



Commissie voor de
milieueffectrapportage

RijnGouwelijn Leiden

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

30 maart 2011 / rapportnummer 2507-24



1. Hoofdpunten van het MER

Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland willen het tracédeel in Leiden van de RijnGouwelijn realiseren. De RijnGouwelijn is een light rail verbinding van Gouda via Leiden naar de kust waarvan het oostelijk deel al gerealiseerd wordt.

Voor de besluitvorming over de benodigde aanpassing van het bestemmingsplan wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De gemeente Leiden is bevoegd gezag.

De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie')¹ beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- de verkeers- en vervoerswaarde van de verschillende tracéalternatieven;
- de afweging tussen snelheid enerzijds en veiligheid en inpassing anderzijds (met name bij tracés in de straat in de binnenstad);
- de effecten van alternatieven op het verkeer, geluid, trillingen en barrièrewerking.

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de notitie 'Mededeling aan het bevoegd gezag'. Dat wil zeggen dat in dit advies niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van de Commissie in de notitie voldoende aan de orde komen.

2. Achtergrond doel, beleid en besluiten

Voor de RijnGouwelijn (RGL) in zijn geheel zijn al veel onderzoeken gedaan. Beschrijf in het MER kort het proces dat tot nu toe is gevolgd, welke afwegingen daarbij zijn gemaakt en welke milieugevolgen bij die afwegingen een rol hebben gespeeld. Beschrijf in het MER het doel van de RijnGouwelijn in zijn geheel en voor het specifieke tracé in de gemeente Leiden.

Ga daarbij in op de doelen ten aanzien van de:

- bereikbaarheid voor woon werkverkeer en verkeer van en naar onderwijsinstellingen;
- bereikbaarheid voor reizigers met reizen met sociaal-recreatieve motieven;

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via commissiemer.nl onder 'Adviezen Commissie'. Voor een overzicht van zienswijzen en adviezen wordt verwezen naar bijlage 2.

- structurerende en stimulerende werking op ruimtelijke en economische ontwikkeling;
- verbetering van de leefbaarheid.

Geef aan hoe deze doelen zich tot elkaar verhouden.

Beschrijf welk beleid en beleidsstukken relevant zijn en geef aan welke randvoorwaarden hieruit voortkomen voor de voorgenomen plannen.

De RijnGouwelijn door Leiden heeft ook gevolgen voor of is afhankelijk van andere ruimtelijke ontwikkelingen binnen en buiten² de gemeente. Beschrijf welke vervolgbesluiten voor deze ontwikkelingen, voor zover deze bekend zijn, genomen zullen worden en de relatie daarvan met de besluitvorming over de RijnGouwelijn door Leiden. Een voorbeeld hiervan is de in de mededeling genoemde koppeling tussen de aanleg van de RijnGouwelijn en de 'Ringweg Oost'.³

Geef in het MER een overzicht van de vervolgbesluiten en ruimtelijke plannen om de RijnGouwelijn te realiseren en in hoeverre deze besluiten samenhangen.

3. Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Alternatieven / varianten.

De notitie geeft een goede aanzet voor de tracéalternatieven en -varianten. Beschrijf daarnaast in hoeverre er nog technische varianten mogelijk zijn. Denk daarbij aan varianten in materieeltype, wel of geen bovenleiding met portalen, spanning en perronhoogte. Als in het MER geen technische varianten onderzocht worden, onderbouw dan de keuzes die tot de gekozen inrichting hebben geleid en de milieugevolgen van die keuzes. Geef aan waar snelheidsaanpassing (met gevolgen voor profiel en tracé) een rol kan of moet spelen.

Betrek bij het clusteren en toetsen op haalbaarheid van de varianten naast de in de mededeling genoemde aspecten (financiën, vervoerwaarde en technische uitvoerbaarheid) ook de milieugevolgen.

