

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
RijnGouweLijn West**

19 februari 2004

1217-110

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
RijnGouweLijn West

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport over RijnGouweLijn West,

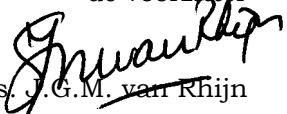
uitgebracht aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.
RijnGouweLijn West,

de secretaris

dr. N.W.M. van Buren

de voorzitter


drs. J.G.M. van Rhijn

Utrecht, 19 februari 2004

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING	3
2.1 Algemeen	3
2.1.1 Leesbaarheid en kaartmateriaal.....	3
2.1.2 Startpunt 't Schouw	3
2.1.3 Essentiële tekortkoming en aanvulling.....	3
2.2 Toelichting op het oordeel.....	4
3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANBEVELINGEN ..	5
3.1 Kostendekkingsgraad.....	5
3.2 Beschermd gebied.....	5
4. AANVULLENDE RICHTLIJNEN VOOR DE TWEDE FASE	6
4.1 Algemeen	6
4.2 Technische aspecten	6
4.3 Natuur.....	6
4.4 Evaluatie	7

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 19 november 2003 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in de Staatscourant nr. 224 d.d. 19 november 2003
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen
- 5A. Richtlijnen gebiedsbescherming
- 5B. Richtlijnen soortbescherming

1. INLEIDING

De provincie Zuid-Holland wil een light-railverbinding aanleggen om de bereikbaarheid van de regio Leiden en de Duin- en Bollenstreek te verbeteren. Het beoogde traject loopt van Gouda via Alphen aan de Rijn naar Leiden en vervolgens naar Katwijk en Noordwijk. Het traject tussen Gouda en Leiden-Lammenschans gaat over bestaand spoor. Voor dit deel heeft afzonderlijke besluitvorming plaatsgevonden. Voor het traject in Leiden (Lammenschans – transferium 't Schouw) moet een nieuw tracé worden ontwikkeld. Dit tracé is echter niet m.e.r.-plichtig vanwege de ligging binnen de bebouwde kom en zal geen onderdeel uitmaken van het MER. Het traject Gouda - 't Schouw vormt de RijnGouweLijn Oost (RGL Oost).

Voor het traject tussen Leiden (transferium 't Schouw) en Katwijk en Noordwijk, de RijnGouweLijn West (RGL West), zal een nieuw spoortracé worden aangelegd. Omdat dit nieuwe tracé mogelijk over een lengte van minimaal 5 kilometer buiten de bebouwde kom is gelegen en een gevoelig gebied of bufferzone doorsnijdt, is de m.e.r.-plicht van toepassing. De m.e.r. wordt doorlopen voor een partiële herziening van het streekplan Zuid-Holland-West ten behoeve van een zogenoemde “concrete beleidsbeslissing”. Daardoor is bij de latere herziening van bestemmingsplannen geen m.e.r. meer nodig.

De provincie wil de m.e.r. gefaseerd doorlopen. In de eerste fase vindt de selectie van een voorkeurstracé plaats door vergelijking van een aantal tracéalternatieven waarbinnen varianten worden onderscheiden. Ten behoeve van die selectie worden in het MER milieuaspecten, ruimtelijke en economische aspecten beschouwd. In de tweede fase wordt de inrichting en vormgeving van het voorkeursalternatief gedetailleerd uitgewerkt. Na elk van beide fasen wordt een deel van het MER ter visie gelegd en getoetst door de Commissie voor de m.e.r.

Bij brief van 19 november 2003¹ hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde MER voor de eerste fase en eventuele aanvullende richtlijnen voor de tweede fase. Het MER is op 19 november 2003 ter inzage gelegd².

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER⁵, zoals vastgesteld op 22 juli 2002;
- op eventuele onjuistheden⁶;

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁴ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

⁵ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁶ Wm, artikel 7.23, lid 2.

- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁷.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de keuze voor een tracé. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Tijdens de toetsing heeft de Commissie kenbaar gemaakt dat het MER naar haar oordeel op een onderdeel onvolledig is en geen juist beeld geeft. Daarop heeft de initiatiefnemer een aanvulling gemaakt. De aanvulling heeft niet ter visie gelegen. Daarom is in dit advies inspraak over de aanvulling niet beschouwd. De Commissie adviseert de aanvulling bij het besluit ter visie te leggen.

Dit advies van de Commissie bevat het oordeel over het MER inclusief de aanvulling.

⁷ Wm, artikel 7.10.

2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING

2.1 Algemeen

Bij toetsing van het MER concludeert de Commissie dat:

1. het MER goed leesbaar is en goed kaartmateriaal bezit en voor de meeste punten goede informatie voor de besluitvorming bevat;
2. dit MER bruikbaar is voor de besluitvorming over light-railalternatieven die beginnen bij 't Schouw;
3. er een essentiële tekortkoming aanwezig is die de tabel van de vergelijking van alternatieven betreft.

