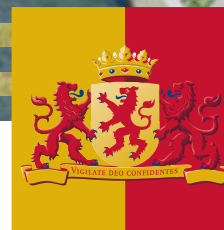


Milieueffectrapport RijnlandRoute (tweede fase)

Aangevulde samenvatting 2.0, november 2012



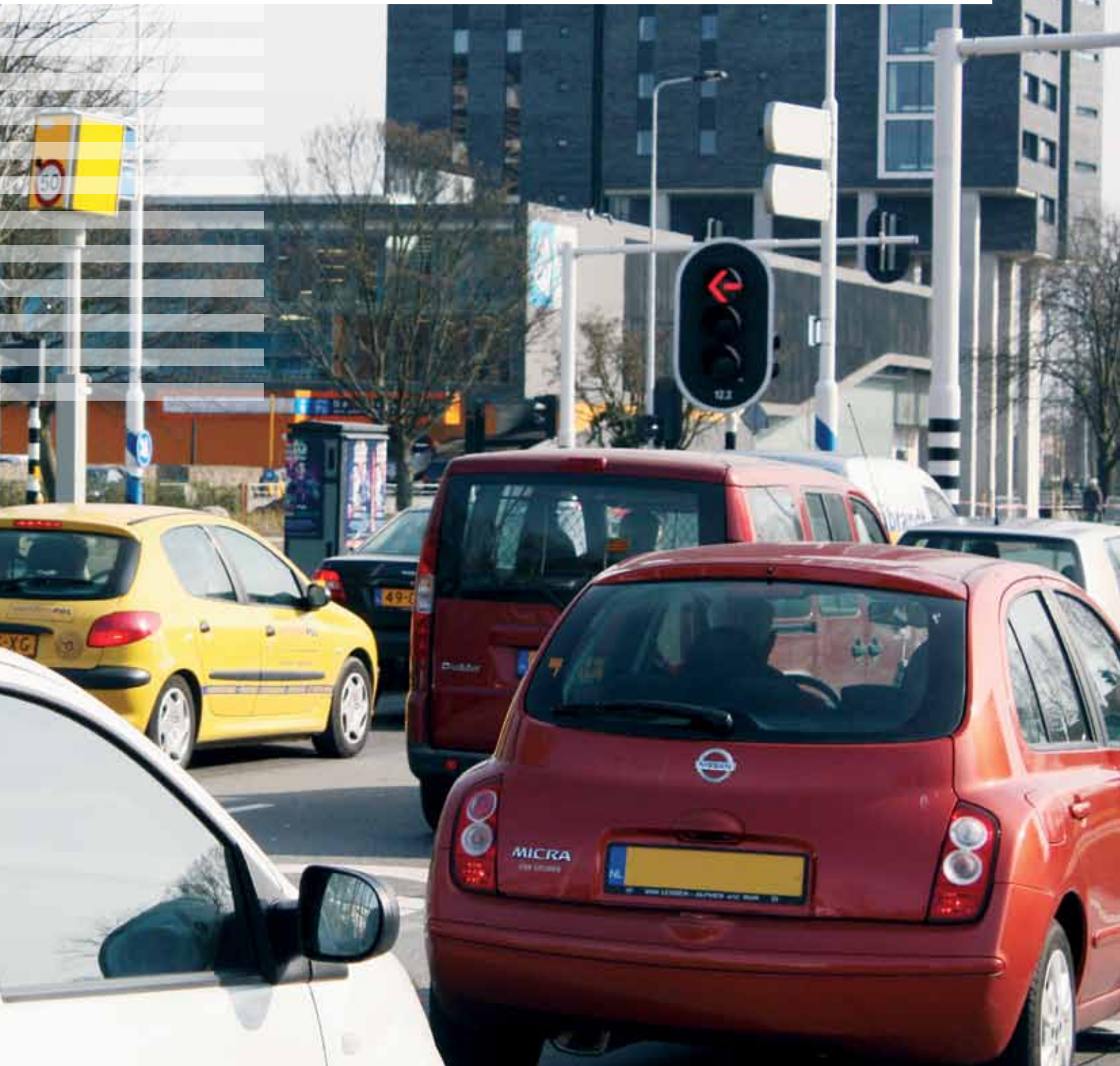
provincie **ZUID** **HOLLAND**

Inhoud

- 1 Over de samenvatting 2**
- 2 Wat is een MER en wat staat erin? 4**
- 3 De RijnlandRoute 6**
- 4 Onderzochte oplossingen 8**
 - Gedeeltelijke aanleg: de faseringsvarianten 9
 - Tracéalternatief N11-west 10
 - Zoeken naar Balans 12
 - Churchill Avenue 14
- 5 Gevolgen van de oplossingen 16**
 - Hinder tijdens de werkzaamheden 17
 - Maakbaarheid 17
 - Meest milieuvriendelijke alternatief 17
 - Wat kost de RijnlandRoute? 18
 - Hoeveelheid verkeer 19
 - Verkeersafwikkeling en bereikbaarheid 20
 - Oversteekbaarheid en verkeersveiligheid 21
 - Gezondheid 22
 - Natuurlijk milieu 24
 - De gevolgen van de onderzochte oplossingen op een rij 25
- 6 Voorkeursalternatief en inpassingsplan 28**
- 7 Hoe kunt u inspreken? 30**
- 8 Planning procedure en informatiebijeenkomsten 32**

1

Over de samenvatting



Deze samenvatting geeft een overzicht van de belangrijkste uitkomsten van het 2^e fase milieueffectrapport versie 2.0 voor de RijnlandRoute. Het milieueffectrapport – kortweg MER – brengt de gevolgen van de RijnlandRoute voor mens, milieu en verkeer in kaart. Deze samenvatting geeft ook antwoord op de vraag wat er met de uitkomsten van het 2^e fase MER versie 2.0 gebeurt en hoe u op de inhoud van het rapport kunt reageren.

Inhoud van de samenvatting

De samenvatting biedt u op hoofdlijnen alle belangrijke informatie die u moet weten over het 2^e fase MER versie 2.0:

- Uitleg: wat is een MER precies?
- Een overzicht van de tracéalternatieven en varianten voor de RijnlandRoute.
- Op hoofdlijnen de gevolgen van de tracéalternatieven en varianten op mens, milieu en verkeer.
- Inzicht in de kosten en de verwachte bouwoverlast.
- Een overzicht van de vervolgprocedure.
- Uitleg hoe u op het MER kunt reageren.

Samenvatting 2e fase MER versie 2.0

Het MER voor de RijnlandRoute is in twee fasen opgeknipt. Deze samenvatting gaat over het 2^e fase MER versie 2.0, waarin drie tracéalternatieven met zeven varianten zijn bestudeerd. Het 1^e fase MER stamt uit januari 2010 en was een globaler onderzoek naar negen varianten.

Raadplegen volledige rapport

Doel van deze samenvatting is bewoners, ondernemers, politici, bestuurders en andere geïnteresseerden op een toegankelijke manier op de hoogte te brengen van de hoofdlijnen van het 2^e fase MER RijnlandRoute versie 2.0. Gedetailleerde informatie uit het rapport is daarom weggelaten. Bent u op zoek naar gegevens? Die vindt u mogelijk in het 2^e fase MER versie 2.0 hoofdrapport of de bijbehorende thematische achtergrondrapporten.

Het volledige 2^e fase MER versie 2.0 voor de RijnlandRoute kunt u vinden op www.rijnlandroute.nl. Ook kunt u het opvragen of inzien bij het provinciehuis van de provincie Zuid-Holland:

Provincie Zuid-Holland
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag
070 441 66 11
www.zuidholland.nl

Inspraak en informatiebijeenkomsten

Tijdens de inspraakprocedure kunt u uw mening geven over het 2^e fase MER versie 2.0. Over inspraak en informatiebijeenkomsten leest u meer in hoofdstuk 7 en 8.

2

Wat is een MER en wat staat erin?



MER staat voor milieueffectrapport. Een MER zet op objectieve wijze op een rij welke effecten de verschillende varianten van een bouwproject hebben op mens, milieu en verkeer. Denk aan luchtkwaliteit, landschap, cultuurhistorie en verkeersveiligheid. Ook maakt het MER duidelijk wat de meest milieuvriendelijke oplossing is. Dat is van alle onderzochte mogelijkheden de oplossing die het minst schadelijk is voor het milieu.

Tracéalternatieven en varianten

In het 2^e fase MER versie 2.0 voor de RijnlandRoute worden in totaal drie tracéalternatieven met zeven varianten onderzocht:

Tracéalternatief	Variant
N11-west	N11-west 2 N11-west 4
Zoeken naar Balans	Zoeken naar Balans Zoeken naar Balans A Zoeken naar Balans F
Churchill Avenue	Churchill Avenue Churchill Avenue gefaseerd

Wat gebeurt er met de uitkomsten van het MER?

Het 2^e fase MER versie 2.0 bevat relevante milieu-informatie die mee kan wegen in de besluitvorming. De resultaten van het 2^e fase MER versie 2.0 worden door bestuur en politiek gebruikt als hulpmiddel bij de uiteindelijke keuze voor een bepaald tracé. Bij die keuze spelen ook andere overwegingen een rol, zoals kosten en de risico's. Welke mogelijkheid de voorkeur krijgt, bepaalt het dagelijks bestuur van de provincie (Gedeputeerde Staten) in een zogeheten Nota Voorkeursalternatief. Welk tracé uiteindelijk wordt aangelegd, bepaalt de provinciale politiek (Provinciale Staten).

Waarom is een MER nodig?