De auto-intensiteiten op delen van het tracé (met name als gevolg van Ringweg-Oost en herprofilering) zullen drastisch afnemen. Onderzoek hoe een minder op autodoorstroom en meer op railvervoer gericht profiel (toch) kan bijdragen aan een meer publieksvriendelijke inrichting van de route.⁴ Beschrijf welke inrichtingsvarianten mogelijk zijn. Denk daarbij aan:

² De Vereniging Pancras-West voorziet dat de Rijnlandroute een belangrijke concurrent van de RGL zal worden, zie bijlage 2, zienswijze 5. De gemeente Leiderdorp vraagt aandacht voor de gevolgen van de RGL voor de HOV-verbinding Meerlijn Noord, zie bijlage 2, zienswijze 3.

³ Voor het Hooigracht-Langegrachttracé moet de Hooigracht autoluw worden gemaakt door de aanleg van in ieder geval de eerste fase van de Ringweg Oost. De gemeente Leiderdorp, het Comité Zijldijk te Leiderdorp en een andere inspreker vragen om vanwege deze koppeling tussen de RijnGouwelijn en de Ringweg Oost de effecten van de Ringweg Oost in de m.e.r. voor de RijnGouwelijn te onderzoeken, zie bijlage 2, zienswijzen 3, 4 en 6.

⁴ Gebruik hierbij referenties uit binnen- (Randstadrail Den Haag, Amsterdam, Utrecht) en buitenland (regiorail in Duitsland, Frankrijk).

- de uitvoeringsvarianten van de baan (op straatniveau, klinkers of grasbaan, lage perrons, makkelijk over te steken voor voetgangers en fietsers; hoog hekwerk);
- de aan- of afwezigheid van techniek zoals zware portalen en bovenleidingen, grote schakelkasten);
- de inpassing in het fijnmazige stratenpatroon van het centrum van Leiden;
- de combineerbaarheid met bomen, kades, oude boogbruggetjes etc.;
- de combineerbaarheid met parallelle en kruisende fietsroutes.⁵

3.2 Referentie

Geef een overzicht en korte beschrijving van de autonome ontwikkelingen: ruimtelijke plannen en projecten, die de komende periode in de regio zullen worden uitgevoerd die van invloed zijn op de RijnGouwelijn door Leiden en waarvoor de besluitvorming al is afgerond. Presenteer deze ontwikkelingen voor zover mogelijk in een goed leesbare kaart. Geef aan of en zo ja tot welk voorzieningsniveau rekening wordt gehouden met de RGL-West en -Oost.

3.3 Scenario's

Werk met scenario's voor die activiteiten waarvan het doorgaan nu onzeker is, maar die naar verwachting sterk bepalend zullen zijn voor de milieueffecten van de voorgenomen activiteit. Dit geldt met name voor de aanleg van de oostelijke ringweg.

4. Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Algemeen

Beschrijf de milieueffecten van de referentiesituatie, de alternatieven, varianten en de te treffen mitigerende maatregelen zoveel mogelijk kwantitatief. Geef de effecten weer in overzichtstabellen en op kaart. Maak tevens onderscheid tussen effecten tijdens de aanleg- en gebruiksfase.

Geef in het MER aan wat de locatie en grootte van het studiegebied is voor de analyse van de verkeers- en milieueffecten.

Het kan raadzaam zijn – omdat varianten soms in verschillende alternatieven kunnen voorkomen – de tracés voor het aangeven en beoordelen van de effecten in deeltracés te knippen en deze afzonderlijk onderling te vergelijken. Dit voorkomt dat kenmerkende of belangrijke verschillen op een bepaalde plek worden uitgemiddeld in het totaal van de effecten over de gehele lengte van het (alternatieve) tracé.

⁵ De fietsersbond Leiden en Omstreken en de reizigersadviesraad OV Holland Rijnland vragen om in het MER aandacht te besteden aan de effecten van het verstoren en verdringen van het fietsgebruik, zie bijlage 2, zienswijzen 10 en 11.

