

Milieueffectrapport RijnlandRoute (tweede fase)

Samenvatting



provincie **HOLLAND**
ZUID

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
 - N11-west 10
 - Zoeken naar Balans 12
 - Churchill Avenue 14
- 5 Gevolgen van de oplossingen 16**
 - Hinder tijdens de werkzaamheden 17
 - Meest milieuvriendelijke alternatief 17
 - Wat kost de RijnlandRoute? 18
 - Hoeveelheid verkeer 19
 - Verkeersafwikkeling 20
 - Bereikbaarheid 21
 - Oversteekbaarheid en verkeersveiligheid 22
 - Gezondheid 23
 - Natuurlijk milieu 24
 - De gevolgen van de onderzochte oplossingen op een rij 25
- 6 Vervolg: voorkeursalternatief en inpassingsplan 26**
- 7 Hoe kunt u inspreken? 28**
- 8 Planning procedure en informatiebijeenkomsten 30**

1

Over de samenvatting



Deze samenvatting geeft een overzicht van de belangrijkste uitkomsten van het milieueffectrapport (tweede fase) voor de RijnlandRoute. Het milieueffectrapport – kortweg MER – is een belangrijk onderzoek. Het 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 MER 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 MER RijnlandRoute:

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

Samenvatting MER tweede fase

Het MER voor de RijnlandRoute is in twee fasen opgeknipt. Deze samenvatting gaat over het milieueffectrapport tweede fase, waarin drie tracéalternatieven in zeven varianten zijn bestudeerd. Het eerste milieueffectrapport stamt uit januari 2010 en was een globaal onderzoek naar negen kansrijke 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 MER RijnlandRoute. Gedetailleerde informatie uit het rapport is daarom weggelaten. Bent u op zoek naar detailgegevens die voor uw persoonlijke situatie van belang zijn? Die vindt u mogelijk in het MER hoofdrapport of de bijbehorende achtergrondrapporten.

Het volledige MER 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.zuid-holland.nl

Inspraak en informatiebijeenkomsten

Tijdens de inspraakprocedure kunt u uw mening geven over het MER. 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 MER voor de RijnlandRoute worden in totaal drie tracéalternatieven in zeven varianten onderzocht:

Tracéalternatief	Variante
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

MER velt geen oordeel

Het MER is een hulpmiddel bij de besluitvorming. In een MER staat niet welk tracé of welke variant de beste oplossing is. Een MER vergelijkt op milieueffecten, maar velt geen oordeel.

Wat gebeurt er met de uitkomsten van het MER?

De resultaten van het MER 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).

Wanneer is een MER nodig?

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

Ter inzage

Het MER tweede fase ligt zoals nu gepland in de zomer van 2012 formeel ter inzage, als bijlage bij het zogeheten ontwerp inpassingsplan (een provinciaal bestemmingsplan). Aangezien er lange tijd zit tussen het uitkomen van het MER tweede fase en de terinzagelegging, organiseert de provincie Zuid-Holland in de tussentijd nog een aantal informatiebijeenkomsten. Meer over de inspraakprocedure en het inpassingsplan leest u in hoofdstuk 6 en 7 van deze samenvatting.

3

De RijnlandRoute



De RijnlandRoute is een nieuwe oost-west-verbinding tussen Katwijk en de A4 bij Leiden. De weg moet onder meer de bereikbaarheid van Holland Rijnland verbeteren, sluiptverkeer tegengaan en de toekomstige woningbouwlocatie vlieggkamp Valkenburg ontsluiten.

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 en de knoop Leiden-West staan dagelijks files en opstoppingen. Omwonenden hebben last van slechte luchtkwaliteit en geluidshinder.

Tegelijkertijd staan in de regio Holland Rijnland een aantal grote woningbouwprojecten gepland, bijvoorbeeld op het voormalige vlieggkamp Valkenburg. In totaal moeten er de komende jaren zo'n 20.000 woningen bij komen. 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.
- Mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio.

Waar komt de RijnlandRoute te liggen?

Dat is nog niet bekend. Op dit moment zijn er zeven mogelijkheden in beeld die in het MER zijn onderzocht.

Ter zijner tijd vindt u de keuze van Gedeputeerde Staten in de nota voorkeursalternatief op de website www.rijnlandroute.nl.

De Churchillaan.



4

Onderzochte oplossingen



In het MER neemt de provincie Zuid-Holland in totaal drie tracéalternatieven in 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.

In de aanloop naar het MER tweede fase zijn verschillende alternatieven afgefallen omdat zij niet haalbaar bleken. Dit geldt bijvoorbeeld voor het tracé Rijnsburg Noord en het Spoortracé, dat te duur was. De mogelijkheden waarmee de provincie doorging, waren N11-west 2 en N11-west 4, Zoeken naar Balans en Churchill Avenue.

Gedeeltelijke aanleg: de faseringsvarianten

Medio 2010 besloot de provincie in het MER drie extra varianten te onderzoeken. Dit zijn de zogeheten *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 niet genoeg geld bleek te zijn 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.

Risico's

Alle alternatieven en varianten zijn technisch gezien goed aan te leggen. Een risico voor de Churchill Avenue is dat het zonder aanpassingen wellicht niet mogelijk is vergunningen te krijgen voor de in- en uitritten van de tunnels. De kans op ongevallen is in het huidige ontwerp namelijk vergroot door de verwachte filevorming in de tunnel en de bewegingen van in- en uitvoegend verkeer.

Lammenschansplein.



