

**Milieu-effectrapportage RijnGouweLijn Leiden**

**Mededeling aan Bevoegd Gezag**

**Vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 1 februari 2011**

## Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding voor de m.e.r.	3
1.2	Voorgenomen activiteit	4
1.3	Aanbeveling van de commissie Staal	5
1.4	Bevoegd Gezag	6
1.5	M.e.r.-procedure	6
1.6	Doel mededeling aan het Bevoegd Gezag	7
1.7	Inspraak	7
1.8	Leeswijzer	7
2	Doel, beleidskader en uitgangspunten RijnGouwelijn	9
2.1	Doel en beleidskader RijnGouwelijn	9
2.2	Uitgangspunten RijnGouwelijn	10
3	Voorgenomen activiteit, voorkeurstracé en alternatieven.	11
3.1	Voorkeurstracé	11
3.2	Alternatieven en varianten	12
3.2.1	Variant Hooigracht-Langegracht tracé	12
3.2.2	Alternatief Breestraat tracé en varianten.	13
3.2.3	Alternatief bestaand spoortracé en varianten	15
3.2.4	Variantenmatrix.	17
3.2.5	Afwegingskader	17
4	Huidige situatie, autonome ontwikkeling en te onderzoeken effecten	18
4.1	Huidige situatie	18
4.2	Autonome ontwikkeling	18
4.3	Te onderzoeken effecten	18

- Bijlage 1: Voorgeschiedenis RijnGouwelijn**  
**Bijlage 2: Schematische weergave m.e.r.-procedure**  
**Bijlage 3: Toelichting wijziging m.e.r. procedure**

## 1 Inleiding

Voor u ligt de Mededeling aan het Bevoegd Gezag voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) van het tracédeel van de RijnGouwelijn (Oost) door de gemeente Leiden.

De RijnGouwelijn is een light rail verbinding van Gouda via Leiden naar de kust. De RijnGouwelijn is een belangrijke schakel in een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de Randstad: het Zuidvleugelnet. Het tracédeel in Leiden maakt deel uit van de RijnGouwelijn Oost, dat zich in de realisatiefase bevindt en waarvan de uitvoering op het traject Gouda-Alphen aan den Rijn is gestart. Ten behoeve van het tracédeel in Leiden is in 2008 een bestuursovereenkomst gesloten waarin het Hooigracht – Langegracht tracé is opgenomen.

Deze Mededeling, voorheen startnotitie geheten, is opgesteld door Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland die de rol van initiatiefnemer vervullen. Deze Mededeling bieden Gedeputeerde Staten aan de gemeente Leiden aan. In de m.e.r.-procedure vervult Leiden de rol van Bevoegd Gezag voor het vaststellen van het bestemmingsplan. Deze rol vloeit voort uit het op te stellen nieuwe bestemmingsplan in Leiden voor de aanleg van de RijnGouwelijn op het Leidse grondgebied. Met het aanbieden van de Mededeling aan het Bevoegd Gezag wordt tevens de officiële start van de m.e.r.-procedure gemarkeerd.

In dit inleidende hoofdstuk van deze Mededeling worden achtergrond van het op te stellen Milieueffectrapport (MER) en de m.e.r.-procedure beschreven. Ook wordt het doel van de Mededeling toegelicht: een beschrijving van het op te stellen MER en de milieueffecten die in kaart zullen worden gebracht. Aansluitend brengt het Bevoegd Gezag aan de initiatiefnemer dan een advies uit over de reikwijdte en het detailniveau van het MER.

### 1.1 Aanleiding voor de m.e.r.

Op 28 april 2010 is een nieuwe Leids college van B&W geïnstalleerd. In het coalitieakkoord werd opgenomen dat het college "geen (medewerking aan een) RijnGouwelijn door Leiden" als leidend principe zou hanteren waar het gaat om het ontwikkelen van Hoogwaardig Openbaar Vervoer in Leiden. Daarnaast bepaalde het coalitieakkoord dat een onafhankelijke commissie zou worden benoemd om de juridische positie en de financiële gevolgen te optimaliseren. Daarop is in juni 2010 de onafhankelijke commissie Hoogwaardig Openbaar Vervoer Leiden onder voorzitterschap van de heer Staal (hierna commissie Staal) ingesteld door het college van B&W. De Commissie Staal werd opgedragen de juridisch-financiële positie van de gemeente te duiden in relatie tot het standpunt van Leiden ten aanzien van de RijnGouwelijn en in te gaan op de vraag hoe hoogwaardig openbaar vervoer in Leiden kan worden bevorderd.

In haar advies van 22 september 2010 concludeert de Commissie Staal dat niet meewerken aan of ontbinden van de gesloten bestuursovereenkomsten bestuurlijk niet wenselijk, noch noodzakelijk is en juridisch niet haalbaar is. De Commissie beveelt dan ook aan dat Leiden meewerkt aan de realisering van de RijnGouwelijn en adviseert de gemeente regie te nemen over het Leidse deel van het RijnGouwelijn tracé. Naast het ontwikkelen van een geactualiseerde strategische visie op de stad Leiden, adviseert de Commissie Staal tenslotte dat B&W een milieueffectrapport (MER) (laten) opstellen voordat een bestemmingsplan wordt voorgelegd aan de gemeenteraad.

Op 11 november heeft de Raad conform het voorstel van B&W als volgt besloten:

- "1 Onder dankzegging aan de commissie, kennis te nemen van het rapport d.d. 22 september 2010 van de Commissie Hoogwaardig Openbaar Vervoer, getiteld "Sleutel tot een stap voorwaarts" en de in het rapport opgenomen aanbevelingen op hoofdlijnen te onderschrijven;*
- 2 Op grond van het advies af te zien van verdere pogingen om vanuit haar positie als bestuur van Leiden het vervoersconcept van de RGL ter discussie te stellen en uitsluitend na initiatief van Provincie of Rijk een heroverweging met een dergelijke strekking te zullen steunen;*

- 6 *Het College te verzoeken te starten met de voorbereiding van een MER-procedure ter beoordeling van drie inpassingvarianten over Leids grondgebied zijnde de tracés:*
- a. *Light Rail Hybride<sup>1</sup> via Hooigracht – Langegracht;*
  - b. *Light Rail Hybride door de Breestraat;*
  - c. *Over bestaand spoor (tot Leiden CS) in combinatie met Light Rail Sneltram (west);*
- Waarbij het tracé Hooigracht – Langegracht het in BO II genoemde voorkeurstracé is dat als dusdanig de MER ingaat;”*

Het college van B&W van Leiden heeft, naar aanleiding van haar besluit van 5 oktober, per brief van 6 oktober 2010 Gedeputeerde Staten ingelicht dat Leiden verder wil meewerken aan de realisatie van de RijnGouwelijn door Leiden, maar dat zij wel een MER noodzakelijk acht voor de besluitvorming over de RijnGouwelijn.

Gedeputeerde Staten hebben per brief van 13 oktober 2010 laten weten het besluit van Leiden te respecteren dat de gemeente - bevoegd gezag voor het bestemmingsplan – het noodzakelijk acht dat een MER voor tenminste het Leidse plangebied van de RijnGouwelijn Oost moet worden opgesteld. Vanuit haar rol van initiatiefnemer voor het project hebben GS voorgesteld dat de Provincie het MER opstelt.

Per brief van 17 november 2010 stemt het college van B&W in met de rolverdeling waarin de Provincie als initiatiefnemer en Leiden als bevoegd gezag optreedt en stelt zich te houden aan de gemaakte Bestuursovereenkomst.

## 1.2 Voorgenomen activiteit

De basis voor de komst van een RijnGouwelijn is in de periode 1990-1995 gelegd. Dit heeft in 1995 geresulteerd in het Plan van aanpak/aspectenstudie “Railverbinding Gouda/Alphen-Leiden-Katwijk/Noordwijk”. In de vijf jaren daarna is het beleidsplan RijnGouwelijn opgesteld en is het project aangemeld voor het Meerjarig Investeringsprogramma Infrastructuur en Transport.

De light rail verbinding in Leiden maakt deel uit van de gehele RijnGouwelijn, die als light rail verbinding loopt van Gouda, via Alphen aan den Rijn en Leiden naar de kust in Katwijk en Noordwijk. Het tracé is in 1996 door de minister van Verkeer en Waterstaat opgesplitst in twee projecten: RijnGouwelijn Oost en RijnGouwelijn West. Het oostelijk deel loopt van Gouda tot aan het transferium bij de A44 (gemeente Oegstgeest); het westelijk deel loopt vanaf het transferium tot in Katwijk en Noordwijk. Het Leidse deel valt derhalve onder de RijnGouwelijn Oost.