Geef een onderbouwing van de inputgegevens van de analyses en de rekenmodellen. Ga bijvoorbeeld in op de herkomst van de verkeers- en vervoersgegevens en de aannames die daarbij zijn gedaan.⁶

4.2 Verkeer en vervoer

Beschrijf de huidige verkeersafwikkeling en de veranderingen daarin als gevolg van het verdrijvend effect van de lightrail op overig (auto)verkeer dat door het ruimtebeslag van de lightrail uit moet wijken naar andere wegen. Ga daarbij in op de veranderingen in verkeersafwikkeling, voertuigverliesuren, verkeersveiligheid en barrièrewerking. Geef aan waar eventueel een ongewenste routekeuze van het verkeer kan ontstaan en welke maatregelen genomen kunnen worden om dit 'sluipverkeer' te beperken.⁷

Geef aan wat de gevolgen van alternatieven zullen zijn op de modal-split van het verkeer in de binnenstad. Beschrijf, indien (tijdige) aanleg van de Ring-Oost niet haalbaar is, wat de effecten hiervan zijn op de verkeersdruk en doorstroming op de RGL-routes.⁸

Beschrijf de effecten voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer voor tracéalternatieven en varianten zoals:

- veranderingen in reistijden en frequenties van openbaar vervoer over de gehele RijnGouwelijn en specifiek voor het tracé tussen station Lammenschans en Leiden Centraal;
- ten behoeve van een idee van de onderlinge concurrentie: een vergelijking van de reistijden per openbaar vervoer en per fiets en auto voor de RijnGouwelijn tussen Lammenschans en Leiden CS en tussen Transferium en Leiden CS;
- een eventuele verminderde bereikbaarheid per bus door aanpassing dienstregeling of zelfs het opheffen van openbaar vervoerslijnen en de introductie van (extra) overstappen op bestaande of geplande lijnen;
- veranderingen in de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer.⁹

Beschrijf voor de lange termijn de toekomstvastheid en de uitbreidbaarheid.

Geef op een overzichtelijke gemeentekaart de haltes van de RGL aan en waar ontsluiting met openbaar vervoer verbetert of verslechtert als gevolg van deze nieuwe lijn.

⁶ ROVER, de Vereniging Pancras-West, Leidse Milieuraad en andere insprekers geven aan dat verkeer- en vervoersstudie gebaseerd moet zijn op actuele gegevens, zie bijlage 2, zienswijzen 5 en 7, 9, 12 en 13.

⁷ De Vereniging Pancras-West voorziet dat door de binnenstadse tracé's van de RGL de verkeerscirculatie en lijnvoering van de bussen ingrijpend zal veranderen met als gevolg rijtijdverlies, extra milieugevolgen en sluipverkeer, zie bijlage 2, zienswijze 5.

⁸ Volgens de Vereniging Pancras-West is de aanleg van de Ringweg Oost door gebrek aan financiële middelen en positie van de gemeente Leiderdorp nog onzeker, zie bijlage 2, zienswijze 5.

⁹ De verschillende alternatieven hebben verschillende investeringskosten, verschillende exploitatielasten en daarmee een verschillende kostendekkingsgraad. Deze informatie heeft geen directe relatie met milieugevolgen maar is voor de onderbouwing van alternatieven (realiteitsgehalte) en de uiteindelijke keuze van het voorkeursalternatief relevant en dus ook zinvol om te weten bij het MER.

4.3 Woon- en leefmilieu

4.3.1 Geluid

Beschrijf kwantitatief de huidige geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van de alternatieven voor het bepalende jaar (tien jaar na realisatie van de RijnGouwelijn door Leiden). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de eisen uit de Wet geluidhinder en onderliggende regelingen (bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006), met als toevoeging dat er voor wat betreft de emissie van het materieel uitgegaan dient te worden van de voor dit tracé geldende voertuigspecificaties. Wanneer deze nog niet bekend zijn kan de emissie van de Combino trams in Amsterdam als maatstaf aangenomen worden.

