

2198-26

# De RijnlandRoute

Brengt de regio in beweging



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

**Holland**  **Rijnland**  
waar de Randstad tot bloei komt





provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

Wilfried.

## Memo

Directie Ruimte en Mobiliteit

Afdeling Projecten en Programma's

Contact

A.H. Groenen

T 070-4416781

ah.groenen@pzh.nl

Datum

27 januari 2009

Aan

Commissie voor de m.e.r.

Kopie aan

Onderwerp

**Locatiebezoek RijnlandRoute 29 jan. 2009,  
antwoorden op aandachtspunten Cie m.e.r.**

### **Aandachtspunten vanuit de Commissie m.e.r.**

#### ***Algemeen en procedureel***

1. Graag beschikt de werkgroep tijdens het locatiebezoek over een duidelijke kaart van het projectgebied met toponiemen/locatieaanduidingen. Is er ook kaartmateriaal beschikbaar met het huidige grondgebruik en ligging van de natuurgebieden?

*Antwoord PZH: Bedoeld kaartmateriaal is op A3 formaat beschikbaar..*

2. In paragraaf 1.2 van de startnotitie wordt kort ingegaan op het besluit waar het MER bij hoort (inpassingsplan). Wat dit betekent voor het detailniveau van de informatie?

*Antwoord PZH: De rapportage van fase 2 van de MER dient ter onderbouwing van het te nemen ruimtelijk besluit. Vooralsnog wordt er vanuit gegaan dat dit een Inpassingsplan op grond van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening zal zijn.*

3. De voorliggende startnotitie is herzien, kunt u kort schetsen welke veranderingen zijn opgenomen en of bij deze herziening ook een actualisering heeft plaatsgevonden? Kunt u daarbij ingaan op de afstemming tussen de verschillende projecten en ontwikkelingen in het gebied (bio science, Valkenburg)?

*Antwoord PZH: Herziening betreft een korte tekstuele aanvulling van het spoortracé met schema (blz 3 en 4 startnotitie). Er heeft geen verdere actualisering plaatsgevonden. In hoofdstuk 4 van de startnotitie zijn verschillende relevante projecten en ontwikkelingen benoemd.*

4. Kunt u ingaan op de voorgestelde fasering. Hoe zal worden gefaseerd? Op welke momenten verwacht u van ons input (bv een tussentijdse toets van de MER 1<sup>e</sup> fase)?

*Antwoord PZH:* Vanuit de startnotitie zijn er acht varianten, verdeeld over drie tracés, die onderzocht worden. Dit zijn te veel varianten om in één keer diepgaand te onderzoeken. De m.e.r.-procedure is daarom in tweeën gesplitst om met een overzichtelijk aantal varianten de tweede fase MER te kunnen starten.

*Fase 1 is gericht op het waar mogelijk terugbrengen van de uitstaande 3 tracés en het aantal varianten daarbinnen. Pas in fase 2 worden de overgebleven varianten van het (de) overgebleven tracé(s) gedetailleerd "op bestemmingsplanniveau" (lees: Inpassingsplanniveau) onderzocht.*

*Het onderzoek voor fase 1 dient allereerst een toetsingskader op te leveren waarmee een goede selectie gemaakt kan worden voor fase 2 van de m.e.r. Dit toetsingskader, inclusief eventueel te hanteren wegingsfactoren, wordt aan de Commissie Mobiliteit, Kennis en Economie (MKE) voorafgaand aan de fase 1 rapportage aangeboden. Een en ander dient uiteraard overeen te komen met de Richtlijnen die waarschijnlijk medio/eind maart bekend zijn. Vooralsnog gaan wij uit van de volgende hoofd- en subcriteria:*

| Hoofdcriteria | Subcriteria                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Verkeer       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gebruik: Intensiteit RijnlandRoute, i.r.t. gebruik bestaande N206</li> <li>• Nut: betekenis voor ontsluiting locatie Valkenburg, Greenport Bollenstreek en Leiden Bio Science Parc</li> <li>• Reistijdverbetering: afname reistijden tussen verschillende gebieden</li> <li>• Leefbaarheid: vermindering druk op overige oost-west verbindingen</li> </ul> |
| Milieu        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Luchtkwaliteit</li> <li>• Geluidhinder</li> <li>• Natuur en landschap</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Maakbaarheid  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mogelijkheden voor aanleg en fasering</li> <li>• Technische en procesmatige risico's</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Kosten        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Investeringskosten</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

