

Advies voor richtlijnen
voor het milieueffectrapport
RijnGouweLijn West

25 februari 2002

1217-37

ISBN 90-421-0929-7
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES.....	2
3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING.....	3
3.1 Probleemstelling en doel	3
3.2 Nut en noodzaak van de lightrail verbinding.....	4
3.3 Besluitvorming.....	5
4. FASE 1: SELECTIE VAN EEN VOORKEURSTRACÉ.....	6
4.1 Algemeen	6
4.2 Programma van eisen voor tracékeuze	6
4.3 Selectie en beschrijving van tracéalternatieven en varianten.....	6
4.4 Nulplusalternatief	7
4.5 Meest milieuvriendelijk alternatief	8
4.6 Bestaande milieusituatie, autonome ontwikkeling en (milieu) gevolgen.....	8
4.6.1 Algemeen	8
4.6.2 Beschrijving (milieu)gevolgen.....	9
4.7 Vergelijking van tracéalternatieven.....	11
5. FASE 2: INRICHTING VAN HET VOORKEURSTRACÉ.....	11
6. LEEMTEN IN INFORMATIE	11
7. EVALUATIEPROGRAMMA.....	12
8. VORM EN PRESENTATIE	12
9. SAMENVATTING VAN HET MER.....	12

1. INLEIDING

De provincie Zuid-Holland wil een light-railverbinding aanleggen om de bereikbaarheid van de regio Leiden en de Duin- en bollenstreek te verbeteren. Het beoogde traject loopt van Gouda via Alphen aan de Rijn naar Leiden en vervolgens naar Katwijk en Noordwijk. Het traject tussen Gouda en Leiden-Lammenschans gaat over bestaand spoor. Voor dit deel, dat wordt aangeduid met RijnGouweLijn Oost (RGL Oost), is mogelijk spoorverdubbeling nodig om light rail te kunnen realiseren. Besluitvorming over RGL Oost zal een afzonderlijk traject doorlopen. 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. Omdat dit nieuwe tracé mogelijk over een lengte van minimaal 5 kilometer buiten de bebouwde kom is gelegen en een gevoelig gebied of bufferzone doorsnijdt, is de m.e.r.-plicht van toepassing. De m.e.r. wordt doorlopen voor een partiële herziening van het streekplan Zuid-Holland-West ten behoeve van een zogenoemde “concrete beleidsbeslissing”. Daardoor is bij de latere herziening van bestemmingsplannen geen m.e.r. meer nodig.

De provincie heeft 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 wordt de inrichting en vormgeving van het voorkeursalternatief gedetailleerd uitgewerkt. Na elk van beide fasen wordt een deel van het MER ter visie gelegd en getoetst door de Commissie voor de m.e.r.

Bij brief van 22 november 2001 is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport¹. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant (nr. 226) van 21 november 2001².

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies ‘de Commissie’ genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. Het richtlijnenadvies heeft hoofdzakelijk betrekking op de eerste fase in de m.e.r.: de selectie van een voorkeurstracé. De Commissie gaat slechts zijdelings in op de tweede fase (de inrichting van het tracé). Bij de toetsing van het MER voor de eerste fase kan de Commissie gericht adviseren over de richtlijnen voor de tweede fase.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat die in het MER opgenomen moet worden of die nader onderzocht moet worden, zoals informatie over specifieke lokale milieumomstandigheden;
- belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt, bijvoorbeeld over te onderzoeken alternatieven;
- belangrijke onjuistheden bevat die ter voorkoming van misverstanden weerlegd dienen te worden.

2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

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 light rail 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 nulplusalternatief (fijnmazig en frequent busvervoer in combinatie met (light) rail op bestaand spoor en maximale inzet van flankerend ~~le~~ leid).
- De positieve en negatieve gevolgen van aanpassingen in overige openbaar vervoer, bijvoorbeeld weergegeven in een 'verschuivingenkaart 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 (investeringen en exploitatie) en ruimtelijk economische aspecten bij de vergelijking van alternatieven.

⁴ Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

- Een heldere samenvatting die de hoofdpunten begrijpelijk weergeeft voor bestuurders en publiek.