Tracéalternatief N11-west

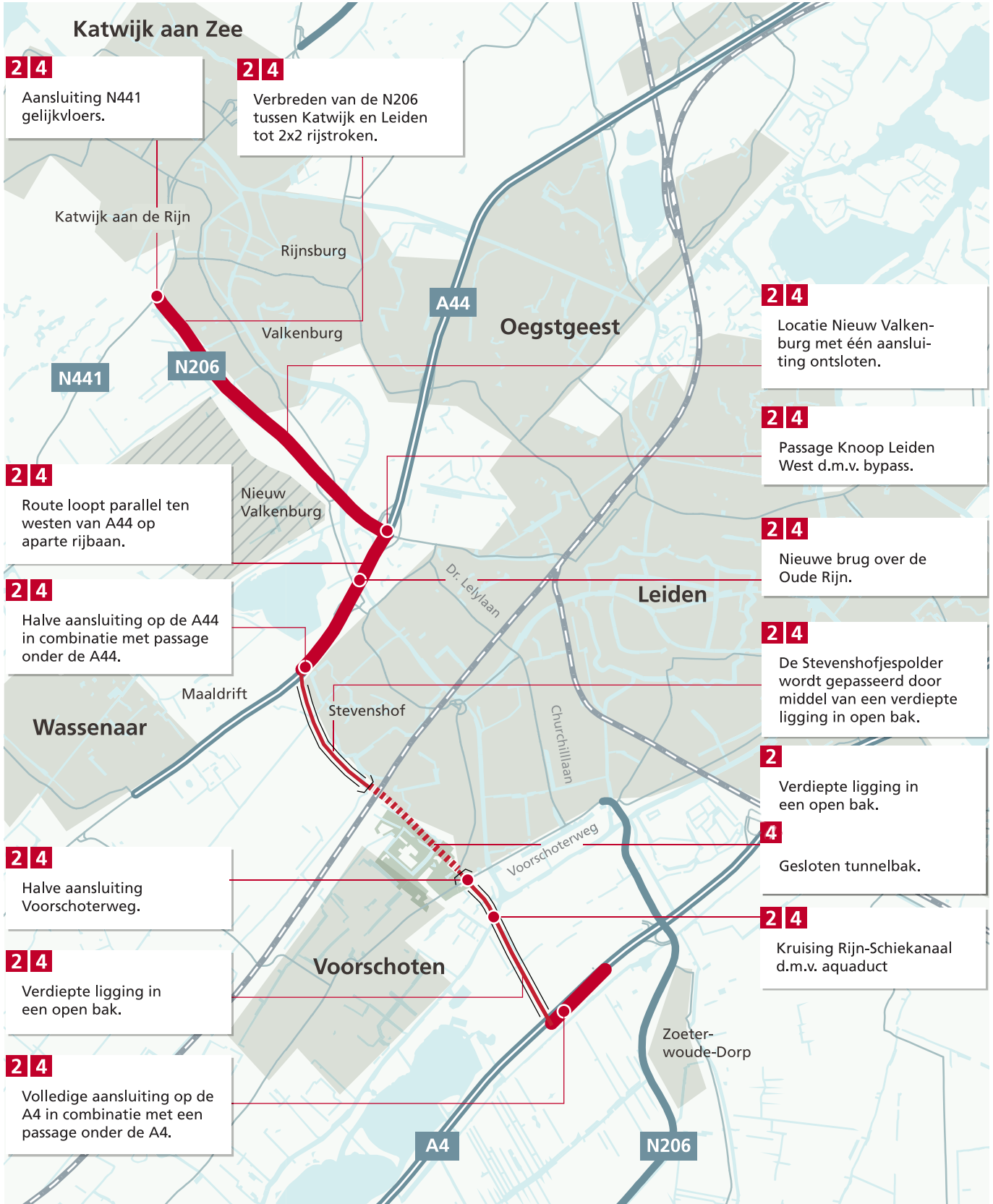
Van tracéalternatief N11-west zijn in het MER twee varianten onderzocht, N11-west 2 en N11-west 4.

Dit zijn de belangrijkste kenmerken van beide varianten:

- De N206 tussen Leiden en Katwijk wordt verbreed tot vierbaans weg (2x2). **2 4**
- Ten zuiden van Leiden, tussen de A4 en de A44, komt een nieuwe vierbaans weg (2x2). **2 4**
- Langs Voorschoten en de Stevenshof ligt de RijnlandRoute in een verdiepte, open bak (variant N11-west 2). **2**
- Langs Voorschoten loopt de RijnlandRoute door een tunnel (variant N11-west 4). **4**

N206-Europaweg.





Zoeken naar Balans

Van Zoeken naar Balans zijn drie varianten onderzocht: het oorspronkelijke tracéalternatief 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 **Z**:

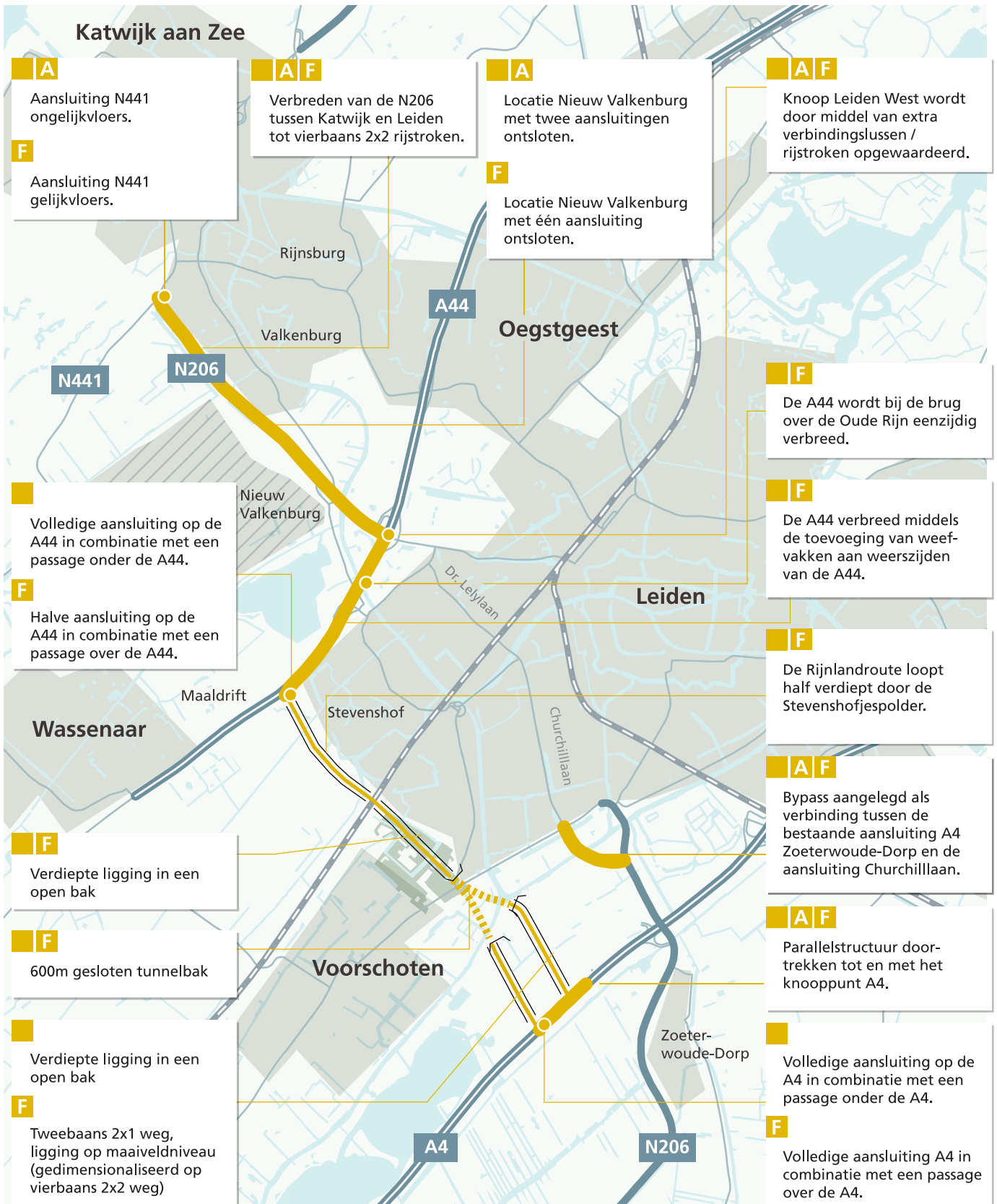
- De N206 tussen Leiden en Katwijk wordt verbreed tot vierbaans weg (2x2).
- Ten zuiden van Leiden, tussen de A4 en de A44, komt een nieuwe vierbaans weg (2x2).
- Ten zuiden van Leiden wordt de RijnlandRoute (half)verdiept aangelegd.
- Door Voorschoten loopt de RijnlandRoute door een tunnel van 600 meter lang.
- Door de Oostvlietpolder komt een bypass richting Churchillaan.

Zoeken naar Balans A komt neer op het oplossen van een beperkt aantal knelpunten in de bestaande infrastructuur. Het gaat hier om maatregelen die sowieso nuttig zijn, ongeacht of de RijnlandRoute helemaal wordt aangelegd: zogeheten no regret-maatregelen. Denk aan de bypass Oostvlietpolder en de verbreding van de Tjalmaweg tot een vierbaans weg. In dit scenario komt er vooralsnog geen nieuwe verbinding tussen de A4 en A44. **A**

Zoeken naar Balans F is een variant waarbij de RijnlandRoute ten zuiden van Leiden, tussen de A4 en de A44, smal wordt gehouden: het blijft in eerste instantie een tweebaans weg. Op een later tijdstip wordt de RijnlandRoute dan alsnog verbreed tot vier banen. **F**

Churchillaan.





Churchill Avenue

De Churchill Avenue is een alternatief dat door bewoners uit Leiden is bedacht (het burgerinitiatief Churchill Avenue). Omwille van de kosten kent ook de Churchill Avenue een faseringsvariant, waarbij de RijnlandRoute in eerste instantie gedeeltelijk wordt aangelegd. Deze variant heet Churchill Avenue gefaseerd.

