

RICHTLIJNEN VOOR HET MILIEUEFFECTRAPPORT
RIJNGOUWELIJN WEST

Gedeputeerde Staten van Provincie Zuid-Holland

22 juli 2002

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING.....	1
1.1	Algemeen.....	1
1.2	Totstandkoming van de richtlijnen.....	1
2.	PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING.....	2
2.1	Probleemstelling en kansen, doel.....	2
2.2	Nut en noodzaak van de lightrail verbinding.....	3
2.3	Besluitvorming.....	4
3.	FASE 1: SELECTIE VAN EEN VOORKEURSTRACÉ.....	5
3.1	Algemeen.....	5
3.2	Programma van eisen voor tracékeuze.....	5
3.3	Selectie en beschrijving van tracéalternatieven en varianten.....	5
3.4	Nulalternatief.....	6
3.5	Meest milieuvriendelijk alternatief.....	7
3.6	Bestaande milieusituatie, autonome ontwikkeling en (milieu)gevolgen.....	7
3.6.1	Algemeen.....	7
3.6.2	Beschrijving (milieu)gevolgen.....	8
3.7	Vergelijking van tracéalternatieven.....	9
4.	FASE 2: INRICHTING VAN HET VOORKEURSTRACÉ.....	10
5.	LEEMTEN IN INFORMATIE.....	12
6.	EVALUATIEPROGRAMMA.....	13
7.	VORM EN PRESENTATIE.....	14
8.	SAMENVATTING VAN HET MER.....	15

BIJLAGE.....	16
INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN OP DE STARTNOTITIE RIJNGOUWELIJN WEST	

Samenvatting van de ingekomen inspraakreacties en adviezen

Antwoorden op de reacties en adviezen

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland (GS) willen een lightrail-verbinding aanleggen om de bereikbaarheid van de regio Leiden en de Duin- en Bollenstreek te verbeteren. Het beoogde traject loopt van Gouda via Alphen aan den Rijn naar Leiden en vervolgens naar Katwijk en Noordwijk. Het traject tussen Gouda en Leiden-Lammenschans gaat over bestaand spoor. Voor het traject in Leiden (Lammenschans-transferium 't Schouw) moet een nieuw tracé worden ontwikkeld. Dit tracé is echter niet m.e.r.-plichtig vanwege de ligging binnen de bebouwde kom en zal geen onderdeel uitmaken van het MER.

Voor het traject tussen Leiden (transferium 't Schouw) en Katwijk en Noordwijk, de RijnGouweLijn West (RGL West), zal eveneens een nieuw spoortracé worden aangelegd. Dit tracé wordt vastgelegd in het streekplan. Omdat dit nieuwe tracé mogelijk over een lengte van minimaal 5 km buiten de bebouwde kom is gelegen en daarbij mogelijk een gevoelig gebied of bufferzone doorsnijdt, is de m.e.r.-plicht van toepassing. De m.e.r. wordt doorlopen ten behoeve van een zogenoemde 'concrete beleidsbeslissing' in een partiële herziening van het streekplan Zuid-Holland-West. Daardoor is bij de latere herziening van bestemmingsplannen geen m.e.r. meer nodig. Omdat de provincie Zuid-Holland de lightrail-verbinding wil aanleggen en zij het eerste ruimtelijke besluit neemt dat die aanleg mogelijk maakt, is zij zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag voor de m.e.r. GS treden op als initiatiefnemer, Provinciale Staten van Zuid Holland als bevoegd gezag.

GS heeft als initiatiefnemer het voornemen de m.e.r. gefaseerd te doorlopen. In de eerste fase vindt de selectie van een voorkeurstracé plaats door vergelijking van een aantal tracéalternatieven waarbinnen varianten worden onderscheiden. Ten behoeve van die selectie worden in het MER milieuaspecten, ruimtelijke en economische aspecten beschouwd. In de tweede fase worden de inrichting en vormgeving van het voorkeursalternatief gedetailleerd uitgewerkt.

Dat deel van het MER dat dient ter ondersteuning van de selectie van het voorkeurstracé, zal voor inspraak en advisering ter visie gelegd worden. Bij het ontwerp van de partiële herziening van het streekplan zal het gehele MER (fase 1 en fase 2) ter visie gelegd worden voor inspraak en advisering.

1.2 Totstandkoming van de richtlijnen

De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant van 21 november 2001. De startnotitie heeft van 26 november 2001 tot en met 21 januari 2002 ter inzage gelegen. In de bijlage van deze richtlijnen staan de 19 belanghebbenden en adviseurs genoemd die op de startnotitie ingesproken hebben. Ook staat in de bijlage vermeld hoe met de reacties rekening gehouden is bij het opstellen van de richtlijnen.

Het advies voor de richtlijnen van de Commissie voor de milieueffectrapportage heeft als uitgangspunt gediend voor deze richtlijnen. Op sommige punten zijn de formuleringen uit dat advies aangepast om ze beter toe te snijden op de gewenste inhoud van het MER.

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUTTVORMING

2.1 Probleemstelling en kansen, doel

De probleemstelling moet duidelijk maken welke doelen met de lightrail-verbinding (mede) moeten worden bereikt. De doelen moeten zoveel mogelijk in kwantitatieve criteria worden vertaald, zodat een vergelijking van het doelbereik van de alternatieven en varianten mogelijk is. Omdat de verbinding voorzien wordt gerealiseerd te zijn in 2010, moeten probleemstelling en doelen ingaan op de periode na 2010. In de probleemstelling dient het accent gelegd te worden op het zoekgebied voor de RGL West, maar ook problemen in andere delen van het studiegebied (Leiden, Oost, regio en Randstad) dienen besproken te worden indien deze oplossingen voor het westelijk deel kunnen beïnvloeden.

In het MER dienen de volgende punten onderzocht te worden.

De bereikbaarheid:

- welke knelpunten in de bereikbaarheid zijn voorzien door de autonome ontwikkeling van de toenemende (auto)mobiliteit, primair op lokaal niveau en welk doel wordt op lokaal niveau nagestreefd (bijvoorbeeld reistijden, aantal reizigers, koppeling met lokaal en regionaal busnet, koppeling tussen gebieden oostelijk en westelijk van Leiden)?
- welk doel wordt nagestreefd voor bereikbaarheid 'in de context van het gehele netwerk van openbaar vervoer in de regio en de aangrenzende gebieden', in het licht van de daar geplande ruimtelijke ontwikkelingen?
- de startnotitie geeft aan dat de nieuwe verbinding ook een bijdrage moet leveren aan het oplossen van bereikbaarheidsproblemen in de Deltametropool, waardoor ook aansluiting bij noordelijke en zuidelijke netwerken in beeld komt. Het MER zal dit doel moeten specificeren.

De mobiliteit:

- welke toename wordt verwacht door de autonome ontwikkeling voor OV- en automobilititeit?
- wat is het doel voor vermindering van de groei van automobilititeit en voor de bijdrage van het openbaar vervoer en in het bijzonder de RGL aan vermindering van de groei van de automobilititeit (bijvoorbeeld doel modal shift, % afname mobiliteitsgroei autoverkeer)?

De leefbaarheid:

- welke problemen in de leefbaarheid treden bij een verder toenemende (auto)mobiliteit op? Worden milieunormen (atmosferische emissies, geluid, veiligheid) overschreden door auto- en busverkeer?
- welke doelen worden nagestreefd bij verbetering van de leefbaarheid (bijvoorbeeld aantal geluid-gehinderden, barrièrewerking)?

Natuur- en landschapswaarden:

- zijn problemen te verwachten voor natuur en landschap door de autonome groei van de mobiliteit? Indien dat het geval is zal het MER ook voor dit aspect doelen moeten specificeren. Indien dat niet het geval is, kan volstaan worden met het formuleren van een programma van eisen voor inpassing van het tracé (zie paragraaf 3.2).