Geef de geluidbelasting op de gevel van woningen langs tracés en andere gebouwen voor wonen, werken en recreatie ten gevolge van de alternatieven. Doe dit in stappen van 5 dB vanaf 43 dB(L_{den}). Presenteer de geluidscontouren op een contourenkaart.

Breng bij overschrijding van de streefwaarden bij woningen in beeld welke maatregelen mogelijk zijn om wel aan de eisen te voldoen. Daarbij kan worden gedacht aan snelheidsbeperking, inzetten extra stil materieel, intensivering van het onderhoud van de rail met slijpen, gedempte rail- en wielconstructies en maatregelen aan de gevel.

Betrek bij de beschrijving van de geluidtechnische situatie ook die routes waar, als gevolg van de RGL, tijdelijk of structureel meer autoverkeer zal rijden. Het gaat daarbij om alle wegen binnen het studiegebied waar sprake is van een afname van de verkeersintensiteit van 20% of meer en van alle wegen waar sprake is van een toename van de verkeersintensiteiten van 30% of meer of waar door een hoger aandeel zwaar verkeer een toename met meer dan 1 dB te verwachten is.¹⁰

Beschouw tevens, waar relevant, de gecumuleerde geluidbelasting (ten gevolge van de andere geluidbronnen) in het gebied, eveneens uitgedrukt in L_{den} niveau van wegverkeerslawaai en berekend met het reken- en Meetvoorschrift geluidhinder van 2006, erratum van 29 okt. 2010 (zie www.stillerverkeer.nl).

Beschrijf de kansen op het ontstaan van specifieke hinder op basis van de volgende aspecten:

- Piekgeluiden als gevolg van rijden door krappe bogen.
- Laagfrequent geluid in de woningen dat ontstaat door trillingsexcitatie van bouwdelen. Hanteer voor de beoordeling de Nederlandse Stichting Geluidshinder (NSG)-richtlijnen.¹¹

¹⁰ Bij deze toe- cq. afname is sprake van een merkbaar effect voor de beleving van geluid.

¹¹ NSG-richtlijn Laagfrequent geluid, Delft, april 1999

4.3.2 Trillingen

Beschrijf, waar dit relevant is, de niveaus van de trillingen in de aan de trambaan gelegen woningen. Beoordeel de mogelijke kans op hinder en op gebouwschade conform de Stichting Bouwresearch (SBR) richtlijnen A en B. Geef bij de bepaling aan op welke wijze de trillingsniveaus vastgesteld zijn, op welke wijze de specifieke bodemeigenschappen in de bepalingmethode zijn betrokken en geef de onnauwkeurigheidsmarge aan in het resultaat.

Geef aan waar de richtlijn niveaus overschreden kunnen gaan worden en geef aan welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn. Denk hierbij aan specifieke eisen aan het materieel en aan speciale baanconstructies zoals '*floating slab tracks*' waarbij het railsysteem trillingsgeïsoleerd is van de fundering.

Besteed ook aandacht aan het tracé vanaf het CS naar de A44 waar de lijn universiteitsgebouwen passeert. Breng mogelijk te hoge trillingsniveaus voor gevoelige meetsystemen in laboratoria in kaart. Gebruik hierbij de SBR richtlijn C.