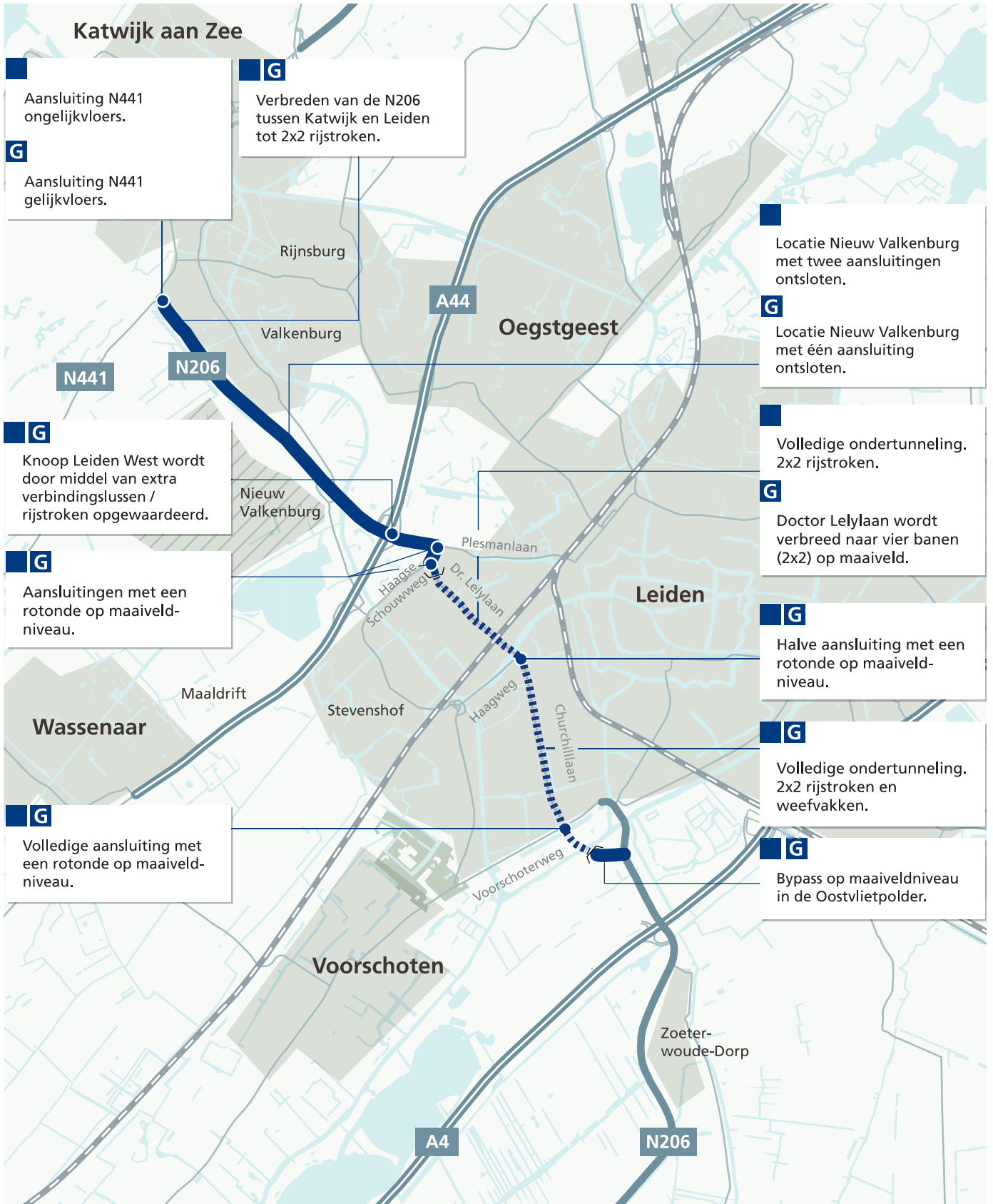
Dit zijn de belangrijkste kenmerken van het tracéalternatief Churchill Avenue ■ :

- Churchill Avenue is een opwaardering van de huidige N206.
- Onder de Leidse Churchillaan en de Doctor Lelylaan (N206) komt een lange tunnel voor doorgaand verkeer en hebben verkeersdeelnemers de mogelijkheid tot in- en uitvoegen.
- Bovengronds is plaats voor lokaal verkeer.
- De N206 tussen Leiden en Katwijk wordt verbreed tot vierbaans weg (2x2).

Churchill Avenue gefaseerd ziet af van een tunnel onder de Doctor Lelylaan (N206). Deze weg wordt wel verbreed tot vier banen. Op een later tijdstip komt er ook een tunnel onder de Doctor Lelylaan. **G**

Knoop Leiden-West.





5

Gevolgen van de oplossingen



Dit hoofdstuk is de kern van het MER. Het laat zien welke gevolgen de verschillende tracéalternatieven hebben op mens, milieu en verkeer. De gevolgen worden in kaart gebracht aan de hand van twaalf relevante thema's, zoals verkeersdruk, luchtkwaliteit en landschap.

Welk alternatief scoort het beste op verkeersveiligheid? Welke variant zorgt voor de minste geluidshinder? Op dit soort vragen geeft dit hoofdstuk een antwoord. Wel blijft het belangrijk om te beseffen dat hier niet staat welk tracé 'het beste' is. Dat is een politiek besluit. Meer over wat er met de uitkomsten van het MER 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 alternatieven en varianten? Het MER 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 (het Transferium) mogelijk in het gedrang. Dit geldt voor alle alternatieven en varianten.
- De bouw van tunnels onder de Churchillaan en Doctor Lelylaan brengt een hogere verkeersdruk met zich mee, met name rond de aangrenzende woonwijken.

Meest milieuvriendelijke alternatief

Aanleggen van een weg levert altijd milieuschade op. Vast onderdeel van een milieueffectrapportage is daarom het benoemen van het zogeheten meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Dit alternatief is van alle onderzochte mogelijkheden uit het MER het minst schadelijk voor het milieu.

Churchill Avenue het milieuvriendelijkst

Voor de RijnlandRoute is de Churchill Avenue het meest milieuvriendelijke alternatief. Omdat de Churchill Avenue door de bebouwde kom van Leiden loopt, wordt het landschap veel minder aangetast dan bij de andere alternatieven en varianten. Behalve in de Oostvlietpolder wordt er bij de Churchill Avenue geen nieuwe weg aangelegd. Ook neemt dankzij de geplande tunnel onder de Churchillaan de hoeveelheid verkeer bovengronds fors af: 65 procent minder op de Doctor Lelylaan, 85 procent minder op de Churchillaan. Dit zorgt voor een flinke verbetering van de luchtkwaliteit en minder geluidshinder.

Wat kost de RijnlandRoute?

De kosten van de RijnlandRoute spelen een belangrijke rol in de politieke discussie en bij de keuze van een voorkeursalternatief. Niet voor niets zijn eind 2010 de zogeheten faseringsvarianten aan het MER toegevoegd. Het bleek namelijk dat er op dat moment niet genoeg geld was om de RijnlandRoute in één keer aan te leggen.

Overzicht kosten

Het MER heeft de verwachte bouwkosten van de RijnlandRoute in kaart gebracht. Die zijn hieronder weergegeven. Van de alternatieven is N11-west 2 het goedkoopst, Churchill Avenue het duurst. De faseringsvarianten zijn in eerste instantie natuurlijk goedkoper.