*Ter afronding van fase 1 van de MER worden de acht varianten gescoord op bovenstaande criteria. Het genereren van de daartoe benodigde informatie en effectbeschrijvingen, is wat fase 1 feitelijk omvat.*

*Hieronder worden de sub-criteria nader toegelicht:*

#### **Verkeer**

*Reistijden tussen maatgevende gebieden*

- *Intensiteiten en capaciteiten*
- *Intensiteiten (en verschillen t.o.v. nulalternatief) op parallele verbindingen*

*Onderdeel van dit deel van fase 1 dient een toetsing van elders aangeleverde verkeerscijfers en -analyse te zijn, met name in het licht van de op te stellen effectberekeningen.*

**Milieu**

*Vooralsnog gaan we er vanuit dat de belangrijkste effecten zullen zijn: luchtkwaliteit, geluid en natuur/landschap. Tot de scope behoort derhalve het bepalen van de volgende milieueffecten:*

- *Luchtkwaliteit: Overschrijdingscontouren NO2 en fijnstof*
- *Geluidhinder: Akoestisch ruimtebeslag*
- *Natuurwaarden en landschap: kwalitatieve analyse van de impact*

*Voor alle tracés/varianten:*

- *N11-West tracé (4 varianten)*
- *Nulplusalternatief (3 varianten)*
- *Spoortracé (1 variant)*
- *Nulalternatief*

*Over de specifieke invulling van de subcriteria wordt de opdrachtnemer fase 1 MER om advies gevraagd.*

**Maakbaarheid**

*In de kostenraming dienen (technische) risico's te worden verwerkt. Deze verdienen in relatie tot projectbeheersing gedurende de uitvoering, faseerbaarheid en procesrisico's extra aandacht. Speciale aandachtspunten zijn:*

- *In hoeverre is de verdiepte ligging of tunnelvariant (Churchill Avenue) te realiseren, zonder de huidige verkeerstromen al te veel te belemmeren?*
- *In hoeverre spelen technische risico's als zettingen bij het spoortracé een rol, ook in de beheersing van realisatiefase?*
- *In hoeverre zijn de aansluitingen op het N11-West tracé te realiseren?*
- *In hoeverre spelen procesmatige risico's i.r.t. andere partijen (Prorail, gemeenten, Rijkswaterstaat) een rol?*

**Kosten**

*Voor de kostenramingen kan gebruik gemaakt worden van de input van eerdere onderzoeken (MKBA van DHV, quick-scan van Arcadis). Daarnaast vindt voor een aantal varianten ontwerpwerk plaats in een value engineering sessie. Voor alle varianten dient uiteindelijk een SSK-raming te worden opgesteld.*

### ***Ruimtelijke ontwikkeling***

*Naast de vier genoemde toetsingscriteria is er een kwalitatieve analyse nodig ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden bij de verschillende oplossingen. Met name de kansen en bedreigingen voor de volgende ruimtelijke ontwikkelingen dienen daarbij te worden betrokken:*

- *Locatie Valkenburg*
- *Bio Science Parc Leiden*
- *Greenport Bollenstreek*

*Ruimtelijke ontwikkeling is geen vijfde criterium maar is randvoorwaardelijk, dat wil zeggen dat de Rijnlandroute niet ruimtelijke ontwikkelingen onmogelijk moet maken.*

#### ***doel en randvoorwaarden / huidige situatie***

1. Wordt de in de probleemstelling geschetste verkeersdruk bepaald door alleen woon/werk verkeer of speelt seizoensgebonden verkeer (recreatie, badgasten) ook een rol?

*Antwoord PZH:* *Verkeersdruk zoals beschreven in de startnotitie is gebaseerd op de verkeersanalyse van de MKBA en de Nut- en noodzaaknotitie van 2007. Seizoensgebonden verkeer lijkt geen deel uit te maken van de gebruikte verkeerscijfers in de gebruikte verkeersmodellen (NRM resp RVMK).*

2. Het geschetste doel in het startnotitie is drieledig (autobereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijk-economische ontwikkelingen). Is er een prioritering in deze drie doelen aan te geven?