De ruimtelijk-economische situatie:

- welke problemen treden in de autonome ontwikkeling op in de ruimtelijke ordening en in de economische positie van de regio als gevolg van de te geringe bereikbaarheid per auto?
- welke ruimtelijke en economische doelen worden nagestreefd? Hierbij dient op zijn minst gedacht worden aan de ontwikkeling en ontsluiting van (nieuwe) woon- en werklocaties en recreatieprojecten. Bij de formulering van dit doel moet aangegeven worden in hoeverre de RGL sturend en/of volgend is bij deze ontwikkelingen.

2.2 Nut en noodzaak van de lightrail-verbinding

De startnotitie geeft aan dat in de eerste fase van de m.e.r. nut en noodzaak van het voornemen moet worden aangetoond. Het MER zal daarom de noodzaak voor het realiseren van een doorgaande OV-verbinding tussen Gouda en de kust en een uitvoering als lightrail-verbinding moeten bespreken. In eerdere studies is reeds een vergelijking gemaakt tussen verschillende vervoerssystemen, zoals lightrail en light-train. De hoofdlijnen van die studies dienen in het MER opgenomen te worden. Uit deze gegevens zal moeten blijken of andere vervoersmodaliteiten nog een reëel alternatief vormen voor het westelijk deel van het traject.

Op hoofdlijnen dienen de beschouwde modaliteiten, het voornemen en het geschetste nulalternatief getoetst te worden aan de in paragraaf 2.1 beschreven doelen. De analyse moet vooral ingaan op:

Vervoerswaarde:

- de gevolgen voor aantallen reizigers, vervoersfrequentie, aantal malen overstappen en reistijden tussen maatgevende punten (zoals Gouda-Leiden CS; Lammenschans-transferium 't Schouw; Leiden-CS-Katwijk/Noordwijk; Katwijk-Noordwijk);
- wijzigingen in het (aansluitende) busvervoer die worden voorzien, met name dient aangegeven te worden of ze een positieve invloed hebben op de kostendekkingsgraad maar mogelijk een negatieve op bereikbaarheid en reistijden (bijvoorbeeld voor reizigers op buslijnen door de Breestraat).

Milieu:

- een kwalitatieve aanduiding van voor- en nadelen voor leefbaarheid, natuur en landschap.

Kosten en exploitatie:

- een aanduiding van de investerings-, vernieuwings- en afbraakkosten van de systemen;
- omdat de startnotitie ook als probleem signaleert de onvoldoende kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer, is het raadzaam in het MER ook aan te geven welke lijnen met name die lage kostendekkingsgraad veroorzaken en op welke wijze het initiatief kan bijdragen aan verbetering hiervan.

Kwaliteit en imago:

- de beoogde kwaliteit en uitstraling van het vervoer en de (aantoonbare) invloed daarvan op de vervoerswaarde.

2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke (wettelijke) grenswaarden voor geluid, trillingen en veiligheid van toepassing zijn en welke ruimtelijke beperkingen gelden vanwege:

- (geplande) infrastructuur en bebouwing;
- de aanwezigheid van beschermde natuurgebieden, ecologische verbindingzones, landschappelijke en cultuurhistorische waarden en beschermde soorten;
- de wettelijk beschermde archeologische monumenten.

De consequenties voor de ontwikkeling van alternatieven moeten worden aangegeven.

De besluitvorming over het tracégedeelte binnen de bebouwde kom van Leiden is formeel niet m.e.r.-plichtig. Een besluit over dat traject zal echter wel door Provinciale Staten worden genomen door een herziening van het streekplan Zuid-Holland West. Het MER zal aan moeten geven hoe de besluitvorming over de RGL West met dit tracédeel zowel inhoudelijk als in de tijd wordt afgestemd.

Aangegeven moet worden volgens welke procedure en welk tijdpad de besluitvorming plaatsvindt en welke besluiten in een later stadium nog moeten worden genomen om de lightrail-verbinding te realiseren.

3. FASE 1: SELECTIE VAN EEN VOORKEURSTRACÉ

3.1 Algemeen

De planontwikkeling zal verlopen in twee fasen. Fase 1 bestaat uit onderzoek naar verschillende tracés, dat uitmondt in de keuze van het voorkeurstracé. Fase 2 is het onderzoek naar de inrichting van het voorkeurstracé. De resultaten van beide fasen zullen aan inspraak en advisering onderhevig zijn.

3.2 Programma van eisen voor tracékeuze

De startnotitie beschrijft een aantal uitgangspunten voor de tracékeuze. Deze uitgangspunten zijn een toetsingskader dat aanvullend is op de doelen voor het project (zie paragraaf 2.1) en de (wettelijke) grenswaarden en ruimtelijke randvoorwaarden (zie paragraaf 2.3).

De uitgangspunten hebben betrekking op:

- technische eisen die worden gesteld aan het tracé;
- omgevingseisen die worden gesteld om onbedoelde effecten te voorkomen.

Beide typen eisen kunnen sturend zijn voor de keuze van het tracé. De uitgangspunten dienen zo concreet mogelijk vastgelegd te worden in een programma van eisen en daarbij aangegeven welke mogelijkheden en beperkingen zij opleveren voor de tracering. Het is raadzaam het programma van eisen zoveel mogelijk in belemmeringen en vetokaarten weer te geven voor de relevante aspecten zoals natuurgebieden, landschappen, archeologische verwachtingen en waarden, buisleidingen, (te) nauwe straten, kruisingen en geluid.

Voor de uitgangspunten die de startnotitie noemt gelden de volgende opmerkingen en aanvullingen:

- de startnotitie besteedt weinig aandacht aan uitgangspunten voor ecologische, landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden op het niveau van de tracékeuze. Het MER moet aangeven welke eisen worden gesteld aan het tracé in verband met optimale inpassing van deze aspecten. Ga daarbij ook in op (geplande) ecologische verbindingzones;
- technische eisen en specificaties moeten worden beschreven voorzover van belang voor de tracering (breedte spoorbed, boogstralen, hellingshoeken, bovenleiding, kruisingen met overig verkeer, uitstapbreedte en -hoogte) en voor het inschatten van gevolgen op hoofdlijnen (aantal geluidsgehinderden en verkeersveiligheid). Specifiek moet worden ingegaan op de eisen en mogelijkheden van combineren van lightrail met overig verkeer (embedded rail).

3.3 Selectie en beschrijving van tracéalternatieven en varianten

De startnotitie onderneemt al een eerste poging tot het verder inkaderen van de te onderzoeken alternatieven. De uitkomst van de nut- en noodzaakdiscussie (zie paragraaf 2.2) is daarnaast bepalend voor de te onderzoeken alternatieven.

Het is verder noodzakelijk dat het MER het selectieproces voor de lightrail-alternatieven nader toelicht voor de in paragraaf 5.4 van de startnotitie 'afgeschreven' alternatieven 1, 2, 3 en 4 en tevens ingaat op andere alternatieven en varianten die de inspraak naar voren hebben gebracht (zie antwoord op de inspraakreacties: bijlage).

Indien tracés niet worden onderzocht, moet worden aangegeven op welke punten zij niet voldoen aan de doelen en aan het programma van eisen.

Voor onderlinge vergelijking en voor toetsing aan de doelen, de wettelijke randvoorwaarden en het programma van eisen moeten de alternatieven volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau worden beschreven. Gedetailleerd kaartmateriaal is daarbij noodzakelijk. Het is gewenst de knelpunten in de tracés op kaart aan te geven en te relateren aan doelen en programma van eisen.