Het gedeelte tussen Gouda en Alphen betreft de gedeeltelijke verdubbeling van het spoor om die geschikt te maken voor exploitatie met light rail in een frequentie van 4 maal per uur per richting. Ook het realiseren van nieuwe haltes behoort daar toe. Voor dit deel zijn bouwwerkzaamheden medio 2010 gestart. Het baanvak tussen Alphen en Zoeterwoude zal volledig tweesporig worden gemaakt.

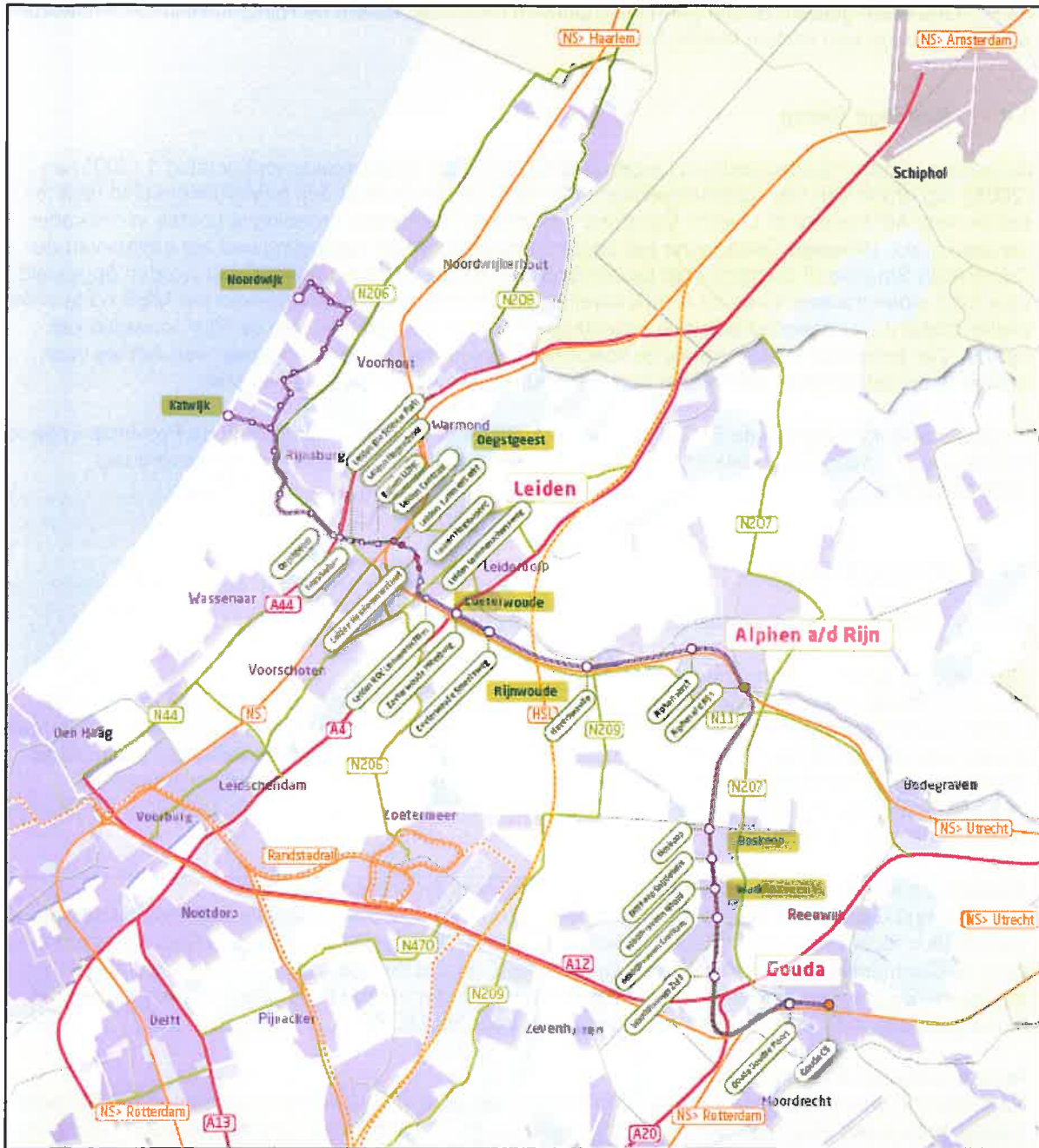
Voor het gedeelte van het uittakpunt bij de Elfenbaan (gemeente Zoeterwoude) tot in Katwijk en Noordwijk zal een nieuwe regionale light railinfrastructuur worden aangelegd. Nadat eerder was uitgegaan van een binnenstad-tracé door de Breestraat, heeft de Leidse gemeenteraad in 2008 met de Bestuursovereenkomst 2 voor een alternatief tracé gekozen, te weten het Hooigracht-Langegracht tracé.

Als voorgenomen activiteit geldt in deze m.e.r. het aanleggen van een light rail verbinding in de gemeente Leiden als onderdeel van de RijnGouwelijn van Gouda-Alphen aan den Rijn-Leiden-Katwijk-Noordwijk met als voorkeurstracé in Leiden het zogenaamde Hooigracht-Langegracht tracé. Het tracé moet exploitatie met light railvoertuigen mogelijk maken met een frequentie van minimaal 8 maal per uur per richting.

De loop van de RijnGouwelijn is onderstaand weergegeven op kaart 1.

---

<sup>1</sup> Met hybride wordt bedoeld dat het light rail voertuig zowel als tram kan rijden maar ook gemengd tussen treinen



Kaart 1: RijnGouwelijn

### 1.3 Aanbeveling van de commissie Staal

De commissie Staal heeft in haar eindrapport aanbevolen om een MER op te stellen. B&W en de Raad van Leiden hebben deze aanbeveling overgenomen als onderdeel van een zorgvuldige voorbereiding van een planologisch besluit voor het tracé van de RijnGouwelijn in de gemeente Leiden. De Provincie respecteert het besluit dat de gemeente als bevoegd gezag voor de m.e.r. heeft genomen en is bereid als initiatiefnemer het MER op te stellen zodat Leiden dit kan gebruiken bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

Het te vervaardigen MER voor de gemeente Leiden kan op zichzelf worden gezien, zonder dat daarbij nog tracéafwegingen in de buurgemeenten behoeven te worden betrokken. De RijnGouwelijn betreedt het Leidse grondgebied immers op twee vaste punten. In het westen bij het viaduct onder de A44, en

in het oosten bij het viaduct onder de A4. Dat zijn "dwangpunten", die voor elk alternatief of variant van de RijnGouwelijn gelden. Er zijn geen alternatieven denkbaar waarin de RijnGouwelijn de snelwegen A44 en/of A4 op een andere locatie kruist.

#### **1.4 Bevoegd Gezag**

De aanleg van de RijnGouwelijn in Leiden is geregeld in de bestuursovereenkomsten 1 (2005) en 2 (2008). Op grond van bestuursovereenkomst 2 heeft Leiden de taak een bestemmingsplan vast te stellen voor het tracé door Leiden. Op grond van de Wet ruimtelijke ordening is Leiden in het kader van een m.e.r. Bevoegd Gezag voor het bestemmingsplan. Naar aanleiding van het advies van de Commissie Staal heeft de gemeente Leiden besloten dat een m.e.r.-rapport moet worden opgesteld voor het Leidse tracédeel van de RijnGouwelijn. De Provincie heeft aangegeven het MER op te willen stellen zodat de gemeente Leiden een ruimtelijk besluit voor de aanleg van de RijnGouwelijn kan nemen. De gemeente Leiden zal als Bevoegd Gezag voor het bestemmingsplan een Advies voor reikwijdte en detailniveau uitbrengen aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland.

In geval dat nakoming van de BO2 door Leiden niet langer mogelijk blijkt, treedt de Provincie in de rol van Bevoegd Gezag. Dit betekent dat dit MER ook kan worden gebruikt voor een eventueel inpassingsplan.

#### **1.5 M.e.r.-procedure**

De m.e.r.-procedure kent een aantal stappen die hieronder zijn toegelicht.

##### *Opstellen en bekendmaking Mededeling*

De m.e.r.-procedure begint met het opstellen van een Mededeling aan het Bevoegd Gezag (deze notitie), waarin wordt beschreven wat de initiatiefnemer van plan is. In deze Mededeling worden onder andere het voornemen (aanleg infrastructuur), de mogelijke alternatieven en varianten, de huidige situatie en de in het MER te beschrijven effecten aangeduid. Deze Mededeling wordt door de initiatiefnemer ingediend bij het Bevoegd Gezag. De indiening van deze Mededeling vormt de formele start van de m.e.r.-procedure.

