



provincie **HOLLAND**
ZUID

2190-116

**AANVULLENDE RICHTLIJNEN VOOR HET
MILIEUEFFECTRAPPORT TWEEDE FASE
RIJNLANDROUTE**

Provinciale Staten van Zuid-Holland
september 2010

INHOUDSOPGAVE

I.	Inleiding	3
II.	Richtlijnen	4
1.	Hoofdpunten van het advies	6
1.1	Oordeel over het MER fase 1	6
1.2	Hoofdpunten voor het MER 2 ^e fase	7
2.	Toelichting op het oordeel MER 1 ^e fase en advies voor richtlijnen MER 2 ^e fase	7
2.1	Doelbereik	7
2.1.1	Bereikbaarheidsdoelen	7
2.1.2	Omgevingsdoelen	8
2.2	Alternatieven	8
2.2.1	Beschrijving alternatieven	8
2.2.2	Referentiesituatie	9
2.2.3	Meest milieuvriendelijk alternatief	9
2.2.4	Fasering van de uitvoering	9
2.3	Milieugevolgen en effectbeschrijving	9
2.3.1	Verkeer	9
2.3.2	Bodem en water	10
2.3.3	Leefomgeving	10
2.3.4	Natuur	13
2.3.5	Landschap en cultuurhistorie (waaronder archeologie)	14
3.	Evaluatie	15
	Bijlage 1 Projectgegevens	16
	Bijlage 2 Lijst van zienswijzen en adviezen	18
III.	Samenvatting zienswijzen en adviezen	22

I INLEIDING

Op 24 februari 2010 hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland ingestemd met het rapport eerste fase MER RijnlandRoute. Tevens hebben Provinciale Staten ingestemd met de trechtering van het aantal alternatieven/varianten en de aanpak van de tweede fase MER.

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, dient ten behoeve van dit plan een MER te worden opgesteld.

Het MER eerste fase RijnlandRoute is bekendgemaakt in onder andere het Leidsch Nieuwsblad van 10 maart 2010. Het MER heeft van 15 maart 2010 tot en met 26 april 2010 ter inzage gelegen.

Op 22 juni 2010 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (verder aangeduid als 'de Commissie') haar advies uitgebracht over de inhoud van het MER eerste fase en over de richtlijnen voor het MER tweede fase.

Ten aanzien van de inhoud van het MER eerste fase is de Commissie van oordeel dat de essentiële milieu-informatie voor het bepalen van een voorkeursvariant per alternatief in het MER aanwezig is.

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 hierna volgende aanvullende richtlijnen vastgesteld. Aan de hand van de richtlijnen voor het MER eerste fase en de aanvullende richtlijnen voor het MER tweede fase dient het MER te worden opgesteld.

De richtlijnen zijn niet zelfstandig leesbaar, maar moeten in combinatie met de startnotitie van 10 december 2008 worden gelezen.

II RICHTLIJNEN

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

Het advies is vanaf bladzijde 6 integraal weergegeven.

Aanvullingen

PS

Het besluit van PS van 24 februari 2010 waarbij mede ingestemd werd met de aanpak tweede fase MER bevat een aantal aandachtspunten, die onderdeel moeten vormen van de tweede fase MER en daarom in de tweede fase MER moeten worden uitgewerkt.

MKE

In de Statencommissie MKE van 2 juli 2010 is besloten de MER uit te breiden met een drietal extra varianten. Het gaat daarbij om twee gefaseerde varianten (scenario A en scenario F) van het Zoeken naar Balans alternatief én een gefaseerde variant van Churchill Avenue.

Scenario A

Dit scenario bestaat uit het opwaarderen van de Tjalmaweg tot 2x2 rijstroken, twee nieuwe ongelijkvloerse aansluitingen op Nieuw Valkenburg en het ongelijkvoers maken van de aansluiting N206 - N441. Verder wordt de knoop Leiden West opgewaardeerd en wordt er een bypass door de Oostvlietpolder gerealiseerd ter ontlasting van het Lammenschansplein. De verbreding van de A4 Leiden- den Haag en het doortrekken van de parallelstructuur op de A4 zijn eveneens onderdeel van scenario A. In dit scenario wordt het gedeelte tussen de A4 en de A44 niet nader uitgewerkt.

Scenario F

Ook in dit scenario wordt de Tjalmaweg tot 2x2 rijstroken opgewaardeerd. Er wordt 1 nieuwe ongelijkvloerse aansluiting op Nieuw Valkenburg gerealiseerd. De knoop Leiden West wordt verbeterd. De verbinding A4 - A44 wordt uitgevoerd met 1 rijstrook per richting. Kunstwerken (tunnels en viaducten) worden geschikt gemaakt voor een latere uitbreiding tot 2x2 rijstroken. Verder wordt ook in dit scenario de parallelstructuur A4 verlengd tot de locatie van de nieuwe aansluiting van de RijnlandRoute op de A4.

Gefaseerde Churchill Avenue

Dit alternatief gaat uit van het realiseren van de Churchill Avenue zodanig dat het eindbeeld van een volledige Churchill Avenue mogelijk blijft. Echter, om de kosten te spreiden over de tijd en om een betere vergelijking te kunnen maken met de gefaseerde scenario's A en F zullen bepaalde onderdelen uit het ontwerp nu reeds uitgevoerd worden als eerste fase, terwijl andere onderdelen later worden gerealiseerd.

Overig

Beleid

De op 30 juni 2010 door PS vastgestelde Provinciale Structuurvisie en Verordening Ruimte dienen als vigerend beleid te worden meegenomen in de tweede fase MER.

Leefomgeving

In de tweede fase MER dienen de effecten van de alternatieven en varianten op de bereikbaarheid en de belevingswaarde van de aangrenzende recreatiegebieden te worden onderzocht.

RijnlandRoute

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport 2^e fase

22 juni 2010 / rapportnummer 2198-111

1. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

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.¹

In de studie ten behoeve van de Rijnlandroute kiest de provincie Zuid-Holland er voor om de procedure voor m.e.r. in twee fasen uit te voeren.

Het MER 1^e fase geeft een beschrijving van de milieueffecten op hoofdlijnen. Provinciale Staten heeft onder meer op basis van het MER 1^e fase een keuze gemaakt voor 4 alternatieven (Churchillavenue, N11-west variant 2, N11-west variant 4 en Zoeken naar Balans). In het MER 2^e fase zullen deze vier alternatieven verder worden uitgewerkt.

In aansluiting op deze fasering adviseert de Commissie voor de m.e.r. (de Commissie) ook gefaseerd over de richtlijnen voor de benodigde informatie en de juistheid en volledigheid van informatie. Het nu voorliggende advies heeft betrekking op zowel de in de eerste fase bijeengebrachte informatie als op de richtlijnen voor de tweede fase.

1.1 Oordeel over het MER fase 1

De Commissie is van oordeel dat de **essentiële milieu-informatie** voor het bepalen van een voorkeursvariant per alternatief in het MER **aanwezig** is.

Het MER geeft duidelijk en overzichtelijk de voor fase 1 relevante informatie weer in zowel beschrijvingen als door middel van visuele weergaves. Daarnaast is een goede, zelfstandig leesbare en publieksvriendelijke samenvatting "De studie in beeld" samengesteld.

Het MER 1^e fase maakt op hoofdlijnen inzichtelijk welke kansen de verschillende alternatieven bieden om de bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelstellingen te verbeteren en welke knelpunten hierbij kunnen optreden. De alternatieven N11-west 4, Nulplus 3 en Zoeken naar balans lijken het meest perspectiefrijk ten aanzien van het verbeteren van de leefomgeving. Het alternatief Nulplus 2 biedt het minste perspectief ten aanzien van de bereikbaarheidsverbetering. De alternatieven zijn minder onderscheidend voor wat betreft de effecten op de natuurlijke omgeving. Voor wat betreft het onderdeel archeologie constateert de Commissie dat door de gehanteerde inventarisatiemethodiek de (wel degelijk bestaande) verschillen tussen de tracés niet tot uiting komen in de effectscores.

¹ Zie bijlage 1 voor verdere procedurele gegevens van de m.e.r.-procedure. In bijlage 2 is een overzicht van de door bevoegd gezag toegezonden zienswijzen en adviezen opgenomen.

1.2 Hoofdpunten voor het MER 2^e fase

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER 2^e fase. Dat wil zeggen dat het MER 2^e fase, om het milieubelang voldoende in de besluitvorming te kunnen meewegen, in ieder geval de volgende informatie moet bevatten:

- een meer per wegvak uitgesplitste toetsing van de alternatieven aan de bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelen², alsmede inzicht in de toekomstvastheid (prognosejaar 2025 of 2030);
- een beschrijving van de benodigde maatregelen voor het oplossen van bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunten;
- de invloed op de verkeersdoorstroming van de wijze van aansluiten op de A4 en A44, in samenhang met nabij liggende kruispunten;
- inzicht in de mogelijke fasering van de uitvoering; ga daarbij in op de mogelijke (tijdelijke) afwenteling van problemen bij nog niet gerealiseerde delen en eventuele oplossingen voor knelpunten ten gevolge van dit uitstel van realisatie van planonderdelen;
- een beschrijving van de effecten van de alternatieven die aansluit bij het detailniveau van het inpassingsplan.

Indien significant negatieve gevolgen op Natura 2000-gebieden niet kunnen worden uitgesloten, dient een passende beoordeling in het MER te worden opgenomen.

2. TOELICHTING OP HET OORDEEL MER 1^e FASE EN ADVIES VOOR RICHTLIJNEN MER 2^e FASE

2.1 Doelbereik

2.1.1 Bereikbaarheidsdoelen

MER 1^e fase

Het MER 1^e fase geeft voldoende informatie over reistijdwinst, bereikbaarheid vanuit verschillende locaties, doorgaand verkeer voor verschillende trajecten en de totale voertuigverliesuren en voertuigkilometers in het netwerk. Daarmee is geschetst wat de algemene bereikbaarheidswinst kan zijn.

MER 2^e fase

De Commissie adviseert voor het MER 2^e fase de verkeersafwikkeling gedetailleerder uit te werken op basis van kruispuntberekeningen. Dit kan bijvoorbeeld met het dynamisch verkeersmodel.

Presenteer hierbij voor kruispunten en aansluitingen in het bestaande en nieuwe netwerk de verkeersafwikkeling in de vorm van kruispuntbelasting, verliestijden, wachtrijlengtes en gemiddeld aantal stops. Toon daarmee aan welke (doorstromings-)knelpunten worden opgelost.

Leid hieruit af welke reservecapaciteit er in het ontwerp zit en hoe toekomstvast het is. Geef per kruispunt inzicht in de vormgeving, de capaciteit en het ruimtebeslag dat nodig is om de verkeersstromen te verwerken. Geef aan wel-

² waaronder ook langs de bestaande routes door het stedelijke gebied

ke maatregelen aanvullend nodig zijn om de verkeersafwikkeling verder te verbeteren.

Ga ook in op de mogelijke wijzen van aansluiten op de A4 en de A44 en de gevolgen daarvan (capaciteit, doorstroming, terugslag e.d.) op zowel de nieuwe route als op de gevolgen voor de A4 en A44 zelf.

2.1.2 Omgevingsdoelen

MER 1^e fase

De leefbaarheidsdoelstelling zoals beschreven in het MER 1^e fase bestaat uit:

- verbeteren leefbaarheid op de oostwest-verbinding
- sluipverkeer verminderen (pagina 25 en 26 MER).

Het MER 1^e fase maakt op hoofdlijnen inzichtelijk welke kansen de verschillende alternatieven bieden om de leefbaarheidsknelpunten aan te pakken en welke knelpunten hierbij kunnen optreden. Leefbaarheid is gedefinieerd als geluidhinder, luchtkwaliteit en barrièrewerking. Er worden effecten op hoofdlijnen beschreven (zoals aantal hectare, aantal adressen, gemiddelde jaarconcentratie over het gehele tracé). Waar specifieke knelpunten optreden en bestaande knelpunten mogelijk verminderen, is minder goed te ontdekken.

MER 2^e fase

De Commissie adviseert voor het MER 2^e fase nader in te gaan op deze specifieke knelpunten. Geef aan welke aanvullende maatregelen op de bestaande tracés nodig zijn om doelen ten aanzien van leefbaarheid (zoals opheffen barrièrewerking) te effectueren.

2.2 Alternatieven

2.2.1 Beschrijving alternatieven

MER 1^e fase

Het MER 1^e fase geeft een beschrijving op hoofdlijnen van de oplossingsrichtingen waaruit een keuze gemaakt moet worden. Provinciale Staten³ heeft onder meer op basis van het MER 1^e fase een keuze gemaakt voor 4 alternatieven.

MER 2^e fase

In het MER 2^e fase zullen vier alternatieven (Churchillavenue⁴, N11-west variant 2, N11-west variant 4 en Zoeken naar Balans) verder worden uitgewerkt. Beschrijf alle alternatieven op hetzelfde detailniveau. De Commissie adviseert bij deze beschrijvingen in te gaan op de in diverse zienswijzen aangegeven verandering in de locatie van het tracé N11-west nabij de Vlietlanden.

