



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

## **RijnlandRoute**

### **Nota van Antwoord**

MER en voorontwerp inpassingsplan RijnlandRoute

Provincie Zuid-Holland

Maart 2014

Provincie Zuid-Holland

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding .....</b>	<b>5</b>
1.1	Aanleiding en doel .....	5
1.2	Voorgeschiedenis .....	5
1.3	Opzet Nota van Antwoord.....	6
<b>2</b>	<b>Ontwerptimalisaties RijnlandRoute .....</b>	<b>8</b>
2.1	Inleiding .....	8
2.2	Ontwerptimalisaties .....	8
<b>3</b>	<b>Vooroverleg artikel 3.1.1 Bro .....</b>	<b>11</b>
3.1	Inleiding .....	11
3.2	Samenvatting en reacties .....	11
3.2.1	Tennet TSO BV .....	11
3.2.2	Gemeente Katwijk.....	12
3.2.3	Dunea Duin en Water .....	13
3.2.4	Gemeente Voorschoten.....	15
3.2.5	Gemeente Leiden .....	20
3.2.6	Gemeente Zoeterwoude .....	22
3.2.7	Ministerie van Infrastructuur en Milieu .....	25
3.2.8	NV Nederlandse Gasunie .....	26
3.2.9	Ministerie van Financiën – Rijksvastgoed- en Ontwikkelbedrijf (RVOB) .....	27
3.2.10	LTO Noord – afdeling Rijn- en Vlietlanden .....	28
3.2.11	Gemeente Leidschendam-Voorburg .....	28
3.2.12	Gemeente Wassenaar.....	30
3.2.13	Hoogheemraadschap van Rijnland .....	37
3.2.14	Kamer van Koophandel .....	39
3.2.15	Veiligheidsregio Hollands Midden .....	39
3.2.16	Regio Holland Rijnland .....	40

3.2.17	Stadsgewest Haaglanden.....	40
<b>4</b>	<b>Horen gemeenteraden.....</b>	<b>42</b>
4.1	Inleiding .....	42
4.2	Samenvatting en reacties .....	42
4.2.1	Gemeenteraad Katwijk .....	42
4.2.2	Gemeenteraad Leiden .....	43
4.2.3	Gemeenteraad Leidschendam-Voorburg .....	43
4.2.4	Gemeenteraad Oegstgeest .....	43
4.2.5	Gemeenteraad Voorschoten.....	44
4.2.6	Gemeenteraad Zoeterwoude .....	44
<b>5</b>	<b>Inspiraacties en zienswijzen .....</b>	<b>45</b>
5.1	Inleiding .....	45
5.2	Thematische beantwoording.....	45
5.2.1	Tracékeuze, alternatieven en nota voorkeursalternatief .....	46
5.2.2	MKBA, nut en noodzaak .....	65
5.2.3	Besluitvormingsprocedure .....	70
5.2.4	Belangenafweging .....	78
5.2.5	Kosten en baten.....	79
5.2.6	MER.....	82
5.2.7	PIP – algemeen en relatie met tracébesluit .....	91
5.2.8	Grondvererving, vastgoed, planschade en nadeelcompensatie .....	96
5.2.9	Inpassing, mitigatie en compensatie.....	99
5.2.10	Landschap en cultuurhistorie.....	102
5.2.11	Verkeer .....	107
5.2.12	Ecologie en natuur.....	122
5.2.13	Externe veiligheid .....	128
5.2.14	Duurzaamheid .....	131
5.2.15	Gezondheid .....	132

5.2.16	Geluid .....	134
5.2.17	Luchtkwaliteit .....	139
5.2.18	Bodem en (grond)water .....	146
5.2.19	Lichthinder .....	148
5.2.20	Recreatie .....	149
5.2.21	Overige opmerkingen .....	153
<b>6</b>	<b>Bijlagen .....</b>	<b>155</b>
6.1	Bijlage 1: lijst van gehanteerde afkortingen .....	156
6.2	Bijlage 2: lijst van vooroverlegpartners artikel 3.1.1 Bro .....	157
6.3	Bijlage 3: lijst van indieners inspraakreactie .....	158

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel

De provincie Zuid-Holland heeft het voornemen de RijnlandRoute te realiseren. Om dit mogelijk te maken wordt het tracé en de inpassing daarvan voor wat betreft de provinciale delen vastgelegd in een provinciaal inpassingsplan (PIP) en voor wat betreft de hoofdwegen A4 en A44 in een tweetal tracébesluiten. Het VO-PIP heeft samen met de overige ter zake doende stukken, waaronder het MER 2<sup>o</sup> fase, van 11 juli 2012 tot en met 4 september 2012 voor een ieder ter inzage gelegen.

Het voorliggende document betreft de Nota van Antwoord en heeft betrekking op reacties op het MER 2<sup>o</sup> fase, het vooroverleg in het kader van artikel 3.1.1 Bro, het horen van de gemeenteraden, inspraakreacties op het VO-PIP en de NVA. De ingekomen reacties zijn in afstemming met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in dit document samengevat, samengevoegd en voorzien van een reactie. Deze Nota van Antwoord vormt een bijlage bij het O-PIP en bij de ontwerp tracébesluiten voor de A4 en de A44.

## 1.2 Voorgeschiedenis

### MER

Zoals omschreven in de Startnotitie MER RijnlandRoute<sup>1</sup> is een MER opgesteld in twee fasen. Begin 2009 is gestart met het opstellen van het MER 1<sup>o</sup> fase. Op 24 februari 2010 is het MER 1<sup>o</sup> fase vastgesteld door PS. Vervolgens is het rapport, inclusief de bijlagen, ter inzage gelegd. Hierop zijn in totaal 142 reacties binnengekomen. Tevens is het MER 1<sup>o</sup> fase voorgelegd aan de Cie MER., hetgeen heeft geleid tot een advies voor richtlijnen voor het MER 2<sup>o</sup> fase<sup>2</sup>. Daarin heeft de Commissie ook geoordeeld over het MER 1<sup>o</sup> fase en heeft zij de daarop ingekomen reacties betrokken.

---

<sup>1</sup> Provincie Zuid-Holland, *Startnotitie MER RijnlandRoute*, herziene versie d.d. 11 december 2008, kenmerk PZH-2008-1099370.

<sup>2</sup> Commissie voor de m.e.r., *RijnlandRoute – Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport 2<sup>o</sup> fase*, d.d. 22 juni 2010, kenmerk 2198-111.

Op basis van de richtlijnen voor het MER 2<sup>o</sup> fase is medio 2010 gestart met het opstellen van het MER 2<sup>o</sup> fase. Medio 2011 is de Cie MER om een tussentijds toetsingsadvies gevraagd op het MER 2<sup>o</sup> fase<sup>3</sup>. Mede op basis van dat advies is besloten het MER 2<sup>o</sup> fase te actualiseren. Op 27 juni 2012 is het MER 2<sup>o</sup> fase door PS vastgesteld. Door de Cie MER is vervolgens een voorlopig toetsingsadvies<sup>4</sup> opgesteld en vrijgegeven. Tenslotte heeft de Cie MER, mede op basis van een aanvulling op het MER 2<sup>o</sup> fase, haar definitieve toetsingsadvies opgesteld en gepubliceerd<sup>5</sup>.

### **PIP**

Op 14 december 2011 is de Startnotitie inpassingsplan RijnlandRoute vastgesteld. In deze notitie is het proces en de aanpak om te komen tot een vastgesteld inpassingsplan verwoord. Vervolgens is gestart met het opstellen van het VO-PIP. Dit VO-PIP is op 3 juli 2012 door GS vrijgegeven voor ter inzage legging. In de afgelopen periode is het O-PIP opgesteld, waarin de uitkomsten van deze Nota van Antwoord zijn betrokken.

### **TB**

In september 2013 is een overeenkomst gesloten tussen de provincie en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu waarin onder meer nadere afspraken zijn gemaakt over de uitvoering van het project en rollen en verantwoordelijkheden van de betrokkenen. In de overeenkomst is tevens vastgelegd dat de Minister conform de Tracéwet, Tracébesluiten zal vaststellen voor de onderdelen van het Hoofdwegenet die onderdeel zijn van de RijnlandRoute.

## **1.3 Opzet Nota van Antwoord**

Voordat toegelicht wordt op welke wijze met de ingekomen reacties is omgegaan en op welke wijze deze zijn beantwoord, is het van belang om op te merken dat de ingekomen reacties op het VO-PIP, de NVA en het MER 2<sup>o</sup> fase een verschillende status hebben. De reacties op het VO-PIP en de NVA zijn beschouwd als inspraakreacties. Op grond van de Wet milieubeheer (Wm) zijn de reacties op het MER 2<sup>o</sup> fase beschouwd als zienswijzen.

Om de leesbaarheid van deze Nota van Antwoord te vergroten is ervoor gekozen een aantal afkortingen te gebruiken voor veel gebruikte begrippen. In bijlage 1 staat een lijst waarin op alfabetische volgorde de afkortingen zijn opgenomen die in deze Nota van Antwoord zijn gebruikt. Daarbij is toegelicht wat de afkorting betekent.

---

<sup>3</sup> Commissie voor de m.e.r., *RijnlandRoute – Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport 2<sup>o</sup> fase*, d.d. 24 augustus 2011, kenmerk 2198-207.

<sup>4</sup> Commissie voor de m.e.r., *RijnlandRoute – Voorlopig toetsingsadvies over het MER*, d.d. 18 oktober 2012, kenmerk 2198-338.

<sup>5</sup> Commissie voor de m.e.r., *RijnlandRoute – Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop*, d.d. 29 november 2012, kenmerk 2198-402.

Hoofdstuk 2 handelt over de reacties van de vooroverlegpartners. In bijlage 2 is de lijst van vooroverlegpartners in het kader van het artikel 3.1.1 Bro opgenomen. De reacties van de vooroverlegpartners zijn samengevat en voorzien van een reactie.

Hoofdstuk 3 betreft de schriftelijke reacties van de gemeenteraden van de grondgebiedgemeenten. De reacties zijn samengevat en voorzien van een reactie.

Hoofdstuk 4 tenslotte gaat over de inspraakreacties op het VO-PIP, respectievelijk de zienswijzen op het MER 2<sup>o</sup> fase. Alle reacties zijn in een beantwoordingstabel opgenomen. Alle indieners, uitgezonderd rechtspersonen, zijn vanwege privacywetgeving geanonimiseerd. Zij hebben een brief ontvangen waarin duidelijk is gemaakt welk uniek nummer aan hen is toegekend dat correspondeert met de nummers in de beantwoordingstabel.

Bij de beantwoording van de reacties is een verdeling in thema's aangehouden. Per thema is aangegeven welke reacties daarop betrekking hebben. Op de volgende pagina is een figuur opgenomen met de standaard opbouw van de beantwoordingstabel voor de inspraakreacties en zienswijzen. Als er consequenties zijn voor het PIP, danwel de TB's, dan is dat met een oranje arcering verduidelijkt.

**Figuur: structuur beantwoordingstabel voor beantwoording reacties**

Unieke nummers van de indieners	Korte en bondige omschrijving van de reactie	Reactie van Gedeputeerde Staten naar aanleiding van de reactie
 ▼	 ▼	 ▼
Indieners	Samenvatting	Reactie
1, 3, 8	Luchtkwaliteitonderzoek is van onvoldoende kwaliteit	Onderzoek is uitgevoerd conform wettelijke normen.
2, 5, 12	Hoe wordt omgegaan met de molenbiotopen in het plangebied?	Effecten op molenbiotopen worden nader onderzocht.
...	...	...

## 2 Ontwerptimalisaties RijnlandRoute

### 2.1 Inleiding

In de vergadering van Provinciale Staten op 27 juni 2012 is een aantal moties aangenomen waarin wordt verzocht een aantal onderdelen van het ontwerp van de RijnlandRoute nader te bestuderen om daarmee te komen tot een optimalisatie van het wegontwerp. De uitwerking van de moties heeft tot medio 2013 geduurd en heeft geleid tot een optimalisatie van het wegontwerp van de RijnlandRoute. Na besluitvorming in PS hierover in juni 2013, is nog een aantal optimalisaties doorgevoerd om de impact op de omgeving verder te beperken.

Het VO-PIP RijnlandRoute heeft betrekking op het 'oude' wegontwerp. Een ieder heeft de mogelijkheid gehad hier op te reageren, maar inmiddels zijn dat rapport en de daarop betrekking hebbende reacties ingehaald door de actualiteit. In dit hoofdstuk is daarom kort aandacht besteed aan de ontwerptimalisaties en zijn de uitkomsten kort beschreven. Alleen de grote en relevante optimalisaties zijn benoemd. In de beantwoording van de reacties zal waar nodig worden verwezen naar dit hoofdstuk.

### 2.2 Ontwerptimalisaties

Tracédeel	Wegontwerp MER 2 <sup>o</sup> fase	Wegontwerp OPIP / OTB's
<b>Tjalmaweg / N206 en knoop Leiden-West</b>	RLR sluit via bypass met rotonde aan op N441.	RLR sluit aan op bestaande gelijkvloerse kruising N206 / N441.
	Wegas RLR iets opgeschoven ten opzichte van huidige wegas.	Wegas RLR zoveel mogelijk op wegas huidige N206 / Tjalmaweg.
	Aansluiting Valkenburg I (west) tegenover bedrijventerrein Katwijkerbroek, taluds toegepast.	Aansluiting Valkenburg I (west) circa 350 meter opgeschoven naar het oosten. In een damwandenconstructie, dus compacter.
	Aansluiting Valkenburg II (oost) tussen archeologische monumenten ('De Woerd') gepositioneerd. Taluds toegepast.	Aansluiting Valkenburg II (oost) circa 200 meter opgeschoven naar het westen met de RLR kruisend onderlangs Torenvlietslaan. Archeologische monumenten worden ontzien. Gebruik van damwanden, dus compacter en verlaagd van -0,8 meter naar circa -



Tracédeel	Wegontwerp MER 2 <sup>e</sup> fase	Wegontwerp OPIP / OTB's
		1,6 meter.
	Ontvlechting verkeersstromen ter plaatse van knoop Leiden-West. Hinderlijke linksaf bewegingen zoveel mogelijk voorkomen.	Ontvlechting verkeersstromen. In noordoostkwadrant krappere bogen toegepast, waarmee het ruimtebeslag op Bio Science Park is verkleind.
	Ontwerp voor kruisingen Plesmanlaan / Haagse Schouwweg en Dr. Lelylaan / Haagse Schouwweg.	Kruisingen Plesmanlaan / Haagse Schouwweg en Dr. Lelylaan / Haagse Schouwweg vallen buiten scope. Deze zijn onderdeel van het Leidse project Ontsluiting Bio Science Park.
<b>A44 – knooppunt Maaldrift</b>	Aansluiting Leiden-Zuid vervalst.	Aansluiting Leiden-Zuid blijft gehandhaafd voor verkeer van en naar de verbinding A44 –A4.
	Traditionele trompetaansluiting voor Maaldrift.	Compactere trompetaansluiting (krappere aansluitbogen), resulterend in minder ruimtebeslag.
	Oostelijke parallelweg langs A44 wordt hersteld met viaduct over de RLR. Ruimtelijke impact poldergebied groot.	Geen viaduct over de RLR. Deel van de Rijksstraatweg (oostelijke parallelweg langs A44) wordt afgewaardeerd.
<b>Verbinding A44 – A4</b>	RLR ten zuiden van Stevenschhof halfverdiept (-2 meter). RijnlandRoute met brug over Veenwatering en Dobbewatering.	RLR geheel verdiept ten zuiden van Stevenschhof (circa -4 meter). Veenwatering ligt in aquaduct over de RijnlandRoute. Dobbewatering ligt boven boortunnel.
	Open betonnen bak ter hoogte van Voorschoten en ca. 600 meter conventionele gegraven tunnel.	Geboorde tunnel van circa 2,2 kilometer in de Papenwegse polder tot in de Oostvlietpolder.
<b>Aansluiting A4</b>	Traditionele trompetaansluiting. Noordelijke ligging RLR in Oostvlietpolder.	Zogenaamde Halve ster aansluiting met betere verkeersveiligheid. Zuidelijke ligging RLR in Oostvlietpolder.
	Wegas van de A4 op de huidige ligging. Verlegging Meerburgse Watering noodzakelijk.	Wegas van de A4 naar het westen verschoven, waardoor verlegging van de Meerburgse Watering niet nodig is. Tevens compacter ontwerp van de aansluiting. Dit resulteert in meer ruimtebeslag in de Oostvlietpolder, maar geen ruimtebeslag in Groene Hart.
	Molen Zelden van Passe moet verplaatst worden.	Molen Zelden van Passe kan blijven staan.
<b>Europaweg en</b>	Opwaardering Lammenschansplein.	Uitgebreide opwaardering Lammenschansplein. Verhoging

Tracédeel	Wegontwerp MER 2 <sup>o</sup> fase	Wegontwerp OPIP / OTB's
Lammen-schansplein		Lammebrug en Trekvlietbrug, waardoor minder brugopeningen noodzakelijk zijn.
	Bypass Oostvlietpolder die aansluit op de Voorschoterweg. Grote impact in Oostvlietpolder.	Geen bypass, geen (extra) impact in Oostvlietpolder.
	Uitbreiding aantal rijstroken Europaweg t.h.v. A4.	Aantal rijstroken t.h.v. A4 blijft gelijk. Geen aanpassingen nodig.

### 3 Vooroverleg artikel 3.1.1 Bro

#### 3.1 Inleiding

Conform artikel 3.1.1 van het Bro hebben GS bij de voorbereiding van het PIP RijnlandRoute overleg met betrokken rijksdiensten en gemeenten, met de waterbeheerders en met andere stakeholders van wie belangen in het geding zijn. In bijlage 2 is een lijst opgenomen met de vooroverlegpartners. Er zijn in totaal 17 reacties binnengekomen. In dit hoofdstuk zijn de ingekomen vooroverlegreacties samengevat en voorzien van een reactie.

#### 3.2 Samenvatting en reacties

##### 3.2.1 Tennet TSO BV

	Samenvatting	Reactie
1	Indiener geeft aan dat op de Verbeelding de breedte van de bestemmingstrook "Leiding - Hoogspanningsverbinding" niet correct is aangeduid. Deze strook moet 55 meter breed zijn, te weten 27,5 meter aan weerszijden van de hartlijn, overeenkomend met de zakelijke rechtstrook. Voor het juist positioneren van deze verbinding en de belemmerde strook heeft indiener een detailtekening bijgevoegd.	De provincie dankt indiener hartelijk voor het aanleveren van de detailtekening en zal de aanpassingen doorvoeren in het O-PIP.
2	In de regels is in artikel 7, lid 5 een omgevingsvergunningstelsel opgenomen. Indiener verzoekt om het lid met de volgende passages te wijzigen en aan te vullen: <ul style="list-style-type: none"><li>wijzigen sub 3: het wijzigen van het maaiveldniveau;</li><li>nieuw sub 4: het aanleggen van watergangen en waterpartijen;</li><li>nieuw sub 5: het plaatsen van onroerende objecten, geen bebouwing zijnde, zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair.</li></ul>	De provincie deelt het standpunt van indiener en de zal de passages wijzigen en aanvullen, overeenkomstig de reactie van indiener.
3	Indiener verzoekt de provincie om tijdig in overleg te treden op het moment dat wijzigingen aan het netwerk noodzakelijk zijn. Dit in verband met een lange voorbereidingstijd van dergelijke wijzigingen. Daarnaast verzoekt indiener om bij verdere en/of een gewijzigde uitwerking van het gebied op	Als initiatiefnemer zal de provincie uiteraard tijdig in overleg treden met indiener. De vrije werkruimte rondom de masten zal worden gerespecteerd.

Samenvatting	Reactie
<p>voorhand rekening te houden met een vrije werkruimte rondom de masten van minimaal 50 bij 50 meter én om nieuwe inrichtings- of andere ruimtelijke plannen, besluiten en/of werkzaamheden tijdig te bespreken.</p>	

### 3.2.2 Gemeente Katwijk

Samenvatting	Reactie
<p>1 De ruimtereserveringen die nu in het VO-PIP staan, geven geen ruimte voor de punten die indiener noodzakelijk acht voor een goede inpassing van deze belangrijke weg:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ aanpassing van de aansluiting Valkenburg II, gericht op verkleining van de visuele impact, snellere daling van het tracé van de RLR na de Torenvlietbrug en nader onderzoek naar de optimale locatie van het aansluitpunt, in samenhang met de garantie van hoogwaardigheid van de HOV (met in de toekomst mogelijk een busbaan);</li> <li>▪ aanpassing van de aansluiting Valkenburg I, waarbij de visuele impact wordt verkleind en de optimale locatie van de aansluiting wordt gezocht, waarbij de verdeling van het verkeer over de aansluitingen op Projectlocatie Valkenburg in evenwicht blijft.</li> </ul> <p>Tevens vraagt Katwijk aandacht voor een goede aansluiting van de RLR op de te verleggen en verdiepen N206.</p>	<p>De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.</p>
<p>2 Indiener heeft de volgende onvolkomenheden in het VO-PIP geconstateerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In het VO-PIP staat dat de Torenvlietbrug maximaal 2x2 rijstroken mag hebben (regels artikel 5.1-e). Momenteel is in het wegontwerp voorzien dat er drie rijstroken per richting zijn. Per richting twee rijstroken voor het doorgaande verkeer en een uit-/invoegstrook. De vormgeving van het ontwerp moet ook planologisch mogelijk zijn.</li> <li>▪ In de toelichting is opgenomen dat de aansluiting Valkenburg I ter hoogte van de Wassenaarseweg ligt. Dat is onjuist, deze aansluiting ligt er hoogte van Katwijkerbroek/Kleine Watering. De verbeelding klopt wel.</li> </ul>	<p>De provincie deelt het standpunt van indiener en zal de betreffende passages, behoudens de gevolgen van de optimalisaties, wijzigen en/of aanvullen.</p>

	Samenvatting	Reactie
	<ul style="list-style-type: none"> <li>In de toelichting staat dat de Torenvlietbrug bij de Torenvlietslaan ligt. Dat is onjuist. De Torenvlietbrug kruist de Oude Rijn en hier ligt de Voorschoterweg. De Torenvlietslaan ligt 600 meter westelijker.</li> </ul>	
3	Indiener verwacht dat ook de reactie van 18 juni 2012 op het voorkeustracé meegenomen wordt bij het opstellen van het O-PIP.	Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

### 3.2.3 Dunea Duin en Water

	Samenvatting	Reactie
1	Indiener heeft een kaart bijgevoegd waar op alle waterleidingen binnen de plangrens zijn aangegeven. Indiener constateert dat in het VO-PIP geen rekening is gehouden met de voorwaarden die zij stelt aan de uitvoering van werken van derden in de nabijheid van de leidingen en verzoekt de provincie om hierover op korte termijn het overleg te starten. Hierbij is ook de planning een belangrijk onderwerp.	De provincie zal de kaart met alle waterleidingen naast de verbeelding leggen en bezien of de verbeelding gewijzigd en/of aangevuld moet worden. Op korte termijn zal de provincie met indiener in overleg treden over de genoemde voorwaarden.
2	Het plangebied van de RLR overlapt het waterwingebied ter hoogte van de nieuwe ontsluitingsweg (huidige 1e Mientlaan) op de N441 en ter hoogte van de kruising N441 en N206. Tijdens de werkzaamheden zijn er aanvullende maatregelen vanuit de Provinciale Milieuvordering Zuid Holland (PMV) nodig voor de activiteiten die in deze raakgebieden plaatsvinden of buiten deze gebieden moeten plaatsvinden.	In tegenstelling tot hetgeen in het VO-PIP staat, raakt het waterwingebied de RijnlandRoute in het O-PIP niet. In de watertoets is omschreven of er daarnaast gevolgen zijn voor de kwaliteit en kwantiteit van het water in het waterwingebied. Voor het overige neemt de provincie de reactie voor kennisgeving aan.
3	De te verwachten grondwaterstromingen als gevolg van bemalingen tijdens de werkzaamheden en de gevolgen van de nieuwe RLR mag geen invloed hebben op de hydrologie van de duinen en de binnenduinrand. In de huidige MER is niet voldoende duidelijk of deze effecten er zijn.	In het MER 2 <sup>e</sup> fase is de invloed van de RijnlandRoute op de grondwaterstromen in algemene zin beschouwd. In de fase richting de uitvoering zal inzichtelijk worden gemaakt of eventuele bemalingen gevolgen hebben voor de hydrologie van de duinen. Als daarvan sprake is, zal aangegeven worden welke mitigerende maatregelen genomen moeten worden om de gevolgen te beperken dan wel geheel te voorkomen.