Voor de essentiële tekortkoming is extra informatie ontvangen in de vorm van een nieuwe tabel van de vergelijking van alternatieven met een toelichting. De Commissie is van oordeel dat in het MER en de aanvulling tezamen de **essentiële informatie aanwezig** is.

Hieronder zullen de verschillende conclusies nader worden toegelicht.

2.1.1 Leesbaarheid en kaartmateriaal

De benodigde informatie⁸ is in het MER goed gedocumenteerd met achtergrondinformatie in bijlagen. Het MER is goed leesbaar voor de leek. Ook de wijze van presenteren, bijvoorbeeld het kaartmateriaal met knelpunten per onderdeel, is goed.

2.1.2 Startpunt 't Schouw

Het MER gaat ervan uit dat het traject in Leiden voor de RijnGouweLijn gaat lopen via Lammenschans naar transferium 't Schouw. Daarop zijn de light-railalternatieven gebaseerd. Indien de light-railalternatieven niet via 't Schouw gaan lopen zijn er andere milieueffecten te verwachten. Deze zijn in het MER niet beschreven. Ook de vergelijking met het nulplusalternatief is dan van een andere orde.

■ Dit MER kan alleen als basis dienen voor de besluitvorming over light-railalternatieven die 't Schouw als startpunt hebben. Indien alternatieven in beeld komen die een ander startpunt hebben adviseert de Commissie het MER aan te vullen en opnieuw ter visie te leggen en voor toetsing aan de Commissie voor te leggen.

2.1.3 Essentiële tekortkoming en aanvulling

De Commissie signaleert een tekortkoming in het MER, die zij essentieel acht voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming. De tekortkoming betreft de tabel waarin de alternatieven worden vergeleken. Hierin wordt een aantal zaken onjuist weergegeven. In paragraaf 2.2 wordt dit nader toegelicht en aangegeven hoe de aanvulling de juiste informatie heeft verschaft.

⁸ Met uitzondering van de vergelijkingstabel van alternatieven, zie § 2.2.

2.2 Toelichting op het oordeel

De tabel⁹ in de samenvatting en in het MER waarin de alternatieven worden vergeleken geeft een aantal zaken onjuist weer. Omdat bij de besluitvorming de tabel met de vergelijking van alternatieven vaak een cruciale rol speelt adviseerde de Commissie deze tabel op onderstaande punten aan te passen.

Het betreft:

1. kostendekkingsgraad

Naast de opmerkingen in § 3.1 ten aanzien van dit aspect constateert de Commissie tevens dat in de overzichtstabel de kostendekkingsgraad van de light-railalternatieven niet volledig is weergegeven. Deze is bepaald zonder dat daarbij de kostendekkingsgraad van de bussen, die onderdeel uitmaken van deze alternatieven, wordt meegenomen. Daardoor wordt de kostendekkingsgraad te hoog geschat. Als de kostendekkingsgraad van light-rail inclusief aanvullend busnet wordt bepaald blijkt deze voor alle alternatieven onder de 50% te liggen. Deze gegevens zijn wel beschikbaar¹⁰. Voor een goede vergelijking dienen deze gegevens ook in de overzichtstabel te worden verwerkt.

2. aanlegkosten

Informatie over de aanlegkosten is belangrijk voor de afweging van de alternatieven¹¹. Deze kosten worden wel in het MER¹² benoemd, maar niet in de tabel meegenomen. Deze dienen in de tabel voor een goede vergelijking te worden opgenomen.

3. ruimtelijke economische ontwikkelingen

Uit het MER blijkt dat er nog geen analyse van ruimtelijk economische effecten heeft plaatsgevonden. Het verschil in beoordeling voor ruimtelijk economische ontwikkelingen is nu gebaseerd op de mate van ontsluiten van drie kleine nieuwbouwprojecten. Mogelijke ruimtelijk economische effecten op het gebied van omvangrijker bestaand stedelijk gebied blijven buiten beschouwing waardoor de analyse van de effecten onvolledig is. Daarnaast komt door de huidige presentatie van dit aspect in de tabel (verspreid over drie regels) het effect visueel nog sterker over dan de andere aspecten. In de tabel moet worden aangegeven dat de ruimtelijk economische effecten nog onbekend zijn.

4. kleurstelling tabel

In de tabel zijn verscheidene onduidelijkheden in de kleurstelling. Door deze onduidelijkheden is de tekst bij de tabel niet te begrijpen¹³.

■ De initiatiefnemer heeft naar aanleiding van bovenstaande opmerkingen een nieuwe tabel gemaakt. Deze geeft voldoende informatie voor de besluitvorming. Wel dienen hierbij de volgende opmerkingen te worden meegenomen:

- kostendekkingsgraad: gezien de opmerkingen in § 3.1 en het feit dat alle alternatieven onder de 50% scoren adviseert de Commissie de echte percentages in de tabel op te nemen en deze met grote voorzichtigheid te gebruiken;
- ruimtelijk economische effecten: Als argument voor de positieve score worden positieve buitenlandse ervaringen genoemd. Echter een analyse naar het plaatsvin-

⁹ Zie tabel 15 blz. 39 van de samenvatting en tabel 15 blz. 237 van het MER.