3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

3.1 Probleemstelling en doel

De probleemstelling moet duidelijk maken voor welke problemen de lightrailverbinding (mede) een oplossing moet bieden. De doelen moeten zoveel mogelijk in kwantitatieve criteria worden vertaald, zodat een vergelijking van het probleemoplossend vermogen 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 2010⁵. De Commissie adviseert in de probleemstelling het accent te leggen op het zoekgebied voor de RGL West, maar ook problemen in andere delen van het studiegebied (Leiden, Oost, regio, Randstad) te bespreken indien deze oplossingen voor het westelijk deel kunnen beïnvloeden. De Commissie geeft bij onderstaande punten een indicatie van de te leggen accenten:

De bereikbaarheid:

- Welke knelpunten in de bereikbaarheid zijn voorzien in de autonome ontwikkeling door 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)? Accent West
- Welk doel wordt nagestreefd voor bereikbaarheid "in de context van het gehele netwerk van openbaar vervoer in de regio en de aangrenzende gebieden"? Accent regio
- 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. Accent Randstad

De mobiliteit:

- Welke toename wordt verwacht in de autonome ontwikkeling voor OV- en automobiliteit? Accent regio

⁵ In de leidraad voor de evaluatie van kosten en baten van infrastructuurprojecten zoals voortgekomen uit het Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur (OEEI-leidraad) wordt uitgegaan van een minimale extrapolatie van 30 jaar.

- Wat is het doel voor vermindering van de 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)? Accent regio

De leefbaarheid:

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

Natuur- en landschapswaarden:

- Zijn problemen te verwachten voor natuur en landschap in 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 4.2) Accent West

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? Accent West
- Welke ruimtelijke en economische doelen worden nagestreefd (bijvoorbeeld ten aanzien van ontwikkeling en ontsluiting van (nieuwe) woon- en werklocaties en recreatie projecten)⁶. Bij de formulering van dit doel moet aangegeven worden in hoeverre de RGL sturend en/of volgend is bij deze ontwikkelingen. Accent West

3.2 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 light rail verbinding moeten bespreken. In eerdere studies is reeds een vergelijking gemaakt tussen verschillende vervoerssystemen, zoals light rail en light train. De Commissie adviseert de hoofdlijnen van die studies in het MER op te nemen. Uit deze gegevens zal moeten blijken of andere vervoersmodaliteiten nog een reëel alternatief vormen voor delen van het traject Gouda-kust. Hierbij kan met name gedacht worden aan een zogenoemd nulplusalternatief (zie paragraaf 4.4 van dit advies). Op hoofdlijnen dienen de beschouwde modaliteiten, het voornemen en het geschetste nulplusalternatief getoetst te worden aan de in paragraaf 3.1 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). Aangegeven moet

⁶ Het aspect "economie" werkt de Commissie uit op twee niveau's. Paragraaf 3.2 gaat in op het vervoerswaardeonderzoek. Dit onderzoek moet de noodzaak van een light rail verbinding aantonen. Paragraaf 4.6 gaat in op de ruimtelijke en economische gevolgen die onderscheidend zijn voor de tracéalternatieven.

worden of wijzigingen in het (aansluitende) busvervoer worden voorzien die een positieve invloed hebben op de kostendekkingsgraad maar mogelijk een negatieve op bereikbaarheid en reistijden (bijvoorbeeld voor reizigers op buslijnen door de Breestraat)⁷;

- *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, adviseert de Commissie 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.

Als uit deze nut- en noodzaak analyse op hoofdlijnen blijkt dat het geschetste nulplusalternatief een reëel alternatief is voor de besluitvorming, moet het MER dit alternatief volwaardig uitwerken (zie paragraaf 4.4).

3.3 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 en beschermde soorten⁸.

De consequenties voor de ontwikkeling van alternatieven moet worden aangegeven⁹.

De besluitvorming over het tracé-gedeelte 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 partiële 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.

⁷ Ook veel inspraakreacties wijzen op de noodzaak deze effecten in beeld te brengen (bijlage 4, nrs. 3, 5, 8, 13, 14 en 16).

⁸ De flora- en faunawet voor de bescherming van soorten treedt op 1 april 2002 in werking. De Commissie wijst erop dat deze wet een stringenter beschermingsregime kent dan de huidige NB-wet en Vogelwet, omdat alle in het wild levende soorten bescherming genieten, met uitzondering van de bruine rat, de zwarte rat en de huismuis.