	Samenvatting	Reactie
		In het kader van het O-PIP en de OTB's is voor de meest kritieke punten van het tracé een quickscan inclusief modellering van de grondwaterstromen uitgevoerd. De uitkomsten daarvan zijn opgenomen in de watertoets en besproken met het hoogheemraadschap.
4	Indiener mist een beschrijving van het negatieve effect van verstoring, versnippering en aantasting van het oppervlakte van de al minimale ecologische verbindingen op de biodiversiteit van de duinen. Indiener heeft met name zorg over de aansluiting van de ecologische verbinding aan de oostkant van Noord-Berkheide ten zuiden van de ontsluitingsweg vanuit de toekomstige nieuwbouwwijk Valkenburg en Maaldrift. De status van de mitigerende maatregelen van de negatieve effecten van de RLR en de ontsluitingsweg op de ecologische corridor van deze specifieke delen, is niet duidelijk. Indiener gaat er vanuit dat deze mitigerende maatregelen in het vervolgtraject aan bod komen.	In het O-PIP en de OTB's wordt aandacht besteed aan mitigerende maatregelen. Voor wat betreft de ecologische verbindingen komt dit tevens aan bod in het landschapsplan dat onderdeel uitmaakt van het O-PIP en de OTB's.
5	In 2007 wordt in het kader van het beheerplan van het Natura 2000 gebied Meijndel en Berkheide een evaluatie uitgevoerd van de maatregelen die zijn genomen in het kader van de in het verleden ontstane stikstofophoping. Indiener stelt voor om daarna opnieuw het planeffect van de RLR op de habitattypen en het al dan niet nodig zijn van mitigerende maatregelen te bepalen. Indiener is van mening dat die eerdere maatregelen niet kunnen worden gebruikt als mitigerende maatregelen voor de negatieve effecten van de RLR en is verbaasd over de conclusie dat het planeffect niet significant negatief is voor de habitattypen kalkarm en kalkrijk grijs duin.	In het kader van het O-PIP zullen nieuwe luchtkwaliteitberekeningen uitgevoerd worden die vervolgens aan de basis liggen voor de hoogte van de stikstofdepositie. Ook zullen nieuwe geluidberekeningen worden uitgevoerd om te bezien of significante effecten zijn uit te sluiten. In een op te stellen Passende Beoordeling wordt aangegeven welke effecten er zijn en op welke wijze deze geminimaliseerd en/of gemitigeerd kunnen worden.
6	Het is van groot belang dat de recreatieve zonering al buiten de duingebieden van indiener begint. De ligging van de ontsluitingsweg vanuit de toekomstige nieuwbouwwijk Valkenburg (huidige 1e Mientlaan) in het VO-PIP, geeft een mogelijkheid voor deze zonering. Een ligging van deze ontsluitingsweg zover mogelijk weg van de duinen is voor recreatieve ontsluiting en zonering en voor de stikstofdepositie in het duingebied gunstig.	Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen. Overigens ligt de voorgenomen activiteit ten opzichte van het VO-PIP op grotere afstand van het duingebied.

### 3.2.4 Gemeente Voorschoten

	Samenvatting	Reactie
1	<p>Indiener heeft zwaarwegende bezwaren tegen het gekozen tracé en de voorgestelde inpassing. ZnB Optimaal heeft grote negatieve gevolgen voor natuur, milieu, gezondheid en ruimtelijke kwaliteit in het plangebied. Binnen Voorschoten verliezen tientallen mensen hun huis, 41.600 m<sup>2</sup> aan sportaccommodaties gaat verloren, bedrijven moeten worden verplaatst, de luchtkwaliteit verslechtert, de geluidsbelasting op woningen langs het tracé neemt toe en de natuur-, landschappelijke en cultuurhistorische waarden worden aangetast.</p> <p>De onaanvaardbaarheid van ZnB Optimaal wordt versterkt door het feit dat er een reëel alternatief tracé voorhanden is, te weten CA, dat veel minder bezwaarlijk is vanuit het oogpunt van natuur, milieu, gezondheid en ruimtelijke kwaliteit. Dit tracé is als het MMA opgenomen in het MER. Het feit dat ZnB Optimaal in het MER niet is meegenomen ziet indiener als een bevestiging dat de keuze voor ZnB Optimaal niet is gemaakt op basis van voldoende en deugdelijk onderzoek.</p>	<p>Als gevolg van de ontwerptimalisaties is deze reactie grotendeels niet meer actueel zie hoofdstuk 2.</p> <p>De passage over het reële alternatief wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>
2	<p>Indiener mist in het VO-PIP een deugdelijke en concrete motivering waarom de RLR van groot openbaar belang is en er geen reëel alternatief voorhanden is. Ook wordt een concrete afweging per betrokken belang en een inhoudelijke motivering waarom meer gewicht zou mogen worden toegekend aan de realisatie van de RLR volgens ZnB Optimaal gemist. Ook met betrekking tot de nut en noodzaak mist indiener een deugdelijke en actuele motivering in het VO-PIP, waarbij onder andere rekening wordt gehouden met aspecten als de structurele economische stagnatie en technologische ontwikkelingen met betrekking tot brandstofmotoren.</p>	<p>Nut en noodzaak van de RijnlandRoute staat niet meer ter discussie.</p> <p>Een concrete afweging per betrokken belang en een inhoudelijke motivering is niet aan de orde. Een verwijzing naar de NVA en de toelichting bij het O-PIP volstaat in dit kader.</p>
3	<p>Indiener is van mening dat het ter inzage leggen van het MER en het VO-PIP voorbarig is geweest, aangezien er nog een haalbaarheidsstudie loopt naar een boortunnel op het tracé tussen de A4 en A44 bij Voorschoten en Stevenshof in Leiden. Door de in PS aangenomen moties over inpassing wordt het beoordelen van en inspreken op het MER en VO-PIP uiterst lastig.</p>	<p>Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>
4	<p>De verkeersberekeningen zijn gebaseerd op het CPB scenario GE (Global Economy), wat uitgaat van de hoogste groeiverwachtingen op het gebied van demografie, economie en mobiliteit. Het CPB</p>	<p>In de komende jaren vinden in de regio Holland Rijnland diverse (grootschalige) ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Deze ontwikkelingen leggen</p>

Samenvatting	Reactie
<p>verwacht een uitgestelde groei en bepleit een heroverweging van het moment van de investering. In dit licht zijn de conclusies in het MER over de verwachte verkeersgroei, toekomstvastheid en zelfs nut en noodzaak volgens indiener aanvechtbaar.</p> <p>Uit modellen blijkt dat slechts een beperkt deel van het verkeer dat nu op de N206 door Leiden rijdt straks gebruik zal maken van de RLR. Dat relatief veel verkeer gebruik blijft maken van de huidige route is verklaarbaar omdat het overgrote deel van dit verkeer (meer dan 80%) aan Leiden gebonden verkeer is en daarom geen andere route kan kiezen. Uit de modellen blijkt ook dat het knooppunt Churchillaan – Haagweg een knelpunt vormt dat op termijn moet worden opgelost wil ZnB goed kunnen functioneren.</p> <p>Er zal met name veel verkeer dat nu gebruik maakt van de N14 op de RLR te vinden zijn. Daarmee ontstaat er voldoende aanbod om een nieuwe weg te rechtvaardigen. Het oplossen van het probleem van de Leidse regio is daarmee echter een afgeleid doel geworden.</p> <p>Indiener acht het in strijd met het beginsel van zorgvuldige voorbereiding dat geen nader onderzoek is gedaan naar de kosten en effecten van maatregelen die genomen zouden kunnen worden (en voorgesteld door TCA) om de toekomstvastheid van CA te optimaliseren.</p> <p>Het criterium robuustheid is in het MER niet meegenomen, terwijl dit wel onderzocht had kunnen worden. Gelet op de eis van vergelijkbaarheid van ZnB en CA plus het feit dat "robuustheid" een belangrijk criterium is, had dit onderwerp in het MER kwantitatief moeten worden onderzocht, zodat beide alternatieven zorgvuldig met elkaar hadden kunnen worden vergeleken. Op basis van de thans beschikbare gegevens is het volgens indiener onjuist om CA lager te laten scoren dan ZnB Optimaal.</p>	<p>een extra druk op de N206 die nu al zwaar belast is. Het bedrijfsleven in de regio Holland Rijnland heeft de afgelopen jaren regelmatig aangegeven de huidige bereikbaarheidsituatie van het gebied zorgwekkend te vinden. De toename van congestie (files), waar nu reeds sprake van is, leidt er toe dat de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio wordt geremd.</p> <p>De aanleg van de RijnlandRoute is bedoeld om enerzijds de geconstateerde knelpunten op te lossen en anderzijds de hiervoor genoemde ontwikkelingen te faciliteren. De huidige economische stagnatie doet niets af aan deze ambitie en van een structurele stagnatie lijkt geen sprake. Voorkomen dient te worden dat er sprake is van een onderdimensionering van het ontwerp c.q. een ontwerp dat niet voldoende robuust is om de toekomstige verkeersgroei als gevolg van de ingezette ontwikkelingen goed te kunnen afwikkelen.</p> <p>Omwille hiervan wordt gerekend met het hoge groeiscenario.</p> <p>Ook ten aanzien van de bepaling van de (milieu)effecten geldt dat deze zijn gebaseerd op het hoge groeiscenario (GE). Hiermee wordt voorkomen dat er mogelijk sprake zou zijn van een onderschatting van de (milieu)effecten.</p> <p>De doelstellingen voor de RLR zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Een significante verbetering te bereiken op de oost-westverbinding voor het autoverkeer.</li> <li>2. Het verbeteren van de leefbaarheid in de regio Holland Rijnland.</li> <li>3. Het mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio.</li> </ol> <p>Er heeft een aantal ontwerpoptimalisaties plaatsgevonden voor het alternatief CA. Deze zijn allen meegenomen in het MER.</p>



	Samenvatting	Reactie
		<p>In het MER zijn alle criteria betrokken die afhankelijk zijn van verkeersintensiteiten.</p>
5	<p>In de NVA wordt aangegeven dat per alternatief een kostenraming is opgesteld op basis van de SSK-systematiek, waarbij voor een uitgebreide behandeling van de uitgangspunten verwezen wordt naar het Achtergrondrapport Kosten van het MER. Dit achtergrondrapport ontbreekt. Indien er is van mening dat inzichtelijk moet worden gemaakt dat de kostenopstelling voor beide alternatieven is gemaakt op basis van dezelfde uitgangspunten, zodat de alternatieven vergelijkbaar zijn. Ook moet kunnen worden nagegaan of onderwerpen als planschade en (overige) nadeelcompensatie in de kostenberekening zijn verwerkt.</p>	<p>Voor beide alternatieven gelden ten aanzien van de kostenraming dezelfde uitgangspunten en zijn zaken als planschade en nadeelcompensatie meegenomen (als percentage), zodat de alternatieven vergelijkbaar zijn.</p>
6	<p>Indien er is van mening dat de provincie in strijd handelt met het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel door op basis van onvoldoende informatie en onderzoek te kiezen voor ZnB Optimaal. Nu is met betrekking tot veel onderwerpen in de toelichting van het VO-PIP aangegeven dat de effecten van de RLR nog nader onderzocht moeten worden en dat nog onderzoek moet worden gedaan, omdat het gekozen tracé ZnB Optimaal niet in het MER is onderzocht.</p>	<p>De keuze voor Zoeken naar Balans optimaal is op basis van (meer dan) voldoende informatie en onderzoek is gekozen. Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p> <p>In het VO-PIP is inderdaad aangegeven dat effecten (lees: gedetailleerde effecten) van de RLR nog nader moeten worden onderzocht. De koppeling met het MER die indiener aandragt is echter niet van toepassing. Als initiatiefnemer is de provincie in het kader van een goede ruimtelijke ordening verplicht te voldoen aan de eisen die de wet- en regelgeving stelt. De resultaten van de nadere onderzoeken tonen de uitvoerbaarheid van het initiatief aan, maar staan los van de tracékeuze.</p>
7	<p>Het stelt indiener teleur dat in het VO-PIP het aspect gezondheid zeer beperkt is meegenomen. De keuze voor ZnB Optimaal heeft negatieve effecten op de gezondheid door verslechtering van de luchtkwaliteit en toegenomen geluidsbelasting en visuele barrières. ZnB Optimaal heeft daarnaast</p>	<p>Het aspect gezondheid maakt integraal onderdeel uit van de afweging en effectbeoordeling in het MER 2<sup>e</sup> fase. Voor wat betreft lucht en geluid geldt dat de provincie als initiatiefnemer heeft te voldoen aan de daarvoor</p>

	Samenvatting	Reactie
	enorme impact op de sport- en recreatiemogelijkheden in Voorschoten, wat negatieve effecten heeft op de volksgezondheid. Indiener heeft zorgen over de financiële impact op sport- en recreatievoorzieningen. Dit had meegenomen moeten worden in de afweging en effectbeoordeling in het MER.	vastgestelde wet- en regelgeving. Overigens leiden de ontwerpoptimalisaties ter plaatse tot een verder teruggebrachte impact op de gezondheid en kunnen bijvoorbeeld de sportvelden ter plaatse blijven bestaan.
8	Indiener mist een onderbouwing waarom het vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar zou zijn om ZnB Optimaal te realiseren, gelet op het feit dat de luchtkwaliteit in het gebied verslechtert ten opzichte van de huidige situatie.	Er wordt voldaan aan de eisen voor luchtkwaliteit zoals opgenomen in de Wet milieubeheer. De onderzoeksresultaten, zoals opgenomen in de toelichting van het O-PIP, vormen de onderbouwing voor de uitvoerbaarheid van het initiatief.
9	Indiener plaatst kanttekeningen bij de stelling in het MER dat de RLR geen onderscheidende effecten heeft op de externe veiligheid in de directe omgeving van de tracés. In de eerste plaats lijkt het studiegebied voor de externe veiligheid groter te zijn dan de studiegebieden van de overige in het MER bestudeerde effecten, waardoor een goede onderlinge vergelijking en beoordeling van effecten complex wordt. Daarnaast wordt gesteld dat het tracé ZnB 90% van het transport van gevaarlijke stoffen overneemt van de Utrechtse Baan. Indiener vindt het onzorgvuldig dat wordt aangegeven dat pas in een later stadium een besluit wordt genomen over het al dan niet openstellen van de RLR voor het transport van gevaarlijke stoffen, waarbij niet wordt aangegeven wanneer hier duidelijkheid over ontstaat en ook niet op basis van welke gegevens en criteria deze beslissing genomen gaat worden.	De grootte van het studiegebied is een gevolg van de gekozen gangbare onderzoekssystematiek. De grootte van het studiegebied en de effecten van de RLR in dat gebied, zitten een goede onderlinge vergelijking en beoordeling van de effecten niet in de weg. Het is tenslotte niet onzorgvuldig dat op een later moment een besluit wordt genomen over het al dan niet openstellen van de RLR voor het transport van gevaarlijke stoffen. De openstelling is een uitgangspunt dat in lijn is met provinciaal beleid dat voorziet in het toestaan van vervoer van gevaarlijke stoffen over provinciale wegen. De gemeentelijke routeringsbesluiten zullen hierop aangepast moeten worden.
10	Uit het gestelde in het VO-PIP dat het MER voor natuur nog onvoldoende informatie bevat, concludeert indiener dat het MER nog onvoldoende basis biedt voor het maken van de tracékeuze. Indiener is van mening dat ZnB Optimaal een veel negatiever effect heeft op de natuurwaarden dan CA. Voor natuur is in het MER een totaalbeoordeling van 0 gegeven voor ZnB. Deze uitkomst is volgens indiener niet te onderbouwen wanneer de relevante toetsingscriteria met drie keer '--', één keer '- ', één keer '+ ' en één keer '0' worden beoordeeld.	De tracékeuze heeft plaatsgevonden aan de hand van een aantal toetsingscriteria, waaronder het MER 2 <sup>o</sup> fase. In het MER 2 <sup>o</sup> fase is een breed scala aan milieuaspecten beschouwd. Op MER-niveau is voldoende milieuonderzoek uitgevoerd om een tracékeuze te kunnen maken. Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.
11	Volgens indiener is er mogelijk sprake van een significant negatief effect (van alle varianten) op de	Bij het O-PIP en de OTB's behoort een Passende Beoordeling waarin wordt

	Samenvatting	Reactie
	bijdrage aan de stikstofdepositie. Voor de constatering in de passende beoordeling dat de bijdrage niet als significant wordt beschouwd is op dit moment geen juridische borging aangezien er nog geen beheerplan van kracht is en ook het PAS nog niet van kracht is.	aangegeven welke effecten er zijn en op welke wijze deze geminimaliseerd en/of gemitigeerd kunnen worden. Zover vigerend worden het beheerplan en indien van toepassing ook het PAS meegenomen in de beschouwing.
12	Indiener concludeert dat nog niet vaststaat of de effecten op Flora en Fauna van ZnB volledig zijn te mitigeren. Mogelijk is dat niet het geval en is er een ontheffing nodig. De uitvoerbaarheid moet voldoende in het PIP verzekerd zijn. Het is voor indiener onduidelijk waarom in het MER niet een gedetailleerder onderzoek kon worden gedaan naar de mogelijkheden van volledige mitigatie.	De initiatiefnemer van het project moet kunnen aantonen dat er zicht is op ontheffing c.q. dat de verwachting bestaat dat er ontheffing wordt verleend. Hiermee wordt de uitvoerbaarheid van het initiatief aangetoond.  In het kader van het MER zijn wel suggesties gedaan voor mitigerende maatregelen. Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER onderschrijft dat in het kader van de effecten op flora en fauna voldoende onderzoek is uitgevoerd. In het O-PIP en de OTB's zijn de mitigerende maatregelen verder geconcretiseerd.
13	Indiener concludeert dat met betrekking tot de EHS niet aannemelijk is gemaakt dat ZnB Optimaal uitvoerbaar is. Er is sprake van aantasting van de EHS en enkele weidevogelgebieden. In het VO-PIP staat dat vanwege het grote maatschappelijke belang van de RLR aantasting van de EHS is toegestaan. Bijkomende voorwaarde is dat er geen reële alternatieven aanwezig zouden zijn. Volgens indiener is niet uitgewerkt of er voldoende zwaarwegende redenen zijn om de EHS aan te tasten en hoe de aantasting wordt gemitigeerd dan wel gecompenseerd.	Onderdeel van het O-PIP en de OTB's is een Natuurtoets waarin de effecten op EHS en weidevogels nader worden onderzocht en hoe deze effecten kunnen worden gemitigeerd c.q. gecompenseerd. Op grond van het provinciaal beleid zal de provincie in het kader van het O-PIP zorgdragen voor de compensatie van de belangrijke weidevogelgebieden.
14	Indiener mist een goede motivering waarop wordt afgeweken van het staande provinciale beleid ten aanzien van het behoud van waardevolle landschappen, de provinciale beleidsvisie Groen en de provinciale Groenagenda.	In het kader van het O-PIP en de OTB's's wordt een Landschapsplan opgesteld. In het Landschapsplan wordt rekening gehouden met het provinciale- en rijksbeleid ten aanzien van landschap en groen.
15	Indiener is van mening dat het op dit moment niet mogelijk is om voor het aspect archeologie een goede objectieve vergelijking te maken tussen de tracés. Er is een groot verschil in kennis over de archeologische waarden voor de verschillende (delen van) tracé's.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
16	Indiener zet grote vraagtekens bij de economische uitvoerbaarheid. In het VO-PIP wordt die niet aangetoond, maar wordt aangekondigd dat dat later zal gebeuren. Indiener verneemt graag wat de reden is dat de provincie de beschikbare cijfers wel hard genoeg vindt om de alternatieven op te	Het is een verplichting om bij vaststelling van het PIP en de TB's de economische uitvoerbaarheid aangetoond te hebben. In het VO-PIP zijn de toenmalige inzichten daaromtrent van verwerkt. In het kader van het O-PIP

	Samenvatting	Reactie
	scoren en te stellen dat CA het budget zou overschrijden, maar geen uitspraken doet over de uitvoerbaarheid op basis van deze cijfers. Daarnaast heeft indiener vragen over het moment waarop de verschillende geldstromen vrijkomen. Een groot deel van de rijks gelden komt pas vrij na 2020. Nu de kosteninschatting is gebaseerd op prijspeil 2010 is er volgens indiener het risico dat later blijkt dat deze niet meer actueel is en dat daardoor de beschikbare middelen niet meer toereikend zijn voor de realisatie van het project.	wordt dit verder uitgekristalliseerd. Hierbij wordt ook aandacht besteed aan de momenten waarop de verschillende geldstromen vrijkomen. Op basis van het geoptimaliseerde ontwerp en de beoogde inpassingen wordt daarnaast een nieuwe kostenraming opgesteld.
17	Indiener roept de provincie op om eerst zorg te dragen voor volledige en correcte informatie over alle tracés inclusief bijbehorende mitigerende en compenserende maatregelen alsmede de resultaten af te wachten van de haalbaarheidsstudie naar een boortunnel. Op basis van die informatie en een deugdelijke belangenafweging tussen de vergelijkbare alternatieven dient dan te worden bezien welk tracé de voorkeur verdient en kan worden uitgewerkt in een nieuw VO-PIP.	Deze mening wordt voor kennisgeving.