Daarnaast is door Provinciale Staten een aantal aandachtspunten geformuleerd die meegenomen zullen worden bij de beschrijving van alternatieven. Dit betrof o.a. mogelijke verbreding van de A4 en maximeren van de snelheid op de A4 en/of A44 op 100 km/h. Geef hiervan aan of en zo ja welke gevolgen deze maatregelen hebben voor de verkeersstromen. Tevens is het van de belang de mogelijke (mitigerende) maatregelen om verkeershinder tijdens de aanleg te voorkomen te beschrijven.

³ Provinciale Staten provincie Zuid Holland besluit van 24 februari 2010

⁴ Dit alternatief is een variatie van het in het MER 1^e fase beschreven alternatief Nulplus 3.

De Commissie adviseert bij de beschrijving van alternatieven gedetailleerd kaartmateriaal op te nemen, waarop niet alleen in het platte vlak/2D maar ook in 3D de ligging en (landschappelijke) inpassing van wegen en knooppunten inzichtelijk wordt gemaakt.

2.2.2 Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de referentiesituatie verwijst de Commissie naar de vastgestelde richtlijnen voor het MER 1^e fase.

2.2.3 Meest milieuvriendelijke alternatief

De Commissie constateert dat er nog een aantal zeer verschillende tracés in het MER 2^e fase wordt bekeken. Geef van deze alternatieven aan welke het meest milieuvriendelijk is (en waarom) zodat daarmee één meest milieuvriendelijk alternatief voor het totale plan geïdentificeerd wordt.

Betrek daarbij de manier waarop kan worden bijgedragen aan de duurzaamheidsambities van de provincie, bijvoorbeeld ten aanzien van meervoudig ruimtegebruik.

2.2.4 Fasering van de uitvoering

De aanleg van een weg zoals de Rijnlandroute vindt mogelijk gefaseerd plaats. Beargumenteer vanuit het milieubelang waaruit een optimale fasering zou moeten bestaan.

Beschrijf in het MER dan ook de mogelijke fasering van de uitvoering, doe dit voor alle alternatieven. Ga daarbij in op de mogelijke (tijdelijke) afwenteling van verkeer- en leefbaarheidsproblemen vanwege nog niet gerealiseerde delen naar bestaande en/of nieuwe routes in de Leidse Regio.

2.3 Milieugevolgen en effectbeschrijving

Beschrijf in het MER 2^e fase de milieueffecten van de referentiesituaties, de verschillende alternatieven en de te treffen mitigerende maatregelen zoveel mogelijk kwantitatief. Geef de effecten weer in overzichtstabellen en op kaart. Maak hierbij onderscheid tussen doelbereik en (positieve of negatieve) milieueffecten. Maak tevens onderscheid tussen effecten tijdens de aanleg- en gebruiksfase.

Bepaal de onzekerheidsmarge in de effectbepaling. Beschrijf de mogelijke (reserve) maatregelen waarmee in de praktijk aan de milieurandvoorwaarden kan worden voldaan, ook wanneer de effecten in de praktijk tegen blijken te vallen (worst-case).

Geef op kaart aan wat als studiegebied wordt beschouwd voor de verschillende aspecten.

2.3.1 Verkeer

MER 1^e fase

In het MER 1^e fase is uitgebreid en zeer gedegen een verkeersmodel uitgewerkt. De genoemde aspecten uit de richtlijnen zijn afdoende uitgewerkt.

MER 2^e fase

Benut het uitgewerkte verkeersmodel uit het MER 1^e fase. De Commissie adviseert in het MER 2^e fase 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 ontwerpuitgangspunten die de verkeersveiligheid bepalen (kwalitatieve beschrijving op basis van 'Duurzaam Veilig');
- de invloed op de verkeersdoorstroming van de wijze van aansluiten op de A4 en A44, in samenhang met nabij liggende kruispunten;
- de oversteekbaarheid van de relevante wegen: besteed aandacht aan barrièrewerking en oversteekbaarheid op zowel de bestaande route als een nieuwe 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 is met name de afwikkeling op kruispunten en aansluitingen van belang. Onderbouw hoe de kruispuntcapaciteit is bepaald en geef inzicht in gedetailleerde kruispuntberekeningen. Geef exact aan waar in het studiegebied de verkeersafwikkeling verbetert ten opzichte van de referentiesituatie. Toets tot slot de alternatieven aan de doelstellingen van het voornemen. Visualiseer dit op kaart.

2.3.2 Bodem en water

MER 1^e fase

In het MER 1^e fase is in beschrijvende en algemene zin informatie opgenomen over de effecten van de alternatieven op bodem en water in het studiegebied van de Rijnlandroute.

MER 2^e fase

In het MER 2^e fase dient specifiek aandacht te worden besteed aan aspecten als bodemzetting, grondwaterstroming en bestaande bebouwing langs de voorgestelde tracés, zeker waar sprake is van verdiepte tracés en tunnels. Geef daarbij tevens inzicht in de eventuele gevolgen op de aanwezige leidingstraten (hoogspanning- / gasleidingen). Geef in het MER 2^e fase de materiaalbalans (hergebruik van materiaal binnen het plangebied, aan en afvoer van klei, zand en veen).

2.3.3 Leefomgeving

MER 1^e fase

Uit het MER 1^e fase blijkt dat bij alternatieven met een volledig nieuwe route de verkeersdruk op de bestaande route afneemt ten opzichte van de referentiesituatie. De Commissie constateert dat deze afname in veel gevallen slechts marginaal verschilt van de huidige situatie. De huidige situatie wordt als een belangrijk leefbaarheidsprobleem beschouwd en geeft (sociale) barrières.

MER 2^e fase

In het MER 2^e fase moet duidelijk worden of en door welke maatregelen (ook op de bestaande route) een significante verbetering van de leefbaarheid kan worden gerealiseerd.

Luchtkwaliteit

MER 1^e fase

Uit het MER 1^e fase blijkt dat (voor het overgrote deel van het studiegebied) in 2020 voldaan wordt aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer langs het hoofdwegenet.

MER 2^e fase

Beschrijf in het MER 2^e fase de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en NO₂, ook onder de grenswaarden, zowel op het hoofdwegenet als op het onderliggend wegenet.⁵ Tevens wijst de Commissie erop dat het mogelijk is om concentraties te berekenen voor PM_{0,1} (ultrafijnstof).⁶

Daarbij dient gebruik te worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Houd rekening met de gevolgen van eventuele congestie op de luchtkwaliteit. Beschrijf de gevolgen voor de luchtkwaliteit langs de wegvakken. Geef per wegvak inzicht in de toe- of afname.

Presenteer de resultaten van de berekeningen op kaarten met verschilcontouren⁷ en geef per contour (concentratieklasse) het aantal en de ligging van woningen en andere gevoelige objecten en groepen.⁸ Maak inzichtelijk of overal aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer voldaan wordt. Maak aannemelijk dat het project past binnen, of in ieder geval niet in strijd is met het NSL.

Het is niet te verwachten dat de grenswaarden en richtwaarden voor de overige stoffen uit de Wm zullen worden overschreden. 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.

Geluid

MER 1^e fase

Uit het MER 1^e fase blijkt dat voor de alternatieven (met uitzondering van Nulplus 1) de geluidbelasting op aantallen adressen afneemt. Ook blijkt dat alternatief N11-west 1 de grootste akoestische verslechtering in geluidbelast oppervlakte geeft.

MER 2^e fase

Beschrijf in het MER 2^e fase meer in detail 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.

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 geluidcontouren op een contourenkaart.

⁵ Ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden.

⁶ Aandacht voor ultrafijnstof wordt in diverse zienswijzen gevraagd.

⁷ Gebruik hiervoor klassebreedtes van 1,0 µg/m³ of minder, indien klassebreedtes van 1,0 µg/m³ onvoldoende onderscheidend is.

⁸ Gebruik hiervoor de zogeheten Adres Codering Nederland (ACN)-bestanden. Denk bij gevoelige objecten aan kinderdagverblijven, scholen, verpleeg- en verzorgingshuizen en woningen. Gevoelige groepen zijn bijvoorbeeld kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten.

Geef in het MER aan:

- of er woningen zijn waarvoor een hogere waarde is verleend;
- in hoeverre er nog achterstallige saneringssituaties zijn;
- welke geluidreducerende maatregelen (zoals geluidschermen, verdiepte ligging, inpassing van de weg of 'stiller asfalt') getroffen kunnen worden;
- of bij bestaande woningen waar sprake is van een saneringssituatie geluidreducerende maatregelen de geluidbelasting 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.⁹

Externe veiligheid

MER 1^e fase

Uit het MER 1^e fase blijkt dat het plaatsgebonden risico licht negatief scoort voor de bekeken alternatieven, maar dat binnen de 10⁻⁶ contour geen (beperkt) kwetsbare objecten zijn gelegen. Het groepsrisico verandert nauwelijks.

MER 2^e fase

De Commissie adviseert in het MER 2^e fase de eventuele verandering in zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico per alternatief inzichtelijk te maken. Geef tevens aan of er in de huidige situatie knelpunten zijn op het gebied van externe veiligheid, of er knelpunten verdwijnen en of er nieuwe knelpunten ontstaan.

Volksgezondheid

MER 1^e fase

In het MER 1^e fase is voor de verschillende varianten het aantal woningen en gevoelige bestemmingen binnen bepaalde afstanden tot de wegen in het studiegebied bepaald. Er is niet uitgesplitst welke verschillende effecten de oplossingsrichtingen hebben op de volksgezondheid en via welke oorzaken.¹⁰

MER 2^e fase

De Commissie adviseert voor het MER 2^e fase de consequenties van de effecten voor de volksgezondheid¹¹ uitgebreider in beeld te brengen, zoveel mogelijk op basis van bekende dosis-effectrelaties.¹² Ga hierbij in op de effecten van veranderingen in luchtkwaliteit, geluidbelasting, externe veiligheid en barrièrewerking en wat dit betekent voor de volksgezondheid, alsmede op de cumulatie van de verschillende effecten. Laat zien welke varianten en/of mitigerende maatregelen mogelijk zijn om gezondheidsschade zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel de volksgezondheid te verbeteren.

⁹ Bij deze toe- of afname is sprake van een verandering van de geluidbelasting van 1 dB of meer.

¹⁰ Bijvoorbeeld: slechtere luchtkwaliteit kan leiden tot meer ademhalingsproblemen, meer geluidsoverlast kan tot slaapverstoring leiden etc.

¹¹ Bijvoorbeeld de toe- dan wel afname van het aantal kinderen met verminderde longfunctie, het aantal mensen met COPD en het aantal vervroegde sterfgevallen.

¹² Zie voor dosis-effect relaties, rekenmethodieken en toelichting bijvoorbeeld:

- RIVM-report 500029001/2005 Trends in the environmental burden of disease in the Netherlands 1980 – 2020. AB Knol, BAM Staatsen;
- GGD-Richtlijn Gezondheidsaspecten Besluit Luchtkwaliteit. Landelijk centrum medische milieukunde, 8-12-2005;
- WHO-rapport (2009) 'Economic valuation of transport-related health effects'.

2.3.4

Natuur

MER 1^e fase

In het MER 1^e fase is voor deze eerste fase van de besluitvorming afdoende informatie over natuur (zowel soort- als gebiedsbescherming) en de gevolgen van de alternatieven daarop opgenomen. Deze informatie heeft een globaal detailniveau.

MER 2^e fase

De Commissie wijst erop dat de natuurinformatie in het MER 2^e fase gedetailleerder en zoveel als mogelijk kwantitatief moet zijn. De Commissie adviseert bij de beschrijving in het MER 2^e fase de in de zienswijzen genoemde aandachtspunten te betrekken, waaronder gevolgen voor de ecologische verbinding tussen Noordzeekust en Groene Hart).

Gebiedsbescherming: Natura 2000-gebieden

De Commissie adviseert het studiegebied te bepalen op basis van de mogelijke reikwijdte van de effecten waaronder die van atmosferische depositie. Presenteer het studiegebied op kaart en geef daarbij de ligging aan van in ieder geval de Natura 2000-gebieden Meijndel & Berkheide en 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. Houd daarbij rekening met eventuele verbeteropgaven. Betrek bij de beoordeling ook andere plannen of projecten die van invloed kunnen zijn op de natuur.

Wanneer 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.¹³⁺¹⁴

Gebiedsbescherming : (Provinciale) Ecologische hoofdstructuur

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

- beoogde natuurdoelen per (P)EHS-gebied;
- beoogde functionaliteit van ecologische verbindingzones aan de hand van doelsoorten ;
- mogelijke gevolgen per alternatief/variant
- de kansrijkheid van inpassingsmaatregelen zodat nadelige effecten kunnen worden voorkomen of beperkt.

Ten aanzien van de (provinciale) Ecologische Hoofdstructuur adviseert de Commissie in het MER 2^e fase 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 soorten de ecologische verbindingzones bedoeld zijn. Beschrijf welke gevolgen de alternatieven en varianten hebben op het beoogde functioneren van de

¹³ 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.