De tracés hoeven in deze fase niet te worden beschreven op het niveau van de inrichting. Bij milieu-knelpunten in de tracés zal echter wel moeten worden aangegeven of mitigatie en eventueel compensatie mogelijk is of niet. Haalbare en effectieve maatregelen moeten daarvoor indicatief worden beschreven. Indien mitigatie niet of slechts gedeeltelijk mogelijk is, kan een knelpunt worden beschouwd als dwangpunt. Deze informatie is van belang om een inschatting te maken van de uiteindelijke milieugevolgen en daarmee de rangorde van de tracéalternatieven te kunnen vaststellen.

Bij alle alternatieven moet verder worden aangegeven:

- wat de mogelijkheden zijn voor in een later stadium doortrekken naar Den Haag, Voorhout en de bollenstreek;
- faseringsmogelijkheden (bijvoorbeeld een tijdelijk eindpunt op de N206 of op de boulevard van Katwijk in combinatie met directe buslijnen tussen Noordwijk en Leiden).

3.4 Nulalternatief

Als het mogelijk is om de doelen van de initiatiefnemer te realiseren zonder dat de voorgenomen activiteit - of een vergelijkbare activiteit - wordt uitgevoerd, is er een reëel nulalternatief. De in de startnotitie genoemde referentiesituatie 'niets extra doen' is geen reëel alternatief in het licht van de (gewenste) ontwikkelingen.

In de startnotitie wordt als nulalternatief de situatie genoemd waarbij de verbinding van Gouda, via het centrum van Leiden tot het transferium 't Schouw gerealiseerd is en de voorgenomen verbinding naar Katwijk/Noordwijk niet. Aangezien de realisering van het traject door Leiden (nog) niet zeker is, kan het nuttig zijn (ook) een nulalternatief te beschrijven bestaande uit de volgende elementen:

- een maximale inzet van een fijnmazig, frequent en goed doorstromend busvervoer (bijvoorbeeld vrije bus- of trolleybanen langs de N206) vanaf Leiden-CS, via 't Schouw naar Katwijk en Noordwijk (indien zinvol vanaf Leiden-CS door te trekken naar Leiden-Lammenschans);
- een goed benutte (light)rail-verbinding tussen Gouda en Leiden-CS, eventueel met additionele stations;
- maximale inzet op flankerend beleid (fietsroutes) in verband met de leefbaarheid het gespreide auto-verkeer in de regio te bundelen op een beperkt aantal routes, in combinatie met goed openbaar vervoer.

Lammenschans kan in deze optie een schakelpunt worden dat tevens de mogelijkheid biedt voor een verbinding tussen het westelijke deel van het traject en een transferium bij de A4.

In het MER dient gemotiveerd te worden op basis van de analyse van nut en noodzaak van lightrail van Gouda tot de kust en de laatste stand van de besluitvorming over het tracé van Gouda tot aan transferium 't Schouw, welk nulalternatief gekozen wordt of welke nulalternatieven gekozen worden als referentie voor de beschreven alternatieven.

De huidige situatie inclusief de autonome ontwikkeling kan in het MER worden beschouwd als referentiesituatie waarmee alle reële alternatieven vergeleken worden.

3.5 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke tracé (tracé-MMA) moet optimaal voldoen aan de leefbaarheidsdoelen en de onderdelen in het programma van eisen die betrekking hebben op het milieu. Tegelijkertijd moet het MMA ook voldoen aan de economische en vervoerskundige uitgangspunten. Indien het voorkeustracé niet zou samenvallen met het MMA, moet het MER dit motiveren.

Het MMA ontstaat niet automatisch door het aaneenrijgen van de meest milieuvriendelijke varianten per onderdeel van het tracé. Het resultaat zou een goed ingepaste, maar vervoerskundig slecht functionerende lijn kunnen zijn. Keuzen op het niveau van het totaalconcept van de lijn kunnen leiden tot een realistisch MMA. Voorbeelden van dergelijke keuzen in het totaalconcept zijn:

- keuze voor één 'stamlijn' of keuze voor een 'stermodel' met afzonderlijke lijnen naar Katwijk en Noordwijk;
- keuze voor maximale ontsluiting of keuze voor maximale reissnelheid.

Het MMA dient beredeneerd te worden op dit niveau. Aangegeven moet ook worden of voor bepaalde knelpunten in de alternatieven optimalisatie mogelijk is door mitigatie en compensatie.

Het verwachte draagvlak of een eerder vastgelegd budget mogen in het MER geen argumenten zijn om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuvoordelen op voorhand buiten beschouwing te laten bij de ontwikkeling van het tracé-MMA.

3.6 Bestaande milieusituatie, autonome ontwikkeling en (milieu)gevolgen

3.6.1 Algemeen

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voor- genomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd.

Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten. Hierbij kan worden gedacht aan randstadrail en de agglolijn, woningbouw- en bedrijventerreinen, agrarische ontwikkelingen (bollenteelt en glastuinbouw), ontwikkeling van natuur en landschap (waar en hoe worden ecologische verbindingzones aangelegd) en recreatieve ontwikkelingen.

Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, kunnen hiervoor verschillende scenario's worden gebruikt, waarbij wordt aangegeven wat de invloed kan zijn op de tracékeuze. Dit geldt bijvoorbeeld voor de woningbouwlocatie Valkenburg.

Een specifiek aandachtspunt zijn de gevolgen van het beleid voor de kustbescherming, indien de verbinding wordt doorgetrokken naar (één van) de boulevard(s). De mogelijkheid voor kustverzwaring bij Katwijk is niet uit te sluiten. Bij de keuze uit plaatselijke varianten kan dit element een rol spelen.

3.6.2 Beschrijving (milieu)gevolgen

In de eerste fase, leidend tot de keuze voor een voorkeurstracé, is het vooral van belang dat duidelijk wordt:

- in hoeverre de onderzochte tracés verschillen in het voldoen aan de gestelde doelen en aan het programma van eisen;
- welke knelpunten en eventueel dwangpunten de tracés bevatten voor cultuurhistorie, archeologie, natuur, landschap en leefbaarheid en in hoeverre deze kunnen worden voorkomen of verminderd.

De te onderzoeken aspecten, zoals die in de startnotitie genoemd zijn, zijn goed bruikbaar voor het beschrijven van de milieugevolgen. Deze zijn echter niet duidelijk gegroepeerd in effecten die gebonden zijn aan doelbereik en onbedoelde negatieve effecten. Vandaar het volgende voorstel voor indeling en enkele aanvullende aanbevelingen.

Effecten in verband met doelen voor bereikbaarheid per openbaar vervoer:

- veranderingen in reistijden en frequenties van openbaar vervoer tussen 'maatgevende' punten, inclusief aansluitingen op noordelijk en zuidelijk netwerk deltametropool;
- een vergelijking van de reistijden per openbaar vervoer en per auto tussen deze punten;
- eventuele verminderde bereikbaarheid door aanpassing dienstregeling of zelfs opheffen van buslijnen en de introductie van (extra) overstappen;
- beschrijving van nieuwe feederlijnen;
- veranderingen in de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer.

Op een overzichtelijke regiokaart dient aangegeven te worden waar de OV-ontsluiting verbetert of verslechtert als gevolg van deze effecten.

Effecten in verband met doelen voor mobiliteit:

- huidige verkeersafwikkeling en veranderingen daarin op de belangrijkste wegen (mede onder invloed van flankerend beleid);
- modal shift.

Effecten in verband met doelen voor leefbaarheid:

- het aantal woningen en geluidsgevoelige bestemmingen dat minder en dat meer geluid- en trillingsbelasting zal ondervinden, een aanduiding van de locaties en de mogelijkheden voor vermindering van die geluidsbelasting;
- verschillen in verkeersveiligheid bij de onderzochte tracés als gevolg van het kruisen en/of het mengen van verkeerssoorten;
- barrièrewerking en mogelijkheden die te verminderen;
- stedenbouwkundige inpasbaarheid.