*Antwoord PZH:* *Nee.*

3. Op welke wijze maakt de Rijnlandroute onderdeel uit van het NSL?

*Antwoord PZH:* *Er is nog geen bevestiging verkregen van de vakafdeling dat de RijnlandRoute in het NSL is opgenomen.*

4. Gaat u het prijsbeleid meenemen in de autonome ontwikkeling en zo ja op welke wijze?

*Antwoord PZH:* *Vermoedelijk wel. In het NRM onderzoek dat is gehanteerd in de MKBA was beprijzen toegevoegd aan het model als corridorbeprijzen (beprijzing op parallelverbindingen OWN als op A4 beprijzen noodzakelijk is volgens AVV).*

#### ***alternatieven***

1. Graag een toelichting op de totstandkoming van alternatieven en de daarbij gemaakte keuzes, bijvoorbeeld de keuze voor het voorkeursalternatief N11 west: hoe is deze keuze tot stand gekomen?

*Antwoord PZH:* *Deze vraag wordt in de presentatie tijdens het locatiebezoek nader toegelicht.*

2. Hoe gaat u om met eventuele knelpunten die uit het MER naar voren komen?

*Antwoord PZH:* *Die worden in de rapportage voor het voetlicht gebracht.*

3. Kunt u toelichten hoe de onderzoeksvragen tot stand zijn gekomen (pagina 10 van de startnotitie), zijn deze ook geactualiseerd?

*Antwoord PZH: Deze vragen zijn oorspronkelijk opgesteld in 2005 naar aanleiding van de behandeling van de verkenning in GS en PS.*

4. Het is ons niet geheel duidelijk is hoe de MKBA is gebruikt bij deze startnotitie. De concept-startnotitie dateert van april 2006, de MKBA van 2007. Is deze bij de aanpassing van de startnotitie wel meegenomen of was het vooral een filter ten behoeve van het trechteringsproces (zie afgevalen alternatieven). Hoe past de geboorde tunnelvariant (doorgaans niet echt goedkoop) daarin?

*Antwoord PZH: Er is een nieuwe startnotitie opgesteld nadat de MKBA was voltooid en behandeld in PS (25 juni 2008). De concept-startnotitie van 2006 is destijds omgezet in een plan van aanpak voor de MKBA. PS hebben op 25 juni 2008 de geboorde tunnelvariant van het N11 west tracé bestempeld als een variant die in de project-m.e.r.-fase diende te worden uitgewerkt. In hoeverre MKBA heeft voldaan aan trechteringsdoelstelling wordt in de presentatie tijdens locatiebezoek verder toegelicht.*

5. In het zuidelijke deel worden verschillende varianten bekeken waarbij niet op alle plaatsen een maaiveldligging haalbaar geacht wordt, terwijl voor een ander deel een tunnel niet effectief wordt geacht. Kunt u aangeven welke criteria daarbij een rol spelen?

*Antwoord PZH: In het algemeen het criterium van sober en doelmatig ontwerp. In het deel door Voorschoten zijn meerdere kruisende (verkeers-) verbindingen, waarvoor een onderlangse passage van de RijnlandRoute relatief aantrekkelijk is.*

6. Worden er verschillende aanlegmethoden bekeken voor de aanleg van de tunnel(s)?

*Antwoord PZH: Voor tunneldelen van N11 west tracé, nulplustracé en spoortracé wordt uitgegaan van te boren tunnels. Voor (een gedeelte van) de nulplustunnel, met name ter plaatse van de Churchilllaan, is wellicht een alternatieve aanleg denkbaar.*

7. Waarom is bij de Vliet altijd sprake van een aquaduct?

*Antwoord PZH: Een brug over de Vliet wordt voor alle N11 west tracévarianten beschouwd als onaanvaardbare oplossing vanwege de daarmee gepaard gaande zicht- en geluidhinder. De keuze voor een aquaduct is ook ingegeven omdat onderlangs kruisen van bestaande noord-zuid lopende wegverbindingen in het gebied tussen Vliet en spoorlijn de voorkeur heeft boven maaiveldoplossingen.*

#### **toetsingscriteria**

1. Op welke wijze bent u voornemens de effectiviteit van de oplossingen te beoordelen?

*Antwoord PZH: Voor fase 1 wordt daartoe een toetsingskader opgesteld op basis van de 4 criteria die hierboven zijn benoemd (verkeersoplossend vermogen, milieu-effecten, kosten, maakbaarheid/haalbaarheid).*

2. Naast effecten in de gebruiksfase zijn er uiteraard ook effecten te verwachten in de aanlegfase. Kunt u iets zeggen over de verwachte doorlooptijd van de aanleg en de wijze waarop de effecten in het MER in beeld zullen worden gebracht?