¹⁰ Zie tabel 8 blz. 25 van de samenvatting en tabel 5.23 blz. 135 van het MER.

¹¹ Ter illustratie: zo verwacht de Commissie dat uit het verschil in investeringskosten tussen de bus- en de railalternatieven het grotere exploitatietekort bij de bus voor langere tijd gedekt kan worden (wellicht volstaat alleen de renteopbrengst van het verschil in investeringen).

¹² Zie § 4.5 blz. 19 van de samenvatting en § 4.4 blz. 104 van het MER.

¹³ Zie ook inspraakreactie nr. 16 (bijlage 4).

den van nieuwe economische activiteiten heeft nog niet plaatsgevonden. De Commissie verwacht dat een groot deel van deze economische activiteiten in ieder geval zal plaatsvinden en dat hier meer sprake zal zijn van een sturing van de locaties van deze activiteiten, namelijk geconcentreerd rond de haltes van de RGL. De Commissie verwacht dat het voornemen niet zozeer nieuwe ontwikkelingen zal genereren, als wel de locaties zal bepalen van ontwikkelingen die hoe dan ook plaatsvinden. Derhalve adviseert de Commissie de scores voor ruimtelijk economische ontwikkeling als onbekend aan te geven totdat een daadwerkelijke analyse hiernaar heeft plaatsgevonden.

3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANBEVELINGEN

In dit hoofdstuk geeft de Commissie adviezen die naar haar mening van belang zijn voor de kwaliteit van de besluitvorming, maar geen betrekking hebben op essentiële tekortkomingen.

3.1 Kostendekkingsgraad

In het MER wordt voor de verschillende alternatieven de kostendekkingsgraad berekend. De Commissie plaatst hier een aantal kanttekeningen bij:

1. Het project wordt in concessie gegeven. Dit betekent dat er nog onduidelijkheid bestaat over de exploitatie, en daarmee over de exploitatiekosten van het project. Dit maakt de te verwachten kostendekkingsgraad onzeker. De onzekerheid hierover zal bij rail veel groter zijn dan bij bus (vanwege de veel hogere investeringen in rijdend materiaal en omdat treinen veel minder verhandelbaar zijn dan bussen).
2. De kostendekkingsgraad is afhankelijk van de concessievorm¹⁴. Zo is te veronderstellen dat voor het busalternatief de hoofdlijn en de 'feeder'lijnen (aanvoerende buslijnen) in handen zullen komen van dezelfde concessiehouder. Voor de light-railalternatieven hoeft dit niet het geval te zijn. Als er verschillende concessiehouders zijn, dan zal de kostendekkingsgraad mede afhankelijk zijn van het aantal mensen dat met feederlijnen aangevoerd wordt naar de stations. Als de busconcessie van de onrendabele feederlijnen eventueel niet rond komt en de lijnen dus niet meer geëxploiteerd zullen worden gaat de kostendekkingsgraad van de light-rail omlaag.
 - Beide punten resulteren in een grote onzekerheid in de inschatting van de kostendekkingsgraad. Om deze reden adviseert de Commissie de uitkomsten van de kostendekkingsgraad met grote voorzichtigheid te gebruiken.

3.2 Beschermd gebied

Voor alle secties is voor de afweging van de tracé-alternatieven (fase 1) voldoende inzicht gegeven in de mogelijk aanwezige flora en fauna, behalve voor secties 6 en 13. Omdat er mogelijk sprake is van significante aantasting van beschermde gebieden zou voor deze secties aanvullende informatie nodig kunnen zijn voor de afweging van tracé-alternatieven.

¹⁴ Zie ook inspraakreactie nr. 14 (bijlage 4) die aangeeft dat meer dan één concessiehouders negatieve gevolgen kan hebben voor het gebruik van de RijnGouweLijn en het overige openbaar vervoer.

Voor secties 6, 13 en 30 geldt dat de beschermde gebieden de Meijndel & Berkheide en de Coepelduynen kunnen worden aangetast. Deze informatie kan echter in de tweede fase worden verstrekt omdat er in deze fase nog voldoende keuzemogelijkheden zijn om eventuele significante effecten te voorkomen door het kiezen van varianten die deze gebieden niet aantasten (secties 5, 10 of 12 en 28).

■ De Commissie adviseert in de tweede fase de effectbeschrijving van flora en fauna nader uit te werken (zie § 4.3).

4. AANVULLENDE RICHTLIJNEN VOOR DE TWEEDE FASE

4.1 Algemeen

In dit hoofdstuk geeft de Commissie aanbevelingen voor de richtlijnen voor de tweede fase. Daarvoor neemt zij de eerder vastgestelde richtlijnen als basis. In deze vastgestelde richtlijnen was reeds in een apart hoofdstuk aangegeven welke richtlijnen voor de tweede fase zouden gelden. Derhalve zijn dit aanvullingen op dit hoofdstuk.