Bij (bouw)projecten die een negatieve impact kunnen hebben op het milieu is het wettelijk verplicht een milieueffectrapportage procedure te doorlopen.

Ter inzage

Het 2^e fase MER versie 2.0 ligt zoals nu gepland medio 2012 formeel ter inzage, als bijlage bij het zogeheten Voorontwerp Inpassingsplan (een provinciaal bestemmingsplan). Voorafgaand aan de periode van terinzagelegging organiseert de provincie Zuid-Holland nog een aantal informatiebijeenkomsten. Meer over de inspraak-procedure en het Inpassingsplan leest u in hoofdstuk 6 en 7 van deze samenvatting.

3

De RijnlandRoute



De RijnlandRoute is een nieuwe weg tussen de kust (Katwijk) en de A4, die als doel heeft het verbeteren van de autobereikbaarheid op de oost-westverbinding, de leefbaarheid en de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio Holland Rijnland en de direct hieraan grenzende gemeenten als Wassenaar en Leidschendam-Voorburg.

Waarom is de RijnlandRoute nodig?

De nieuwe weg is van groot belang voor de regio rondom Leiden en Katwijk. De problemen op de huidige oost-westverbinding – de provinciale weg N206 – zijn groot. De N206 kan het vele (vracht) verkeer niet aan. Op knelpunten langs de N206 zoals het Leidse Lammenschansplein, de Knoop Leiden West en de Churchillaan staan dagelijks files en opstoppen. Omwonenden hebben last van slechte luchtkwaliteit en geluidshinder.

Tegelijkertijd staan in de regio Holland Rijnland grote woningbouwprojecten gepland, bijvoorbeeld op het voormalige vliegveld Valkenburg. In totaal moeten er de komende jaren ruim 20.000 woningen bijkomen in de regio. Dat kan alleen als er een toereikende infrastructuur ligt. Tot slot is het economische succes van het Bio Science Park in Leiden en de Greenport Duin- en Bollenstreek grotendeels afhankelijk van een goede bereikbaarheid van de regio.

Doel van de RijnlandRoute

De RijnlandRoute heeft drie hoofddoelen:

- Een betere oost-westverbinding voor het autoverkeer.
- Verbeteren van de leefbaarheid in de regio Holland Rijnland (en aangrenzende gemeenten)
- Mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen in deze regio.

Waar komt de RijnlandRoute te liggen?

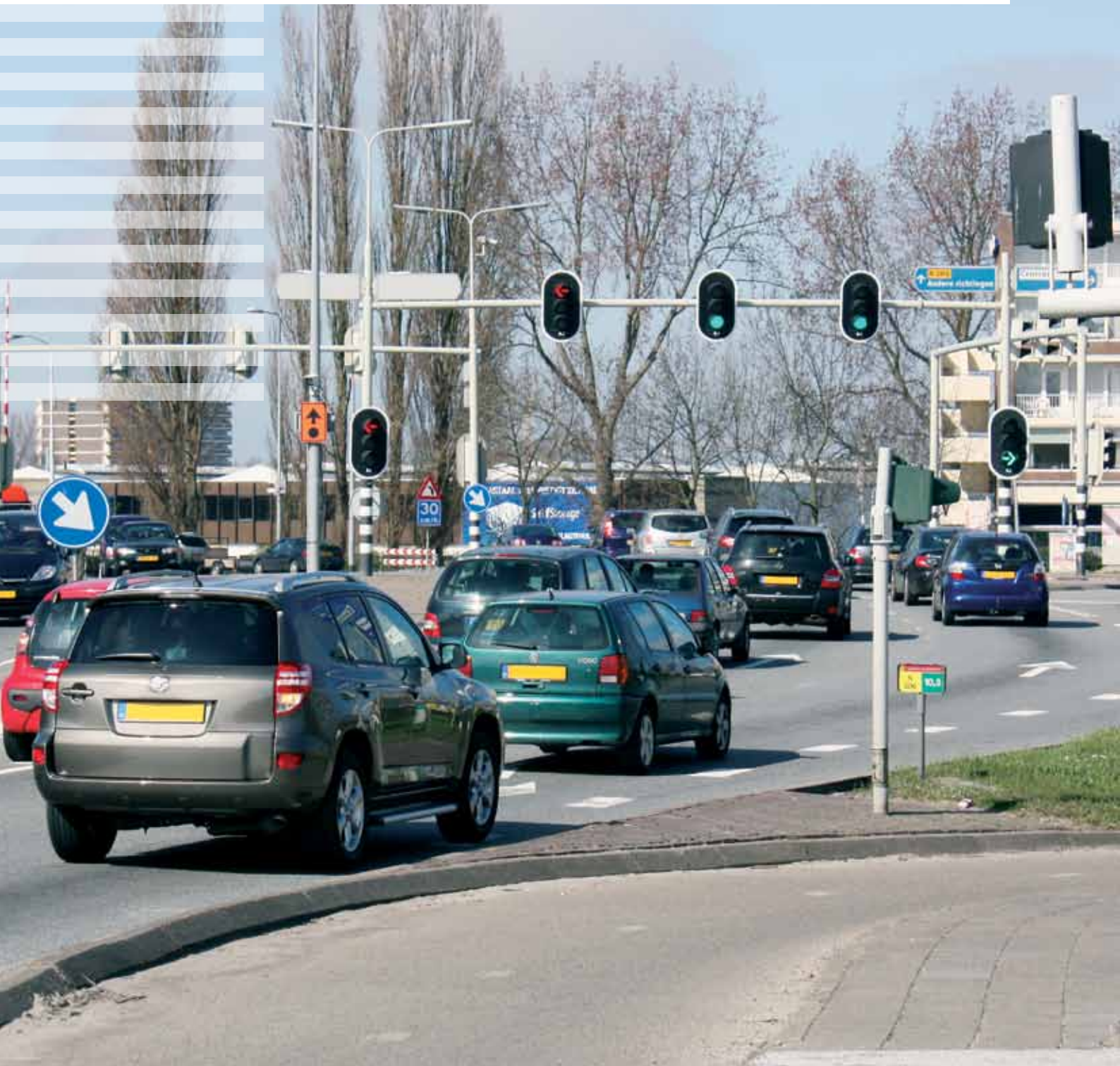
Dat is nog niet bekend. Op dit moment zijn er zeven mogelijkheden in beeld die in het 2^e fase MER versie 2.0 zijn onderzocht. De keuze van Gedeputeerde Staten vindt u in de Nota Voorkeursalternatief, op de website www.rijnlandroute.nl.

De Churchillaan.



4

Onderzochte oplossingen



In het 2^e fase MER versie 2.0 neemt de provincie Zuid-Holland in totaal drie tracé-alternatieven met zeven varianten van de RijnlandRoute onder de loep. Die worden onderzocht op hun gevolgen voor mens, milieu en verkeer. Dit hoofdstuk zet de zeven mogelijkheden op een rij en geeft ze op hoofdlijnen weer.

Gedeeltelijke aanleg: de faseringsvarianten

Medio 2010 besloot de provincie in het 2^e fase MER drie extra varianten te onderzoeken. Dit zijn de zogeheten faserings- of versoberingsvarianten (hierna: faseringsvarianten), tussenoplossingen waarbij de RijnlandRoute gedeeltelijk wordt aangelegd en de mogelijkheid open blijft om de weg op een later moment alsnog te voltooien. De faseringsvarianten waren ontwikkeld omdat er destijds niet genoeg geld was om de hele RijnlandRoute in één keer aan te leggen. De faseringsvarianten zijn Zoeken naar Balans A, Zoeken naar Balans F en Churchill Avenue Gefaseerd.

Lammenschansplein.



Tracéalternatief N11-west

Van tracéalternatief N11-west zijn in het 2^e fase MER twee varianten onderzocht, N11-west 2 en N11-west 4.

Dit zijn de belangrijkste kenmerken van beide varianten:

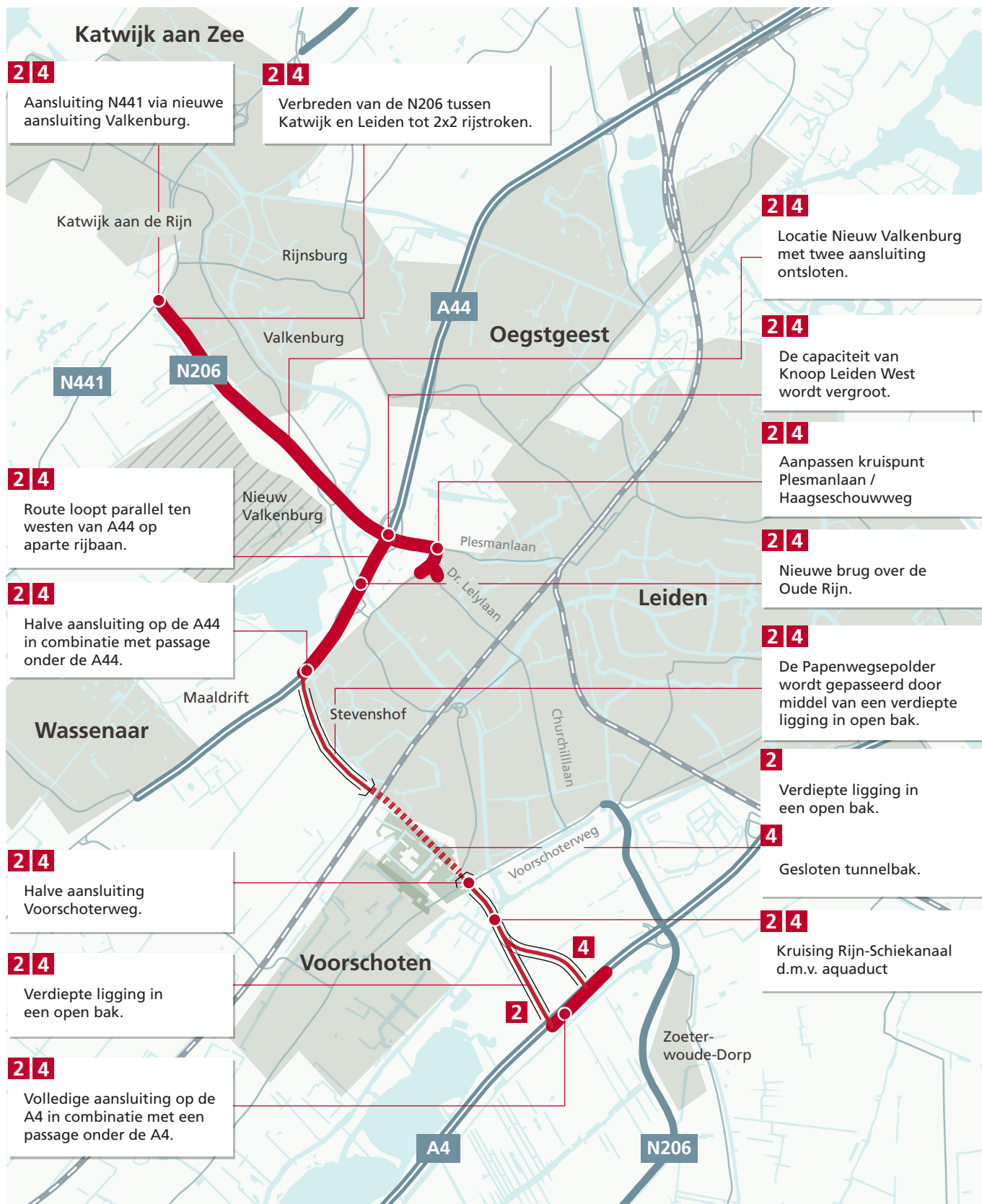
- De N206 tussen Leiden en Katwijk wordt verbreed tot een weg met 2x2 rijstroken. **2 4**
- De capaciteit van Knoop Leiden West wordt uitgebreid.
- Ten zuiden van Leiden¹, tussen de A4 en de A44, komt een nieuwe weg met 2x2 rijstroken, met een halve aansluiting op de Voorschoterweg. **2 4**

- Het gehele traject tussen de A4 en de A44 wordt verdiept aangelegd (variant N11-west 2). **2**
- Langs Noord-Hofland en Berbice loopt de RijnlandRoute door een tunnel. De rest van het traject tussen de A4 en A44 is verdiept (variant N11-west 4). **4**

¹ Ten zuiden van Leiden wil zeggen dat het tracé hier zowel over het grondgebied van de gemeenten Leiden, Zoeterwoude, Voorschoten als Wassenaar loopt. Daarbij wordt de bebouwde kom van Voorschoten doorsneden en de bebouwde kom van Leiden ten zuiden gepasseerd.

N206-Europaweg.





Zoeken naar Balans

Van tracéalternatief Zoeken naar Balans zijn drie varianten onderzocht: de eindoplossing Zoeken naar Balans en de faseringsvarianten Zoeken naar Balans A en Zoeken naar Balans F.

Dit zijn de belangrijkste kenmerken van het tracéalternatief Zoeken naar Balans ■:

- De N206 tussen Leiden en Katwijk wordt verbreed tot een weg met 2x2 rijstroken.
- De capaciteit van Knoop Leiden West wordt uitgebreid.
- Ten zuiden van Leiden, tussen de A4 en de A44, komt een nieuwe weg met 2x2 rijstroken¹.
- Ten zuiden van Leiden wordt de RijnlandRoute (half)verdiept aangelegd.
- Langs een deel van Berbice en langs Krimwijk loopt de RijnlandRoute door een tunnel.
- In de Oostvlietpolder wordt een bypass voor het verkeer tussen de bestaande aansluiting A4 Zoeterwoude-Dorp en de Churchilllaan gerealiseerd.

De faseringsvariant Zoeken naar Balans A komt neer op het oplossen van een beperkt aantal knelpunten in de bestaande infrastructuur. Deze

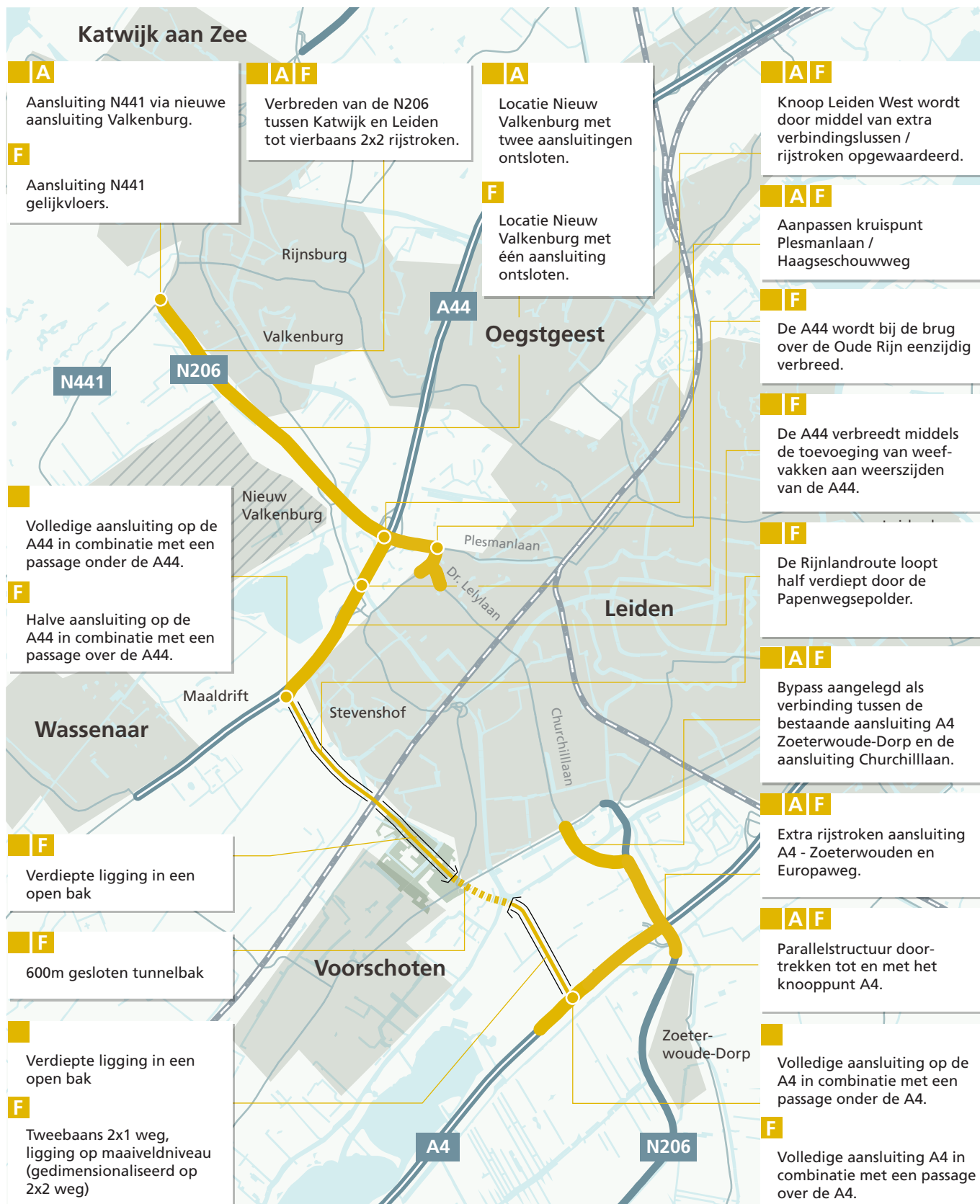
variant bevat aanpassingen aan de infrastructuur aan beide zijden van de bebouwde kom van Leiden. Het gaat om het realiseren van een bypass in de Oostvlietpolder, het opwaarderen van Knoop Leiden West en het verbreden van de N206 tussen Leiden en Katwijk tot een weg met 2x2 rijstroken. A

Zoeken naar Balans F is een faseringsvariant waarbij de RijnlandRoute ten zuiden van Leiden, tussen de A4 en de A44, versoberd wordt uitgevoerd. De A44, bij Maaldrift, en de A4 worden bijvoorbeeld bovengronds gekruist in plaats van ondergronds. Tussen de A4 en de A44 is bij deze variant sprake van een tweebaans weg (2x1 rijstroken). Op een later tijdstip kan de RijnlandRoute alsnog verbreed worden tot een weg met 2x2 rijstroken. F

¹ Ten zuiden van Leiden wil zeggen dat het tracé hier zowel over het grondgebied van de gemeenten Leiden, Zoeterwoude, Voorschoten als Wassenaar loopt. Daarbij wordt de bebouwde kom van Voorschoten doorsneden en de bebouwde kom van Leiden ten zuiden gepasseerd.

Churchilllaan.





Churchill Avenue

De Churchill Avenue is een tracéalternatief dat door bewoners uit Leiden is ontwikkeld (het burgerinitiatief Churchill Avenue). Omwille van de kosten kent ook de eindoplossing Churchill Avenue een faseringsvariant, waarbij de Rijnland-Route in eerste instantie gedeeltelijk wordt aangelegd. Deze variant heet Churchill Avenue Gefaseerd.