¹⁴ Deze verplichting geldt ook voor plannen (Artikel 19J uit de wijziging van 1 februari 2009 van de Natuurbeschermingswet 1998), waarbij fase 1 en fase 2 van de MER Rijnlandroute worden opgesteld ter ondersteuning van de besluitvorming over het inpassingsplan. De eventueel op te stellen passende beoordeling dient in het MER te worden opgenomen. Als negatieve gevolgen optreden die met zekerheid niet significant zijn dan kan een verstorings- en verslechteringsstoets ontstaan.

(P)EHS met de daarbij behorende Ecologische Verbindingszones. Geef bij negatieve gevolgen aan hoe het toetsingskader van de EHS wordt doorlopen.¹⁵

Soortenbescherming

In het MER 1^e fase wordt een aantal leemten in kennis beschreven ten aanzien van beschermde soorten. Ook is aangegeven dat nog een veldinventarisatie zal worden uitgevoerd. Neem de gegevens van deze veldinventarisatie op in het MER 2^e fase.

Beschrijf welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied en geef aan tot welke categorie deze soorten behoren. Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor de aanwezige beschermde soorten alsmede de mogelijke gevolgen voor de staat van instandhouding. Geef aan of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden. Houd nadrukkelijk rekening met vleermuizen¹⁶ die vallen onder het strengste beoordelingsregime. Beschrijf mitigerende maatregelen die de mogelijk negatieve gevolgen kunnen beperken of voorkomen.

2.3.5 Landschap en cultuurhistorie (waaronder archeologie)

MER 1^e fase

In het MER 1^e fase zijn de effecten van verschillende alternatieven op hoofdlijnen voldoende beschreven en gevisualiseerd.

MER 2^e fase

Beschrijf en visualiseer (bijvoorbeeld met kaartmateriaal, foto's of artist impressions) in het MER 2^e fase de daadwerkelijk voorgestelde inpassing van de alternatieven, inclusief de bijbehorende voorzieningen die mede van invloed zijn op de ruimtelijke kwaliteit (zoals geluidwerende voorzieningen, tunnels en viaducten, aansluitende wegen, verlichting en overige inpassingsmaatregelen). Besteed hierbij aandacht aan:

- de specifieke kenmerken van het stedelijk en het landelijk gebied;
- natuur-landschappelijke en geomorfologische kenmerken, reliëf en waterlopen;
- de visueel-ruimtelijke structuur: openheid, zichtlijnen en beelddragere;
- cultuurhistorische structuren: verkavelingsrichting, dijken, historische wegen;
- historische en monumentale objecten: gebouwen, andere elementen en hun onderlinge samenhang;
- routestructuren, fysieke scheidingen en barrièrewerking voor langzaam verkeer;
- functies in de omgeving, waaronder recreatieve functies.

Archeologie

MER 1^e fase

In het MER 1^e fase zijn effecten beschreven met behulp van een generiek landschappelijk verwachtingsmodel. Er is hierdoor weinig aandacht besteed aan de feitelijke archeologische situatie in het plangebied. Ook is niet ingegaan op de consequenties van de verschillende uitvoeringsvarianten (verhoogd of verdiept). Dit verklaart grotendeels het geringe onderscheid tussen de alternatieven.

¹⁵ Zie http://geo.zuid-holland.nl/geo-loket/kaart_pehs.html

¹⁶ Deze vleermuizen verblijven in ieders en bunkers in "Meijndel en Berkheide", woningbouwlocatie Valkenburg en vermoedelijk ook op landgoed Berbice. Houd naast kraamkamers en overwinteringlocaties ook rekening met foerageerroutes van deze vleermuizen.

MER 2^e fase

Geef in het MER 2^e fase per alternatief in detail aan:

- tot welke diepte de huidige verstoring van het bodemarchief onder en vlak langs bestaande (vaar)wegen zich bevindt, en op welke diepte de archeologisch relevante lagen zich bevinden;
- het onderscheid tussen vindplaatsen en monumenten binnen en (vlak) naast de te onderzoeken trace's;
- de overige voor het verwachtingsmodel relevante informatie uit eerder uitgevoerde onderzoeken en inventarisaties in en vlak langs het tracé;

Benut hierbij de actuele informatie van de gemeentelijke archeologische dienst van Leiden.

Maak bij de effectvergelijking in de effectscores een duidelijk onderscheid tussen *verwachte* en *vastgestelde* archeologische waarden. Kwantificeer de doorsnijding van de verschillende alternatieven van:

- zones met lage, middelhoge en hoge archeologische verwachting;
- monumenten en vastgestelde vindplaatsen.

De Commissie adviseert hierbij per alternatief of variant aan te geven op welke wijze fysieke schade aan de archeologie zoveel als mogelijk kan worden beperkt (gemitigeerd). Dit kan bijvoorbeeld door de manier waarop grondwerk wordt uitgevoerd, keuzes in de breedte van tracés of de hoogteligging van het tracé.

3.

EVALUATIE

Het bevoegd gezag moet bij het besluit aangeven hoe en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling dat de initiatiefnemer om in het MER 2^e fase een aanzet te geven tot een evaluatieprogramma en daarbij een verband te leggen met de geconstateerde leemten in informatie en onzekerheden.

Geef daarnaast aan of en zo ja wanneer en op welke wijze een oplevertoets wordt uitgevoerd, en op basis van welke criteria (extra) maatregelen zullen worden genomen. Beschrijf in welke volgorde deze maatregelen zullen worden ingezet, welke effecten verwacht mogen worden, en wie verantwoordelijk is voor uitvoering ervan.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing besluit-MER

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

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

In aansluiting op deze fasering adviseert de Commissie voor de m.e.r. (de Commissie) ook gefaseerd over de richtlijnen voor de te onderzoeken informatie en de juistheid en volledigheid van de onderzochte informatie. Het nu voorliggende advies heeft betrekking op zowel de in de eerste fase bijeengebrachte informatie als op de richtlijnen voor de tweede fase.

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. 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 afgevallen en de uitgewerkte alternatieven in het definitieve MER is gegeven.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in het Leidsch Nieuwsblad: 16 december 2008

aanvraag richtlijnenadvies: 16 december 2008

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

richtlijnenadvies uitgebracht: 3 maart 2009

richtlijnen vastgesteld: 27 mei 2009

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

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

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

toetsingsadvies uitgebracht: 22 juni 2010

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ing. P.J.M. van den Bosch

drs. W.A.M. Hessing

ir. W.H.A.M. Keijzers

ir. B. Sman

ir. C.T. Smit (secretaris)

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

ing. R.L. Vogel

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.10 van de Wet milieubeheer en de vastgestelde richtlijnen voor het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

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

Betrokken documenten:

De Commissie heeft 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 milieumstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. W. Leeuwenburgh, Voorschoten
2. K. Vos en M.S. Chi, Leiden
3. M.M.S. Steijger (mede namens een aantal bewoners van de Leidseweg), Voorschoten
4. Fam. M de Vaan, Voorschoten
5. D.A.J. de Mooy, Leiden
6. J.R. van Duijnen, Voorschoten
7. Gemeente Katwijk, Katwijk
8. R.N.G. Klaassen (mede namen kopersvereniging "de Hyacint", Voorschoten
9. M.Kooij-Klaassen, Voorschoten
10. M. Kooij, Voorschoten
11. R.J. Quist, Voorschoten
12. R. van Engelenburg, Voorschoten
13. EVO en TLN, Zoetermeer
14. Gemeente Leidschendam-Voorburg, Voorburg
15. T. Deinum, Voorschoten
16. Churchill Avenue team, Leiden
17. W. Koster, Voorschoten
18. Voorschotense Golfclub, Voorschoten
19. DLA Piper namens Nalco Europe B.V., Amsterdam
20. F. Holvast namens St. Buurtschap Zuidwijkse Polder, Wassenaar
21. Wijkraad Stevenshof, Leiden
22. Gemeente Zoeterwoude, Zoeterwoude
23. Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute, Voorschoten
24. Recreatiecentrum Vlietland B.V., Leidschendam
25. Gemeente Leiden, Leiden
26. Stadsgewest Haaglanden, Den Haag
27. J.H.M. Weekenborg en H.M. van Marrewijk, Voorschoten
28. A.W.G.M. de Vette, Leiden
29. J.G.M. van Muiden en C. Kranenburg, Leiden
30. Kamer van Koophandel Den Haag, VNO-NCW Rijnland en Bedrijfsleven Rijnland, Leiden
31. P.N. Zwinkels, Voorschoten
32. Gemeente Voorschoten, Voorschoten
33. F. J. Kooper, H.A. Nuhoff en J. Visser, Leiden
34. Stichting Twickel, Delden
35. Vereniging Leefbaar Voorschoten, Voorschoten
36. P. Eckstein en M. Kuhn, Voorschoten
37. F. Pelupessy, Leiden
38. Gemeente Oegstgeest, Oegstgeest
39. Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland, Leiden
40. fam. Groothuizen-Vijverberg, Voorschoten
41. fam. Ratsma-van der Moore, Voorschoten
42. J. Noordhuizen, Wassenaar
43. A.G.J. Sedee, Voorschoten
44. Platform Duurzaam Voorschoten, Voorschoten
45. F.H.J. von der Assen, Voorschoten
46. M. Lamers, Voorschoten
47. Bewoners woonwijk het Wedde, Voorschoten
48. Vereniging Vrienden van Vlietland, Leidschendam
49. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort
50. Gemeente Wassenaar, Wassenaar
51. M.C. Kroon, mede namens NKB, Leiden
52. Stuurgroep Pact van Duivenvoorde, Wassenaar
53. Wijkvereniging Leefbaar Zuidwest, Leiden
54. H. Ramautar, Leiden
55. S.A. Theunissen en M. Dronkers, Leiden
56. M.S. Schoonhoven, Voorschoten
57. M. Batten, Voorschoten
58. G. Blauw en S. Wijnands, Voorschoten
59. W.A. Alting, Wassenaar

60. J. Joziase, Voorschoten
61. H.J.G. Oudelaar, Voorschoten
62. I.H.S. Janssen-Claasen, Voorschoten
63. R.P.H. Janssen, Voorschoten
64. W.W. Peters, Voorschoten
65. J.P. van der Steege-Veenhuizen, Voorschoten
66. T.W. van der Steege, Voorschoten
67. B. v.d. Hoff, Voorschoten
68. A.P.H. Kuijt, Katwijk
69. E. van Pelt-Verkuil, Leiden
70. Th. Hortentius, Den Haag
71. H. Smeets, Den Haag
72. B.M. Dogge, Voorschoten
73. B.L. van Zanten, Leiden
74. B. van Hell, Pijnacker
75. I. Slavenburg, Voorschoten
76. A.N.M. Wunderink-Gijzen, Voorschoten
77. R. v.d. Mark, Leiden
78. M. v.d. Mark, Leiden
79. T v.d. Mark-van Hese, Leiden
80. B.J.S. Reulink, Voorschoten
81. T.A.P. Tilanus-Lammers, Voorschoten
82. I.L.K.F. Plochg, Leiden
83. J. Hoogendoorn, Leiden
84. L.C. Bentrop, Leiden
85. T.J.M. Noordermeer, Voorschoten
86. J.A. Horsmeier, Voorschoten
87. VVE Lotte Beesestraat 65-79, Leiden
88. J. Groen-de Kruis, Leiden
89. M.W. van de Lint, Voorschoten
90. P.J. Lasschuijt, Voorschoten
91. R.H. Lekanne dit Deprez, Leiden
92. E.M. Schimmel-Driessen
93. J. Koenis, Leiden
94. P.J.G. Kersten, Leiden
95. A.C. Kersten-de Vries, Leiden
96. E.G.A.M. Dekker, Leiden
97. E. van Erp-Damen, Voorschoten
98. E.J. Asma-Wissekerke, Leiden
99. P. Alkoven en P. van den Brink, Leiden
100. R.B. Kleijn, Voorschoten
101. E.M.I. Wolper, Leiden
102. P.J. van Helsdingen, Oegstgeest
103. M. le Cointre, Leiden
104. J. van der Wiel, Leiden
105. fam. K van Greuningen, Voorschoten
106. J.C.P. van Zijp, Leiden
107. Th. J. Keijzer, Voorschoten
108. A.C. Smits, Leiden
109. W. Dijkdrent en J. Reith, Voorschoten
110. W.H. Verstraaten-Dekker, Leiden
111. R. van Strien, Voorschoten
112. A.G.A. Beyersbergen van Hengouwen, Voorschoten
113. M. Keimpema, Leiden
114. G. Gerritsen, Leiden
115. J. Dool, Voorschoten
116. M.M. Mathijssen-de Bruijne, Leiden
117. E. Rijken, Voorschoten
118. H.H. Haasjes, Voorschoten
119. K.E. Schuemie, Leiden
120. Milieudefensie Leiderdorp, Leiderdorp
121. F. Sanders, Leiden

122. R. Gebhardt en W. van den Brink, Voorschoten
123. G. Aerts, Voorschoten
124. R.R. Hemmes, Voorschoten
125. J.P.M. Hooijmans, Voorschoten
126. J.D. Blokker, Voorschoten
127. V.L. Blokker, Leiden
128. P. Drijkoningen, Leiden
129. W.M. van den Heuvel, Leiden
130. J. H. Meuleman, Leiden
131. S. Belghoul, Leiden
132. P.G.A. Aerts, Leiden
133. S. Noot, Leidschendam
134. I.M. Doorgeest, Leiden
135. E.C.F. Varekamp, Voorschoten
136. P.A.M. Mom, Leiden
137. W.R. Gijben, Leiden
138. M.I. Vogelezang, Leiden
139. D. Hazelhoff, Voorschoten
140. C.J.W. Bankeman, Leiden
141. C.S. Holvast-Rodger, Wassenaar
142. Insprekers vermeld onder 54 t/m 141 verzoeken de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39) te beschouwen als de hare/zijne.