*Antwoord PZH: De aanlegduur wordt vooralsnog op 2 à 3 jaar geschat. Bij een veronderstelde start van de aanleg in 2012 kan de RijnlandRoute in 2015 in gebruik worden genomen. Daar effecten tijdens de aanlegfase relevant zijn (vooralsnog lijkt dit vooral op te gaan voor de nulplusvarianten), worden deze op kwalitatieve wijze bepaald.*

**verkeer**

1. Kunt u nog even kort voor ons schetsen voor welke verkeersknelpunten de Rijnlandroute verbetering dient op te leveren?

*Antwoord PZH: Deze worden in de presentatie tijdens het locatiebezoek nader toegelicht.*

2. Knoop Leiden West lijkt cruciaal maar tevens problematisch. Kunt u kort aangeven waaruit de problemen bestaan? En kunt u aangeven op welke wijze het bijbehorende Masterplan de mogelijkheden voor de Rijnlandroute ondersteunt?

*Antwoord PZH: De mate waarin het Masterplan bepaalde mogelijkheden voor de RijnlandRoute ondersteunt of beperkt wordt in de m.e.r. nader onderzocht. Het concentreren van de uitwisseling tussen de RijnlandRoute en de A44 nabij de Knoop Leiden West lijkt technisch haalbaar, maar het 'opzoeken' van dit al zwaar belaste gebied heeft de nodige kostengevolgen.*

**landschap**

1. Wat zijn uw ideeën omtrent de aanpak van de lagenbenadering (groenblauwe onderlegger, ruimtelijke condities voor de netwerken en occupatie)?

*Antwoord PZH: Voor een adequaat antwoord zullen wij de vakafdeling en de door ons nog aan te stellen opdrachtnemer voor fase 1 raadplegen.*

**natuur**

1. Ecologie wordt genoemd als randvoorwaarde (pagina 11). Kunt u ingaan op de wijze waarop dit verder zal worden uitgewerkt? In de startnotitie wordt niet gesproken over wijze waarop gekeken gaat worden naar de effecten op de Natura 2000-gebieden "meijendel & berkheide" en "Coepelduynen".

*Antwoord PZH: Een beschrijving van de bestaande gebieden met bijzondere natuurwaarden die door de tracés in negatieve zin kunnen worden beïnvloed zal onderdeel van de m.e.r. zijn. In fase 1 worden impact op natuurwaarden en landschap vooral kwalitatief en op hoofdlijnen worden bepaald.*

2. Ten aanzien van de EHS is ons niet geheel duidelijk waar deze ligt, ten aanzien van de provinciale ecologische verbingszone is ons niet duidelijk wat die precies inhoudt en wat de status is. Hoe verhoudt dit zich tot de voorgenomen groene buffer die de A44 ter hoogte van maaldrift kruist en het weidevogelgebied Papenwegsepolder?

*Antwoord PZH: Een kaart op A3 formaat met natuurbestemmingen is tijdens het locatiebezoek beschikbaar.. Voor bijzonderheden over de status van gebieden in het licht van nieuwe ontwikkelingen die niet door de kaart worden aangeduid, kan de vakafdeling worden geraadpleegd.*