Voor bodem en water wordt in de vastgestelde richtlijnen gesteld dat een kwalitatieve beoordeling voldoet¹⁵. De Commissie adviseert echter gezien het belang van de mogelijke ecologische effecten in de tweede fase het bodem- en wateraspect kwantitatief te bepalen.

4.2 Technische aspecten

In het MER tweede fase dient nader te worden uitgewerkt, voor zover van belang voor de milieueffecten:

- technische uitvoering en (eisen) aan materiaalkeuze: voorzet dienstregeling, nadere berekening vervoerwaarde met spits- en daluren en effect van de frequentie etc.;
- uitvoering baanvak en bovenbouw, aantal, ligging en vormgeving haltes, bijkomende voorzieningen als passeer- en opstelsporen etc;
- (on)mogelijkheden voor voor- en natransport, routes en stallingmogelijkheden. Zijn de (aangepaste) buslijnen essentieel of marginaal als feederlijn op de light rail?
- effecten van uitwijk- en stelplaatsen en onderhoudswerkplaatsen.

4.3 Natuur

Gebiedsbescherming

Wanneer er kans bestaat op significante aantasting van gebieden met een beschermde status, dan dienen de relevante beschermingsformules te worden doorlopen. Het MER dient daarom met name voor de nabijgelegen Habitatrictlijn- en Ecologische HoofdStructuur-gebieden in kaart te brengen welke gevolgen er kunnen optreden voor te behouden en eventueel te ontwikkelen kenmerken en natuurwaarden binnen en in de nabijheid van deze gebieden, en vast te stellen of deze gevolgen significant kunnen zijn. Hierbij zijn de belangrijkste aandachtspunten:

¹⁵ Zie § 3.6.2.

- effecten op de Habitatrictlijngebieden *Meijendel en Berkheide* en *Coepel- duynen* (flora- en fauna elementen waarvoor de gebieden zijn aangemeld, maar ook andere elementen en abiotische condities in en nabij de gebieden, die van belang zijn voor de instandhouding van de kwalificerende kenmerken van het gebied). Dit betreft specifiek de secties 6, 13 en 30;
- effecten op wezenlijke kenmerken en waarden in gebieden behorende tot de provinciale Ecologische Hoofdstructuur (netto EHS) en de daarbij horende Ecologische Verbindingszones (sectie 3, 6, 11, 13, 20, 23, 24, 30, 27, 26, 25, 22).

In **bijlage 5A** zijn de richtlijnen voor deze effectbeschrijving nader uitgewerkt.

Soortbescherming

Op grond van de Flora- en Faunawet (art. 3 en 4) zijn de meeste gewervelde diersoorten en een groot aantal plantensoorten in het studiegebied beschermd. Ga voor ieder alternatief na of deze zal leiden tot in de Flora- en faunawet genoemde verboden gedragingen. Indien dat het geval is, moet een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet worden aangevraagd¹⁶. Voor het ontheffingsverzoek dient een inventarisatie van de ruimtelijke verspreiding van alle in het gebied voorkomende soorten te worden gemaakt (**zie ook bijlage 5B**). In het MER kan worden volstaan met het aangeven van de gevolgen voor de doelsoorten van het natuurbeleid, of een gemotiveerde selectie van de belangrijkste voorkomende soorten¹⁷.

4.4 Evaluatie

De Commissie adviseert in het tweede fase MER een aanzet te geven tot een evaluatieprogramma en daarbij een verband te leggen met de geconstateerde leemten in informatie en onzekerheden¹⁸.

¹⁶ Daarbij dient bedacht te worden dat niet voor alle vogelsoorten ontheffing mogelijk is.

¹⁷ In het Handboek Natuurdoeltypen, LNV 2001 staan alle doelsoorten. **Bijlage 5B** geeft aan hoe de gevolgen kunnen worden beschreven.

¹⁸ Zoals inspraakreactie nr. 16 (bijlage 4) aangeeft is het ook van belang de nulstands- en de vervolgmetingen voor de mogelijk aangetaste gebieden en (toekomstig) ecologische verbindingszones in het evaluatieprogramma op te nemen.

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies
over het milieueffectrapport
RijnGouweLijn West

(bijlagen 3 t/m 5)

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Provincie Zuid-Holland; Projectbureau RijnGouweLijn

Bevoegd gezag: Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland

Besluit: partiële herziening van het Streekplan Zuid-Holland West.

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C.02.2

Activiteit: Aanleggen van een light-railverbinding ten einde de bereikbaarheid van de regio Leiden en de Duin- en bollenstreek te verbeteren.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 21 november 2001

richtlijnenadvies uitgebracht: 25 februari 2002

richtlijnen vastgesteld: 22 juli 2002

kennisgeving MER eerste fase: 19 november 2003

toetsingsadvies uitgebracht: 19 februari 2004

Bijzonderheden:

De provincie Zuid-Holland wil een light-railverbinding aanleggen om de bereikbaarheid van de regio Leiden en de Duin- en bollenstreek te verbeteren. Het beoogde traject loopt van Gouda via Alphen aan de Rijn naar Leiden en vervolgens naar Katwijk en Noordwijk. Het traject tussen Gouda en Leiden-Lammenschans gaat over bestaand spoor. Voor dit deel heeft afzonderlijke besluitvorming plaatsgevonden. Voor het traject in Leiden (Lammenschans – transferium 't Schouw) moet een nieuw tracé worden ontwikkeld. Dit tracé is echter niet m.e.r.-plichtig vanwege de ligging binnen de bebouwde kom en zal geen onderdeel uitmaken van het MER. Het totale traject Gouda - 't Schouw vormt de RijnGouweLijn Oost (RGL Oost).