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport 2^e fase RijnlandRoute

De provincie Zuid-Holland heeft het voornemen de Rijnlandroute te realiseren. Deze weg moet de oost-west verbinding vormen tussen de A4 en de A44 in de regio Leiden/Voorschoten/Katwijk. Voor de realisering van de Rijnlandroute wordt een inpassingsplan opgesteld. Ter ondersteuning van de planontwikkeling en ter onderbouwing van de besluitvorming door provinciale staten wordt de procedure voor milieueffectrapportage gefaseerd doorlopen. Dit advies geeft een oordeel over het MER 1^e fase en aanvullende richtlijnen voor het MER 2^e fase

ISBN: 978-90-421-30-524

III. SAMENVATTING ZIENSWIJZEN EN ADVIEZEN MER 1^E FASE RIJNLANDROUTE
(MER1 = MER eerste fase, MER2 = MER tweede fase)

1. W. Leeuwenburgh, Voorschoten

Inspreker steunt het alternatief Churchill Avenue, maar komt zelf met een goedkopere variant onder de codenaam 'Vlaamse Reus'.

Inspreker is van mening dat in het MER1 geen of te weinig aandacht is besteed aan:

- de invloed van de aansluitingen op het onderliggende wegennet;
- het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA).

Reactie:

Provinciale Staten hebben op basis van MER1 een keuze gemaakt voor het uitwerken van 4 alternatieven en varianten in MER2. De statencommissie MKE heeft op 2 juli 2010 aangegeven, dat er nog 3 extra varianten in MER2 moeten worden uitgezocht. Het is niet de bedoeling om daarnaast nog nieuwe alternatieven en varianten toe te voegen.

In MER2 zullen de aansluitingen op het onderliggende wegennet uitgebreid aan de orde komen (2.3.1) en zal een MMA worden bepaald (2.2.3).

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

Insprekers verwijzen naar de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32) en vragen als aanvulling aandacht voor de gezondheidsschade en de daarmee samenhangende daling van de huizenprijzen op de middellange termijn.

Reactie:

Bij alle alternatieven zullen de gezondheidsaspecten in beeld gebracht worden (2.3.3.).

Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32).

3. M.M.S. Steijger (mede namens een aantal bewoners van de Leidseweg), Voorschoten

Inspreker wijst op het voordeel van de Churchill Avenue en is tegen een weg door Voorschoten om de volgende redenen:

- verloren gaan natuurwaarden bos Berbice;
- idem cultuurhistorisch waardevolle huizen aan de Leidseweg.

Reactie:

Alle alternatieven zullen in MER2 op hetzelfde detailniveau worden vergeleken, waarna Provinciale Staten hun voorkeur zullen uitspreken. Landschap en cultuurhistorie vormen daar een onderdeel van (2.3.5).

4. Fam. M de Vaan, Voorschoten

Alleen een gesloten tunnel is aanvaardbaar. Naast de overwegingen in verband met geluids-overlast en luchtkwaliteit, wordt het volgende benadrukt:

- de essentiële ecologische verbinding tussen Groene Hart en duinen, gevormd door het landgoed Berbice en de aansluitende sportvelden en volkstuinten;
- de dagelijkse recreatieve waarde van genoemd gebied voor de bewoners van de omliggende wijken.

Insprekers onderschrijven de zienswijze van de gemeente Voorschoten (zie 32) en merken op dat, vanwege de ligging in de bebouwde kom, een ontwerpssnelheid van maximaal 70 km/uur zal moeten gelden bij een tunnelbak/tunnel, dit in tegenstelling tot de voorgestelde 80 km/uur.

Reactie:

In MER2 worden de alternatieven nader uitgewerkt en de lokale milieueffecten bepaald. De ecologische verbinding tussen Noordzeekust en Groene Hart wordt hierbij betrokken (2.3.4).

Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32).

5. D.A.J. de Mooy, Leiden

Inspreker komt met twee varianten voor de aansluiting van de Churchill Avenue op de A4.

Reactie:

De mogelijke aansluitingen op de A4 worden beschreven in MER2 (2.3.1).

6. J.R. van Duijnen, Voorschoten

Inspreker verwijst naar de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32).

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie op de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32).

7. Gemeente Katwijk, Katwijk

De gemeente verzoekt het volgende mee te nemen in MER2:

- meer tijd inplannen voor de afronding van het MER en de inbreng van de raden, alvorens het voorkeustracé wordt bepaald;
- meenemen van de effecten van de verschillende varianten in de gehele gemeente;
- opnemen van de onderdelen en varianten van de aansluitingen;
- zorg dragen voor en inzicht geven in de aansluiting op omliggende projecten.

Daarnaast benadrukt de gemeente het sterk betrekken van de grondgemeenten bij de vervolgfases van het project (inpassingsplan) en verwacht een constructieve samenwerking.

Reactie:

In MER2 zal aandacht worden besteed aan de verkeerskundige werking en de effecten op de omgeving van de alternatieven en varianten (2.3.).

De gemeenten zullen uiteraard zowel bij het MER als het inpassingsplan worden betrokken.

8. R.N.G. Klaassen (mede namens kopersvereniging "de Hyacint", Voorschoten)

Inspreker verwijst naar de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32) en voegt daaraan toe, dat Krimwijk II inmiddels is aangelegd, wat niet overeenkomt met de in MER1 gepresenteerde situatie. De weg zou daarmee op 50 m van een woonwijk van 600 woningen komen te liggen met grote overlast voor die wijk.

Inspreker pleit voor oplossingen op de korte termijn bij onder andere Lammenschansplein.

Reactie:

In MER2 zal de loop van het tracé in de Oostvlietpolder nader worden bekeken (2.2.1).

Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32).

9. M. Kooij-Klaassen, Voorschoten

Zie zienswijze 6.

10. M. Kooij, Voorschoten

Zie zienswijze 6.

11. R.J. Quist, Voorschoten

Inspreker heeft grote bezwaren met de situering van een bovengronds N11-West tracé langs Krimwijk II. Hij vraagt meer aandacht in MER2 voor de effecten op de volksgezondheid (fijn stof, ultra fijn stof en geluid).

Reactie:

In MER2 zal ingegaan worden op de specifieke knelpunten en wordt de loop van het tracé in de Oostvlietpolder nader bekeken (2.1.2 en 2.2.1).

Bij alle alternatieven en varianten zullen de gezondheidsaspecten in beeld gebracht worden (2.3.3.).

12. R. van Engelenburg, Voorschoten

Inspreker tekent bezwaar aan en is van mening dat het MER 1^e fase onleesbaar is en daardoor het recht op inspreken negatief beïnvloedt. Een op het publiek gerichte samenvatting ontbreekt.

De volgende punten worden onder andere vermeld:

- de onderbouwing van nut en noodzaak is achterhaald door de recente ontwikkelingen op het gebied van de bevolkingsgroei, de woningmarkt en de economie;
- de wegingsprocedure (stoplichtbenadering en salderen) is niet geschikt;
- een aantal gebruikte modellen (onder andere Cars 2) voldoet niet;
- er is geen sprake van representativiteit van het onderzoek (onvoldoende metingen);
- het toepassen van de ladder van Verdaas wordt niet gerealiseerd in de praktijk (eerst verbeteren, eindoptie is pas de aanleg van een nieuwe weg);
- het toevoegen van de variant 'Zoeken naar Balans' is onjuist (komt sterk overeen met N11-West)
- het toevoegen in het MER van deel A en de hoofdstukken maakbaarheid en financiën is niet gewenst;
- de trechteringskeuze is onjuist door de beperkte onderlinge vergelijkbaarheid;
- in het MER ontbreekt een aantal in de Startnotitie vastgelegde zaken;
- het onderzoek naar luchtkwaliteit is onvoldoende;
- het aspect duurzaamheid ontbreekt nagenoeg in het MER.

Reactie:

Bezwaar kan te zijner tijd worden aangetekend bij de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan en het MER.

De 'Studie in beeld' is te beschouwen als een zelfstandig leesbare en publieksvriendelijke samenvatting.

Gegevens van demografie en dergelijke lopen altijd iets achter, omdat onderzoeken enige tijd vergen en er gebruik gemaakt wordt van complete gegevens. Ten aanzien van gegevens voor de autonome ontwikkeling worden de gebruikelijke inschattingen gehanteerd van toekomstige ontwikkelingen.

Een alternatief voor de gefaseerde aanleg wordt toegevoegd aan MER2.

De onderzoeken naar onder andere luchtkwaliteit zullen meer in detail worden uitgevoerd (2.3.3).

Er wordt in MER2 inzicht gegeven in de toekomstvastheid van de alternatieven en varianten.

13. EVO en TLN, Zoetermeer

EVO en TLN vragen hoe de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 zal worden ingericht. Zij vragen om aanpassingen in het ontwerp aan te brengen om ieder gedeelte van de toekomstige RLR congestievrij te maken en adviseren daarbij om ook naar de aanpassingen in de (directe) omgeving te kijken.

Verder is niet duidelijk in hoeverre in het MER rekening is gehouden met de invoering van de kilometerheffing.

Ook wordt aangegeven dat de gebruikte verkeersgegevens uit 2005 verouderd zijn.

Gevraagd wordt om de robuustheid van de varianten als criterium mee te nemen en te kwantificeren.

Ten slotte wordt de voorkeur uitgesproken voor de 'Zoeken naar Balans' variant.

Reactie:

In MER2 wordt aandacht besteed aan de invloed op de verkeersdoorstroming van de wijze van aansluiten op de A4 en A44 (2.3.1).

Vanuit het verkeersmodel (basis 2005) wordt een prognose gegeven voor het jaar 2020. Het prognosejaar 2030 wordt meegenomen in MER2 in de vorm van een robuustheidstoets.

14. Gemeente Leidschendam-Voorburg, Voorburg

De gemeente refereert aan de brief aan Gedeputeerde Staten waarin zij verzoeken het tracé van de RijnlandRoute in de Oostvlietpolder zoveel mogelijk te verleggen in de richting van het aan te leggen bedrijventerrein, in ieder geval ten noorden van het gasverdeelstation.

Tevens vraagt de gemeente meer aandacht voor de groengebieden en landgoederen in het Duin, Horst en Weidegebied als 'vertaling' van de Rijksbufferzone Leiden-Den Haag-Zoetermeer.

Ook de bereikbaarheid van het Recreatiegebied Vlietland is een punt van zorg; afsluiten van de enige toegangsweg - de Hofvlietweg - is onacceptabel.

Ten slotte steunt de gemeente de aanpak van de IBHR en de besluiten van het MIRT van eind 2009, wat betekent dat eerst de knelpunten bij de Lammebrug en Leiden-West moeten worden opgelost. Ook zal in eerste instantie moeten worden aangetoond, dat er een extra verbinding nodig is tussen de A44 en de A4, die niet op of rond de bestaande infrastructuur kan worden opgelost.

Reactie:

In MER2 zal de loop van het tracé in de Oostvlietpolder nader worden bekeken (2.2.1).

De effecten op natuur en landschap in de ecologische verbindingzones zullen worden bepaald (2.3.4 en 2.3.5), alsmede mitigerende maatregelen.

Eén van de in MER2 toegevoegde varianten is de gefaseerde aanpak van de RijnlandRoute.

15. T. Deinum, Voorschoten

Inspreker verwijst naar de zienswijze van de gemeente Voorschoten (zie 32) met de volgende aanvulling:

- in MER1 wordt op bladzijde 53 in de tabel aangegeven, dat de zuidelijke kanoroute wordt gerealiseerd met een brug; dit is in strijd met een halfverdiepte passage langs de Stevenshof en technisch onmogelijk op 100 m van de tunnel onder het spoor;
- nadere aandacht in MER2 voor de barrièrewerking voor recreatief verkeer (per fiets, te voet, per vaartuig of op de schaats);

- aandacht voor mitigerende maatregelen tijdens en na de aanleg met betrekking tot recreatief gebruik, (stof- en geluidsoverlast), verloedering van het landschap en teloorgang van voorzieningen (sportvelden, volkstuinen).

Reactie:

De effecten op de recreatieve functies worden in MER2 beschreven (2.3.5). Ook zal aandacht besteed worden aan mitigerende maatregelen.

16. Churchill Avenue team, Leiden

Het MER1 zou moeten worden bijgewerkt met een expliciete beschrijving van het alternatief Churchill Avenue. Volgens inspreker is dit alternatief als het MMA te beschouwen en zou als eerste moeten worden uitgewerkt.

