodegraven.

Doe onderzoek naar de mate van ontsluiting van de nieuwe bouwlocaties.

Het doel "Auto"bereikbaarheid is te beperkt: het gaat om Bereikbaarheid als doel.

Breidt de subdoelen uit met:

- het terugdringen of stroomlijnen van het autoverkeer d.m.v. flankerend beleid;
- het verbeteren van de leefbaarheid van de stadsregio.

Tracés en alternatieven

Neem een variant mee om de bestaande A44 ter hoogte van de Maaldrift in een tunneltracé te veranderen.

De maaiveldvariant voor het deel Maaldrift-Leiden West en voor het deel Stevenshof is niet realistisch.

Het verdient aanbeveling om het nulplus alternatief als eerste uit te voeren (no-regret maatregel) en dan te bezien in hoeverre daarmee de problemen worden opgelost.

Huidige situatie en autonome ontwikkeling

Neem beprijzing mee in het MER bij de autonome ontwikkeling.

Te onderzoeken effecten in het MER

Neem gezondheidsaspecten in de breedste zin mee in het MER.

Beleidskaders en procedures

De besluitvormingsprocedure is onduidelijk over wat er gebeurt met de resultaten van de eerste fase en wat optionele inspraak inhoudt.

Reactie:

In MER1 zal ingegaan worden op nut en noodzaak en de probleem- en doelstelling zal nader worden onderbouwd (3.1 t/m 3.3).

De totstandkoming van de alternatieven en varianten wordt inzichtelijk gemaakt in MER1, waarbij wordt onderbouwd, waarom alternatieven of varianten wel of niet worden meegenomen (4.2). Ook de nieuw aangedragen varianten worden hier bij betrokken.

Het effect van prijsbeleid wordt meegenomen in het MER (4.1).

Bij de effectbepaling wordt aandacht besteed aan volksgezondheid (5.3 en 6.2).

De eerste fase MER wordt vastgesteld door Provinciale Staten en ter toetsing voorgelegd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. Er vindt geen formele inspraakronde plaats.

57 Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland

Tracés en alternatieven

Holland Rijnland gaat er van uit dat:

- de uiteindelijk tracékeuze een functionele en hoogwaardige inpassing kent, waarbij de volgende aspecten van belang zijn: ruimtelijke inrichting, cultuurhistorische waarden, economie, milieu, verkeer, natuur, recreatie en kosten en opbrengsten;
- een zodanige inpassing wordt bereikt, dat de wijk Noord-Hofland onlosmakelijk onderdeel blijft uitmaken van de kern Voorschoten, waarbij een tracé onder maaiveld in beginsel wordt voorgestaan.

Huidige situatie en autonome ontwikkeling

Het is van groot belang, dat in het kader van de MER rekening wordt gehouden met de Regionale Structuurvisie Holland Rijnland en de vijf projecten daaruit (naast RijnlandRoute: bouwlocatie Valkenburg, RijnGouwewijn, Bioscience Leiden en Greenport Bollenstreek), die opgenomen zijn in het Randstad-Urgent programma van het Rijk.

Beleidskaders en procedures

Voorgesteld wordt om het wegingskader t.b.v. het bepalen van de haalbare alternatieven en varianten uit de startnotitie (eerste fase) niet alleen ter beoordeling voor te leggen aan PS, maar ook aan de regionale partners. Indien mocht blijken dat geen van de huidige alternatieven en varianten aanvaardbaar is, wordt voorgesteld om uitsluitend aan het einde van de eerste fase eventuele nieuwe varianten aan het MER toe te voegen.

Tenslotte is onderlinge afstemming met het Rijk m.b.t. de recent gestarte verkenning A4-A44 noodzakelijk tegen de achtergrond van de lopende MIRT-besprekingen.

Reactie:

Bij de alternatieven worden de inpassingsopties beschreven (4.2) en de effecten bepaald (hfdst. 5 en 6).

De aannames bij de referentiesituatie worden geëxpliciteerd. (o.a. met diverse plannen).

Afstemming met het Rijk over de A4-A44 zal plaatsvinden.

58. KvK Den Haag, Bedrijfsleven Rijnland, VNO/NCW

Algemeen

Er wordt een dringend beroep gedaan op GS om het tempo in het proces hoog te houden.

Probleem- en doelstelling

De financiële haalbaarheid zal in het MER een belangrijk criterium moeten zijn.

De meest recente cijfers en ontwikkelingen dienen bij het MER te worden betrokken (Oostvlietpolder en Overslag Terminal Alphen).