Tracéalternatief/variant	Totale kosten (mln.)
N11-west 2	713
N11-west 4	788
Zoeken naar Balans	696
Zoeken naar Balans A	197
Zoeken naar Balans F	581
Churchill Avenue	871
Churchill Avenue gefaseerd	620



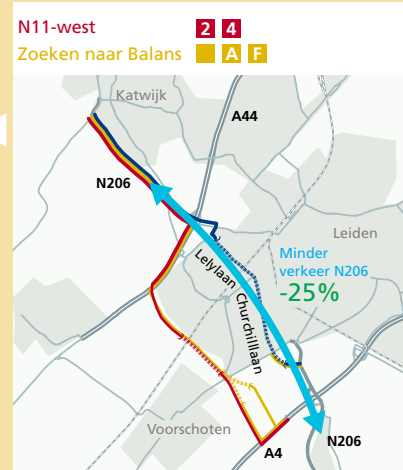
Op de volgende pagina's staan met kaartjes de belangrijkste effecten van de verschillende varianten uitgelegd. Bovenstaande legenda is op deze detailkaartjes van toepassing.

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.

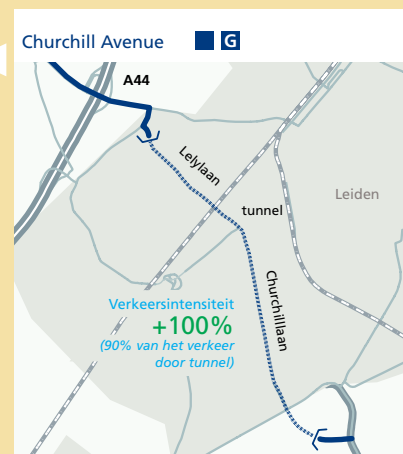
Afname verkeersdrukke

De varianten van N11-west en Zoeken naar Balans zorgen ervoor dat de hoeveelheid verkeer op de N206 door Leiden afneemt met een kwart.



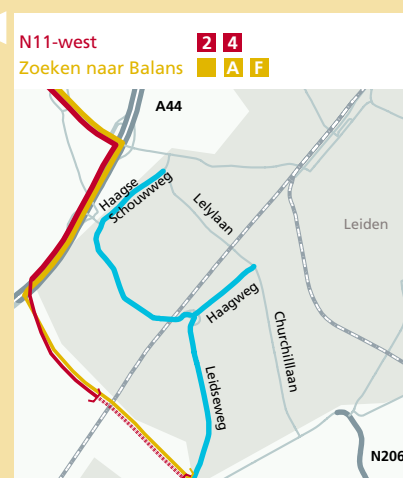
Meer verkeer door tunnel

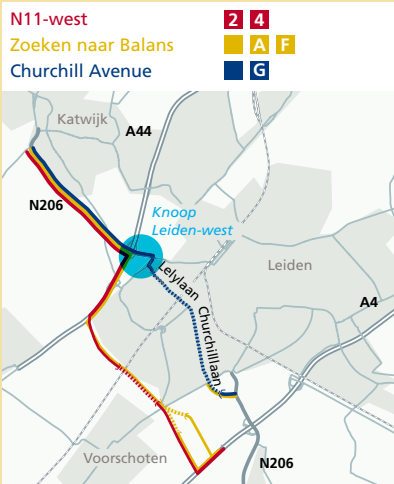
De Churchill Avenue en de Churchill Avenue gefaseerd zorgen voor twee keer zoveel verkeer op de Churchilllaan. 90 procent hiervan rijdt door de tunnel.



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 (Haagweg, Haagse Schouwweg, Leidseweg). In de andere gemeenten is er weinig verschil.





Verkeersafwikkeling

Bij verkeersafwikkeling gaat het erom hoeveel verkeer een weg kan verwerken. Hoe beter de verkeersafwikkeling, hoe soepeler het verkeer doorstroomt.

Knoop Leiden-West knelpunt

Bij alle mogelijke oplossingen blijft de knoop Leiden-West een knelpunt.



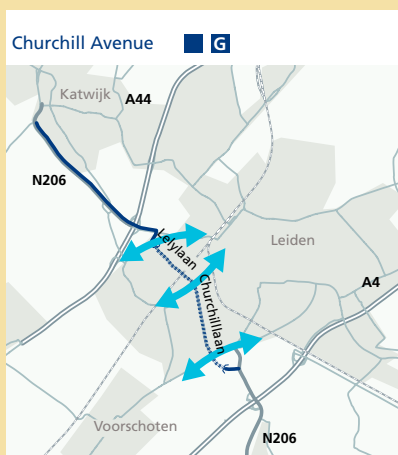
Betere verkeersafwikkeling

Zoeken naar Balans en de varianten van de N11-west wikkelen het verkeer het beste af. Dat komt omdat het meeste doorgaande verkeer niet meer over de Churchillaan rijdt, maar de RijnlandRoute pakt. Ook zorgt een nieuwe weg ten zuiden van Leiden voor een extra oost-westverbinding. Dat maakt het weggenet in de regio sterker.



Bestaande knelpunten groter

Variant Zoeken naar Balans A zorgt voor meer verkeer op de Churchillaan en de Doctor Lelylaan. Bestaande knelpunten worden daarmee groter.



Knelpunt bij aansluitingen

De Churchill Avenue en de Churchill Avenue gefaseerd veroorzaken knelpunten bij de aansluitingen op de andere wegen in Leiden. Die zijn onvoldoende berekend op een grotere hoeveelheid verkeer.

Bereikbaarheid

Voor de bereikbaarheid van Leiden, Voorschoten en Katwijk is de aanleg van de RijnlandRoute over het algemeen gunstig. Wel zijn er een aantal uitzonderingen.