Voor het traject tussen Leiden (transferium 't Schouw) en Katwijk en Noordwijk, de RijnGouweLijn West (RGL West), zal eveneens een nieuw spoortracé worden aangelegd.

De m.e.r. wordt doorlopen voor de partiële herziening van het streekplan Zuid-Holland-West ten behoeve van een zogenoemde “concrete beleidsbeslissing”. Daardoor is bij de latere herziening van bestemmingsplannen geen m.e.r. meer nodig.

De m.e.r. wordt gefaseerd doorlopen. In de eerste fase vindt de selectie van een voorkeurstracé plaats door vergelijking van een aantal tracéalternatieven waarbinnen varianten worden onderscheiden. Ten behoeve van die selectie worden in het MER milieuaspecten, ruimtelijke en economische aspecten beschouwd. In de tweede fase wordt de inrichting en vormgeving van het voorkeursalternatief gedetailleerd uitgewerkt. Na elk van beide fasen wordt een deel van het MER ter visie gelegd en getoetst door de Commissie voor de m.e.r.

De Commissie ging in het advies voor richtlijnen alleen in op de eerste fase. Over de richtlijnen voor de tweede fase heeft de Commissie nu geadviseerd bij de toetsing van de eerste fase. Een belangrijk onderdeel van de m.e.r. voor de eerste fase achtte de Commissie in haar richtlijnenadvies een nut- en noodzaakdiscussie over de light rail verbinding, waarbij een vergelijking plaatsvindt met andere vervoersmodaliteiten.

Bij toetsing van het MER voor de eerste fase concludeert de Commissie dat:

4. het MER goed leesbaar is en goed kaartmateriaal bezit en voor de meeste punten goede informatie voor de besluitvorming bevat;
5. dit MER bruikbaar is voor de besluitvorming over light-railalternatieven die beginnen bij 't Schouw;
6. er een essentiële tekortkoming aanwezig is die de tabel van de vergelijking van alternatieven betreft.

Voor de essentiële tekortkoming is extra informatie ontvangen in de vorm van een nieuwe tabel van de vergelijking van alternatieven met een toelichting. De Commissie is van oordeel dat in het MER en de aanvulling tezamen de **essentiële informatie aanwezig** is.

Verder geeft de Commissie nog opmerkingen ten aanzien van de aanvullende tabel en aanbevelingen voor de verdere besluitvorming. Met name de uitkomsten ten aanzien van de kostendekkingsgraad dienen met grote voorzichtigheid te worden gebruikt.

Voor de tweede fase heeft de Commissie nog aanvullende richtlijnen uitgebracht ten aanzien van natuur en bodem en water, technische aspecten en de evaluatie.

Samenstelling van de werkgroep:

dr. F.R. Bruinsma

ir. H. Goossens

ir. W.H.A.M. Keijsers

drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

dr. J.T.C.M Sprangers

Secretaris van de werkgroep: drs. S.A.A. Morel (richtlijnenfase) en dr. N.W.M. van Buren (toetsing eerste fase).

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20040108	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	20040116
2.	20031223	Provinciale Planologische Commissie	Den Haag	20040116
3.	20031126	Gastransport Services	Groningen	20040116
4.	20031210	C. Hamburger	Noordwijk	20040116
5.	20040111	C. Paauwe	Noordwijk	20040116
6.	20040109	G. Visser, namens DOEL	Katwijk	20040116
7.	20031212	C.P. van Dijk	Katwijk	20040116
8.	20040116	Vereniging de Mandelige Zaak	Noordwijk	20040209
9.	20040205	Samenwerkingsorgaan duin- en bollenstreek	Leiden	20040209
10.	20040114	Space Expo	Noordwijk	20040209
11.	20040116	Milieu Overleg Duin- en Bollenstreek (MODB)	Noordwijk	20040209
12.	20040116	European Space Agency (ESTEC)	Noordwijk	20040209
13.	20040119	Partners in de Rijnstreek	Leiden	20040209
14.	20040119	Burgemeesters en Wethouders van gemeenten Katwijk, Rijnsburg en Valkenburg		20040209
15.	20040119	Kamer van Koophandel Rijnland	Alphen aan den Rijn	20040209
16.	20040116	Zuid-Hollands Landschap	Rotterdam	20040209
17.	20040117	Fietsersbond	Noordwijk	20040209
18.	20040119	J. Blok	Dieren	20040209
19.	20040121	Samenwerkingsorgaan Verkeer en Vervoer Leidse Regio	Leiden	20040209
20.	20040121	Zuid-Hollandse Milieufederatie	Rotterdam	20040209
21.	20031122	S.H.N. Zweng	Katwijk	20040209
22.	20040127	J.T.H. Verkade	Noordwijk	20040209
23.	20040120	Katwijkse Vereniging voor Industrie en Handel (KVIH)	Katwijk	20040209
24.	20040119	Burgemeester en Wethouders van Noordwijk	Noordwijk	20040209

