



provincie **HOLLAND**
ZUID

Startnotitie RijnlandRoute

Herziene versie 11 december 2008
Provincie Zuid-Holland

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Achtergrond en m.e.r.-plicht.....	3
1.2	Doel van de m.e.r.-procedure	5
1.3	Doel van de startnotitie	5
1.4	Plan- en studiegebied	6
1.5	Mogelijkheden voor inspraak	7
1.6	Leeswijzer	7
2	Probleemstelling en doelstelling	8
2.1	Inleiding.....	8
2.2	Probleem- en doelstellingen	8
2.3	Uitgangspunten en randvoorwaarden.....	11
3	Tracés en alternatieven	12
3.1	Inleiding.....	12
3.2	Alternatieven nader te onderzoeken in de MER.	12
4	Huidige situatie en autonome ontwikkeling	18
4.1	Huidige situatie	18
4.2	Referentiesituatie.....	18
5	Te onderzoeken effecten in het MER	22
5.1	Onderzoeksaspecten	22
5.2	Beoordeling effecten	26
6	Beleidskaders en procedure	27
6.1	Beleidskader	27
6.2	Betrokkenen; beschrijving betrokken partijen	31
6.3	Besluitvormingsprocedure	32
	Bijlagen	34
	Bijlage 1 Trechteringsproces	35
	Bijlage 2 Eisen en wensen betrokken gemeenten en regio-organisaties	40
	Bijlage 3 Oorspronkelijke onderzoeksvragen	43
	Bijlage 4 Figuur in Project-m.e.r. op te nemen tracés	45
	Bijlage 5 Figuur in Project-m.e.r. opgenomen tracés en afgevallen tracés	47
	Bijlage 6 Afkortingen en woordenlijst.....	49
	Bijlage 7 Literatuur.....	52

1 Inleiding

Inleiding en verantwoording

Voor u ligt de startnotitie RijnlandRoute. Deze notitie markeert de start van de procedure milieueffectrapportage (projectm.e.r.-procedure) voor de planstudie RijnlandRoute. In dit hoofdstuk worden de achtergronden en de m.e.r.-procedure beschreven en het doel van deze startnotitie toegelicht.

Deze startnotitie is opgesteld in opdracht van het projectteam Rijnlandroute provincie Zuid-Holland. Over de inhoud heeft afstemming plaatsgevonden met de leden van de ambtelijke projectgroep, waarin de grondgebied-gemeenten zijn vertegenwoordigd. Ook is geput uit de resultaten van een interactief proces met betrokken burgers over de tracé-alternatieven.

1.1 Achtergrond en m.e.r.-plicht

Achtergrond

De regio Holland-Rijnland ligt in het hart van de westelijke Randstad en is gesitueerd in de nabijheid van Amsterdam en Den Haag en de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven. In de regio zijn enkele bedrijfstakken en kennisinstellingen van internationale allure gehuisvest. De centrale ligging maakt dat de regio een belangrijke schakelfunctie in de bereikbaarheid van de westelijke Randstad vervult. Holland-Rijnland kent nu echter een hoge verkeersbelasting op zowel het onderliggend wegennet als het hoofdwegennet. Het huidige wegennet kan het verkeer nauwelijks verwerken. Deze situatie zal in de toekomst alleen nog maar verergeren. Daarnaast heeft de regio Holland Rijnland een aantal ambities op het gebied van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit gaat onder meer om het realiseren van woningbouw voor de eigen woningbehoefte, waaronder het ontwikkelen van de locatie Valkenburg, en daarnaast economische impulsen in onder meer de Greenport en Bio Science Park. Voor die ontwikkelingen is het principe van 'eerst bewegen, dan bouwen' een belangrijk uitgangspunt.

De RijnlandRoute moet een belangrijke bijdrage bieden aan het oplossen van huidige en toekomstige bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen en het mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen.

Het project RijnlandRoute kent een voorgeschiedenis die teruggaat tot voor de Tweede Wereldoorlog. In 1948 stagneerde vanwege de onduidelijkheid over de nieuw aan te leggen verbinding tussen de A4 en de A44 het uitbreidingsplan "Zuidwest" van de gemeente Leiden. In de jaren zestig is er opnieuw sprake geweest van een verbinding tussen de A4 en de A44. Twintig jaar later is de verbinding opnieuw onderwerp van gesprek als Rijkswaterstaat vergevorderde plannen heeft voor de aanleg van de Rijksweg 11. De aanleg is niet doorgegaan, maar de bereikbaarheidsproblemen bleven bestaan.

Het besef dat de verkeersproblemen en de leefbaarheidsproblemen opgelost moeten worden leidde tot overleg in regionaal verband tussen de Provincie Zuid-Holland en de Samenwerkingsorganen Leidse Regio en Duin- en Bollenstreek (latere Regio Holland-Rijnland). Dit overleg resulteerde in 2002 in een door alle partijen gedragen Programma van Afspraken.

Daarin worden de grote regionale projecten in de As Leiden Katwijk als RijnlandRoute, RijnGouwelijn, Leiden-Centraal en locatie Valkenburg in samenhang beschouwd. In 2003 besloten Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland de projecten “Verbreden N206 Katwijk-Leiden” en “Verbinding A4-A44” samen te brengen onder het project “RijnlandRoute”. Dit omdat beide projecten verkeerskundig, fysiek en bestuurlijk niet los van elkaar kunnen worden gezien.

Vervolgens is in 2005 een verkenningenstudie verschenen naar haalbare oplossingen. In 2007-2008 is door middel van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) een nader onderzoek gedaan.

Naar aanleiding van de behandeling van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) in de Vaste Kamercommissie is eind 2007 bepaald dat het project RijnlandRoute als integraal project zou moeten worden bekeken samen met de ontwikkelingen van Valkenburg, de RijnGouweLijn, de Greenport en het Bio Science Park.

Op 25 juni 2008 heeft Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de uitkomsten van de MKBA geaccepteerd en groen licht gegeven voor het vervolg van de project-m.e.r.

De aanleg van een autoweg is m.e.r.-plichtig volgens het Besluit milieueffectrapportage 1994 (C-lijst, categorie 1.2¹). In het besluit is geen drempelwaarde opgenomen voor de lengte van de aan te leggen weg.

Het project wordt voorbereid door de provincie Zuid-Holland in samenwerking met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het samenwerkingsorgaan regio Holland-Rijnland en in overleg met betrokken gemeenten, bedrijven, bewoners en belangenorganisaties.

Een uitgevoerde Verkenning RijnlandRoute (augustus 2005) en een nut en noodzaakstudie (22 november 2007) hebben het belang van de RijnlandRoute aangetoond en beschreven.

¹ De aanleg van een autosnelweg of autoweg niet zijnde een hoofdweg.

1.2 Doel van de m.e.r.-procedure

Het doel van de m.e.r.-procedure is om het milieubelang een volwaardige rol in de besluitvorming over (grote) projecten te laten spelen. Daarbij wordt aangegeven welke maatregelen mogelijk belangrijke gevolgen hebben voor het milieu.

Het eindresultaat van deze procedure is een milieueffectrapport (MER). Het MER vormt het ondersteunend document waarin de feiten en argumenten voor de besluitvorming terug te vinden zijn.

Om de realisatie van de RijnlandRoute mogelijk te maken, kiest de provincie voor het ruimtelijk instrument van het inpassingsplan. De mogelijkheden om het project integraal te kunnen blijven benaderen als regionale oost-west verbinding en het beperken van procedurerisico's zijn hiervoor een belangrijke afweging geweest. De MER dient, naast een bijdrage te leveren aan de tracékeuze, tevens te fungeren als onderbouwing voor het ruimtelijk plan.

Deze startnotitie markeert de start voor de project-m.e.r. van de RijnlandRoute. De project-m.e.r. gaat vooraf aan het vastleggen van de projectplannen in een ruimtelijk besluit, in dit geval het Inpassingsplan.

De provincie Zuid-Holland is zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag.

1.3 Doel van de startnotitie

De voorliggende startnotitie is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. De startnotitie geeft op hoofdlijnen informatie over het voornemen aan het Bevoegd gezag, de burgers, de Commissie voor de m.e.r. (Cie m.e.r.) en de wettelijke adviseurs in het kader van de m.e.r.-procedure. De lezer krijgt informatie over aanleiding en doel van het initiatief, nut en noodzaak, de m.e.r.-procedure en de onderwerpen die in het MER nader worden beschreven. Op basis van de startnotitie en de inspraakreacties zal Cie m.e.r. met een advies voor de richtlijnen komen. Het bevoegd gezag stelt vervolgens de richtlijnen op en vast. De richtlijnen geven aan waaraan het MER moet voldoen.

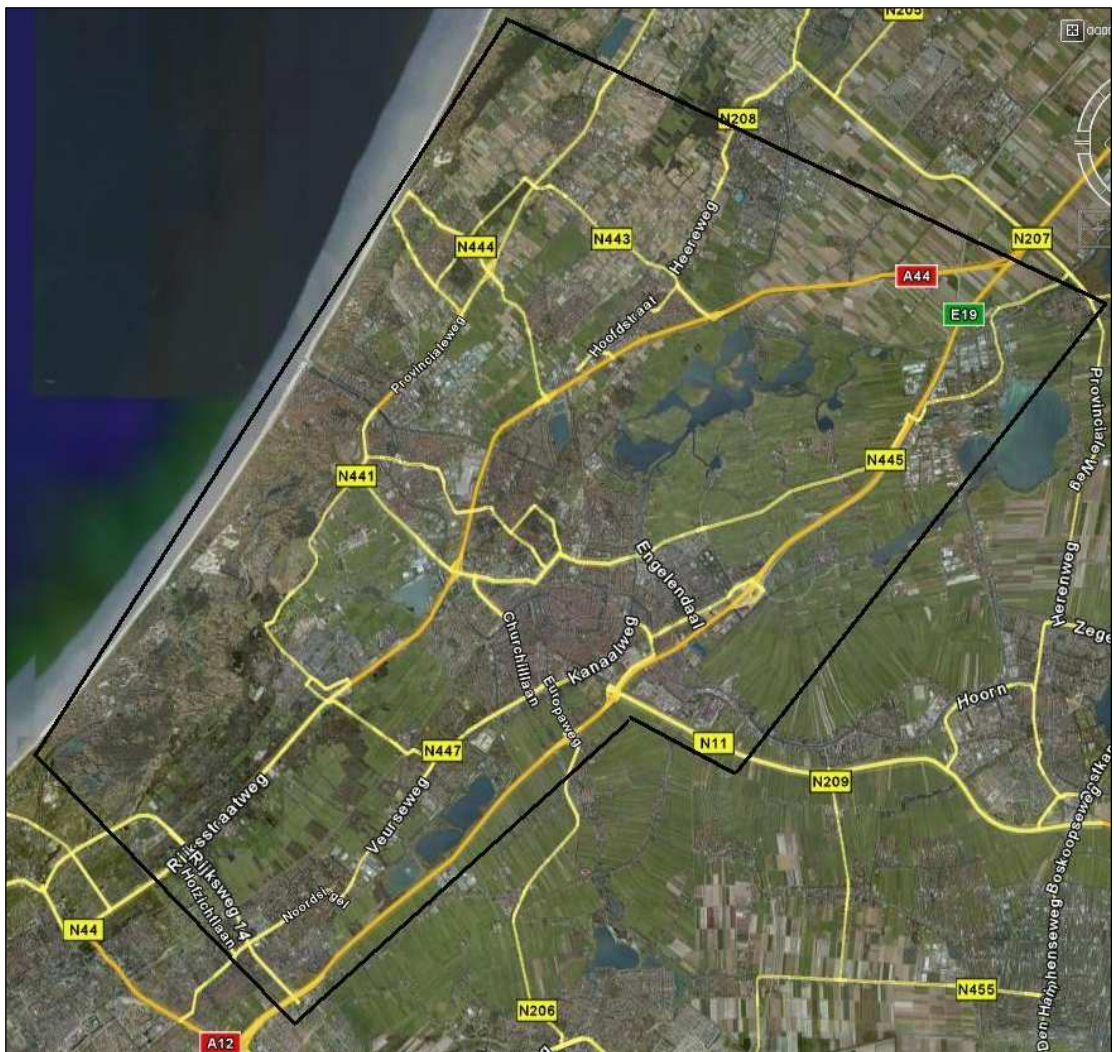
In deze startnotitie wordt beschreven welke alternatieven nader onderzocht gaan worden, welke onderzoeksvragen beantwoord moeten worden en welke aspecten deel uit gaan maken van de effectbeoordeling.

Ter beoordeling van deze startnotitie vraagt het Bevoegd gezag advies aan de Cie m.e.r. en de wettelijke adviseurs.

1.4 Plan- en studiegebied

De grenzen van het studiegebied zijn bepaald op basis van verwachte regionale effecten op het verkeer en de omgeving van de verschillende tracés van de RijnlandRoute. Mocht tijdens het uitvoeren van de m.e.r. blijken dat het studiegebied gewijzigd moet worden, dan zal het worden aangepast.

Ruwweg wordt het gebied afgebakend door de lijn Noordwijkerhout – Burgerveen aan de noordzijde, de A4 (met een doorkijk naar Zoeterwoude ter hoogte van de aansluiting N11 aan de oostzijde), de noordrand van Den Haag (inclusief N14) aan de zuidzijde en de Noordzee aan de westzijde (zie figuur 1.1).



Figuur 1.1 Studiegebied RijnlandRoute

1.5 Mogelijkheden voor inspraak

De startnotitie is bedoeld om belanghebbenden de gelegenheid te bieden opmerkingen te maken over de gewenste inhoud van het MER. Deze (inspraak)reacties worden meegenomen bij het formuleren van de richtlijnen door het Bevoegd gezag. De richtlijnen bevatten inhoudelijke eisen waaraan het op te stellen MER moet voldoen.

Schriftelijke reacties kunnen binnen een termijn van 6 weken na bekendmaking van de ter inzage legging worden ingediend bij de provincie Zuid-Holland.

Provincie Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP DEN HAAG

Gelijktijdig met de inspraak stuurt het Bevoegd gezag de startnotitie om advies aan de commissie voor de m.e.r.

Op basis van de ingebrachte zienswijzen en het advies van de Cie m.e.r. worden de richtlijnen voor het MER vastgesteld door het Bevoegd gezag.

Parallel aan het opstellen van de startnotitie is een interactief proces gestart waarin voorstellen van belanghebbenden worden betrokken. Het resultaat van deze zogenaamde Ideeëngroep RijnlandRoute zijn meegenomen in deze startnotitie. Het interactieve proces zal gedurende de m.e.r.-fase worden voortgezet.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de probleemstelling en de doelstelling beschreven. Ook worden nadere onderzoeksvragen geformuleerd. In hoofdstuk 3 worden de kansrijke tracés en alternatieven die nader onderzocht worden in de m.e.r. beschreven. De niet kansrijke tracés en alternatieven worden beschreven in bijlage 1. In hoofdstuk 4 wordt de huidige situatie beschreven en wordt de autonome ontwikkeling toegelicht. In hoofdstuk 5 staan de te onderzoeken effecten beschreven. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 het beleidskader toegelicht en dit hoofdstuk wordt afgesloten met een beschrijving van de te doorlopen procedure.

2 Probleemstelling en doelstelling

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk volgt een toelichting op de probleemanalyse en de doelstelling.

De bereikbaarheid van de westzijde van Leiden vanaf de A4/N11-oost is al decennia lang een (groeiend) probleem, met alle milieu- en leefbaarheidsproblemen van dien.

De RijnlandRoute beperkt zich tot de automobiliteit. De provincie kiest in haar verkeer en vervoer aanpak voor een én-én benadering, waarbij het verbeteren van het openbaar vervoer ook een nadrukkelijke rol heeft. Met name de RijnGouweLijn is voor wat betreft de oost-west relaties een belangrijke ontwikkeling.