Dit zijn de belangrijkste kenmerken van het tracéalternatief Churchill Avenue ■ :

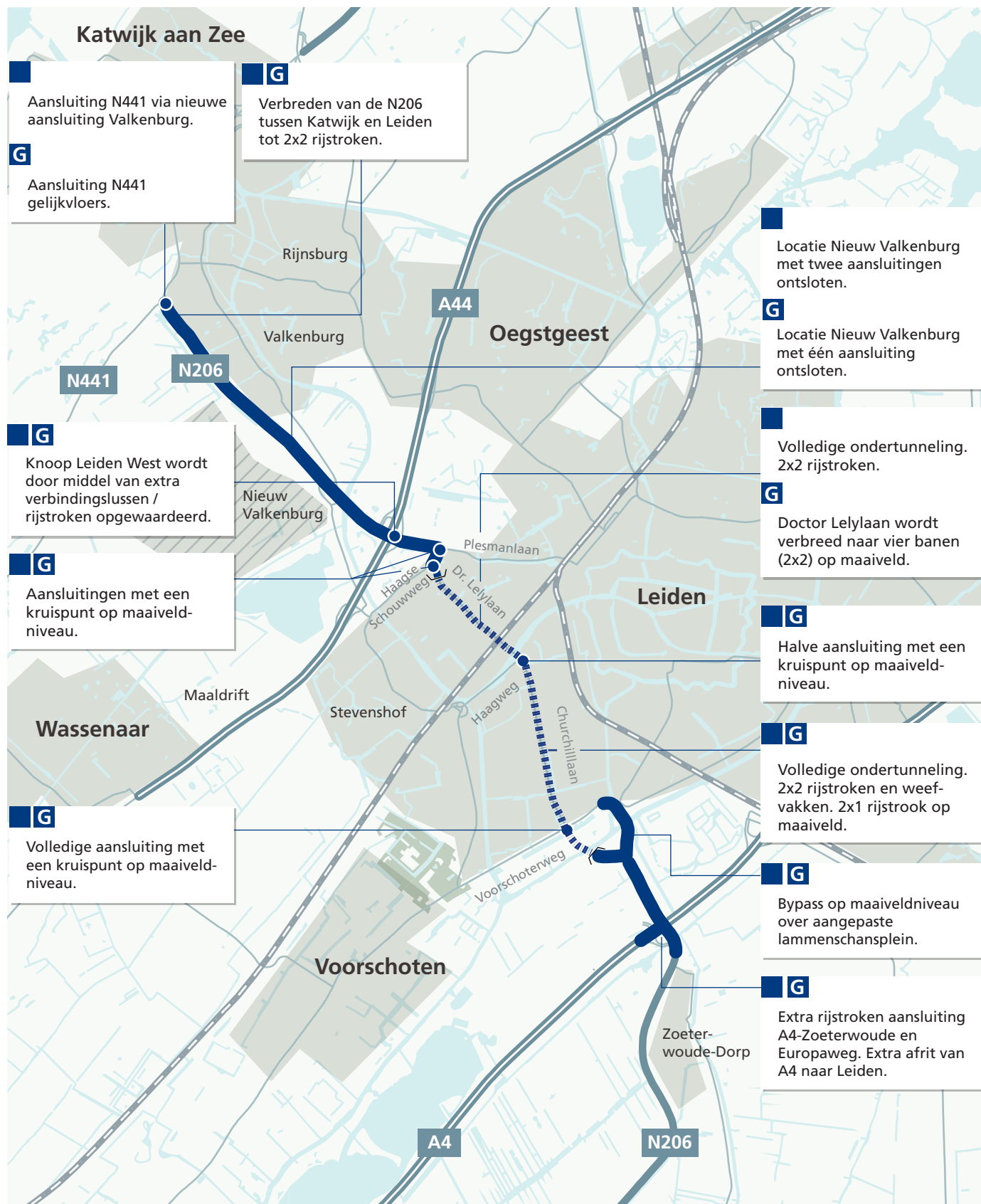
- De N206 tussen Leiden en Katwijk wordt verbreed tot een weg met 2x2 rijstroken.
- De capaciteit van Knoop Leiden West wordt uitgebreid.
- Onder de Churchilllaan en de Dr. Lelylaan (N206) komt een lange tunnel en hebben verkeersdeelnemers de mogelijkheid tot in- en uitvoegen bij de Voorschoterweg, de Haagweg en de Haagse Schouwweg.

- Bovengronds is plaats voor lokaal verkeer; de Churchilllaan wordt teruggebracht naar 2x1 rijstroken.
- In de Oostvlietpolder wordt een bypass gerealiseerd voor het doorgaande verkeer vanaf de bestaande aansluiting A4 Zoeterwoude-Dorp naar de tunnel.

Bij Churchill Avenue Gefaseerd is geen sprake van een tunnel onder de Dr. Lelylaan (N206). Deze weg wordt wel verbreed tot een weg met 2x2 rijstroken. Op een later tijdstip kan er ook een tunnel onder de Dr. Lelylaan gerealiseerd worden. **G**

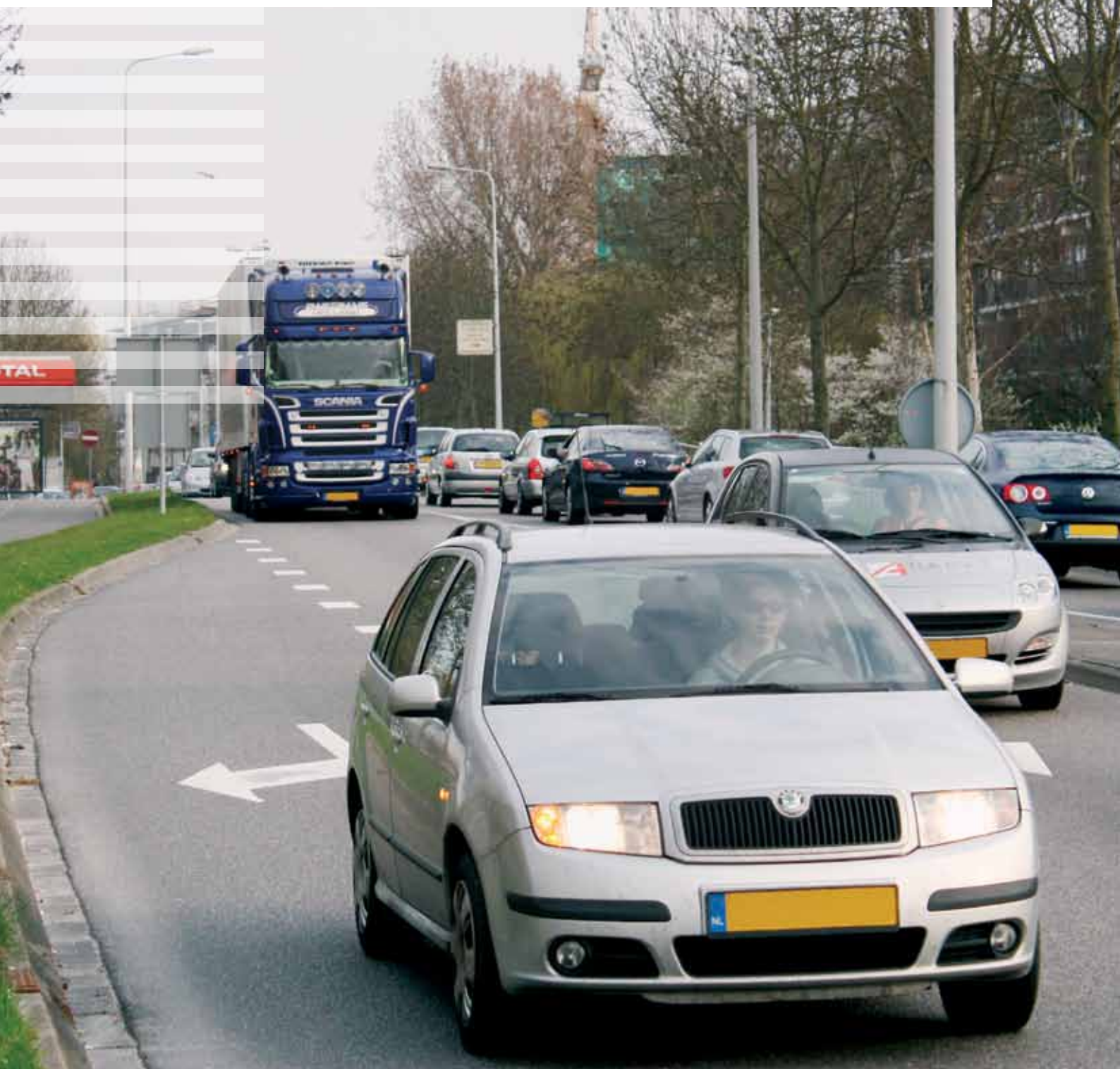
Knoop Leiden West.





5

Gevolgen van de oplossingen



Dit hoofdstuk is de kern van het 2^e fase MER versie 2.0. Het laat zien welke gevolgen de verschillende varianten hebben op mens, milieu en verkeer. De gevolgen worden in kaart gebracht aan de hand van verschillende relevante thema's, zoals verkeersdrukte, luchtkwaliteit, geluid, natuur en landschap.