BIJLAGE 5A

Gebiedbescherming op grond van Habitatrictlijn¹⁹

In het MER moet de ligging in het studiegebied van de Habitatgebieden (en in de toekomst Natuurbeschermingswetgebieden) worden beschreven.

Passende beoordeling Habitatrictlijn

1. Op grond van welke natuurlijke habitats (bijlage 1 van de Habitatrictlijn), welke beschermde soorten (bijlage 2 Habitatrictlijn) heeft het gebied zich gekwalificeerd als speciale beschermingszone?
2. Welke significante gevolgen met betrekking tot deze habitats en/of soorten kunnen er optreden ten gevolge van de voorgenomen activiteit afzonderlijk of in samenhang met andere plannen of projecten (cumulatie)?
3. Indien er sprake kan zijn van significante gevolgen, dan dient er een passende beoordeling uitgevoerd te worden door het bevoegd gezag. De provincie *kan* ervoor kiezen de passende beoordeling in het MER uit te voeren. Daarbij komen de volgende aspecten aan bod:
 - zijn er alternatieve oplossingen (met inbegrip van mitigerende maatregelen), waardoor er geen significante gevolgen voor het beschermde gebied optreden?
 - zijn er dwingende redenen van groot openbaar²⁰ belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
 - indien het project toch in of nabij een beschermd gebied moet plaatsvinden en mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing zal bieden voor de mogelijke significante gevolgen, welke compenserende maatregelen zullen dan getroffen worden om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

Eisen aan compensatie op grond van de Habitatrictlijn

1. Geen netto verlies aan waarden wat betreft areaal en kwaliteit (kwantitatieve en kwalitatieve eisen). *Dat wil dus zeggen dat de staat van instandhouding van soorten die binnen de kwaliteitsdefinitie vallen na compensatie gelijk dient te zijn aan de situatie voor de ingreep;*
2. Compensatie dient nabij het getroffen gebied plaats te vinden (*of binnen het ecologische netwerk van de soort*) onder de voorwaarde dat een duurzame situatie ontstaat (nabijheidbeginsel);
3. De algehele samenhang van Natura 2000 dient gewaarborgd te worden (instandhoudingdoelstelling): daarom kan er nooit financieel worden gecompenseerd.
4. Zowel feitelijk, financieel als bestuurlijk: compensatie tijdig regelen. *Omdat gedurende de ingreep de kans op overleven vermindert, dient de compensatie voor de ingreep plaats te vinden.*

¹⁹ Voor een korte toelichting: www.minlnv.nl/natura2000. Voor de gehele tekst en bijlagen zie: www.europa.eu.int/comm/environment/nature/legislation

²⁰ Dwingende redenen van groot openbaar belang (art. 6 Habitatrictlijn) met inbegrip van redenen van sociale of economische aard. Maar in geval van prioritair habitats of prioritair soorten zijn de argumenten beperkt tot die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid, of met voor het milieu wezenlijk gunstige effecten dan wel, na advies van de Europese Commissie, andere dwingende redenen van groot openbaar belang.

Gebiedsbescherming volgens Structuurschema Groene Ruimte 2 en de Nota Natuur voor Mensen Mensen voor Natuur

In het MER moet het volgende worden beschreven:

- de ligging in het studiegebied van Natuurmonumenten, beschermd op grond van de Natuurbeschermingswet dan wel Nationale parken;
- de ligging in de regio van de Ecologische Hoofdstructuur²¹ (EHS) en de provinciale uitwerking daarvan;
- de ligging en uitwerking van de gemeentelijke ecologische structuur.

Indien de EHS wordt beïnvloed door de voorgenomen activiteit of de alternatieven zal duidelijk moeten worden of er sprake is van bruto of netto EHS. Bruto EHS is nog niet begrensd en netto EHS is al wel begrensd. De provincie is verantwoordelijk voor de begrenzing. Op 1 januari 2003 was 10% van de totale Nederlandse EHS nog bruto-EHS.

Richtlijn op grond van netto EHS

1. Welke significante gevolgen kunnen er optreden voor de te behouden kenmerken en waarden binnen en in de nabijheid van dit gebied²²?
2. Zijn er reële alternatieven?
3. Indien dat niet het geval is, is er sprake van redenen van groot openbaar belang²³ die deze aantasting rechtvaardigen?
4. Indien dat het geval is, welke compensatie wordt dan geboden voor het verloren gaan van de wezenlijke kenmerken en waarden?
5. In het SGR2 worden richtlijnen gegeven voor compensatie (zie hieronder).