### 3.2.5 Gemeente Leiden

	Samenvatting	Reactie
1	Indiener spreekt haar waardering uit voor het initiatief van de provincie om de bereikbaarheid in de regio te verbeteren. Omdat het tracé vooral over het grondgebied van Leiden loopt wil indiener graag meepraten over nadere inpassing. Het is belangrijk voor indiener dat alles goed wordt vastgelegd in het PIP. Omdat het ontwerp nog niet exact vastligt stelt indiener voor om de dwarsprofielenkaart in deze fase niet langer te hanteren, om voldoende flexibiliteit te creëren.	De gemeente Leiden is, evenals de andere gemeenten, nauw betrokken bij het project en denkt mee over de nadere inpassing. De provincie steunt het uitgangspunt om voldoende flexibiliteit te behouden, maar is van mening dat ondanks het gebruik van dwarsprofielen, voldoende flexibiliteit kan worden bereikt.
2	Indiener ziet de volgende verbeterde inpassingen graag opgenomen in het PIP: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. een zoveel mogelijk gesloten tunnelbak tussen het knooppunt Maaldrift en het spoor (passage Stevenshof);</li> <li>2. een alternatieve ontsluiting voor de bypass Oostvlietpolder, waardoor het groene karakter van de Oostvlietpolder zo veel mogelijk behouden kan blijven;</li> <li>3. ofwel ondertunnelde ofwel verdiepte en overkluisde aanleg door de Oostvlietpolder met een tunnelaansluiting op de A4. De huidige begrenzing van het plangebied lijkt te krap om de bovenlangse kruising te kunnen realiseren. Indiener verzoekt de provincie de plangrens ruimer</li> </ol>	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.  Voor wat betreft het deel van het plangebied dat betrekking heeft op het gebied van het OBSP, stemt de provincie in het met voorstel van indiener om het betreffende deel uit het plangebied van het PIP te halen.  Voor wat betreft de door indiener voorgestelde recreatieve verbinding tussen

Samenvatting	Reactie
<p>op te nemen in het PIP;</p> <p>4. bij de reeds toegezegde afspraak om Knoop Leiden west ruimtelijk te optimaliseren, daarin de aansluiting Leiden-Zuid mee te nemen. Er zijn voor de Knoop oplossingen denkbaar die buiten de huidige grenzen vallen. Indiener verzoekt om het plangebied te vergroten aan de hand van het meegestuurd kaartje en in de regels randvoorwaarden op te nemen voor een optimalisering van de inpassing.</p> <p>5. Indiener heeft geconstateerd dat op de verbeelding van het PIP de RLR grotendeels het plangebied van het Leidse project OBSP is opgenomen. Zij is van mening dat dit een gemeentelijk project betreft dat binnen haar eigen gebiedsgrenzen en onder haar eigen verantwoordelijkheid valt. Indiener verzoekt de provincie derhalve om het project OBSP uit het VO-PIP te halen. Over de exacte grens van het OBSP en de RLR wordt nog overlegd. Voorgesteld wordt om op de verbeelding een zoekgebied op te nemen.</p> <p>6. Het in stand houden van de waterverbindingen tussen Stevenshof en Papenwegse polder, via de bestaande weteringen. Dat betekent volgens indiener dat de weg dieper moet worden aangelegd.</p> <p>7. als compensatiemaatregel, het creëren van de groene / recreatieve verbinding tussen Vlietlanden en Cronesteyn, op te nemen;</p> <p>8. mocht de keuze vallen op de bypass Oostvlietpolder, dan moet er een oplossing worden gevonden voor de aanwezige sportvoorzieningen. Compensatie moet volgens Leiden onderdeel uitmaken van het PIP.</p>	<p>Vlietland en Cronesteyn geldt dat deze beschouwd wordt in het landschapsplan.</p>
<p>3 In paragraaf 1.3.2. van het MER 2<sup>o</sup> fase staat "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. Wanneer het huidig besluit milieueffectrapportage wordt gehanteerd, gaat het om categorie 1.2 en niet 1.21 van de C-lijst.</p>	<p>Dit wordt kennisgeving aangenomen.</p>
<p>4 Indiener vraagt aandacht voor mitigerende maatregelen voor luchtkwaliteit en geluidsoverlast, alsmede voor natuur en landschap. Ten aanzien van de luchtkwaliteit wil indiener de volgende specifieke opmerkingen meegeven:</p>	<p>Mitigerende maatregelen zijn onderdeel van het PIP. In het O-PIP komen deze concreet aan de orde.</p>

Samenvatting	Reactie
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De beschrijving van het begin van de tunnel in de tekst en die met de verbeelding is onduidelijk;</li> <li>▪ In het MER onderzoek voor luchtkwaliteit is in de N11-west en ZnB variant een tunnel onderzocht waarbij de tunnelmonden zich op een andere locatie bevinden dan de tunnel uit het PIP. Er dient hiernaar dus een aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek te worden gedaan ten behoeve van het O-PIP.</li> <li>▪ Voor wegvakken uit het PIP is voor de delen in Leiden, (alsmede Oegstgeest en Zoeterwoude) niet getoetst aan gemeentelijk/regionaal beleid (Regionaal Beleid Duurzame Stedenbouw en Duurzaamheidsagenda).</li> </ul> <p>Met betrekking tot geluid wijst indiener er op dat de tekst van paragraaf 5.1.3 in het VO-PIP onjuist is. Als niet kan worden voldaan aan de maximale ontheffingswaarde, kan er géén hogere grenswaarde worden verleend.</p>	<p>De beschrijving van de tunnel wordt aangepast aan de nieuwste inzichten. Het verschil dat hiermee ontstaat met de onderzochte tunnels in het MER 2<sup>o</sup> fase is in principe niet erg. In het MER 2<sup>o</sup> fase is uitgegaan van de worst case situatie. In een aparte validatienotitie wordt dit nader onderbouwd.</p> <p>De RLR betreft een provinciaal (en regionaal) initiatief waarbij toetsing primair plaatsvindt aan provinciaal en rijksbeleid. Waar mogelijk wordt rekening gehouden met gemeentelijk beleid. In dit geval wordt aandacht besteed aan de gemeentelijke structuurvisies en de vigerende bestemmingsplannen.</p> <p>De opmerking van indiener met betrekking tot geluid is correct. Dit wordt aangepast in de toelichting.</p>
<p>5 Naar aanleiding van de constatering in het MER 2<sup>o</sup> fase dat de Churchilllaan drukker wordt dan vóór de aanleg van de RLR wil indiener graag in overleg te treden over hoe het verkeer over de Churchilllaan teruggedrongen kan worden.</p>	<p>Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>
<p>6 Namens de gemeenteraad vraagt indiener om eventuele financiële meevallers te bestemmen voor de Leidse inpassingsambities.</p>	<p>Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>

### 3.2.6 Gemeente Zoeterwoude

Samenvatting	Reactie
<p>1 Indiener heeft grote bezwaren tegen de gekozen variant, vooral tegen de in hun ogen veel te ruim vormgegeven aansluiting op de A4, waardoor er een enorme aanslag wordt gepleegd op de ruimtelijke kwaliteit in de Grootte Westeindsche Polder. Indiener heeft nog steeds de voorkeur voor het trace CA en betreurt het dat in de besluitvorming de nadruk heeft gelegen op verkeerskundige argumenten en het beschikbare financiële kader.</p>	<p>De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.</p> <p>Voor het overige wordt de reactie voor kennisgeving aangenomen.</p>
<p>2 Indiener vraagt om zowel de functie als het ruimtegebruik van de aansluiting op de A4 beter te</p>	<p>De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals</p>

Samenvatting	Reactie
<p>motiveren en bij voorkeur aan te passen. Dit kan door verlaging van de ontwerpsnelheid in bochten en/of door een halve aansluiting. Daarnaast heeft indiener bezwaar tegen de uitgangspunten in de verkeersmodellen van een immer groeiend verkeersaanbod. De tendens van "Het Nieuwe Werken" is onterecht niet meegenomen.</p>	<p>beschreven in hoofdstuk 2.</p> <p>Voor wat betreft de uitgangspunten in het verkeersmodel geldt dat is uitgegaan van een door het CPB (Centraal Planbureau) en PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) opgesteld economisch groeiscenario.</p>
<p>3 Het is volgens indiener onterecht dat de bypass als een los van de RLR gekoppelde optie is onderzocht. Daarnaast stelt het indiener niet gerust dat de provincie het PIP niet heeft voorzien van een landschapsvisie en een beeldkwaliteitsparagraaf. Voor een inhoudelijke bijdrage stelt de gemeente graag haar onlangs vastgestelde Beeldkwaliteitplan ter beschikking.</p>	<p>De bypass heeft altijd onderdeel uitgemaakt van het alternatief ZnB.</p> <p>Inmiddels is de bypass overigens komen te vervallen (zie hoofdstuk 2).</p> <p>Landschapsplan en beeldkwaliteitsparagraaf waren ten tijde van het VO-PIP nog niet voorhanden. In het O-PIP en de OTB's worden deze wel verwerkt.</p>
<p>4 Indiener merkt op dat de consequenties van de voorgenomen aantasting van de Grootte Westeindsche Polder veelal onderbelicht blijven in zowel de toelichting van het VO-PIP als in de uitgevoerde studies, zowel in cultuurhistorisch, in landschappelijk en zeker ook agrarisch opzicht, als wat betreft de ecologische en recreatieve aspecten. De aantasting van deze waarden is onomkeerbaar en bovendien niet elders in het gebied te compenseren.</p>	<p>De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.</p>
<p>5 Met het gebruikte mobiliteitsscenario als uitgangspunt zal de luchtkwaliteit rond Zoeterwoude aanzienlijk afnemen. De lucht binnen de gemeentelijke polderomgeving zal volgens indiener de zwaarste en meest vervuilde lucht in de omgeving zijn en langdurig in het laaggelegen gebied blijven hangen. Hiervoor wordt serieuze aandacht gevraagd.</p> <p>Ten aanzien van de toename van geluid en de nog voor te stellen mitigerende maatregelen behoudt indiener zich het recht voor om daar op te reageren zodra die informatie wordt verstrekt.</p>	<p>In het kader van het O-PIP en de OTB's wordt gedetailleerd geluid- en luchtonderzoek uitgevoerd. De effecten op de omgeving van de gemeente Zoeterwoude komen daarbij uiteraard aan bod.</p> <p>Voor het overige wordt de reactie voor kennisgeving aangenomen.</p>
<p>6 Indiener blijft ernstige bedenkingen hebben tegen het MER. De weging van een onder- en bovenlangse aansluiting op de A4 is niet duidelijk.</p> <p>Vanuit het streven van indiener om de Grootte Westeindsche Polder als onderdeel van het Groene Hart te behouden, is een goed onderbouwde weging cruciaal.</p> <p>Indiener vindt het onjuist dat de REES studie een onderzoeksgrens tot aan de A4 kent. Indiener is niet uitgenodigd als stakeholder.</p>	<p>Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p> <p>Ten aanzien van het streven van indiener om de Grootte Westeindsche Polder</p>

	Samenvatting	Reactie
		<p>als onderdeel van het Groene Hart te behouden, geldt dat dit deel van de reactie inmiddels is ingehaald door de actualiteit (zie hoofdstuk 2).</p> <p>Het plangebied heeft als grens de aansluiting op de A4, het onderzoeksgebied is groter, afhankelijk van reikwijdte van de effecten.</p> <p>Indiener is in de ambtelijke overleggroep en in de stuurgroep vertegenwoordigd en naar onze mening dus voldoende betrokken.</p>
7	<p>Het is indiener niet duidelijk hoe de Tracéwet zijn toepassing gaat krijgen en of deze wet de inhoudelijke inbreng van gemeente niet tekort gaat doen. Momenteel wordt er nog onderzoek gedaan naar de geboorde tunnel en de bypass. Indiener verzoekt de provincie om bij het onderzoek naar de geboorde tunnel binnen ZnB ook het traject tussen de Vliet en de aansluiting op de A4 te betrekken. Ook verdient het aanbeveling het onderzoek niet strikt te beperken tot het ZnB traject.</p>	<p>Omdat de RLR op het hoofdwegennet aantakt is voor het deel van de A4 en het deel van de A44 een Tracébesluit noodzakelijk. De inhoudelijke inbreng van de gemeenten is binnen de kaders van het Tracéwet voldoende geborgd. Daarnaast is er sprake van een participatietraject waarbij de gemeenten nadrukkelijk worden betrokken bij de (inhoudelijke) totstandkoming van het O-PIP en de OTB's.</p>
8	<p>Het bevreedt indiener in hoge mate dat de effecten voor de molen Zelden te Passe zo'n marginale plaats hebben gekregen in de onderzoeken en bij de besluitvorming. De molen is voor de gemeente van elementair belang.</p>	<p>De constatering dat de molen Zelden te Passe in meer of mindere mate wordt geraakt door de RLR is altijd bekend geweest en gecommuniceerd. Dit is ook terug te lezen in de achtergrondrapporten bij het MER 2<sup>o</sup> fase en de toelichting van het VO-PIP. De mate van impact is echter afhankelijk van het uiteindelijk wegontwerp. Naar nu blijkt (zie hoofdstuk 2) kan de molen blijven staan.</p>
9	<p>Het VO-PIP getuigt volgens indiener niet van een goede ruimtelijke ordening. Ten eerste lijkt de plangrens willekeurig, bijvoorbeeld ter hoogte van de bestaande op- en afritten van de A4. Daarnaast gaat het plan niet in op de consequenties voor het omliggend planologisch kader. Het is niet duidelijk waar vigerende bestemmingen (zoals de agrarische bestemming in de Grote Westeindsche Polder) worden doorsneden dan wel verkleind en of deze na vaststelling van onderhavig plan nog doelmatig gebruikt kunnen worden.</p>	<p>De plangrens is niet willekeurig. Uitgangspunt is het wegontwerp van ZnB Optimaal waarbij de kant verharding / talud + vijf meter is aangehouden als plangrens. Daarnaast is bijvoorbeeld ter hoogte van de bestaande op- en afritten bij de A4 rekening gehouden met het geldende planologische regime. In het O-PIP en de OTB's wordt de plangrens nader geconcretiseerd. Uiteraard aan de hand van het geoptimaliseerde wegontwerp en bijbehorende mitigerende en compenserende maatregelen.</p>



	Samenvatting	Reactie
10	De kosten voor ZnB Optimaal worden geraamd op 931 miljoen, maar zijn voor indiener niet te beoordelen, omdat de laatste financiële rapportages niet beschikbaar zijn gesteld. De gemeente heeft gereede twijfels ten aanzien van de financiële haalbaarheid van het plan, omdat nog niet alle mitigerende en compenserende maatregelen in ogenschouw worden genomen, terwijl ze wel onlosmakelijk verbonden zijn met ZnB. Daarnaast heeft indiener verschillende keren gerichte vragen gesteld naar de financiële verschillen tussen een aansluiting bovenlangs en onderlangs bij de A4. Op deze vragen is nimmer een duidelijk en eenduidig antwoord ontvangen. Overigens meent indiener nog steeds recht te hebben op een degelijke schriftelijke beantwoording van de vragen.	<p>Ten aanzien van de kostenraming geldt dat de opbouw, uitgangspunten en inhoud van de raming zijn gedeeld met de betrokken bestuursorganen.</p> <p>Mitigerende en compenserende maatregelen, maken onderdeel uit van de kostenraming. In de fase van het MER volstaat het om uit te gaan van procentuele opslagen. In het kader van het O-PIP en de OTB's zijn de ramingen verder gedetailleerd.</p> <p>Het is de provincie bekend dat indiener vragen heeft gesteld. Inmiddels zijn deze beantwoord.</p>

### 3.2.7 Ministerie van Infrastructuur en Milieu

	Samenvatting	Reactie
1	RWS gaat er van uit dat de afspraken die gemaakt worden in de gesprekken die momenteel gevoerd worden straks worden overgenomen in het O-PIP.	Dat is correct.
2	De tekst onderaan pagina 4 van de toelichting over de rijkscoördinatie-regeling is niet juist. De Tracéwet kent een eigen coördinatie-regeling (art. 20 Tw) zodat de bij het TB behorende besluiten met het TB meegecoördineerd worden en niet op grond van art 3.33 Wro met het PIP. Tevens is niet duidelijk waarom de Minister van EL&I de coördinerende minister zou zijn in plaats van de Minister van I&M	Dit is juist. De tekst in de toelichting wordt aangepast.
3	Omdat de RLR aansluit op de A4 en de A44 kunnen ook de plannen van RWS (bijvoorbeeld landschapsplan van de A44 en de N11, Het Routeontwerp A4 en de Inpassingsvisie voor A4 Burgerveen-Leiden) betrokken worden bij de beschrijving van de landschapsvisie.	Dit wordt meegenomen in de beschouwing voor het landschapsplan.
4	RWS adviseert om een overzichtskaartje van de voorkeursvariant met daarbij de optimalisaties aan het PIP toe te voegen aan paragraaf 4.2. van het PIP.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2. Een overzichtskaart van de beoogde ontwikkeling wordt uiteraard opgenomen in het PIP / TB.

	Samenvatting	Reactie
5	RWS acht het van belang dat er over geluid afstemming plaatsvindt tussen RWS en PZH in verband met het feit dat voor geluid zowel de Wgh (inpassingsplan) als SWUNG (tracébesluit) van toepassing zijn. Verder verzoekt RWS om de schermen langs de A44 (worden geplaatst ikv PLUG) mee te nemen in het geluidonderzoek.	De provincie is over deze onderwerpen al in overleg met RWS.
6	RWS wijst erop dat er ook als mitigerende maatregelen genomen worden ter voorkoming van verstoring van soorten, een Flora- en Faunawet-ontheffing nodig is.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
7	Op de verbeelding staan nog een aantal onduidelijkheden, zoals de exacte aansluitingen op de A4.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.

### 3.2.8 NV Nederlandse Gasunie

	Samenvatting	Reactie
1	Indiener constateert dat op de verbeelding de ligging van een aantal van de aardgastransportleidingen niet is weergegeven en verzoekt dit aan te passen. Een bijlage met daarop de juiste ligging is meegestuurd alsmede informatie over waar digitale informatie over de ligging van de leidingen aangevraagd kan worden.	Akkoord. De verbeelding wordt overeenkomstig de reactie aangepast.
2	De belemmeringsstrook voor de 40 bar leidingen dient te gelden binnen een zone van 4 meter aan weerszijden van de hartlijn van de leiding. De breedte van de belemmeringsstrook voor de 66,2 bar leidingen (blauw weergegeven in de bijlage) dient aan weerszijden van de hartlijn van de leiding 5 meter te bedragen. Indiener verzoekt om deze differentiatie aan te brengen.	Akkoord. De verbeelding en regels worden overeenkomstig de reactie aangepast.
3	Er is op de verbeelding in het noorden, nabij de Wassenaarseweg een dubbelbestemming "Leiding - Gas" opgenomen. Deze leiding is niet van indiener. Waarschijnlijk gaat het hier om een leiding van de lokale afnemer.	De provincie zal dit controleren en als daartoe aanleiding is de verbeelding hierop aan te passen.
4	Vanwege strijd met met Bevb verzoekt indiener om artikel 6.3, aanhef onder b van de planregels als volgt aan te passen: <i>De bouwwerken als bedoeld onder a zijn slechts toelaatbaar indien door die bouwwerken dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen geen aantasting van de in 6.1 genoemde doeleinden ontstaat.</i>	Akkoord. De regels worden overeenkomstig de reactie aangepast.

	Samenvatting	Reactie
5	<p>Vanwege het gestelde in artikel 14, tweede lid, sub b van het Bevb verzoekt indiener om artikel 6.6 onder a uit te breiden met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ het aanbrengen en rooien van diepwortelende beplantingen en bomen;</li> <li>▪ het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;</li> <li>▪ het permanent opslaan van goederen;</li> <li>▪ het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren.</li> </ul> <p>en het punt "het aanbrengen..... of apparatuur" in zijn geheel te verwijderen.</p>	Akkoord. De regels worden overeenkomstig de reactie aangepast.
6	<p>Indiener verzoekt om het artikel "Leiding - Gas" zodanig aan te passen dat de dubbelbestemming "Leiding - Gas" bij het geheel of gedeeltelijk samenvallen met (een) andere (dubbel)bestemming(en) voorrang krijgt en doet hiervoor een tekstvoorstel.</p>	Akkoord. De regels worden overeenkomstig de reactie aangepast.
7	<p>Verzocht om in de toelichting de term "zakelijkrecht strook" te vervangen voor "belemmeringenstrook".</p>	Akkoord. De regels worden overeenkomstig de reactie aangepast.
8	<p>Indiener verzoekt de provincie over de mogelijke consequenties en eventueel te treffen maatregelen aan de leidingen tijdig overleg te plegen met de tracébeheerder te Waddinxveen. Hierbij moet rekening gehouden worden met het feit dat eventuele aanpassingen aan de leiding(en) veel tijd in beslag nemen. Daarnaast dient er te allen tijde een KLIC-melding plaats te vinden.</p>	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen. Overleg met de tracébeheerder vindt plaats.

### 3.2.9 Ministerie van Financiën – Rijksvastgoed- en Ontwikkelbedrijf (RVOB)

	Samenvatting	Reactie
1	<p>Indiener kan het VO-PIP nu nog niet beoordelen, omdat de kans bestaat dat uit het afstemmingsoverleg naar aanleiding van motie 347 oplossingen naar voren komen die anders zijn dat wat nu in het VO-PIP is opgenomen. Indiener heeft derhalve alleen kennis genomen van het VO-PIP en bijbehorende stukken. Indiener gaat er vanuit dat er een voor alle partijen acceptabele oplossing wordt gevonden die wordt overgenomen in het O-PIP.</p>	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.

### 3.2.10 LTO Noord – afdeling Rijn- en Vlietlanden

	Samenvatting	Reactie
1	<p>Indiener is geen tegenstander van de RLR, maar heeft wel bezwaren tegen de gekozen variant omdat ZnB Optimaal leidt tot een onnodige aanslag op agrarische gronden. Er gaat onnodig agrarisch areaal verloren. Bovendien vreest indiener dat voor natuurcompensatie nog eens extra boerenland zal moeten worden opgeofferd. Indiener pleit voor CA.</p>	<p>De provincie is zich er van bewust dat de RLR effect heeft op de agrarische gronden in de directe omgeving. Aan de hand van het geoptimaliseerde ontwerp en de nieuwe milieuonderzoeken wordt duidelijk wat de effecten zullen zijn. Als initiatiefnemer heeft de provincie de taak om deze effecten te minimaliseren of te compenseren. In de het O-PIP wordt hier aandacht aan besteed. De Daarnaast wijst de provincie indiener op de doorgevoerde ontwerptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.</p> <p>De voorkeur voor CA wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>

### 3.2.11 Gemeente Leidschendam-Voorburg

	Samenvatting	Reactie
1	<p>Indiener verzoekt om in de beleidsparagraaf van de toelichting het Regiopark Duin, Horst &amp; Weide en de Beleidsvisie Groen op te nemen. Indiener is van mening dat de aanleg van de RLR volgens het gekozen tracé strijdig is met de Groenagenda.</p>	<p>De Beleidsvisie Groen wordt niet opgenomen in de toelichting van het O-PIP. Er is voor gekozen om de het beleidskader op hoofdlijnen in te vullen. Overigens is er geen sprake van strijdigheid met deze visie. Met de inpassing van het tracé wordt voorzien in een goede landschappelijke inpassing, inclusief recreatieve kruisingen. Duin, Horst en Weide wordt genoemd in het landschapsplan</p>
2	<p>Indiener herkent zich niet in de samenvatting op pagina 16 en 17 van de toelichting en verzoekt de provincie om de tekst aan te passen/aan te vullen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040, herijking 2012: tekst uit de herijking verwerken</li> <li>▪ Landschapsontwikkelingsplan Duin Horst &amp; Weide toevoegen</li> <li>▪ Archeologiebeleid 'Het bodemarchief ontrafeld' toevoegen</li> </ul>	<p>De RLR betreft een provinciaal (en regionaal) initiatief waarbij toetsing primair plaatsvindt aan provinciaal en rijksbeleid. Waar mogelijk wordt rekening gehouden met gemeentelijk beleid. In dit geval wordt aandacht besteed aan de gemeentelijke structuurvisies en de vigerende bestemmingsplannen. De herijking van 2012 zal worden verwerkt in het O-PIP.</p> <p>Het LOP Duin, Horst &amp; Weide zal worden meegenomen in de beschouwing van het landschapsplan. Dit plan wordt vervolgens verwerkt in de toelichting.</p>

	Samenvatting	Reactie
		<p>maar niet apart omschreven in het algemene beleidskader in de toelichting. Het genoemde archeologiebeleid is te gemeentespecifiek om op te nemen in het PIP. Als bevoegd gezag (voor het overgrote deel van het tracé) voor wat betreft archeologie houdt de provincie zich aan haar eigen archeologiebeleid. Wel treedt de provincie in overleg met gemeentelijke archeologen.</p>
3	<p>Ruimtelijk ontwerp en beeldkwaliteitsparagraaf ontbreken in het VO-PIP. Indiener verzoekt de onderwerpen ruimtelijke kwaliteit en beeldkwaliteit beter te omschrijven en verwijst hierbij naar de paragraaf over ruimtelijke kwaliteit in hun bestemmingsplan 'Landelijk gebied' en naar het LOP.</p>	<p>In de VO-PIP fase waren deze stukken nog niet beschikbaar. In het O-PIP / de OTB's worden deze verwerkt.</p>
4	<p>De opgenomen plangrens lijkt niet voldoende ruimte te kunnen bieden aan een goede ruimtelijke inpassing. Indiener verzoekt de provincie voldoende ruimte op te nemen om in een latere fase praktische oplossingen niet onmogelijk te maken.</p> <p>Verder ziet indiener graag dat de variant van TCR bij het PIP wordt betrokken.</p>	<p>De plangrens wordt bepaald op basis van onder andere het landschapsplan en de te nemen mitigerende en compenserende maatregelen.</p> <p>Een geboorde tunnel maakt inmiddels onderdeel uit van de scope van de RLR (zie hoofdstuk 2).</p>
5	<p>Indiener verzoekt in het verdere onderzoek naar een geboorde tunnel de tunnellenge daerbij zodanig te kiezen dat de aansluiting op de A4 uit Den Haag en richting Amsterdam onder de A4 doorloopt. De bovengrondse aansluiting zorgt voor aantasting van de landschappelijke, cultuurhistorische en recreatieve waarden van het open veenweidegebied. Daarnaast zorgt de voorgestelde route voor een verslechtering van de unieke landschappelijke en ecologische verbinding tussen het Groene Hart en de kust. Als de RLR verdiept wordt aangelegd en onderdoor kruist, blijft het landschap in de Oostvlietpolder zoveel mogelijk intact.</p>	<p>De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.</p>
5	<p>Mitigerende maatregelen zijn volgens indiener niet of nauwelijks mogelijk als wordt gekozen voor een aansluiting bovenlangs de A4. Verder wordt verzocht om voldoende geld beschikbaar te stellen voor mitigerende en compenserende maatregelen. Het geraamde bedrag van 5 miljoen euro zal daar volgens indiener niet toereikend voor zijn.</p>	<p>De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.</p>
6	<p>In het VO-PIP is nog niet aangegeven hoe wordt voorzien in de bereikbaarheid van het recreatiegebied Vlietland. Indiener verzoekt de plangrens zodanig te kiezen dat kan worden voorzien in een recreatief aantrekkelijke, sociaal veilige route die onderdeel uitmaakt van het landschappelijke</p>	<p>Zie hiervoor de reactie op punt 4 van de vooroverlegreactie.</p>

	Samenvatting	Reactie
	karakter van de Oostvlietpolder.	
7	De recreatieve waterverbinding tussen Stompwijk en Zoeterwoude langs de A4 is op de verbeelding niet waarneembaar. Indiener verzoekt om voldoende ruimte te reserveren voor een aantrekkelijke recreatieve watergang en deze watergang niet te laten kruisen met het autoverkeer. Gepleit wordt voor een meer zuid-oostelijkere ligging van de watergang.	Zie hiervoor de reactie op punt 4 van de vooroverlegreactie.
8	Er missen dwarsprofielen van de RLR in de Oostvlietpolder en bij de aansluiting op de A4. Indiener verzoekt de provincie om deze toe te voegen en daarbij goed inzicht te verschaffen in de hoogteligging.	In het O-PIP en de OTB's worden dwarsprofielen gepresenteerd, die inzicht bieden in hoogteligging en maatvoering.