Verder wordt gewezen op enkele omissies in MER1:

- selectieve omgang met het toeschrijven van schade en overlast van de verschillende varianten;
- landschapsaantasting Oostvlietpolder is veel minder dan bij Leiden Zuid;
- aspecten verkeersoverlast en bouwoverlast bij N11-West;
- consequenties aanleg N11-West voor panden in Voorschoten;
- effecten op de verkeerscirculatie na aanleg N11-West;
- te korte horizon van 10 jaar voor de verkeerseffecten (uitwerken in MER2);
- effect van een betere ruimtelijke verdichting (idem).

Reactie:

De Churchill Avenue wordt als volwaardig alternatief meegenomen in MER2. Ook zal een gefaseerd uit te voeren variant worden beschreven.

In MER2 wordt de verkeerskundige werking van alle alternatieven en varianten in detail beoordeeld (2.3.1.). Ook wordt inzicht gegeven in de toekomstvastheid (prognosejaar 2020 en 2030)(1.2).

17. W. Koster, Voorschoten

Inspreker vindt de uitgangspunten (bevolkingsgroei, economische groei) ondeugdelijk.

De ladder van Verdaas is onjuist toegepast. Het nul+-alternatief is ten onrechte afgefallen.

Inspreker vindt de kaarten en grafieken slecht leesbaar (lage resolutie).

In het verkeersmodel zijn de verkeerstromen tussen de Oude Rijnzone en Leidschendam-Voorburg-Mariahoeve (oost-zuid) onvoldoende herkenbaar meegenomen, evenals de aansluiting van de N11-Oost op de A12.

De kwaliteit van MER1 op de punten geluid en luchtkwaliteit is onvoldoende.

Bij aanleg van een N11-variant wordt de wijk Noord-Hofland omsloten door barrières.

De aanleg van een N11-variant heeft niet alleen gevolgen voor de weidevogels, maar ook voor de resterende populatie.

Geluidschermen zijn naast taluds versturende elementen in het landschap.

De cultuurhistorische relatie tussen de zilverfabriek en de bijbehorende woningen wordt in alle varianten van de N11 verstoord en deels vernietigd.

Aan het Nicolaspad in Voorschoten bevindt zich een oude vuilstort.

De gevolgen van bouw hinder voor Voorschoten worden ernstig onderschat.

De maakbaarheid scoort dus bij alle N11-varianten een (-).

Reactie:

Luchtkwaliteit en geluid worden in MER2 gedetailleerd behandeld (2.3.3) evenals de barrièrewerking. In MER 2 zal meer gedetailleerde natuurinformatie worden verwerkt (2.3.4). Bij landschap en cultuurhistorie zal aandacht worden gegeven aan de ruimtelijke kwaliteit en de cultuurhistorische aspecten (2.3.5). De vuilstort aan het Nicolaspad zal worden toegevoegd aan het overzicht van belaste gronden in MER2.

Hinder tijdens de bouw wordt in MER2 onderzocht.

18. Voorschotense Golfclub, Voorschoten

Het bestuur van de Golfclub geeft aan dat in MER1 de consequenties voor de golfbaan in Voorschoten ontbreken bij aanleg van de N11-varianten en 'Zoeken naar Balans'.

De golfbaan is onderdeel van de groene corridor, die bij aanleg doorsneden zal worden, waardoor de baan zal verdwijnen. In de omgeving zijn geen alternatieven voor de golfbaan. Het bestuur vraagt in MER2 de milieueffecten en de financiële consequenties bij aanleg van de N11-varianten en 'Zoeken naar Balans' te onderzoeken.

Ook dient te worden meegenomen op welke wijze voorzien kan worden in vervangende ruimte voor de golfbaan, de kosten daarvan en de impact op het milieu.

Reactie:

Alle milieueffecten op de groene corridor worden in MER2 meegenomen (2.2.1). De mogelijke financiële consequenties voor derden komen bij het inpassingsplan aan de orde, waarin het voorkeursalternatief wordt vastgelegd.

19. DLA Piper namens Nalco Europe B.V., Amsterdam

Nalco wens in het vervolgtraject meer duidelijkheid over de exacte impact van de aanleg van de RijnlandRoute op het perceel in eigendom bij Nalco. Ook met het aspect 'zichtlocatie' dient bij de verdere uitwerking rekening te worden gehouden.

Ten aanzien van de luchtkwaliteit vraagt inspreker om rekening te houden met de effecten op de Nalco-locatie. Dit geldt ook voor de externe veiligheidsrisico's en de geluidseffecten.

Reactie:

Bij de uitwerking van de alternatieven in MER2 zullen de implicaties van alle alternatieven en varianten voor Nalco in beeld komen.

20. F. Holvast namens St. Buurtschap Zuidwijkse Polder, Wassenaar

Inspreker verwijst naar de zienswijze van de gemeente Voorschoten (zie 32) met de volgende aanvulling:

- neem de af te breken woningen en de daarmee gepaard gaande kosten mee in het MER;
- houd rekening met de mogelijkheid van een beloningssysteem om files te verminderen (zie lopende studie Haaglanden);
- los de bestaande knelpunten bij de Lammebrug, Lammenschansplein en Leiden-West zo snel mogelijk op, conform het voorstel van de minister;
- integrale uitvoering van de Churchill Avenue kan een goede en duurzame oplossing betekenen.

Reactie:

Eén van de in MER2 toegevoegde varianten is de gefaseerde aanpak van de RijnlandRoute. Beloningssystemen worden in het stadium van de planstudie niet meegenomen.

21. Wijkraad Stevenshof, Leiden

De wijkraad geeft de volgende hoofdpunten aan:

- nut en noodzaak zijn voor een RijnlandRoute als nieuwe verbinding onvoldoende aangetoond volgens de Zevensprong van Verdaas;
- de Provinciale Structuurvisie en Verordening Ruimte dienen richtinggevend te zijn bij de tracékeuze;
- het ontbreken van de uitwerking en beoordeling van de variant Churchill Avenue is een ernstige omissie;
- er is een inhaalslag nulplus-varianten nodig op het gebied van kosten-batenanalyses en ruimtelijke planvorming;
- de varianten 'N11-West als boortunnel' en 'Spoortracé als conventionele tunnel' zijn onvoldoende onderzocht;
- afzonderlijke procedures IBHR en MER leiden tot niet transparante en ondeugdelijke besluitvorming;
- de beschrijving en waardering van effecten bevat een groot aantal onvolkomenheden.

Voor de tweede fase MER wordt een aantal aandachtspunten aangegeven.

Ten slotte wordt een aantal detailopmerkingen over MER1 gegeven.

Reactie:

Eén van de in MER2 toegevoegde varianten is de gefaseerde aanpak van de RijnlandRoute.

Ook zullen de Churchill Avenue en een gefaseerde variant daarvan worden onderzocht.

Van alle varianten worden de kosten en baten onderzocht.

Andere varianten (N11-West als boortunnel en Spoortracé al conventionele tunnel) worden niet in MER2 onderzocht.

De Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte zijn vastgesteld op 30 juni 2010 en zullen worden meegenomen in MER2.

De detailopmerkingen zijn gecontroleerd op onvolkomenheden, die van belang zijn voor MER2. Deze worden in MER2 verwerkt.

22. Gemeente Zoeterwoude, Zoeterwoude

De gemeente vraagt naast de eerder aan de projectgroep RijnlandRoute doorgegeven punten aandacht voor:

- de effecten op natuur en landschap voor de gehele Westeindsepolder;
- het meenemen in MER2 van een door de gemeente uitbesteed onderzoek met betrekking tot de aansluiting op de A4 (toezegging door de gedeputeerde);
- de goede mogelijkheid van de Churchillvariant;
- de effecten van de varianten op de volksgezondheid (luchtkwaliteit, geluid, fijn stof);
- de effecten na te gaan van een lagere snelheid op de aansluiting (50 of 70 km uur).

Ook verwijst de gemeente naar de ingediende zienswijzen op de Provinciale Structuurvisie, waarin zij ten aanzien van de RijnlandRoute wijst op de implementatie van de eigen visie van de provincie daarbij en het gebied ten oosten van de A4 niet aan te tasten.

Reactie:

De effecten op natuur en landschap van de alternatieven en varianten en de diverse mogelijke aansluitingen zullen in MER2 worden aangegeven (2.3.4 en 2.3.5). Dit geldt ook voor de effecten op de volksgezondheid (2.3.3).

De Provinciale Structuurvisie wordt als vastgesteld beleid bij het onderzoek betrokken.

23. Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute, Voorschoten

De insprekers sluiten zich aan bij de zienswijze van de gemeente Voorschoten (zie 32) met de volgende aanvulling:

- de m.e.r.-procedure en de MIRT-procedure (IBHR) lopen niet transparant door elkaar heen wat betreft de alternatieven;
- ten aanzien van de lokale effecten dient het MER directe en indirecte effecten te laten zien en geen saldering van effecten; geen afwenteling dus van nadelige effecten;
- in MER1 is geen aandacht voor criteria te relateren aan duurzame ontwikkeling; verzocht wordt hieraan in MER2 onderbouwing te geven;
- gevraagd wordt om het vernietigen van niet-reproduceerbare goederen als toetscriterium in MER2 op te nemen en de kosten van het in oorspronkelijke staat herstellen te berekenen;
- de bypass Oostvlietpolder is onderdeel van de referentiesituatie;
- het nulplus-alternatief en het Spoortracé mogen niet afvallen;
- aandacht voor ondergronds ruimtegebruik (zie zienswijze startnotitie);
- aandacht voor het aspect recreatie;
- aandacht voor effecten op de kwaliteit van het grondwater.

Verder beschouwt men de initiatieven uit juni 2008 onverminderd van kracht.

Reactie:

Provinciale Staten hebben besloten in MER2 de effecten van 4 alternatieven en varianten uit MER1 en 3 extra varianten te beschrijven. Daarbij zal meer per wegvak getoetst worden aan de bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelen (1.2) onder andere opheffen barrièrewerking (2.1.2). Bij de bepaling van het MMA zullen de duurzaamheidsambities van de provincie worden betrokken, waaronder meervoudig ruimtegebruik (2.2.3). Het aspect recreatie wordt meegenomen in MER2 (2.3.5) evenals bodem en grondwateraspecten (2.3.2).

De kosten van de alternatieven en varianten worden in beeld gebracht.

Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32).

24. Recreatiecentrum Vlietland B.V., Leidschendam

Inspreker verzoekt het in MER1 gepresenteerde tracé door de Oostvlietpolder en dat pal langs het Recreatiegebied Vlietland is gesitueerd, zodanig te verleggen dat schade aan het gebied wordt voorkomen en de groene buffer tussen Vlietland en het in de Oostvlietpolder mogelijk aan te leggen bedrijventerrein gespaard blijft.

In de bijlagen worden mogelijk alternatieven van de gemeente Leidschendam-Voorburg en het Recreatiecentrum Vlietland voor het tracé gepresenteerd.

Reactie:

In MER2 zal de loop van het tracé in de Oostvlietpolder nader worden bekeken.

25. Gemeente Leiden, Leiden

De gemeente staat achter de inhoud en conclusies van het MER1 en achter de trechtering van de alternatieven en varianten door Provinciale Staten. Zij heeft wel een aantal aandachtspunten:

- voor de inpassing bij de Stevenshof (halfverdiept) is een andere oplossing noodzakelijk;
- het verdwijnen van de aansluiting Leiden Zuid bij de A44 is zorgelijk, omdat dit leidt tot extra verkeersdruk op de knoop Leiden West; verzocht wordt in MER2 te onderzoeken of toch een aansluiting mogelijk blijft;

- een zuidoostelijke aansluiting (Voorschoterweg) zal in vergelijking met een oostelijke aansluiting veel beter functioneren; de provincie zal in de discussie tussen Leiden en Voorschoten de knoop moeten doorhakken.

Reactie:

De inpassing bij de Stevenshof en de diverse aansluitingen worden in MER2 behandeld.

26. Stadsgewest Haaglanden, Den Haag

Het stadsgewest is voorstander van de RijnlandRoute, met de belangrijke voorwaarde dat deze uiterst zorgvuldig zal moeten worden ingepast ten opzichte van de groene Rijksbufferzone, in het bijzonder ter hoogte van Maaldrift. De volgende punten worden meegegeven voor MER2:

- het knooppunt Maaldrift dient zo ver mogelijk naar het noorden verplaatst te worden en er dienen ruimtebesparende maatregelen onderzocht te worden door uit te gaan van lagere ontwerpsnelheden (50 km/uur); ook wordt gevraagd om te onderzoeken of een volledige aansluiting bij Maaldrift wel noodzakelijk is;
- onderzoek in MER2 of de aansluiting gecombineerd kan worden met een ecoduct over de A44;
- het tracé door de Oostvlietpolder dient naar het noorden verlegd te worden in verband met de nadelige gevolgen voor het Recreatiegebied Vlietland;
- een directe aansluiting van de N206 op de parallelstructuur van de A4 blijft noodzakelijk; de verbinding Zoetermeer-Leiden-Centrum/Amsterdam mag niet verslechteren;
- het Transferium 't Schouw dient ook in de toekomst volwaardig te kunnen functioneren.