4.3.3 Luchtkwaliteit

Om het effect van de wijzigingen in het verkeerspatroon te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de (positieve en negatieve) effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}¹²) en NO₂ te beschrijven, ook onder de grenswaarden.¹³ Daarbij kan gebruik worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Presenteer de resultaten van de berekeningen middels verschilcontourenkaarten¹⁴ en geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen.¹⁵

4.3.4 Veiligheid

Beschrijf naast de in de notitie genoemde veiligheidseffecten, de effecten van de alternatieven voor de verkeersveiligheid. Bij tracéalternatieven in de straat (met veel meerrijdend en kruisend verkeer) spelen breedteprofiel, vormgeving en (ontwerp)snelheid een belangrijke rol. Bij een vrijliggend tracé (bijvoorbeeld in de middenberm) is er geen meerrijdend verkeer en is kruisend (langzaam) verkeer naar specifieke plekken te leiden. Op dit soort plekken leiden veiligheidseisen tot andere vormgeving. Beschrijf welke maatregelen getroffen kunnen worden om de verkeersveiligheid (voor voetgangers) te vergroten.

12 Op dit moment zijn de rekenmethoden voor PM_{2,5} nog niet opgenomen in de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit, indien deze regeling ten tijde van het MER niet beschikbaar, beredeneer of bereken de concentraties PM_{2,5} dan op basis van de dan best beschikbare rekenmodellen.

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

14 Gebruik hiervoor klassebreedtes van 1,0 µg/m³ of minder, indien klassebreedtes van 5,0 µg/m³ onvoldoende onderscheidend is.

15 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.

4.4 Cultuurhistorie

Geef in het MER een overzicht van de cultuurhistorische waarden in het plangebied, waaronder de archeologische, (steden)bouwkundige, architectonische en historisch-geografische waarden. Ga daarbij expliciet in op de waardering van het aanwezige erfgoed, mede met het oog op de hoge (archeologische) verwachtingswaarden en de aanwezige gebouwde monumenten en monumentale bomen. Uit het MER moet blijken wat de omvang en begrenzing van eventuele archeologische vindplaatsen is en of deze behoudenswaardig zijn. Geef in het MER duidelijk aan wat het effect van de verschillende alternatieven is op aanwezige cultuurhistorische waarden, waaronder dus ook het bodemarchief. Maak daarbij waar nodig onderscheid in de beleefde, inhoudelijke en fysieke kwaliteit van de aanwezige waarden. Ga hierbij ook in op de effecten van eventuele (tijdelijke) veranderingen in grondwaterstand, trillingen en vallend gesteente tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden.

4.5 Natuur en stedelijk groen

Geef aan in hoeverre voor de alternatieven ook bomen of gebouwen moeten worden gesloopt die van belang zijn voor vleermuizen of vogels met een vaste nestplaats. Maak hierbij gebruik van informatie uit recente veldinventarisaties voor alle tracés.

Geef in het MER aan of voor het voornemen leidt tot strijdigheid met de Flora- en faunawet en of deze strijdigheid door mitigerende maatregelen kan worden voorkomen. Indien ten behoeve van de ingreep een ontheffing van de minister van EL&I vereist is op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet, motiveer dan in het MER op grond waarvan verondersteld wordt dat ontheffing verleend zal worden.

4.6 Overige milieuaspecten

De notitie 'Mededeling aan bevoegd gezag' geeft op bladzijde 18 en 19 een goed toetsingskader aan de hand waarvan alternatieven/varianten beoordeeld gaan worden. De Commissie heeft voor de overige milieuaspecten (zoals ruimtegebruik, luchtkwaliteit, externe veiligheid, stedelijke kwaliteit, bodem en water, sociale aspecten, barrièrewerking en elektromagnetische effecten), naast de in de notitie beschreven toetsingscriteria en parameters, geen opmerkingen.