Richtlijn op grond van bruto EHS (niet begrensd)

Is er sprake van onomkeerbare effecten waardoor de ontwikkelingsmogelijkheden van deze nieuwe natuurgebieden significant onomkeerbaar verloren gaan?

Eisen aan compensatie op grond van SGR2 en Nota NMMN

1. In beginsel geen netto verlies aan waarden wat betreft areaal en kwaliteit;
2. Compensatie nabij het gebied, onder de voorwaarde dat een duurzame situatie ontstaat;
3. Indien fysieke compensatie onmogelijk is, dan compensatie door realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden;
4. Indien fysieke compensatie of compensatie door realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden door overmacht onmogelijk is, wordt financiële compensatie geboden die tegoeed komt aan natuur. Onder overmacht wordt ook verstaan de dreiging van ernstige vertraging van de procedure;

²¹ Ecologische hoofdstructuur is een netwerk van grote natuurgebieden die met elkaar zijn verbonden door zogenaamde ecologische verbindingzones waardoor uitwisseling tussen populaties van soorten mogelijk is.

²² Wezenlijke kenmerken en waarden moeten per gebied worden gespecificeerd. Daarbij kan het gaan om: bodemopbouw, -structuur en reliëf; de waterhuishouding; natuurlijke processen; de kwaliteit van bodem, water en lucht; sedimentatie en -erosieprocessen; ruste, stilte en openheid; de landschapsstructuur en; gebiedspecifieke plant- en diersoorten.

²³ Redenen van groot openbaar belang: Op basis van een afweging tussen het te beschermen belang en het met het plan of project gemoeide belang wordt al dan niet toestemming verleend. Wordt een plan of project na afweging van belangen toch toegestaan, dan moet voordat het plan of project wordt uitgevoerd een besluit worden genomen over compenserende maatregelen.

5. Het tijdstip over het besluit over ingreep is ook het tijdstip waarop helderheid wordt gegeven over aard, wijze en tijdstip van compensatie;
6. Het tijdstip van daadwerkelijke compensatie is gerelateerd aan het tijdstip van ingreep.

Aspecten die aan bod moeten komen bij natuurontwikkeling waaronder Ecologische Verbindingszones (EVZ's) o.a. voor compensatie

In geval van te ontwikkelen EVZ dient in het MER beschreven te worden:

1. type (droog/nat), doel en functie van de EVZ (onder andere lokaal/ regionaal belang), verbinding van welke gebieden en beschrijving van de levensgemeenschappen (natuurdoeltype) in de te verbinden gebieden;
2. welke doelsoorten en de ecologische eisen van deze soorten aan de EVZ;
3. lengte, breedte, configuratie van lijnvormige en vlakvormige elementen (steunpunten);
4. knelpunten (barrières) en mitigerende maatregelen om deze op te heffen.

In geval van de mogelijke aanleg van nieuwe natuurgebieden (natuurontwikkeling) dient in het MER beschreven te worden:

1. locatie, omvang en ligging ten opzichte van, en verbinding met omliggende natuurgebieden;
2. te realiseren natuurdoeltype(n);
3. randvoorwaarden voor de realisering van deze natuurdoeltypen zoals benoemd in het Handboek Natuurdoeltypen (LNV, 2001);
4. beoogde functie van het nieuwe natuurgebied voor het voortbestaan van doelsoorten in aangrenzende natuurgebieden;
5. kans op realisatie (middelen en mogelijkheid tot verwerving).

BIJLAGE 5B

Soortbescherming

Bestaande situatie en autonome ontwikkeling

In het MER moeten de in het studiegebied voorkomende doelsoorten²⁴ worden beschreven die worden beïnvloed door de voorgenomen activiteit en alternatieven. In sommige situaties kan worden volstaan met een gemotiveerde selectie van de voorkomende doelsoorten. Prioritaire soorten moeten deel uitmaken van deze selectie²⁵.

Informatie over de doelsoort:

- de mate van bescherming (Nederlandse en internationale wet- en regelgeving). *Deze informatie is nodig om indien mogelijk de gevolgen voor de populatie te kunnen toetsen;*
- de mate van bedreiging van de doelsoort in Nederland. Voor het bepalen van de mate van bedreiging wordt gebruik gemaakt van de Rode Lijsten. *Deze informatie is nodig om de ernst van de potentiële gevolgen (voor een populatie) te kunnen bepalen;*
- voor dieren het voorkomen van het aantal individuen/paren per ecologisch netwerk, verdeeld over de deelgebieden. Indien onbekend: de oppervlakte van de leefgebieden van een netwerk;
- voor planten de oppervlakte van de standplaats;

Informatie over de (meta)populatie²⁶ van de doelsoort (alleen voor die doelsoorten waarover wetenschappelijke gegevens beschikbaar zijn):

- betekenis van deze populatie voor het behoud van de soort in Nederland;
- mate waarin deze metapopulatie of het leefgebied duurzaam is, dan wel duurzame condities biedt;
- grootte, verspreiding en dichtheid van de (meta)populatie in het studiegebied of oppervlakte van het leefgebied van de (meta)populatie dat tot een ecologisch netwerk kan worden gerekend.