⁹ De directeur van het Ministerie van LNV directie Zuidwest geeft in een inspraakreactie (bijlage 4, nr. 1) aan dat enkele alternatieven raken aan beschermde gebieden die zijn aangemeld in het kader van de Habitatrictlijn, te weten "Berkheide", "Koepelduin" en "Noordrand Noordwijk". Hij verzoekt dringend deze alternatieven buiten beschouwing te laten. De Commissie meent dat het MER er juist toe dient om, conform de (internationale) regelgeving, aan te geven of deze alternatieven natuurlijke waarden in de genoemde gebieden kunnen aantasten en indien dat het geval is alternatieve oplossingen te beschouwen waarmee deze aantasting kan worden voorkomen.

4. FASE 1: SELECTIE VAN EEN VOORKEURSTRACÉ

4.1 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 in afzonderlijke MER'en worden weergegeven en aan inspraak en toetsing onderhevig zijn.

4.2 Programma van eisen voor tracékeuze

De startnotitie beschrijft een aantal uitgangspunten voor de tracékeuze. De Commissie beschouwt deze uitgangspunten als toetsingskader dat aanvullend is op de doelen voor het project (zie paragraaf 3.1 van dit advies) en de (wettelijke) grenswaarden en ruimtelijke randvoorwaarden (zie paragraaf 3.3 van dit advies). 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 Commissie adviseert de uitgangspunten zo concreet mogelijk vast te leggen in een programma van eisen en daarbij aan te geven welke mogelijkheden en beperkingen zij opleveren voor de tracering. De Commissie adviseert het programma van eisen zoveel mogelijk in belemmeringen- en vetokaarten weer te geven voor de relevante aspecten zoals natuurgebieden, landschappen, archeologische waarden en (te) nauwe straten, kruisingen en geluid.

De Commissie maakt de volgende opmerkingen en aanvullingen bij de uitgangspunten die de startnotitie noemt:

- de startnotitie besteedt weinig aandacht aan uitgangspunten voor ecologische, landschappelijke 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 voor zover van belang voor de tracering (breedte spoorbed, boogstralen, hellingshoeken, bovenleiding¹⁰, kruisingen met overige verkeer, uitstapbreedte en -hoogte) en voor het inschatten van gevolgen op hoofdlijnen (aantal geluidgehinderden, verkeersveiligheid). Specifiek moet worden ingegaan op de eisen en mogelijkheden van combineren van light rail met overige verkeer (embedded rail).

4.3 Selectie en beschrijving van tracéalternatieven en varianten

De startnotitie onderneemt al een eerste poging tot het verder inkaderen van de te onderzoeken alternatieven. De Commissie is van mening dat de uit-

¹⁰Zie ook inspraakreactie 3, bijlage 4, die aandacht vraagt voor de mogelijkheid het tracé deels zonder bovenleiding uit te voeren.

komst van de nut- en noodzaakdiscussie (zie paragraaf 3.2) daarnaast bepalend is voor de te onderzoeken alternatieven.

De Commissie acht het verder noodzakelijk dat het MER het selectieproces voor de light rail alternatieven nader toelicht voor het in de startnotitie "afgeschreven" alternatief 1, waarbij op termijn aansluiting gezocht kan worden bij station Voorhout¹¹ en tevens ingaat op andere alternatieven en varianten die de inspraak naar voren heeft gebracht.

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 milieuknelpunten in de tracés¹², 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).

4.4 Nulplusalternatief

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. In dit geval acht de Commissie 'niets doen' voor het traject RGL West geen reëel alternatief. Wel acht de Commissie het denkbaar om de doelen te realiseren met een nulplusalternatief: het treffen van maatregelen die een ander karakter hebben dan het voornemen, en dat uit de volgende onderdelen zou kunnen bestaan:

- 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;

¹¹ Ook de inspraakreacties 6 en 16 gaan op dit alternatief is.

¹² bijvoorbeeld bij inpassing (straten, kruisingen en rotondes), geluidhinder, visuele inpassing, verkeersveiligheid en rijksnelheden

- maximale inzet op flankerend beleid (fietsroutes; in verband met de leefbaarheid het gespreide autoverkeer 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.