##### *Inspraak en advies voor de reikwijdte en het detailniveau (voorheen richtlijnen)*

Het Bevoegd Gezag maakt de Mededeling bekend door middel van publicatie in de regionale dag- en weekbladen. Daarnaast wordt deze Mededeling door het Bevoegd Gezag voor advies toegezonden naar de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) en de andere wettelijke adviseurs. Zij brengen binnen de gestelde termijn van de ter inzage legging een advies uit aan het bevoegd gezag over de reikwijdte en detailniveau voor het MER.

##### *Advies reikwijdte en detailniveau*

Na publicatie van de Mededeling geldt een termijn van orde van 12 weken waarbinnen het Bevoegd Gezag een Advies voor reikwijdte en detailniveau vaststelt. Hierin adviseert het Bevoegd Gezag over de informatie die het MER naar zijn mening moet bevatten om, voor wat betreft het milieu, een goed onderbouwd ruimtelijk besluit te kunnen nemen.

##### *Opstellen, scope-bepaling en aanvaarding MER*

Aan de hand van het vastgestelde Advies wordt vervolgens het MER opgesteld. In een MER dienen alle in redelijkheid in beschouwing te nemen alternatieven te worden meegenomen. Het aantal alternatieven die in deze Mededeling is genoemd (zie verder) bedraagt 3 en het aantal varianten in totaal 14. Als eerste stap in het werkproces van het opstellen van het MER tot aan de zomer 2011 zal worden bekeken hoe deze varianten kunnen worden geclusterd en worden getoetst op haalbaarheid vanuit het oogpunt van financiën, vervoerwaarde en technische uitvoerbaarheid. De varianten die haalbaar zijn zullen worden vergeleken op de in deze Mededeling beschreven aspecten.

Enmaal voltooid wordt het MER voorgelegd aan het Bevoegd Gezag. Het Bevoegd Gezag legt het MER ter visie samen met het ontwerp van het ruimtelijk besluit, het bestemmingsplan ter inzage gedurende wettelijk voorgeschreven termijn. Tegelijkertijd wordt een exemplaar van het MER naar de Commissie m.e.r. en de wettelijke adviseurs gestuurd.

### *Inspraak en toetsing*

Tot zes weken na de ter visie legging van het MER heeft iedereen, inclusief de wettelijke adviseurs, de gelegenheid om zienswijzen op het MER in te dienen. Binnen de periode van terinzagelegging brengt ook de Commissie m.e.r. haar toetsingsadvies uit. In het toetsingsadvies wordt beoordeeld of het MER naar het oordeel van de Commissie volledig is en voldoende kwaliteit bevat wat betreft de milieuaspecten om tot een afgewogen besluit te komen over het vaststellen van het bestemmingsplan of inpassingsplan.

### *Planning*

In bijlage 2 is de m.e.r.-procedure met mijlpalen weergegeven. Op partijen, Leiden en de Provincie, rust op grond van de gesloten bestuursovereenkomsten de verantwoordelijkheid om op voortvarende wijze tot vaststelling van MER en bestemmingsplan te komen. Partijen hanteren als uitgangspunt dat voor elke activiteit maximaal de wettelijke termijnen worden aangehouden.

### *Voorkeurstracé*

Uitgangspunt bij het opstellen van het MER én het ontwerp-bestemmingsplan is dat het in Bestuursovereenkomst 2 overeengekomen Hooigracht-Langegracht tracé (inclusief halte station Leiden Centraal aan de stadszijde) het voorkeurstracé is. Indien Leiden het ontwerp-bestemmingsplan wil baseren op een alternatieve variant van het Hooigracht-Langegracht tracé of een ander tracé dan Hooigracht-Langegracht tracé, zal Leiden borgen dat zij tijdig instemming heeft verworven van alle betrokken bestuurlijke partijen in de vorm van een of meer aangepaste bestuursovereenkomsten.

## **1.6 Doel Mededeling aan het Bevoegd Gezag**

De Mededeling geeft inzicht in de aard, omvang en locatie van de voorgenomen activiteit. Daarnaast is aangegeven welke alternatieven en varianten worden onderzocht en is een afbakening gegeven van de in het MER te beschrijven milieueffecten.

Deze mededeling aan Bevoegd Gezag maakt duidelijk aan de gemeente Leiden en haar inwoners, belangengroepen, de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs wat verwacht kan worden van het MER.

## **1.7 Inspraak**

Het MER wordt opgesteld ten behoeve van het opstellen van een bestemmingsplan voor de RijnGouwelijn in de gemeente Leiden. Voor de m.e.r. procedure valt de rol van bevoegd gezag toe aan Leiden. Na de aanbidding van deze Mededeling dient Leiden als Bevoegd Gezag de mededeling publiceren en voor inspraak ter inzage te leggen. In deze periode kunnen wensen ten aanzien van de inhoud van het MER schriftelijk kenbaar worden gemaakt. De inspraakreacties worden door het Bevoegd Gezag betrokken bij het opstellen van het Advies over reikwijdte en detailniveau (voorheen de richtlijnen) voor het MER.

Inspraakreacties kunnen gedurende de inspraakperiode worden gericht aan:

Gemeente Leiden  
Servicepunt Burgerzaken  
Stadhuisplein 1  
2311 EJ Leiden

Als het MER gereed is, biedt Leiden als bevoegd gezag weer de gelegenheid tot het geven van zienswijzen in combinatie met het ter inzage leggen van het ontwerp-bestemmingsplan.

## **1.8 Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 worden de probleemanalyse en de doelstelling beschreven en wordt ook ingegaan op het beleidskader. De voorgenomen activiteit en alternatieven en varianten worden beschreven in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 worden in het kort de huidige situatie en de autonome ontwikkeling aangeduid en wordt een aanzet gegeven voor de in het MER te beschrijven milieueffecten.



## 2 Doel, beleidskader en uitgangspunten RijnGouwelijn

### 2.1 Doel en beleidskader RijnGouwelijn

Het verkeer in de zuidvleugel van de Randstad is de afgelopen decennia sterk gegroeid, waardoor bereikbaarheid en leefbaarheid onder druk komen te staan. Het toenemende autogebruik leidt tot meer congestie, onveiligheid, geluidoverlast en slechte luchtkwaliteit. Het openbaar vervoer in de regio speelt een beperkte rol en kan onvoldoende concurreren met de auto.

Op de lijn Gouda-Alphen aan den Rijn-Leiden-kust is de vraag naar personenvervoer toegenomen, doordat verschillende gemeenten een sterke bevolkings- en/of werkgelegenheidsgroei hebben doorgemaakt. De toename van het aanbod van infrastructuur heeft deze groei niet bij kunnen houden. De oost-west bereikbaarheid is over de weg en met het openbaar vervoer nu zeer matig. Gevolg zijn dagelijkse files op onder meer de N206 Katwijk-Leiden en verslechterde leefbaarheid in Leidse woonwijken door de grote stroom auto's. Het regionaal openbaar vervoersysteem is vooral in de categorie 10-40 kilometer verplaatsingen incompleet, onsamenhangend en van betrekkelijke lage kwaliteit (snelheid en frequenties) en het gebruik ligt, mede hierdoor, onder het landelijk gemiddelde.

De RijnGouwelijn beantwoordt aan de toenemende behoefte aan hoogwaardig openbaar vervoer in de regio. Het heeft tot doel de bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio op een duurzame wijze te verbeteren en tegelijk ruimtelijke ontwikkelingen te structureren.

De RijnGouwelijn is een laagdrempelige en hoogwaardige vorm van openbaar vervoer die een belangrijke kwaliteitsimpuls betekent. Het verbindt belangrijke bestemmingen voor wonen, werken en recreëren tussen Gouda-Alphen aan den Rijn via de binnenstad van Leiden naar de kust. Tegelijk heeft de RijnGouwelijn een structurende en stimulerende uitwerking op de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in dit gebied. Nieuwe ontwikkelingen worden door de RijnGouwelijn geconcentreerd rond halteplaatsen, en niet in landschappelijk waardevolle open gebieden in de Duin- en Bollenstreek en het Groene Hart.