Bio Science Park beter bereikbaar

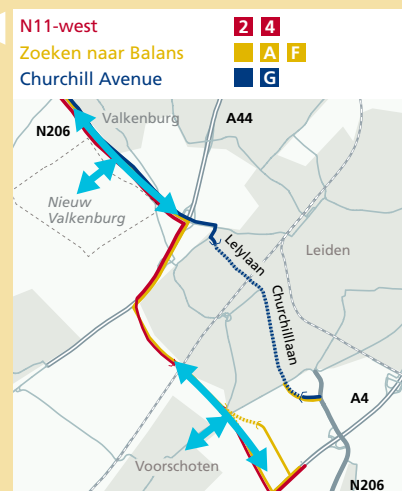
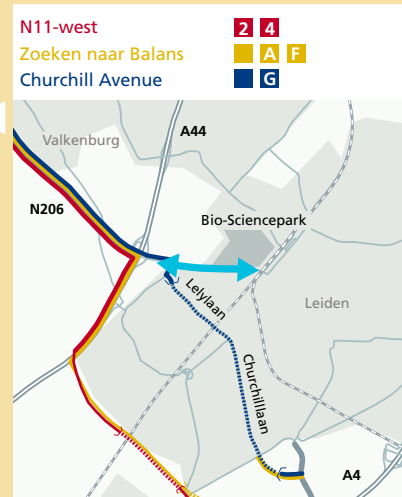
De bereikbaarheid van het Bio Science Park - Leeuwenhoek in Leiden neemt bij alle mogelijke oplossingen toe.

Wijken minder bereikbaar

Het verdwijnen van de aansluiting van Leiden-zuid op de A44 zorgt voor een mindere bereikbaarheid van de Leidse wijken Koppelstein, Hoge Mors en Stevenshof. Dit gebeurt bij Zoeken naar Balans, Zoeken naar Balans F en de varianten van de N11-west.

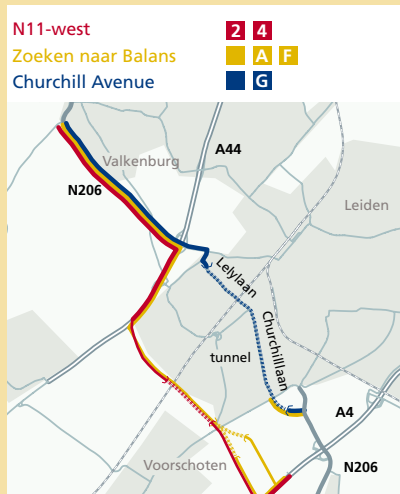
Betere bereikbaarheid Katwijk, Voorschoten

De bereikbaarheid van Katwijk gaat er in alle varianten op vooruit, Voorschoten wordt beter bereikbaar als de N11-west 2 of N11-west 4 wordt aangelegd.



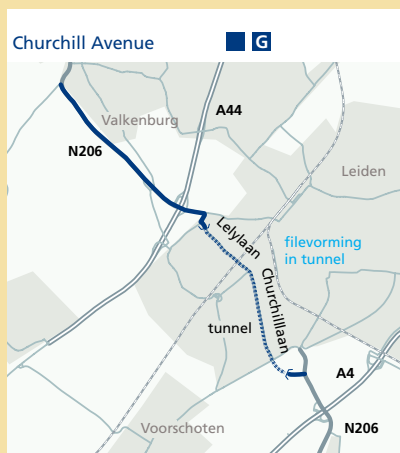
Oversteekbaarheid en verkeersveiligheid

Bij oversteekbaarheid gaat het erom of mensen een weg veilig en makkelijk kunnen oversteken. Dit wordt bij alle mogelijke oplossingen beter, bij de Churchill Avenue het best. Op het punt van verkeersveiligheid scoren vooral Zoeken naar Balans en de variant Zoeken naar Balans F goed, de Churchill Avenue scoort minder goed.



Churchill Avenue beter oversteekbaar

Qua oversteekbaarheid scoort de Churchill Avenue het beste. Dit komt vooral door de aanleg van de tunnel onder de Churchilllaan en Doctor Lelylaan. De Churchill Avenue gefaseerd voorziet in eerst instantie niet in een tunnel onder de Doctor Lelylaan. Daar gaat de oversteekbaarheid er juist op achteruit omdat er meer verkeer overheen rijdt.



Verkeersveiligheid Churchill Avenue

De verkeersveiligheid van Churchill Avenue is een punt van aandacht. Oorzaak zijn de uitritten die zich in de tunnel bevinden en aansluiten op het Leidse wegennet. Bij deze uitritten kunnen files ontstaan die terugslaan tot in de tunnel. Daarmee komt de verkeersveiligheid in het gedrang. Ook vergroten weefbewegingen van in- en uitvoegend verkeer in de tunnel de kans op ongevallen aanzienlijk. Om filevorming te voorkomen, zijn extra maatregelen nodig. De omvang en kwaliteit van deze maatregelen zijn bepalend voor hoe groot het risico op filevorming is.

Gezondheid

Het punt 'gezondheid' is een optelsom van geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. 'Geluid' is daarbij het belangrijkste element. Dit komt omdat geluid het verste reikt en dus de meeste mensen raakt. De Churchill Avenue, de N11-west 4 en Zoeken naar Balans scoren het beste.

Geluid

De varianten die zorgen voor minder verkeer in de bebouwde kom van Leiden, scoren het beste op het punt van geluid. Dit zijn de N11-west 4 en Zoeken naar Balans. Ook de Churchill Avenue zorgt voor minder geluid omdat het verkeer voor het overgrote deel (90 procent) door de geplande tunnel rijdt.

De variant Zoeken naar Balans A pakt op het gebied van geluid het slechtste uit: door de aanleg van de bypass Oostvlietpolder en de uitbreiding van knoop Leiden-West rijdt er meer verkeer door de bebouwde kom van Leiden. Ook de Churchill Avenue gefaseerd scoort slecht omdat de Churchillillaan-Lelylaan in dit scenario maar voor de helft ondertunneld is.