Welke variant zorgt voor meer of minder geluidshinder? Welke variant scoort het meest positief op verkeersafwikkeling? Op dit soort vragen geeft dit hoofdstuk een antwoord. Wel blijft het belangrijk om te beseffen dat hier niet staat welke variant 'het beste' is. Dat is een politiek besluit. Meer over wat er met de uitkomsten van het 2^e fase MER versie 2.0 gebeurt en hoe u daar invloed op kunt uitoefenen, leest u in de hoofdstukken 6 en 7.

Hinder tijdens de werkzaamheden

Wat gaan bewoners en verkeersdeelnemers merken van de aanleg van de verschillende varianten? Het 2^e fase MER versie 2.0 gaat ook in op zaken als de verwachte bouwhinder en de technische haalbaarheid van de verschillende mogelijkheden.

Hieronder de belangrijkste uitkomsten:

- Tijdens de werkzaamheden komt de doorstroming bij Knoop Leiden West mogelijk in het gedrang. Dit geldt voor alle varianten.
- De bouw van tunnels onder de Churchilllaan en de Dr. Lelylaan brengt een hoge verkeersdruk met zich mee, met name in de aangrenzende woonwijken. Dit geldt voor Churchill Avenue en Churchill Avenue Gefaseerd.
- Er komt hinder door werkzaamheden direct langs het nieuwe tracé (heien, transport, bouwwerkzaamheden, etc.). Langs tracés waar veel woningen liggen, zal deze hinder sterker worden ervaren dan langs tracés waarlangs weinig woningen liggen.

Maakbaarheid

Alle zeven varianten zijn technisch gezien realiseerbaar. Met het oog op vergunbaarheid is er een aandachtspunt voor Churchill Avenue en Churchill Avenue Gefaseerd. De vigerende Nederlandse wet- en regelgeving voorziet niet expliciet in de toepassing van in- en uitvoegers in een tunnel. Dit zal bij de verdere voorbereiding van de tunnel aanleiding geven tot veel discussie met een onzekere uitkomst.

Meest milieuvriendelijke alternatief

Aanleggen van een weg levert altijd milieuschade op. Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) is van alle onderzochte mogelijkheden uit het 2^e fase MER versie 2.0 het minst schadelijk voor het milieu.

Churchill Avenue het milieuvriendelijkst

Voor de RijnlandRoute is de eindoplossing Churchill Avenue het MMA. Omdat de Churchill Avenue door de bebouwde kom van Leiden loopt, worden het landschap en de natuur minder aangetast dan bij de andere varianten. Met uitzondering van de bypass door de Oostvlietpolder wordt er bij de Churchill Avenue geen nieuwe weg aangelegd. Ook neemt dankzij de geplande tunnel onder de Churchilllaan de hoeveelheid verkeer bovengronds af in Leiden: circa 30 tot 55 procent minder op de Dr. Lelylaan, circa 65 procent minder op de Churchilllaan. Dit zorgt voor minder geluidshinder. Wel heeft Churchill Avenue negatieve effecten op de luchtkwaliteit in de omgeving van de tunnelopeningen. Zonder aanvullende maatregelen komt de vuile lucht uit de tunnel hier naar boven. Deze negatieve effecten zijn met aanvullende maatregelen (zoals geforceerde ventilatie) te beperken maar waarschijnlijk niet geheel te voorkomen.

Wat kost de RijnlandRoute?

In het MER zijn de verwachte investeringskosten van de RijnlandRoute gepresenteerd. Die zijn hieronder weergegeven. Van de vier eindbeeld varianten is Zoeken naar Balans het goedkoopst, N11-west 4 het duurst. De faseringsvarianten zijn in eerste instantie natuurlijk goedkoper.

Tabel 5.1 Kostenoverzicht

Variant	Totale kosten (mln)
N11-west 2	876
N11-west 4	965
Zoeken naar Balans	787
Zoeken naar Balans A	327
Zoeken naar Balans F	639
Churchill Avenue	897
Churchill Avenue gefaseerd	670



Op de volgende pagina's staan met kaartjes de belangrijkste effecten van de verschillende varianten uitgelegd. Bovenstaande legenda is op deze detailkaartjes van toepassing.

Hoeveelheid verkeer

Als de RijnlandRoute wordt aangelegd, heeft dat gevolgen voor de hoeveelheid verkeer op omliggende (hoofd)wegen als de A4, A44 en de huidige N206. Over het algemeen zorgt de RijnlandRoute ervoor dat de drukte op omliggende wegen afneemt.

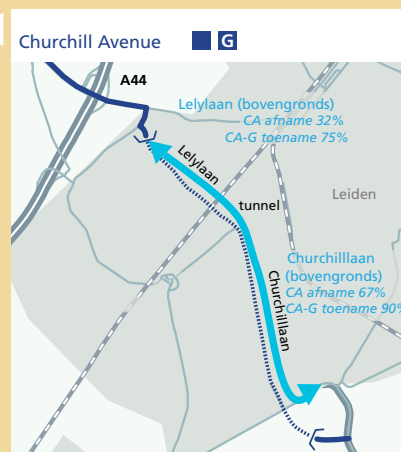
Afname verkeersdrukte

De varianten van N11-west en Zoeken naar Balans zorgen ervoor dat de hoeveelheid verkeer op de N206 door Leiden afneemt met circa 15 tot 40 procent.



De tunnel trekt verkeer van de bovengrondse wegen

Door de tunnel in Churchill Avenue verschuift het verkeer op de Lelylaan en Churchilllaan naar de tunnel. Voor Churchilllaan Gefaseerd geldt dit alleen voor de Churchilllaan. De tunnel trekt 50.000 tot 78.000 mvt per etmaal. In totaal (onder- en bovengronds) is er sprake van een verdubbeling van het verkeer over de as.

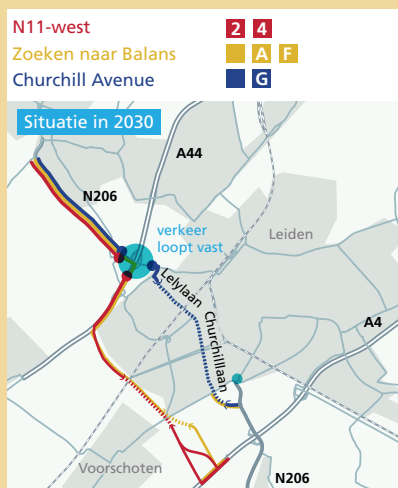
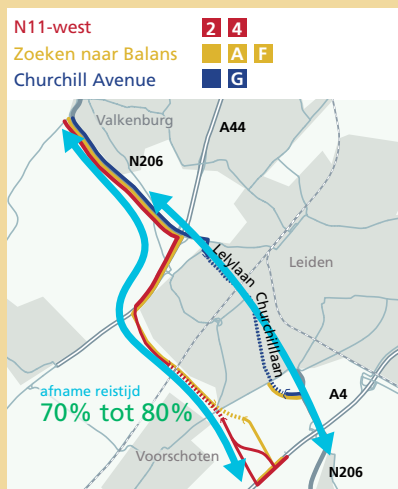
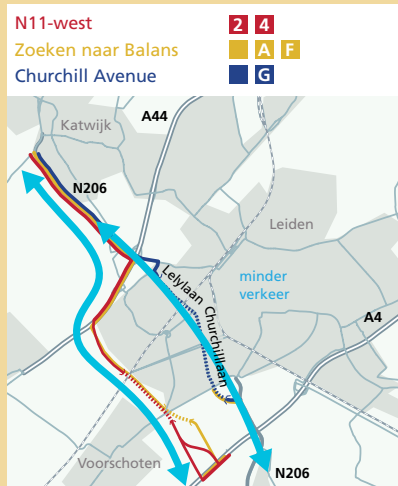


Minder verkeer omliggende wegen

De varianten van N11-west en Zoeken naar Balans zorgen in Leiden voor de grootste afname van het verkeer op omliggende wegen. Het betreft onder meer de Haagse Schouwweg, Haagweg en de Stevenshofdreef. Ook bij de andere gemeenten is overwegend sprake van een afname van de verkeersintensiteiten.



Verkeersafwikkeling en bereikbaarheid



Bij verkeersafwikkeling gaat het erom hoe goed het verkeer doorstroomt. Hoe beter de verkeersafwikkeling, hoe soepeler het verkeer doorstroomt. Voor het bepalen van de bereikbaarheid is de reistijd bepaald voor een aantal belangrijke oost-westrelaties.

Betere verkeersafwikkeling in 2020

Bij de varianten N11-west 2, N11-west 4, Zoeken naar Balans, Churchill Avenue en Churchill Avenue Gefaseerd is er in 2020 sprake van een zeer positief effect op de verkeersafwikkeling. Ook bij de varianten Zoeken naar Balans A en Zoeken naar Balans F verbetert de verkeersafwikkeling maar resteren er wel enkele knelpunten. Desondanks is de beoordeling positief.

Reistijd veel korter

Alle varianten leiden tot een reductie van de reistijden met 70 tot 80 procent ten opzichte van de referentiesituatie. De eindoplossingen hebben de kortste reistijden en zijn daarmee zeer positief. De drie faseringsvarianten, Zoeken naar Balans A, Zoeken naar Balans F en Churchill Avenue Gefaseerd laten hogere reistijden zien dan de eindoplossingen. Dit heeft te maken met de beperktere wegcapaciteit in deze varianten. De faseringsvarianten scoren desondanks positief.