Effecten in verband met doelen voor ruimtelijk economische ontwikkeling:

- ligging en omvang van bestaande en van nieuwe locaties voor recreatie, wonen en werken en een kwalitatieve beschrijving van de ontwikkelingsmogelijkheden;
- kansen voor upgradering en transformatie van bestaande glastuinbouwgebieden en bedrijventerreinen.

Het is gewenst om de arbeidseffecten in het MER in beeld te brengen. Hierbij dient duidelijk onderscheid gemaakt te worden tussen verplaatsing van werkgelegenheid in de richting van het tracé en het ontstaan van nieuwe werkgelegenheid. Een te krappe begrenzing van het onderzoeksgebied kan ten onrechte de indruk geven dat er groei van werkgelegenheid is.

4. FASE 2: INRICHTING VAN HET VOORKEURSTRACÉ

De startnotitie geeft reeds een aanzet voor de invulling van de tweede fase, het besluit over de inrichting van het voorkeurstracé.

De verschillende varianten voor de inrichting van het voorkeurstracé dienen tot op het niveau van de te nemen concrete beleidsbeslissing in het streekplan uitgewerkt te worden. In de tweede fase zal het, in tegenstelling tot de eerste fase die vooral gebaseerd is op reeds aanwezige informatie, regelmatig nodig zijn metingen en onderzoek ter plaatse uit te voeren.

Bij de beschrijving van de effecten van die varianten dienen de aandachtspunten die in paragraaf 3.6.2 van deze richtlijnen beschreven zijn onder:

- leefbaarheid;
 - bodem en grondwater;
 - natuur en landschap;
 - cultuurhistorie en archeologie;
- betrokken te worden.

Indien aandachtspunten genoemd in vorenstaande aspecten van die paragraaf voor de inrichting van het voorkeurstracé niet van toepassing zijn dient dit gemotiveerd te worden.

Voor het aandachtspunt *leefbaarheid* zijn de mogelijkheden voor mitigatie van de aspecten geluid en trillingen direct gerelateerd aan de keuze van het rijdende materieel, de uitvoering van de bovenbouw (de constructie waarop gereden wordt) en de ligging van de spoorbaan. Deze aspecten zijn niet alleen bepalend voor de emissie van geluid en trillingen; voor geluid zijn zij dit ook met betrekking tot de mogelijkheden voor verdere maatregelen, zoals schermen.

Voor *archeologie* dient de procedure inzake de archeologische monumentenzorg in beeld gebracht te worden, waarbij op basis van de zeer hoge waarden en verwachtingen in het gebied de bijzondere omvang van het te verwachten archeologisch onderzoek aangegeven wordt.

Het MER dient in de tweede fase nader in te gaan op de *veiligheidsaspecten* van de lightrail-verbinding. Hierbij dient gedacht te worden aan de volgende vormen van veiligheid:

- systeemveiligheid (hoe voorkom je onderlinge botsingen, ontsporingen, enzovoorts);
- gebruikersveiligheid (veiligheid bij in/uitstappen, gedwongen stops en botsingen);
- passantenveiligheid (hoe is systeem gezekerd tegen mensen die onverwacht op de - vrije - baan kunnen komen);
- sociale veiligheid (openheid en controle van met name de haltes);
- verkeersveiligheid (veilig ontmoeten van ander verkeer als en waar de trein dat tegenkomt).

Bij het in beeld brengen van de veiligheidsaspecten dienen relevante ervaringen met metro, sneltram-systemen, light rail (in het buitenland) en andere OV-bedrijven betrokken te worden.

Aanbevolen wordt de voor de RijnGouweLijn West relevante gegevens te relateren aan de gevolgen zoals die bekend zijn uit rail-veiligheidstudies.

Bijzondere aandacht verdienen de mogelijkheden voor mitigatie en compensatie van de negatieve effecten. Voor de compensatie moet ruimte worden gereserveerd ter grootte van 125% van de verloren gegane waarden.

Effecten op bodem en grondwater:

- eventuele gevolgen voor grondwatersystemen en indien deze optreden een (kwalitatieve) beschrijving van deze gevolgen (met name kwelsituaties) in het duingebied en de mogelijkheden deze te voorkomen of te verminderen;
- vergravingen in (relatief) ongestoorde bodems;
- watertoets.

Effecten op natuur en landschap:

- beschrijving van natuurlijke waarden en kenmerken in natuurgebieden (benoemen en op kaart aangeven);
- beschrijving van (levensvatbare) populaties beschermde soorten volgens de Flora en Faunawet buiten natuurgebieden;
- aanduiding van tracés die ook na maximale mitigatieaantasting van natuurgebieden (Natuurbeschermingswet) of levensvatbare populaties beschermde soorten buiten natuurgebieden en in de ecologische verbindingzones (Flora- en Faunawet) veroorzaken;
- beschrijving van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden;
- een visualisering van de landschappelijke inpassing van de lijn op kwetsbare delen van het traject (met name de duinrand en het open gebied tussen Katwijk en Noordwijk);
- het aangeven van de globale compensatiemogelijkheden.

In de fase van de tracékeuze is het voldoende als de effectbeschrijving uitgaat van bestaande inventarisaties van beschermde soorten. Indien een tracé zou worden gekozen dat mogelijk aantasting veroorzaakt van natuurgebieden of populaties, kan in de fase van de inrichting aanvullend onderzoek plaatsvinden.

Effecten op cultuurhistorie en archeologie:

- eventuele gevolgen voor (relicten van) cultuurhistorische verkavelingen;
- aantasting van het bodemarchief.

Aan de hand van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur van de provincie Zuid-Holland kunnen de effecten op structuurniveau in beeld gebracht worden voor de thema's archeologie, landschap en nederzettingen. Daarnaast dienen gebouwde monumenten en MIP- en MSP-gegevens in beeld gebracht te worden. De bijzondere archeologische betekenis van het plangebied, de LIMES (=het grensgebied van het Romeinse rijk van 70 tot circa 350), dient nadrukkelijk aan de orde te komen.

3.7 Vergelijking van tracéalternatieven

De gevolgen van de onderzochte tracéalternatieven en varianten moeten onderling én met de autonome ontwikkeling worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin het doelbereik en de onbedoelde en negatieve effecten van de tracés en hun varianten verschillen.

Omdat het MER ook inzicht verschaft in de economische gevolgen van het initiatief, is het zaak dit aspect volwaardig in de vergelijking van alternatieven te betrekken.

De in de startnotitie genoemde multi criteria-analyse voor vergelijking van de effecten van de verschillende alternatieven hoeft niet uitgevoerd te worden. Volstaan kan worden de verschillen in effecten, daar waar mogelijk kwantitatief, te beschrijven. Aanbevolen wordt een samenvatting van de beschrijving van de verschillende effecten in tabelvorm op te nemen, waarbij de weergave in de tabellen eenduidig te herleiden is uit de beschrijvingen van de effecten.

Indien uit de inspraak op het besluit voor een globaal voorkeurstracé en de eerste fase van het MER mocht blijken dat het nodig is een aanvulling te geven op de richtlijnen met betrekking tot de beschrijving van de effecten van de inrichtingsvarianten van het voorkeurstracé, dan zullen GS, samen met de vaststelling van het globale voorkeurstracé, een aanvulling op deze richtlijnen vaststellen.

5. LEEMTEN IN INFORMATIE

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

6. EVALUATIEPROGRAMMA

De provincie Zuid-Holland moet bij de partiële herziening van het streekplan aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het MER dient een aanzet tot een programma voor dit onderzoek te geven voor de tweede fase, namelijk de inrichting van het voorkeurstracé.

7. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. Voor de presentatie is het aanbevelingswaardig om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorstellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten, bijvoorbeeld voor de tracés recent kaartmateriaal te gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen;
- gegevens en vergelijkingen zoveel mogelijk grafisch te presenteren.