**water en bodem**

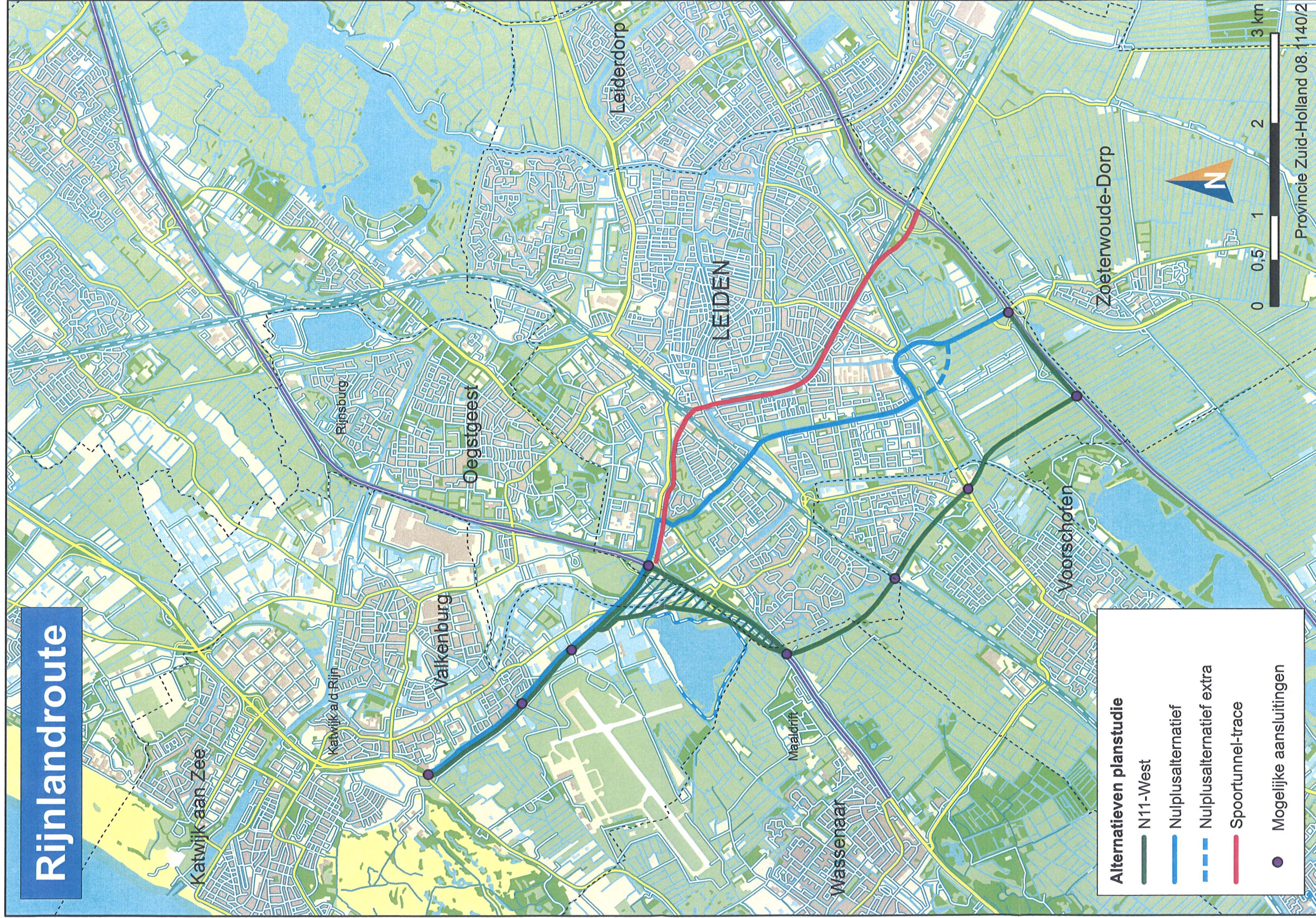
1. In hoeverre zijn er effecten te verwachten op de tracés vanuit de uitbreiding van de zandwinning Valkenburgse Meer?



Antwoord PZH: De uitbreiding van de zandwinning Valkenburgse Meer is in zuidelijke richting en heeft daarmee naar verwachting geen noemenswaardige "effecten" op de tracés. Van de 3 tracés is het N11 west tracé het meest nabij gelegen. Van het N11 west tracé komt de zogenaamde lange by pass variant weer het meest nabij de uitbreiding van de zandwinning. Bij het ontwerp van een (volwaardige) knoop Maaldrift is de uitbreiding van de zandwinning een zekere, maar niet sterk beperkende begrenzing.



# Rijnlandroute



# RijnlandRoute

## Natuur en recreatie uit streekplan

- gebied met (inter)nationale natuurbescherming
- Water
- Verblijfsrecreatie
- Geplande openlucht recreatie
- Bestaande openlucht recreatie
- Gepland natuurgebied
- Bestaand natuurgebied