De RijnGouwelijn is een hoogwaardig openbaar vervoer verbinding voor reisafstanden tussen de 10 en 40 kilometer, als ontbrekende schakel tussen trein en bus. Hij rijdt hoogfrequent, van de oostzijde van Leiden tot Katwijk iedere 7,5 minuut, en heeft vrijwel overal vrije baan. Als light rail verbinding combineert het de voordelen van trein en tram: in de stad wendbaar en licht als een tram, buiten de stad snel als een trein. Doordat deze light rail voertuigen tussen het intakpunt bij de Elfenbaan in Zoeterwoude en Alphen aan den Rijn gemengd met de treinen van de hoofdrailnetconcessie (NS) rijden, kunnen deze voertuigen als hybride light rail worden aangemerkt.

De RijnGouwelijn staat niet op zich zelf, maar is een schakel in het toekomstige Hoogwaardige Openbaar Vervoer-netwerk in de Randstad: het Zuidvleugelnet. Doel is de ontwikkeling van een samenhangend netwerk van hoogwaardig OV, dat kwalitatief onderscheidend is op betrouwbaarheid, snelheid, frequentie, bedieningstijden en informatievoorziening. Een concept waarbij ruimtelijke en economische ontwikkeling en mobiliteit hand in hand gaan.

De RijnGouwelijn is één van de eerste en tevens noodzakelijke stappen in het Zuidvleugelnet. De OV-lightrailverbinding speelt een hoofdrol in de ontwikkeling van de regio. De realisatie van de RijnGouwelijn kan, met zijn centrale ligging in de Randstad, in de toekomst grote synergie-effecten opleveren met een verlengde Zuidtangent en Stedenbaan. Voor de verbinding naar Zoetermeer wordt in eerste instantie de bestaande busverbindingen naar HOV-kwaliteit opgewaardeerd en wordt een goede overstap op Randstadrail gerealiseerd.

Het streven een Zuidvleugelnet te realiseren is verder uitgewerkt in het Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan (Deel A; provincie Zuid-Holland, 2003) en de Provinciale Structuurvisie Zuid-Holland (2010). In de Regionale Structuurvisie Holland Rijnland (2009) is aangegeven dat de RijnGouwelijn een belangrijke schakel is in het (H)OV-netwerk in de regio.

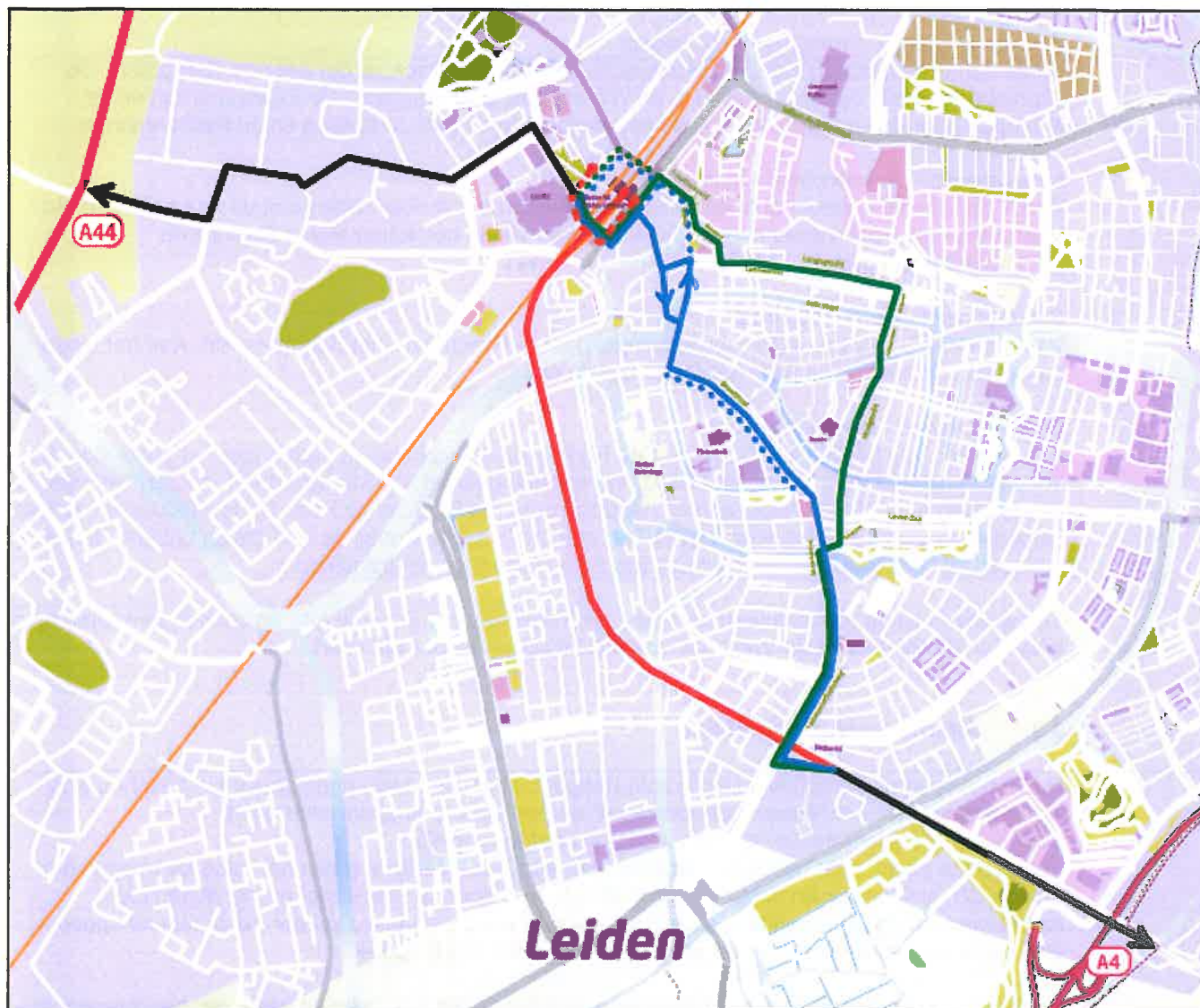
## 2.2 Uitgangspunten RijnGouwelijn

Uit de Bestuursovereenkomst 1 (juli 2005), Bestuursovereenkomst 2 (december 2008), de Bestuursovereenkomst West (maart 2010) die zijn gesloten tussen de betrokken gemeenten, de provincie en Holland Rijnland, met instemming van hun colleges en raden c.q. dagelijks bestuur en algemeen bestuur, en de Samenloopovereenkomst tussen de provincie en NS (2010) vloeien de volgende uitgangspunten voort:

- De RijnGouwelijn is een ononderbroken light railverbinding van Gouda naar de Kust via Alphen aan den Rijn en de binnenstad van Leiden.
- De beoogde frequentie is een kwartierdienst tussen Gouda en Katwijk plus een kwartierdienst tussen Meerburg (A4) en Noordwijk, die 7,5 minuten verschoven is zodat in Leiden een frequentie van 8 keer per uur in beide richtingen wordt geboden.
- De RijnGouwelijn faciliteert de ruimtelijke ontwikkelingen langs de lijn.
- De samenloop op het baanvak Leiden Lammenschans/Elfenbaan – Alphen aan den Rijn is mogelijk tot een frequentie van 4 keer per uur per richting voor de RijnGouwelijn en 4 keer per uur voor de hoofd railnetconcessie (NS).
- In de hoofd railnetconcessie vanaf 2015 zal door het Ministerie worden opgenomen dat die concessiehouder 4 ritten per uur per richting op het samenloopbaanvak moet gedogen.
- Het voorkeurstracé voor Leiden is door de gemeente Leiden en de provincie vastgesteld op Hooigracht-Langegracht omdat dit tracé, ondanks de hogere kosten, binnen de gestelde planning kan worden gerealiseerd en de mogelijkheid biedt om direct dubbelsporig in een autoluwe omgeving te worden gebruikt. Dit tracé heeft ten opzichte van het Breestraat tracé als voordelen dat het, uitgaande van een Ringweg Oost, qua dienstregeling robuuster, toekomstvaster, verkeersveiliger en met een goede verkeerscirculatie kan worden gerealiseerd.
- (Alleen) voor het Hooigracht-Langegracht tracé is de voorwaarde gesteld dat de Hooigracht door Leiden autoluw wordt gemaakt door de aanleg van in ieder geval de eerste fase van de Ringweg Oost.
- De exploitatie zal geschieden met (hybride) light railvoertuigen.
- Het eindbeeld van de RijnGouwelijn West is aanleg tot Katwijk, Badstraat en Noordwijk, Palaceplein. Indien de bijdragen van derden daartoe aanleiding geven is de provincie gerechtigd om de RijnGouwelijn West gefaseerd aan te leggen, waarbij in de eerste fase ten minste het tracé wordt aangelegd tot en met de Badstraat in Katwijk en ESA/ESTEC in Noordwijk.