8. SAMENVATTING VAN HET MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de onderzochte tracés;
- de belangrijkste gevolgen van de tracéalternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het MMA en het voorkeursalternatief;
- belangrijke leemten in kennis.

Bijlage

Inspraakreacties en adviezen op de startnotitie RijnGouweLijn West

Samenvatting van de ingekomen inspraakreacties en adviezen

1. NV Nederlandse Gasunie

DGWM/2001/12025

Postbus 19

9700 MA Groningen

De Gasunie meldt dat in het zoekgebied diverse gastransportleidingen zijn gelegen. Verzocht wordt bij de keuze van maatregelen de belangen van de Gasunie mee te wegen.

2. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (LNV)

DGWM/2001/12704

Directie Zuidwest

Postbus 1167

3300 BD Dordrecht

LNV wijst erop dat het zoekgebied en enkele alternatieven drie Beschermde gebieden en Staatsnatuurmonumenten doorsnijden of raken. In verband met de aanmelding van deze gebieden in het kader van de Habitatrichtlijn wordt verzocht, indien schade op kan treden, nu reeds rekening te houden met artikel 6 van deze richtlijn en de alternatieven die de desbetreffende gebieden doorsnijden of raken buiten beschouwing te laten. Voor de overige tracés wordt verzocht onderzoek te doen naar beschermde soorten als bedoeld in de Natuurbeschermingswet.

3. Gemeente Oegstgeest

DGWM/2001/12763

Postbus 1270

2340 BG Oegstgeest

De gemeente vraagt aandacht voor de volgende punten:

- a. onderzoek laten verrichten naar een ongelijkvloerse kruising met de N206, evenals naar die met de open afritten van de A44;
- b. de kruising met de Oude Rijn moet leiden tot een zorgvuldige stedenbouwkundige keuze en zo min mogelijk aantasting van de ecologische en landschappelijke waarde;
- c. er dient niet alleen uitgegaan te worden van een bovenleiding, ook andere technieken dienen onderzocht te worden, dit mede in het belang van bijvoorbeeld ecologische verbindingzones;
- d. niet slechts de effecten van de RGL op de bestaande busverbindingen dienen onderzocht te worden, maar ook die van nieuw aan te leggen buslijnen;
- e. in de verschillende alternatieven dient de bereikbaarheid voor het fietsverkeer in beeld te worden gebracht, waarbij de nadruk erop wordt gelegd dat een uitstekende bereikbaarheid van de haltes met de fiets de attractiviteit van de RGL zal verhogen en een nog betere bijdrage zal leveren aan vermindering of afremming van de groei van de automobiliteit.

De gemeente geeft de voorkeur aan een bundeling met de bestaande infrastructuur, tot uiting komend in het basialternatief of alternatief 2, beide met variant A. Een ander uitgangspunt is zo min mogelijk aantasting van natuur- en cultuurwaarden.

4. Vereniging onderzoek flora en fauna

DGWM/2001/12775

Postbus 506

6700 AM Wageningen

De vereniging wijst erop dat het aantal aandachtsoorten in het studiegebied zeer hoog is, 117, waarvan 21 beschermde soorten en ongeveer 100 die op de Rode Lijst staan.

Een mossoort komt voor op de Rode Lijst en in het duingebied bij Coepelduyn en het bosgebied Offem komen potentieel Habitatrichtlijnsoorten voor.

Van de paddestoelen komen er 6 Rode Lijstsoorten voor.

Gevreesd wordt dat de RGLW tot barrièrevorming kan leiden voor zoogdieren, waarvan 26 onder diverse beschermingsregimes vallen.

Van de vogelsoorten valt een aantal onder de Blauwe en de Rode lijst.

Er zijn drie soorten reptielen, amfibieën en vissen waargenomen met een bijzondere status, terwijl alle amfibieën en reptielen onder de Nb-wet vallen.

Van de waargenomen 600 vlindersoorten zijn er twee Rode Lijstsoorten.

Verzocht wordt om de gegevens over de aanwezige soorten serieus in het MER mee te nemen en eventueel mitigerende en compenserende maatregelen te nemen.

5. Flora Holland

DGWM/2002/597

Postbus 10

2230 AA Rijnsburg

Reflectant wijst erop dat, gelet op het grote aantal werknemers bij Flora Holland, het te kiezen tracé van groot belang is, voor zowel deze medewerkers als het milieu. Om deze redenen, maar ook in verband met de OV-verbinding voor het industriegebied Rhijnfront in Oegstgeest, wordt de voorkeur uitgesproken voor variant 4. Omdat aan deze variant het nadeel verbonden is dat er geen directe railverbinding is tussen Katwijk en Noordwijk, wordt aandacht gevraagd voor het onderliggend buslijnnennet.

6. J. Verkade

DGWM/2002/608

Douzastraat 47

2201 JC Noordwijk

Gevreesd wordt dat de nieuwe spoorlijn het karakter van Noordwijk en Katwijk op onacceptabele wijze zal aantasten. Gevraagd wordt of het niet verstandiger is binnen het OV in de term van ringen in plaats van lijnen te denken; deze ringen zouden dan langs de rand van de dorpen kunnen worden geleid, waar vandaan bussen een rondje door de dorpen kunnen maken.

7. R. de Bruine

DGWM/2002/651

Nieuwe Offemweg 18

2201 AP Noordwijk

R. de Bruine is van mening dat de Rijn Gouwe Lijn West voor Noordwijk vrijwel geen toegevoegde waarde oplevert. Zowel voor recreatie als woon-werkverkeer wordt vrijwel uitsluitend gebruikgemaakt van de auto, aldus De Bruine. Bovendien zijn de bestaande buslijnen sneller dan de RGLW. Mocht de aanleg onverhoopt toch doorgaan, dan adviseert inspreker bij Katwijk te stoppen of desnoods in Noordwijk Tuincentrum Beelen (via de Beeklaan) als eindpunt te nemen.

8. Gemeente Noordwijk

DGWM/2002/690

Postbus 298

2200 AG Noordwijk

Opgemerkt wordt dat de tekening van het zoekgebied niet overeenkomt met de beschrijving daarvan. Voorts wordt nog een aantal varianten aangedragen:

- Northgodreef: het enige tracé dat geen hinder zou ondervinden van zomerse files. Wanneer de bereikbaarheid per fiets veel aandacht krijgt, zal de lijn veel gebruikers uit heel Noordwijk trekken.
- Afgeleide van de basisvariant: tracé-einde op het Jan Kroonsplein.
- Rondrit door Noordwijk mogelijk maken met de aanwezige varianten.

Verder geeft de gemeente aan dat doortrekking naar station Voorhout een belangrijke optie is voor een volgende fase.

Uitgangspunt voor de gemeente is dat de reistijd korter moet zijn dan met de huidige busverbindingen en dat het vervoer betaalbaar moet zijn. Instemmen met het MER betekent niet dat ook ingestemd wordt met de aanleg van de RGLW.

9. Gemeente Rijnsburg

DGWM/2002/696

Postbus 349

2230 AH Rijnsburg

Aandacht wordt gevraagd voor de moeilijke ruimtelijke inpasbaarheid van de lijn indien deze door Rijnsburg zou worden getrokken, hetgeen overigens de gemeente wel voorstaat.

Ook verzoekt de gemeente om per variant de gevolgen te onderzoeken voor de openbaarvervoersvoorzieningen binnen het invloedsgebied.