### 3.2.12 Gemeente Wassenaar

	Samenvatting	Reactie
1	Indiener dringt er op aan om het plan van TCR bij de door Movares uit te voeren studie te betrekken.	Het plan van TCR is beoordeeld, maar uiteindelijk niet gebruikt in de studie die door Movares is uitgevoerd.
2	Uitgangspunt van indiener bij gesprekken over een betere afstemming van het wegontwerp in zijn omgeving is om zoveel mogelijk groen en ruimtelijke kwaliteit te behouden. Daarbij zal verlaging van de maximumsnelheid naar 80 km/uur op de A44 tussen de N44 en Knoop Leden West veel meer ontwerp mogelijkheden bieden.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerp optimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2. Een snelheidsverlaging tussen de N44 en knoop Leden-West is niet aan de orde.
3	Indiener is van mening dat er nog steeds teveel onzeker is om een VO-PIP in procedure te kunnen brengen. De mogelijkheid van een geboorde tunnel, ecologische waarden die nog niet duidelijk bekend zijn en de prioriteit die gegeven moet worden aan inpassing bij Voorschoten, kunnen van grote invloed zijn op draagvlak, kosten en effecten. Ook ontbreken in de toelichting nog een landschapsvisie en een beeldkwaliteitsplan en zijn de ruimtelijke consequenties voor de omgeving van het plan niet inzichtelijk. Het is hierdoor voor indiener ondoenlijk om op deze punten om op het plan te reageren.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.  Een landschapsplan inclusief het aspect beeldkwaliteit wordt verwerkt in het O-PIP en de OTB's.
4	In paragraaf 1.2 van de toelichting moet de Stevenshofpolder de Papewegse Polder zijn.	Akkoord. Dit wordt aangepast.
5	In de tekst over de PSV in de toelichting worden de provinciale ruimtelijke keuzes voor de	Akkoord. De tekst over de PSV wordt hierop aangevuld.

Samenvatting	Reactie
aanduidingen van Kroonjuweel Cultureel Erfgoed en het provinciaal landschap ten onrechte niet genoemd. Het gaat dan om beleid met betrekking tot de landgoederenzone en het provinciaal landschap Duin- Horst en Weide.	
5 De conclusie dat de gemeenten positief staan tegenover een oost-westverbinding, maar kanttekeningen hebben bij de tracékeuze van het VO-PIP is niet juist. Indiener betreurt nog steeds het afvallen van CA, want met ZnB worden de waarden van het gebied onherstelbaar aangetast en ontbreekt het maatschappelijk draagvlak.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
6 Het is voor indiener onbegrijpelijk dat de tracékeuze is gemaakt zonder de beschikking te hebben over de landschapsvisie die juist de goede inpassing moet zeker stellen. Zeker nu in het MER 2 <sup>o</sup> fase de conclusie wordt getrokken dat over het algemeen de negatieve effecten van ZnB niet of moeilijk te beperken of te voorkomen zijn door het nemen van mitigerende maatregelen.	Het effect op het landschap van de onderzochte alternatieven was slechts één van de vele (onderdelen van de) toetsingscriteria op basis waarvan de tracékeuze is gemaakt. Op MER-niveau is voldoende milieuonderzoek uitgevoerd om een tracékeuze te kunnen maken. Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER onderschrijft dit. In het vervolg (fase O-PIP) wordt een landschapsplan opgesteld en wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan de inpassing van de RLR in het landschap.
7 Indiener vindt het MER 2 <sup>o</sup> fase op onderdelen onvolledig. Daarnaast ontbreekt het advies van de Cie MER. Zonder dit advies dient volgens indiener uit oogpunt van zorgvuldig bestuur geen besluit genomen te worden over een traject dat zo ingrijpend is voor de leefbaarheid van vele inwoners en de waarden van het gebied.	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.
8 Indiener vindt de onderbouwing van de variantkeuze in de NVA niet voldoende. In een bijlage bij de overlegreactie worden over de 6 criteria opmerkingen gemaakt : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur: Nog onduidelijkheid over doorstroming op de A44, knelpunt Churchillaan/Haagweg (zijn kosten meegenomen?), EG-scenario waarschijnlijk niet aan de orde, ZnB Optimaal is nog onvoldoende uitgewerkt.</li> <li>▪ Kosten: Optimalisatie van ZnB omvat volgens indiener ook verslechtingen (geen verdiepte aansluiting meer op A4, volledige knoop bij Maaldrift geeft meer aantasting en maakt Ecoduct vrijwel onbetaalbaar). Budget voor inpassing wordt ook voor verkeersmaatregelen gebruikt, van ZnB Optimaal zijn gegevens over kosten niet beschikbaar, dus niet te beoordelen. Ook CA had</li> </ul>	De RLR wordt niet alleen aangelegd om een bestaand probleem op te lossen, maar ook om regionale ruimtelijke ambities mogelijk te maken. Hieraan levert de ZnB variant de grootste bijdrage. <p>Ten aanzien van de kostenraming geldt dat de opbouw, uitgangspunten en inhoud van de raming zijn gedeeld met de betrokken bestuursorganen.</p> <p>Ten aanzien van de risico's is de vergunbaarheid vanuit technisch oogpunt bekeken. Draagvlak speelt daarbij geen rol.</p>

Samenvatting	Reactie
<p>geoptimaliseerd kunnen worden</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Risico's: De discussie over vergunbaarheid van de tunnel van CA wordt wel als risico benoemd, maar het gebrek aan draagvlak voor ZnB niet, terwijl dat volgens indiener zeker effect kan hebben op de vergunbaarheid.</li> <li>▪ Milieueffecten: slechte effecten van ZnB worden volgens indiener in de NVA gerelativeerd, terwijl in het MER 2<sup>o</sup> fase staat dat de negatieve effecten niet of moeilijk zijn te beperken door het nemen van mitigerende maatregelen.</li> <li>▪ MKBA: conclusie dat maatschappelijk baten twee keer zo hoog als de kosten kan niet worden getrokken, want ook hier is een verkeerd groeiscenario gehanteerd, wordt onterecht de verhouding kosten-baten als absoluut getal gehanteerd, zijn duurzaamheidsaspecten niet meegenomen, zijn kosten twee keer meegeteld en zijn kosten voor inpassingsmaatregelen en mitigerende en compenserende maatregelen niet meegenomen.</li> <li>▪ Ruimtelijke kwaliteit: Vanuit ruimtelijke kwaliteit heeft CA de voorkeur. Ook hier wordt, volgens indiener onterecht, weer geconcludeerd dat de negatieve effecten kunnen worden beperkt, en wordt makkelijk omgegaan met specifieke waarden van het Kroonjuweel en het provinciaal landschap. Voor de onderzochte variant van ZnB wordt geconstateerd dat grote negatieve effecten optreden voor natuur, landschap en cultuurhistorie. Daarbij wordt ook vastgesteld dat over het algemeen deze effecten niet of moeilijk te beperken of te voorkomen zijn door het nemen van mitigerende maatregelen. Dit staat in schril contrast met de provinciale mededeling in paragraaf 1.1, dat mitigerende en compenserende maatregelen in de vervolgfase aan de orde zullen komen</li> </ul>	<p>Voor wat betreft de milieueffecten geldt dat de effecten zoals genoemd in het MER 2<sup>o</sup> fase overgenomen zijn in de NVA. Voor de negatieve effecten geldt dat niet alle effecten makkelijk te mitigeren of te compenseren zijn. Wel wordt daarvoor moeite gedaan, dat is ook te zien in de aanpassingen in het ontwerp die zijn doorgevoerd als grondslag voor het O-PIP en de OTB's (zie hoofdstuk 2).</p> <p>Ten aanzien van de MKBA geldt dat voor alle alternatieven hetzelfde groeiscenario en dezelfde benadering is aangehouden voor wat betreft de betrokken beoordelingsaspecten. Daardoor is een goede vergelijking mogelijk. Voor compenserende en mitigerende maatregelen is een kostenreservering opgenomen.</p> <p>In het aangepaste ontwerp zijn nu zoveel mogelijk maatregelen opgenomen om de negatieve effecten te beperken. De provincie en haar partners hebben daarmee invulling gegeven aan de genoemde provinciale paragraaf.</p>
<p>9 In de toelichting wordt verwezen naar onderzoeken uit het MER 2<sup>o</sup> fase die oppervlakkig zijn en geen betrekking hebben op de gepresenteerde variant van ZnB Optimaal. Een dergelijk 2<sup>o</sup> fase onderzoek verdraagt zich volgens indiener niet met het beginsel van behoorlijk bestuur.</p>	<p>In de toelichting wordt inderdaad grotendeels verwezen naar de onderzoeken die in het kader van het MER 2<sup>o</sup> fase zijn uitgevoerd. Die onderzoeken zijn van voldoende niveau om te gebruiken in het VO-PIP. In het MER 2<sup>o</sup> fase is de worstcase situatie onderzocht en qua effecten valt ZnB Optimaal binnen die marge. In aanvulling hierop is in het kader van het O-PIP een analyse</p>



	Samenvatting	Reactie
		opgesteld om het uitgewerkte voorkeursalternatief te vergelijken met de alternatieven en varianten in het MER 2 <sup>e</sup> fase.
10	<p>Indiener wijst er op dat in de toelichting nog geen aandacht besteed wordt aan SWUNG 1, terwijl dat inmiddels wel in werking is getreden. Daarnaast wordt opgemerkt dat het de taak van de overheid is om omwonenden te beschermen tegen gezondheidsrisico's ten gevolge van fijn stof en roet uit verkeer. Die bescherming kan bijvoorbeeld geboden worden door verlaging van de maximumsnelheid en het nemen van op gezondheid gerichte inpassingsmaatregelen.</p>	<p>In de toelichting is inderdaad nog geen aandacht besteed aan SWUNG I, omdat de betreffende regelgeving ten tijde van het opstellen van het VO-PIP nog niet was vastgesteld. De rekensystematiek was bovendien nog niet voorhanden. In de OTB's voor de A4 en A44 wordt uiteraard de SWUNG systematiek gehanteerd.</p> <p>De opmerking over de gezondheidsrisico's wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>
11	<p>Het is voor indiener onduidelijk of de autosloperij op Maaldrift deel uitmaakt van het plangebied en toegevoegd dient te worden aan de lijst met saneringslocaties (bodem). Van de saneringslocaties moet daarnaast worden aangegeven of nader onderzoek of aanvullende saneringen worden uitgevoerd.</p>	<p>Het is de provincie niet geheel duidelijk welke autosloperij wordt bedoeld. Een mogelijk aanwezige autosloperij op bedrijventerrein Maaldrift maakt geen deel uit van het plangebied. Indien de autosloperij nabij Tienhuizen wordt bedoeld, geldt dat deze wordt meegenomen in het plangebied.</p>
12	<p>Indiener hecht er aan dat de Veenwatering nadrukkelijk herkenbaar en beleefbaar blijft. Dit kan niet los gezien worden van een algehele visie op de landschappelijke inpassing van de weg, in welk kader ook de buitenplaats Zuidwijk met een hoofdgebouw en parkbos wordt genoemd. Dit monumentale ensemble wordt volgens indiener onherstelbaar beschadigd.</p> <p>In tegenstelling tot het gestelde in paragraaf 5.4.1. gaat het Pact van Duivenvoorde niet over een ecologische zone. Deze paragraaf moet volgens indiener worden aangevuld met concrete beschrijvingen van de waarden van het gebied.</p> <p>De conclusie in paragraaf 5.4.3. is volgens indiener niet het resultaat van een integrale afweging, maar geeft slechts aan dat de RLR prevaleert boven de cultuurhistorische belangen en dat nog onderzocht gaat worden hoe inbreuk kan worden beperkt of ontzien. Dit staat volledig haaks op de bescherming die de PSV beoogt voor het Kroonjuweel Cultureel Erfgoed. Behoud van de ruimtelijke kwaliteit in het topgebied is volgens indiener ondergeschikt geweest aan de financiële voorkeursafwegingen.</p>	<p>De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.</p>

	Samenvatting	Reactie
13	<p>Het gebied ter hoogte van knooppunt Maaldrift is onderdeel van de EHS. Indiener is tegen het aanleggen van een volledig knooppunt, waardoor de ecologische verbinding tussen de duinen en het weidegebied nagenoeg volledig wordt doorsneden. Omdat het plan niet voorziet in compenserende en / of mitigerende maatregelen betekent dit een groot verlies van natuurwaarden. Ook worden de mogelijkheden om een ecoduct aan te leggen hierdoor gefrustreerd. Het zeer beperkte gebruik van de verbindingsboog tussen de A44 en de RLR weegt naar de mening van indiener niet op tegen het oppervlakteverlies en versnippering van de EHS ter plaatse. In het PIP wordt niet duidelijk hoe hierin een afweging is gemaakt. Indiener ziet het volledig maken van de knoop Maaldrift niet als een verbetering van de inpassing en verzoekt de provincie om de mogelijkheid van een volledig knooppunt Maaldrift uit het PIP te halen.</p> <p>In 5.8.1. worden de beschermingsregimes die de diverse regelingen geven wel benoemd, maar er wordt niets mee gedaan behalve dat de RLR als een groot maatschappelijk belang wordt beoordeeld en nader onderzoek moet plaatsvinden. Het opzij schuiven zonder motivatie van deze beschermingsregimes is volgens indiener in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur en verdraagt zich niet met het motatievereiste van de Awb. Bovendien had het genoemde nader onderzoek juist uitgevoerd moeten worden voordat een besluit wordt genomen.</p>	<p>De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.</p>
14	<p>In paragraaf 5.8.1 van de toelichting worden de beschermingsregimes die de diverse regelingen geven wel benoemd, maar er wordt niets mee gedaan behalve dat de RLR als een groot maatschappelijk belang wordt beoordeeld en nader onderzoek moet plaatsvinden. Het opzij schuiven zonder motivatie van deze beschermingsregimes is volgens indiener in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur en verdraagt zich niet met het motatievereiste van de Awb. Bovendien had het genoemde nader onderzoek juist uitgevoerd moeten worden voordat een besluit wordt genomen.</p>	<p>In het kader van het O-PIP wordt aan de beschermingsregimes nader aandacht besteed. Overigens is een aantal van de beschermingsregimes (deels) niet meer relevant door de ontwerpoptimalisaties (zie hoofdstuk 2).</p>
15	<p>Paragraaf 5.8.2 van de toelichting moet volgens indiener worden aangevuld met de concrete beschrijvingen van de natuurwaarden in het gebied.</p> <p>De conclusie in paragraaf 5.8.3. dat er wordt 'verwacht' dat de ecologie de uitvoerbaarheid niet in de</p>	<p>Concrete natuurwaarden zijn ten dele genoemd in paragraaf 3.1.2 van de toelichting. In het O-PIP worden deze verder aangevuld.</p> <p>In de PSV (en verordening ruimte) is inderdaad een aantal</p>

	Samenvatting	Reactie
	weg staat, is volgens indiener niet het resultaat van een integrale afweging en staat haaks op de bescherming die de PSV beoogt voor het provinciaal landschap Duin Horst & Weide, de EHS en de waardevolle weidevogelgebieden.	beschermingsregimes opgenomen. De realisatie van de RLR wordt echter ook niet onmogelijk gemaakt c.q. deze wordt concreet benoemd als toekomstige ontwikkeling. Het is de uitdaging om de realisatie van de RLR en de bescherming van het landschap zoveel mogelijk complementair aan elkaar te laten zijn.
16	In het beleidskader ontbreekt het beleid van het hoogheemraadschap. Daarnaast wijst indiener er op dat het watertoetsproces nog moet worden doorlopen.	Het beleid van het hoogheemraadschap is opgenomen in de rapportage van de watertoets die als bijlage bij het VO-PIP is gevoegd. In het kader van het O-PIP/OTB wordt opnieuw het proces van de watertoets doorlopen en wordt deze vervat in een rapportage.
17	Het lijkt erop dat niet alle ruimtelijk relevante hogedrukaardgas- en waterleidingen op Wassenaars grondgebied voorkomen op de verbeelding.	In de fase van het O-PIP en de OTB's wordt dit bekeken en indien nodig aangevuld.
18	<p>Het is voor indiener onduidelijk hoe de globale kostenraming in de NVA tot stand is gekomen, omdat de specifieke gegevens over de geraamde kosten niet beschikbaar zijn gesteld. Bij het MER 2<sup>e</sup> fase in het bijlagenboek ontbreekt in bijlage 6 de "achtergrondrapporten kosten". Indiener heeft de volgende kritiekpunten op de veronderstelde economische uitvoerbaarheid:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het is curieus dat volgens de eigen provinciale ramingen in circa twee maanden tijd het verschil in kosten van €150 miljoen tussen ZnB en CA opgelopen is tot € 229 miljoen. De gemeente vraagt om een second opinion.</li> <li>2. Het is onduidelijk of kosten voor nog te nemen maatregelen zijn gedekt</li> <li>3. Holland-Rijnlandgemeenten hebben financiële bijdragen toegezegd onder uitdrukkelijke voorwaarden. ZnB Optimaal voldoet niet aan deze voorwaarden en daarmee zijn in redelijkheid van indiener geen bijdragen te verwachten</li> <li>4. Het extra provinciaal budget is bedoeld voor ruimtelijke inpassing, maar wordt ook voor verkeerskundige maatregelen gebruikt. De voorgestelde optimalisaties van de Knoop Maaldrift en het ongelijkvloers maken van de aansluiting op de N441 zijn volgens indiener géén ruimtelijke optimalisaties. Indiener pleit voor flexibele plangrenzen rond Maaldrift.</li> </ol>	<p>Ten aanzien van de kostenraming geldt dat de opbouw, uitgangspunten en inhoud van de raming zijn gedeeld met de betrokken bestuursorganen.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De oorzaak is eveneens gecommuniceerd in project- en Stuurgroep. Een second opinion is niet uitgevoerd.</li> <li>2. Zaken als mitigerende en compenserende maatregelen zijn (als percentage) meegenomen in de kostenraming. Conform de SSK-systematiek.</li> <li>3. Dit is ingehaald door de actualiteit (zie hoofdstuk 2).</li> <li>4. Dit is ingehaald door de actualiteit (zie hoofdstuk 2). Het nieuwe geoptimaliseerde ontwerp rechtvaardigt (relatief) strakke plangrenzen rond Maaldrift. Inclusief mitigerende en compenseren maatregelen.</li> </ol>
19	Indiener verneemt graag in een vroeg stadium op welke datum de raad zal worden gehoord.	Dit wordt tijdig gecommuniceerd.

	Samenvatting	Reactie
20	<p>In de toelichting staat dat de RLR de A44 onderlangs kruist en dat de A44 op bestaande hoogte blijft. In de regels is dit niet overgenomen. De bestemming "Verkeer" maakt bruggen en viaducten mogelijk tot een hoogte van 10 meter. Ter hoogte van de kruising is geen dwarsdoorsnede opgenomen. Indiener verzoekt om in het inrichtingsplan expliciet op te nemen dat als de kruising van de RLR en de A44 op 2 niveaus wordt aangelegd, er één verdiept wordt aangelegd.</p> <p>Daarnaast is binnen de bestemmingsomschrijving van artikel 3 "Verkeer" aangegeven dat de gronden ook zijn bestemd voor faunapassages en ecoducten. Indiener verzoekt om de bouwregels dusdanig aan te passen dat de bouw van een ecoduct mogelijk wordt gemaakt.</p> <p>Onder de aanduiding 'Verkeer' kan ook water vallen. Daarnaast is er de bestemming 'Water'. Dit is niet gewenst, omdat dan de verplichte watercompensatie niet duidelijk wordt. Daar waar deze compensatie aangebracht wordt, zal dit nader op de verbeelding aangeduid moeten worden.</p>	<p>De reactie is gedeeltelijk ingehaald door de actualiteit (zie hoofdstuk 2). De inhoudelijke opmerkingen van indiener over de regels worden bestudeerd en, indien daartoe aanleiding is, meegenomen in de O-PIP fase.</p>
21	<p>Indiener is van mening dat in het PIP de natuur- en landschapswaarden, zoals de Veenwatering, zowel in de regels als op de verbeelding tot uitdrukking moeten komen, bij voorkeur via een dubbelbestemming.</p> <p>De aanduiding L-HV wordt in de legenda niet verklaard.</p> <p>De dwarsprofielen zijn volgens indiener te globaal. Een maatvoering ontbreekt, en ter plaatse van dwarsprofiel 10 is onduidelijk hoe wordt aangesloten op de Veenwatering.</p>	<p>Landschapswaarden worden doorgaans niet specifiek bestemd, maar bijvoorbeeld wel benoemd in het landschapsplan. In het O-PIP wordt waar mogelijk zoveel mogelijk concreet bestemd.</p> <p>In het O-PIP en de OTB's worden dwarsprofielen gepresenteerd, die inzicht bieden in hoogteligging en maatvoering.</p>
22	<p>In de brief van indiener van 23 juli 2012 is verzocht om de termijn van tervisielegging en gelegenheid tot inspreken op te schorten. Het verzoek staat nog steeds.</p> <p>Daarnaast verzoekt indiener om de processen van het PIP en het Tracébesluit gelijk te schakelen, zodat de plannen voor het volledige tracé van RLR integraal gezien kunnen worden en gelijktijdig van commentaar kunnen worden voorzien.</p>	<p>Het eerste deel van de reactie wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor het tweede deel van de reactie geldt dat de provincie het eens is met het standpunt van indiener. Het uitgangspunt is om het PIP en de TB's zoveel mogelijk gelijktijdig op te stellen en ter visie te leggen.</p>
23	<p>Alleen als er inzicht is in alle huidige kwaliteiten en het complete ontwerp inclusief alle maatregelen uitgewerkt is, kan beoordeeld worden of het tracé recht doet aan behoud van het groen en de ruimtelijke kwaliteit.</p>	<p>Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>

	Samenvatting	Reactie
24	Nadere bepaling van de milieueffecten is volgens indiener nodig i.v.m. nog bestaande onduidelijkheden en wordt ook in het MER 2 <sup>e</sup> fase en het VO-PIP al aangegeven. Indiener verzoekt de provincie om de grondgebiedgemeenten nauw te betrekken bij het uitwerken van de optimalisaties en van de inpassing van kunstwerken en geluidsschermen en bij de ontwerpkeuzes.	Het proces voorziet daarin en heeft daarin in voorzien
25	Voor de onderzochte variant ZnB wordt geconstateerd dat grote negatieve effecten optreden voor natuur, landschap en cultuurhistorie en dat over het algemeen deze effecten niet of moeilijk te beperken of te voorkomen zijn door het nemen van mitigerende maatregelen. Dit staat in schril contrast met de provinciale mededeling in paragraaf 1.1, dat mitigerende en compenserende maatregelen in de vervolgfase aan de orde zullen komen.	Het is de plicht van de provincie als initiatiefnemer om het project waar nodig zoveel mogelijk te mitigeren en/of te compenseren. Dat staat los van de vermeende constatering van indiener dat effecten op natuur, landschap en cultuurhistorie moeilijk zijn te beperken of te voorkomen door het nemen van mitigerende maatregelen.
26	In het MER 2 <sup>e</sup> fase staat dat er nog onzekerheden zijn en dat daarom bepaalde aannemers zijn gedaan op basis van de MKBA. Deze gaat uit van het grootst mogelijke economische groeiscenario, waarbij ZnB 1,9 scoort en CA 1,3. In deze saldo's worden echter de negatieve effecten op natuur, landschap, cultuurhistorie, recreatie, archeologie en bodem en grondwater niet in geld uitgedrukt en zijn deze dus niet meegeteld in de (positieve) uitkomst. Als het laagste groeiscenario wordt gehanteerd, scoren beide varianten negatief namelijk 0,7 en 0,5 wat volgens indiener betekent dat de maatschappelijk baten niet opwegen tegen de maatschappelijke kosten.	De kwalitatieve effecten maken integraal onderdeel uit van de afweging en zijn verwerkt in het MER 2 <sup>e</sup> fase. De MKBA is opgesteld conform de OEI-systematiek en heeft concrete resultaten opgeleverd die zijn meegenomen in de afweging. De conclusie dat de MKBA vervolgens niet benut is zoals deze is bedoeld, is geen logische gevolgtrekking.
27	Indiener verzoekt de provincie alsnog de groeneffecten financieel te kwantificeren voor een goede ruimtelijke onderbouwing van het O-PIP en de keuze te heroverwegen.	Een heroverweging van de keuze is niet aan de orde.
28	Indiener heeft veel opmerkingen bij de toename van geluid op de Lange Kerkdam en wil dat de consequenties voor geluid en luchtkwaliteit voor de woningen in beeld worden gebracht.	Lange Kerkdam valt buiten de onderzoeksgebieden voor geluid en lucht. Eventuele consequenties voor geluid en luchtkwaliteit hoeven volgens de wet hier niet inzichtelijk gemaakt te worden.