2.2 Probleem- en doelstellingen

Inleiding

Het studiegebied kent een hoge verkeersdruk, met een hoge belasting van de kernen. Het huidige wegennet kan het verkeer moeilijk verwerken, hetgeen leidt tot bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. Vooral de leefbaarheid op en nabij de Churchillaan staat onder druk. De huidige N206 (Churchillaan, samen met de Dr. Lelylaan, de Plesmanlaan, de Haagse Schouwweg en de Europaweg) verbindt door het zuidelijke deel van het stedelijke gebied van Leiden de A4 met de A44 en heeft tevens belangrijke functie voor de ontsluiting van de verschillende delen van Leiden. Ook belemmert de slechte autobereikbaarheid de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio.

Probleemstelling

Door het gebied lopen de rijkswegen A4 en A44(N44). De regio is via meerdere aansluitingen aangesloten op beide wegen. Daarnaast rijdt een deel van het oost-west verkeer uit de regio over delen van de rijkswegen. De verkeersdruk op de rijkswegen is hoog, waarbij in de huidige situatie vooral op en ter hoogte van de aansluitingen sprake is van afwikkelingsproblemen. Door terugslag van de file op de snelwegen en door drukte op het hoofdwegennet wordt het onderliggend wegennet steeds zwaarder belast.

Het verkeer van en naar de kust en kustgemeenten rijdt via meerdere routes naar de A4, A44 en door, maar ook langs, Leiden. Zo wordt ook de N206 Katwijk-Leiden intensief gebruikt. De verkeersafwikkeling op dit deel van de N206 wordt in de huidige situatie ook als een probleem ervaren.

Door de druk op de oost-westverbindingen staat op meerdere locaties de leefbaarheid onder druk. Zo is er sprake van sluipverkeer via de N441 door Wassenaar. Daarnaast rijdt veel (vracht)verkeer uit de Duin- en Bollenstreek via de N44 en Noordelijke Randweg van Den Haag (N14) naar de A4. Dit zorgt op deze wegen voor extra verkeersdruk en (milieu)overlast. Als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen bij onder meer Valkenburg en in de Leidse Regio zal dit probleem in de toekomst groter worden.

Uit eerdere verkenningen blijkt dat de verkeersdruk op de wegen in de regio toeneemt. Er is ook sprake van een toenemende drukte op de relatie kust – A44 – A4, waardoor ernstige files ontstaan, bedrijven minder bereikbaar zijn en bewoners last hebben van sluiptverkeer, geluidshinder en stankoverlast. Het autoverkeer zoekt andere (sluip)routes met nieuwe doorstromings- en leefbaarheidsproblemen als gevolg.

In het studiegebied en in de omgeving daarvan (o.a. Haaglanden) zijn diverse grootschalige en kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen voorzien. Daarentegen zijn er – behalve plannen voor de aanpassing / het verbreden van de A4² – nog relatief weinig plannen voor uitbreiding en verbetering van de weginfrastructuur

De ruimtelijk economische ambities van de regio worden belemmerd door ontoereikende autobereikbaarheid. Het betreft een urgent probleem dat inmiddels meermalen tot uiting is gekomen in uitspraken van de Raad van State over bestemmingsplanherzieningen vanwege woningbouwprojecten in de regio. Het onvoldoende op orde zijn van de bereikbaarheid leidt er toe dat woningbouwprogramma's in de regio in de ijskast moeten worden gezet. In dit licht is realisatie van de RijnlandRoute een voorwaarde voor programma's als Bio Science Park en de nieuwe woningbouwprogramma's (waarover afspraken met het Rijk zijn gemaakt).

De RijnlandRoute is een wegverbinding tussen de rijksweg A4 en de kuststreek. Tevens zal de RijnlandRoute de topwoonlocatie Valkenburg ontsluiten. Het betreft één regionale verbinding, die bestaat uit een verbinding tussen de A4 en de A44 en een verbinding tussen de A44 en Katwijk. Deze twee delen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

De aanleg van de RijnlandRoute dient een belangrijke bijdrage te leveren aan de verbetering van de autobereikbaarheid in de oost-west relaties en de leefbaarheidsproblemen in de omgeving van de overbelaste infrastructuur.

Doelstelling

Samengevat is de doelstelling voor de m.e.r.-studie:

Een alternatief vinden dat een significante verbetering oplevert van de oost-westverbinding voor het autoverkeer, het verbeteren van de leefbaarheid in de regio en het mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio.

Deze doelstelling bestaat uit drie elementen:

- autobereikbaarheid;
- leefbaarheid;
- ruimtelijk-economische ontwikkelingen.

² De plannen voor Rijksweg A4 nabij Leiden (van 2x2 naar 2x3) gaan in uitvoering op het moment dat het Tracébesluit bij de Raad van State stand houdt.

Subdoelen

Uit bovengenoemde drie hoofdelementen kunnen de volgende subdoelen worden geformuleerd:

- De bereikbaarheid verbeteren van de Leidse regio en de Duin- en Bollenstreek.
- De doorstroming tussen Leiden en de kust verbeteren.
- Het sluipverkeer in de oost-west relaties verminderen.
- Het verbeteren van de robuustheid van het verkeerssysteem.
- De leefbaarheid op de bestaande oost-west verbinding (N206-Churchilllaan) verbeteren.
- Het ontsluiten van de locatie Valkenburg.
- Het verbeteren van de bereikbaarheid en ruimtelijk-economische ontwikkelingsmogelijkheden, zoals Greenport, Bio Science Park en Estec.

Onderzoeksvragen

Onderstaande onderzoeksvragen worden nader uitgewerkt in de m.e.r.-studie. Deze vragen zijn gebaseerd op de vragen zoals geformuleerd in de lijst van afspraken conform het door GS (20 september 2005) vastgestelde besluit van de Stuurgroep (2 juni 2005).

Nr.	Onderzoeksvraag
1	Hoe kan de RijnlandRoute volgens het tracé N11-West / N206-Tjalmaweg met 2x2 rijstroken zodanig worden vormgegeven dat de aansluiting op de A44 zoveel mogelijk via de Knoop-Leiden West plaatsvindt en Maaldrift zoveel mogelijk wordt ontzien?
2	Hoe kunnen de aansluitingen op de A4 en de relatie met de N11 zo optimaal mogelijk worden vormgegeven?
3	Hoe kunnen ingrijpende verbeteringen in de bestaande infrastructuur worden doorgevoerd (nulplusalternatief)?
4	Wat is de meest optimale ontwerpsnelheid?
5	Hoeveel aansluitingen zijn er nodig tussen de A4 en de A44 en op welke locatie(s)?
6	Welke maatregelen zijn nodig om ten minste aan de wettelijke (milieu)eisen te voldoen?
7	Welke (aanvullende) maatregelen zijn wenselijk om de maatschappelijke haalbaarheid te vergroten?
8	Welke maatregelen zijn nodig om de leefbaarheid op het Churchilllaan tracé te verbeteren?
9	Wat zijn de gevolgen van de RijnlandRoute op het gebruik van de hoofdwegen A4 en A44 en het onderliggend wegennet, (waaronder N441) en hoe kan worden omgegaan met eventuele negatieve effecten op het gebied van verkeer en milieu?
10	Hoe kan de RijnlandRoute bijdragen aan het verbeteren van de robuustheid en toekomstvastheid van het verkeersnetwerk?

2.3 Uitgangspunten en randvoorwaarden

Uitgangspunten en randvoorwaarden voor de m.e.r.-studie die invloed hebben op de besluitvorming worden gevormd door vigerende wet- en regelgeving, beleidsmatige uitgangspunten en bestuurlijke randvoorwaarden. In de m.e.r. wordt de toetsing aan vigerende wet- en regelgeving nader uitgewerkt. Relevante beleidsnota's (nationaal dan wel provinciaal/regionaal/lokaal) worden in hoofdstuk 6 kort benoemd.

Daarnaast komen randvoorwaarden voort uit de huidige situatie, autonome ontwikkeling van het gebied en overige gebiedsspecifieke kwaliteiten.

Gebiedsspecifieke kwaliteiten zijn onder meer:

- Openheid landschap;
- Karakteristieke strandwal met daartussen open akkerbouwgebied;
- Zeer hoge landschappelijke contrastzone bij voormalig marinevliegkamp Valkenburg;
- Natuurwaarde Weidevogelgebied Papenwegsepolder en de provinciale Ecologische Verbindingszone;
- Cultuurhistorie;
- Archeologie en aanwezige (rijks)monumenten;
- Bodem- en waterkwaliteit;
- Rust, stilte en donkerte;
- Landgoederen;
- Recreatieve verbindingen.

In november 2007 heeft de Stuurgroep RijnlandRoute een standpunt ingenomen over het N11-west tracé voor de RijnlandRoute op basis van de MKBA RijnlandRoute en de Nut en Noodzaaknotitie. Eind november 2007 zijn de betrokken gemeenten en regio-organisaties hierover schriftelijk geïnformeerd en is hen gevraagd om een reactie. Zij hebben hierop hun visies en wensen kenbaar gemaakt. De gemeenten Leiden, Katwijk, Oegstgeest, Zoeterwoude en Wassenaar stemden met vermelding van wensen en voorwaarden in met het N11-west tracé. De gemeente Voorschoten gaf aan niet in te stemmen met dit tracé als trechteringsresultaat. In de bijlagen zijn de eisen en wensen vermeld. Tevens is in de bijlage aangeduid hoe met deze eisen en wensen zal worden omgegaan in de m.e.r.

3 Tracés en alternatieven

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk treft u een beschrijving van kansrijke tracés en alternatieven. Tevens wordt aangegeven met welke varianten de m.e.r.-procedure wordt gecontinueerd. In de bijlagen treft u een beschrijving van het reeds doorlopen trechteringsproces aan.

3.2 Alternatieven nader te onderzoeken in de MER.

Inleiding

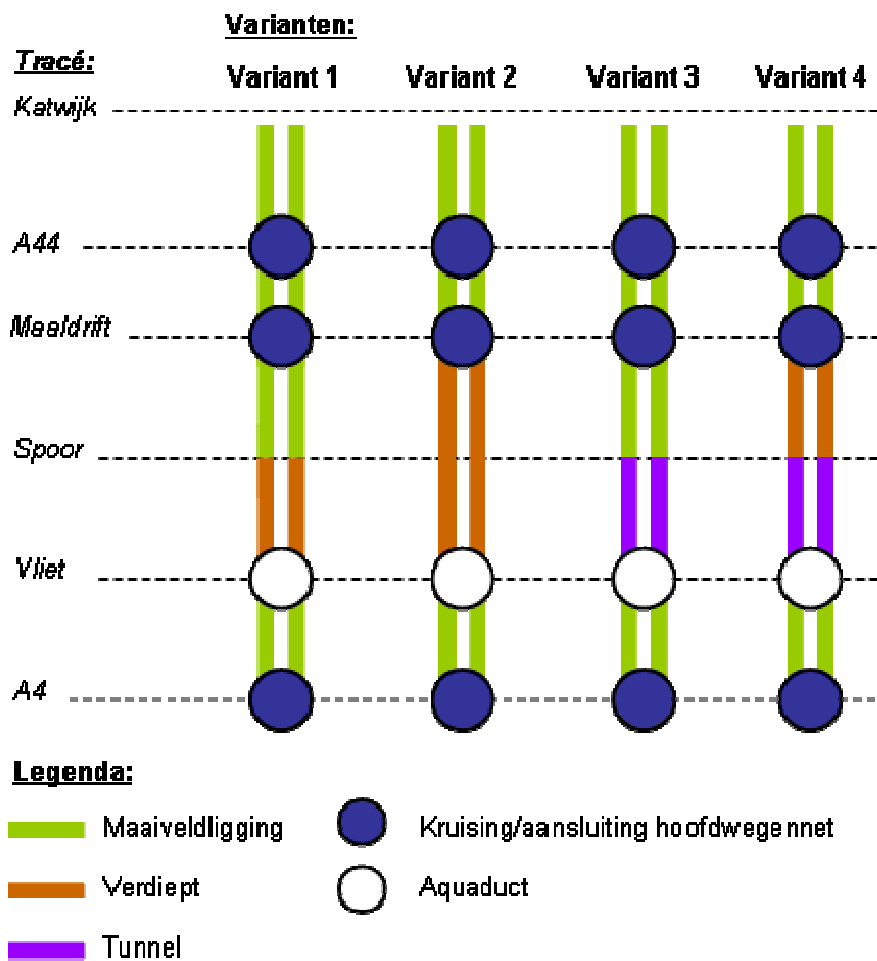
Naast het referentiealternatief en het MMA (meest milieuvriendelijk alternatief) worden drie tracé-alternatieven in de m.e.r.-procedure nader onderzocht:

- alternatief N11-west
- alternatief nulplus
- alternatief spoortracé.

In de bijlagen is kaartmateriaal opgenomen waarop de tracés staan weergegeven.

Toelichting N11-west alternatief

In deze variant wordt de N206 vanaf de A44 verbreed van 2x1 naar 2x2 rijstroken. Opgemerkt wordt dat de ligging van de huidige N206/Tjalmaweg in de huidige situatie al enigszins verdiept is. In deze startnotitie wordt de huidige situatie als maaiveldligging aangeduid. Het tracé loopt vanaf de bestaande N206 aan de oostkant van het Valkenburgse Meer en sluit aan op de A44 bij Maaldrift. Vervolgens loopt het tracé ten zuiden van de wijk Stevenshof van Leiden en door Voorschoten heen en sluit aan op de A4.



Figuur: Varianten N11-West tracé

Noordelijk deel: Katwijk – A44

Aansluiting N206/N441, aansluiting op 't Duyfrak en Nieuw-Rhijngest nabij Oestgeest worden nader uitgewerkt in het de m.e.r. Ook de aansluitingen naar de ontwikkellocatie Valkenburg worden nader uitgewerkt.

Het noordelijke deel van de RijnlandRoute kent meerdere varianten voor de knoop Leiden West, namelijk:

- korte by pass
- fly over
- lange by pass
- rotonde
- oplossing bij Maaldrift

Om een keuze te kunnen maken, zal in de m.e.r. nader onderzoek plaatsvinden.

Zuidelijk deel: A44- A4

Dit tracédeel loopt vanaf de A4, kruist de Vliet, gaat vervolgens door bebouwde kom Voorschoten, kruist het spoor, gaat ten zuiden langs Leiden en sluit aan bij op de A44 ter hoogte van Maaldrift. De ligging van de doorgaande rijbanen van de Rijnlandroute kruisen (bovenlangs of onderlangs) de A44. De exacte vormgeving van deze kruising wordt tijdens de m.e.r. nader uitgewerkt. Hierbij zal worden gelet op de bijzondere positie van de groene buffer, een voorgenomen ecologische verbinding die de A44 ter hoogte van Maaldrift kruist.

Het zuidelijke deel kent in totaal drie varianten: maaiveld, verdiept en tunnel.

Een maaiveldvariant in Voorschoten wordt door de Provincie niet haalbaar geacht, zoals reeds aangegeven in de Verkenning van 2005. Reden hiervoor is dat het spoor en de Vliet gekruist moeten worden. Dit is technisch niet anders haalbaar dan door middel van een onderdoorgang. Ter hoogte van de wijk Stevenshof zijn twee opties mogelijk namelijk op maaiveld of verdiepte ligging. Een tunnel wordt op dit deel niet effectief geacht.

In het geval van een verdiepte ligging dan wel tunnel, zal De Vliet door middel van een aquaduct worden gekruist.

Aandachtspunten bij deze variant zijn:

Het aantal aansluitingen ter hoogte van Voorschoten zal nader onderzocht worden. Een ander belangrijk aandachtspunt is de landgoederenzone tussen Voorschoten en Leiden.