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

4.5 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 voorkeurstracé 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 realistischer 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.

De Commissie adviseert het MMA te beredeneren 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 geen argumenten zijn om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuvoordelen op voorhand buiten beschouwing te laten bij de ontwikkeling van het tracé-mma.

4.6 Bestaande milieusituatie, autonome ontwikkeling en (milieu) gevolgen

4.6.1 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 voorgenomen 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, dan 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.

Als specifiek aandachtspunt noemt de Commissie nog 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.

4.6.2 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 natuur- en landschap en leefbaarheid en in hoeverre deze kunnen worden voorkomen of verminderd.

De Commissie kan zich vinden in de meeste van de te onderzoeken aspecten zoals die in de startnotitie genoemd zijn. Deze zijn echter niet duidelijk gegroepeerd in effecten die gebonden zijn aan doelbereik en onbedoelde negatieve effecten. De Commissie doet hieronder een voorstel en doet daarbij 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.

De Commissie adviseert op een overzichtelijke regiokaart aan te geven waar 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 geluidgevoelige bestemmingen dat minder en dat meer geluid- en trillingsbelasting zal ondervinden, een aanduiding van de locaties en de mogelijkheden voor vermindering van die geluidbelasting;
- Verschillen in verkeersveiligheid bij de onderzochte tracés als gevolg van het kruisen en/of het mengen van verkeersoorten;
- barrièrewerking en mogelijkheden die te verminderen;
- Stedebouwkundige 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.

De Commissie acht het niet noodzakelijk om arbeidsmarkteffecten in het MER aan te geven. Indien hier niettemin voor gekozen wordt adviseert de Commissie duidelijk onderscheid te maken 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.

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.

Gegevens voor de uit te voeren watertoets zijn in de tweede fase aan de orde.

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 natuurgebieden¹³;
- Zijn er tracés die ook na maximale mitigatie aantasting van natuurgebieden (Natuurbeschermingswet) of levensvatbare populaties beschermde soorten buiten natuurgebieden en in de ecologische verbindingzones (Flora- en Faunawet) veroorzaken?
- 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).

In de fase van de tracékeuze acht de Commissie 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 bodemarchief¹⁴.

¹³ Inspraakreactie 2 bijlage 4) geeft aan dat een groot aantal beschermde soorten in het gebied voorkomt. De Commissie adviseert deze gegevens in het MER te verifiëren.

¹⁴ Het ROB (reactie 8, bijlage 4) geeft aan dat het gebied belangrijke archeologische waarden kent en adviseert deze in een zo vroeg mogelijk stadium in beeld te brengen, zo nodig na aanvullend verkennend booronderzoek.

4.7 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, beveelt de Commissie aan dit aspect volwaardig in de vergelijking van alternatieven te betrekken.

De startnotitie geeft aan dat voor de vergelijking van de alternatieven gebruik gemaakt zal worden van een multi criteria analyse (MCA). De Commissie twijfelt of op dit strategische niveau MCA een geschikt instrument is. Indien toch gekozen wordt voor toepassen van MCA beveelt de Commissie aan:

- een heldere toelichting te verschaffen op de gemaakte keuzen in de MCA;
- duidelijk onderscheid te maken tussen de milieuaspecten en de overige aspecten;
- een gevoeligheidsanalyse uit te voeren voor gewichten;
- de ruwe scorekaart in het MER te presenteren.

5. **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 Commissie is van mening dat in het belang van 'm.e.r. op maat' verdere precisering van de richtlijnen voor de tweede fase het beste kan plaatsvinden na afronden van de eerste fase, als duidelijk is voor welk alternatief de inrichting zal worden uitgewerkt. Een advies over de richtlijnen voor de tweede fase kan de Commissie combineren met het toetsingsadvies over de eerste fase. Deze werkwijze houdt in dat het bevoegde gezag richtlijnen vaststelt in twee stappen: voor de tracékeuze (eerste fase) en voor de inrichting van het tracé (tweede fase).

6. **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 milieuinformatie. 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.

7. 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. De Commissie adviseert een aanzet tot een programma voor dit onderzoek te geven in het MER voor de tweede fase, namelijk de inrichting.

8. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. Voor de presentatie beveelt de Commissie verder aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen 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.

9. 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.