### 3.2.13 Hoogheemraadschap van Rijnland

	Samenvatting	Reactie
1	Indiener verzoekt diens brief van 20 juni 2012 als reactie op de tracékeuze, ook als onderdeel te zien van de vooroverlegreactie.	Akkoord. De brief handelt voornamelijk over het betrekken van het hoogheemraadschap bij de verdere inpassing van het tracé. De provincie is het overleg met het hoogheemraadschap aangegaan.

	Samenvatting	Reactie
2	De kruising van de weg met de Veenwatering en de Dobbewatering vraagt specifieke aandacht omdat deze wateringen de hoofdafvoer vormen van een uitgestrekt gebied met een wateropgave. Indiener wil graag een open waterverbinding handhaven vanuit het oogpunt van een robuust en bedrijfszeker watersysteem en vanuit het belang van de recreatievaart. Er mogen geen oplossingen worden uitgesloten. Voor de regels betekent dit dat binnen de bestemming 'verkeer' het bouwen van een aquaduct of een tunnel over het gehele traject tussen A44 en de spoorlijn mogelijk moet zijn.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
3	Indiener constateert dat eventuele nieuwe watergangen (i.v.m. omlegging) en bermsloten niet op de verbeelding zijn opgenomen. De genoemde watergangen moeten vanwege hun belangrijke functie met de bestemming 'water' worden opgenomen in het PIP.	In het O-PIP en de OTB's wordt rekening gehouden met mitigerende en compenserende maatregelen, waaronder omlegging van watergangen. Deze worden passend bestemd.
4	Boezemwaterkeringen moeten aan de eisen blijven voldoen. De tracés van deze keringen alsmede eventuele (na afstemming benodigde) omleggingen en verlengingen daarvan, dienen op de verbeelding te worden opgenomen met een dubbelbestemming.	Akkoord. Boezemwaterkeringen en overige waterkeringen worden, zover nog niet vastgelegd in het VO-PIP, opgenomen in de rapportages en op het kaartmateriaal van het O-PIP / de OTB's.
5	Indiener hecht er veel belang aan te worden betrokken bij het zoeken naar en vaststellen van locaties voor compenserende waterberging. De tekst over de compensatie is niet volledig juist en dient aangepast te worden. Het benodigde oppervlak dient met een maatwerkberekening per peilgebied te worden vastgesteld. De compensatie dient vóór danwel tegelijkertijd met de aanleg van de weg gerealiseerd te zijn, waarbij indiener van mening is dat de compensatie bestuurlijk geborgd moet zijn op het moment dat het PIP wordt vastgesteld.	Het hoogheemraadschap wordt vanzelfsprekend betrokken in het proces. De tekst over de compensatie wordt aangepast. De provincie zal er tenslotte zorg voor dragen dat de watercompensatie ook bestuurlijk is afgerond bij vaststelling van het PIP.
6	In de plantoelichting m.b.t. dit onderwerp wordt niet ingegaan op het omleggen van watergangen. Het is van belang dat daarbij de doorstroming op orde blijft en dat er geen stukken watergang ontstaan waar vervuiling zich ophoopt. In het ontwerp dient hiermee rekening te worden gehouden.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen. Dit onderwerp komt aan bod in de overleggen met het hoogheemraadschap.
7	Indiener gaat er vanuit dat er in het PIP rekening moet worden gehouden met voldoende ruimte voor beheer en onderhoud. Het gaat bij onderhoud vanaf de kant om een strook van 5 (primaire watergangen) of 2 (overige watergangen) meter. Als er varend onderhoud nodig is moet de watergang minimaal 6 meter breed zijn.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen en vertaald in het O-PIP / de OTB's.
8	Verzocht wordt om in het PIP te verwijzen naar het Rijnlandse watergebiedsplan Zuidgeest en hiermee goede afstemming te zoeken. De met de aanleg van de RLR gepaard gaande water- en	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen. Dit onderwerp komt aan bod in de overleggen met het hoogheemraadschap.

	Samenvatting	Reactie
	natuurcompensatie bieden kansen voor het gebiedsplan.	
9	Indiener blijft graag actief betrokken bij het verdere proces en vertrouwd er op dat de resultaten van de afstemming terug te vinden zullen zijn in het O-PIP.	Dat is vanzelfsprekend.

### 3.2.14 Kamer van Koophandel

	Samenvatting	Reactie
1	Voor het goederenvervoer is het van belang dat de aan te leggen tunnel geschikt is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
2	Indiener verzoekt de provincie om vroegtijdig in gesprek te gaan met bedrijven waarvoor het PIP directe consequenties heeft en deze bedrijven te steunen met bijvoorbeeld een schadecompensatieregeling. Indiener wil desgewenst een rol spelen bij de contacten met de bedrijven.	Op het moment dat het wegontwerp is vastgesteld worden de overleggen met 'getroffenen' actief opgepakt.
3	Indiener is positief over de ongefaseerde aanleg van de weg en gaat er vanuit dat de schop in 2014 de grond in gaat.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.

### 3.2.15 Veiligheidsregio Hollands Midden

	Samenvatting	Reactie
1	In aanvulling op het advies over het extern veiligheidsonderzoek in het kader van het MER adviseert indiener om bij de voorbereiding van het PIP de navolgende onderdelen uit te werken en, uitsluitend voor wat betreft de definitieve tracékeuze, voor advies aan te bieden: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. bij het historisch onderzoek specifieke aandacht te besteden aan ontgraving van de Spoorzone, Zilverfabriek, vliegveld Valkenburg en Maaldrift in verband met het mogelijk aantreffen van niet gesprongen explosieven met een risico voor de omgeving;</li> <li>2. definiëren van toekomstige wegbenaming en de hieraan gekoppelde beheerverantwoordelijkheid</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. In het kader van het MER 2<sup>e</sup> fase is een historisch vooronderzoek verricht naar Niet Gesprongen Explosieven. Het onderzoek heeft voldoende informatie opgeleverd wat ook gebruikt zal worden in het PIP / TB.</li> <li>2. De provincie is zich bewust van het belang hiervan, vooral ten aanzien van de tracédelen die het hoofdwegennet raken. De provincie heeft de overleggen hierover gestart.</li> <li>3. Dat is vanzelfsprekend een onderdeel van het externe</li> </ol>

	Samenvatting	Reactie
	<p>3. aandacht voor de langs het tracé gelegen woonwijken, kwetsbare objecten en het recreatiegebied Valkenburgsemeer (incl. Smalspoorlijn)</p> <p>4. aanpalende bestemmingsplannen in het onderzoek te betrekken</p> <p>5. met betrekking tot verkeersintensiteit en transporten gevaarlijke stoffen rekening houden met nieuwe ontwikkelingen en gewijzigde verkeersstromen, alsmede aandacht voor ontsluiting en bereikbaarheid van woongebieden en bedrijventerreinen.</p> <p>6. separate uitwerking van tunnel(s) en delen verdiepte ligging.</p>	<p>veiligheidsonderzoek dat in het kader van het O-PIP en de OTB's uitgevoerd zal worden.</p> <p>4. Idem.</p> <p>5. Idem.</p> <p>6. Idem.</p>
2	Indiener verzoekt de provincie om geïnformeerd te worden en blijven over de besluitvorming omtrent de veiligheidsaspecten in het project RLR.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen. Dit onderwerp komt aan bod in de overleggen met het de Veiligheidsregio Hollands Midden.

### 3.2.16 Regio Holland Rijnland

	Samenvatting	Reactie
1	Het Algemeen Bestuur van indiener heeft besloten om zich bij de verdere uitwerking van het gekozen tracé in te spannen voor een zorgvuldige inpassing van het tracé in de grondgebiedgemeenten. Er wordt niet inhoudelijk ingegaan op de diverse lokale inpassingsstudies. Indiener wordt graag bij het hele proces betrokken en zal zo nodig inhoudelijk op het O-PIP reageren.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.

### 3.2.17 Stadsgewest Haaglanden

	Samenvatting	Reactie
1	Om ruimte voor de ecologische verbinding te behouden is het belangrijk dat de aansluiting bij Maaldrift een zo klein mogelijk oppervlak bestrijkt. Dat de verbindingbogen onderlangs lopen is daarom gunstig, maar indiener heeft de voorkeur om te volstaan met een halve knoop. Wellicht valt de oppervlakte nog te beperken door de (ontwerp) snelheid op de A44 en/of de verbindingbogen te verlagen.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
2	In het huidige ontwerp wordt het ecodeuct over de A44 niet onmogelijk gemaakt. Doordat Maaldrift	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals



	Samenvatting	Reactie
	een hele knoop is geworden wordt de aanleg van het ecoduct wel lastiger, zowel technisch als financieel.	beschreven in hoofdstuk 2.
3	Hoewel het ecoduct geen onderdeel is van de projectscope van de RLR, wordt verzocht om het ecoduct in het PIP op te nemen als compensatie/mitigatiemaatregel. Er ontstaat zo een betere ecologische verbinding tussen het Groene Hart en de kust, wat ook in lijn is met het provinciale groenbeleid.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
4	Indiener verzoekt de provincie om te kijken of binnen de financiële randvoorwaarden alsnog een betere inpassing in de Oostvlietpolder en ter hoogte van de A4 kan worden gerealiseerd door de zoveel mogelijk (half) verdiept aan te leggen.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
5	Indiener is tevreden dat er een onderzoek komt naar een geboorde tunnelvariant en vertrouwd erop dat de studie op een goede wijze wordt uitgevoerd.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
6	Indiener verzoekt de provincie om bij het onderzoek naar de KLW rekening te houden met het transferium 't Schouw. Belangrijke criteria voor indiener zijn een gemakkelijke, directe autoroute vanaf A44 Noord/N206, een korte looproute tussen parkeerplaats en bus en een gemakkelijke overstaproute tussen diverse HOV-bussen.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.

## 4 Horen gemeenteraden

### 4.1 Inleiding

Vóór het vaststellen van het PIP door PS dienen de betrokken gemeenteraden gehoord te worden in het kader van artikel 3.26 lid 1 van de Wro. Voor dit project is het horen van de gemeenteraden gesplitst. In het kader van het VO-PIP zijn alle betrokken gemeenteraden om een schriftelijke reactie gevraagd. Alle gemeenteraden, met uitzondering van de gemeente Wassenaar, hebben gebruik gemaakt van deze mogelijkheid. In dit hoofdstuk zijn de betreffende reacties samengevat en voorzien van een reactie.

### 4.2 Samenvatting en reacties

#### 4.2.1 Gemeenteraad Katwijk

	Samenvatting	Reactie
1	Indiener is nog niet tevreden met de inpassing van de RLR. In een eerder stadium heeft het college van B&W voorstellen gedaan voor aanpassing van het voorkeursalternatief, maar die zijn niet verwerkt in het VO-PIP. De RLR leidt tot een nieuwe barrière tussen nieuw en oud Valkenburg. Zowel fysiek als ook in het kader van zichtlijnen. Nieuwbouwlocatie Valkenburg mag geen enclave worden, maar moet bereikbaar zijn; ook richting het centrum van Katwijk	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
2	Indiener onderschrijft de reactie van diens college van B&W op het VO-PIP	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 3.2.2.
3	Indiener haalt het provinciale voornemen aan om de raden mondeling te horen voordat het O-PIP gereed is. Indiener verzoekt de provincie ook de mogelijkheid schriftelijk een reactie in te dienen te respecteren.	In het kader van het horen van de gemeenteraden voor gereed komen van het O-PIP is er de mogelijkheid om naast mondeling ook schriftelijk te reageren.

#### 4.2.2 Gemeenteraad Leiden

	Samenvatting	Reactie
1	Indiener sluit zich aan bij de reactie van diens college van B&W.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 3.2.5.

#### 4.2.3 Gemeenteraad Leidschendam-Voorburg

	Samenvatting	Reactie
1	Indiener onderschrijft de reactie van diens college van B&W.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 3.2.11.

#### 4.2.4 Gemeenteraad Oegstgeest

	Samenvatting	Reactie
1	Indiener gaat er van uit dat bij nadere planuitwerking van de RLR, de HOV en de fietsinfrastructuur, de volwaardige aansluiting van Nieuw-Rhijnegeest Zuid uitgangspunt blijft. Voor zowel noord (Bio Science Park) als zuid (gebied waar onder andere Nalco is gevestigd) geldt dat een adequate aansluiting op het wegennet van essentieel belang is voor de verdere ontwikkeling.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
2	Indiener gaat er van uit dat de HOV-halte ter hoogte van het transferium noordelijk van de RLR blijft gepositioneerd.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
3	Indiener heeft in zijn motie van 28 mei 2012 gesteld dat bij nadere planuitwerking van de RLR gezocht moet worden naar optimale groene inpassing en het toepassen van zoveel mogelijk maatregelen die verstoringen van woonomgevingen wegnemen. Indiener ziet daarvan in het VO-PIP nog niets terug. Indiener verwacht dat dit bij het vervolgproces duidelijk wordt.	In het kader van het O-PIP en de OTB's wordt aan de genoemde zaken aandacht besteed en worden de uitkomsten van onderzoek in de stukken verwerkt.
4	In dezelfde motie vraagt indiener aandacht voor de maximum snelheid op de A44. Een verlaging tot 100 km/u is gewenst.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
5	Indiener benadrukt dat de communicatie met direct betrokkenen bij de planvorming zorgvuldig dient plaats te vinden. Van overlegsituaties en gesprekken met haar burgers en bedrijven wenst de	Vanzelfsprekend. Van overlegsituaties en gesprekken met burgers en bedrijven van de gemeente wordt indiener op de hoogte gehouden en/of

	Samenvatting	Reactie
	gemeente op de hoogte worden gehouden.	betrokken.

#### 4.2.5 Gemeenteraad Voorschoten

	Samenvatting	Reactie
1	Indiener sluit zich aan bij de reactie van diens college van B&W.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 3.2.4.

#### 4.2.6 Gemeenteraad Zoeterwoude

De gemeenteraad van Zoeterwoude heeft een uitgebreide reactie gestuurd, maar deze is gelijk aan de reactie die is ingediend door het college van B&W van Zoeterwoude in het kader van het vooroverleg. Daarom wordt voor de beantwoording verwezen naar paragraaf 3.2.6.

## 5 Inspraakreacties en zienswijzen

### 5.1 Inleiding

De provincie heeft het VO-PIP RijnlandRoute ter inzage en het MER 2<sup>o</sup> fase ter visie gelegd. Een ieder heeft in die periode de mogelijkheid gehad zijn of haar opmerkingen kenbaar te maken aan de provincie. In de nu volgende paragrafen zijn per thema samenvattingen opgenomen van de ontvangen inspraakreacties en zijn deze voorzien van een reactie. Tevens is aangegeven of de betreffende inspraakreactie(s) consequenties hebben voor het O-PIP en de OTB's. Er zijn in totaal 269 inspraakreacties binnengekomen. Deze zijn grotendeels uniek, maar regelmatig wordt ook verwezen naar inspraakreacties van bewonersgroepen. In bijlage 3 is een lijst met indieners opgenomen. Vanwege privacywetgeving zijn natuurlijke personen geanonimiseerd.

### 5.2 Thematische beantwoording

In de nu volgende beantwoording van de inspraakreacties en zienswijzen is een onderverdeling gemaakt in de volgende thema's:

- Tracékeuze, alternatieven en nota voorkeursalternatief
- MKBA, nut en noodzaak
- Besluitvormingsprocedure
- Belangenafweging
- Kosten en baten
- MER
- PIP – algemeen en relatie met tracébesluit
- Grondverwerving, vastgoed, planschade en nadeelcompensatie
- Inpassing, mitigatie en compensatie
- Landschap en cultuurhistorie
- Verkeer
- Ecologie en natuur
- Externe veiligheid
- Duurzaamheid
- Gezondheid
- Geluid
- Luchtkwaliteit
- Bodem en (grond)water
- Lichthinder
- Recreatie
- Overige opmerkingen

## 5.2.1 Tracékeuze, alternatieven en nota voorkeursalternatief

Indieners	Samenvatting	Reactie
17, 18, 157	In de NVA (blz. 13) is aangegeven dat bepaalde kosten van milieueffecten niet zijn onderzocht. Indieners zijn van mening dat daarmee varianten bij voorbaat uitgesloten zijn en dat de keuze niet is gebaseerd op voldoende onderzoek.	De tracékeuze heeft plaatsgevonden aan de hand van een aantal toetsingscriteria, waaronder het MER 2 <sup>o</sup> fase. In het MER 2 <sup>o</sup> fase is een breed scala aan milieuaspecten beschouwd. Op MER-niveau is voldoende milieuonderzoek uitgevoerd om een tracékeuze te kunnen maken. Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.
40, 47, 50, 93, 182, 243, 245, 246, 249	In de NVA in § 5.4 is voor indieners onduidelijk wanneer het de milieueffecten van de voorkeursvariant betreft en wanneer van andere varianten. Op blz. 49 wordt bijvoorbeeld verwezen naar de natuuronderzoeken van CA.	De provincie betreurt dat deze onduidelijkheid bij een aantal insprekers is ontstaan. Het onderscheid had over het geheel duidelijk moeten zijn. Overigens vermoedt de provincie dat de verwijzing naar pagina 49 niet juist is, omdat de NVA slechts 30 pagina's telt.
61, 132	In de NVA wordt gesteld dat ZnB de verkeersproblemen oplost in de regio Holland Rijnland, de bereikbaarheid verbetert en een toekomstbestendige oplossing is. De bereikbaarheid van de regio is in 2030 gegarandeerd. Dit klopt, maar geldt evenzo voor CA.	De provincie bestrijdt de conclusie van indiener. Uit de verkeersberekeningen die in het kader van het MER 2 <sup>o</sup> fase zijn uitgevoerd blijkt dat bereikbaarheidsproblemen ontstaan vanaf 2030.
61, 90, 132, 142, 144, 165	Het argument dat bij ZnB rond Leiden twee aansluitingen op het hoofdwegennet erbij komen is niet steekhoudend. De twee knooppunten bij Maaldrift en Vlietland zijn geen aansluitingen, maar verbindingen tussen hoofdwegen. Effectief gaat een aansluiting verloren bij ZnB, namelijk Leiden-Zuid. Dit is niet gewenst.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2. Leiden Zuid blijft behouden.
61, 132	Toetsing op doelbereik is iets anders dan toetsing van milieueffecten. Doelbereik wordt getoetst door de situatie waarin een beschreven probleem optreedt (doorgaans het heden of recente verleden) te vergelijken met een situatie in de toekomst die ontstaat na het nemen van de voorgestelde maatregelen. Het doel is bereikt als in die toekomstige situatie het beschreven probleem is verdwenen of in belangrijke mate is gereduceerd. Toetsing op doelbereik vergelijkt dus verschillende momenten in de tijd met elkaar. Bij toetsing op	De doelen die gesteld zijn ten aanzien van bereikbaarheid zijn, evenals de milieu effecten, getoetst aan de referentie situatie, omdat er geen maatregelen worden getroffen wanneer die voor de bereikbaarheid geen effect hebben.