Het onderzoeksgebied moet worden uitgebreid tot Alphen a/d Rijn i.v.m. de ontwikkeling van bedrijventerreinen, waardoor de verkeersbewegingen zullen toenemen. Neem bij de berekeningen een criterium mee m.b.t. de doorstroming van het verkeer.

Tracés en alternatieven

Geef inzicht in de (on)mogelijkheden van de tracés voor de aftakking(en) van de RijnlandRoute naar (het centrum) van Leiden en de gevolgen voor de doorstroming.

Betrek het bedrijfsleven bij het m.e.r.-proces en ga mogelijkheden na van samenwerking (PPS).

Reactie:

Mocht tijdens het uitvoeren van de m.e.r.-procedure blijken, dat het studiegebied gewijzigd moet worden, dan zal het worden aangepast.

De kosten zullen onderdeel uitmaken van het selectiekader voor de eerste fase MER.

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de relevante wegen in het studiegebied (dus ook op bestaande wegen in Leiden) zal in MER1 worden beschreven (3.2 en 5.2).

59. Stadsgewest Haaglanden

Algemeen

Het stadsgewest ziet de RijnlandRoute als een belangrijke nieuwe oost-west verbinding ten noorden van Haaglanden, die een mogelijke oplossing kan bieden voor knelpunten op de N44 en de N14.

Belangrijke randvoorwaarde is, dat de nieuwe verbinding niet ten koste mag gaan van de waardevolle groene structuur (ecologische verbindingzone) ten zuiden van het Valkenburgse Meer en ten noorden van Wassenaar.

Probleem- en doelstelling

De subdoelen zijn summier beschreven en sluiten niet volledig aan op de daaraan voorafgaande probleemanalyse.

Zo zou "het sluijverkeer in de oost-west relaties verminderen" vervangen moeten worden door "het sluijverkeer verminderen als gevolg van de slechte oost-west verbinding".

Tracés en alternatieven

Bij het onderzoek naar de variant bij Maaldrift (maar ook bij andere varianten) voor de knoop Leiden-West (het stadsgewest is overigens tegen deze variant), wordt verzocht om uit te gaan van ruimtebesparende ontwerpuitgangspunten en aansluitvormen, zodat de groene buffer zoveel mogelijk wordt gespaard.

Bij de twee verdiepte varianten van het N11-West tracé bij de Stevenshof, dient te worden uitgegaan van een verdiepte ligging van de aansluiting bij Maaldrift.

Onderzoek of de aansluiting van de RijnlandRoute met de A44 op enigerlei wijze kan worden gecombineerd met een ecoduct over de A44.

Het Korte Vliet tracé dient alsnog als alternatief in het MER te worden opgenomen, omdat de kosten wat het stadsgewest betreft, nog geen argument mogen zijn, te meer omdat de kosten voor het voorkeurstracé (N11- West) zijn gestegen als gevolg van extra inpassingwensen.

Te onderzoeken effecten in het MER

Verkeer en vervoer

Het stadsgewest vraagt om d.m.v. "selected links" te onderzoeken wat de gevolgen zijn van de verschillende alternatieven van de RijnlandRoute op het sluijverkeer en deze ook op te nemen in de lijst met onderzoeksaspecten t.a.v. verkeer en vervoer. Het betreft de volgende relaties:

Duin- en Bollenstreek - Den Haag via de N441;

Duin- en Bollenstreek - Bodegraven - Utrecht (A12) via de N44-N14-A4-A12;

Duin- en Bollenstreek - prins Clausplein - Rotterdam via de N44-N14.

Onderzoek in het MER wat de gevolgen zijn van de verschillende oplossingen voor de relatie Zoetermeer via de N206 naar Leiden-Centrum en Amsterdam.

Geef de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 dusdanig vorm, dat de route RijnlandRoute-A4 een concurrerende route vormt voor de route N44-N14.

Verzocht wordt om een duidelijk onderscheid te maken in de onderzoeksaspecten van verkeer en vervoer. Nu staan aspecten, die rechtstreeks iets zeggen over de doelstelling en aspecten die te maken hebben met aandachtspunten/neveneffecten door elkaar.

Reactie:

In MER1 zal ingegaan worden op nut en noodzaak en probleem- en doelstelling (3.1 t/m 3.3).

De inpassingsmogelijkheden van de aansluiting op de A44 wordt in het MER onderzocht.

De totstandkoming van de alternatieven wordt inzichtelijk gemaakt in MER1, waarbij wordt ingegaan op de eerder afgevalen alternatieven en nieuwe aangedragen varianten (4.2).

De verkeersanalyse (3.2) zal gebruik maken van "selected links".