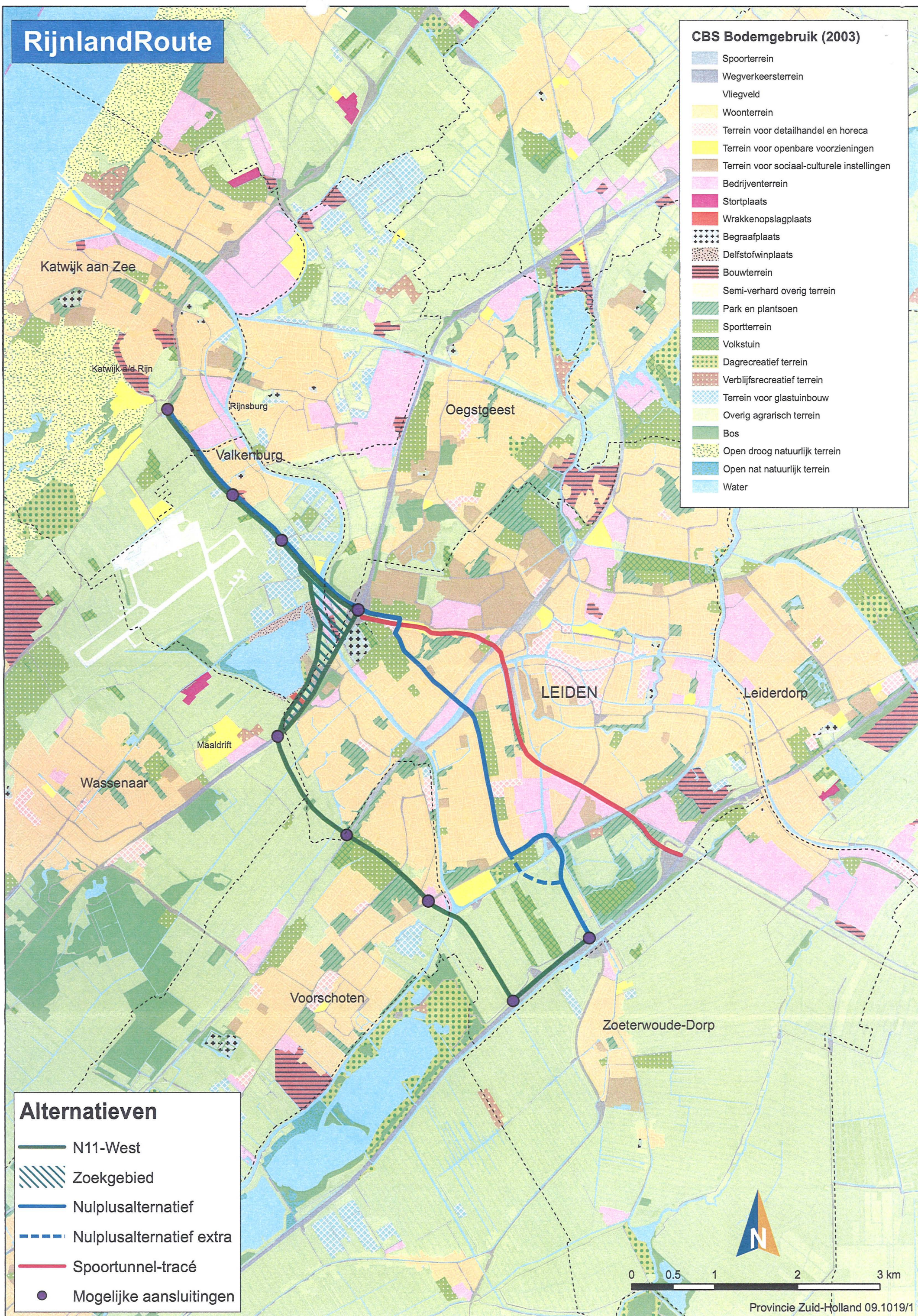
## Alternatieven

- N11-West
- Zoekgebied
- Nulplusalternatief
- Nulplusalternatief extra
- Spoortunnel-tracé
- Mogelijke aansluitingen

# RijnlandRoute

## CBS Bodemgebruik (2003)

- Spoorterrein
- Wegverkeersterrein
- Vliegveld
- Woonterrein
- Terrein voor detailhandel en horeca
- Terrein voor openbare voorzieningen
- Terrein voor sociaal-culturele instellingen
- Bedrijfsterrein
- Stortplaats
- Wrakkenopslagplaats
- Begraafplaats
- Delfstofwinplaats
- Bouwterrein
- Semi-verhard overig terrein
- Park en plantsoen
- Sportterrein
- Volkstuin
- Dagrecreatief terrein
- Verblifsrecreatief terrein
- Terrein voor glastuinbouw
- Overig agrarisch terrein
- Bos
- Open droog natuurlijk terrein
- Open nat natuurlijk terrein
- Water



## Alternatieven

- N11-West
- Zoekgebied
- Nulplusalternatief
- Nulplusalternatief extra
- Spoortunnel-tracé
- Mogelijke aansluitingen