Indiërs	Samenvatting	Reactie
	<p>milieueffecten worden verschillende maatregelenpakketten vergeleken met een referentiesituatie zonder maatregelen in hetzelfde moment in de tijd. Geconcludeerd wordt dat de provincie de toetsing op milieueffecten gebruikt om het doelbereik te bepalen. Dat is een onjuiste methode.</p>	
61, 101, 132, 208	<p>De door GS bepaalde toetsingscriteria zijn deels overlappend en vallen uiteen in drie groepen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ probleemoplossend vermogen (randvoorwaarde)</li> <li>▪ kosten en risico's (en daaraan verbonden financiering)</li> <li>▪ milieueffecten en ruimtelijke kwaliteit</li> </ul> <p>De MKBA dekt alle groepen af, mits de daarin opgenomen kwalitatieve effecten ook integraal onderdeel uitmaken van de afweging. Uit de NVA blijkt dat alleen de financiële effecten worden betrokken in de afweging, en daarmee wordt de MKBA niet benut zoals deze bedoeld is.</p>	<p>De kwalitatieve effecten maken integraal onderdeel uit van de afweging en zijn verwerkt in het MER 2<sup>o</sup> fase. De MKBA is opgesteld conform de OEI-systematiek en heeft concrete resultaten opgeleverd die zijn meegenomen in de afweging. De conclusie dat de MKBA vervolgens niet benut is zoals deze is bedoeld, is geen logische gevolgtrekking.</p>
10, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 32, 35, 37, 40, 43, 47, 50, 56, 65, 81, 82, 84, 85, 89, 92, 93, 94, 95, 97, 107, 110, 112, 114, 124, 133, 147, 165, 171, 174, 182, 183, 214, 216, 218, 219, 223, 234,	<p>De tunnel ter hoogte van Voorschoten moet worden verlengd tot en met het spoor Leiden – Den Haag en/of tot en met de A4.</p>	<p>De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.</p>

Indieners	Samenvatting	Reactie
243, 245, 246, 249		
61, 132, 209, 221, 222	<p>Probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur wordt gebruikt als toetsingscriterium voor alle doelstellingen. Daarbij moet er rekening mee worden gehouden dat ook andere deelaspecten een rol spelen. Een algemene uitspraak dat er voldoende probleemoplossend vermogen is kan niet één op één worden gebruikt om te onderbouwen dat daarmee ook een bijdrage aan verbetering van de leefbaarheid wordt bereikt. Niet duidelijk is hoe op de specifiek geformuleerde subdoelstellingen wordt getoetst (zoals de leefbaarheid op de bestaande oostwestverbinding verbeteren). Daarmee is de toetsing op doelbereik onvolledig.</p>	<p>In de NVA is aangegeven bij welke doelstellingen welke criteria gehanteerd zijn. Bij leefbaarheid zijn de effecten uit het MER betrokken. Daarnaast wordt de leefbaarheid ook verbeterd indien een alternatief een groter probleemoplossend vermogen heeft.</p>
61, 132	<p>Verzuimd is om de doelstellingen en criteria 'SMART' te maken, hetzij kwantitatief of kwalitatief. Daarmee is objectieve toetsing en weging onmogelijk. Een voor de hand liggend criterium voor toetsing van probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur is geformuleerd in het PVVP: een gemiddelde snelheid van 40 km/u in de avondspits voor 'OWN-' en van 60 km/u voor 'OWN+'.</p>	<p>Het bevoegd gezag heeft op basis van de beschikbare gegevens een keuze kunnen maken. Sommige criteria lenen zich niet voor een kwantitatieve benadering, maar wel voor een kwalitatieve benadering. De suggestie voor het criterium probleemoplossend vermogen wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>
61, 132	<p>Het kaartje van de tracés in de NVA is een versimpelde weergave van de werkelijkheid, maar het is inmiddels wel verouderd. Door deze weergave worden onterecht een aantal mogelijke misverstanden over de tracéalternatieven in stand gehouden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ aan de scope van ZnB zijn inmiddels ook toegevoegd de reconstructie van de aansluiting Bio Science Park en de reconstructie van de aansluiting Haagweg. Deze zijn onterecht niet in het kaartbeeld weergegeven.</li> <li>▪ voor CA wordt voor de doorgaande verbinding tussen A4 en A44 een veel vloeiender tracé (zonder knikken bij Haagse Schouwweg en in de Oostvlietpolder) gerealiseerd dan in het kaartbeeld weergegeven (zie bijvoorbeeld figuur 1.3 in het hoofdrapport MER 2<sup>e</sup> fase voor een betere weergave).</li> </ul>	<p>Het kaartje is inderdaad een versimpelde weergave van de werkelijkheid. Het is daarom ook niet verwonderlijk dat de tracés niet één op één overeenkomen met de ontwerptekeningen (zie achtergrondrapport Ontwerp).</p> <p>Voor wat betreft de reconstructie van de aansluiting Bio Science Park en de reconstructie van de aansluiting Haagweg is inmiddels besloten dat de gemeente Leiden dit zelfstandig oppakt en realiseert.</p>
30, 61, 94,	Gezien de grote effecten op natuur en milieu van ZnB vragen indieners zich af waarom er in	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals



Indieners	Samenvatting	Reactie
132, 133, 169	de aan de woonwijk Stevenshof grenzende Papenwegse Polder voor een halfverdiepte ligging gekozen is en in de (onbewoonde) Oostvlietpolder voor een volledig verdiepte ligging 4 m onder het maaiveld. Verder is voor indieners onbegrijpelijk - gezien de effecten op leefbaarheid in de Stevenshof en in Voorschoten- waarom niet voor een tracé gekozen is dat een stukje zuidelijker ligt; met meer afstand tot de grens van de bebouwing, en met minder nadelige gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid voor de bewoners.	beschreven in hoofdstuk 2.
61, 127, 132	<p>Op pagina 9 van de NVA ontbreekt volgens indieners in de opsomming bij ZnB een aantal zaken of is een verkeerde voorstelling van zaken gegeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ verbreding A44 en verlenging parallelstructuur A4 ontbreken.</li> <li>▪ reconstructie van de huidige N206 (aansluiting Bio Science Park en met Haagweg) ontbreekt</li> <li>▪ niet vermeld is dat ZnB grote ingrepen vergt in het landschap, terwijl (positieve) verkeerseffecten wel worden beschreven.</li> <li>▪ niet een tweede, maar een verbeterde oost-westroute was de doelstelling van de RLR. De afwaardering van de huidige N206 door Leiden en het afwezig zijn van een aansluiting voor lokaal verkeer in Voorschoten lijkt in conflict met het idee van een volwaardige tweede oost-westroute.</li> <li>▪ op de N206 door Leiden blijft nog een grote vermenging van lokaal en halfdoorgaand verkeer bestaan, met merendeels gelijkvloerse kruisingen.</li> <li>▪ er wordt geen onderscheid gemaakt tussen 'intern' en 'extern' lokaal verkeer, terwijl dat gezien de problematiek op de N206 wel essentieel is. Het lijkt erop dat extern verkeer dat als doorgaand wordt aangeduid bij ZnB, bij CA als 'lokaal' wordt aangeduid. Katwijk naar Leiden-Centrum is regionaal verkeer. Alphen naar Leiden-West ook. Het wordt niet ineens lokaal verkeer omdat het de doorgaande weg via een aansluiting verlaat.</li> </ul>	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
61, 132	Indieners zijn van mening dat de beschrijving van CA op blz. 9 van de NVA op diverse punten suggestief is. Een aantal functies dat bij ZnB wel wordt genoemd (zoals de doorgaande verbinding!) wordt onterecht weggelaten. Het aandeel intern lokaal verkeer in	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.

Indieners	Samenvatting	Reactie
	<p>de tunnel is zeer beperkt, het gaat merendeels om extern lokaal verkeer. Indieners doen het volgende tekstvoorstel voor de betreffende passage: <i>Tracéalternatief Churchill Avenue is ontwikkeld door Team Churchill Avenue, een Leids burgerinitiatief. Het hart van het tracé is een tunnel van circa 3,5 kilometer lang. De tunnel krijgt vier rijstroken (2x2) en verbindt de A4 met de A44. Doorgaand verkeer kan hierdoor volledig worden afgewikkeld in de tunnel. De tunnel is voorzien van meerdere aansluitingen waarlangs verkeer van en naar de regio de doorgaande routes kan bereiken. Lokaal verkeer blijft merendeels bovengronds. De huidige Churchillaan kan worden teruggebracht naar 2x1 rijstroken. Omdat Churchill Avenue grotendeels in stedelijk gebied ligt, vergt het alternatief beperkte ingrepen in het landschap. Het MER wijst Churchill Avenue aan als meest milieuvriendelijke alternatief.</i></p>	
61, 132	<p>Indieners zijn van mening dat in de NVA bij ZnB-F moet worden opgemerkt dat door de andere vormgeving van de aansluitingen op de A4 en A44 ZnB-F nooit meer tot het volledige eindbeeld van ZnB kan leiden, en dat dus de effecten na opwaardering niet zonder meer hetzelfde zijn als voor de volledige variant.</p>	<p>De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.</p>
61, 127, 132	<p>In de NVA dient volgens indieners bij CA-gefaseerd opgemerkt te worden dat door TCA nog een andere faseringsvariant is voorgesteld die niet in de onderzoeken is meegenomen. Deze variant zou eerst de Lelylaan ondertunnelen en pas later de Churchillaan.</p>	<p>Er is voor gekozen slechts één faseringsvariant mee te nemen in het MER 2<sup>e</sup> fase. Alleen deze variant komt aan bod in de NVA.</p>
31, 35, 61, 118, 132	<p>In de NVA wordt gesteld dat ZnB op alle aspecten van robuustheid beter scoort dan CA. Dit klopt volgens indieners niet voor toekomstvastheid. ZnB en CA zijn gelijkwaardig als de juiste modelresultaten (optimalisatie Nieuw-Rhijnegeest) worden gehanteerd.</p>	<p>De provincie is het niet eens met de stelling van indiener. ZnB en CA zijn op basis van toekomstvastheid niet gelijkwaardig. De modelresultaten (2030) tonen dat aan.</p>
61, 127, 132, 141, 242	<p>In de NVA wordt gesteld dat ZnB op alle aspecten van robuustheid beter scoort dan CA en dat dit blijkt uit het MKBA, maar dat is alleen kwalitatief onderbouwd. GS doen volgens indieners een stevige uitspraak over robuustheid zonder dat daar op basis van de verkeersmodellen nader onderzoek naar is gedaan. Het kwalitatieve onderzoek richt zich daarnaast uitsluitend op de impact van de mogelijke verstoringen en niet op de kans van optreden. De impact van bijvoorbeeld een volledige blokkade van de A4 is enorm, maar de kans daarop volgens indieners klein.</p>	<p>De CA-variant leidt tot een kwetsbaarder verkeerssysteem door het combineren van de verkeersstromen (zowel regionaal als doorgaand) op de knopen ter hoogte van de aansluiting N206 en A4 en op de Knoop Leiden West.</p>

Indieners	Samenvatting	Reactie
	<p>Indieners verwijzen naar het rapport van Burgernotitie RLR, waaruit blijkt dat het wel mogelijk is kwantitatief een uitspraak te doen over robuustheid. De conclusie van het rapport is dat robuustheid geen onderscheidend criterium is in de vergelijking tussen ZnB en CA. CA scoort zelfs iets beter omdat er meer restcapaciteit is op A4 en A44 en het aantal en de lengte van weefzones kleiner is voor CA. Het is voor indieners onduidelijk waarom de provincie een dergelijk onderzoek niet heeft laten uitvoeren. Een externe partij heeft het rapport beoordeeld, waarbij de gehanteerde methode niet is betwist, maar niet inhoudelijk is ingegaan op de conclusie. GS hebben volgens indieners nagelaten de score op robuustheid zorgvuldig te onderbouwen.</p>	
61, 132	<p>Over de alternatieven bij calamiteiten (p. 13, NVA) merken indieners op dat de N206 onherroepelijk vastloopt als deze ongewijzigd blijft en nog meer verkeer te verwerken krijgt. Het is dus geen reële alternatieve route. De bottleneck is en blijft in beide gevallen (CA en ZnB) de bovengrondse Lelylaan (met 2x1 rijstroken). Daarnaast moet ook de situatie beschouwd worden dat er een serieuze verstoring op de N206 optreedt, bijvoorbeeld een stremming van de Churchillbrug.</p>	<p>De verkeerskundige analyses en conclusies zijn gebaseerd op basis van een combinatie van twee verkeersmodellen. Het RVMK als basis en het NRM voor de bovenregionale effecten. Dit zijn geaccepteerde modellen om de verkeerseffecten van de RijnlandRoute in beeld te brengen. De door inspreker geconstateerde knelpunten blijken niet uit deze modellen.</p>
61, 127, 132	<p>Bij calamiteiten is de 2x1 route op maaiveld door Leiden volgens indieners niet bedoeld en niet nodig als alternatief voor doorgaand verkeer in geval van CA. Doorgaand verkeer kan - net zoals nu - gebruik maken van de andere hoofdwegen die de A4 en A44 verbinden (N14 en A12) of bij Burgerveen een andere keuze maken. Uit de verkeersonderzoeken blijkt dat het hoofdwegennet net iets meer restcapaciteit heeft voor CA dan voor ZnB (Bijlage 19 bij Achtergrondrapport Verkeer). Voor verkeer dat Leiden in of uit wil, is deze route wel een alternatief (en heeft daarvoor nog restcapaciteit), samen met de andere ontsluitingswegen van Leiden. Bovendien blijft de bestaande capaciteit van de Lelylaan (2x1) behouden en is deze maatgevend in dit kader.</p>	<p>Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>
61, 127, 132	<p>Bij alle tunnels in Nederland vindt onderhoud 's nachts, in het weekend of in vakanties plaats. De verkeersintensiteit is dan laag en kan zeker worden opgevangen door andere routes. Enig omrijden is daarbij zeer gebruikelijk. Onderhoud aan de CA-tunnel kan volgens</p>	<p>Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>

Indieners	Samenvatting	Reactie
	indieners wel (gefaseerd) gebeuren, juist omdat er halverwege in- en uitritten zijn.	
61, 132	In de NVA wordt gesteld dat provincie en Rijk streven naar ontvlechting van lokaal en (boven)regionaal verkeer; onder meer middels parallelstructuren. Indieners zijn van mening dat de RLR vergeleken dient te worden met een andere regionale ontsluiting, bijvoorbeeld de N14. De RLR heeft geen bovenregionale functie en een vergelijking met bijvoorbeeld de A4 en de A12 is buitenproportioneel. Dit zijn belangrijke internationale routes die te allen tijde gebruikt moeten kunnen worden en een hogere verkeersintensiteit kennen dan de RLR.	Het is van belang te constateren dat de RLR een (boven)regionale functie heeft. De parallelstructuren bij de A4 en A12 worden enkel aangedragen als voorbeeld, niet als vergelijkingsmateriaal. Overigens ontsluit de N14 bij Leidschendam op de parallelstructuur van de A4.
61, 132	Lokale toegangen tot het hoofdwegennet dienen om extern verkeer zo snel mogelijk naar het bovenlokale wegennet te leiden. CA heeft drie van dergelijke toegangen. In de NVA wordt volgens indieners het nadeel dat er bij de ZnB geen op- en afritten kunnen worden gemaakt, gepresenteerd als een voordeel. Dit is volledig in tegenspraak met het beleid uit het PVVP 2004 en eerdere conclusies. In de MKBA 2008 was het ontbreken van uitwisseling met het lokale wegennet nog één van de zwaarwegende redenen om te kiezen voor een uitvoering als regionale wegverbinding en om het Korte Vliet-tracé te laten afvallen. De provincie is daarmee inconsistent, en lijkt gelegenheidsargumentatie te hanteren ten aanzien van ZnB.	Het hebben van een gering aantal op- en afritten is voor wat betreft de doorstroming een voordeel, alsook voor de kans op calamiteiten. Dat is bedoeld te zeggen. Overigens is deze reactie ingehaald door de actualiteit (zie hoofdstuk 2).
31, 61, 132	De enig mogelijke conclusie is dat op het toetsingscriterium 'Probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur' CA en ZnB gelijkwaardig scoren. Er zijn accentverschillen, maar die kunnen niet doorslaggevend zijn bij de keuze voor een alternatief.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
61, 127, 132, 242	In tegenstelling tot wat de provincie beweert is de Tunnelwet (Warvw) van toepassing op alle wegtunnels in Nederland. De provincie heeft de Nederlandse tunnelwetgeving juridisch subjectief geïnterpreteerd. Het ontwerp van CA kent geen situaties waarin het aantal rijstroken afneemt in de tunnel. Er zijn twee doorgaande rijstroken en daarnaast in een deel van de tunnel een derde rijstrook uitgevoerd als weefvak. Er is op geen enkele plaats in de tunnel sprake van een 'afstreping' (beëindiging van een rijstrook door samenvoeging met de naastliggende rijstrook). Dit is geheel conform de richtlijnen van Rijkswaterstaat (zoals o.a. vastgelegd in het rapport van Steunpunt Tunnelveiligheid, Wegontwerp in tunnels:	De Warvv is inderdaad van toepassing op alle wegtunnels in Nederland. De provincie is het niet eens met de stelling van indiener dat zij de tunnelwetgeving subjectief heeft geïnterpreteerd. In nauw overleg met diverse instanties (TNO, RWS, Commissie Tunnelveiligheid) is bepaald dat de tunnel van CA grote risico's kent ten aanzien van verkeersveiligheid. Juist door de aanwezigheid van onder meer weefvakken.  Het overige deel van de reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Indieners	Samenvatting	Reactie
	<p>convergentie- en divergentiepunten in en nabij tunnels, 2008).</p> <p>Instanties zullen pas uitsluitend geven over al dan niet verlenen van vergunningen als er een concrete vergunningsaanvraag ligt. In het algemeen geldt dat als de voorgeschreven en noodzakelijke maatregelen zijn genomen (zoals bijvoorbeeld opgenomen in het Bouwbesluit art. 6.45) en (daardoor) op basis van risicoanalyse kan worden aangetoond dat de risico's onder een geaccepteerde norm blijven (zoals die na aanvaarding van de wetwijziging door de Eerste Kamer is vastgelegd in de Tunnelwet), een vergunning verleend zal moeten worden. Aanvullend geldt dat ook voor ZnB een openstellingsvergunning verleend zal moeten worden en dat daarin dus geen groot onderscheid tussen de alternatieven is. GS dienen volgens indieners aan te tonen dat de risico's bij CA onaanvaardbaar zijn in relatie tot het gewenste doen, maar laten dit na.</p>	
61, 127, 132	<p>In een objectieve weging van beoordelingscriteria gaat het er volgens indieners niet om of een individueel beoordelingscriterium tot een absolute voorkeur leidt. Uit de rapporten MKBA en REES concluderen indieners dat beide alternatieven een positieve kosten-baten verhouding hebben, dat ZnB daarin een iets betere financiële kosten/batenverhouding laat zien en CA een iets betere kwalitatieve kosten-baten verhouding. Gezien de relatief kleine verschillen en de grote onzekerheid in de effectbepaling in een MKBA kan dat volgens indieners alleen leiden tot het oordeel dat de alternatieven beperkt onderscheidend zijn.</p>	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen
40, 47, 48, 50, 59, 61, 65, 76, 80, 93 122, 123, 132, 134, 151, 161, 162, 172, 182, 203, 204, 205, 223, 243, 245, 246, 249	<p>Vanuit het oogpunt van landschap, cultuurhistorie, natuur en recreatie heeft het volgens indieners de voorkeur om doorsnijding van het zuidelijke deel van de Oostvlietpolder in het geheel achterwege te laten of te ondertunnelen tot en met de aansluiting op de A4. In het MER 1<sup>o</sup> fase was dit ook uitgangspunt. De verschillen tussen de 'noordelijke' en de 'zuidelijke ligging' zijn relatief beperkt ten opzichte van het verschil met de autonome situatie. Het besluit om voor de zuidelijke ligging te kiezen is volgens indieners op ondeugdelijke gronden genomen. De RLR op 350 meter van Vlietland vinden zij de beste keus. Als toch voor de zuidelijke ligging wordt gekozen, hopen indieners dat de ergste overlast zal worden voorkomen door het tracé enkele tientallen meters naar het noorden te</p>	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.

Indieners	Samenvatting	Reactie
	verleggen en met tunnels, verdiepte ligging, hoge geluidwallen, hoge schermen en groen in te passen.	
61, 132, 141, 265	Het toetsingscriterium ruimtelijke kwaliteit is volgens indieners onvolledig behandeld in de NVA. De algemene doelstelling van het provinciale ruimtelijke beleid is om de ruimtelijke kwaliteit te verhogen. Het kiezen van een alternatief dat ernstige schade toe brengt aan de ruimtelijke kwaliteit in een gebied dat is aangewezen als Provinciaal Landschap en cultureel erfgoed van hoge waarde is daarmee volkomen in tegenspraak. Zeker als CA een alternatief is waarbij de ruimtelijke kwaliteit volledig kan worden behouden en wellicht zelfs verbeteren. Indieners concluderen dat uit toetsing aan de structuurvisie blijkt dat ZnB volledig in strijd is met provinciale belangen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit. Het beleid ten aanzien van o.a. provinciale landschappen, topgebieden en kroonjuwelen wordt niet in acht genomen, Dit niet opnemen in de NVA vinden indieners onzorgvuldig.	Het is inderdaad een doelstelling van de provincie om de ruimtelijke kwaliteit te verhogen. Tegelijkertijd bestaat ook de doelstelling om de RLR te realiseren. Dit is omschreven en vastgelegd in de PSV. Het is de uitdaging om de realisatie van de RLR en de bescherming van het landschap zoveel mogelijk complementair aan elkaar te laten zijn. In het landschapsplan is daar invulling aangegeven.
61, 132, 209	In de NVA wordt in hoofdstuk 6 gesteld dat zowel alternatief ZnB als CA voldoen aan de hoofd- en subdoelstellingen van de RLR. GS kunnen volgens indieners niet beweren dat aan alle hoofd- en subdoelstellingen wordt voldaan en tegelijkertijd elders in de nota stellen dat CA onvoldoende robuust is en onaanvaardbare risico's heeft. Uit de toetsing blijkt volgens indieners niet onomstotelijk dat ZnB daadwerkelijk bijdraagt aan verbetering van de algemene leefbaarheid in Holland-Rijnland of langs de bestaande N206 in het bijzonder.	In hoofdstuk 6 van de NVA is aangegeven op welke gronden ZnB het voorkeursalternatief is. Daarbij is aangegeven dat CA een betere keuze is als het gaat om milieu effecten en ruimtelijke kwaliteit. Op basis van de toetsingen aan het geheel van toetsingscriteria is de voorkeur voor ZnB vastgesteld.
61, 103, 105, 127, 132, 218	GS maken volgens indieners de beoordeling van de alternatieven ZnB en CA te simpel en daardoor onzorgvuldig. Daarnaast is onduidelijk hoe met de gehanteerde toetsingscriteria is omgegaan. De verschillen tussen de tracés zijn op sommige criteria heel klein en op andere heel groot. Die laatste zouden veel zwaarder moeten wegen. Daarnaast zijn sommige effecten positief (economische effecten van beide alternatieven) terwijl andere juist uitgesproken negatief zijn (ruimtelijke kwaliteit voor ZnB). Voor kosten en risico's is de grondslag voor de beoordeling volgens indieners discutabel. Doordat GS niet alle kostenramingen openbaar heeft gemaakt is voor indieners niet toetsbaar dat ZnB minder duur is en minder risico's heeft dan CA. In de eindbeoordeling zou	De beoordeling van de alternatieven kent een bepaald abstractieniveau, maar dat abstractieniveau maakt de beoordeling niet onzorgvuldig. Feit is dat de uiteindelijke weging een politieke keuze is geweest. Voorstellen om de weging te veranderen waren en zijn ter kennisgeving aangenomen.