10. De heer Cees Hamburger

DGWM/2002/758

Zwarteweg 50

2201 AD Noordwijk

De heer Hamburger verzoekt met nadruk het E-tracé te overwegen. Dit gelet op de verkeersoverlast die zal ontstaan indien de lightrailverbinding over de Zwarteweg zal lopen. Deze weg is reeds zeer druk en de komst van de RGLW zal dit alleen maar doen toenemen. Met de keuze van het E-tracé worden, naast het industriegebied 's-Gravendijk, ook de Space Expo en het ruimtevaartcentrum Estec bediend. Met de voorgestelde variant wordt een betere ontsluiting van de regio met het OV bewerkstelligd, heeft de lijn een groter vrijliggend tracé en wordt betere verkeersveiligheid bereikt.

11. Gemeente Valkenburg

DGWM/2002/775

Postbus 22

2235 ZG Valkenburg

De gemeente betreurt dat de situatietekening op de voorkant van het inlegvel zonder enig voorbehoud variant A inhoudt, met de doorkruising van de eventuele bouwlocatie Valkenburg. Een gesuggereerde nieuwe oversteek van de A44 en de Oude Rijn en de doorkruising van het nieuwe glastuinbouwgebied 'De Zijlhoek/De Woerd' wordt ontoelaatbaar geacht. Tenslotte wordt gepleit voor goede busverbindingen met Katwijk en Leiden bij variant A.

12. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek

DGWM/2002/864

Postbus 1600

3800 BP Amersfoort

Het ROB pleit voor ruimere aandacht voor archeologie en cultuurhistorische waarden. Dit gelet op het feit dat in de startnotitie weinig tot niets over deze aspecten vermeld staat. In het gebied is een groot aantal terreinen bekend met hoge archeologische waarden (zie de provinciale Archeologische Monumenten Kaart) en gebieden met een hoge trefkans, die door diverse varianten geraakt, dan wel doorsneden worden. Verzocht wordt tijdig te starten met uitgebreide (bureau)studies en eventueel verkennend (boor)onderzoek, waarbij de effecten van 'flankerende' werkzaamheden mede in kaart worden gebracht.

13. Fietzersbond Noordwijk

DGWM/2002/920

Zilvermeeuw 1

2201 XC Noordwijk

Slechts een deel van Noordwijk ligt bij de voorgestelde trajecten op loopafstand van een RGL-halte. De eindhalte is niet gericht op hetgeen in 2010 nodig zal zijn: beter is Picképlein; er dient goed gekeken te worden naar herkomst/bestemming (Vervoers Prestatie op Locatie, Novem). Met de vermindering van het aantal bussen zullen de bestemmingen (scholen) tussen Noordwijk en Leiden moeilijker bereikbaar worden. De route over Katwijk en Valkenburg is niet erg logisch en evenmin als de noodzaak alles via het Transferium te leiden. Een logischer route voor de RGLW is die vanuit Noordwijk over Rijnsburg en Oegstgeest naar Leiden. In het kader van een goede bereikbaarheid van de lijn in Noordwijk wordt gedacht aan goede voorzieningen om de keten 'fiets en OV' te versterken. Verzocht wordt een ringlijn te onderzoeken evenals de inzet van kleine bussen in Noordwijk. Ook wordt gewezen op het belang van een verbinding met de rest van de bollenstreek (Voorhout).

14. De heer Hugo J. van den Berg

DGWM/2002/921

Emmaweg 5

2202 CP Noordwijk

De heer Van den Berg acht een steviger onderbouwing van nut en noodzaak van de voorgestane lightrail-verbinding vereist om het draagvlak te vergroten.

De effectiviteit en rentabiliteit hangen af van de vervoerwaarde; daartoe geeft inspreker een aantal overwegingen mee.

De voorkeursroute in Noordwijk is alleen aantrekkelijk voor lokale bevolking en strandpubliek. Een betere eindhalte is het Picképlein waarmee een veel grotere variatie aan reizigers aangetrokken wordt. Indien deze optie aangevuld wordt met een rondje Noordwijk aan Zee met een enkelspoor zal het reizigersaanbod gemaximaliseerd worden.

Gelet op de gebruikers van de huidige buslijnen zou een verbinding van de RGLW via het transferium veel reizigers verliezen. Voorgesteld wordt om de lijn via het transferium in Katwijk te laten eindigen en aanvullend de volgende tracémogelijkheid te onderzoeken: vanuit de Leidse binnenstad via Leiden CS naar Voorhout en dan rechtstreeks naar Noordwijk aan Zee (zie kaartje). Dit biedt vele voordelen zoals onder meer kortere reistijden en railontsluiting Oegstgeest en Leiden Merenwijk.

15. Gemeente Katwijk

DGWM/2002/922

Postbus 589

2220 AN Katwijk

De gemeente stemt in met het opnemen van slechts één zuidelijke tracévariant voor de zijtak in Katwijk. Wel wordt voorgesteld toch het 'hoge hoed'-tracé in de studie mee te nemen. Bij voorkeur wordt het tracé gekoppeld aan een verbinding van Noordwijk naar Leiden via Voorhout.

Ook wordt voorgesteld om reeds in fase 1 van de MER/tracéstudie nader in te gaan op de inpassing van alternatieven en varianten.

Gevraagd wordt om het aantal te verwachten reizigers te beoordelen gelet op het belang hiervan voor de tracékeuze. Bij de effecten bereikbaarheid en economisch vestigingsklimaat dient dit aspect ook te worden meegenomen evenals de aansluitende OV-verbindingen van en naar haltes van de RGLW.

Tenslotte is de gemeente van mening dat bestaande busverbindingen niet moeten worden opgeofferd aan de lijn, maar via andere routes moeten worden geleid.

16. J. Blok

DGWM/2002/923

Kon. Julianalaan 8

6951 AM Dieren

J. Blok mist in de startnotitie een mogelijke aansluiting van de railverbinding vanaf de RGLW via Wassenaar naar Den Haag. Verzocht wordt deze in het MER mee te nemen. In het kader van de Wijker-tramlijn zou deze verbinding doorgetrokken kunnen worden naar Naaldwijk (zie kaartje), gedeeltelijk over bestaand tramnet.

Op het aansluitpunt aan de RGLW dient voldoende ruimte te zijn voor verbindingen zowel naar Katwijk/Noordwijk als naar Leiden en andere bestemmingen. Voorts is bij viaduct Marlot de mogelijkheid aan te takken aan de nog aan te leggen tramlijn 19 (Leidschendam/Ypenburg/Delft). Tenslotte wordt verzocht om een standaard vast te stellen voor de infrastructuur en het materieel in de Haagse en Leidse (en eventueel de Rotterdamse) regio.

17. Provinciale Planologische Commissie Zuid-Holland

DGWM/2002/1040

Postbus 90602

2509 LP Den Haag

De PPC verzoekt rekening te houden met de volgende aspecten.

Voorzover alternatieven of varianten van de RGLW Habitatgebieden doorsnijden of raken kunnen deze buiten beschouwing worden gelaten, gelet op het 'nee tenzij'-beginsel dat hiervoor geldt.

Er zal een watertoets uitgevoerd moeten worden ten behoeve van het regionaal watersysteem. Een cultuurhistorische effectrapportage is gewenst binnen het MER. Tenslotte wordt erop gewezen dat in de richtlijnen duidelijkheid dient te worden gegeven over de te onderzoeken varianten.

18. Gemeente Bodegraven

DGWM/2002/1168

Postbus 401

2410 AK Bodegraven

Bodegraven betreurt het dat de aansluiting met Alphen aan den Rijn, Bodegraven en Woerden niet wordt meegenomen. Hierdoor wordt Bodegraven achtergesteld in de OV-verbindingen, waardoor de wegen steeds meer dichtslibben.

De gemeenteraad heeft op 21 november 2001 een motie aangenomen waarin gepleit wordt voor de aansluiting op de lightrail eerste fase.

Daarom vraagt Bodegraven de vraagstelling in de startnotitie uit te breiden met het opnemen van de aansluiting van de lijn Alphen aan den Rijn-Woerden in de eerste fase van het lightrailproject.