### 3 Voorgenomen activiteit, voorkeurstracé en alternatieven

Op de onderstaande kaart zijn het voorkeurstracé en de overige twee in deze m.e.r. te beschouwen tracé-alternatieven weergegeven..



- Hooigracht-Langegrachttracé
- Breestraattracé
- Bestaand spoortracé
- Gelijklopend tracé voor alle varianten

*Kaart 2: Ligging van de 3 tracé-alternatieven van de RijnGouwelijn in Leiden inclusief tracévarianten*

#### 3.1 Voorkeurstracé: Hooigracht-Langegracht

Op grond van de gemaakte afspraken van Bestuursovereenkomst 2 geldt het Hooigracht-Langegracht tracé als voorkeurstracé. Het tracé is als volgt geprojecteerd (van oost naar west):

*Tracédeel A4 - Lammenschans*

De RijnGouwelijn komt Leiden binnen bij de Meerburgse Wetering ter hoogte van de A4-afslag Zoeterwoude-Rijndijk aan de zuidzijde van de bestaande spoorlijn als een dubbelsporige trambaan naast het hoofdspoor. Het tracé gaat dan bovenlangs het park Cronesteyn, steekt het Rijn-Schie kanaal over en buigt vóór station Leiden Lammenschans van het hoofdspoor af en gaat voorlangs het ROC gebouw. Via de zuidzijde van het ROC-voorplein buigt het tracé rechtsaf in noordelijke richting naar de Lammenschansweg en gaat het bij de Jan van Houtbrug het centrum van Leiden binnen.

#### *Jan van Houtbrug - Hooigracht - Klokpoot*

Na de Jan van Houtbrug loopt het Hooigracht-Langegracht tracé verder door de Geregracht, de Oranjeboomstraat, de Sint Jorissteeg, de Watersteeg, de Hooigracht, de Pelikaanstraat en de Klokpoot naar de Langegracht. Haltes zijn voorzien in de Sint Jorissteeg en de Pelikaanstraat.

#### *Langegracht - Lammermarkt - Molenwerf*

Vanuit de Klokpoot slaat het tracé linksaf de Langegracht in. Een halte komt op de Lammermarkt. Hierna gaat het tracé verder over de Molenwerf en steekt het achter molen De Valk de Rijnsburgersingel over.

#### *Schuttersveld - Leiden Centraal*

Vanaf de Valkbrug over de Rijnsburgersingel gaat het tracé over het Schuttersveld. Aan het einde daarvan buigt het tracé linksaf het Stationsplein op.

#### *Leiden Centraal - BioScience - A44*

Aan het eind van het Stationsplein slaat de RijnGouwelijn rechtsaf en gaat onder het spoor door de Joop Walenkamptunnel langs het LUMC. Via de Albinusdreef, de Sandiforddreef, de Zernikedreef, de Einsteinweg en de Ehrenfestweg loopt het tracé door het BioScience Park. De RijnGouwelijn verlaat Leiden weer via de Plesmanlaan bij het Transferium 't Schouw nabij de A44 afslag Leiden. Haltes zijn voorzien bij het LUMC, de Hogeschool, Bio SciencePark en het transferium.

Ten westen van de A44 passeert het tracé het Transferium 't Schouw A44 en zal het aansluiten op het tracé van de RijnGouwelijn-West dat richting Katwijk en Noordwijk voert.

### **3.2 Alternatieven en varianten**

Naast het voorkeursalternatief Hooigracht-Langegracht zullen twee alternatieven in beschouwing worden genomen: het "Breestraat-alternatief" en het "bestaand spoor-alternatief".

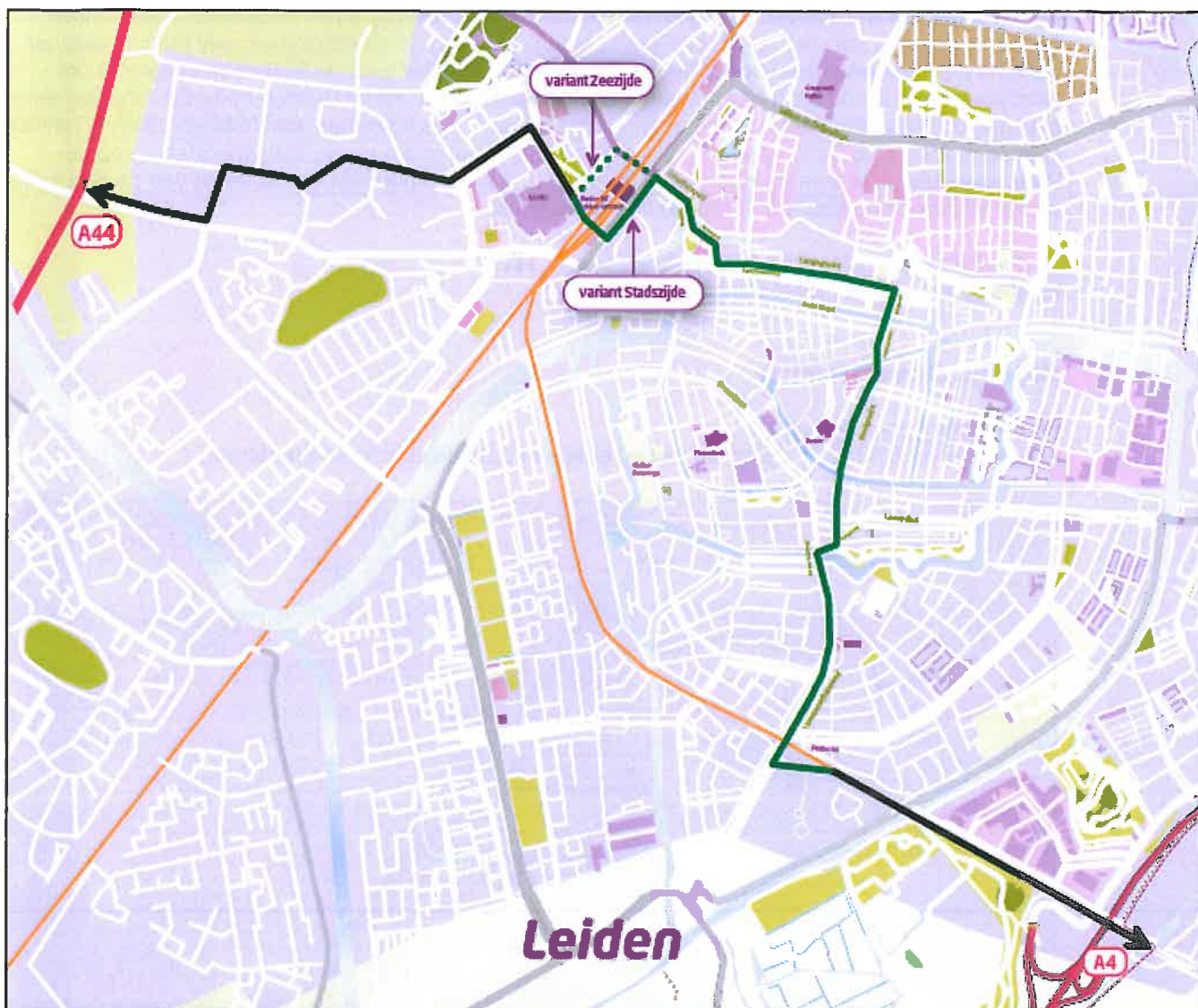
Voor deze drie alternatieven zijn een aantal varianten mogelijk.

In de eerste plaats gaat het bij die varianten om een Zeezijde-ligging van het tracé ter hoogte van Leiden CS, enkelspoor en dubbelspoor voor het tracé door de Breestraat en het al dan niet meenemen van de Turfmarktlus in het Breestraat tracé. Daarnaast zijn voor het bestaand spoor-alternatief verschillende materieeltype (light rail, heavy rail) mogelijk.

Hieronder zijn in de paragrafen 3.2.1 tot en met 3.2.3 de alternatieven en varianten beschreven. In paragraaf 3.3.4 is een en ander in een variantenmatrix samengevat.

#### **3.2.1 Variant Hooigracht-Langegracht tracé**

Het Hooigracht-Langegracht tracé gaat uit van een passage aan de stadszijde van station Leiden Centraal. Als variant is denkbaar dat het tracé wordt uitgevoerd met een passage achter Leiden Centraal, aan de zogenaamde zeezijde. Beide varianten worden in het MER opgenomen.