Voor het beschrijven van de autonome ontwikkeling kan voor dieren gebruik worden gemaakt van de verandering van het aantal individuen/paren of de populatiegrootte over de afgelopen jaren (historische trend). Voor planten kan de verandering in standplaatsoppervlakte worden gebruikt.

Milieugevolgen

Voor elke (geselecteerde) doelsoort moet worden aangegeven:

voor dieren:

- verandering van het aantal individuen/paren;

²⁴ In het Handboek Natuurdoeltypen; bijlage 3 (LNV, 2001) staan alle doelsoorten.

²⁵ Habitat- en vogelrichtlijngebieden zijn geselecteerd op grond van het voorkomen van bepaalde natuurlijke habitats en soorten. Een deel hiervan is aangeduid als prioritaire habitat of soort omdat de EU voor de instandhouding hiervan een bijzondere verantwoordelijkheid draagt. Deze prioritaire typen natuurlijke habitats en soorten zijn respectievelijk in bijlage I en II van de Habitatrichtlijn met een sterretje (*) gemerkt. Bij mogelijke aantasting hiervan dient ontheffing te worden aangevraagd bij de Europese Commissie. Alle prioritaire soorten zijn ook doelsoort. Voor hele tekst van de Habitatrichtlijn en bijlages zie: www.europa.eu.int/comm/environment/nature/legislation

²⁶ Een soort bestaat uit een groot aantal individuen die in het algemeen samenleven in een metapopulatie. Een metapopulatie bestaat uit een aantal deelpopulaties die onderling met elkaar zijn verbonden waardoor uitwisseling mogelijk is. Deze metapopulatie leeft in Nederland in het algemeen in een ecologisch netwerk van grotere en kleinere gebieden die onderling met elkaar zijn verbonden.

- verandering van het oppervlakte van het leefgebied; wanneer relevant per functie aangeven in hoeverre er sprake is van het optreden van significante gevolgen; houdt rekening met het optreden van cumulatie²⁷.

voor planten:

- verandering van de standplaatsoppervlakte. Hierbij moet wel rekening worden gehouden met een verandering van de abiotische omstandigheden, als gevolg van het voornemen die invloed heeft op de standplaatsfactoren van planten;
- in hoeverre er sprake is van het optreden van significante gevolgen.

Voor de doelsoorten (dieren) waarover wetenschappelijke informatie op populatieniveau beschikbaar is moet het volgende worden aangegeven. Indien de gevraagde informatie onder optie 1 ontbreekt dan kan optie 2 worden toegepast:

Optie 1, de kans op het verdwijnen of uitsterven van een (meta)populatie in het studiegebied. Dit kan kwalitatief worden beoordeeld. Indien die kans zeer groot is zal ook voor de populatie(s) waarmee uitwisseling plaatsvindt een inschatting moeten worden gemaakt van deze kans. Indien er een kans bestaat op verdwijnen of uitsterven moet worden aangegeven wat dit betekent voor het behoud van de soort in Nederland.

Optie 2, de mate van aantasting van de oppervlakte van het ecologisch netwerk, en een inschatting van de gevolgen hiervan voor het voortbestaan van duurzame condities van het ecologisch netwerk van de populatie.

Daarnaast is het te overwegen – maar dit is niet verplicht – om alle informatie die nodig is om voor een ontheffingsaanvraag op grond van de Flora- en Faunawet (FFW) in aanmerking te komen, ook op te nemen in het MER en te laten toetsen door de Commissie.

Indien ontheffing moet worden aangevraagd en er is besloten dat dit onderdeel van het MER wordt dan geldt het volgende: iedere in het plangebied voorkomende beschermde soort moet worden genoemd en per soort moet worden aangegeven wat de gevolgen zullen zijn. In geval van een ontheffingsaanvraag kan er dus niet met doelsoorten of een selectie hiervan worden gewerkt.

1. Welke beschermde planten- en diersoorten op grond van de FFW komen in en nabij het plangebied voor?
2. Leidt het realiseren van het voornemen tot handelingen die strijdig zijn met de verbodsbepalingen van de FFW betreffende planten en/of dieren?
3. Kan het plan zodanig aangepast worden dat dergelijke verboden handelingen niet worden gepleegd?
4. Is om het plan te kunnen uitvoeren een ontheffing op grond van art. 75 van de FFW vereist?
5. Ontheffing kan worden verleend, indien:
 - er geen andere bevredigende oplossing bestaat (reëel alternatief) en;
 - sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en voor het milieu gunstige effecten, en;
 - geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

²⁷ Cumulatie: elke ingreep in een Habitatrictlijngebied dient in combinatie met andere activiteiten te worden getoetst. Indien hiervan sprake kan zijn dient de initiatiefnemer aan te tonen dat er ook door cumulatie geen significante gevolgen zullen optreden.