19. De Commissie voor de milieueffectrapportage

DGWM/2002/2237

Postbus 2345

3500 GH Utrecht

Hoofdpunten van het advies voor de richtlijnen.

De m.e.r. voor de RijnGouweLijn West (RGL West) wordt gesplitst in twee fasen:

- de keuze van een voorkeurstracé;
- de inrichting van het voorkeurstracé.

Dit advies gaat in de op de eerste fase, de keuze van het voorkeurstracé. Een advies voor richtlijnen voor de tweede fase wil de Commissie koppelen aan het toetsingsadvies over de eerste fase van het MER. De Commissie adviseert in het MER voor de eerste fase met name aandacht te besteden aan:

- Een heldere probleemstelling, doelstelling en programma van eisen voor de tracering, zoveel mogelijk uitgedrukt in kwantificeerbare criteria waaraan de alternatieven kunnen worden getoetst. Het programma van eisen moet duidelijk onderscheid maken tussen technische eisen en eisen die de omgeving stelt.
- Een analyse van nut en noodzaak van de lightrail-verbinding van Gouda tot de kust, waaruit moet blijken of andere vervoersmodaliteiten nog een reëel alternatief vormen. De Commissie acht het van belang hieraan aandacht te besteden om belanghebbenden inzicht te verschaffen in het onderzoek dat tot nu toe heeft plaatsgevonden. Daarmee wordt vermeden dat nut en noodzaak van de uiteindelijk te kiezen vervoersmodaliteit(en) tot in een laat stadium van de besluitvorming ter discussie blijven staan. De Commissie beveelt hierbij met name ook in te gaan op het realiteitsgehalte van een nulplus-alternatief (fijnmazig en frequent busvervoer in combinatie met (light)rail op bestaand spoor en maximale inzet van flankerend beleid).
- De positieve en negatieve gevolgen van aanpassingen in overige openbaar vervoer, bijvoorbeeld weergegeven in een 'verschuivingskaart' die de verslechtering/verbetering van de OV-bereikbaarheid in het plangebied aangeeft.
- Faseerbaarheid van de gehele lijn en van de RGL West.

- Een duidelijke scheiding van milieuaspecten, kosten (investerings- en exploitatie) en ruimtelijk economische aspecten bij de vergelijking van alternatieven.
- Een heldere samenvatting die de hoofdpunten begrijpelijk weergeeft voor bestuurders en publiek.

Antwoorden op de inspraakreacties en adviezen

Ad 1

Het aspect van de gastransportleidingen wordt opgenomen in paragraaf 3.2 van de richtlijnen (programma van eisen).

Ad 2

In paragraaf 2.3 van de richtlijnen is aangegeven dat het MER moet aangeven welke ruimtelijke beperkingen gelden vanwege de aanwezigheid van natuurgebieden, ecologische verbindingzones en beschermde soorten. In paragraaf 3.2 van de richtlijnen wordt het ecologische aspect genoemd bij het programma van eisen voor het tracé.

In paragraaf 3.6.2 wordt onderzoek naar de effecten van de varianten voor natuur en landschap gevraagd.

Ad 3

- a. De problematiek van de verkeersafwikkeling op de N206 ter hoogte van het toekomstige bedrijven-terrein Rijnfront, mede in relatie met de RijnGouweLijn, is momenteel onderwerp van studie. Zowel provincie als de gemeenten Oegstgeest en Leiden zijn daarbij betrokken. In het MER zullen de resultaten van deze studie worden betrokken en zonodig worden aangevuld. Overigens is zeer wel denkbaar dat de kruising met de RijnGouweLijn reeds ten oosten van de A44 plaatsvindt, dus niet met de N206 maar met de Plesmanlaan.
- b. In paragraaf 3.6.2 van de richtlijnen wordt in het MER een weergave van effecten met betrekking tot stedenbouwkunde, natuur en landschap gevraagd.
- c. Het alternatief zonder bovenleiding zou kunnen zijn het traject deels met derde rail uitvoeren of gebruikmaken van hybride voertuigen die op stroom en op gas/benzine/diesel kunnen rijden. Het uitvoeren met een derde rail van een deel van het traject (en gebruikmaken van voertuigen die van beide stroom kunnen afnemen, conform de sneltram/metro in Rotterdam) is niet aantrekkelijk. Een derde rail betekent een stroomvoorziening op dezelfde hoogte als de rails. In dat geval moeten de rails dus geheel worden afgeschermd voor betreding door mens en/of dier, vanwege elektroutiegevaar. Afgezien van de daarmee gemoeide kosten, is dat ook anderszins in ecologische gebieden niet aantrekkelijk, omdat de oversteekbaarheid daarmee ernstig afneemt. Het gebruiken van hybride voertuigen die behalve op elektriciteit ook op gas/benzine/diesel kunnen rijden, heeft als probleem dat er geen goede, geteste en werkbare voorbeelden zijn van een dergelijke constructie (informatie van Kenniscentrum Light Rail van het Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer). Voor de RijnGouweLijn zou er dus nog een ontwikkelingstraject nodig zijn dat onzekerheden en risico op vertraging met zich meebrengt.

Bovenleiding is volgens onderzoek van de NS-RIB (Rapport: 'Faunaslachtoffers Treinverkeer') alleen eventueel schadelijk voor een deel van de vogelpopulatie, namelijk indien er sprake is van aanvlieg- of vertrekroutes van onder andere ganzen en zwanen. Over het algemeen is dat te mitigeren met aanpassingen, zoals het toepassen van hoogopgaande beplanting. De verwachte gevolgen van bovenleiding zijn dus gering en te mitigeren, een derde rail is geen oplossing en de ontwikkeling van hybride voertuigen geeft onzekerheden en risico op vertraging. Wij zullen de optie van het rijden zonder bovenleiding dan ook niet nader onderzoeken. In paragraaf 3.2 van de richtlijnen wordt gevraagd in het MER nader in te gaan op de eisen en specificaties voor bovenleidingen. In de tweede fase van het mer-onderzoek zullen wij nadrukkelijker aandacht besteden aan de effecten van bovenleiding en de eventueel noodzakelijke mitigatie ten behoeve van aanvliegroutes van vogels.

- d. In paragraaf 3.6.2 van de richtlijnen wordt gevraagd de effecten door aanpassing dienstregeling buslijnen in beeld te brengen.
- e. In paragraaf 3.6.2 van de richtlijnen wordt gevraagd de effecten op de modal shift in beeld te brengen. De bereikbaarheid van de stations wordt in fase 2 globaal beschreven en nader uitgewerkt in de bestemmingsplannen.

Ad 4

In paragraaf 3.6.1 wordt gevraagd de bestaande natuurwaarden (van 2010) in beeld te brengen. In paragraaf 3.6.2 worden de effecten op flora en fauna gevraagd, met de effecten van maximale mitigatie. In hoofdstuk 4 wordt gevraagd de mitigerende maatregelen gedetailleerd in beeld te brengen.

Ad 5

Het voorkeurstracé wordt vastgesteld door GS nadat een ontwerpbesluit ter visie is gelegd. De genoemde aspecten worden onderzocht in het MER (zie de paragrafen 3.6.2 en 3.7 van de richtlijnen).

Ad 6

In paragraaf 3.3 van de richtlijnen is opgenomen in het MER aan te geven of (en waarom) het alternatief van de ringen al dan niet nader onderzocht wordt.

Ad 7

In paragraaf 3.3 van de richtlijnen is opgenomen in het MER aan te geven of (en waarom) de alternatieven met geen tracé door Noordwijk en eindhalte Tuincentrum Beelen al dan niet nader onderzocht worden.

Ad 8

Voor het zoekgebied wordt de begrenzing aangehouden zoals beschreven is in de startnotitie, met dien verstande dat de duinen feitelijk uitgesloten zijn voor de tracés. Als oostgrens geldt de A44 en de spoorlijn richting Haarlem.