Indieners	Samenvatting	Reactie
	<p>(ook in de MKBA) het zwaarst moeten wegen dat beide alternatieven een significant positieve kosten-baten verhouding hebben. Daar waar accentverschillen tussen de tracés bestaan zijn die voornamelijk terug te voeren op andere beoordelingscriteria (voor ZnB: kosten en risico's, voor CA: milieu en ruimtelijke kwaliteit). Op leefbaarheid en milieueffecten en ruimtelijke kwaliteit scoort ZnB volgens indieners onderscheidend slechter dan CA. en ook slechter dan de referentiesituatie.</p>	
61, 127, 132	<p>Alle in de NVA genoemde doorslaggevende argumenten voor ZnB zijn volgens indieners discutabel en weerlegd met argumenten door onder andere TCA. Er zijn ook argumenten tegen ZnB. De stelligheid waarmee de conclusie wordt geformuleerd kan volgens indieners niet worden onderbouwd, zodat er nog niet gekozen kan worden voor een voorkeursalternatief. Indieners verwijzen naar de alternatieve NVA van de PvdA, waaruit blijkt dat op basis van dezelfde feiten een andere keuze gemaakt kan worden. Een keuze die zowel past in het provinciale beleid ten aanzien van economie en bereikbaarheid als in het provinciale ruimtelijke ordeningsbeleid.</p>	Dit wordt kennisgeving aangenomen.
61, 132	<p>Het is volgens indieners onzorgvuldig en onjuist om te stellen dat met de 100 miljoen voor extra inpassingsmaatregelen een 'optimale inpassing' wordt bereikt. Een meerderheid van PS vraagt in moties om een (nog) betere inpassing. De 100 miljoen is volgens indieners bij lange na niet voldoende om aan deze inpassingswensen te voldoen. Het uitsluitend beschikbaar stellen van de 100 miljoen voor een specifieke variant duidt op vooringenomenheid bij de tracékeuze. De provincie laat hier volgens indieners blijken dat de extra onderzoeken om het MER 2<sup>e</sup> fase te completeren uitsluitend voor de vorm zijn geweest.</p>	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
61, 132	<p>ZnB-optimaal heeft de sobere ZnB-F als basis en voegt daar elementen uit andere varianten aan toe. Eenzelfde benadering had volgens indieners voor CA gekund: met een soberder variant als basis (bijvoorbeeld CA-gefaseerd, of een van de andere mogelijke faseringen) kan het verschil tussen kosten en beschikbaar budget worden benut om de variant aan te vullen tot een CA-optimaal.</p>	<p>Het principe van de CA liet een dergelijke benadering niet toe. Kostenbesparende elementen of faseringen leidden per definitie tot het loslaten van dat principe c.q. de kracht van het alternatief. CA-gefaseerd, met een tracédeel op maaiveld, is bijvoorbeeld al vroeg in het proces betiteld als onbespreekbaar.</p>

Indieners	Samenvatting	Reactie
61, 125, 126, 127, 132, 144	<p>In reactie op de extra inpassingsmaatregelen voor 100 miljoen merken indieners het volgende op:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De tweede aansluiting Valkenburg en de opwaardering van knoop Maaldrift tot een volledig knooppunt zijn geen inpassingsmaatregelen, maar functionele wijzigingen in het tracé.</li> <li>2. De provincie dient - als initiatiefnemer – te zorgen voor een goede inpassing over de gehele lengte van het tracé. Daarbij dient prioriteit te worden gegeven aan het mitigeren van effecten daar waar deze het grootst zijn. Goede inpassing mag niet afhankelijk gemaakt worden van de medewerking c.q. bijdragen van grondgebiedgemeenten. Door extra bijdragen van de grondgebiedgemeenten te vragen blijkt dat het budget niet toereikend is om de voorgestelde 'optimale' inpassing te bereiken.</li> <li>3. Een betere inpassing ter hoogte van de Stevenshof / Papenwegsepolder / Veenwatering is niet voorzien. Deze is wel noodzakelijk als gevolg van het provinciaal beleid ten aanzien van de Papenwegsepolder die als kroonjuweel cultureel erfgoed/identiteitsdrager is aangemerkt in de Provinciale Structuurvisie. Het resterende bedrag van 25 miljoen lijkt hier onvoldoende om een volledig verdiepte ligging te realiseren.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen</li> <li>2. Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen</li> <li>3. De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.</li> </ol>
10, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 32, 35, 37, 40, 47, 50, 65, 70, 93, 101, 124, 159, 168, 171, 182, 183, 223, 243, 245, 246, 249	<p>Op zeer kleine afstand van woningen zijn tunnelopeningen geprojecteerd. Ter plaatse van de tunnelopening zal een forse toename van geluidhinder, luchtvervuiling, etc. optreden. Indieners stellen voor om het tracé ter hoogte van Allemansgeest meer naar het noorden te verleggen en/of de tunnel te verlengen richting de A4.</p>	<p>De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2. Overigens blijft de wettelijke plicht bestaan dat de initiatiefnemer van het voornemen zorg draagt voor het zoveel mogelijk beperken - tot binnen de geldende normen – van geluidhinder, verslechterde luchtkwaliteit, etc.</p>



Indieners	Samenvatting	Reactie
40, 47, 50, 90, 151, 165, 168, 172, 174, 210	Indieners constateren dat de provincie in de NVA ongemotiveerd niet ingaat op de MMA. ZnB scoort buitengewoon slecht op alle duurzaamheidsambities. Volgens indieners een signaal dat de brede maatschappelijke afweging, die van overheid mag worden verwacht, ontbreekt.	Behalve het belang van milieu effecten spelen ook andere criteria een rol in de besluitvorming. Het klopt dat daarbij minder gewicht is gegeven aan duurzaamheidsambities. Bij de duurzaamheidsambities is aangegeven dat daarbij vooral de Papenwegsepolder en landgoed Berbice een rol spelen. Door de ondertunneling en verdiepte ligging is hier intussen een belangrijke verbetering gerealiseerd (zie ook hoofdstuk 2).
90	In de NVA lijken hogere kosten voor een alternatief als justificatie voor de beschreven variant aangevoerd. Een verschil in kosten zou volgens indiener geen onoverkomelijk probleem zijn als de belangen zo groot zijn als aangeduid. Als die belangen niet zo groot zijn dan vervalt de noodzaak voor de beschreven variant. De provincie kan zich niet van beide argumenten tegelijk bedienen.	Het is van belang te constateren dat de hogere kosten <u>onder andere</u> een justificatie zijn voor de uiteindelijk gekozen variant. De belangen van de RLR (dus van alle alternatieven en varianten) zijn onmiskenbaar groot, dus de argumentatie die indiener noemt is niet van toepassing.
127	In de NVA wordt volgens indiener naar verhouding zeer weinig aandacht besteed aan milieueffecten.	Er wordt voldoende aandacht besteed aan de milieueffecten (MER 2 <sup>e</sup> fase). De weging met andere toetsingscriteria is echter een politieke keuze.
31, 35, 127	Indieners constateren dat in de NVA niet wordt ingegaan op de slechte beoordeling van het aspect gezondheid van ZnB, terwijl de positieve beoordeling van CA op het aspect gezondheid door een 'expert judgement' in twijfel wordt getrokken. Indieners zijn van mening dat de experts vergeten dat juist bij tunnels door ventilatie de uitstoot van verontreinigende stoffen naar de directe leefomgeving kan worden beperkt, zodat hier niet zonder meer geldt dat geluid beter is te mitigeren dan luchtkwaliteit. In samenhang hiermee constateren indieners dat in de NVA een uitspraak wordt gedaan op basis van een niet wettelijk criterium (gezondheidsindicator voor luchtkwaliteit). In het MER 2 <sup>e</sup> fase staat de gezondheidskundige conclusie op basis van geluid. Hierdoor ontstaat inconsistente onderbouwing van besluitvorming. Indiener verzoekt GS een eenduidige onderbouwing te leveren, waarbij bij voorkeur naar een wettelijke indicator wordt gekeken.	Het aspect gezondheid bij ZnB heeft geen slechte beoordeling (zie tabel in paragraaf 5.4 van de NVA). Als wettelijke indicator is gekeken naar de grenswaarden voor lucht en geluid. Hierop heeft een beoordeling plaatsgevonden. Daarnaast zijn lucht en geluid betrokken in het gezondheids criterium. Ook hierop heeft een beoordeling plaatsgevonden. Op grond van het totaal aan milieueffecten is aangegeven dat CA vanuit milieueffecten de voorkeur heeft. Door inspreker genoemde nuanceringen hebben bij die eindconclusie geen rol gespeeld.
8, 69, 170, 174	Het gekozen voorkeursalternatief is voornamelijk gebaseerd op de kosten. De maatschappelijke kosten dienen volgens indieners ook te worden bezien in het licht van de baten. Dat is niet gebeurd.	In dit kader is een MKBA opgesteld waarin de maatschappelijke kosten en baten zijn beschouwd.

Indieners	Samenvatting	Reactie
17, 18, 30, 61, 94, 132, 169	<p>Indieners zijn van mening dat niet zonder meer kan worden gesteld dat eerdere trechtering onder huidige omstandigheden ook tot afvallen van varianten had gezorgd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Afvallen tracés vanwege kosten: inmiddels is het kostenniveau van varianten die wel gekozen zijn behoorlijk opgelopen, en is het beschikbare budget groter. Indieners zijn van mening dat inzichtelijk moet worden gemaakt dat varianten die voornamelijk vanwege kosten zijn afgevallen, maar verder redelijk scoorden, ook zouden afvallen als het huidige budget wordt gehanteerd.</li> <li>▪ Afvallen tracés vanwege ontbreken rijksbijdrage: de rijksbijdrage wordt beschikbaar gesteld als gebiedsbudget, zonder specifieke tracévoorkeur. Elke variant die voldoet aan de doelstellingen die met de rijksbijdrage worden beoogd dient op gelijke wijze in aanmerking te komen.</li> <li>▪ Afvallen tracés vanwege ontbreken functionaliteit: Spoortracé en Korte Vliettracé zijn mede afgevallen vanwege het ontbreken van een goede aansluiting tussen A4 en A44 ter hoogte van Leiden. Nu blijkt dat ZnB deze functionaliteit ook niet heeft, is deze reden volgens indieners niet meer geldig (of ZnB zou om dezelfde reden alsnog af moeten vallen)</li> </ul>	<p>Indiener beroept zich op historische besluitvorming. Met de inzichten van toen zijn gedegen besluiten genomen. Het terugvallen op historische besluitvorming is daarom niet opportuun. Op basis van de inzichten van nu is eveneens een gedegen besluit genomen. De nieuwste inzichten hebben zelfs geleid tot een geoptimaliseerd ontwerp (zie hoofdstuk 2).</p>
61, 132	<p>Eén van de doelstellingen van de RLR is het verbeteren van de leefbaarheid in de regio Holland-Rijnland. Reduceren van geluidsoverlast door verkeer draagt in hoge mate bij aan verbetering van de leefbaarheid. Er wordt geconstateerd dat alleen de CA-varianten leiden tot overtuigend minder geluidsoverlast in de regio (vergeleken met de referentiesituatie). Een variant die neutraal of negatief scoort voldoet niet aan het doel dat de provincie zichzelf heeft gesteld en hoort volgens indieners niet te worden gekozen als voorkeurstracé.</p>	<p>De uiteindelijke tracékeuze is niet gebaseerd op één milieuaspect. Aan de tracékeuze heeft een geheel toetsingscriteria ten grondslag gelegen. Het is bovendien de wettelijke plicht van de initiatiefnemer om de effecten op bijvoorbeeld geluid zoveel mogelijk te beperken tot binnen de gestelde normen.</p>
61, 132	<p>Eerder in het besluitvormingsproces zijn de varianten N11-West 1 en 3 afgevallen, o.a. omdat ze een te grote inbreuk op het landschap zouden zijn. Beide tracés hadden volgens indieners minder impact dan de nu geprojecteerde ZnB-variant.</p>	<p>De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.</p>
61, 132	<p>Als de mogelijke mitigerende maatregelen voor CA t.a.v. met name luchtkwaliteit worden meegenomen in het bepalen van het MMA, kan volgens indieners gesteld worden dat ook</p>	<p>De uiteindelijke tracékeuze is niet gebaseerd op één milieuaspect. Aan de tracékeuze heeft een geheel toetsingscriteria ten grondslag gelegen. Het is</p>

Indieners	Samenvatting	Reactie
	op dit punt dit alternatief onderscheidend beter scoort dan andere alternatieven.	bovendien de wettelijke plicht van de provincie als initiatiefnemer om de effecten op bijvoorbeeld luchtkwaliteit zoveel mogelijk te beperken tot binnen de gestelde normen.
61, 117, 132, 170, 242	<p>Volgens indieners zou eerst een principiële keuze gemaakt moeten worden voor wel of niet een nieuwe doorsnijding. Daarna kan een variant worden geselecteerd. Binnen de hoofdgroepen zijn nog varianten denkbaar die niet zijn onderzocht in het MER 2<sup>e</sup> fase (bijvoorbeeld geboorde tunnel voor ZnB, tunnel zonder afritten voor CA). ZnB-A is volgens indieners te beschouwen als een nulplus-alternatief waarin 'no-regret'-maatregelen worden genomen die in alle varianten voorkomen (zij het soms in een iets andere vorm bij CA) en al een groot effect hebben. De tweede principiële afweging, namelijk of al dan niet meer gedaan moet worden dan het strikt noodzakelijke is onvoldoende onderbouwd nu ZnB-A niet is meegenomen.</p> <p>Nu gekozen is voor een nieuwe doorsnijding moet volgens indieners nog gekeken worden naar alternatieve uitvoeringsvarianten, zeker om de ruimtelijke kwaliteit in het gebieden te behouden.</p>	<p>De door indiener genoemde principiële keuze voor wel of niet een nieuwe doorsnijding is in een eerder stadium al gemaakt. Gedurende de verkenningsfase (2005) is een groot aantal varianten onderzocht. Uiteindelijk zijn toen drie alternatieven en meerdere varianten in de startnotitie MER opgenomen.</p> <p>Voor het overige is deze reactie ingehaald door de actualiteit (zie hoofdstuk 2).</p>
96, 165	In de studies is rekening gehouden met bereikbaarheid als een factor die de regio aantrekkelijk maakt voor investeerders. Er had volgens indieners ook rekening moeten worden gehouden met algemene leefbaarheid. Managers van buitenlandse bedrijven eisen een goed investeringsklimaat, maar ook een prettige, kwalitatief hoogwaardige woonomgeving. CA voldoet daar meer aan dan ZnB. CA zal volgens indieners door zijn creatieve ontwerp het imago van Leiden als kennisstad versterken en nieuwe investeerders juist aantrekken.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
117, 118, 224, 258	Volgens indieners is het spoortracé onterecht afgefallen. Zij constateren dat alleen de moeilijkst maakbare variant is onderzocht en dat andere varianten slechts verkend zijn en niet volwaardig beschouwd. Het tracé loopt op een dusdanige afstand van het spoor, waardoor toestemming van ProRail niet noodzakelijk is en vergunningverlening geen probleem is. Indieners vragen zich ook af wat dit tracé op het gebied van tunnelveiligheid	Het spoortracé is reeds in 2010 gemotiveerd afgefallen. Er zijn geen nieuwe of gewijzigde inzichten ten aanzien van deze keuze.

Indieners	Samenvatting	Reactie
	verschilt van andere recent in Nederland gebouwde tunnels.	
8, 55, 56, 61, 65, 67, 73, 74, 81, 82, 89, 90, 93, 94, 106, 115, 132, 140, 152, 153, 155, 174, 181, 204, 217, 218, 222, 226, 231, 242, 243, 245, 246, 249, 265	Indieners zijn van mening dat CA een beter alternatief is dan ZnB.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
4, 7, 10, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 32, 33, 35, 37, 55, 61, 69, 80, 81, 82, 84, 85, 89, 90, 103, 105, 109, 110, 114, 115, 123, 124, 126, 132, 136, 140, 145, 153, 162, 169, 176, 178, 201, 203, 205, 212, 214, 221, 222, 229,	Indieners steunen het voorstel van het Team Compromis RLR, een geboorde tunnel.	Een geboorde tunnel maakt inmiddels onderdeel uit van de scope van de RLR (zie hoofdstuk 2).

Indieners	Samenvatting	Reactie
230, 231, 238, 252, 254, 263, 265		
1, 13, 29, 51	Het aangeboden alternatief van dhr. Heidt voor de bypass Oostvlietpolder, tevens overgenomen in motie 349, is volgens indieners het betere alternatief. Dit gaat uit van een aangepaste Europaweg en Lammenschansplein met een nieuwe brug naast de Lammebrug.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
12	Indiener verzoekt de provincie de Torenvlietlaan te gebruiken in plaats van aansluiting Valkenburg II. Daarmee kan beter rekening gehouden worden met toekomstige ontwikkelingen. Archeologische bezwaren en de realisatie van HOV staan deze alternatieve route niet in de weg.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
33	Indiener verzoekt de provincie het viaduct Katwijk/Valkenburg van Sondtlaan tot Wassenaarseweg boven de bestaande N206 te brengen.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
57, 175	Indiener verzoekt de provincie een serieuze invulling te geven aan het nulplus alternatief, zoals ook verzocht door de Randstedelijke Rekenkamer. Dit alternatief komt bij een realistische afweging eerder in aanmerking.	Aan dit verzoek wordt geen gevolg gegeven.
35, 58, 61, 76, 117, 132, 151, 166	Een goede vergelijking tussen varianten is volgens indieners niet te maken, doordat er geen nulplus-alternatief is uitgewerkt en er ook geen tracé met een boortunnel is opgenomen. Het alternatief ZnB-A is eventueel te beschouwen als een nulplus-alternatief. Het alternatief nulplus 3 is na het MER 1 <sup>e</sup> fase ten onrechte afgefallen. Het toevoegen van CA is daarvoor onvoldoende grond geweest. Anderzijds is er niet goed onderzocht of nog andere eenvoudige verbeteringen in het wegennet nuttig kunnen zijn. Doordat geen boortunnels onderzocht zijn, is een potentieel meest milieuvriendelijke alternatief niet onderzocht. Indieners verzoeken de provincie het MER 2 <sup>e</sup> fase uit te breiden met een degelijk nulplus alternatief en minimaal één geboorde variant.	Aan dit verzoek wordt geen gevolg gegeven.
61, 69, 132	Voor variant ZnB-A wordt beschreven dat 'zich op meerdere plaatsen wat kleinere problemen in de verkeersafwikkeling voordoen. [...] Over het algemeen is sprake van een goede verkeersafwikkeling'.	ZnB-A geeft onvoldoende invulling aan de doelstellingen die voor de RLR zijn geformuleerd. Een gefaseerde ontwikkeling is dus niet zinvol.

Indieners	Samenvatting	Reactie
	Indieners constateren dat de provincie nalaat om te onderzoeken of deze variant met enige optimalisaties kan functioneren, en toont daarmee onvoldoende aan dat er ingrijpendere maatregelen noodzakelijk zijn om de bereikbaarheidsdoelstelling te halen. Zeker nu de verkeersontwikkeling achter blijft bij de in het onderzoek gehanteerde prognoses is een gefaseerde ontwikkeling, zoals ZnB A, wel degelijk zinvol.	
71, 76, 151, 210	Indiener stelt twee alternatieven voor ZnB voor: een variant Boshuizertunnel (verbetering aansluiting Lelylaan, vlak voor spoordijk weg ondergronds) en een variant Dubbelopspoor (treinspoor opkrikken, RLR in tunnel er onder).	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
102, 164	Volgens indieners zou een alternatief voor een weg richting Rotterdam en Utrecht moeten worden bestudeerd dat loopt via de westkant van Voorschoten door de weilanden, langs Leidschendam, richting A4. Dit traject is logischer en met minder milieuschade. Richting Den Haag en Amsterdam is een extra verbinding niet nodig.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
17, 18, 33	Indiener stelt een route langs of ten zuiden van het Valkenburgse meer over het voormalige Vliegkamp Valkenburg voor als alternatief voor de uitbreiding van de N206.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
61, 132	Het onderscheidende effect tussen ZnB en CA op het criterium 'verwachtingszones' (ZnB tast bij nadere inspectie 30 ha aan en CA 33 ha) is een nauwelijks onderscheidend verschil dat niet mag leiden tot een verschil in totaalbeoordeling (p. 113 hoofdrapport MER 2 <sup>o</sup> fase).	Het verschil in beoordeling is zeer beperkt en dat komt ook tot uitdrukking in de totaalscore.
17, 18	Er is niet onderzocht om de aansluiting op de A44 aan de oostkant te laten plaatsvinden.	Dit klopt. Reden is dat de RijnlandRoute de A44 vanuit het oosten benadert. Een (volledige) aansluiting op de A44 aan de oostelijke zijde – dus in de Oostvlietpolder – is daarmee fysiek niet mogelijk.
25	Indiener pleit voor behoud van de huidige oostelijke aansluiting Valkenburg. Diens bedrijf wordt via deze aansluiting ontsloten.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
58, 61, 127, 132	In de verschillende documenten die ter inzage liggen, zijn niet altijd dezelfde doelstellingen van de RLR opgenomen. Naast de regio Holland Rijnland worden ook omliggende gemeenten meegenomen en worden de verkeerskundige verbeteringen bij de N14 en N44, vooral bij ZnB, meegeteld. Indiener is van mening dat de provincie burgers en belangverenigingen niet serieus neemt en hun belangen schaadt door verschillende	Het is niet de bedoeling dat verschillende doelstellingen worden gehanteerd. Doelstellingen moeten helder en eenduidig zijn. In het vervolg van de ruimtelijke procedure wordt dit verwerkt.

Indieners	Samenvatting	Reactie
	doelstellingen te hanteren.	
58, 61, 132	Indieners zijn van mening dat omliggende gemeenten van de regio Holland Rijnland niet bij het behalen van de doelstellingen moeten worden betrokken. Indieners verzoeken de provincie om hierop het MER aan te passen, zowel qua doelstelling als qua toetsing van milieueffecten.	De provincie gaat hierin niet mee.
61, 132	Verbetering van de leefbaarheid in Voorschoten en Leiden Zuid moet volgens indieners meegenomen worden als doelstelling van de RLR.	De RLR heeft een verbetering van de leefbaarheid tot gevolg regiobreed, waaronder ook Voorschoten en Leiden.
61, 132	Volgens de nut- en noodzaak notitie is het realiseren van een tweede oost-westverbinding geen doelstelling voor de RLR, terwijl dat in de NVA wel als voordeel van ZnB wordt gepresenteerd. Indieners zien dit als een onvolkomenheid / tekortkoming in de NVA.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
39, 61, 132, 177	Ten aanzien van het onderzoek dat wordt uitgevoerd naar de optimale oplossing voor de ontsluiting van de oostkant van Leiden blijkt dat hiervoor een ontsluiting in het verlengde van de N11-Oost wordt overwogen. Indiener wijst erop dat deze wijze van ontsluiten tot nu toe in geen enkel onderzoek aan de orde is gekomen, en dat de provincie deze nieuwe variant nog vóór de tracékeuze had moeten onderzoeken. Het MER 2 <sup>e</sup> fase en het VO-PIP zijn te vroeg ter inzage gelegd.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
80, 123, 229	De aansluiting op de A4, waarbij de RLR bovenlangs passeert heeft een enorme impact op de omgeving. Uit de NVA blijkt dat er slechts 5 miljoen is gereserveerd voor de inpassing van de RLR in de Oostvlietpolder. Een veelvoud van dit bedrag is hiervoor volgens indiener nodig.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
89, 103, 105, 221, 226, 237	Zoeken naar Balans is volgens indieners een misleidende naam voor een wegtracé.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen. In het vervolg van de procedure wordt enkel nog gesproken over de RijnlandRoute.
157	Door verlaging van de snelheid naar 80 km/u op de A44 kan het knooppunt Maaldrift volgens indieners kleiner vormgegeven worden. Het knooppunt kan ook verschoven worden waardoor de woningen en het bedrijf niet gesloopt hoeven te worden. Afwegingen hierover ontbreken.	Op de Nederlandse autosnelwegen geldt in beginsel een snelheid van maximaal 130 km per uur. Vanwege de verkeersveiligheid, de natuur en de luchtkwaliteit is de maximumsnelheid op de A44 120 km per uur.  De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals

Indieners	Samenvatting	Reactie
		beschreven in hoofdstuk 2.
160, 163, 164	ZnB biedt volgens indieners onvoldoende aansluitingen op het lokale wegennet.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
220	De aansluiting Meanderlaan / Duinzicht is niet gewenst, en komt volgens indiener veel beter tot zijn recht ter hoogte van Katwijkerbroek. Daar zijn (vrijwel) geen omwonenden. Een andere optie is om de aansluiting geheel achterwege te laten door bij de Molenwijk / Mient een verzwaard en verdiept knooppunt te realiseren. Dit levert gunstigere milieueffecten op en heeft een mindere visuele impact.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
226	Indiener constateert dat de verbinding tussen de A4 en A44 al sinds 1929 op de tekentafel ligt, maar er vooralsnog nooit is gekomen. In de tussentijd is het gebied grotendeels bebouwd of ingericht met andere functies, waardoor de ruimte die voor de weg is vrijgehouden niet meer voldoet aan de normen van deze tijd. Het gevolg hiervan is dat de huizen van 70 gezinnen afgebroken worden voor de aanleg van de RLR.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
258	N11-West is volgens indiener niet reëel omdat het niet voldoet aan uitgangspunten van Rijk van een volledige aansluiting op A44 en gemeente Voorschoten tegen de halve aansluiting op de Voorschoterweg is.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
258	Maakbaarheidsproblemen van nulplusvarianten worden volgens indiener niet onderbouwd. Waarom is uitgegaan van vervanging van alle bruggen? Een monument ter hoogte van kruising Oude Rijn bestaat niet (blz. 171)	De maakbaarheidsproblemen van de nulplusvarianten vallen onder het geheel aan problemen / risico's dat te verwachten is als gevolg van bijvoorbeeld CA.  Er is uitgegaan van vervanging van alle bruggen als zijnde een worst case scenario.  Het al dan niet bestaan van een monument ter hoogte van de kruising Oude Rijn wordt gecontroleerd en indien nodig aangepast.
127	In het hoofdrapport MER 2 <sup>e</sup> fase is CA zeer negatief beoordeeld. Opvallend vindt indiener de grotere doorsnijding van de 'Archeologische Monumenten Kaart' bij CA. Dit terrein ligt ten westen van de Torenvlietbrug, ver buiten de invloedssfeer van de tunnel uit het ontwerp van	De doorsnijding van archeologisch waardevolle gebieden is niet alleen gebaseerd op het tunneldeel van CA, maar op het geheel. Heel Leiden is gemarkeerd als een gebied met een hoge archeologische



Indieners	Samenvatting	Reactie
	TCA. Oorzaak is de koppeling van de variant CA aan één van de varianten voor ontsluiting van Nieuw Valkenburg, maar dat heeft niets te maken met het tunnelontwerp. Op basis hiervan is CA volgens indiener mogelijk iets te negatief beoordeeld.	verwachtingswaarde. Gegeven het feit dat in dit deel van het tracé een tunnel is gedacht, verklaard de grotere doorsnijding.
179	Indiener pleit voor realisatie van een spoorlijn voor personen en goederen op het tracé van de RLR. Zeker ook de bloemenveiling kan hier veel voordeel van hebben.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
40, 47, 50, 65, 93, 124, 182, 193	Indieners constateren dat in de NVA ZnB positiever scoort op toekomstvastheid dan het MMA. In de samenvatting van het MER 2 <sup>e</sup> fase staat dat het MMA positiever scoort en ZnB neutraal.	Dit klopt en betreft een omissie. Dit leidt echter niet tot een ander besluit. Derhalve wordt de omissie niet hersteld.
31, 35, 61, 69, 79, 118, 132, 209, 222	De situatieschets van 2030 is volgens indieners uit de lucht gegrepen. Tot 2020 zijn de autonome ontwikkelingen moeilijk in te schatten, laat staan in 2030. Op basis van dit gegeven is geconcludeerd dat ZnB wel toekomstvast is en CA niet. Deze conclusie is volgens indieners ongefundeerd en ongeloofwaardig. Realistische aannames over de autonome situatie leveren een andere uitkomst op.	Voor de situatieschets 2030 is gebruik gemaakt van autonome ontwikkelingen, gangbare kengetallen en rekenmodellen. De provincie is het derhalve niet eens met de conclusie van indiener.
90, 141, 208	Het bepalen van de mate van toekomstvastheid van de onderzochte tracés lijkt zich hoofdzakelijk beperkt te hebben tot het dossier 'verkeer'. Toekomstvastheid is volgens indieners meer dan dat, zoals versterking en behoud van de leefomgeving. Daarnaast lijkt de definitie van toekomstvastheid gedurende het proces gewijzigd. Restcapaciteit was opeens meer van belang dan doorstroming.	Of sprake is van restcapaciteit geeft zicht op de kwetsbaarheid voor de verdere toekomst ten aanzien van doorstroming. Vandaar dat dat is betrokken in de afweging.