Ook de aansluiting op de A4 behoeft nader onderzoek. De aansluiting kan onder andere worden vormgegeven door een parallelstrook naast de A4. Hierover dient nader overleg met Rijkswaterstaat plaats te vinden.

Eind 2007 is door de Stuurgroep RijnlandRoute aangegeven dat de voorkeur uitgaat naar een ondergrondse variant vanwege de doorsnijding van Voorschoten. De geboorde tunnelvariant sprak de Stuurgroep daarbij bijzonder aan. Deze tunnelvariant zal tot de varianten van het N11 west tracé in de m.e.r.-studie behoren.

Samengevat

<i>tracédeel</i>	<i>maaiveld</i>	<i>verdiept</i>	<i>tunnel</i>
Voorschoten	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Stevenshof	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Maaldrift – Leiden West	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Katwijk	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Toelichting Nulplus alternatief

In een interactief proces met belanghebbenden zijn varianten voor het nulplus-alternatief uitgewerkt. Nagenoeg alle aangedragen voorstellen gaan uit van een fasegewijze verbetering van het bestaande N206-tracé tot een volwaardige eindoplossing is bereikt. In de eerste fase voor de korte termijn zouden alleen variant 1 worden de bestaande knelpunten worden opgelost zonder dat grootschalige maatregelen worden toegepast, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van het aantal wegstroken. Deze aangedragen variant voor de korte termijn wordt niet meegenomen in de m.e.r. daar dit geen volwaardige oplossing biedt voor de problematiek. Naar de mening van de initiatiefnemer dienen in een project-m.e.r. in beginsel alleen oplossingen te worden uitgewerkt waarvan mag worden verwacht dat die een volwaardige eindoplossing bieden voor de gegeven verkeers- en vervoersproblematiek.

Van een aantal andere onderdelen van de aangedragen voorstellen voor het nulplusalternatief is de verwachting dat die wel een eindoplossing bieden. Deze zijn meegenomen in de vorm van de volgende varianten:

De overige varianten worden wel meegenomen als losse varianten en staan hieronder beschreven.

Variante 1 (Uitbouwvariant): De structurele capaciteit van het tracé wordt vermeerderd door een wegverbreding van het gehele tracé tot 2x2 rijstroken en opwaardering van de knelpunten Lammebrug/Lammenschansplein en kruising Haagse Schouwweg/Plesmanlaan.

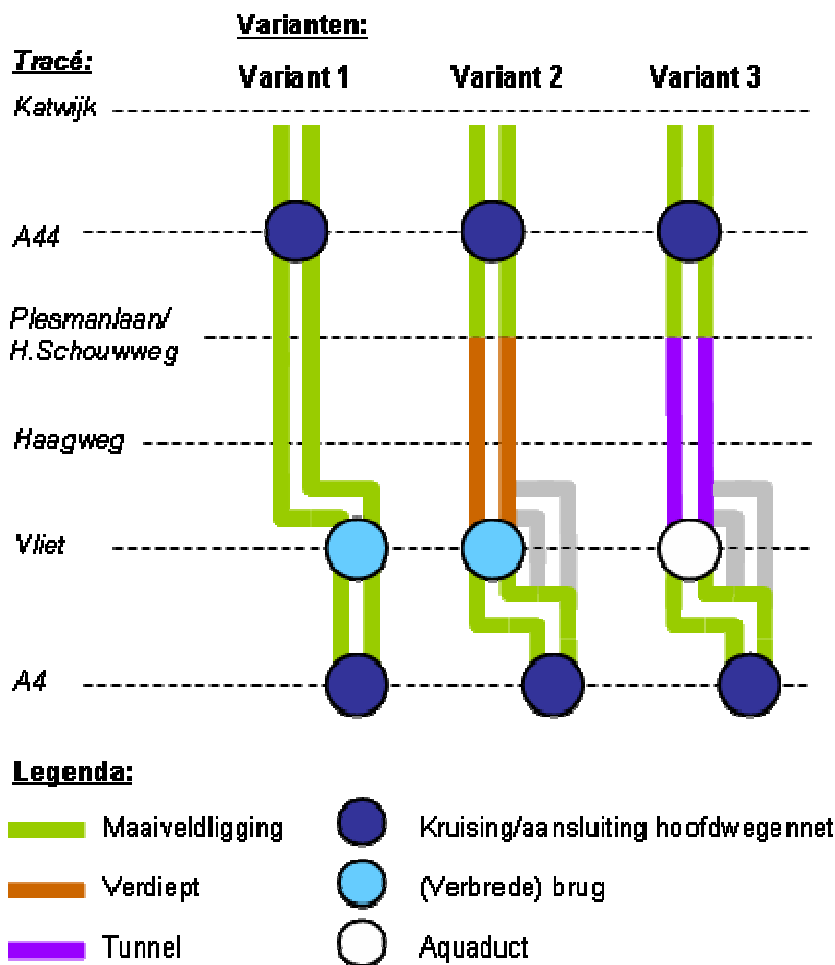
Variante 2 (Verdiepte liggingvariant): Het gehele tracé wordt aangelegd in 2x2 rijstroken; het tracédeel vanaf kruising Churchillaan/Voorschoterweg wordt verdiept aangelegd tot aan de Plesmanlaan met ongelijkvloerse kruisingen. De door de burgers voorgestelde kapvariant zal bij nadere uitwerking tijdens de m.e.r. aan de orde komen.

Variante 3 (Tunnelvariant): Het gehele tracé in 2x2 rijstroken vanaf kruising Churchillaan/Voorschoterweg tot aan de Plesmanlaan, als tunnel uitgevoerd met een aansluiting op het weggennet nabij de Haagweg.

In alle varianten wordt het deel N206-Tjalmaweg vanaf Leiden West tot het westelijke eindpunt van het tracé (kruising N441 met N206) als 2x2 rijstroken uitgevoerd. Opgemerkt wordt dat de ligging van de huidige N206/Tjalmaweg in de huidige situatie al enigszins verdiept is. In deze startnotitie wordt de huidige situatie als maaiveldligging aangeduid.

Samengevat zullen de volgende varianten (voor het tracédeel Churchillaan/Voorschoterweg tot aan de Haagse Schouw) in de m.e.r.-procedure nader worden onderzocht:

- hele tracé 2x2 rijstroken;
- verdiept 2x2 rijstroken;
- stadstunnel 2x2 rijstroken.



Figuur: Varianten Nulplusalternatief

Toelichting alternatief spoortracé

Dit is het alternatief zoals beschreven in de Quick-scan Rijnlandroute Boortunnel Spoortracé, versie 2.0 dd 24 september 2008.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Het MMA is een wettelijk voorgeschreven alternatief. Op basis van de effectbeschrijvingen in het MER zal het MMA ontwikkeld worden, waarbij een van de hiervoor beschreven alternatieven als basis voor het MMA wordt gebruikt. Bij de vaststelling van het MMA worden de doelstellingen (verbeteren regionale autobereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijk-economische ontwikkelingen) gerelateerd aan de optredende milieueffecten. Een aanvullend pakket van mitigerende en compenserende maatregelen wordt ontwikkeld om de negatieve effecten zo veel mogelijk te beperken en waarbij de positieve effecten mogelijk kunnen worden vergroot.

MMA moet in ieder geval:

- Realistisch en uitvoerbaar zijn;
- Uitgaan van beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het groene en grijze milieu;

- Op een duurzame wijze de problemen tav bereikbaar verbeteren;
- Zo worden omschreven dat afzonderlijke maatregelen toepasbaar zijn bij andere varianten.

Voorkeursalternatief

Op basis van de beschreven effecten van de varianten en de vergelijking van deze varianten kiest de initiatiefnemer (provincie Zuid-Holland) na advies van de Stuurgroep het voorkeursalternatief.

Referentiealternatief

Het referentiealternatief wordt ook wel het nulalternatief genoemd en is daarmee het alternatief waarbij de economische en ruimtelijke ontwikkelingen in het studiegebied doorgang vinden, maar geen extra verkeersmaatregelen worden genomen, anders dan die zijn vastgelegd in beleidsplannen. In de verkenning is uitgegaan van een referentiealternatief waarbij geen extra ingrepen in de regionale infrastructuur zijn gedaan. Ook het Churchillaan-tracé en de N206 Katwijk-Leiden zijn niet opgewaardeerd. Dit zal ook het referentiealternatief voor het MER zijn. In het MER wordt concreet opgenomen welke ontwikkelingen en maatregelen vanuit de dan actuele (beleids-) plannen deel uitmaken van het referentiealternatief.

4 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie en het referentiekader uitgewerkt. Ook worden harde en minder harde autonome ontwikkelingen toegelicht.

4.1 Huidige situatie

Het studiegebied omvat de kernen van Katwijk, Leiden, Oegstgeest, Rijnsburg, Valkenburg, Voorschoten en Zoeterwoude en het grondgebied van Wassenaar. De begrenzing van het gebied volgt niet de gemeentegrenzen, maar geeft globaal de grenzen van de verstedelijking weer. Aan de zuidzijde van het gebied ligt een zone met bossen en landgoederen die het Groene Hart verbindt met de Wassenaarse duinen, aan de noordzijde bevindt zich de Duin- en Bollenstreek, aan de oostzijde ligt het Groene Hart en aan de westzijde de zee. Het is een gebied van circa 8.600 hectare en er woont een kwart miljoen mensen. De benedenloop van de Oude Rijn met haar bijzondere cultuurhistorische en landschappelijke waarden is de verbindende lijn. De landschappelijke kwaliteiten van dit specifieke kustlandschap zijn niet meer overal goed zichtbaar en door rommelige verstedelijking en verkaveling zijn natuur en groen nogal versnipperd. Historisch vindt de sterke verstedelijking haar oorsprong in de aanwezigheid van deze rivier. De belangrijkste wegen zijn de A4, de A44 en de N206 (in mindere mate). Deze verbinden het gebied met de Noordvleugel en de Zuidvleugel van Randstad. Net als de autowegen is ook de belangrijkste spoorweg (Den Haag-Haarlem/Schiphol) noord-zuid gericht. De ontsluitingen in oost-west richting zijn zwak ontwikkeld.

4.2 Referentiesituatie

Naast de RijnlandRoute zijn er andere studies binnen het programma voor de As Leiden-Katwijk die samenhangen met de onderzoeksopgave voor de RijnlandRoute. De belangrijkste worden hierna kort beschreven. Voor deze m.e.r.-studie wordt onderscheid gemaakt tussen harde en minder harde autonome ontwikkelingen. In formele zin mogen ontwikkelingen alleen als autonoom worden beschouwd indien daarover besluitvorming heeft plaatsgevonden dan wel dat besluitvorming binnen afzienbare termijn wordt verwacht. Voor deze studie worden ook minder harde autonome ontwikkelingen (ontwikkelingen waarvoor nu reeds studies lopen, maar waarvan besluitvorming nog enige tijd op zich zal laten wachten) meegenomen, omdat een strikt formele benadering van de term autonome ontwikkeling tot onlogische afwegingen in de keuze van een voorkeursalternatief kan leiden. In deze startnotitie worden de studies en ontwikkelingen kort beschreven. In het MER volgt een nadere uitwerking. Als prognosejaar wordt uitgegaan van 2020.

Autonome ontwikkelingen

De RijnGouweLijn (Oost en West)

De RijnGouweLijn is een lightrailverbinding van Gouda naar Leiden Centraal, Knoop Leiden-West, locatie Valkenburg, Katwijk en Noordwijk. De lijn is een belangrijk structurerend element en de aanleg ervan is (evenals de RijnlandRoute) een voorwaarde voor de transformatie van vliegveld Valkenburg.

Voor het oostelijke deel van de RijnGouweLijn is een bestuursovereenkomst gesloten en zijn de bestemmingsplannen in voorbereiding. Voor het westelijke deel van de RijnGouweLijn wordt nog een m.e.r.-studie verricht. Beide delen zijn politiek en juridisch aan elkaar gekoppeld en worden als één autonome ontwikkeling beschouwd.

Uitbreiding zandwinning Valkenburgse Meer

De provincie heeft een concrete beleidsbeslissing genomen met betrekking tot het uitbreiden van de zandwinning in de Ommedijksche Polder/het Valkenburgse Meer in zuidelijke richting.

Voormalig Vliegveld Valkenburg

Het circa 300 hectare grote vliegveld Valkenburg wordt afgestoten door Defensie. In het Streekplan Zuid-Holland West is de herontwikkeling van de locatie vastgelegd. Onderzocht wordt hoe deze locatie met het aanliggende gebied wordt herontwikkeld tot een hoogwaardig gebied voor wonen, recreatie en landschappelijke kwaliteiten. Het gebied is een potentiële bouwlocatie voor 5.000 woningen. Daarnaast zijn er beperkte mogelijkheden voor werklocaties; geen grootschalige bedrijventerreinen, maar wel kantoorachtige accommodaties in het groen. De samenhang met andere projecten en programma's in de As Leiden Katwijk is zeer groot. Als randvoorwaarde geldt dat niet eerder wordt gebouwd dan dat de infrastructuur (RijnlandRoute en RijnGouweLijn) is geregeld.

Knoop Leiden-West

De Knoop Leiden-West omvat de wijde omtrek van de kruising van de A44 met de N206 en, in de toekomst, de RijnGouweLijn. Het gebied beslaat delen van Leiden (Leeuwenhoek), Oegstgeest (Nieuw-Rhijngeest), Rijnsburg (Frederiksoord-Zuid) en Valkenburg (Duyfrak). De ontwikkeling van de Knoop Leiden-West hangt samen met de herontwikkeling van vliegveld Valkenburg en met de aanleg van de RijnlandRoute en de RijnGouweLijn. Het programma van de Knoop Leiden-West bestaat uit:

- Een hoogwaardig stedelijk milieu langs de Oude Rijn met circa 3.400 woningen en circa 35 hectare openbaar groen;
- Uitbreiding van het Bio- & lifescience-cluster in Leiden (Leeuwenhoek) en Oegstgeest (Rhijnfront-Zuid) met minstens 375.000 vierkante meter;
- Clustering van reguliere bedrijvigheid in 't Heen op de grens van Rijnsburg, Katwijk en Noordwijk met als programma 15 hectare uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein en 10 hectare uitbreiding van het glastuinbouwareaal.
- Uitbreiding van het glastuinbouwgebied Trappenberg-Kloosterschuur in Rijnsburg.

Aandachtspunten zijn de eventuele kruisingen met de RijnlandRoute, de RijnGouweLijn en de Oude Rijn. De ontwikkeling van de Knoop Leiden-West past in de vigerende bestemmingsplannen. Het Masterplan is gereed en de bestuurlijke overeenkomst wordt binnenkort ondertekend.

Oostflank Leiden

De Oostflank van Leiden is een gezichtsbepalende entree van de As Leiden Katwijk. Op dit moment heeft het gebied een hoge landschappelijke waarde. De dynamiek in het gebied is echter sterk doordat het zeer strategisch ligt bij de A4 en Schiphol, op de overgang van het stedelijke gebied en het Groene Hart. In het meer zuidelijk gelegen deel bepalen de verbindingen van de RijnlandRoute met de A4 en Leiden welke kansen er liggen. Overige programma's zijn ingevuld of in ontwikkeling, te weten Roomburg (woningbouw), Meerburgerpolder, Grote Polder, Vierzicht, Bospoort (kantoren en bedrijvigheid) en groenontwikkeling. Het Streekplan is reeds gewijzigd voor deze ontwikkeling; het bestemmingsplan Oostvlietpolder is onderwerp van nadere studie. De bestuurlijke overeenkomst tussen de provincie Zuid-Holland en de gemeente Zoeterwoude, waarin de locatie werkplaats en opstelsporen van de Rijnhouwelijn wordt afgesproken, is getekend in 2006. Momenteel wordt het bestemmingsplan van de Elfenbaan gewijzigd om deze ontwikkeling mogelijk te maken.