Luchtkwaliteit

De alternatieven waar de luchtkwaliteit er op de meeste plaatsen op vooruit gaat, zijn de N11-west 4 en de Churchill Avenue. Hier zijn de positieve effecten het grootst. Deze verbetering is toe te schrijven aan de tunnels waar veel verkeer doorheen rijdt. Overigens zorgt de RijnlandRoute nergens voor een overschrijding van de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Een uitzondering vormen de tunnelmonden bij de varianten N11-west 4, de Churchill Avenue en de Churchill Avenue gefaseerd.

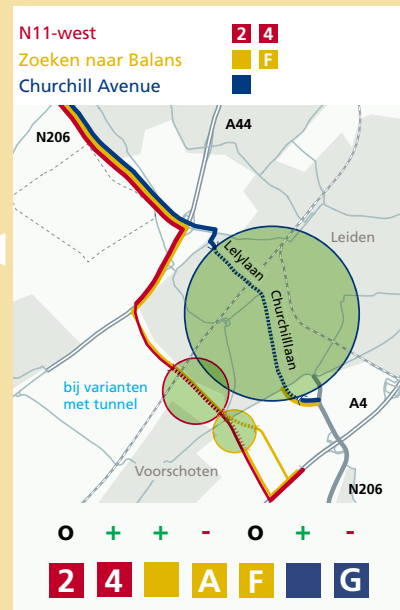
Externe veiligheid

Bij externe veiligheid draait het om het risico bij vervoer van gevaarlijke stoffen. De aanleg van de RijnlandRoute verandert hier weinig aan. De varianten en alternatieven verschillen ook niet zoveel van elkaar. Wel zorgt de RijnlandRoute ervoor dat de Utrechtsebaan in Den Haag (A12) veiliger wordt.

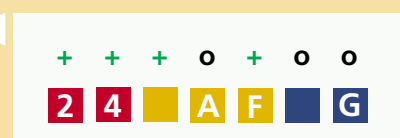
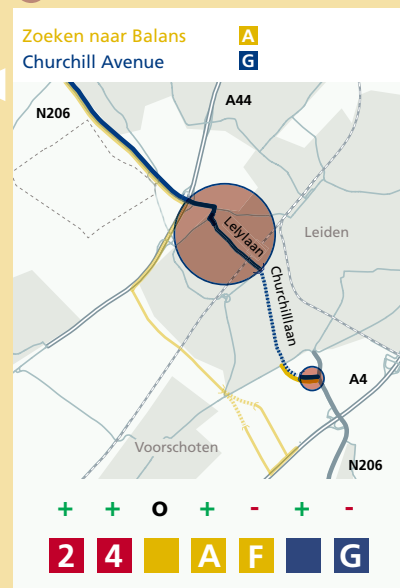
Totaalbeoordeling gezondheid

De varianten die het beste scoren op het punt van geluid, scoren ook het beste op het punt van volksgezondheid. Dit zijn de Churchill Avenue, Zoeken naar Balans en de N11-west.

Minder geluidshinder



Slechtere luchtkwaliteit





Natuurlijk milieu

Voor alle alternatieven en varianten geldt dat de RijnlandRoute ten koste gaat van natuur. Het minst goed scoren de alternatieven en varianten waarbij een nieuwe weg ten zuiden van Leiden wordt aangelegd. De Churchill Avenue scoort op dit punt beter omdat het tracé grotendeels door de bebouwde kom loopt.

Natuur

De N11-west 2 en N11-west 4, Zoeken naar Balans en Zoeken naar Balans F scoren het slechtst omdat ze de Papenwegse polder doorsnijden en grenzen aan landgoed Berbice. Een nieuwe weg ten zuiden van Leiden doet ook afbreuk aan de Ecologische Hoofdstructuur (het grootste netwerk aan beschermde natuurgebieden in Nederland) en het leefgebied van enkele beschermde diersoorten.

Landschap en cultuurhistorie

Voor landschap en cultuurhistorie pakken de Churchill Avenue en de Churchill Avenue gefaseerd het beste uit. Alle andere alternatieven en varianten betekenen een (flinke) aantasting van het landschap. Dit komt in de eerste plaats door de aanleg van een nieuwe weg ten zuiden van Leiden.

Recreatie

De varianten en alternatieven met een nieuwe weg ten zuiden van Leiden scoren negatief omdat zij verschillende recreatiegebieden en -routes doorsnijden. De N11-west 2 en N11-west 4, Zoeken naar Balans en Zoeken naar Balans F zorgen in een aantal recreatiegebieden bovendien voor extra geluidsbelasting. Voor de bereikbaarheid van de recreatiegebieden rond Voorschoten en Leiden is de Churchill Avenue een verbetering.

Archeologie, bodem en (grond)water

Bij alle alternatieven en varianten van de RijnlandRoute zijn graafwerkzaamheden nodig bij plekken waar mogelijk archeologische resten liggen. Bij de twee varianten van N11-west zijn de minste archeologische vondsten te verwachten.

De gevolgen van de graafwerkzaamheden voor bodem en grondwater zijn beperkt en eenvoudig te verhelpen.