In paragraaf 3.3 van de richtlijnen wordt gevraagd de mogelijkheden voor doortrekking naar Voorhout aan te geven.

In paragraaf 3.3 van de richtlijnen is opgenomen in het MER nader toe te lichten waarom het tracé langs de Northgodreef niet nader onderzocht wordt en aan te geven of (en waarom) de alternatieven met eindhalte Jan Kroonplein en rondrit door Noordwijk al dan niet nader onderzocht worden.

In paragraaf 2.1 van de richtlijnen is opgenomen om de knelpunten met betrekking tot de reistijden in de autonome ontwikkelingen (zonder lightrail) te onderzoeken, in paragraaf 3.6.2 wordt aangegeven de veranderingen in reistijden van de onderzochte alternatieven weer te geven.

Ad 9

In paragraaf 3.2 van de richtlijnen is een programma van eisen voorgeschreven van belang voor onder andere nauwe straten en kruisingen.

In paragraaf 3.6.2 van de richtlijnen wordt gevraagd per alternatief de effecten voor (de bereikbaarheid per) het openbaar vervoer in beeld te brengen.

Ad 10

Alle alternatieven genoemd in de startnotitie zullen onderzocht worden. Op basis van dat onderzoek zal GS een besluit nemen over het voorkeurstracé. Het ontwerp van dat besluit wordt ter inzage gelegd, iedereen kan hierover zijn opmerkingen kenbaar maken bij GS.

Ad 11

Alle varianten genoemd in de startnotitie zullen volgens dezelfde methode en hetzelfde detailniveau worden beschreven (richtlijnen paragraaf 3.3).

Een nieuwe oversteek van de A44 is niet beeld, de bestaande onderdoorgang onder de A44 zal worden benut. In de loop van het onderzoek ten behoeve van de Tracénota/MER zullen de eventuele gevolgen van de diverse tracévarianten voor (een deel van) het glastuinbouwgebied De Zijlhoek/De Woerd in beeld moeten worden gebracht. Deze informatie zal gebruikt worden bij de voorlopige tracékeuze op grond van fase 1 van het MER.

Voor de woningbouwlocatie Valkenburg zullen bij onzekerheden met betrekking tot de verwezenlijking ervan verschillende scenario's onderzocht worden (richtlijnen paragraaf 3.6.1).

Per alternatief wordt de bereikbaarheid per openbaar vervoer in beeld gebracht (richtlijnen paragraaf 3.6.2).

Ad 12

In paragraaf 3.2 van de richtlijnen zijn de archeologische waarden opgenomen als aandachtspunt voor het programma van eisen. In paragraaf 3.6.2 van de richtlijnen zijn de effecten op cultuurhistorie en archeologie genoemd bij de te beschrijven milieugevolgen.

Ad 13

In paragraaf 3.6.2 van de richtlijnen is opgenomen dat de effecten in de modal shift bij de verschillende tracés onderzocht moeten worden. Hierdoor kan het (vervoerskundig) meest optimale tracé in Noordwijk bekend worden.

In paragraaf 3.3 van de richtlijnen is opgenomen in het MER toe te lichten waarom alternatieven die niet gaan via het transferium 't Schouw en de verbinding met station Voorhout niet nader onderzocht worden. Wel wordt gevraagd de mogelijkheden voor doortrekking naar Voorhout aan te geven. Ook is in paragraaf 3.3 opgenomen aan te geven of (en waarom) de alternatieven met ringlijnen (en kleine bussen) en eindhalte Picképlein al dan niet nader onderzocht worden. Een tracé via Rijnsburg (alternatief 4 startnotitie) wordt onderzocht.

'Vervoers Prestatie op Locatie' is van toepassing op de planologische besluiten die genomen worden als de lightrail-verbinding er al ligt. In paragraaf 3.6.2 van de richtlijnen is aangegeven de effecten van flankerend beleid te onderzoeken.

Ad 14

In hoofdstuk 2 van de richtlijnen is aangegeven hoe het nut en de noodzaak in het MER uitgewerkt moet worden.

In paragraaf 3.3 van de richtlijnen is opgenomen in het MER aan te geven of (en waarom) de alternatieven met ringlijnen en eindhalte Picképlein al dan niet nader onderzocht worden. In paragraaf 3.3 van de richtlijnen is opgenomen toe te lichten waarom de verbinding met station Voorhout niet nader onderzocht wordt, wel wordt gevraagd de mogelijkheden voor doortrekking naar Voorhout aan te geven.

Ad 15

In paragraaf 3.3 van de richtlijnen is opgenomen in het MER toe te lichten waarom het 'hoge-hoed-tracé' en de verbinding Noordwijk-Voorhout niet nader onderzocht wordt, wel wordt gevraagd de mogelijkheden voor doortrekking naar Voorhout aan te geven.

In paragraaf 3.2 van de richtlijnen wordt aangegeven hoe in het MER bij fase 1 rekening gehouden moet worden met de inpassing van de lightrail-verbinding.

In paragraaf 2.2 van de richtlijnen wordt gevraagd in het MER in te gaan op de vervoerswaarde van het voornemen, met aantallen reizigers en wijzigingen in aansluitend busvervoer. In paragraaf 3.6.2 van de richtlijnen wordt gevraagd in het MER duidelijkheid te verschaffen over de kostendekkingsgraad en de veranderende verkeersafwikkeling op de belangrijkste wegen.

Ad 16

In paragraaf 3.3 van de startnotitie is opgenomen dat bij alle alternatieven de mogelijkheden in een later stadium voor het doortrekken naar den Haag worden aangegeven.

Het vaststellen van een standaard voor infrastructuur en materieel in de regio valt buiten de reikwijdte van het streekplanbesluit en daardoor ook het MER.

Ad 17

In paragraaf 2.3 van de richtlijnen is opgenomen dat in het MER aangegeven moet worden welke ruimtelijke beperkingen gelden vanwege natuurgebieden, verbindingzones en beschermde soorten. Het hoogheemraadschap van Rijnland zal, als waterbeheerder van het studiegebied, gevraagd worden zitting te nemen in de projectgroep initiatiefnemer.

In paragraaf 3.2 van de richtlijnen is opgenomen dat archeologische waarden in een programma van eisen op te nemen, en in paragraaf 3.6.2 wordt gevraagd de effecten op cultuurhistorie en archeologie te beschrijven.

In de richtlijnen (paragraaf 3.3) wordt aangegeven dat de alternatieven en varianten van de startnotitie onderzocht worden, aangevuld met een gemotiveerde selectie uit de alternatieven en varianten die bij de inspraak ingebracht zijn.

Ad 18

Het voorgestelde alternatief valt buiten het onderzoeksgebied van het MER en zal dan ook niet nader onderzocht worden.

Ad 19

Het advies voor de richtlijnen van de Commissie voor de m.e.r. is uitgangspunt geweest voor richtlijnen. Op sommige punten zijn de formuleringen uit het advies enigszins aangepast om ze beter toe te snijden op de inhoud van het MER. Op een tweetal punten heeft dit geleid tot een lichte verschuiving van de inhoud.

1. De vaststelling van de richtlijnen in twee fasen is niet overgenomen. In hoofdstuk 4 is aangegeven dat GS wel een aanvulling op de richtlijnen zal vaststellen indien dit uit de inspraak over het voorkeurs-tracé en de eerste fase van het MER nodig mocht blijken.
2. Het nulplusalternatief wordt minder dwingend voorgeschreven. In paragraaf 3.4 van de richtlijnen is opgenomen dat in het MER op basis van nut en noodzaak van het gehele tracé van Gouda tot aan de kust en de besluitvorming rondom RGL-oost, aangegeven wordt welk(e) nulvariant(en) gekozen wordt c.q. worden.