Meer verkeer in 2030

In de periode 2020 tot 2030 nemen de verkeersintensiteiten toe met circa 5 tot 10 procent. De variant Zoeken naar Balans blijkt het verkeer in 2030 het beste af te wikkelen. Bij N11-west 2 en N11-west 4 treden er in 2030 afwikkelingsproblemen op bij de Knoop Leiden West en op het Lammenschansplein. De verkeersafwikkeling van Churchill Avenue wordt in 2030 gehinderd door de opeenvolgende bovengrondse kruispunten op de Dr. Lelylaan. De files die hierdoor ontstaan slaan snel terug op Knoop Leiden West en vervolgens op de A44 en de Tjalmaweg tot aan Katwijk. Voor de faseringsvarianten geldt dat er in 2030 problemen worden verwacht met de verkeersafwikkeling. Dit leidt voor alle faseringsvarianten tot een slechtere verkeersafwikkeling dan in 2020.

Oversteekbaarheid en verkeersveiligheid

Bij oversteekbaarheid gaat het erom of mensen een weg veilig en makkelijk kunnen oversteken. Behalve bij Zoeken naar Balans A wordt dit bij alle varianten beter vanwege de afname van het verkeer op het (bovengrondse) stedelijke deel van de huidige N206.

Verkeersveiligheid wordt bekeken op regionale schaal. Op dit aspect scoren alle eindoplossingen positief.

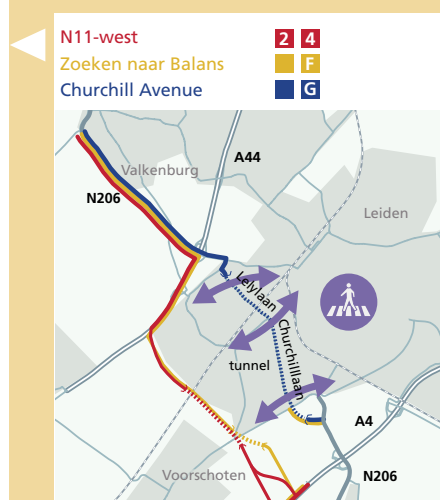
De faseringsvarianten scoren neutraal. Bij alle varianten neemt het aantal ernstige verkeersslachtoffers af met circa 2 tot 5 procent door de verschuiving van het verkeer van relatief onveilige 50 en 70 km/h-wegen naar veiliger wegen (autowegen). De afname is het grootst bij de eindoplossingen.

Beter oversteekbaar

Qua oversteekbaarheid scoren alle varianten behalve Zoeken naar Balans A positief. Door de aanleg van ZnB en N11-west varianten neemt de verkeersdruk in de stad Leiden af. Bij Churchill Avenue en de faseringsvariant komt dat door de aanleg van de tunnel onder de Churchilllaan en Dr. Lelylaan. Bij Zoeken naar Balans A neemt het verkeer op de Churchilllaan en de Dr. Lelylaan juist toe en is er dus sprake van een verslechtering van de oversteekbaarheid (negatief effect).

Verkeersveiligheid Churchill Avenue

Alle varianten worden aangelegd volgens de principes van Duurzaam Veilig en zijn in die zin niet onderscheidend. Wel is de verkeersveiligheid in de tunnels van de varianten Churchill Avenue en Churchill Avenue Gefaseerd een punt van aandacht. De tunnels zijn op meerdere plaatsen krap bemeten. Hierdoor zijn opstelstroken en weefvakken op sommige plaatsen korter dan gewenst voor een goede verkeersveiligheid. Ook is voor de variant Churchill Avenue het ontbreken van veilige oversteekplaatsen voor het langzaam verkeer op de Dr. Lelylaan een belangrijk aandachtspunt.



Gezondheid

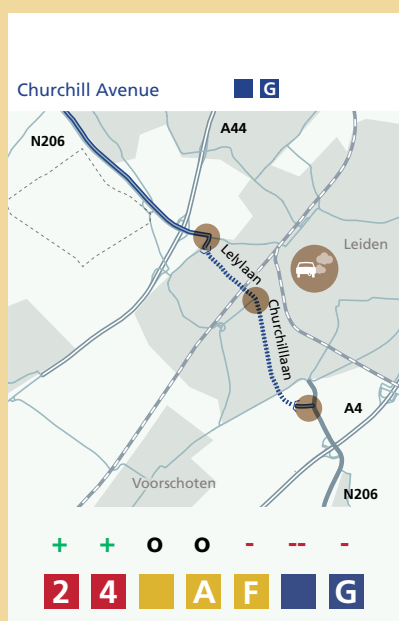
Het punt 'gezondheid' is gebaseerd op de aspecten geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Uit de berekeningen is gebleken dat er geen mensen worden blootgesteld aan concentraties luchtverontreiniging boven de wettelijke normen. In de situaties waarbij voor geluid sprake is van overschrijding van normen zullen maatregelen worden getroffen.

Geluid

De grootste positieve milieueffecten treden op bij Churchill Avenue. Bij deze variant neemt de geluidsbelasting bij circa 4200 woningen af tot onder de voorkeursgrenswaarde (48 dB). Dit positieve effect komt door de afname van het bovengrondse verkeer door Leiden. Daarnaast heeft ook de bypass door de Oostvlietpolder een positief effect omdat hierdoor het verkeer afneemt langs het Lammenschansplein, waar veel woningen staan. Bij Churchill Avenue Gefaseerd is het positieve effect van de bypass en de ondertunneling van de Churchilllaan groter dan het negatieve effect van de verkeerstoename op de Dr. Lelylaan. Bij de overige varianten is sprake van een neutraal effect (Zoeken naar Balans, Zoeken naar Balans A en F en N11-west 4) of een negatief effect (N11-west 2) ten gevolge van het ontbreken van een tunnel en verdiepte ligging. Bij Zoeken naar Balans A wordt het positieve effect van de bypass dus min of meer gecompenseerd door het negatieve effect van de extra geluidsbelasting op het traject dwars door Leiden (de Dr. Lelylaan en de Churchilllaan).

Luchtkwaliteit

De varianten waar de luchtkwaliteit er op de meeste plaatsen op vooruit gaat, zijn de N11-west 2 en N11-west 4. Hier zijn de positieve effecten het grootst. Door de aansluiting op de Voorschoterweg rijdt er namelijk minder verkeer over de Leidseweg (met veel bebouwing) waardoor de luchtkwaliteit hier verbetert. Bij Zoeken naar Balans en Zoeken naar Balans A is sprake van een neutraal effect. Negatieve effecten doen zich voor bij de variant Zoeken naar Balans F. Bij deze variant zorgt de minder goede doorstroming op de nieuwe verbindingsweg, met 2x1 rijstroken tussen de A4 en de A44, voor een hogere uitstoot per voertuig. Bij Churchill Avenue en Churchill Avenue Gefaseerd is – zonder maatregelen – sprake van (zeer) negatieve effecten bij de tunnelopeningen. Deze kunnen met technische maatregelen, zoals geforceerde ventilatie,



worden beperkt (maar waarschijnlijk niet geheel worden voorkomen). Bij Churchill Avenue geseerd is langs de gehele Dr. Lelylaan sprake van een verslechtering vanwege het ontbreken van een tunnel op dit traject.

Externe veiligheid

Bij externe veiligheid draait het om het risico bij transport van gevaarlijke stoffen. Bij geen van de varianten wordt de norm voor het groepsrisico overschreden.

De varianten verschillen niet zoveel van elkaar.

De route voor het transport van gevaarlijke stoffen via de Utrechtsebaan dan wel via de RijnlandRoute is bepalend voor de effecten. In dit stadium wordt over deze routering nog geen besluit genomen.

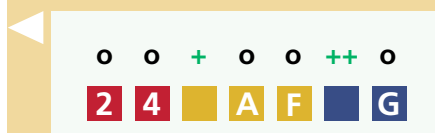
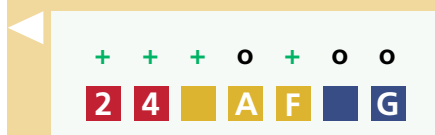
Gezondheid

De varianten Churchill Avenue en Zoeken naar Balans scoren positief ten opzichte van de referentiesituatie. In de gehanteerde methodiek blijkt niet het aspect lucht maar het aspect geluid doorslaggevend bij de beoordeling van gezondheidseffecten. Een belangrijke reden hiervoor is de relatief beperkte bijdrage van verkeer op luchtkwaliteit in vergelijking tot de bijdrage van verkeer op geluid.

De variant Churchill Avenue,

die het beste scoort op het punt van geluid, scoort daardoor zeer positief op het punt van gezondheid.

De variant Zoeken naar Balans krijgt een positieve beoordeling.



Natuurlijk milieu



Voor alle varianten geldt dat de RijnlandRoute natuurwaarden aantast. Het meest negatief scoren de varianten waarbij een nieuwe weg ten zuiden van Leiden wordt aangelegd. Churchill Avenue scoort op dit punt het minst negatief omdat het tracé grotendeels door de bebouwde kom loopt.

Natuur

De varianten N11-west 2 en N11-west 4, Zoeken naar Balans en Zoeken naar Balans F scoren het meest negatief omdat ze de Papenwegsepolder doorsnijden en grenzen aan landgoed Berbice. Ook de andere varianten hebben per saldo negatieve effecten op natuur. Bijvoorbeeld omdat sprake is van doorsnijding van de Ecologische Hoofdstructuur en een toename van stikstofdepositie op beschermende natuurgebieden.