5. Overige aspecten

5.1 Onzekerheden en evaluatieprogramma

Houd bij de vergelijking van de alternatieven en bij de toetsing van de alternatieven aan (project-) doelen en wettelijke grenswaarden expliciet rekening met de onzekerheden in effectbepalingen.¹⁶ Geef daarvoor in het MER inzicht in:¹⁷

- de waarschijnlijkheid dat effecten optreden, d.w.z. het realiteitsgehalte van de verschillende effectscenario's (best-case en worst-case);
- het belang van de onzekerheden in effectbepalingen voor de significantie van verschillen tussen alternatieven, en daarmee voor de vergelijking van alternatieven;
- op welke wijze en wanneer na realisering van het initiatief de daadwerkelijke effecten geëvalueerd worden, bijvoorbeeld via een oplevertoets, en welke maatregelen 'achter de hand' beschikbaar zijn als (project-)doelen en grenswaarden in de praktijk niet gehaald worden.¹⁸

5.2 Leemten in milieuinformatie

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten onvoldoende informatie kan worden opgenomen door gebrek aan gegevens. Spits dit toe op milieuaspecten die in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort beoordeeld kunnen worden. Geef ook aan of dat wat ontbreekt op korte termijn kan worden ingevuld.

¹⁶ Effectbepalingen voor de toekomst zijn inherent onzeker. Het zijn veelal de best mogelijke benaderingen op basis van in de praktijk ontwikkelde en getoetste modellen. De onzekerheden in de uitkomsten van modellen moeten wel worden onderkend. Schijnzekerheden leveren immers ondoelmatige keuzes en maatregelen op. Effecten kunnen in werkelijkheid meevallen, dan zijn te veel maatregelen getroffen. Effecten kunnen tegenvallen, dan zijn te weinig maatregelen genomen.

¹⁷ Een factsheet op de website van de Commissie bevat meer informatie over het omgaan met onzekerheden in MER. (http://docs1.eia.nl/mer/diversen/factsheet_19_omgaan_met_onzekerheden_in_mer_webversie.pdf).

¹⁸ Dit sluit aan bij de adviezen van de Commissie Elverding. Met de oplevertoets wordt ook invulling gegeven aan de (tot op heden veelal niet nagekomen) verplichting tot evaluatie van een MER (artikel 7.39 t/m 7.42 van de Wet milieubeheer).

BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland

Bevoegd gezag: de gemeenteraad van de gemeente Leiden

Besluit: aanpassing van het bestemmingsplan

Categorie Besluit m.e.r.: C02.2

Activiteit: de aanleg van een light rail verbinding

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in Stadskrant Leiden van: 18 februari 2011

ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 21 februari tot 21 maart 2011

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 9 februari 2011

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 30 maart 2011

Samenstelling van de werkgroep:

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

ir. H.G. van der Aa

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

dr. G.J. van Blokland

ir. W.H.A.M. Keijsers

drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)

Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de hierna genoemde informatie die van het bevoegde gezag is ontvangen, als uitgangspunt.

Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de Commissie een locatiebezoek afgelegd. Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie

*www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.**

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland (01-02-2011). Mededeling aan het Bevoegd Gezag Milieueffectrapportage RijnGouwelijn Leiden.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 21 maart 2011 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. Hoogheemraadschap van Rijnland, Leiden
2. E. Nieuwenhuis, Renswoude
3. Gemeente Leiderdorp, Leiderdorp
4. Comité Zijldijk, Leiderdorp
5. Vereniging Pancras-West, Leiden
6. I.W. Sattler-Blaauw, Leiden
7. ROVER Holland Rijnland, Leiden
8. Holland Rijnland, Leiden
9. Vereniging Waardeiland, Leiden
10. Reizigersadviesraad OV Holland Rijnland, Gouda
11. Fietsersbond Leiden en Omstreken, Leiden
12. M.T. Uffink, namens actiecomité RWO-niet-zo, Leiden
13. Leidse Milieuraad, Leiden

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport RijnGouwelijn Leiden

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland willen het tracédeel in Leiden van de RijnGouwelijn realiseren. De RijnGouwelijn is een light rail verbinding van Gouda via Leiden naar de kust. Voor de besluitvorming over de benodigde aanpassing van het bestemmingsplan wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De gemeente Leiden is bevoegd gezag.



Commissie voor de milieueffectrapportage
ISBN: 978-90-421-3243-6

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