- Hooigracht-Langegrachttracé
- Gelijklopend tracé voor alle varianten

Kaart 3: Hooigracht - Langegracht tracé-alternatief inclusief varianten

### 3.2.2 Alternatief Breestraat tracé en varianten

#### *Breestraattracé*

Het Breestraat tracé conform Definitief Ontwerp van 2006 is als volgt geprojecteerd (van oost naar west):

#### *Tracédeel A4 - Lammenschans*

Identiek aan het Hooigracht-Langegracht tracé.

#### *Jan van Houtbrug - Korevaarstraat - Breestraat*

Na de Jan van Houtbrug loopt het Breestraat tracé rechtdoor via de Korevaarstraat. Aansluitend vervolgt het tracé zijn loop in de gehele Breestraat.

### *Prinsessekade - Turfmarkt - 2<sup>e</sup> Binnenvestgracht – Stationsweg - Leiden Centraal*

Het Definitief Ontwerp bevat de zogenaamde Turfmarktklus. Hierbij is het 'heentracé' (naar Leiden Centraal) gesplitst van het 'terugtracé' (van Leiden Centraal). In de richting van het station gaat het tracé na de Prinsessekade via de Nieuwe Beestenmarkt linksaf over de 2<sup>e</sup> Binnenvestgracht om daarna rechtsaf via de brug aan het begin van de Steenstraat verder te gaan in de Stationsweg en te eindigen op het Stationsplein. In de omgekeerde richting, dus komende vanaf station Leiden Centraal, gaat het tracé na de Stationsweg rechtdoor de Steenstraat in om via de Blauwpoortsbrug op de Prinsessekade uit te komen. Heen- en terugtracé tussen de Turfmarkt en het begin van de Steenstraat vormen tezamen de naar de Turfmarkt vernoemde lus.

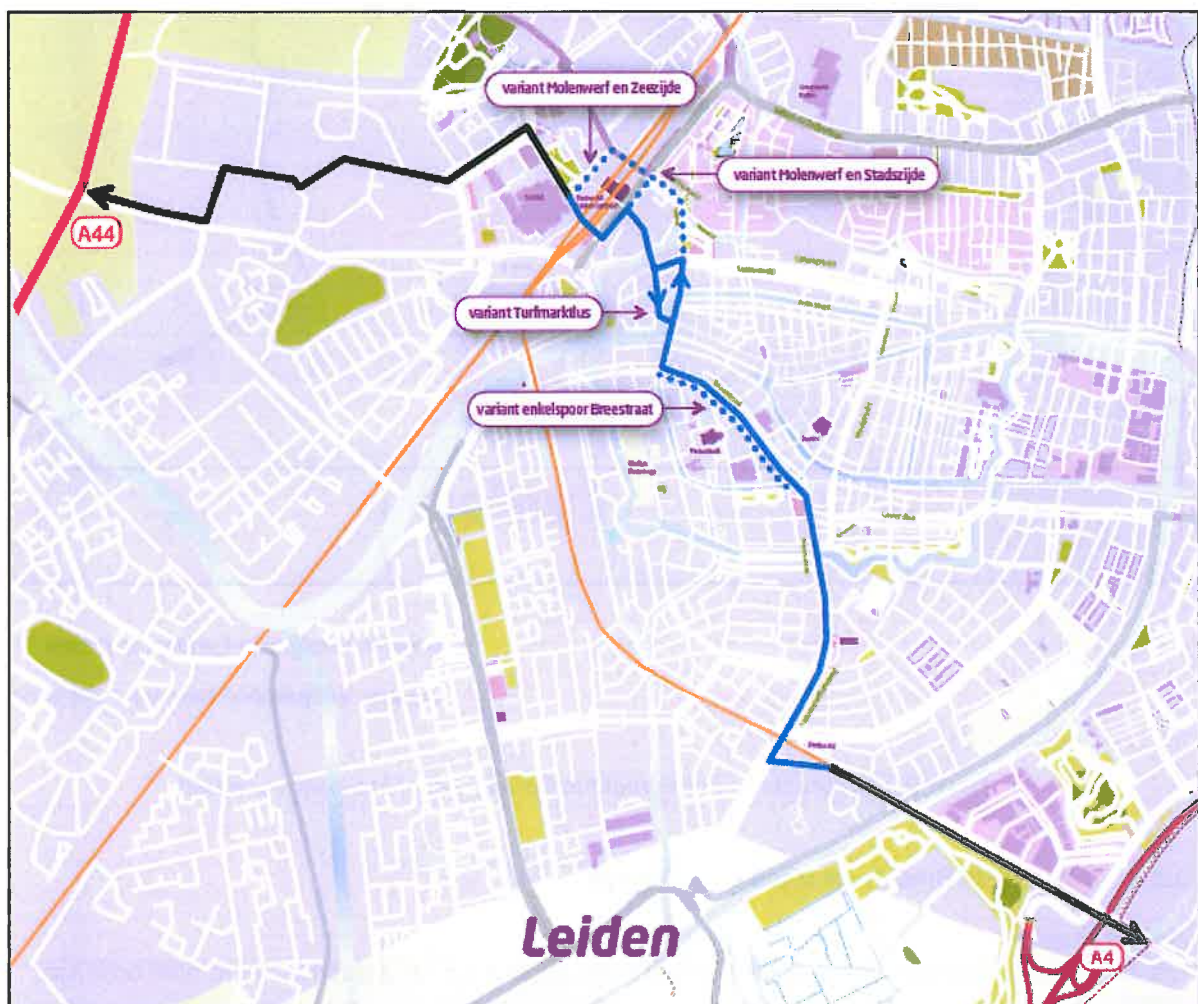
### *Leiden Centraal - A44*

Identiek aan het Hooigracht-Langegracht tracé.

### **Varianten Breestraat tracé:**

#### Enkel/dubbelspoor Breestraat

Een eerste variant betreft de keuze tussen enkel- of dubbelspoor in de Breestraat.



- Breestraattracé
- Gelijklopend tracé voor alle varianten

*Kaart 4: Breestraat tracé-alternatief inclusief varianten*

### Tracédeel Prinsessekade-Leiden Centraal

De tweede variant is het tracé vanaf de Prinsessekade rechtdoor over de Nieuwe Beestenmarkt en langs molen de Valk over de Molenwerf, de Valkbrug naar het Schuttersveld.

De derde variant betreft de keuze voor een halte aan de stadszijde of aan de zeezijde van station Leiden Centraal. Deze variant kan worden gecombineerd met zowel het tracé met de Turfmarktlijn als het tracé via de Molenwerf.

### **3.2.3 Bestaand spoortracé en varianten**

#### *Bestaand spoor*

Het bestaand spoortracé is als volgt geprojecteerd (van oost naar west):

#### *Tracédeel A4 - Lammenschans*

Tussen de oostgrens van Leiden en Lammenschans wordt het hoofdspoor verdubbeld tot dubbelspoor.

#### *Lammenschans - Leiden Centraal*

Na station Lammenschans loopt het tracé als dubbelsporig hoofdspoor verder (het huidige enkelspoor zal worden uitgebreid tot dubbelspoor). Na het Lammenschansviaduct kruist het tracé in de richting van station Leiden Centraal verschillende (on)gelijkvloerse wegverbindingen. Eenmaal gearriveerd op spoor 1 of 2 van station Leiden Centraal, moeten reizigers in de richting van Katwijk en/of Noordwijk dan overstappen in de light rail voor het vervolg van hun reis.

#### *Leiden Centraal - A44*

Het bestaand spoor alternatief gaat verder als een separate regionale light rail infrastructuur vanaf de light railhalte Leiden Centraal.

#### ***Varianten bestaand spoortracé:***

#### Materieeltype

Op het bestaand spoortracé tussen Gouda en Leiden Centraal kan van 2 materieeltypen gebruik worden gemaakt: light rail en heavy rail (trein).

#### Eindhalte light rail naar de kust

De eindhalte van de light rail naar de kust kan aan de stadszijde liggen of aan de zeezijde van het station Leiden Centraal. Het tracé volgt dan dezelfde routes als de varianten van het Hooigracht-Langegracht tracé.



- Bestaand spoortracé
- Gelijklopend tracé voor alle varianten

Kaart 5: Bestaand spoortracé-alternatief inclusief varianten



### 3.2.4 Variantenmatrix

In de onderstaande variantenmatrix is aangegeven welke combinaties van varianten mogelijk zijn.