Landschap en cultuurhistorie

Voor landschap en cultuurhistorie pakken de varianten Churchill Avenue, Churchill Avenue Gefaseerd en Zoeken naar Balans A het meest positief uit vanwege de ligging via het bestaande tracé in Leiden. Alle andere varianten betekenen een aantasting van het landschap. Dit komt in de eerste plaats door de aanleg van een nieuwe weg ten zuiden van Leiden, die door relatief open gebied loopt. Voor de bypass Oostvliet-polder geldt dat de effecten in de verschillende varianten, met uitzondering van de doorsnijding van het Rijn – Schiekanaal, beperkt zijn. Dit komt vooral doordat het vigerende bestemmingsplan voor de Oostvliet-polder voorziet in een bedrijventerrein. Als dit bedrijventerrein er niet komt dan leidt de bypass wel tot negatieve effecten in de Oostvlietpolder.

Recreatie

De varianten met een nieuwe weg ten zuiden van Leiden (Zoeken naar Balans, Zoeken naar Balans F, N11-west 2 en N11-west 4) scoren negatief. Deze varianten doorsnijden verschillende recreatiegebieden en –routes, tevens vergroten ze de geluidsbelasting op recreatiegebieden zoals Vlietland. De varianten Churchill Avenue, Churchill Avenue Gefaseerd en Zoeken naar Balans A hebben dergelijke doorsnijdingen niet.

Archeologie, bodem en (grond)water

Bij alle varianten van de RijnlandRoute zijn graafwerkzaamheden nodig bij plekken waar mogelijk archeologische resten liggen. Een voorbeeld hiervan zijn de Romeinse resten langs de Tjalmaweg. Bij de twee varianten van N11-west zijn de minste archeologische vondsten te verwachten. De gevolgen van de graafwerkzaamheden voor bodem en grondwater zijn relatief beperkt van omvang en over het algemeen eenvoudig te verhelpen met technische maatregelen.

De gevolgen van de onderzochte oplossingen op een rij

(beoordeling zonder mitigerende maatregelen)

N11-west



Zoeken naar Balans



Churchill Avenue



	referentie	2	4		A	F		G
Doelbereik								
Verkeersafwikkeling 2020	o	++	++	++	+	+	++	++
Toekomstvastheid (2030)	o	+	+	++	o	o	+	+
Bereikbaarheid	o	++	++	++	+	+	++	+
Sluipverkeer	o	++	++	++	+	++	++	+
Geluid	o	-	o	o	o	o	++	+
Luchtkwaliteit	o	+	+	o	o	-	--	-
Barrierewerking: oversteekbaarheid	o	+	+	+	-	+	+	+
Duurzaamheidsambities								
Natuur	o	-/--	-/--	--	-	--	-	-
Recreatie	o	-	-	-	o	-	o	o
Bodem en (grond)water	o	-	o/-	-	o/-	o/-	o/-	o/-
Overige milieueffecten								
Verkeersveiligheid	o	+	+	+	o	o	+	o
Externe veiligheid	o	+	+	+	o	+	o	o
Gezondheid	o	o	o	+	o	o	++	o
Landschap	o	--	-	--	o	--	o	o
Cultuurhistorie	o	-/--	-	-/--	o	-/--	o	o
Archeologie	o	o	o	-	o/-	o/-	-/--	-

++ zeer positief / o neutraal / -- zeer negatief

Toelichting op tabel 8.1 met betrekking mitigeerbaarheid van de effecten:

In lijn met het tussentijdse toetsingsadvies van de commissie MER (augustus 2011) is bij het presenteren van de effecten in tabel 8.1 nog geen rekening gehouden met mogelijkheden om negatieve effecten te beperken. De mogelijkheden voor dergelijke mitigerende maatregelen zijn in het MER wel beschreven voor elk van de milieuthema's. Tevens bevat het MER voor Churchill Avenue een kwalitatieve inschatting van de effecten na het nemen van mitigerende maatregelen (zie tabel 9.1 van het MER). Volledigheidshalve wordt hieronder voor de relevante criteria kwalitatief beschreven in welke mate de effecten, die zijn gepresenteerd in tabel 8.1 van het MER, zijn te mitigeren:

- Sluipverkeer: de score van sluipverkeer is bij alle alternatieven en varianten te verbeteren door op bepaalde wegen belemmeringen in te bouwen, bijvoorbeeld op de Lage Morsweg in Leiden.
- Geluid: de effecten op geluid zijn goed te mitigeren door het toepassen van stil asfalt (geluidsreductie circa 3 - 5 dB). Daarnaast wordt op blz. 70 van het MER de mogelijkheid tot geluidsschermen genoemd¹. Gelet op de toegepaste klassegrenzen (zie onder tabel 5.2 in het MER) en de rekenuitkomsten (zie tabel 5.1) is het reëel om te verwachten dat alle alternatieven en varianten met uitzondering van Churchill Avenue (minimaal) één effectklasse gunstiger scoren als er stil asfalt en geluidsschermen worden toegepast. De score van Churchill Avenue wijzigt niet omdat deze al ++ scoort. Tevens speelt mee dat de winst van mitigerende maatregelen zoals stil asfalt en

geluidsschermen bij deze variant in vergelijking met de andere varianten beperkt is vanwege het feit dat het grootste deel van het tracé is onder-tunneld.

- Lucht: mogelijke mitigerende maatregelen voor lucht betreffen onder meer tunnelventilatie en het verplaatsen (of anders inrichten) van tunnelopeningen. Daarnaast blijken ook geluidsschermen een gunstig (bij)effect te hebben op de luchtkwaliteit. Bij varianten met lange tunnels in stedelijk gebied (zoals Churchill Avenue en Churchill Avenue Gefaseerd) is dit gunstige effect groter dan bij varianten zonder tunnel (zoals Zoeken naar Balans A en N11-West 2) of met een tunnel in iets minder dicht bebouwd gebied (zoals N11-West 4, Zoeken naar Balans en Zoeken naar Balans F). Gelet op de gehanteerde klassegrenzen en beoordelingsmethodiek geldt dat met name Churchill Avenue en Churchill Avenue Gefaseerd één of twee effectklassen gunstiger zal scoren na toepassing van mitigerende maatregelen (- - wordt dan dus – of o).
- Barrièrewerking: voor barrièrewerking geldt voor alle alternatieven en varianten dat aanpassingen tot beperkte verbeteringen kunnen leiden, bijvoorbeeld door fietsbruggen aan te leggen over de Dr. Lelylaan.
- Natuur: voor alle alternatieven en varianten geldt dat enkele van de effecten gemitigeerd kunnen worden, bijvoorbeeld door beschermde soorten te verplaatsen voorafgaand aan de werkzaamheden. Omdat dit slechts één van de zes natuurthema's is zullen dergelijke maatregelen naar verwachting niet leiden tot andere scores voor de in tabel 8.1 gepresenteerde totaal-effecten.

¹ In het MER is beschreven dat de gepresenteerde effecten voor geluid zijn berekend zonder rekening te houden met de gunstige effecten van eventuele geluidsschermen. Voor de effecten op landschap is het effect van eventuele geluidsschermen wel expliciet onderdeel van de beschreven effecten.

- Bodem en (grond)water, archeologie: voor alle alternatieven en varianten geldt dat bijna alle effecten gemitigeerd kunnen worden. Voor archeologie geldt daarbij bijvoorbeeld het toepassen van lichte ophoogmaterialen, minimaliseren grondroerende werkzaamheden, beperken wijzigingen van zuurstof en waterhuishouding. Dit geldt voor alle varianten.
- Verkeersveiligheid: voor verkeersveiligheid zijn er geen mogelijkheden tot optimalisatie meer te benoemen, dan diegene die al in het MER genoemd worden.
- Externe veiligheid: in het MER zijn geen mitigerende maatregelen beschouwd vanwege neutrale of positieve effecten in het studiegebied.
- Gezondheid: de effectscores voor gezondheid worden met name bepaald door de effecten op geluid. Als indicatie kan worden gehanteerd dat alle varianten, uitgezonderd Churchill Avenue, één effectklasse gunstiger scoren als er mitigerende maatregelen worden toegepast. De score van Churchill Avenue blijft ongewijzigd (++) om de redenen die zijn beschreven bij geluid.
- Landschap en cultuurhistorie: deze effecten zijn moeilijk te voorkomen, maar in de vervolgfase wordt ruime aandacht besteed aan een optimale landschappelijke inbedding.

6

Voorkeursalternatief en inpassingsplan



In dit deel leest u wat er na de publicatie van het 2^e fase MER versie 2.0 gaat gebeuren. Gedeputeerde Staten, het dagelijks bestuur van de provincie, besluiten welk tracé voor hen de voorkeur heeft. Vervolgens vindt behandeling en besluitvorming plaats in Provinciale Staten. Op basis van dit besluit stellen Gedeputeerde Staten een Voorontwerp Inpassingsplan op. Daarna begint de inspraakprocedure voor dit Voorontwerp Inpassingsplan en het 2^e fase MER versie 2.0.

Voorkeursalternatief

Gedeputeerde Staten kiezen het Voorkeursalternatief op basis van zes criteria: probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur, kosten, risico's, milieueffecten, de maatschappelijke kosten en baten (MKBA) en de ruimtelijke kwaliteit. Welk Voorkeursalternatief Gedeputeerde Staten kiezen, was bij het opstellen van deze samenvatting nog niet bekend. Te zijner tijd vindt u de keuze van Gedeputeerde Staten in de Nota Voorkeursalternatief op de website www.rijnlandroute.nl.