De gevolgen van de onderzochte oplossingen op een rij

N11-west



Zoeken naar Balans



Churchill Avenue



	2	4		A	F		G
Verkeer							
Verkeersafwikkeling	++	++	++	o	+	+	+
Bereikbaarheid	+	+	o	+	o	+	o
Oversteekbaarheid	+	+	+	o	+	++	o
Verkeersveiligheid	o	o	+	o	+	-	-
Gezondheid							
Geluid	o	+	+	-	o	+	-
Luchtqualiteit	+	+	o	+	-	+	-
Externe veiligheid	+	+	+	o	+	o	o
Gezondheid ¹	+	+	+	--	o	++	-
Natuurlijk milieu							
Natuur	-/--	-/--	--	-	--	-	-
Landschap	-	-	-/--	o/-	-/--	o	o
Cultuurhistorie	-/--	-/--	--	o	--	o	o
Recreatie	-	-	-	o	-	+	+
Archeologie	o	o	-	-	-	o/-	o/-
Bodem- en grondwater	o/-	o/-	-	o/-	-	o/-	o/-

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

⁽¹⁾ De som van geluid, luchtqualiteit en externe veiligheid leidt tot een gezondheidsbeoordeling.

6

Vervolg: voorkeursalternatief en inpassingsplan



In dit deel leest u over wat er na de publicatie van het MER gaat gebeuren. Gedeputeerde Staten, het dagelijks bestuur van de provincie, stellen een voorkeurstracé vast en maken een inpassingsplan. Daarna begint de inspraakprocedure.

Voorkeursalternatief

Gedeputeerde Staten kiezen het voorkeursalternatief. Dat gebeurt in de eerste plaats op basis van de resultaten van het MER. Daarnaast spelen ook andere overwegingen – zoals de risico's van de verschillende oplossingen – een belangrijke rol. Welk alternatief Gedeputeerde Staten kiezen, was bij het opstellen van deze samenvatting nog niet bekend. Ter zijner tijd vindt u de keuze van Gedeputeerde Staten in de nota voorkeursalternatief op de website www.rijnlandroute.nl.

Is het voorkeursalternatief nu ook de beste oplossing?

Welk alternatief het beste is, is een politieke keuze. Die maken Provinciale Staten, de volksvertegenwoordiging van de provincie Zuid-Holland. Bij hun keuze wegen de Statenleden ook binnengekomen inspraakreacties en adviezen mee. Volgens de huidige planning valt dit besluit eind 2012, met de vaststelling van het definitieve inpassingsplan.

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 door Gedeputeerde Staten gekozen voorkeursalternatief.

Het voorkeursalternatief vormt de directe link tussen het MER en het inpassingsplan. Het MER is de basis voor het voorkeursalternatief, dat op zijn beurt weer aan de basis ligt van het inpassingsplan. Het milieueffectrapport ligt als bijlage samen met het inpassingsplan ter inzage.

Inspraakprocedure

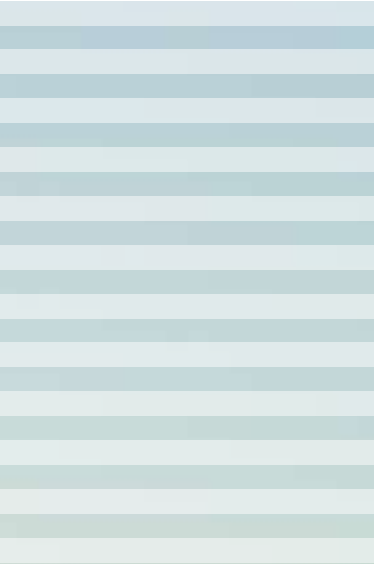
Als het inpassingsplan is voltooid, dan kan de inspraakprocedure beginnen. Hierover leest u meer in het volgende hoofdstuk.

Beroep

Na de inspraakprocedure stelt de provincie Zuid-Holland het inpassingsplan inclusief het MER vast. Tegen dat besluit is eventueel beroep mogelijk bij de Raad van State. U kunt alleen in beroep gaan als u tijdens de inspraakprocedure ook een zienswijze heeft ingediend.

7

Hoe kunt u inspreken?



Tijdens de inspraakprocedure 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 inpassingsplan en het MER voor de RijnlandRoute zes weken lang ter inzage. Als de provincie uw zienswijze gegrond vindt, dan kan zij haar plannen aanpassen. De provincie is verplicht elke ingediende zienswijze in behandeling te nemen.

Advies door betrokken organisaties

Niet alleen bewoners en belanghebbenden geven hun reactie op het MER en het inpassingsplan. Ook betrokken (overheids)organisaties doen dat. Bijvoorbeeld de gemeenten Leiden en Katwijk. Een zwaarwegend advies geeft de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage. Die bekijkt of het MER 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.

Extra ronde inspraak

De rapporten en documenten over de plannen voor de RijnlandRoute liggen op twee momenten ter inzage. Naar verwachting zal dit begin 2012 en in de zomer van 2012 zijn. De eerste periode van terinzagelegging maakt geen deel uit van de formele inspraakprocedure. De zienswijzen die de provincie dan binnenkrijgt, wil zij gebruiken om het inpassingsplan waar mogelijk aan te passen aan de wensen van de omgeving. De officiële terinzagelegging vindt dan plaats in de zomer van 2012.

Wat ligt er precies ter inzage?

Ter inzage liggen de volgende documenten:

- Het (voor)ontwerp-inpassingsplan voor de RijnlandRoute.

- Het milieueffectrapport met als bijlagen een aantal achtergrondrapporten, zoals onderzoeken naar geluid en luchtkwaliteit.

Waarop moet u letten bij het indienen van uw zienswijze?

Tijdens de terinzagelegging kan iedereen zijn mening geven over het (voor)ontwerp-inpassingsplan of het milieueffectrapport. Voor beide stukken werkt de terinzagelegging net iets anders.

- Wilt u een zienswijze indienen op het MER, dan spitst u uw zienswijze het best toe op een van de volgende drie vragen: voldoet het MER aan de richtlijnen voor het 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, de milieueffectrapportage 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.

Mondelinge reacties

Wilt u uw reactie mondeling geven? Dat kan. Maak dan een afspraak met het projectteam. Op de website www.rijnlandroute.nl vindt u de juiste contactpersoon.

8

Planning procedure en bijeenkomsten