Reactie:

Al deze punten worden in MER2 onderzocht.

27. J.H.M. Weekenborg en H.M. van Marrewijk, Voorschoten

Insprekers maken zich grote zorgen om de geluidsbelasting, de luchtkwaliteit en de ruimtelijke inpassing. Ten aanzien van de geluidsbelasting wordt verwacht dat er concrete referentiemetingen bij bestaande tunnelmonden worden gedaan en dat de cumulatieve geluidseffecten worden meegenomen. Voor de luchtkwaliteit dient voor fijn stof de meest veilige norm te worden gehanteerd van zowel PM10, PM2,5 en PM0,1.

De aansluiting op de Voorschoterweg dient door extra verkeer en een hogere milieubelasting te vervallen.

Reactie:

Geluidsbelasting, luchtkwaliteit en de ruimtelijke inpassing van alle alternatieven en varianten worden meer in detail in MER2 beschreven (2.3.3 en 2.3.5).

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

Inspreker sluit zich aan bij de zienswijze van de Wijkraad Stevenshof (21) met de volgende opmerkingen over het document 'Studie in Beeld':

- langs de Churchillaan ligt geen bebouwing van 1900-1920 en 1920-1960, maar er liggen sportvelden; inspreker verzoekt deze punten te controleren (bladzijde 28, figuur 4.7);
- geluidscontouren in hoofdstuk 5 bij de N14 en de A44 kunnen niet gelijk zijn vanwege de Sijtwendetunnel.

Verder dienen de effecten van het afsluiten van de aansluiting Leiden-Zuid op de aansluiting bij de Plesmanlaan onderzocht te worden in MER2.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie op de zienswijze van de Wijkraad Stevenshof (21).
De overige punten worden meegenomen in MER2.

29. J.G.M. van Muiden en C. Kranenburg, Leiden

Verzocht wordt om in de bepaling van de luchtkwaliteit op zijn minst ook de PM2,5 mee te nemen. Bescherming van de volksgezondheid dient langs de Stevenshof een uiterste prioriteit te hebben. Aangezien er langs het N11-West tracé relatief veel jongere kinderen en nogal wat ouderen wonen, zou de lokale situatie als 'gevoelige bestemming' kunnen worden beschouwd (conform scholen, verzorgingstehuizen, kinderdagverblijven enzovoorts, binnen 50 m van provinciale wegen).

Reactie:

In MER2 worden de effecten op de luchtconcentraties beschreven en zal rekening worden gehouden met gevoelige objecten (2.3.3).

30. Kamer van Koophandel Den Haag, VNO-NCW Rijnland en Bedrijfsleven Rijnland, Leiden

Het bedrijfsleven is het eens met de trechtering van de varianten voor de tweede fase MER en ondersteunt de voorkeursvariant van het Rijk (Zoeken naar Balans). Insprekers komen met de volgende aanbevelingen voor de op te stellen aanvullende richtlijnen:

- fasering is geen optie;
- mogelijkheden voor inbreng vanuit de markt;
- robuustheid is een belangrijk criterium;
- doorstroming van het verkeer dient optimaal te zijn.

Nut en noodzaak van de RijnlandRoute staan niet ter discussie.

Reactie:

De mogelijkheden van marktpartijen wordt onderzocht.

De doorstroming van het verkeer en de toekomstvastheid van de alternatieven en varianten en worden in MER2 beschreven (2.1.1.).

31. P.N. Zwinkels, Voorschoten

Inspreker sluit zich aan bij de zienswijze van de gemeente Voorschoten (zie 32) met de volgende aanvulling:

De variant door de Oostvlietpolder komt op 50 m van de nieuwe wijk Krimwijk II.

Inspreker is van mening dat de impact van de RijnlandRoute op deze wijk (geluidsoverlast, stankoverlast, fijn stof, verkeersveiligheid) nauwelijks is meegenomen in MER1.

Reactie:

In MER2 zal de loop van het tracé in de Oostvlietpolder nader worden bekeken (2.2.1).

Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32).

32. **Gemeente Voorschoten, Voorschoten**

Procedure

Er is een verschil tussen het alternatief 'Zoeken naar Balans' uit het MIRT (IBHR) en het alternatief dat de provincie hanteert. Dit vindt de gemeente ongeloofwaardig en niet transparant.

Ambtelijk is er een lijst opgesteld van punten, die nog ontbreken in MER1. Deze lijst is niet formeel vastgesteld, waardoor MER1 incompleet is.

Nut en noodzaak

De gemeente is van mening dat een zorgvuldige analyse van nut en noodzaak van een geheel nieuwe wegverbinding nog steeds ontbreekt in MER1. De zevensprong van Verdaas is onvoldoende uitgewerkt.

Integrale benadering

Het relevante verkeers- en vervoernetwerk moet op regionaal niveau in beschouwing worden genomen om een analyse te kunnen maken van nut en noodzaak en effecten. De gemeente pleit voor een integrale benadering met als resultaat een geoptimaliseerd pakket van maatregelen, in plaats van te focussen op een enkele verbinding.

Reikwijdte van het project

Er is geen duidelijke omschrijving van de reikwijdte van het project en niet alle relevante aspecten worden meegenomen (bijvoorbeeld effecten RLR op het gebruik van de A4 en de N11-Oost)

Tracé Zoeken naar Balans

De oorspronkelijke in het IBHR gepresenteerde variant is naar het zuiden verschoven en heeft daardoor grote schadelijke invloed op Vlietland en de nieuwbouwwijk Krimwijk II. Bovendien had de oorspronkelijke variant geen aansluiting in Voorschoten.

Aansluitingen

De in MER1 gepresenteerde aansluiting tegenover het landgoed Berbice wordt met kracht van de hand gewezen vanwege de status van Berbice als rijksmonument, provinciaal landgoed-biotop en doorsnijding van de Rijksbufferzone.

Voortvarende aanpak

De gemeente pleit - conform het gezamenlijke besluit van minister en gedeputeerde - voor nadrukkelijke aandacht in MER2 voor faseringsmogelijkheden (eerst de huidige knelpunten oplossen).

Meer aandacht voor groenstructuren, natuur en milieu

In MER1 is onvoldoende aandacht besteed aan groenstructuur, natuur en landschap (Rijksbufferzone, Duin, Horst en Weidegebied en ecologische verbindingzones tussen duinen en Groene Hart). De gemeente pleit voor meer aandacht in MER2 voor de natuurlijke kwaliteiten en groene verbindingen.

Gezondheidseffecten in kaart brengen

In MER2 dient onderzoek gedaan te worden naar de effecten op onder meer luchtkwaliteit (fijn stof en ultra fijn stof) en geluidsbelasting, waarbij het ook om cumulatieve effecten gaat.

Lokale effecten zichtbaar maken

In MER2 worden effecten gesaldeerd over het (gehele) onderzoeksgebied. Lokale effecten zoals barrièrewerking worden daardoor niet zichtbaar.

De gemeente opteert voor het oplossen van de verkeersproblematiek door het verbeteren van de bestaande infrastructuur. Voorschoten zal, zoals in de zienswijze op de Startnotitie is aangegeven, alleen medewerking kunnen verlenen aan de aanleg van de RijnlandRoute als de weg - nadat nut en noodzaak zijn aangetoond - op Voorschotens gebied over de gehele lengte in een tunnel onder het maaiveld wordt gelegd.

Als bijlage is een lijst van opmerkingen toegevoegd over de tekst van de rapporten en bijlagen van MER1.

Reactie:

De detailopmerkingen zijn gecontroleerd op onvolkomenheden die van belang zijn voor MER2. Deze worden in MER2 verwerkt. MER1 is afgerond en hierin worden geen wijzigingen meer doorgevoerd.

De best scorende variant uit het IBHR is opgenomen in het m.e.r.-onderzoek. Ook zal een variant worden toegevoegd, waarbij sprake is van een gefaseerde aanleg.

In MER2 worden de invloeden op het omliggende netwerk beschreven (2.1.1).

In MER2 zal ingegaan worden op de specifieke knelpunten en wordt de loop van het tracé in de Oostvlietpolder nader bekeken (2.1.2 en 2.2.1).

In MER2 worden de alternatieven nader uitgewerkt en de lokale milieueffecten bepaald.

De ecologische verbinding tussen Noordzeekust en Groene Hart wordt hierbij betrokken (2.3.4) evenals de cultuurhistorische structuren (2.3.5).

Bij alle alternatieven en varianten zullen de gezondheidsaspecten uitgebreid en lokaal in beeld gebracht worden (2.3.3.).

33. F.J. Kooper, H.A. Nuhoff en J. Visser, Leiden

Insprekers sluiten zich aan bij de zienswijzen van de Wijkraad Stevenshof (zie 21) en gemeente Voorschoten (zie 32) en brengen daarnaast de volgende punten naar voren:

Proces

Cruciaal voor een goede MER is een objectieve beoordeling van de alternatieven.

Door de vooringenomenheid van de provincie is er een risico van een subjectieve behandeling van andere alternatieven dan 'Zoeken naar Balans'.

Achtergrond, nut en noodzaak

Insprekers vragen opnieuw aandacht voor het te beschouwen gebied voor de verkeersanalyse. In de zienswijze op de startnotitie is gepleit om een gedeelte van het landelijke verkeersnet (A12 vanaf Bodegraven, Prins Clausplein, Utrechtsebaan en knooppunt Burgerveen) mee te nemen. Dit is niet gebeurd in MER1.

Beschrijving alternatieven en varianten

De Churchill Avenue dient in MER2 als volwaardig alternatief te worden meegenomen.

Het Spoortracé behoort in MER2 een tweede kans te krijgen (streven naar win-winsituatie in overleg met Ministerie van VenW, gemeente Leiden en ProRail).

Zoeken naar Balans is geen apart alternatief maar een variant van N11-West.

Milieu-leefomgeving

De gezondheidseffecten zijn onvoldoende meegenomen in MER1. Insprekers verwachten dat in MER2 de laatste ontwikkelingen op wetenschappelijk gebied ten aanzien van effecten op de gezondheid de nodige aandacht krijgen.

Ook dient aandacht te worden geschonken aan de belevingswaarde van het landschap en het aspect licht.

Milieu-natuurlijke omgeving

In MER2 dient meer aandacht te worden besteed aan de groene buffer tussen kust en Groene Hart (EHS) en de toegankelijkheid en de beleving van de groene omgeving.

De Provinciale Structuurvisie moet worden meegenomen als beleidskader in MER2 evenals de status van het gebied 'Duin, Horst en Weide' als provinciaal landschap.

Integrale effectvergelijking

De effecten op de natuur worden onvoldoende goed weergegeven (toevoegen kolom afname areaal voor beschermde soorten).

De baten en de lasten van de RijnlandRoute dienen ook de 'lasten' voor de groene ontwikkeling van de regio te bevatten.

Reactie:

Provinciale Staten hebben op basis van MER1 een keuze gemaakt voor het uitwerken van 4 alternatieven en varianten in MER2, waaronder de Churchill Avenue. De statencommissie MKE heeft op 2 juli 2010 aangegeven, dat er nog 3 extra varianten in MER2 moeten worden uitgezocht,

De gezondheidsaspecten zullen in MER2 uitgebreider in beeld worden gebracht (2.2.1).

Dit geldt ook voor de ruimtelijke kwaliteit van de inpassing en de barrièrewerking (2.3.5) evenals de ecologische verbindingszone (2.3.4)

De Provinciale Structuurvisie wordt als vastgesteld beleid bij het onderzoek betrokken.

34. Stichting Twickel, Delden

De stichting wijst op de grote cultuurhistorische waarde en natuurwaarden van de Zuidwijkse Polder en omgeving en vraagt om vaststelling van nut en noodzaak van een nieuwe verbinding. Ook is de stichting Twickel van mening dat de effecten op de ecologische verbinding tussen het Groene Hart en duinen als gevolg van de aanleg van de weg onvoldoende tot uiting komen in MER1. Het betreft met name de aspecten weidevogels, verkeerslawaaï en landschap, die onvoldoende in beeld zijn gebracht.

Voor de onderbouwing van bovengenoemde punten verwijst de stichting naar de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39).

Reactie:

De ecologische verbinding tussen Noordzeekust en Groene Hart wordt betrokken bij het beschrijven van de effecten op natuur en landschap in MER2 (2.3.4).

35. Vereniging Leefbaar Voorschoten, Voorschoten

De vereniging heeft twee zorgpunten:

- de zeer geringe aandacht voor de ernstige aantasting van de ecologische relatie tussen Noordzeekust en Groene Hart op een van de weinige plekken waar deze verbinding nog intact is;
- het ontbreken van aandacht voor de effecten op het onderliggende wegennet in Voorschoten, zeker omdat in een aantal varianten sprake is van een knooppunt tussen N11 en de kruising Leidseweg-Voorschoterweg; dit geldt ook voor effecten van dit knooppunt op de belangrijke cultuurhistorische monumenten Berbice en Zilverfabriek.