A4-zone: Burgerveen – Leiden (W4)

De A4 tussen Burgerveen en Leiden wordt verbreed van 2x2 rijstroken naar 2x3 rijstroken. Uitvoering van deze ontwikkeling is gepland in de periode tot en met 2011. Op 25 juli 2007 heeft de Raad van State het tracébesluit voor het verbreden van de A4 tussen Zoeterwoude-Dorp en Hoogmade vernietigd. Over de aansluiting A4 zal nog nader overleg met Rijkswaterstaat plaatsvinden.

Minder harde autonome ontwikkelingen

Stedenbaan Zuidvleugel

Het doel van het project Stedenbaan Zuidvleugel is een systeem te hebben met hoogfrequente regionale treinen van metrokwaliteit. Dit systeem moet locaties in het gebied tussen Hillegom, Leiden, Den Haag, Gouda, Rotterdam en Dordrecht verbinden. Het idee is om hiervoor op bestaand spoor een andere dienstregeling aan te bieden, de lokale infrastructuur en overig openbaar vervoer hierop af te stemmen en stationslocaties intensief te benutten. In de As Leiden Katwijk gaat het om verdichting en kwaliteitsverbetering rond Leiden Centraal. De ontwikkeling van de Stedenbaan is daarmee van invloed op de toekomstige verkeersdruk op de RijnlandRoute.

Leiden Centraal

Leiden Centraal is de meest centraal gelegen stationslocatie in Randstad Holland met alle belangrijke economische centra op 15 tot 45 treinminuten afstand. Via de Stedenbaan en RijnGouweLijn wordt een groot aantal nieuwe regionale stations uitmuntend verbonden met dit gebied. Het unieke van Leiden Centraal is, dat de investeringen in de zware rail-infrastructuur in belangrijke mate al gerealiseerd zijn. Door deze investeringen, en de nog beschikbare ruimte en de herstructureringskansen, is deze knoop in het infrastructuurnetwerk zeer aantrekkelijk voor een gevarieerd programma en uitbouw van het bio- & lifescience-cluster. Dit programma bestaat uit kantoren, universitaire laboratoria, woningen, een regionaal opleidingscentrum (ROC), leisure en een medisch cluster.

De belangrijkste uitwerkingsopgave is om het station en omgeving verder te verbeteren zodat er een aantrekkelijk gebied en een hoogwaardige overstapmachine ontstaat: een station voor treinvervoer, voor lokaal en regionaal busvervoer en voor de RijnGouweLijn. Voor de autobereikbaarheid van dit gebied is het van belang een goede ontsluiting te hebben op de A44 voor de noord-zuid relatie en een goede ontsluiting op de N206 om de oost-west relatie te faciliteren. Van een noemenswaardige groenopgave is hier verder geen sprake. De ruimtelijke opgave Leiden Centraal vraagt om een eigen integraal project. De verwachte ontwikkeling past binnen het vigerende bestemmingsplan.

As Leiden - Katwijk

In het recent verschenen (september 2008) MIRT Projectenboek 2009 is als integrale gebiedsopgave de As Leiden - Katwijk opgenomen (integrale benadering Holland Rijnland). De Tweede Kamer heeft de regering eind 2007 tijdens de behandeling van het MIRT-2008 verzocht om in samenwerking tussen de departementen VenW, VROM, EZ, LNV en Financiën, en in overleg met de regio, het geheel van projecten in de regio Holland Rijnland (RijnlandRoute, RijnGouweLijn, Valkenburg, Greenport Duin- en Bollenstreek en Bioscience Park Leiden) als één project op te nemen in het MIRT-projectenboek. Enerzijds, omdat de bovengenoemde projecten bijdragen aan de doelstelling van het rijk en de regio om in het gebied Leiden-Katwijk een internationaal vestigingsmilieu te creëren voor kennisintensieve bedrijvigheid en hoogwaardig wonen (Nota Ruimte, PRSV), anderzijds, omdat bovengenoemde projecten sterk met elkaar samenhangen.

Het eindproduct is een gezamenlijk en integraal beeld van de ontwikkeling van de regio, inclusief de effecten op het netwerk van wegen. Op basis van dit beeld zal eind 2008 worden besloten over (financiële) rijksbetrokkenheid.

In het kernteam van de verkenning zijn vertegenwoordigd: de ministeries van VenW en VROM, provincie Zuid-Holland en het samenwerkingsverband van de betreffende gemeente (Holland-Rijnland). De minister van VenW en de gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland zijn eindverantwoordelijk voor de Integrale Benadering Holland Rijnland.

5 Te onderzoeken effecten in het MER

Inleiding

In het MER zullen de positieve en negatieve effecten van de alternatieven en varianten worden beschreven.

Er wordt onderscheid gemaakt in effecten tijdens de aanleg- en inrichtingsfase, en effecten die zich voordoen na de realisatie van de voorgenomen activiteit. Ook zal worden aangegeven welke mitigerende en/of compenserende maatregelen mogelijk zijn.

Toekomstbestendig ontwikkelen

Het beleid van de overheid staat meer en meer in het teken van een duurzame ontwikkeling van de samenleving. Daarmee wordt bedoeld: 'een ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee voor toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien'. De provincie Zuid-Holland neemt haar verantwoordelijkheid voor deze toekomstige generaties en wil ruimte bieden voor duurzame en innovatieve ontwikkelingen in grote infraprojecten. Vooral in de initiatiefase van het project liggen kansen om het project (studie, organisatie, ontwerp, uitvoering, beheer en later verwijdering van de infrastructuur) duurzaam en doordacht in te zetten. Doordacht betekent dat niet alleen naar milieu (materiaal, energie, levenscyclus) wordt gekeken maar dat gezocht wordt naar een breed kwalitatieve oplossing met een duidelijke meerwaarde (aandacht voor veiligheid, comfort, arbeidsomstandigheden, kosten, vormgeving, etc.). Deze kwaliteitsimpuls wordt verder uitgewerkt in het MMA.

5.1 Onderzoeksaspecten

Bodem en water

Op basis van literatuuronderzoek worden diverse aspecten van de huidige bodemsituatie besproken: geomorfologie, reliëf en bodemgebruik, geologische opbouw, bodemkundige kenmerken, bodemverontreiniging en stortplaatsen. Van het aspect grondwater worden de kenmerken geohydrologie, grondwaterstroming, zoet-zout voorkomen, waterkwaliteit, beschermzones en grondwateronttrekking besproken. Van het oppervlaktewater wordt de afwatering, de waterkwaliteit en de functie van het oppervlaktewater bestudeerd.

De aanleg van een nieuwe wegverbinding kan gevolgen hebben voor de bodemstructuur, bodemopbouw en bodemfunctie. Tevens wordt nagegaan of er locaties doorsneden worden waar bodemverontreiniging geconstateerd is of waar kans is op bodemverontreiniging. Ook de waterhuishouding in de omgeving kan (kwalitatief en kwantitatief) worden beïnvloed (in het bijzonder als gevolg van de aanleg van een tunnel). Deze effecten zullen voor de verschillende alternatieven onderzocht worden.

Ecologie

Om de impact op ecologie te beschrijven, wordt de aanwezige en potentiële fauna en flora binnen het studiegebied onderzocht en wordt gekeken welke ecologische verbanden er bestaan.

Daarnaast wordt gekeken welke verschillende ruimtelijke natuurbeschermingsmaatregelen er gelden binnen het studiegebied. Voor de verschillende alternatieven worden vervolgens de effecten op ecologie nagegaan voor wat betreft:

- Habitatverlies of effecten op de kwaliteit van de leefomgeving door ruimtebeslag van de nieuwe infrastructuur en de veiligheidsvoorzieningen;
- Versnippering en/of verbreking van ecologische relaties;
- Rustverstoring;
- Effecten van tijdelijke en permanente verdroging op vegetaties.

Landschap en cultuurhistorie/archeologie

Het MER geeft een beschrijving en evaluatie van diverse landschapskenmerken: visuele geomorfologische, cultuurhistorische en recreatieve aspecten. Ook geeft het MER een beschrijving van de bestaande landschappelijke basisstructuur (lagen in het landschap, aanwezige landschapstypen). Op basis van verschillende kwaliteitscriteria wordt een waardering van het bestaande landschap gegeven.

Op basis van bestaande onderzoeksgegevens vindt een analyse plaats van archeologie in het studiegebied. Daarnaast worden de landschappelijke effecten ten gevolge van de realisatie van de verschillende alternatieven besproken. Deze effecten worden beoordeeld aan de hand van landschapsbeeld, cultuurhistorische en archeologische waarden en aardkundige waarden. Het landschapsbeeld is de mate waarin het landschap wordt beïnvloed door wijziging in openheid, fijnmazigheid en oriëntatie. Specifiek toetst het MER op doorsnijding van dorpsgemeenschappen, horizonvervuiling en zichtlijnen.

Cultuurhistorische en archeologische waarden zijn zaken als het verdwijnen van cultuurhistorische waardevolle elementen, verstoren van de samenhang met de omgeving, doorsnijden van vindplaatsen van archeologische elementen. Aardkundige waarden bepalen het verdwijnen of verstoren van de samenhang in het landschap. Specifiek toetst het MER op aantasting van de oevers van de Oude Rijn en aanliggende waterringen (watersystemen) en aanwezige monumentale panden en de restanten uit de Romeinse tijd.

Verkeer en vervoer

Om de bereikbaarheidsproblemen in beeld te brengen worden allereerst de resultaten van het Basisjaar en Nulalternatief (Referentiealternatief) geïnterpreteerd en geanalyseerd. Hiermee wordt inzicht verkregen in het huidige gebruik van het wegennet met de aanwezige knelpunten, de mobiliteitsgroei tot 2020 en de consequenties die dat heeft op de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid van de regio in 2020. Voor deze analyse wordt gebruikt gemaakt van de beschikbare verkeersmodellen.

De alternatieven en varianten moeten een bijdrage leveren aan de doelstelling zoals gesteld in deze startnotitie. In dit kader zullen de effecten van het voornemen worden onderzocht op:

- Vervoersprestatie
De oplossingen worden getoetst aan de verbeterde vervoersprestatie van het wegennet in het eerder aangegeven studiegebied rond de As Katwijk Leiden. Voor het bepalen van de vervoersprestatie wordt zowel gekeken naar het aantal afgelegde kilometers en de totale reistijd per personenauto en vrachtauto.
- Reistijden en snelheden
De gemiddelde rijnsnelheden voor de tracés worden getoetst op de streefwaarden voor een acceptabele reistijd conform de Nota Mobiliteit:
 - Voor snelwegen is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang als de reistijd buiten de spits (uitgaande van 100 km/uur buiten de spits);
 - Op stedelijke (ring)wegen en niet-autosnelwegen, die onderdeel zijn van het hoofdwegennet, is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits.
- Vanuit de Nota Mobiliteit wordt er veel belang gehecht aan goede deur tot deur verplaatsingen. In het MER wordt de doelstelling getoetst door voor de verschillende alternatieven en varianten reistijden te berekenen op de oost-west verplaatsingen. Om eventuele neveneffecten te kunnen zien worden ook reistijden berekend op een aantal noord-zuid verplaatsingen.

Afwikkelingsniveau van de te beschouwen alternatieven en varianten:

Dit wordt enerzijds gedaan door een toets op de wegvakcapaciteit (IC-waarden).

En anderzijds door het toetsen van de verkeersafwikkeling op de kruispunten (voor stedelijke situaties geven de IC-waarden niet een betrouwbaar beeld van de werkelijke vertragingen; hier zijn vooral de kruispunten maatgevend). Dit wordt gecombineerd tot het toetsingscriterium 'voertuigverliesuren'.

- Sluipverkeer en afwikkelingsniveau van de parallelle oost-westroutes
Op de parallelle oost-west routes wordt getoetst op toe- en afname van verkeer en op de IC-waarden.
Voor het Churchillaan-tracé en de sluiproute via de N441 (door Wassenaar) wordt ook gekeken naar de verkeersafwikkeling op de kruispunten en aansluitingen.
- Doorstroming noord-zuid verkeer op de A4 en A44
De impact van de te beschouwen tracés op de verkeersafwikkeling op beide snelwegen zal nader worden onderzocht. De toe- en afnames van de IC-waarden worden bepaald t.o.v. de referentiesituatie.
- Verkeersveiligheid
Bij alle tracés wordt kwantitatief berekend wat het aantal slachtofferongevallen op het beschouwde wegennet is.

Woon- en leefomgeving

Hinder en leefbaarheid

Het onderdeel “Woon- en leefomgeving” behandelt omgevingshinder als gevolg van geluidsbelasting, trillingen, lichthinder en slechte luchtkwaliteit. Hinder wordt ook ervaren bij oneigenlijk gebruik van lokale infrastructuur (sluipverkeer). Belangrijke aandachtsgebieden zijn hierbij sluipverkeer door de kernen Leiden, Voorschoten, Wassenaar, Rijnsburg, Oestgeest, Katwijk aan den Rijn en Valkenburg. Bij de behandeling van dit onderdeel wordt rekening gehouden met het feit dat belastingslocaties en mate van hinder kunnen verschuiven. Hindergevoelige functies als woon/leefgebied (bevolkingsdichtheid) staan hierbij centraal. Verder wordt gekeken naar het oppervlak waar hinder plaatsvindt en het aantal gehinderden. Voor het onderdeel luchtkwaliteit moet de mogelijkheid tot salderen worden onderzocht voordat gestart kan worden met de effectbepaling. In het MER worden ook mitigerende maatregelen voorgesteld om de leefbaarheid bij aandachtsgebieden (Churchillaantracé) te verbeteren.

Specifiek zal worden getoetst op:

- Geluidhinder
- Luchtkwaliteit
- Trillingen
- Licht
- Sluipverkeer

Ruimtelijke aspecten volgens lagenbenadering

De ruimtelijke aspecten worden gewogen volgens de lagenbenadering. Deze lagenbenadering is ook toegepast bij het project As Leiden Katwijk. De groenblauwe onderlegger (laag 1: ondergrond) stelt ruimtelijke condities voor de netwerken (laag 2) en occupatie (laag 3). Specifiek toetst het MER op:

- Functioneel ruimtegebruik;
- Stedenbouwkundige structuur;
- Woon-werkrelaties.

Sociale aspecten

Sociale aspecten hebben betrekking op de beleving van de omgeving. Door visuele hinder en ruimtebeslag kunnen sociale barrières ontstaan. In de ontwerpfase wordt nadrukkelijk gekeken hoe barrièrewerking kan worden voorkomen. Hierbij richt het MER zich op belangrijke routes voor utiliteits- en recreatief verkeer. Onderzocht wordt in hoeverre de sociale leefomgeving (samenhang kernen) wordt versnipperd.

De effecten worden bepaald aan de hand van het dagelijks functioneren (wonen, werken, bedrijvigheid en recreatie) van het studiegebied en de verwachte ontwikkeling van ruimtelijk-organisatorische aspecten. Per alternatief wordt geanalyseerd wat de verwachte effecten zijn op de volgende aspecten:

- Ruimtelijke relaties en verhoudingen tussen wonen en werken;
- Ruimtelijk functioneren van wonen (relaties tussen woonkernen);
- Ruimtelijk functioneren van andere functies: winkelen, recreëren, gezondheidszorg etc.

Interne en externe veiligheid

De veiligheid in de tunnel, de interne veiligheid, is onlosmakelijk verbonden met de veiligheid van degenen die zich in de omgeving van de tunnel bevinden, de externe veiligheid. Gewaarborgd moet worden dat zowel de interne als de externe veiligheid vroegtijdig en in samenhang in het besluitvormingsproces aan de orde komen.