	Hooigracht-Lange gracht	Breedestraat				Bestaand spoor	
		Enkel spoor		Dubbel spoor		Trein	Light rail
		Turfmarkt lus	Via Molen Werf	Turfmarkt lus	Via Molen werf		
Halte Leiden CS landzijde	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Halte Leiden CS Zeezijde	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

### 3.2.5 Afwegingskader

Buiten de m.e.r.-procedure werkt de gemeente Leiden aan een zogenaamd afwegingskader voor de RijnGouwelijn. In lijn met het advies van de Commissie Staal wordt niet alleen een MER opgesteld. De gemeente Leiden zal de alternatieven ook met elkaar vergelijken ten aanzien van de economische, planologische en ruimtelijke gevolgen. Tezamen met het MER vormen deze criteria het afwegingskader voor het ruimtelijke besluit door de gemeenteraad van Leiden.

## **4 Huidige situatie, autonome ontwikkeling en te onderzoeken effecten**

### **4.1 Huidige situatie**

Naast het bestaande spoor bestaat het openbaar vervoer netwerk in Leiden uit busverbindingen. Leiden kent (nog) geen tram- en/of light rail verbindingen. De huidige concessie voor het openbaar vervoer per bus is in 2005 verleend en loopt tot december 2012.

De huidige spoorlijn is dubbelsporig vanaf Leiden Centraal tot en met Leiden GE (het voormalige goederenstation). Tussen Leiden GE en rijksweg A4 is de lijn enkelsporig over een lengte van circa 2,5 kilometer. Op station Leiden Centraal zijn de perronsporen 1 en 2 in gebruik voor treinen van en naar Alphen. Op de huidige spoorinfrastructuur kunnen tussen Leiden Centraal en Alphen vier treinen per uur per richting rijden, zoals momenteel al gebeurt tijdens de spitsen. Dit zijn:

- twee Intercity's per uur per richting Leiden – Alphen – Utrecht v.v.
- in de spits twee Sprinters per uur per richting Leiden – Alphen – Gouda v.v.

Er zijn geen uitbreidingen of aanpassingen van de spoorinfrastructuur nodig om de dienstregeling met Sprinters uit te breiden van de spits (zoals nu) naar de hele dag.

### **4.2 Autonome ontwikkeling**

De autonome ontwikkeling is de ontwikkeling van het Leids OV netwerk in het zichtjaar 2020 zonder dat de voorgenomen activiteit is gerealiseerd. Het is van belang de autonome ontwikkeling te bepalen omdat in een MER de effecten van de varianten worden vergeleken ten opzichte van de autonome ontwikkeling. De autonome ontwikkeling - die ook wel wordt aangeduid als referentiesituatie - zal in het MER nader worden omschreven.

### **4.3 Te onderzoeken effecten**

In het MER zullen de relevante positieve en negatieve effecten van de alternatieven en varianten worden beschreven. Er wordt onderscheid gemaakt in effecten tijdens de aanlegfase en effecten die zich voordoen na de realisatie van de RijnGouwelijn. Als zichtjaar wordt uitgegaan van het jaar 2020. Aangegeven zal worden of en zo ja, welke mitigerende en/of compenserende maatregelen mogelijk zijn.

In deze paragraaf is verder op hoofdlijnen weergegeven welke effecten in het MER beoordeeld zullen worden.

#### *Ruimtegebruik*

In het kader van het ruimtegebruik wordt voornamelijk gekeken naar het aantal te slopen woningen en te verplaatsen bedrijven.

#### *Verkeer en vervoer*

Bij het thema verkeer en vervoer wordt ingegaan op de vervoerwaarden van de verschillende alternatieven en de effecten op de bereikbaarheid van het kruisende en aansluitende verkeer. Voor het inzichtelijk maken van de vervoerwaarde van de varianten zal steeds het volledige lijn van Gouda naar de kust als uitgangspunt dienen.

Uitgangspunt voor de bepaling van de vervoerwaarde van de verschillende varianten in deze MER voor de RijnGouwelijn in Leiden is de MER-studie van de RijnGouwelijn-West uit 2008.

#### *Geluid en trillingen*

Bij het thema geluid zal aan de hand van geluidsberekeningen worden bepaald welke effecten het railverkeer heeft op nabijgelegen relevante geluidgevoelige bestemmingen. Onderzocht wordt het akoestisch ruimtebeslag per geluidsklasse (in stappen van 5 dB) en het aantal geluidsbelaste woningen per geluidsklasse (in stappen van 5 dB). Hierbij wordt getoetst aan de Wet geluidhinder.

### *Luchtkwaliteit*

Luchtkwaliteitsonderzoek voor infrastructuur projecten richt zich op de overschrijding van de normen voor de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM10). Hoewel de lightrail voertuigen elektrisch aangedreven worden en daardoor geen emissies kennen die bijdragen aan de genoemde bepalende stoffen, heeft de inzet van light rail gevolgen voor de intensiteit van het busnet. Daarom zal ook de luchtkwaliteit worden onderzocht. Tevens zal aandacht worden besteed aan het verdrijvingseffect van de RijnGouwelijn op het autoverkeer.

### *Veiligheid*

Sociale veiligheid zal onder de noemer sociale aspecten in het MER worden uitgewerkt (zie hieronder bij *Sociale aspecten*). In het MER zal aandacht worden besteed aan verkeersveiligheid. Het onderwerp externe veiligheid – de overlijdenskans ten gevolge van calamiteiten met gevaarlijke stoffen nadat de RijnGouwelijn is aangelegd – is geen relevant issue voor het MER. Dit omdat de RijnGouwelijn als infrastructurele voorziening zelf geen kwetsbaar object is waarvoor een wettelijke plicht tot bescherming geldt. Verder wordt de RijnGouwelijn niet ingezet voor transport van gevaarlijke stoffen zodat de lijn niet geldt als risicobron. Bij de aanleg van de RijnGouwelijn zullen de beschermingszones rondom kruisende boven- en ondergrondse leidingen worden gerespecteerd.

### *Landschap en cultuurhistorie/archeologie*

Bij het thema landschap en cultuurhistorie zal worden ingegaan op de effecten van de RijnGouwelijn op de landschappelijke structuur en de beleving daarvan. Verder zal de impact van varianten op de stedelijke 'landschapskwaliteit' in termen van beleving van het historisch stratenpatroon en aantasting van het stadsgezicht worden bepaald.

Ook zal worden onderzocht wat de effecten zijn op aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarden in het gebied.

### *Natuur*

Bij het thema natuur zal worden onderzocht wat de effecten zijn voor beschermde gebieden en beschermde soorten (flora en fauna). Het gaat daarbij om: vernietiging van leefgebied (door ruimtebeslag), verstoring (door geluid, licht en beweging) en barrièrewerking.

### *Bodem en water*

Bij het thema bodem en water zal worden onderzocht wat het effect is op de waterstructuur, waterkwaliteit en -kwantiteit, en bodem. Gelet op de aard van dit aspect zal het MER vooral ingaan op de aanlegfase van de RijnGouwelijn.

### *Sociale aspecten*

Voor het onderdeel sociale aspecten zal worden gekeken naar barrièrewerking (bijvoorbeeld het tijdelijk of blijvend vervallen van bestaande verbindingen voor bewoners) en sociale veiligheid (bijvoorbeeld impact op veiligheidsbeleving in avond en nacht als nieuwe haltes zijn aangelegd).

### *Electromagnetische effecten*

Recent onderzoek dat is verricht <sup>2</sup>naar de effecten van de RijnGouwelijn op electromagnetische velden geeft aan dat er geen of verwaarloosbaar risico is op verstoring van normale gangbare elektrische apparatuur. Op grond hiervan zal in het MER niet worden ingegaan op dit aspect.

### *Wijze van effectbepaling*

Afhankelijk van het milieuaspect zullen effecten zowel kwantitatief als kwalitatief worden bepaald. Per aspect zal steeds worden bepaald hoe de varianten scoren ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Hiervoor zal zoveel mogelijk een 5 puntenschaal worden toegepast. Deze loopt van sterk negatief ten opzichte van de autonome ontwikkeling (--), negatief (-), neutraal (0), positief (+) tot sterk positief (++) . Per aspect zal de waarderingsystematiek worden gedefinieerd. De uitkomsten van de variantenvergelijking per aspect zullen worden samengevat in een totaaloverzicht (effectenmatrix).

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat het MER onder de noemer "leemten in kennis" een passage zal bevatten over onzekerheden in inputgegevens.