Reactie:

De ecologische verbinding tussen Noordzeekust en Groene Hart wordt betrokken bij het beschrijven van de effecten op natuur en landschap in MER2 (2.3.4). Ook komen de effecten op de leefomgeving aan de orde (2.3.3.), evenals de effecten op landschap en cultuurhistorie (2.3.5).

36. P. Eckstein en M. Kuhn, Voorschoten

Insprekers verwijzen naar de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32) met de aanvulling om in MER2 te toetsen op de NO_x-emissie en -immissie (Wet luchtkwaliteit) en de geldende richtlijnen hiervoor.

Reactie:

Het onderzoek naar de luchtkwaliteit zal voldoen aan de wettelijke normen en richtlijnen (2.3.3) .

Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32).

37. F. Pelupessy, Leiden

Inspreker verzoekt de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39) te beschouwen als de zijne met de aanvulling om in de aanvullende richtlijnen voor MER2 op te nemen, dat de varianten langs de Stevenshof niet meer aan bod komen.

Reactie:

Provinciale Staten hebben op basis van MER1 een keuze gemaakt voor het uitwerken van 4 alternatieven en varianten in MER2, waaronder de Churchill Avenue. De statencommissie MKE heeft op 2 juli 2010 aangegeven, dat er nog 3 extra varianten in MER2 moeten worden uitgezocht,

Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland(39).

38. Gemeente Oegstgeest, Oegstgeest

De gemeente vraagt aandacht voor de gemaakte (bestuurlijke) afspraken omtrent het toekomstbeeld van de knoop Leiden-West. Het betreft de rechtstreekse aansluiting van de locatie Nieuw Rhijngeest (nu Rijnfront-Zuid) op de N206 en van daaruit op de A44.

Ook dient in MER2 aandacht te worden gegeven aan de robuustheid van het knooppunt Leiden West, met ook in de toekomst een goede doorstroming.

Reactie:

Per wegvak zullen de bereikbaarheids- en omgevingsdoelen van de alternatieven en varianten worden getoetst, evenals de toekomstvastheid (1.2).

39. Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland, Leiden

De stichting is van mening dat de in de regio aanwezige verkeers-, vervoers- en leefbaarheidsproblemen goedkoper, sneller en effectiever opgelost kunnen worden dan door middel van grootschalige nieuwe infrastructuur. De zienswijze volgt in grote lijnen de hoofdstukindeling van MER1.

Achtergrond, nut en noodzaak

De uitgangspunten zijn irreëel, met name wat betreft de toename van de kantorenoppervlakte en de oppervlakte bedrijventerreinen. Ook worden eerdergenoemde uitgangspunten niet meer gehanteerd (jaarlijkse groei autoverkeer en aandeel openbaar vervoer en langzaam verkeer). De Zevensprong van Verdaas is op een onbeoordeelbare manier gehanteerd. De cumulatieve effecten van alle maatregelen in de achtereenvolgende sprongen worden ten onrechte niet beoordeeld. Uit het cumulatieve effect van de sprongen 1 tot en met 5 had het Meest Milieuvriendelijke Alternatief moeten worden afgeleid.

De gehanteerde uitgangspunten en de onjuiste toepassing van de Zevensprong van Verdaas werken door in alle onderzochte effecten in MER1.

Beschrijving alternatieven en varianten

De 'Churchill Avenue' wordt niet gelijkwaardig in MER1 behandeld als de andere alternatieven/varianten.

De minister en de gedeputeerde hebben hun voorkeur uitgesproken voor 'Zoeken naar Balans' en er is voor dit alternatief een rijksbijdrage beschikbaar gesteld. De vraag is hoe serieus de milieueffectrapportage daardoor nog is. In MER1 wordt bovendien een andere variant gepresenteerd dan in het IBHR (vlak langs Vlietland en de wijk Krimwijk II in Voorschoten).

Aan de levensvatbaarheid van alle 'N11-Westvarianten' wordt getwijfeld vanwege meningsverschillen over de aansluitingen op de Voorschoterweg en de A44.

De uitwerking van maar een variant van het 'Spoortracé' met mogelijke schade aan de binnenstad is misleidend. Waarom niet een variant uitgewerkt naast het spoor in plaats van onder het spoor en met twee kleinere buizen?

Verkeer en Vervoer

Onduidelijk is waarom er in MER1 geen integrale verkeersintensiteits- en I/C-kaarten van de besproken alternatieven worden gepresenteerd. Verder ontbreken de verkeersintensiteiten van aansluitende wegen op de randweg en de daarop aansluitende wegen in de bebouwing. Bij de reistijdeffecten wordt het aandeel van het autoverkeer in de geselecteerde twaalf regionale en regio-overschrijdende trajecten in de totale hoeveelheid verplaatsingen niet vermeld.

Grote moeite heeft de stichting met de gehanteerde klassenindeling bij het doorgaande verkeer op de genoemde wegvakken.

Milieu-Leefomgeving

In MER1 ontbreekt een presentatie van de lokale 'geluidseffecten' van de verschillende alternatieven en varianten. Het beoordeelbaar presenteren van deze effecten is van groot belang om te kijken waar mitigerende maatregelen genomen moeten worden. Verder is de wijk Krimwijk II niet genoemd en ontbreekt een aantal scholen en verpleeg- en verzorgingshuizen in de wijk Noord Hofland (Voorschoten).

Ten aanzien van 'luchtkwaliteit' wordt te weinig aandacht besteed aan fijn stof en ultra fijn stof. Bij de gehanteerde klassenindeling worden vraagtekens gezet en de lokale effecten zouden veel duidelijker en vergelijkbaar gepresenteerd moeten worden. Dit geldt ook voor de berekening van de luchtkwaliteit langs de wegvakken in de poldergebieden.

Het probleem van barrièrewerking wordt te gemakkelijk in MER1 'opgelost'.

Milieu-Natuurlijke omgeving

Er is in MER1 slordig omgesprongen met de door de stichting beschikbaar gestelde weidevogelinventarisatiegegevens. Ook is de behandeling van de aanwezigheid van beschermde soorten in het gebied zeer incompleet.

Dat er geen vernietiging optreedt van EHS en ecologische verbindingzones lijkt de stichting volstrekt onjuist. Er zal ook versnippering optreden van de EHS.

Verkeerslawaaï heeft ook invloed op de belevingswaarde van het landschap, hieraan is geen aandacht besteed.

Het integrale oordeel dat er geen of beperkte effecten op het landschap zijn bij de N11-West alternatieven en Zoeken naar Balans zal door weinig inwoners van de regio worden gedeeld.

Maakbaarheid

De maakbaarheidproblemen van de 'Nulplus'-varianten worden niet onderbouwd. Van het Spoortracé is alleen de moeilijkst maakbare variant onderzocht.

Investeringskosten

De stichting vindt het betreurenswaardig dat het Spoortracé vooral vanwege de kosten is afgefallen. Er is niet gekeken naar minder kostbare of riskante varianten.

Er is een discrepantie tussen de investeringskosten van Zoeken naar Balans in MER1 (580 miljoen) en de kosten in het IBHR (844 miljoen).

Baten van de RijnlandRoute

Het MER maakt niet duidelijk waarom de N11-Westvarianten een alternatief kunnen bieden voor het autoverkeer op de Churchillaan. Ook wordt onvoldoende onderbouwd waarom de RijnlandRoute de doorstroming van het autoverkeer in Leiden verbetert.

Door de overbelasting van de A4 zal de RijnlandRoute de betrouwbaarheid en de robuustheid van het wegennet in en om Holland Rijnland niet verbeteren. De overbelasting zal door de verkeersaantrekkende werking van de RijnlandRoute juist toenemen.

Reactie:

Gegevens van demografie, economie en dergelijke lopen altijd iets achter, omdat onderzoeken enige tijd vergen en er gebruikgemaakt wordt van complete gegevens. Ten aanzien van gegevens voor de autonome ontwikkeling worden de gebruikelijke inschattingen gehanteerd van toekomstige ontwikkelingen.

De Churchill Avenue wordt in MER2 gelijkwaardig met alle andere alternatieven en varianten onderzocht. In MER2 zal ook de variant met betrekking tot een gefaseerde aanleg worden onderzocht, alsmede zal de loop van het tracé in de Oostvlietpolder nader worden bekeken (2.2.1).

Provinciale Staten hebben besloten het Spoortracé niet mee te nemen in MER2 vanwege de substantieel hogere kosten, het ontbreken van een rijksbijdrage voor dit tracé en de te verwachten problemen met betrekking tot de maakbaarheid.

De verkeersafwikkeling zal in MER2 gedetailleerder worden uitgewerkt (2.1.1).

Dit geldt ook voor de effecten op de leefomgeving (luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid en volksgezondheid). De lokale effecten worden in beeld gebracht. Ten aanzien van luchtkwaliteit zal in MER2 aandacht worden besteed aan fijn stof en ultra fijn stof.

De natuurgegevens zullen gedetailleerder in MER2 aan de orde komen.

Ook zal de ecologische verbinding tussen Noordzeekust en Groene Hart worden betrokken bij het onderzoek (2.3.4).

De kosten van alle alternatieven en varianten worden in MER2 beschreven.

40. Fam. Groothuizen-Vijverberg, Voorschoten

Insprekers verwijzen naar de zienswijze van de gemeente Voorschoten (zie 32) en voegen hieraan toe dat de aanwezigheid van de woonwijk Krimwijk II niet is meegenomen in MER1. Ook andere uitgangspunten stroken niet met de werkelijkheid, zoals het aantal te bouwen woningen in Valkenburg, de aannames van de hoeveelheid kantoorruimte, en de veronderstelde groei van het autoverkeer.

Er is afgeweken van het traject zoals is voorgesteld in het IBHR, met gevolgen voor de leefomgeving van Krimwijk II.

Insprekers vinden dat het werkelijke probleem, het knooppunt Lammenschans, aangepakt dient te worden, conform de mening van de minister in het IBHR.

Reactie:

In MER2 zal de loop van het tracé in de Oostvlietpolder nader worden bekeken (2.2.1).

Fasering van de RijnlandRoute wordt als apart alternatief meegenomen in MER2.

Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32).

41. Fam. Ratsma-van der Moore, Voorschoten

De insprekers onderschrijven de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39) en van de gemeente Voorschoten (32), behoudens de onder 6 gesuggereerde aansluiting in de Oostvlietpolder. Insprekers pleiten ervoor de Oostvlietpolder zoveel mogelijk te ontzien.

Reactie:

In MER2 zal de loop van het tracé in de Oostvlietpolder nader worden bekeken (2.2.1).

Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39).

42. J. Noordhuizen, Wassenaar

Inspreker vindt het vreemd dat in het MER slechts zeer beperkt gebruik is gemaakt van de door hem beschikbaar gestelde broedvogelgegevens, waardoor het onmogelijk is om op basis van het MER een weloverwogen afweging te maken, welk tracéalternatief en variant de beste keus zou zijn. Inspreker gaat in op een aantal verkeerde beoordelingen in het MER. Ook verzoekt hij de stappen van de compensatieregeling van de provincie bij het verlies van weidevogelgebied mee te nemen in MER2.

Reactie:

In MER2 zal gebruik worden gemaakt van meer gedetailleerde natuurinformatie, die zoveel als mogelijk kwantitatief moet zijn. Bij verlies van weidevogelgebied is de provinciale compensatieregeling van toepassing.

43. A.G.J. Sedee, Voorschoten

Inspreker onderschrijft de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39) en van de gemeente Voorschoten (32) en constateert dat er geen nut-noodzaak-onderzoek is gedaan. Op de lokale geluidsoverlast en de gezondheidsproblemen in Voorschoten, met name voor de nieuwe wijk Park Allemansgeest, wordt in MER1 niet ingegaan.

Reactie:

In MER2 wordt per wegvak ingegaan op de effecten op de leefomgeving (2.3.3).

Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39) en van de gemeente Voorschoten (32).

44. Platform Duurzaam Voorschoten, Voorschoten

Het Platform staat achter de zienswijze van de gemeente Voorschoten (zie 32).

Het Platform heeft eerder gevraagd om een duurzamere aanpak van de betrokken verkeersproblemen te onderzoeken, alvorens verdere financiële verplichtingen aan te gaan.

Reactie:

Eén van de in MER2 toegevoegde varianten is de gefaseerde aanpak van de RijnlandRoute. Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32).

45. F.H.J. von der Assen, Voorschoten

Inspreker vraagt aandacht voor de adequate bescherming van de (voormalige) Rijksbufferzone en het daarin geprojecteerde Landschapspark Duin, Horst en Weide.

De in 'Zoeken naar Balans' geprojecteerde aansluiting op de A44 betekent de nekslag voor alle pogingen om een robuuste ecologische verbinding tussen de kust en het Groene Hart tot stand te brengen. In MER1 is bij de effectvergelijking onvoldoende rekening gehouden met de ernstige aantasting van natuur en landschap en met de bescherming die geboden wordt door de Europese Vogelrichtlijn.

In MER1 is onvoldoende aannemelijk gemaakt dat de 'nulplus'-varianten van de RijnlandRoute niet in beschouwing behoeven te worden genomen.