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de omgeving van het studiegebied. Het algemene beleid voor externe veiligheid beoogt de veiligheid in de toekomst minimaal op het huidige niveau te handhaven en waar nodig te verbeteren. Bij de beschrijving van de externe veiligheid worden voornamelijk lokale effecten in beschouwing genomen. Voor het invloedsgebied betekent dit dat een strook aan beide zijden van het tracé, met een reikwijdte van een nader te bepalen maximum aantal meters (naar verwachting ca 500 – 1.000 m), in beschouwing zal worden genomen. Slechts die trajecten waar het vervoer van gevaarlijke stoffen is toegestaan, worden onderzocht op het aspect externe veiligheid. Tijdens uitwerking van MER zal uiteraard worden afgestemd met de Commissie Tunnelveiligheid.

Ondertunneling van waterpartijen nemen een groter veiligheidsrisico met zich mee bij de aanleg en in het latere gebruik. Calamiteiten kunnen gevolgen hebben voor de gehele omgeving (Gouda, Den Haag, Amsterdam en Leidschendam). De aanleg en het gebruik van tunnels moet worden getoetst aan de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels van 29 augustus 2005 (zie ook paragraaf 5.5).

Financiële aspecten

Een m.e.r.-procedure richt zich voornamelijk op milieuaspecten. Dit neemt niet weg dat financiële aspecten onderzocht worden alvorens een besluit wordt genomen. Financiële aspecten als realisatiekosten, effecten op regionale economie en lokaal bedrijfsleven worden in beeld gebracht en gewogen om een zorgvuldige en evenwichtige besluitvorming voor het uiteindelijk te realiseren alternatief mogelijk te maken (kosten en baten).

5.2 Beoordeling effecten

Per milieuaspect wordt een aantal concrete criteria geformuleerd op basis waarvan effecten in het MER worden beschreven en beoordeeld op basis van gangbare normen. Het beoordelingskader is mede gebaseerd op de inschatting van de relevantie van onderzoeksaspecten naar aanleiding van de beschrijving van de huidige situatie van het plangebied.

6 Beleidskaders en procedure

In dit hoofdstuk wordt een korte beschrijving van het relevante beleid gegeven.

6.1 Beleidskader

Inleiding

Uitgangspunten en randvoorwaarden voor de m.e.r.-studie die invloed hebben op de besluitvorming worden gevormd door vigerende wet- en regelgeving, beleidsmatige uitgangspunten en bestuurlijke randvoorwaarden. In de m.e.r. wordt de toetsing aan vigerende wet- en regelgeving nader uitgewerkt. Relevante beleidsnota's (nationaal dan wel provinciaal/regionaal/lokaal) worden hierna kort benoemd.

Daarnaast komen randvoorwaarden voort uit de huidige situatie, autonome ontwikkeling van het gebied en overige gebiedsspecifieke kwaliteiten.

Relevant beleid

Nationaal

Nota Ruimte

De RijnlandRoute valt binnen de Zuidvleugel van de Randstad. Deze Zuidvleugel maakt deel uit van de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur (RHS). Voor heel Nederland vereist het rijk een basiskwaliteit, maar bij de elementen van de nationale RHS heeft het rijk veelal een hogere ambitie. Ook daarin kan namelijk tot uitdrukking worden gebracht dat de elementen van de nationale RHS van groot nationaal belang zijn. Dit kan blijken uit een hoger ambitieniveau wat betreft bijvoorbeeld ruimtelijk ontwerp, milieuhygiënische aspecten of landschappelijke kwaliteit. Ook in de uitvoering moet dit ambitieniveau een vervolg krijgen. In de Nota Ruimte is een ruimtelijke reservering opgenomen voor een verbinding tussen de A4 en de A44, het oostelijke deel van de RijnlandRoute.

Daarnaast wordt in de richting van Wassenaar rekening gehouden met het creëren van een ruime groene bufferzone die als ecologische verbindingzone tussen de duinen en het Groene Hart kan fungeren.

Nota Mobiliteit

In de Nota Mobiliteit (NoMo) is vastgelegd dat op basis van een gezamenlijke analyse van de knelpuntensituatie nu en in de toekomst (2020) een gezamenlijke oplossingsstrategie ten aanzien van het verkeers- en vervoersvraagstuk in Zuid-Holland zal worden bepaald. Aan de hand van deze zogenaamde Netwerkanalyse worden vervolgens gezamenlijk programma-afspraken gemaakt voor Zuid-Holland, en specifiek de Zuidvleugel, voor de kortere en langere termijn (2010-2020).

De resultaten van de Netwerkanalyse hebben voor de Zuidvleugel geresulteerd in de status van no regret maatregel voor de RijnlandRoute. De uitkomsten van de Netwerkanalyse zijn van betekenis voor de (financiële) prioritering van de rijksprojecten en de rijkssubsidiering van decentrale projecten.

Wet Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels

Een aantal incidenten in tunnels vormde de aanleiding voor het verscherpen en aanpassen van de wetgeving voor tunnelveiligheid in Europa 'minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet' (Europese richtlijn 2004/54/EG). Voor de Nederlandse tunnels is deze wetgeving "vertaald" en verscherpt om het huidige veiligheidsniveau van de tunnels in Nederland te behouden. De eisen zijn vastgelegd in de 'Wet Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels' (WARVW), de bijbehorende Regeling (RARVW) en het Besluit (BARVW). Deze wetgeving is van toepassing op zowel bestaande als nieuwe wegtunnels en geldt voor op alle tunnels in Nederland langer dan 250 meter.

Provinciaal

Programma van afspraken Provincie Zuid-Holland – Duin- en Bollenstreek (2002)

Het Programma van Afspraken is het bestuurlijk vertrekpunt voor de studie naar de RijnlandRoute. De voor deze studie relevante passages zijn opgenomen onder afspraak 4:

- Ad a) Partijen zijn van mening dat de gehele oost-westverbinding over de N206 tussen de A4 en Katwijk ter hoogte van Leiden verbetering behoeft;
- Ad d) Partijen zullen zich inzetten om, samen met Rijkswaterstaat, zo spoedig mogelijk een studie te starten ten behoeve van de capaciteitsuitbreiding tussen de A4 en de A44. In deze studie zullen de twee belangrijkste alternatieven, herstructurering van de huidige doorgaande route door Leiden en aanleg van een nieuwe verbinding ten zuiden van Leiden, met behulp van een maatschappelijke kosten-baten analyse met elkaar vergeleken worden. Hierbij zullen tevens verschillende inpassingsvarianten meegenomen worden;
- Ad e) Partijen zullen zich inzetten om, samen met Rijkswaterstaat, zo spoedig mogelijk een studie te starten ten behoeve van de capaciteitsuitbreiding tussen A44 (transferium) en Katwijk. De provincie Zuid-Holland spant zich in voor opname van een studieproject naar verbreding van de N206 in het Meerjarenprogramma Infrastructuur van de Provincie Zuid-Holland.

Streekplan Zuid-Holland West

In het streekplan West (2003) is de RijnlandRoute indicatief aangegeven met pijlen tussen de A4 en A44. In de partiële streekplanherziening d.d. augustus 2008 wordt het tracé van de RijnlandRoute bevestigd en op kaart opgenomen als 'regionale wegverbinding, bestaand of nieuw'.

Voor het gebied ten oosten van het Valkenburgse Meer is vanaf Maaldrift tot Knooppunt Leiden West een zoekgebied aangegeven. Betreffende tracés en het zoekgebied dienen tot realisering ruimtelijk gevrijwaard te blijven.

Met deze herziening wordt het gehele tracé (m.u.v. het tracé tussen A44 en aansluiting N206) als 'regionale wegverbinding, bestaand of nieuw' aangegeven.

Voor het tracé vanaf de A44 tot de aansluiting op de N206 wordt een ruimtelijke reservering aangegeven ten oosten van het Valkenburgse Meer. Een nadere studie moet tot tracébepaling voor dit deel leiden.

Provinciaal Verkeer en Vervoerplan

In het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan (PVVP) wordt de RijnlandRoute aangemerkt als een Zuidvleugelroute van bijzonder belang voor de planperiode 2008-2013. Met het oog hierop is hiervoor in de periode 2003-2007 een verkenning naar de RijnlandRoute opgenomen. De RijnlandRoute is opgenomen in het MPI. In het PVVP is bovendien aangegeven dat het wenselijk is dat de A44/N44 een functiewijziging ondergaat.

Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie Zuid-Holland

In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie Zuid-Holland 2020 wordt de RijnlandRoute genoemd als een Zuidvleugelweg van bijzonder belang voor de 2^e fase (2008-2013). Naast de opgave voor de verbetering van het netwerk door inpassing van nieuwe infrastructuur ligt er een belangrijke opgave voor een zorgvuldige inpassing, waarbij de leefomgevingkwaliteit wordt verbeterd, de milieubelasting wordt geminimaliseerd en barrièrewerking wordt verminderd.

Beleidsplan Groen, Water en Milieu

Het Beleidsplan Groen, Water en Milieu bevat tactische beleidsdoelen per beleidsveld en een visiedeel met de strategische integrale beleidsvisie. In het visiedeel zijn vier hoofdthema's (gezond en veilig, natuur, biodiversiteit en landschap, economie en innovatie, energie en klimaat) benoemd die elk op eigen wijze doorwerken in de beleidsdelen groen, water en milieu.

Regionaal

Groen/blauwe en cultuurhistorische onderlegger en opgave kaarten van het gebied As Leiden Katwijk

Het document "Groen/blauwe en cultuurhistorische onderlegger en opgave kaarten van het gebied As Leiden Katwijk" is gebaseerd op de lagenbenadering en ruimtelijke condities vanuit bodem, water, landschap, recreatie en cultuurhistorie.

Ruimtelijke visie As Leiden Katwijk

De hoogste prioriteit van de As Leiden Katwijk ligt bij twee grote infrastructuurprojecten (RijnlandRoute en RijnGouweLijn), onder de kwalitatieve voorwaarde dat het groenblauwe raamwerk in stand blijft en waar mogelijk wordt versterkt. Het standpunt is deze beide projecten, samen met de herontwikkeling van vliegveld Valkenburg, in één set van afspraken tussen Rijk, provincie, regio en gemeenten op te nemen. De regio zal hier financieel aan bijdragen.

RVVP Leidse regio/Duin- en bollenstreek

In het RVVP wordt er vanuit gegaan dat de bereikbaarheidsproblematiek in het studiegebied wordt aangepakt. Genoemd wordt de uitbreiding van de N206 en daarmee onlosmakelijk verbonden koppeling van de A44 met de A4.

Regionale Nota Mobiliteit

De Regionale Nota Mobiliteit (RNM) van het stadsgewest Haaglanden is vastgesteld op 29 juni 2005: De aanleg van de RijnlandRoute (verbeteren verbinding tussen A4 en A44) wordt gezien als noodzakelijke verbinding om het sluipverkeer door Wassenaar over de N44 te verminderen. Supplement Regionale Nota Mobiliteit is vastgesteld op 16 april 2008; waarin is opgenomen dat de RijnlandRoute een mogelijke oplossing kan bieden voor de knelpunten op de N44/A44 en de N14 en daarmee bijdraagt aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Haaglanden.

Regionaal Structuurplan

Het Regionaal Structuurplan van het stadsgewest Haaglanden is vastgesteld op 16 april 2008. De groene structuur (ecologische verbindingzone) ten zuiden van het Valkenburgse Meer (en ten noorden van Wassenaar) wordt als uiterst belangrijk (essentieel) gezien als verbinding tussen de duinen en het groene Hart. Daarnaast zorgt het voor een groene buffer tussen Wassenaar en de Leidse Agglomeratie.

Deze groene structuur wordt ook genoemd in het streekplan Zuid-Holland West, de nota Ruimte en de nota 'Zuidvleugel zichtbaar groener'.

Regionale Structuurvisie Holland Rijnland

Momenteel is de Regionale Structuurvisie voor Holland Rijnland in ontwikkeling. Binnen dit plan worden de ruimtelijke en infrastructurele lokale en regionale plannen aan elkaar gekoppeld en uitgewerkt tot één visie voor de periode tot 2020.

Gemeentelijk

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan Leiden

Het GVVP 'Leiden, stad in beweging' is vastgesteld op 29 november 2005. Relevante uitgangspunten voor de RijnlandRoute zijn:

- onderzoek te doen naar diverse mogelijkheden voor een zgn. Kanalenroute (Ringweg oost) ;
- uitwerking RijnlandRoute in combinatie met een parallelle structuur langs de A4;
- onderzoek te doen naar de mogelijkheden om de Schipholweg door te trekken;
- aanleg transferia aan de rand van de stad;
- instellen van een groene golf op de trajecten Plesmanlaan - Dr. Lelylaan - Churchilllaan - Voorschoterweg - Europaweg, Hoge Rijndijk en Willem de Zwijgerlaan.

Overig

Waterbeheerplan Rijnland

Op 1 maart 2006 heeft het algemeen bestuur van Rijnland een nieuw waterbeheerplan, "Waterwerk Rijnland 2006-2009", vastgesteld. In dit plan geeft Rijnland aan wat zijn ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. De ambities en maatregelen richten zich op het waarborgen van de veiligheid, het verder verbeteren van het beheer en de inrichting van het waterhuishoudkundig systeem én het verbeteren van de waterkwaliteit. De verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. De maatregelen in "Waterwerk Rijnland 2006-2009" bereiden het beheergebied de komende jaren voor op deze ontwikkelingen. Voor deze m.e.r. gelden met name de algemene beleidsuitgangspunten uit dit waterbeheerplan.

Keur

Rijnlands Keur bevat regels voor werkzaamheden onder, boven of nabij oppervlaktewater of een waterkering. In de keur wordt ook het onderhoud van watergangen en keringen geregeld. De keur bestaat uit een vergunningenstelsel met achterliggende beleidsdocumenten. De Keur dient als uitgangspunt bij de aanleg van de RijnlandRoute.

6.2 Betrokkenen; beschrijving betrokken partijen

In deze paragraaf worden de belangrijkste partijen die betrokken zijn bij de m.e.r.-procedure beschreven.

Initiatiefnemer

De initiatiefnemer van de voorgenomen activiteit is de provincie Zuid-Holland.

Bevoegd gezag

Het bevoegd gezag is het orgaan dat het ruimtelijke besluit neemt waarvoor de m.e.r.-procedure wordt doorlopen. Het gaat hier concreet om het vaststellen van een Inpassingsplan door de provincie. Het bevoegd gezag zal tot vaststelling van de zogenaamde richtlijnen moeten besluiten. De provincie Zuid-Holland gaat de rol van bevoegd gezag vervullen. Het vaststellen van de richtlijnen is door Provinciale Staten gemandateerd aan de directeur van de Directie Groen, Water en Milieu (DGWM).

Commissie-m.e.r.

De Cie-m.e.r. bestaat uit een aantal onafhankelijke deskundigen afkomstig uit verschillende disciplines. De Cie-m.e.r. geeft advies over de richtlijnen aan het Bevoegd gezag en toetst het MER op juistheid en volledigheid. Bij het opstellen van het advies voor de richtlijnen en het toetsingsadvies wordt rekening gehouden met de inspraakreacties.

Wettelijke adviseurs

Het Bevoegd gezag vraagt vooraf aan het opstellen van de richtlijnen advies aan de zogenaamde wettelijke adviseurs. Dit zijn de regionale inspecteur van de Ruimtelijke Ordening van het ministerie van VROM, de regionale directeur Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van het ministerie van LNV en de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monument (RACM), namens de minister van OC&W.

Insprekers

Belanghebbenden kunnen twee keer inspreken tijdens de m.e.r.-procedure. De eerste keer is na het verschijnen van de startnotitie en de tweede keer is na het verschijnen van het MER.