---

<sup>2</sup> ADSE: Rapport RijnGouwelijn De mogelijke verstoring van elektrische apparatuur, 7-1-2010

## **Bijlage 1: Voorgeschiedenis RijnGouwelijn**

De basis voor de RijnGouwelijn (RGL) is in de periode 1990-1995 in Leiden gelegd. Het versterken van de winkelfunctie van de Breestraat mede door een goede verbinding met de regio's ten oosten en westen van Leiden heeft daar een belangrijke rol in gespeeld. Dit idee is neergelegd bij de partijen die daar toen voor verantwoordelijk waren, de vervoerregio Duin- en Bollenstreek en de provincie Zuid-Holland. Dit heeft in 1995 geresulteerd in het Plan van aanpak/aspectenstudie "Railverbinding Gouda/Alphen-Leiden-Katwijk/Noordwijk" waarmee het preproject RijnGouwelijn is gestart. In de vijf jaren daarna is het beleidsplan RijnGouwelijn opgesteld en is het project aangemeld voor het Meerjarig Investeringsprogramma Infrastructuur en Transport. In die tijd heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de scheiding aangebracht tussen het oostelijk deel dat op korte termijn kon worden gerealiseerd en het westelijk deel.

In 2003 rondt de provincie Zuid-Holland de planstudie af voor de RGL Oost en wordt de eerste tracénota opgesteld voor de RGL West. In die periode wordt gestart met een proef met light rail voertuigen op het traject Gouda-Alphen aan den Rijn, die in 2006 wordt afgerond met een eindrapport dat onder andere beschrijft onder welke voorwaarden voertuigen op hoofdspoor in Nederland kan worden toegepast. Het naar aanleiding van de proef opgestelde Normdocument Light rail vormt nu de kern van de regelgeving voor light rail in Nederland. De lightrail-proef wordt in 2006 omgezet in een reguliere openbaar vervoerconcessie. Met de invoering van de Wet Personenvervoer 2000 wordt de verantwoordelijkheid van regionaal busvervoer bij de provincies en WGR+ regio's gelegd. Dit wordt aangevuld met de decentralisatie van lokale treindiensten, zoals Gouda-Alphen in 2006 naar de provincie Zuid-Holland.

### **Verloop van de besluitvorming over de RGL in de tijd**

In de afgelopen jaren heeft veelvuldig besluitvorming over de RGL plaatsgevonden. Hieronder is een globale opsomming gegeven van de belangrijkste besluiten.

- In 2002 heeft de gemeenteraad van Leiden de Nota Voorkeustracé Leiden, na een inspraaktraject vastgesteld met de keuze voor (hybride) light rail.
- In 2003 is door (Raden van) de gemeenten Alphen aan den Rijn, Boskoop, Waddinxveen, Gouda, Leiden, Oegstgeest, Rijnwoude en Zoeterwoude met de provincie Zuid-Holland de intentieovereenkomst RijnGouwelijn Oost gesloten, waarin de uitgangspunten voor de RGL zijn vastgelegd.
- In 2005 zijn door dezelfde partijen de Bestuursovereenkomst 1 gesloten die de basis is voor de uitvoering van het project door de provincie en de bijdragen van de genoemde gemeenten als medefinanciers. De bijdragen van de gemeenten worden voor een groot deel bekostigd uit de ruimtelijke ontwikkeling die de RGL mogelijk maakt. In Bestuursovereenkomst 1 zijn tevens afspraken opgenomen hoe de provincie en de gemeenten ieder vanuit hun rol, de ruimtelijke ontwikkeling mogelijk gaan maken.
- In 2006 heeft de raad de notitie 'Nadere besluiten thema onderwerpen RGL' vastgesteld. Hierin is een aantal aspecten geregeld, waaronder het aspect veiligheid en de inpassing in de Lammenschansweg.
- In 2007 hebben Provinciale Staten op basis van het Definitief Ontwerp besloten om tot de realisatie van het tracédeel Gouda-Leiden Lammenschans over te gaan.
- In 2008 hebben de Raad van Leiden en de Provinciale Staten van Zuid-Holland Bestuursovereenkomst 2 gesloten over het tracé door Leiden, waarin, na afweging op diverse criteria, Leiden en de provincie hebben geconcludeerd dat, onder de in de overeenkomst genoemde voorwaarden, het tracé over de Hooigracht-Langegracht de voorkeur geniet. In deze overeenkomst zijn daarnaast afspraken neergelegd over de werkzaamheden die door Leiden worden verricht en de bijdragen van de provincie aan de Ringweg Oost en ontsluiting van het Biosciencepark. Tegelijkertijd hebben Provinciale Staten besloten tot de realisatie van het tracédeel Leiden Lammenschans-Leiden/Oegstgeest Transferium A44.
- In 2009 hebben zowel Provinciale Staten als de gemeenteraad van Leiden een Structuurvisie vastgesteld, waarin de RGL is opgenomen. Beide plannen zijn onderwerp van inspraak geweest.
- Het college van Burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden hebben begin 2010 het voorontwerpbestemmingsplan na inspraak vastgesteld.
- In maart 2010 hebben, het algemeen bestuur van Holland Rijnland, en de Raden van Oegstgeest en Katwijk met de Provinciale Staten een bestuursovereenkomst gesloten om de RGL-West te realiseren.

**Bijlage 2: Schematische weergave m.e.r.-procedure**

M.e.r.-activiteit	Door	Uiterste data
0. Vaststellen Mededeling aan Bevoegd Gezag	GS	8 februari 2011
1. Toezenden Mededeling aan Bevoegd Gezag	GS	8 februari 2011
2. Bekendmaking Mededeling ten behoeve van inspraak	B&W Leiden	15 februari 2011
3. Mededeling in MER verder uit te werken varianten	GS	1 juni 2011
4. Vaststellen Advies reikwijdte en detailniveau	Gemeenteraad Leiden	31 mei 2011
5. Vaststellen haalbare varianten	GS	1 augustus 2011
6. Opstellen Milieu Effect Rapport	GS	mei - december 2011
7. Vaststellen MER	GS	januari 2012
8. Ter inzagelegging MER en ontwerp-bestemmingsplan	B&W Leiden	januari 2012
9. Toetsingsadvies	Commissie voor de m.e.r.	maart 2012
10. Verwerken zienswijzen	B&W Leiden	maart 2012
11. Vaststellen bestemmingsplan	B&W Leiden	maart 2012
11. Vaststellen bestemmingsplan	Gemeenteraad Leiden	april 2012 (uiterlijk 3 maanden na aanbidding aan het Bevoegd Gezag)

### **Bijlage 3: Toelichting wijziging m.e.r. procedure**

Per 1 juli 2010 is de m.e.r. procedure gewijzigd. Voor de m.e.r. RGL Leiden geldt nu de zogenaamde uitgebreide. In deze uitgebreide m.e.r.-procedure gelden bij vijf procedurestappen minder zware eisen dan bij de oude m.e.r.-procedure voor besluiten van voor 1 juli 2010:

- Het opstellen van de startnotitie is vervallen. In de situatie dat het bevoegd gezag en de initiatiefnemer niet dezelfde instantie zijn, zoals bij de m.e.r. RGL Leiden, vindt een vormvrije mededeling plaats door de initiatiefnemer (Provincie) aan het bevoegd gezag (Leiden).
- Geen verplichte ter inzage legging van de mededeling meer met de mogelijkheid voor het indienen van zienswijzen door een ieder. Deze stap is nu vormvrij: het bevoegd gezag bepaalt wat ter inzage wordt gelegd, voor hoe lang en wie op welke wijze zienswijzen mogen indienen.
- Geen verplicht richtlijnenadvies meer van de Commissie m.e.r. en geen verplichte vaststelling van richtlijnen door het bevoegd gezag. In plaats daarvan raadpleegt het bevoegd gezag de adviseurs en andere bestuursorganen over reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER. Alleen als het bevoegd gezag en de initiatiefnemer niet dezelfde instantie zijn, adviseert het bevoegd gezag vervolgens de initiatiefnemer over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER.
- Geen verplicht meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) meer in het MER. Overigens moet volgens de memorie van toelichting bij de modernisering van de m.e.r.-wetgeving in 2010 het verkennen van het volledige spectrum aan reële milieuvriendelijke oplossingen in het MER wel het uitgangspunt blijven, maar dat hoeft dus niet meer te resulteren in het benoemen van het MMA.
- Geen formele aanvaarding meer van het MER door het bevoegd gezag.