Reactie:

De effecten op natuur en landschap in de ecologische verbindingzones zullen gedetailleerder worden bepaald in MER2 (2.3.4 en 2.3.5).

Eén van de in MER2 toegevoegde varianten is de gefaseerde aanpak van de RijnlandRoute.

46. M. Lamers, Voorschoten

Inspreker staat achter de zienswijze van de gemeente Voorschoten (zie 32) met de volgende aanvullingen:

Ten aanzien van de luchtkwaliteit wordt verwacht dat er ook onderzoek naar PM_{2,5} en PM_{0,1} wordt gedaan. Indien er geen methode is om deze te meten, kan er een indicatie van de orde van grootte worden gegeven.

Inspreker wenst resultaten van metingen op concrete tijden en op concrete plaatsen in plaats van jaargemiddelden bij luchtkwaliteit en geluid. Ook de cumulatieve effecten moeten worden meegenomen in de berekeningen (fabrieken, vliegtuigen en treinen, maar ook nabijgelegen wegen als de A4 en de A44).

Effecten en kosten van mitigerende maatregelen moeten worden meegenomen.

Reactie:

Bij het onderzoek naar de luchtkwaliteit komen de diverse concentraties van fijn stof aan de orde, meer uitgesplitst per wegvak (2.3.3). Ook voor geluid zal het onderzoek gedetailleerder gebeuren.

Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32).

47. Bewoners woonwijk het Wedde, Voorschoten

De bewoners onderschrijven de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32) en van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39) en wijst op de barrièrewerking van de RijnlandRoute. De consequenties voor de leefbaarheid van de wijk is op geen enkele wijze terug te vinden in het MER. Ook is geen rekening gehouden met de laatste kennis van en over fijn stof en ultra fijn stof.

Nut en noodzaak zijn alleen maar economisch bepaald. MER1 gaat in alle opzichten voorbij aan het belang van de bewoners bij een gezonde en qua natuur- en cultuurwaarden duurzame samenleving.

Reactie:

Effecten van barrièrewerking worden in MER2 onderzocht (2.3.3). Ook ten aanzien van luchtkwaliteit zal gedetailleerd worden ingegaan op de luchtconcentraties.

Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39) en van de gemeente Voorschoten (32).

48. Vereniging Vrienden van Vlietland, Leidschendam

De vereniging onderschrijft de zienswijze van de gemeente Voorschoten (32) en van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39), met name wat betreft de gevolgen voor het natuur- en recreatiegebied Vlietland en omgeving.

Zij concludeert dat niet of onvoldoende is gekeken naar alternatieven voor 'nieuwe asfalt'.

Het verbeteren van de huidige infrastructuur, voor zowel auto's als langzaam verkeer en het openbaar vervoer is niet als serieuze optie meegenomen.

De varianten van N11-West en 'Zoeken naar Balans' hebben een grote schadelijke invloed op Vlietland, omdat deze pal langs het gebied lopen.

De verkeersdruk op de A4 zal verder toenemen door de RijnlandRoute, wat ook consequenties heeft voor Vlietland.

Reactie:

In MER2 zal de loop van het tracé in de Oostvlietpolder nader worden bekeken (2.2.1).

Verder wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39) en van de gemeente Voorschoten (32).

49. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort

De Rijksdienst verzoekt in MER2 nader te onderzoeken hoe de negatieve gevolgen voor de aspecten landschap, cultuurhistorie en archeologie bij de alternatieven en varianten gemitigeerd kunnen worden. Ten aanzien van archeologie dient tevens een inventariserend veldonderzoek plaats te vinden.

Reactie:

Landschap, cultuurhistorie en archeologie komen uitgebreid aan de orde in MER2 (2.3.5).

50. Gemeente Wassenaar, Wassenaar

De gemeente Wassenaar onderschrijft de zienswijze van het Stadsgewest Haaglanden (26) met de volgende aanvulling:

Het alternatief 'Zoeken naar Balans' heeft een volledige aansluiting bij Maaldrift. Op basis van verkeerskundige afweging is een volledige aansluiting niet nodig. Conform de uitingen van de gedeputeerde en de opstelling van de provincie, zal een halve aansluiting bij Maaldrift een duidelijke plaats moeten krijgen in het vervolg van het MER. Daarbij dient de ontwerpsnelheid op de A44 naar 100 km/uur te worden verlaagd, zal de aansluiting naar het noorden moeten opschuiven en zal een ecoverbinding bij Maaldrift goed inpasbaar moeten zijn. Gevraagd wordt om in MER2 de mogelijkheid te onderzoeken om de A44 bij Maaldrift te verdiepen om een ecopassage op maaiveldniveau mogelijk te maken.

Verder wordt gepleit om de N44 te ondertunnelen en daarmee de leefbaarheid in Wassenaar te verhogen en de bereikbaarheid van Den Haag op peil te houden.

Uitgaande van een goede verkeerskundige werking van de Churchill Avenue, is het grote voordeel dat die variant de polders ten zuiden van de Stevenshof niet aantast en dus ook geen aansluiting bij Maaldrift nodig is.

Ten slotte wordt aandacht gevraagd voor groencompensatie in de vorm van een goed landschappelijk ingepaste ecologische verbinding.

Reactie:

Bij alle alternatieven en varianten worden de diverse aansluitingsmogelijkheden in MER 2 onderzocht. Ook wordt het maximeren van de snelheid daarbij betrokken (2.2.1).

51. M.C. Kroon, mede namens NKB, Leiden

Inspreker onderschrijft de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39) en geeft in aanvulling mede namens de Nederlandse Kanobond, gewest West, de volgende zienswijzen:

De bestaande natuurlijke, cultuurhistorische en recreatieve functie van de Veenwatering en de Dobbewatering komen onvoldoende in het MER aan de orde. Dit geldt met name voor de (blauw-groene) recreatieve functies. Ook is geen aandacht besteed aan schaatsen.

De kosten van mitigerende maatregelen zijn niet in beeld gebracht bij de opsomming van de kosten en baten van de verschillende varianten, evenals de externe kosten voor milieu landschap, natuur, recreatie en omwonenden (maatschappelijke kosten).

Inspreker pleit voor een meer in balans zijnde kosten-batenanalyse in MER2.

Daarnaast vraagt hij om een N11-variant 5 met een voortgezette ondertunneling vanaf het spoor tot de aansluiting op de A44.

Verder wordt er nog een aantal detailopmerkingen gemaakt met betrekking tot luchtkwaliteit (NO₂-uitstoot van vrachtwagens), visualisaties (ontbreken geluidwerende voorzieningen), Zoeken naar Balans (effecten opheffen aansluiting Leiden Zuid, onmogelijke passage zuidelijke kanoroute), geluidhinder (cumulatieve effecten spoor en luchtvaart, ontbreken rol rijgedrag),

Natuur (geen aandacht functie Papenwegse Polder als foerageergebied) en landschap (visuele en fysieke barrièrewerking en lichthinder).

Reactie:

De diverse effecten op natuur, landschap en cultuurhistorie en op de recreatieve functies zullen in MER2 worden beschreven (2.3.4 en 2.3.5).

52. Stuurgroep Pact van Duivenvoorde, Wassenaar

De stuurgroep geeft aan dat in MER1 onvoldoende aandacht wordt besteed aan het Duin, Horst en Weidegebied en de daarbij in het geding zijnde bijzondere 'groene' kwaliteiten.

De N11-varianten en Zoeken naar Balans vormen een aantasting van en doen afbreuk aan het genoemde gebied en de historische landgoederen Berbice en Berestein.

Aantasting van een van de laatste open verbindingen tussen kust en Groene Hart is niet gewenst.

Mocht aantasting desalniettemin toch plaatsvinden, dan is compensatie in de vorm van een eco-fietsviaduct over de A44 en (of eventueel onder) de A4 en de aanleg van recreatieve routes inclusief langzaamverkeersbruggen/-viaducten en gecombineerd met (natte) ecozones op zijn plaats.

Reactie:

In MER2 zullen deze onderwerpen uitgebreid aan de orde komen (2.3.4 en 2.3.5).

53. Wijkvereniging Leefbaar Zuidwest, Leiden

De wijkvereniging heeft grote zorgen, wanneer de verbinding zal komen te lopen via de Churchilllaan. De doelstelling de leefbaarheid op de bestaande oost-westverbinding te verbeteren, is volgens de wijkvereniging niet haalbaar bij de Nulplus-varianten c.q. de Churchill Avenue.

Reactie:

De milieueffecten van alle alternatieven en varianten worden in MER2 op een gelijkwaardige wijze vergeleken.

- 54. H. Ramautar, Leiden
- 55. S.A. Theunissen en M. Dronkers, Leiden
- 56. M.S. Schoonhoven, Voorschoten
- 57. M. Batten, Voorschoten
- 58. G. Blauw en S. Wijnands, Voorschoten
- 59. W.A. Alting, Wassenaar
- 60. J. Joziase, Voorschoten
- 61. H.J.G. Oudelaar, Voorschoten
- 62. I.H.S. Janssen-Claasen, Voorschoten
- 63. R.P.H. Janssen, Voorschoten
- 64. W.W. Peters, Voorschoten
- 65. J.P. van der Steege-Veenhuizen, Voorschoten
- 66. T.W. van der Steege, Voorschoten
- 67. B. v.d. Hoff, Voorschoten
- 68. A.P.H. Kuijt, Katwijk
- 69. E. van Pelt-Verkuil, Leiden
- 70. Th. Hortensius, Den Haag
- 71. H. Smeets, Den Haag
- 72. B.M. Dogge, Voorschoten
- 73. B.L. van Zanten, Leiden
- 74. B. van Hell, Pijnacker
- 75. I. Slavenburg, Voorschoten
- 76. A.N.M. Wunderink-Gijzen, Voorschoten
- 77. R. v.d. Mark, Leiden
- 78. M. v.d. Mark, Leiden
- 79. T. v.d. Mark-van Hese, Leiden
- 80. B.J.S. Reulink, Voorschoten
- 81. T.A.P. Tilanus-Lammers, Voorschoten
- 82. I.L.K.F. Plochg, Leiden
- 83. J. Hoogendoorn, Leiden
- 84. L.C. Berntrop-Bos, Leiden
- 85. T.J.M. Noordermeer, Voorschoten
- 86. J.A. Horsmeier, Voorschoten
- 87. VVE Lotte Beesestraat 65-79, Leiden
- 88. J. Groen-de Kruis, Leiden
- 89. M.W. van de Lint, Voorschoten

90. P.J. Lasschuijt, Voorschoten
91. R.H. Lekanne dit Deprez, Leiden
92. E.M. Schimmel-Driessen
93. J. Koenis, Leiden
94. P.J.G. Kersten, Leiden
95. A.C. Kersten-de Vries, Leiden
96. E.G.A.M. Dekker, Leiden
97. E. van Erp-Damen, Voorschoten
98. E.J. Asma-Wissekerke, Leiden
99. P. Alkhoven en P. van den Brink, Leiden
100. R.B. Kleyn, Voorschoten
101. E.M.I. Wolper, Leiden
102. P.J. van Helsdingen, Oegstgeest
103. M. le Cointre, Leiden
104. J. van der Wiel, Leiden
105. Fam. K. van Greuningen, Voorschoten
106. J.C.P. van Zijp, Leiden
107. Th. J. Keijzer, Voorschoten
108. A.C. Smits, Leiden
109. W. Dijkdrent en J. Reith, Voorschoten
110. W.H. Verstraaten-Dekker, Leiden
111. R. van Strien, Voorschoten
112. A.G.A. Beyersbergen van Henegouwen, Voorschoten
113. M. Keimpema, Leiden
114. G. Gerritsen, Leiden
115. J. Dool, Voorschoten
116. M.M. Mathijssen-de Bruijne, Leiden
117. E. Rijken, Voorschoten
118. H.H. Haasjes, Voorschoten
119. K.E. Schuemie, Leiden
120. Milieudefensie Leiderdorp, Leiderdorp
121. F. Sanders, Leiden
122. R. Gebhardt en W. van den Brink, Voorschoten
123. G. Aerts, Voorschoten
124. R.R. Hemmes, Voorschoten
125. J.P.M. Hooijmans, Voorschoten
126. J.D. Blokker, Voorschoten
127. V.L. Blokker, Leiden
128. P. Drijkoningen, Leiden
129. W.M. van den Heuvel, Leiden
130. J. H. Meuleman, Leiden
131. S. Belghoul, Leiden
132. P.G.A. Aerts, Leiden
133. S. Noot, Leidschendam
134. I.M. Doorgeest, Leiden
135. E.C.F. Varekamp, Voorschoten

- 136. P.A.M. Mom, Leiden
- 137. W.R. Gijben, Leiden
- 138. M.I. Vogelesang, Leiden
- 139. D. Hazelhoff, Voorschoten
- 140. C.J.W. Bankeman, Leiden
- 141. C.S. Holvast-Rodger, Wassenaar

De insprekers vermeld onder 54 tot en met 141 verzoeken de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (39) te beschouwen als de hare/zijne.