6.3 Besluitvormingsprocedure

Inleiding

In deze paragraaf worden de stappen van de te doorlopen m.e.r.-procedure toegelicht.

Stappen en planning m.e.r.-procedure:

Startnotitie

De initiatiefnemer stelt de startnotitie op. Dit document bevat de basisgegevens van het project en geeft een soort plan van aanpak voor de m.e.r.-procedure weer. Als het bevoegd gezag de startnotitie publiceert, begint de procedure. De startnotitie zal op 10 december vastgesteld worden door PS. Zo spoedig mogelijk wordt de startnotitie daarna ter inzage gelegd

Inspraak en advisering

De startnotitie ligt 6 weken ter inzage. Inspraak staat open voor iedereen. Deze inspraak en advisering richt zich op de gewenste richtlijnen voor de inhoud van het milieueffectrapport. Een belangrijk element is het advies over de richtlijnen van de Commissie voor de milieueffectrapportage.

Richtlijnen

Het streven is in de periode maart/april de richtlijnen vast te stellen door het bevoegd gezag. De richtlijnen geven aan welke alternatieven en welke milieugevolgen in het milieueffectrapport moeten worden behandeld.

Gefaseerde aanpak Milieueffectrapport (MER)

Eerste fase

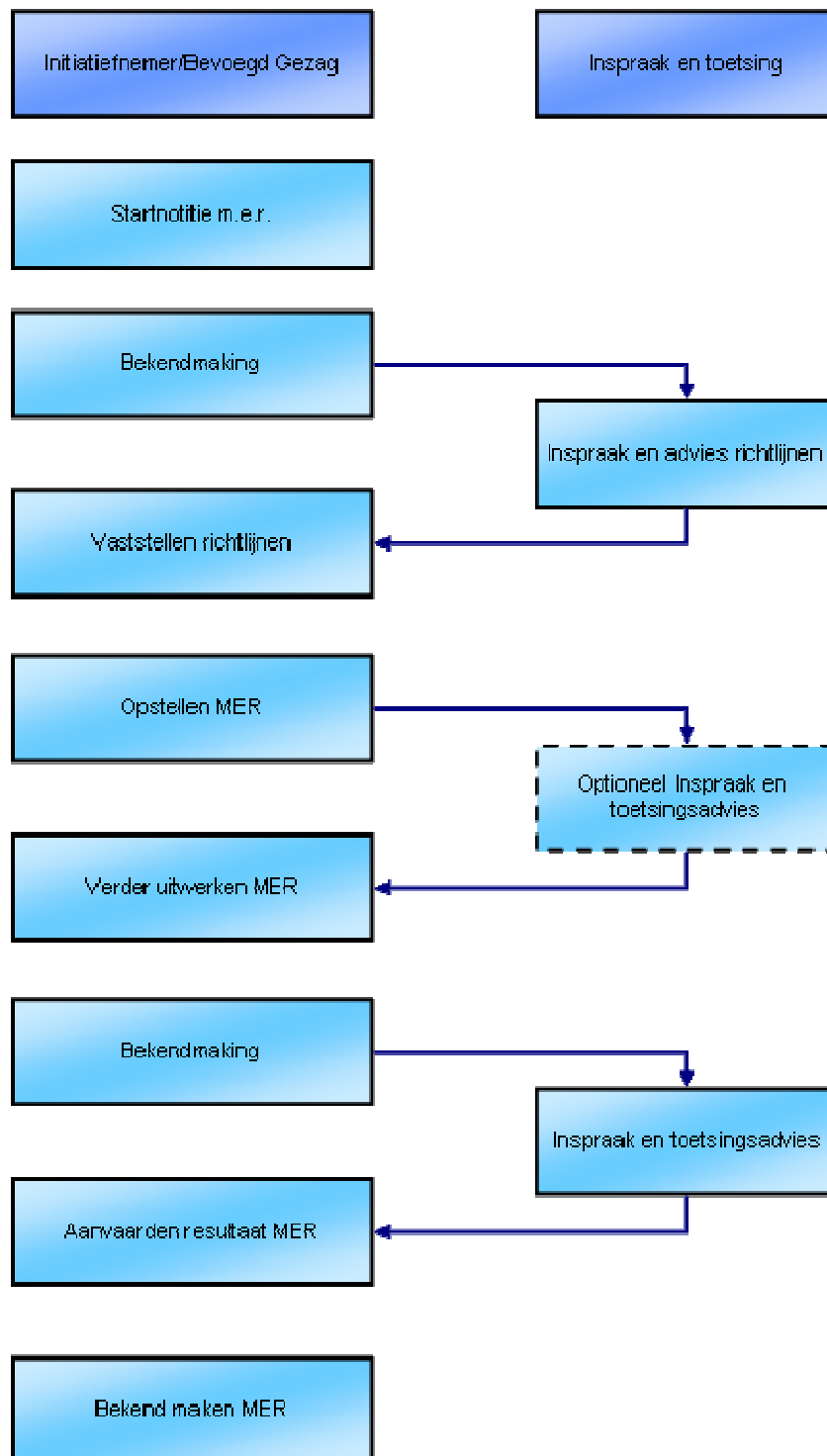
Uitgangspunt voor de MER is de drie alternatieven (N11-West, nulplus en spoortracé) gelijkwaardig uit te werken. Het MER zal in een gefaseerde aanpak worden opgesteld. In de eerste fase zal nader onderzoek plaatsvinden naar de meest maatgevende en onderscheidende effecten. Deze zullen bij de start van de eerste fase worden vastgesteld. Op basis van de onderzoeksresultaten zullen haalbare varianten worden bepaald voor verdere uitwerking. Ter bepaling van de genoemde haalbare varianten zal een wegingskader worden gebruikt. Dit wegingskader zal meteen aan de start van de eerste fase worden opgesteld en met voorrang ter beoordeling aan Provinciale Staten worden voorgelegd. Afhankelijk van de uitkomsten zal het resultaat (verwacht zomer 2009) van deze fase ter inzage worden gelegd voor inspraak en mogelijk ter advies worden voorgelegd aan de Cie MER.

Tweede fase

In de tweede fase worden de haalbare varianten nader uitgewerkt en op alle in hoofdstuk 5 genoemde effecten nader beoordeeld. Deze uitwerking zal naar verwachting plaatsvinden in de periode november 2009 – voorjaar 2010. Het resultaat van deze fase zal ter inzage worden gelegd en worden voorgelegd aan de Cie MER. Als de resultaten zijn vastgesteld door het bevoegd gezag, zal het ruimtelijk besluit worden opgesteld, in casu het inpassingsplan.

Bovengenoemde stappen staan in onderstaand schema weergegeven.

m.e.r.-procedure



Bijlagen

- 1 Trechteringsproces en afgefallen alternatieven
- 2 Eisen en wensen regio's en gemeenten
- 3 Oorspronkelijke onderzoeksvragen
- 4 Figuur in Project-m.e.r. opgenomen tracés
- 5 Figuur in Project-m.e.r. opgenomen tracés en afgefallen tracés
- 6 Afkortingenlijst/woordenlijst
- 7 Literatuur

Bijlage 1 Trechteringsproces

Inleiding

In deze bijlage wordt het trechteringsproces beschreven zoals dat reeds doorlopen is met als uitkomst niet-kansrijke tracés en alternatieven. Het trechteringsproces bestaat in hoofdlijnen uit de uitgevoerde Verkenning (2005), de uitgevoerde MKBA (2007) en tot slot de Quick Scan (2008).

Niet-kansrijke tracés en alternatieven

Verkenning

De RijnlandRoute bestaat uit een verbinding tussen de A4 en de A44 en de A44 en de N206. Voor het functioneren van de RijnlandRoute zijn beide delen essentieel. Voor beide onderdelen zijn twee varianten bestudeerd: een zuidelijke en een meer noordelijk gelegen variant.

In de Verkenning heeft onderzoek plaatsgevonden naar mogelijke tracés. Doel van de Verkenning was een scheiding te maken tussen kansrijke en kansarme tracés. In totaal zijn 6 tracés nader onderzocht op haalbaarheid. Oost-westcombinaties van tracés vormen alternatieven. Als resultaat van de verkenning is een aantal mogelijkheden afgevallen, met argumenten die per tracé/alternatief in beeld zijn gebracht. In de bijlagen treft u een overzichtkaart waarop deze tracés en alternatieven staan weergegeven.

Conclusie: geen enkel alternatief is de oplossing voor de verkeersproblemen. De RijnlandRoute is niet in staat de gehele verkeersproblematiek op te lossen. De extra wegcapaciteit is noodzakelijk vanuit het oogpunt van verkeerskundige, economische en leefbaarheidsaspecten.

Alternatief	Tracé west A44	Tracé oost A44
0	---	---
0+ (Willem de Zwijgerlaantracé)	Rijnsburg Noord	Virtueel tracé Willem de Zwijgerlaan
A	Rijnsburg Noord	Churchillaan-tracé
B	N206 Katwijk-Leiden	Churchillaan-tracé
C	N206 Katwijk-Leiden	Korte Vliet tracé
D	N206 Katwijk-Leiden	A11-West
E	N206 Katwijk-Leiden	N11-West
F	Valkenburg-Zuid	N11-West

Willem de Zwijgerlaan-tracé

Tijdens de inventarisatieronde ten behoeve van de Verkenning is meerdere malen een tracé noord van Leiden of door Leiderdorp genoemd. Dit was aanleiding om een dergelijk tracé op te nemen in de Verkenning. In het nulplus alternatief, hierna te noemen het Willem de Zwijgerlaan-tracé, is de route tussen A4 en A44 via de Willem de Zwijgerlaan verbeterd. Hiertoe is in het bestaande netwerk van het verkeersmodel een snelle verbinding gemodelleerd tussen de A4 en de A44 via een route over de Willem de Zwijgerlaan. Het betreft hier een zuiver modelmatige exercitie, waarbij een bestaande verbinding 'aantrekkelijk' is gemaakt.

Het Willem de Zwijgerlaan-tracé is geen reëel alternatief, omdat het geen verbetering biedt voor de (huidige) problematiek. Uit de analyse van de Verkenning blijkt dat de beoogde afname op o.a. het Churchillaan-tracé niet optreedt.

Tracé Rijnsburg Noord

Dit betreft een nieuwe 2x2 wegverbinding tussen de A44 en de N206 ten noorden van Rijnsburg. Deze weg doorsnijdt een landelijk gebied waar voornamelijk kassen en bedrijfsgebouwen zijn gevestigd.

Het tracé Rijnsburg-Noord verbetert de doorstroming op de N206 Katwijk-Leiden niet of nauwelijks. Het tracé Rijnsburg-Noord verlaagt wel de lokale verkeersdruk in Rijnsburg en op de N444 en N449. Door het beperkte gebruik van Rijnsburg-Noord blijft de reistijdwinst in vergelijking met andere tracés beperkt en de parallel liggende N206 wordt nauwelijks ontlast. Dit tracé biedt verkeerskundig geen alternatief voor het voorliggende probleem.

Churchillaan-tracé

De Churchillaan verbindt, samen met de Dr. Lelylaan, de Plesmanlaan, de Haagse Schouwweg, de Voorschoterweg en de Europaweg, de A4 met de A44. Deze route wordt aangeduid als het Churchillaan-tracé. Deze wegverbinding is grotendeels uitgevoerd met één rijstrook per richting. In de verkenning is onderzocht wat de effecten zijn indien deze weg verdiept wordt aangelegd in een tunnelbak en uitgebreid tot een volledige 2x2-verbinding.

Uit de Verkenning blijkt dat het opwaarderen van het Churchillaan-tracé de problemen van overbelasting en hinder niet oplost. De verbinding wordt aantrekkelijker voor doorgaand verkeer, waardoor bestemmings- en intern verkeer in de knel komen. Het opwaarderen van het Churchillaan-tracé maakt de route ook aantrekkelijk voor een deel van het noord-zuidverkeer dat normaal gesproken gebruik zou maken van de rijkswegen. Verhoging van de capaciteit op het Churchillaan-tracé door uitbreiding naar 2x2 rijstroken leverde niet voldoende verbetering op om tot een vlotte doorstroming te kunnen komen.

MKBA-toets: 8 alternatieven

Alternatieven	Tracé A44 - Katwijk	Tracé A4 - A44	onderscheid alternatieven
Alternatief 1, 2 en 3	Verdubbeling N206	Zuidelijk tussen A4 en A44	Alternatief 1 boren onder Voorschoten
			Alternatief 2 verdiept door Voorschoten met aansluiting Leiden Centrum
			Alternatief 3 verdiept door Voorschoten en aansluiting Voorschoterweg
Alternatief 4	Zuidelijk langs Valkenburg	Zuidelijk tussen A4 en A44	-
Alternatief 5	Verdubbeling N206, A44	Zuidelijk tussen A4 en A44	-
Alternatief 6, 7 en 8	Verdubbeling N206	Noordelijk tussen A4 en A44	Alternatief 6 Onder de Oude Rijn en Korte Vliet door
			Alternatief 7 Onder de Oude Rijn en Korte Vliet door met een eenzijdige aansluiting Leiden Centrum.
			Alternatief 8 Onder de Oude Rijn en Korte Vliet door met een volledige aansluiting Leiden Centrum.

Tracédelen

Tracédeel A4-A44

Bij de beoordeling van de twee alternatieven (noordelijk/zuidelijk) speelt de kwaliteit van de aansluitingen op de hoofdwegen een belangrijke rol. Het noordelijke alternatief (nrs. 6, 7 en 8) sluit zeer ongelukkig aan op de Knoop Leiden West. De aansluitingen van het zuidelijke alternatief (nrs. 1 t/m 5) voldoen wel aan de gewenste ontwerpsnelheid (100 km/h).

De investeringskosten van het noordelijke alternatief zijn vele malen hoger dan de investeringskosten van het zuidelijke alternatief. Dit terwijl de baten door de reistijdwinst vergelijkbaar zijn. Wel heeft het noordelijke alternatief een meerwaarde voor het aspect natuur en landschap. De (bouw)risico's van het noordelijk alternatief zijn in de MKBA als toeslag op de investeringskosten meegenomen. Het zuidelijk alternatief vraagt om een zorgvuldige inpassing, omdat het de gemeente Voorschoten en de Stevenshofpolder doorsnijdt. Aansluiting Leiden Centrum is een knelpunt voor het noordelijk alternatief.

Tracédeel A44 – Katwijk

In de MKBA zijn drie alternatieven onderscheiden. Het zuidelijke alternatief (nr. 4) is vastgelegd als de meest zuidelijke ligging van het tracédeel om Valkenburg heen. Het noordelijke alternatief (nrs. 5 t/m 8) is een verdubbeling van de bestaande N206 met aansluiting op Knoop Leiden West. Tussen het noordelijke en het zuidelijke alternatief kunnen meerdere mogelijkheden worden bepaald die samenhangen met de ontwikkelingen van Valkenburg. In de MKBA is één tracé beoordeeld ten noordoosten van het Valkenburgse Meer (nrs. 1, 2 en 3).

Alternatieven die zijn afgefallen

Op grond van de MKBA valt het Korte Vliet tracé (nrs. 6-8 MKBA) af en de Buitenom-variant (nr. 4 MKBA) ten westen van de A44 af. Beide varianten zullen niet nader worden uitgewerkt en onderzocht in de project-m.e.r.

De reden voor het laten vervallen van het Korte Vliet tracé is deze variant verkeers- en civieltechnisch dermate complex is en een complete reconstructie van de knoop Leiden West behoeft. Daarbij zijn de kosten velen malen hoger dan de kosten van het N11-west tracé.