MER en Inpassingsplan

Om de aanleg van de RijnlandRoute mogelijk te maken, moet de bestemming van de grond waar de weg komt te liggen, officieel worden gewijzigd. Welke grond is bedoeld voor de weg, waar is plaats voor landbouw of recreatie? Om dat vast te leggen, maakt de provincie een Inpassingsplan. Dat is een provinciaal bestemmingsplan, opgesteld aan de hand van het Voorkeursalternatief. Het Voorkeursalternatief vormt de directe link tussen het 2^e fase MER versie 2.0 en het Inpassingsplan.

Onder andere het 2^e fase MER versie 2.0 vormt input voor het Voorkeursalternatief, dat op zijn beurt weer aan de basis ligt van het Inpassingsplan. Het 2^e fase MER versie 2.0 ligt als bijlage samen met het Voorontwerp Inpassingsplan ter inzage.

Inspraakprocedure

Als het Voorontwerp Inpassingsplan is opgesteld, kan de inspraakprocedure voor het 2^e fase MER versie 2.0 beginnen. Hierover leest u meer in het volgende hoofdstuk.

Beroep

Na de inspraakprocedure stelt de provincie Zuid-Holland eerst het Ontwerp Inpassingsplan op en stelt vervolgens het definitieve Inpassingsplan vast. Tegen dat besluit is eventueel beroep mogelijk bij de Raad van State. U kunt alleen in beroep gaan als u bedenkingen tegen het Ontwerp Inpassingsplan heeft ingediend.

7

Hoe kunt u inspreken?



Tijdens de inspraakprocedures kan iedereen zijn of haar mening geven over de plannen voor de RijnlandRoute. Hier leest u hoe de procedure werkt en hoe u het beste kunt inspreken.

Tijdens de inspraakprocedure liggen het Voorontwerp Inpassingsplan en het 2^e fase MER versie 2.0 (inclusief bijlagen) voor de RijnlandRoute acht weken ter inzage. De provincie betreft de zienswijzen bij het opstellen van het Ontwerp Inpassingsplan. De provincie is verplicht elke ingediende zienswijze in behandeling te nemen.

Inspraak en advies

Niet alleen bewoners en belanghebbenden geven hun reactie op het 2^e fase MER versie 2.0 en het (Voorontwerp) Inpassingsplan. Ook betrokken (overheids)organisaties zoals de gemeenten doen dat. Daarnaast geeft de Commissie voor de milieu-effectrapportage advies. Die bekijkt of het 2^e fase MER versie 2.0 voldoet aan de wettelijke eisen en geen fouten bevat. Daarbij weegt zij de binnengekomen zienswijzen mee. Het oordeel van de Commissie weegt mee in de politieke besluitvorming over het Inpassingsplan.

De rapporten en documenten over de plannen voor de RijnlandRoute liggen op twee momenten ter inzage. Naar verwachting zal dit zijn in de zomer van 2012 (Voorontwerp Inpassingsplan) en begin 2013 (Ontwerp Inpassingsplan).

Waarop moet u letten bij het indienen van uw zienswijze?

Wilt u een zienswijze indienen op het 2^e fase MER versie 2.0, dan spitst u uw zienswijze het best toe op een van de volgende drie vragen: voldoet het 2^e fase MER versie 2.0 aan de richtlijnen voor het 2^e fase MER? Zitten er onjuistheden in? Is het volledig?

Bij uw zienswijze op het Inpassingsplan kunt u uw mening geven over de RijnlandRoute en elementen uit het ontwerp.

Waar kunt u de documenten inzien?

Het (Voor)ontwerp Inpassingsplan, het 2^e fase MER versie 2.0 en bijbehorende rapporten liggen ter inzage op het provinciehuis van de provincie Zuid-Holland en in de betrokken gemeenten.

Provinciehuis Zuid-Holland
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Alle stukken kunt u natuurlijk ook online inzien op www.rijnlandroute.nl.

Waar stuurt u uw zienswijze heen?

Provincie Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
Ter attentie van: projectteam RijnlandRoute.

U kunt uw zienswijze ook per mail sturen: rijnlandroute@pzh.nl.

8

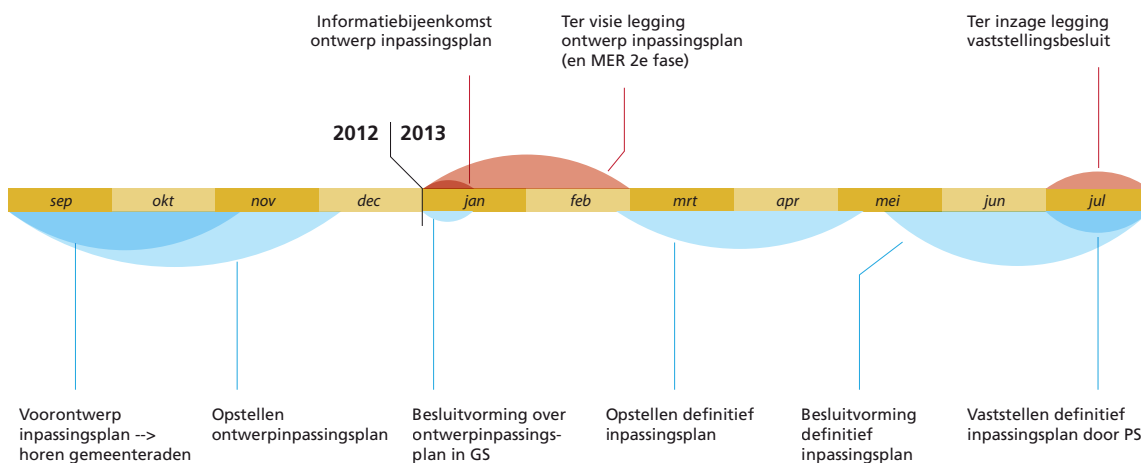
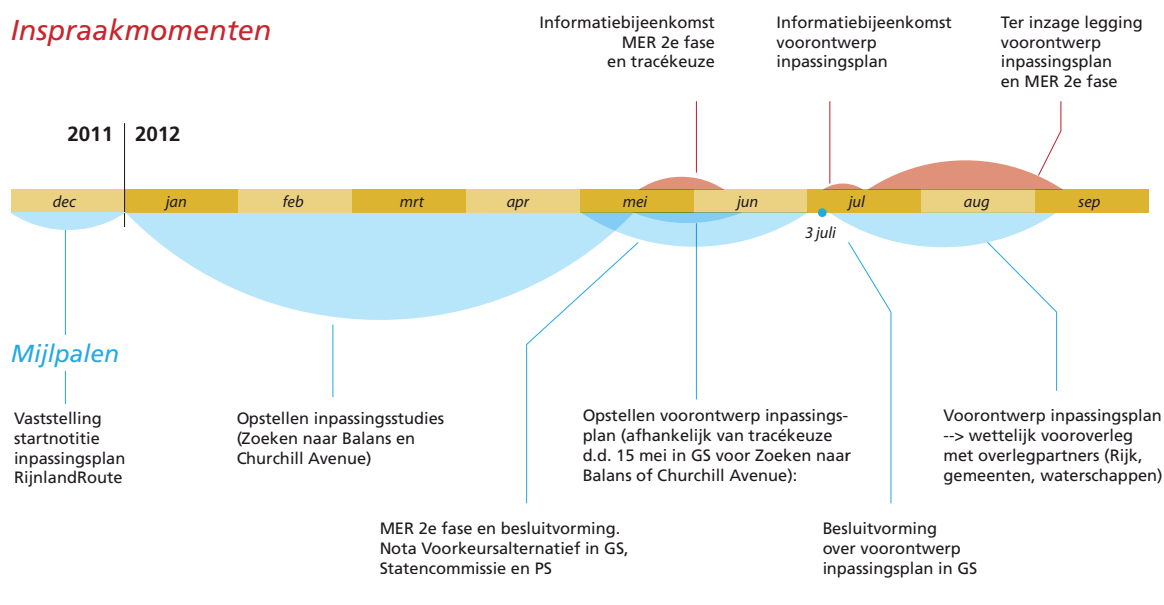
Planning procedure en informatiebijeenkomsten



De provincie Zuid-Holland brengt bewoners en betrokkenen tijdig op de hoogte van de procedure rond het 2^e fase MER versie 2.0 en het Inpassingsplan. Dit gebeurt onder meer via informatiebijeenkomsten, de website www.rijnlandroute.nl en (lokale) media.

De exacte data van de informatiebijeenkomsten en andere belangrijke mijlpalen liggen bij het verschijnen van deze publiekssamenvatting nog niet vast. De planning hieronder geeft u een globaal overzicht. Precieze data publiceert de provincie Zuid-Holland tijdig op www.rijnlandroute.nl en via de huis-aan-huisbladen in de regio.

Inspiraakmomenten



Colofon

Dit is een uitgave van de provincie Zuid-Holland, opgesteld door Tauw bv, Advin bv en Goudappel Coffeng bv. mei 2012, aangevuld in november 2012. De commissie voor de m.e.r. heeft in haar voorlopig advies de dato 18 oktober 2012, gevraagd de samenvatting voor het MER aan te vullen. Deze aanvullingen vindt u op de pagina's 26 en 27. Tevens is de middelste figuur op pagina 19 aangepast en de bijbehorende tekst is vernieuwd. Daardoor is ook de nummering op de volgende pagina's aangepast.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:

Provincie Zuid-Holland
Projectbureau RijnlandRoute
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
www.rijnlandroute.nl

Tekst
Tauw bv, Utrecht
Fotografie, lay out, productbegeleiding en druk
bureau Mediadiensten, provincie Zuid-Holland
Ontwerp
Haagsblauw, Den Haag