De Buitenom-variant komt voor een deel overeen met het N11-West tracé voor het deel tussen de A4 en de A44. Het andere deel wijkt af en loopt zuidelijk om het Valkenburgse Meer en sluit bij de knoop N441/N206. Dit tracé voldoet niet omdat het open gebied ten noorden van Wassenaar doorsneden wordt en dit is strijdig met de wens om nieuwe landschapsdoorsnijdingen westelijk van de A44 te vermijden.

Voorkeursalternatief, nul-(plus)alternatief en MMA

Het N11-west tracé en de N206 (Tjalmarweg) worden opgenomen als voorkeursalternatief. Tevens zal in de vervolgfase een modulair opgebouwd nul-plusalternatief (opwaardering bestaande tracé) worden opgenomen. Daarnaast een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) en een nul-alternatief.

Quick Scan

De vervolgfase na de MKBA is op basis van een interactief proces met belanghebbenden doorlopen. Dit heeft twee extra alternatieven opgeleverd: spoortunneltracé en de nul-plusalternatief. Het zogenaamde Churchill-avenue is een variant op het nulplusalternatief.

Spoortunnel tracé

Het spoortunneltracé is uit het interactieve proces met de bewoners naar voren gekomen. Bij deze variant wordt een tunnel toegepast van 3,4 km. De tunnelmond vanaf de A4 zal bij Cronestein worden gesitueerd en vanaf de Kanaalweg ondergronds het tracé van het spoor volgen richting Leiden centrum. Vanaf de Morsweg begint de tunnel te stijgen om nabij de Plesmanlaan bovengronds te komen en volgt het tracé van de Plesmanlaan en sluit aan op de bestaande N206.

1.2 Trechtering

De verkenning heeft op basis van een inventarisatie en studie, vier tracés opgeleverd die kansrijk zijn. Twee voor het deel Katwijk-A44 en twee voor het deel A4-A44:

* Deel Katwijk – A44

- Verbreden N206 (2)
- Valkenburg Zuid (3)

* Deel A44 – A4

- N11 West / A11 (6)
- Korte Vliet / Oude Rijn tracé (volgens een in situ bouwmethode) (5)

Deze tracés, die verschillende varianten kunnen omvatten zijn beoordeeld op basis van de MKBA-systematiek. Er zijn 8 alternatieven beoordeeld, waarvan er vier (alternatieven 1, 2, 3 en 5) overgenomen worden en waarmee de m.e.r.-procedure gaat worden doorlopen. Een overzicht is bijgevoegd in de bijlagen en ook de MKBA-toets is opgenomen in de bijlagen.

Op basis van de MKBA heeft de Stuurgroep zich uitgesproken voor het N11 west tracé dat nader uitgewerkt dient te worden in de m.e.r.-procedure. Tracé-alternatieven 1, 2, 3 en 5 worden nader uitgewerkt. Deze alternatieven vormen 1 tracé met een aantal zoekgebieden. Daarin wordt meegenomen varianten die binnen het zoekgebied van deze alternatieven liggen.

Op verzoek van gemeente Voorschoten is er een contra expertise uitgevoerd over de MKBA en de nut- en noodzaaknotitie.

Randstedelijke Rekenkamer heeft op verzoek van de Commissie MKE een quick scan op de second opinions uitgevoerd. Belangrijkste aanmerking was het ontbreken van een omschrijving van het nulalternatief en uitwerking op effectniveau van het nulalternatief. De MKBA is hierop aangepast. De MKBA d.d. mei 2008 is deze herziene versie. De second opinions en de quick scan gaven geen aanleiding voor de Stuurgroep om dit tracé te herzien.

De Stuurgroep achtte de herziene MKBA van voldoende kwaliteit om tot trechtering naar het N11 west tracé te komen.

PS hebben op 25 juni ingestemd met het N11 west tracé voor de project-m.e.r fase. Het Korte Vliet tracé is als niet kansrijk aangemerkt. Tevens is bepaald dat in deze fase een nulplusalternatief (inclusief nulplusplusalternatief) dient te worden meegenomen. Ten slotte is door PS ook het spoortunneltracé voor nader onderzoek opgedragen.

Op basis van deze quick scan is door GS het spoortunneltracé als onvoldoende kansrijk voor de project-m.e.r. beoordeeld. PS hebben echter bij amendement besloten dat het spoortunneltracé wel dient te worden meegenomen. Het nulplusplusalternatief wordt eveneens meegenomen in de m.e.r.

Om afstemming met enkele andere infrastructuur- en woningbouwprojecten te waarborgen, wordt voor het kerngebied van het voorkeustracé (tussen het knooppunt Maaldrift en de ontsluiting van de nieuwbouwlocatie Valkenburg op de N206), gewerkt aan een verdiepingsslag voor het ontwerp. Doel van deze studie is het helder maken van de samenhang tussen de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen en het zoeken naar realistische ontwerpoplossingen daarbij.

Bijlage 2 Eisen en wensen betrokken gemeenten en regio-organisaties

Voor het project RijnlandRoute is eind 2007 door de provincie Zuid-Holland een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) en bijbehorende Nut- en noodzaaknotitie uitgebracht. Hierna zijn betrokken gemeenten en regio-organisaties gevraagd hierover hun standpunten kenbaar te maken. Naar aanleiding hiervan zijn door de gemeenten Katwijk, Leiden, Oegstgeest, Voorschoten, Wassenaar, Zoeterwoude, en Teylingen en regio-organisaties Holland-Rijnland en Haaglanden, schriftelijk hun eisen en wensen kenbaar gemaakt. Deze eisen en wensen zijn hieronder weergegeven omdat zij voor een groot deel ook van toepassing zijn op de MER-fase van de planstudie RijnlandRoute.

Gemeente Katwijk

De gemeente Katwijk heeft benadrukt de RijnlandRoute van vitaal belang te vinden voor de regio. Ook heeft zij aangegeven welk tracé naar haar mening in de project-m.e.r. dient te worden uitgewerkt, namelijk verdubbeling van de N206-Tjalmaweg, bundeling met de A44 en aanleg van het N11-westtracé. Hierbij heeft zij aangegeven zich niet te kunnen vinden in het tracédeel Lange Bypass. Ook heeft de gemeente aangegeven dat zij van mening is dat de aansluiting op de N441 mee moet worden genomen in de m.e.r.

Daarnaast heeft de gemeente Katwijk een aantal voorwaarden verbonden aan de project-m.e.r., met name ten aanzien van de lay-out van de RijnlandRoute.

Gemeente Leiden

De gemeente Leiden heeft de resultaten van de MKBA, de nut- en noodzaaknotitie en het voorkeurstracé onderschreven. Ook heeft zij aangegeven de RijnlandRoute van essentieel belang te vinden voor de verdere ontwikkeling van Leiden en de regio als geheel. Daarnaast heeft zij voor de RijnlandRoute een drietal voorwaarden gesteld, het vrijwaren van de Stevenshof van overlast, het niet verder doen verslechteren van de doorstroming op de knoop Leiden-West en het realiseren van twee aansluitingen op het Leidse wegennet.

Gemeente Voorschoten

De gemeente Voorschoten heeft aandacht gevraagd voor het oplossen van knelpunten op de huidige N206 en het behoud van de kwaliteiten en de leefbaarheid van de regio. Zij heeft tevens benadrukt dat een zorgvuldige afweging en verantwoorde inpassing van groot belang is, ook gelet op mogelijk aansluitingen op het lokale wegennet van Leiden. Verder heeft zij aangegeven op Voorschotens grondgebied alleen over een geboorde tunnel te willen nadenken en uit oogpunt van sluipverkeer een aansluiting op het lokale wegennet van Voorschoten als ongewenst te beschouwen. Daarnaast heeft de gemeente Voorschoten de nodige kanttekeningen geplaatst bij de MKBA en de Nut- en Noodzaaknotitie, mede op grond van de in eigen opdracht uitgevoerde second opinions. Daarbij heeft zij tevens uitgesproken dat in de MER ook het Korte Vliet-tracé zou moeten worden meegenomen.

Gemeente Oegstgeest

De gemeente Oegstgeest heeft aangegeven het voorkeursalternatief van de Stuurgroep op hoofdlijnen te kunnen volgen. Ook heeft zij begrip voor het door standpunt om nieuwe landschapsdoorsnijdingen ten westen van de A44 te vermijden. Wel heeft zij gewezen op de

problematische inpassing in de Knoop Leiden West die het voorkeursalternatief met zich meeneemt. De gemeente Oegstgeest heeft verder aandacht gevraagd voor opname van de aansluiting Nieuw-Rhijngest in de plannen voor de RijnlandRoute en het gevaar van blijvend sluipverkeer via de kernen van Oegstgeest en Rijnsburg.

Gemeente Wassenaar

De gemeente Wassenaar heeft benadrukt het van groot belang te vinden dat er ten noorden van Wassenaar een duurzaam en goed functionerende wegverbinding komt tussen Katwijk en de A4, via de A44, waarbij de groene kwaliteiten aan de noordzijde van uw gemeente gehandhaafd blijven danwel versterkt worden. Daarbij heeft zij haar voorkeur uitgesproken voor het verbreden van de N206 en het Korte Vliet-tracé. Verder heeft zij haar wens voor een ecoverbinding ter hoogte van Maaldrift aangestipt en aandacht gevraagd voor het toepassen van de in de verkenning vastgestelde criteria en de afwikkeling op de N44. Tot slot heeft de gemeente Wassenaar aangegeven dat zij alleen met het op het N11-West gebaseerde voorkeurstracé in kunt stemmen als daadwerkelijk de door de Stuurgroep gestelde voorwaarden en wensen worden ingevuld. Daarnaast heeft de gemeente Wassenaar het belang van een solide groene bufferzone benadrukt.

Gemeente Zoeterwoude

De gemeente Zoeterwoude heeft benadrukt een eventueel ruimtebeslag in het Groene Hart en in de Meerburgerwating onwenselijk te achten. Ook heeft zij een voorkeur uitgesproken voor aantakking van de RijnlandRoute op de huidige N206-aansluiting. Een eventuele andere aansluiting op de A4 zou wat haar betreft onder maaiveld moeten plaatsvinden. Ten slotte heeft de gemeente Zoeterwoude gesteld dat het verkeer uit de richting van Zoetermeer goede aansluitingen moet behouden op het nationale en regionale wegennet en dat voor een goede afwikkeling van het verkeer van de bedrijventerreinen Grote Polder en Groenendijk een afdoende aansluiting op de N11 gereed zou moeten zijn op het moment dat de RijnlandRoute afgerond is.

Regio Holland Rijnland

In haar vergadering van 26 maart 2008 heeft de Regio Holland Rijnland met de grootst mogelijke meerderheid een keuze gemaakt voor een tracé van de RijnlandRoute. Zij heeft ingestemd met de door de provincie aangeboden studies MKBA en Nut en Noodzaak en is akkoord gegaan met verdere uitwerking in de project-MER van o.a. het rijksweg-11 tracé. Daarnaast heeft zij voor een aantal zaken aandacht gevraagd, waaronder de plannen voor de verkeerstructuur van Leiden, de mee te nemen alternatieven en varianten in de m.e.r. en de inpassing en uitvoering van het tracé (waaronder verdiepte ligging, ondergrondse ligging en geboorde tunnel).

Stadsregio Haaglanden

Stadsregio Haaglanden heeft benadrukt dat de groene buffer als verbinding tussen de duinen en het Groene Hart beschermd en versterkt moet worden en dat zij ook instemt met het laten afvallen van alternatief 4. Ook heeft zij aangegeven het te betreuren dat de Stuurgroep RijnlandRoute het Korte Vliettracé heeft laten afvallen, maar ook begrip te hebben voor de voortvarendheid van het project. Tot slot heeft Stadsregio Haaglanden aangegeven het van belang te vinden dat de door de Stuurgroep gestelde voorwaarden en wensen ten aanzien van de inpassing ook daadwerkelijk worden ingevuld en heeft de provincie verzocht voor de vervolgfase

uit te gaan van ruimtebesparende ontwerpeisen van de verbindingbogen om de groene buffer zoveel mogelijk te sparen.

Gemeente Teylingen

De gemeente Teylingen heeft benadrukt de RijnlandRoute van belang te vinden voor de bereikbaarheid van de regio. Ook heeft zij aangegeven zich te kunnen vinden in de voorgestelde trechtering in alternatieven voor de m.e.r. Daarnaast heeft zij aandacht gevraagd voor de diverse kanttekeningen die zijn geplaatst bij de MKBA en de Nut- en noodzaaknotitie.

Reactie provincie Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland heeft in reactie op bovenstaande eisen en wensen onder meer aangegeven:

- *In het algemeen goede mogelijkheden zien voor nadere invulling van de genoemde eisen en wensen.*
- *Het Korte Vliet-tracé niet mee te nemen in de m.e.r. Dat tracé is afgefallen op basis van te hoge kosten, grote technische risico's en eisen van het hoogheemraadschap.*
- *De Lange Bypass vooralsnog niet te willen laten afvallen, maar wel goede kansen te zien voor bundeling van de RijnlandRoute met de A4 en concentratie van verkeersuitwisseling op de knoop Leiden-West.*
- *Over het benodigd aantal aansluitingen tussen de A4 en de A44 nu nog geen uitspraken te kunnen doen.*
- *Ook voor het N11-West tracé te streven naar een uiterst zorgvuldige inpassing en en beperking van milieuhinder.*
- *Begrip te hebben voor het streven om de groene buffer open te houden en dit aspect mee te nemen in de uitwerking in de MER.*
- *De precieze uitwerking van een ecoverbinding bij Maaldrift als onderwerp van nadere studie te beschouwen.*
- *De aansluiting Nieuw-Rhijngest conform de desbetreffende bestuursovereenkomst in de plannen mee te nemen.*
- *De aansluiting op de N441 wordt meegenomen in de m.e.r.*
- *Met de RijnlandRoute ook een bijdrage te willen leveren aan het voorkomen van sluipverkeer in de verschillende kernen.*
- *In de m.e.r. ook te kijken naar de effecten op de rijkswegen, waaronder de N44.*
- *Eén of meer nulplusalternatieven mee te nemen in de m.e.r. (modulair opgebouwd) die betrekking hebben op het ingrijpend verbeteren van de bestaande N206.*
- *De burgerinitiatieven te betrekken in het proces voor de me.r.*
- *Met onder meer de betrokken gemeenten, regio-organisaties en bewoners toe te willen werken naar een gezamenlijk gedragen invulling voor de RijnlandRoute.*

Bijlage 3 Oorspronkelijke onderzoeksvragen

Lijst van afspraken conform het door GS (20 september 2005) vastgestelde besluit van de Stuurgroep (2 juni 2005):

1. Naar de mogelijke combinaties van tracés tussen Katwijk – A44 en A44 – A4 wordt nader onderzoek verricht op welke wijze de onderlinge verbinding en de aansluiting op de A44 vormgegeven wordt.

Status: deels afgerond (vastgesteld voorkeurstracé)

2. Voor het voorkeurstracé wordt bekeken op welke wijze de verkeersstroom tussen de RijnlandRoute en de N11 Oost (Zoeterwoude – Bodegraven) onafhankelijk van de verkeersstroom op de A4 afgewikkeld kan worden.

Status: nog steeds van toepassing

3. Voor het voorkeurstracé wordt, in samenhang met het voorgaande punt, bekeken op welke wijze de aansluiting op de A4 vormgegeven wordt.

Status: nog steeds van toepassing

4. Voor het voorkeurstracé wordt met behulp van een gedetailleerde verkeersstudie onderzocht welk wegprofiel (aantal rijstroken snelheid) en welke aansluitingen (hoeveelheid, plaats en vormgeving) het verkeerskundig beste resultaat geven.

Status: de MKBA heeft uitgewezen dat een wegprofiel met 2x2 rijstroken het meest optimale is, gelet op het belang van een goede doorstroming en beheersing van kosten. Dit wordt derhalve als uitgangspunt aangenomen. Verder is deze vraag nog steeds van toepassing.

5. Voor het voorkeurstracé wordt in beeld gebracht (bouwkundig, ruimtelijk en financieel) welke inpassingmaatregelen nodig zijn om aan de wettelijke (milieu) eisen te voldoen.

Status: nog steeds van toepassing

6. Voor het voorkeurstracé wordt in beeld gebracht (bouwkundig, ruimtelijk en financieel) welke (aanvullende) maatregelen wenselijk zijn om de maatschappelijke haalbaarheid te vergroten (vormgeving, landschappelijke inpassing) dan wel tot een hoger maatschappelijk rendement (dubbel ruimtegebruik, financieringsconstructies) te komen.

Status: nog steeds van toepassing

7. Voor het voorkeurstracé wordt de onderlinge afweging en vormgeving geïntegreerd opgepakt met (de omvang van) de ontwerpogave voor de bebouwing van marinevliegkamp Valkenburg.

Status: nog steeds van toepassing

8. Voor het voorkeurstracé wordt bekeken welke (verkeerskundige) maatregelen (naast een van deze tracés) nodig zijn om de leefbaarheid op het Churchillaan tracé te verbeteren.

Status: nog steeds van toepassing

Twee aanvullende onderzoeksvragen (uit Startnotitie MER, vastgesteld door de Stuurgroep op 13 april 2006)

- **Onderzoek de gevolgen van de alternatieven op de doorstroming op de A4 en de A44/N44;**
- **Onderzoek de invloed van de alternatieven op het resterende sluipverkeer over de N441.**

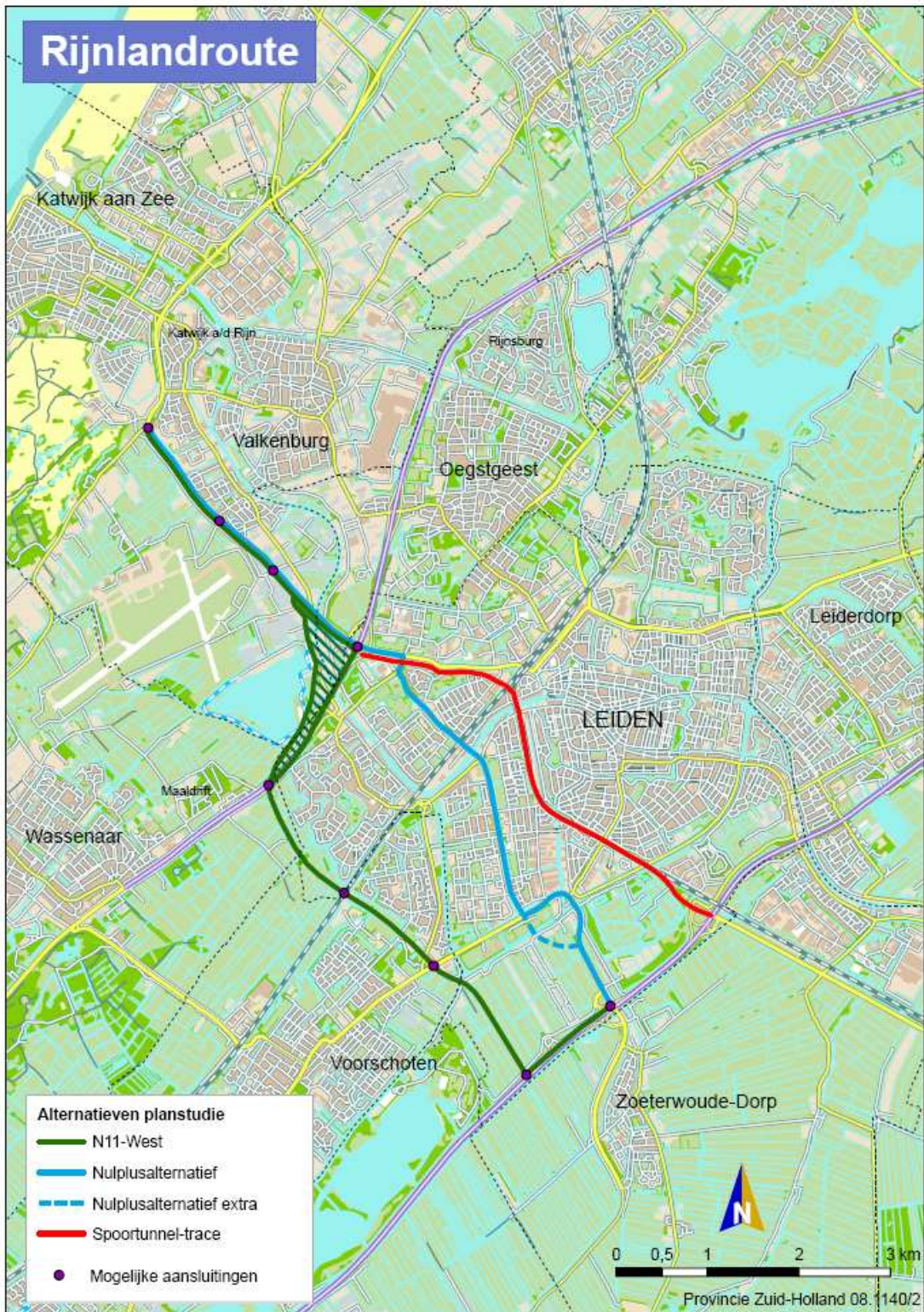
Status: nog steeds van toepassing

9. Voor het onderzoeksproces in zijn algemeenheid wordt een dussdanige structuur gekozen dat de toetsing van de feitelijke resultaten van de Planstudie aan de vastgestelde wegingcriteria op inzichtelijke wijze plaats kan vinden teneinde een transparante besluitvorming over de tracékeuze mogelijk te maken.

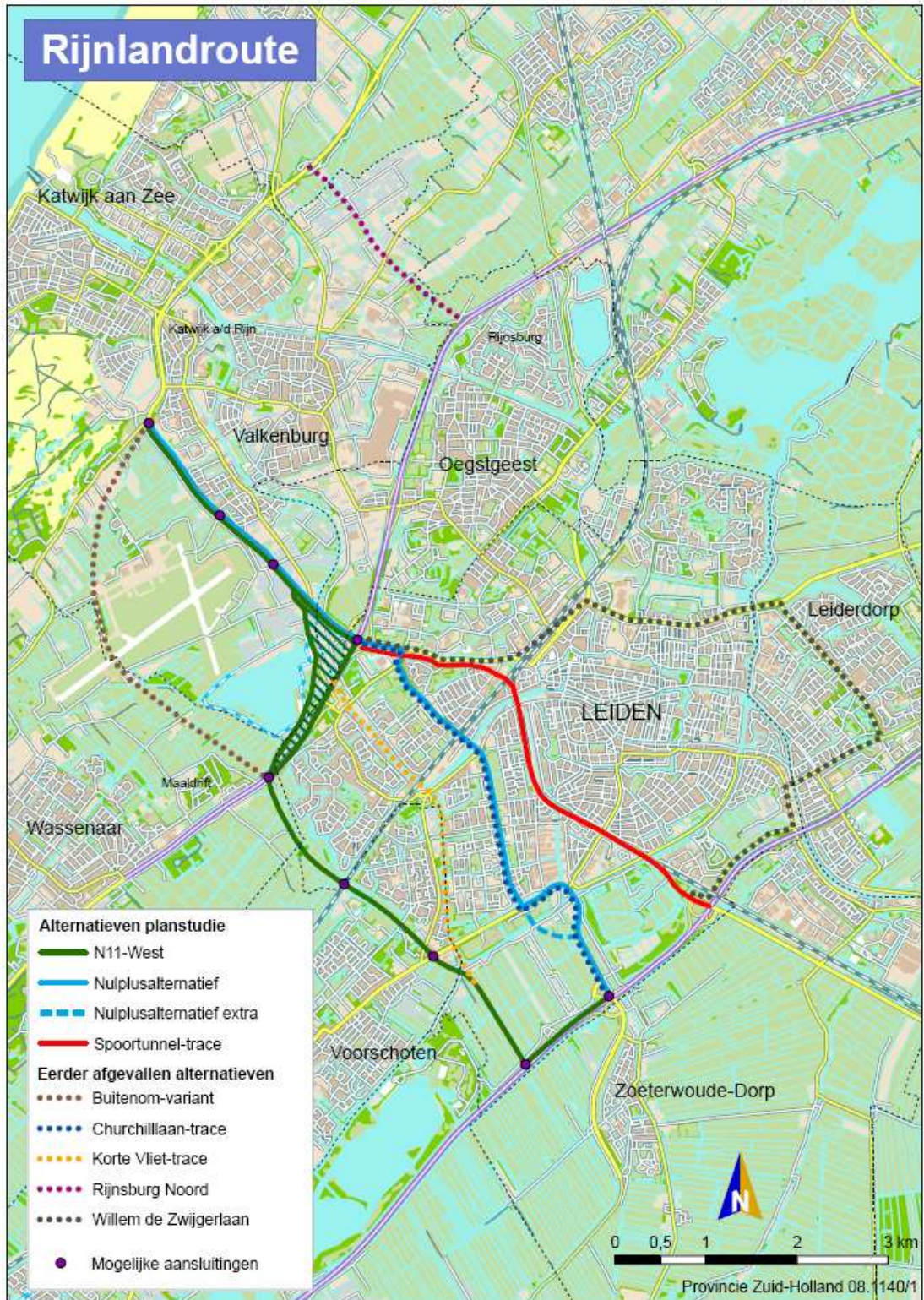
Status: niet goed bruikbaar, herzien bij vaststelling startnotitie MER

De wegingscriteria bleken niet goed toepasbaar in het kader van een MKBA systematiek, aangezien er sprake dient te zijn van een objectieve beschrijving van effecten waarin weging geen plaats heeft. Weging komt aan de orde in de politiek-bestuurlijke beoordeling. Wel zal het project bij de MER inzichtelijk maken hoe het project scoort op de aspecten (bereikbaarheid, economie, leefbaarheid, etc.).

Bijlage 4 Figuur in Project-m.e.r. op te nemen tracés



Bijlage 5 Figuur in Project-m.e.r. opgenomen tracés en afgevalen tracés



Bijlage 6 Afkortingen en woordenlijst

Afkortingenlijst

BARVW

Besluit Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels

DGWM

Directie Groen, Water en Milieu

GS

Gedeputeerde Staten

GVVP

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan

LNV

Landbouw, Natuur en Visserij

m.e.r.

Milieueffectrapportage

MER

Milieueffectrapport

MIRT

Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport

MKBA

Maatschappelijke kosten/baten analyse

MMA

Meest Milieuvriendelijk Alternatief

MPI

Meerjarenprogramma Investerings Provinciale Infrastructuur

NoMo

Nota Mobiliteit

OC&W

Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen

PS

Provinciale Staten

PVVP

Provinciaal Verkeer en Vervoerplan

RACM

Rijksdienst voor Archeologie, Natuur en Voedselkwaliteit

RARVW

Regeling Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels

RHS

Ruimtelijke Hoofdstructuur

RNM

Regionale Nota Mobiliteit

RVVP

Regionaal Verkeer en Vervoerplan

VROM

Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu

WARV

Wet Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels

Woordenlijst**Alternatief**

Tracé; mogelijk verloop van een weg.

Besluit m.e.r.

In het Besluit m.e.r. 1994 staat wanneer een m.e.r. moet worden toegepast.

Bevoegd gezag

De instantie die bevoegd is tot het nemen van een besluit.

Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie m.e.r.)

Een landelijke commissie van onafhankelijke deskundigen. De commissie adviseert het Bevoegd gezag over de richtlijnen voor het MER en over de kwaliteit en volledigheid ervan.

Grijs milieu

Milieubescherming

Groen milieu

Natuurbescherming

Hoofdwegennet

Stelsel van A-wegen dat de hoofdstructuur van het Nederlandse wegennet vormt.

I/C-verhouding

Indicator voor knelpunten op wegen: de verhouding tussen de intensiteit van het autoverkeer (aantal voertuigen per uur of etmaal) op een bepaald stuk weg en de capaciteit van de weg.

Inpassingsplan

Het inpassingsplan is een bestemmingsplan, maar dan opgesteld door (in dit geval) de provincie. Na inwerkingtreding van het inpassingsplan, wordt dit onderdeel van het bestemmingsplan. Voor het gebied waarop het inpassingsplan betrekking heeft, mag de gemeente niet zelf ook nog eens een bestemmingsplan vaststellen. Voor belanghebbenden staat beroep open.

m.e.r.

Milieueffectrapportage. Met kleine letters wordt de in de wet voorgeschreven procedure aangeduid.

MER

Milieueffectrapport; Met hoofdletter wordt het document aangeduid waarin de milieugevolgen van een voorgenomen activiteit en een aantal alternatieven daarvoor systematisch en objectief staat beschreven.

Onderliggend wegennet

Alle wegen in Nederland die niet tot het hoofdwegennet behoren.

Variant

Meerdere mogelijkheden voor onderdelen van een alternatief.

Bijlage 7 Literatuur

Document	Datum	Uitgave/Door
Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan Leiden	29-nov-05	Gemeente Leiden
Groen/blauwe en cultuurhistorische onderlegger en opgave kaarten van het gebied As Leiden Katwijk	05-apr-05	Provincie Zuid-Holland en Twynstra Gudde
Nota Mobiliteit	februari-06	Ministerie V en W
Nota Ruimte	februari-06	Ministerie VROM
Ontwerpbeleidsplan Groen, Water en Milieu	17-jan-06	Provincie Zuid-Holland
Projectplan planstudie versie 06	8-feb-06	Provincie Zuid-Holland, bureau Verkenningen en Planstudies
Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan	01-dec-02	Provincie Zuid-Holland
Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie Zuid-Holland 2020	13-okt-04	Provincie Zuid-Holland
Rapport Kansen en Risico-inventarisatie RijnlandRoute	01-nov-04	DHV BV
Rapport verkenning RijnlandRoute	26-mei-05	Provincie Zuid-Holland en DHV BV
Rapportage Verkeersberekeningen	01-nov-04	DHV BV
Regionaal Structuurplan	20-feb-02	Stadsgewest Haaglanden
Regionaal verkeer en vervoersplan (RVVP) inventarisatie suggesties wijzigingen en aanvullingen visiekaart RVVP	22-dec-05	Regio Holland Rijnland
Regionale Nota Mobiliteit	29-jun-05	Stadsgewest Haaglanden
Ruimtelijke Visie vijfde versie; As Leiden Katwijk; Kwaliteit aan de oevers van de Oude Rijn	01-dec-05	Programmabureau As Leiden Katwijk
Samenvatting verkenning	19-jul-05	Provincie Zuid-Holland
Streekplan Zuid-Holland West	01-feb-03	Provincie Zuid-Holland
Waterbeheerplan Rijnland	01-mrt-06	Hoogheemraadschap van Rijnland
Startnotitie m.e.r. en SMB RijnlandRoute	april 2006	DHV B.V.
Uitgangspuntennotitie MKBA RijnlandRoute	10-jan-07	Provincie Zuid-Holland
RijnlandRoute Verbinding van belang	22-nov-07	Provincie Zuid-Holland en regio Holland-Rijnland
Herzien Plan van Aanpak Planstudie/MKBA	14-dec-06	Provincie Zuid-Holland
Alternatieven voor de RijnlandRoute	27-mei-08	Wijkraad Stevenshof
RijnlandRoute; Structurerend element in de As Leiden Katwijk	mei 2008	DHV B.V.
Ontwerp partiële herziening Streekplan Zuid-Holland West 2003: As Leiden Katwijk	aug 2008	Provincie Zuid-Holland
Quick scan RijnlandRoute boortunnel spoortracé	sept 2008	Provincie Zuid-Holland