### 5.2.2 MKBA, nut en noodzaak

Indieners	Samenvatting	Reactie
17, 18, 57, 58, 61, 90, 101, 118, 132, 157, 175, 209, 242, 250	Indieners zijn van mening dat de economische scenario's in het MKBA op een verkeerde wijze zijn gebruikt. Weliswaar heeft het CPB geoordeeld dat de scenario's Global Economy (GE) en Regional Communities (RC) nog toepasbaar zijn, maar ze hebben daarmee niet gezegd dat het hoogste scenario geschikt is om een investeringsbeslissing op te baseren. En dat is wel wat in de MKBA is gedaan. Indieners zijn van mening dat het RC scenario het dichtst bij de werkelijkheid komt. Zou men het crisiseffect meenemen, dan zou blijken dat de ontwikkeling nu zelfs achtergebleven is bij het RC scenario. Extreme groeiscenario's kunnen	De MKBA is in deze fase gebaseerd op de uitkomsten van de MER en is een hulpmiddel bij het beoordelen van de verschillen tussen de varianten. Om deze reden is gebruik gemaakt van dezelfde resultaten (waaronder de verkeerskundige berekeningen).

Indieners	Samenvatting	Reactie
	<p>volgens indieners alleen gebruikt worden om bepaalde aspecten van het ontwerp te testen op toekomstvastheid en op uitbreidbaarheid, mocht de ontwikkeling in de toekomst eventueel in een later stadium die vorm aan gaan nemen.</p> <p>Indieners verzoeken de provincie alle MER onderdelen die afhankelijk zijn van de verkeersstudie, waaronder de MKBA, opnieuw te maken op basis van het RC scenario. Dit zou ook moeten leiden tot een aanpassing van de NVA.</p> <p>In de onderbouwing van groeicijfers van het verkeer en bij de benutting van de MKBA kiest de provincie er volgens indieners voor alle cijfers op dusdanige wijze te presenteren dat ze het beste bij de beschreven variant passen. Op deze wijze vermijdt de provincie elke schijn van objectieve afweging. Het gekozen scenario heeft gevolgen voor de milieueffecten, waaronder de verkeersintensiteiten. Indieners verzoeken de provincie de verkeersberekeningen over te doen op basis van een realistisch groeiscenario.</p>	
8, 69, 214, 242	De MKBA gaat volgens indieners systematisch voorbij aan het feit dat de ontlasting van het Leidse wegensysteem, waaronder de Churchillaan, niet opgelost wordt met het voorkeurstracé ten zuiden van Leiden. Immers de Churchillaan verwerkt voor 90% het lokale verkeer. Verder heeft de stad Leiden geen directe aansluiting op de RLR en is deze weg slechts een nieuwe verkeersaantrekkende "oost-west spaak" in het Rijkswegennet.	In de MKBA wordt gekeken naar de totale reistijdwinst in het studiegebied en het effect van de aanleg van de RLR op deze totale reistijd. Er wordt niet specifiek gekeken naar bepaalde trajecten, maar dit is ook niet gebruikelijk in een MKBA.
61, 127, 132, 170, 208	In paragraaf 3.4 van de MKBA wordt ZnB-A genoemd als mogelijk nulplus-alternatief. Het bevat de meeste maatregelen die hoe dan ook genomen zouden moeten worden. Er wordt beargumenteerd dat deze niet verder is onderzocht omdat deze onvoldoende probleemoplossend zou zijn. Dat is volgens de insprekers onterecht. Uit het verkeersonderzoek blijkt duidelijk dat het ZnB-A alternatief wel in belangrijke mate probleemoplossend is. Bovendien zijn de kosten beduidend lager.	De kosten zijn inderdaad lager, het is immers een faseringsvariant en geen eindbeeld. Voor de langere termijn is deze variant niet probleemoplossend.
31, 35, 61, 90, 127, 132, 160, 163, 164	De stelling in de NVA dat de maatschappelijke baten van ZnB bijna twee keer zo hoog zijn als de kosten, geldt uitsluitend voor de financiële kosten en baten. Niet alle maatschappelijke effecten zijn volgens indieners uit te drukken in geld. De MKBA bevat ook	De kwalitatieve effecten maken integraal onderdeel uit van de afweging en zijn verwerkt in het MER 2 <sup>e</sup> fase. De MKBA is opgesteld conform de OEI-systematiek en heeft concrete resultaten opgeleverd die zijn meegenomen

Indieners	Samenvatting	Reactie
	<p>kwantitatieve effectbeoordelingen, bijvoorbeeld voor natuur, landschap, cultuurhistorie en recreatie. Hieraan is wel maatschappelijke waarde toe te kennen ('welzijn'), maar deze is minder goed uit te drukken in financiële kentallen. Opvallend genoeg is gezondheid niet beoordeeld, evenals duurzaamheid en ruimtelijke ontwikkeling. De provincie heeft wel doelstellingen op deze punten.</p> <p>ZnB betekent een aanslag op met name de voornoemde kwalitatieve aspecten. Wanneer de effecten daarop worden meegewogen is het verschil tussen ZnB en CA een stuk kleiner. Bovendien werkt de onterechte hogere kostenraming voor CA ook sterk door in de factor. Bij het interpreteren van een MKBA dient volgens indieners niet alleen naar de verhouding tussen financiële kosten en baten te worden gekeken, maar ook naar de kwaliteit van het 'eindproduct'.</p>	<p>in de afweging.</p>
61, 127, 132	<p>De financiële baten die uit de MKBA-berekeningen komen zijn veel hoger dan tot nu toe uit eerdere onderzoeken bleek (MKBA RLR, 2008. KBA IBHR, 2010) en zijn ook niet vergelijkbaar met kentallen uit andere infrastructuur MKBA's. Indieners missen hiervoor in de NVA een goede verklaring.</p> <p>Het kosten/baten verhoudingsgetal vertelt volgens indieners maar een deel van de waarheid. Uit het MKBA blijkt dat op het merendeels kwalitatief beoordeelde onderdeel leefomgeving CA min of meer neutraal scoort en ZnB significant negatief. De verhoudingsgetallen zouden een stuk dichterbij elkaar liggen als de kwalitatieve effecten óók waren meegenomen. Daarnaast staat of valt de juiste financiële kosten / batenverhouding met de betrouwbaarheid van de inschatting van kosten en baten. Volgens TCA zijn de kosten van CA overschat en zijn de baten onderschat. Op basis daarvan zou de kosten/batenverhouding dus hoger uit moeten komen.</p>	<p>De kwalitatieve effecten maken integraal onderdeel uit van de afweging en zijn verwerkt in het MER 2<sup>e</sup> fase. De MKBA is opgesteld conform de OEI-systematiek en heeft concrete resultaten opgeleverd die zijn meegenomen in de afweging.</p>
61, 127, 132	<p>Op robuustheid scores ZnB en CA beide positief, hoewel alleen kwalitatief beoordeeld. Er is weinig onderscheid. Op effecten tijdens de realisatiefase scoort CA inderdaad minder, maar de grootte van het effect hangt erg af van de mate waarin de verkeersafwikkeling tijdens de bouw kan worden gegarandeerd. Volgens TCA kan er steeds een doorgaande route van 2x1</p>	<p>Het reeds aanwezige geringe onderscheid mogelijk verder verkleinen door de argumentatie van indiener te volgen, leidt niet tot een andere conclusie in de MKBA. Derhalve wordt deze mening voor kennisgeving aangenomen.</p>

Indieners	Samenvatting	Reactie
	worden gegarandeerd. Uit berekeningen van de provincie blijkt dat ook met een 2x1 route de bereikbaarheid op peil kan worden gehouden gedurende de bouwperiode (Bijlage 16 bij het Achtergrondrapport verkeer). Daarbij is het een tijdelijk effect (5 jaar), waar de MKBA een zichtperiode van 100 jaar hanteert.	
61, 127, 132	De reistijdeffecten, zoals gepresenteerd in de MKBA, wijken significant af van de baten zoals opgenomen in het MER 1 <sup>o</sup> fase. Waar de MER 1 <sup>o</sup> fase een significante baat voor CA verwacht en een neutraal effect voor ZnB, is dit in de huidige MKBA een zeer grote baat voor ZnB en een iets minder grote baat voor CA geworden. Beide rapporten maken integraal onderdeel uit van de documentatie die ten grondslag ligt aan de besluitvorming, en zouden elkaar niet tegen mogen spreken. In de MKBA is waarschijnlijk een kleiner studiegebied beschouwd dan in het MER, waarmee volgens indieners de bereikbaarheidseffecten voor CA zijn onderschat. De reistijdbaten gelden meer voor Haaglanden dan voor Holland Rijnland. Een onderbouwing van het wijzigen van het studiegebied ontbreekt in de MKBA. Dat is volgens indieners onjuist.	Het feit dat het MER 1 <sup>o</sup> en 2 <sup>o</sup> van elkaar afwijken is niet verwonderlijk, aangezien de wegontwerpen gedurende het proces zijn geoptimaliseerd. De MKBA is opgesteld conform de OEI-systematiek en heeft concrete resultaten opgeleverd die zijn meegenomen in de afweging. De OEI-systematiek zegt ook wat over het studiegebied. Dat is overgenomen in de MKBA.
61, 127, 132	De conclusie uit de REES "Uit de analyse volgt geen eenduidige conclusie; wel geniet Zoeken naar Balans volgens het rapport een lichte voorkeur." valt te vertalen naar de stelling dat er op basis van de effectenstudie geen groot onderscheidend verschil tussen de alternatieven is vast te stellen. Het valt op dat deze studie een 'herzien concept' betreft, waaruit indier de conclusie trekt dat het een niet officieel vrijgegeven document betreft. Het TNO rapport naar tunnelveiligheid is volgens de provincie niet officieel vrijgegeven. Dan is het zeer merkwaardig ineens een niet definitief document als onderbouwing voor de NVA aan te treffen.	De REES is formeel afgerond en betrokken in de besluitvorming. Hetzelfde geldt voor het TNO rapport naar tunnelveiligheid.
61, 127, 132	In de MKBA wordt gesuggereerd dat de tunnel van CA nadelig is voor de zichtlocatie van winkelgebieden rondom de Churchillaan. Wagnerplein is zeker geen zichtlocatie. De winkelgebieden hebben vooral een verzorgende functie voor de aangrenzende wijken. Voor Luifelbaan geldt dat in principe geheel Leiden-Zuid tot het verzorgingsgebied kan worden gerekend. Het winkelgebied wordt momenteel vermeden vanwege de slechte	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen

Indieners	Samenvatting	Reactie
	bereikbaarheid, CA verbetert juist de bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit rondom de genoemde winkelcentra. Dat zou volgens indieners een positief effect moeten zijn.	
127	De toekomstwaarde voor stedelijke (her)ontwikkeling is niet meegenomen in de MKBA.	De OEI-systematiek schrijft dit ook niet voor en is daarom niet meegenomen.
156, 157	Kosten die nu nog niet meegenomen / bekend zijn (planschade, onteigening, etc.) zouden ook meegenomen moeten worden in de MKBA.	De OEI-systematiek schrijft dit ook niet voor en is daarom niet meegenomen.
156	Het is voor indieners niet duidelijk waarom niet is onderzocht of de verbreding van de A44 en de brug over de Oude Rijn aan de oostkant kan plaatsvinden. Er is aan de westkant al decennia lang een zware geluidsbelasting.	Dit is onderzocht en bekeken, maar stuit op een aantal zwaarwegende bezwaren. Belangrijkste is dat aan de oostzijde een begraafplaats is gelegen.
28, 39, 40, 41, 42, 47, 50, 59, 61, 64, 78, 89, 90, 94, 102, 108, 115, 117, 118, 132, 140, 145, 163, 164, 177, 182, 209, 218, 222, 226, 235, 242, 250, 254, 258, 267	Nut en noodzaak van de RLR is volgens indieners niet aangetoond. Onduidelijk is of serieus is onderzocht of het bestaande wegennet kan worden verbeterd, zodat een nieuwe weg niet nodig is. Een deugdelijke probleemanalyse ontbreekt. In eerdere stukken en ook in de adviezen van de ambtenaren van het ministerie staan de No Regret maatregelen (eerst knelpunten oplossen) genoemd als beste optie. Er is volgens indieners geen studie gepubliceerd waaruit blijkt dat deze No Regret maatregelen doorvoeren geen zin heeft. Er zijn daarnaast volgens indieners voldoende andere wegverbindingen in de regio.	De nut en noodzaak van de RLR is voldoende gemotiveerd en staat niet ter discussie.
242	<p>In het kader van de proportionaliteit van RLR en de effecten daarvan op de (leef)omgeving heeft indiener de volgende vragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Waarom zijn de verbeteringen van de reistijd in de referentiesituatie (44 tot 66 minuten) naar de 13 tot 17 minuten reistijd die ZnB-A kent op de trajecten a1 t/m c2 (in figuur 7 en tabel 2) niet op zichzelf al voldoende?</li> <li>2. Waarom is voor die extra winst van 6 tot 8 minuten die ZnB-Optimaal biedt ten opzichte van ZnB-A een zo rigoureuze ingreep nodig?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. In de beoordeling is aangegeven dat de reistijdverbetering bij alle alternatieven positief wordt beoordeeld. Naar mate de reistijd sterker verbeterd, wordt dit ook als positiever beoordeeld.</li> <li>2. Een dergelijke tijdwinst is fors en vraagt grootschalige ingrepen. Een beperking tot het optimaliseren/verbeteren van de huidige situatie is niet mogelijk.</li> <li>3. Wij streven naar een grote verbetering van de reistijd.</li> </ol>

Indieners	Samenvatting	Reactie
	3. Voor de index gewogen reistijd geldt dat deze dankzij ZnB-A gaat van 100 naar 29. En bij ZnB-Optimaal van 100 naar 20. Waarom nog die laatste 9 winst om van 29 naar 20 te komen?	

### 5.2.3 Besluitvormingsprocedure

Indieners	Samenvatting	Reactie
39, 61, 84, 85, 90, 92, 94, 95, 97, 98, 99, 100, 101, 107, 112, 118, 132, 136, 145, 177, 219, 233, 242, 250, 254	Het getuigt volgens indieners van onbehoorlijk bestuur dat GS en PS een tracékeuze maken zonder dat voor belanghebbenden duidelijk is of er met mitigerende maatregelen voor wordt gezorgd dat aan de wettelijke (minimum) normen wordt voldaan. Niet duidelijk is om welke mitigerende en compenserende maatregelen het gaat. Mitigerende en compenserende maatregelen zijn onmisbaar bij het maken van een goede afweging tussen verschillende varianten.	De tracékeuze is voldoende gemotiveerd op grond van de uitgevoerde onderzoeken. Het definitief toetsingsadvies van de Cie MER onderschrijft dit ook. De initiatiefnemer is wettelijk verplicht om in het kader van de uitvoerbaarheid mitigerende en compenserende maatregelen te nemen. In het kader van het MER 2 <sup>e</sup> fase is per milieuthema aangegeven op welke wijze de effecten gemitigeerd zouden kunnen worden. Deze worden in het O-PIP en de OTB's nader uitgewerkt.
8, 40, 47, 50, 57, 60, 61, 65, 67, 69, 80, 90, 94, 106, 108, 109, 115, 123, 127, 132, 141, 143, 147, 165, 168, 170, 172, 174, 182, 202, 206, 208, 212, 218, 223, 226, 235, 242, 258	Vanuit het besluitvormingsproces dat door GS is gevoerd is de inhoud van het MER 2 <sup>e</sup> fase sterk verweven geraakt met de NVA. Deze nota is al vrijgegeven vóór het MER 2 <sup>e</sup> fase, voordat alle onderzoeken waren afgerond en voordat alle feiten bekend waren. Beide stukken sluiten hierdoor inhoudelijk niet volledig op elkaar aan. Bovendien zijn in het kader van het MER 2 <sup>e</sup> fase nog in een zeer laat stadium aanvullende rapportages verschenen die contrair zijn met een aantal conclusies in de NVA. Mede gezien de stellige indruk dat in de NVA selectief geput is uit de argumenten voor en tegen de verschillende varianten en gezien het feit dat de provincie gedeeltelijk gaandeweg en gedeeltelijk pas achteraf gekozen heeft hoe ze verschillende aspecten meeweegt in de beoordeling, constateert indiener dat dit MER 2 <sup>e</sup> fase en de gerelateerde rapporten en nota's een verantwoorde democratische afweging sterk in de weg hebben gestaan. Het MER is als verplicht ritueel uitgevoerd, in plaats van bijdrage aan de tracékeuze. Er is vooruitlopend op	Het MER is zorgvuldig opgesteld. Het hoofdrapport is afgerond op basis van de onderzoeksresultaten van de verschillende achtergrondrapporten. Tijdens de afronding van het MER is het opstellen van de NVA opgestart. Met het verwerken van de resultaten van het MER en het trekken van conclusies is gewacht tot het MER is afgerond. Pas na het afronden van het MER zijn de resultaten van het MER in de NVA verwerkt. Aanvullende rapportages zoals de REES zijn verwerkt in de NVA. De provincie bestrijdt dat het MER een rituele verplichting is. Zij hecht veel waarde aan de uitkomsten en zij heeft daarmee in de NVA rekening gehouden. De provinciale keuze is hiermee zorgvuldig afgewogen, helder geformuleerd en onderbouwd. De provincie hanteert een heldere communicatie en zij luistert naar

Indieners	Samenvatting	Reactie
	de behandeling in PS al een besluit genomen. Dat heeft de schijn van vooringenomenheid. Er wordt niet voldaan aan het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel. De communicatie met burgers is inhoudloos, ongeïnteresseerd en zonder echte betrokkenheid.	reacties. Op deze wijze heeft de provincie de plannen ook geoptimaliseerd en verbeterd in de fase van voorontwerp naar ontwerp. De provincie betreurt het dat haar communicatie als zodanig blijkens de reactie niet wordt gewaardeerd.
8, 39, 61, 70, 81, 82, 94, 101, 108, 132, 133, 147, 165, 168, 174, 177, 208, 209, 218, 222, 235, 242	Volgens de kwaliteitskaart van de provinciale structuurvisie en de kaarten bij de Verordening Ruimte liggen grote delen van het tracé van ZnB in gebieden met te beschermen, te behouden en te versterken kwaliteiten. Vooral de bescherming die volgt uit de status van delen van het gebied als kroonjuweel cultureel erfgoed, landgoedbiotoop en ecologische hoofdstructuur is zwaar. Daarnaast is er bescherming voor bijvoorbeeld molenbiotopen en weidevogelgebieden. De structuurvisie is zelfbindend voor de provincie, de Verordening Ruimte is bindend voor alle inpassings- en bestemmingsplannen. De uitgangspunten en eisen die volgen uit structuurvisie en Verordening zijn zichtbaar NIET gehanteerd bij het ontwerp dat voor ZnB is gemaakt. De provincie gaat voorbij aan haar eigen milieubeleid.	In de PSV (en verordening ruimte) is inderdaad een aantal beschermingsregimes opgenomen. De realisatie van de RLR wordt echter ook niet onmogelijk gemaakt c.q. deze wordt concreet benoemd als toekomstige ontwikkeling (zie functiekaart in de PSV). Het is de uitdaging om de realisatie van de RLR en de bescherming van het landschap zoveel mogelijk complementair aan elkaar te laten zijn. Overigens geldt dat door de ontwerpoptimalisaties de impact op het landschap op voorhand is verminderd (zie hoofdstuk 2).
40, 47, 50, 243, 245, 246, 249	Indieners vragen zich af waarom er geen rekening mee is gehouden dat twee aannemerscombinaties bereid waren CA te realiseren op basis van een vaste aanneemsom? Hierbij komen de risico's bij de aannemer te liggen en niet bij de provincie.	Het is overwogen om een vraag neer te leggen bij de markt, maar daar is van af gezien. Dit komt omdat een vaste aanneemsom wellicht tot de mogelijkheden behoort, maar dat er doorgaans ruimte tussen een aanneemsom en de eindafrekening bestaat.
58, 242	In de samenvatting van het MER 2 <sup>o</sup> fase wordt de mogelijkheid geboden per e-mail te reageren. In de aankondiging van de ter inzage legging van het inpassingsplan en MER 2 <sup>o</sup> fase is het alleen mogelijk een schriftelijke zienswijze in te dienen (dus geen digitale). Dit is verwarrend en kan belanghebbenden benadelen.	Dit betreft een omissie. De provincie betreurt dat dit tot verwarring heeft geleid. In het kader van het O-PIP wordt het mogelijk ook digitaal een zienswijze in te dienen.
39, 58, 61, 76, 118, 129, 132, 151, 140, 141, 145, 177, 208,	De Cie MER heeft nog geen oordeel geveld, maar zowel het MER 2 <sup>o</sup> fase als het VO-PIP liggen ter inzage. Ook moet een aantal (nadere) onderzoeken nog plaatsvinden en moet aandacht besteed worden aan de aangenomen moties van 27 juni 2012. Indiener is het niet eens met de volgorde in het proces en is van mening dat de provincie de inspraakprocedure	De volgorde in het proces is niet ongebruikelijk. De provincie is niet verplicht een VO-PIP op te stellen en ter inzage te leggen, maar heeft dat wel gedaan. De provincie neemt de inspraakprocedure juist serieus, zodat al in een vroeg stadium de mening van een ieder kan worden gepeild. De

Indieners	Samenvatting	Reactie
218, 233, 242, 265	niet serieus neemt. Indiener verzoekt de provincie terug te komen op haar besluit en pas een besluit te nemen nadat het MER 2 <sup>e</sup> fase is aangepast naar aanleiding van de zienswijzen en het advies van de Cie MER	informatie kan worden gebruikt in de volgende fase van de ruimtelijke procedure, zodat een gedegen ruimtelijk plan wordt opgeleverd, waarin al een flink deel van de publieke opinie een plek heeft gekregen.
59, 233	Indieners zijn van mening dat de vakkundige Cie MER in een moeilijke positie is gebracht. Het is de vraag of haar oordeel er nog toe doet, nu er reeds besluitvorming over de RLR heeft plaatsgevonden. Indiener is van mening dat de provincie met de vervroegde besluitvorming het vakkundige oordeel van de commissie m.e.r. omzeilt. Indiener stelt dat de commissie er goed aan doet om zelf bij een juridische instantie aan te kaarten dat de inspraakprocedure niet naar behoren is uitgevoerd.	De volgorde in het proces is niet te doen ongebruikelijk. Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.
59, 89, 127, 140, 141, 208, 242	Aan een aantal (onafhankelijke) onderzoeken is onterecht geen aandacht besteed, waaronder het advies van de PAL, het onderzoek van de TU Delft en diverse onderzoeken van het TCA.	Het is een keuze van de provincie geweest om een aantal onderzoeken niet te gebruiken. Deze onderzoeken zijn echter niet genegeerd, maar beoordeelt op hun merites en niet bruikbaar gevonden. Feit is dat voldoende onderzoek is uitgevoerd om besluitvorming mogelijk te maken. Het definitief toetsingsadvies van de Cie MER onderschrijft dat.
59, 127, 141, 145, 208, 242	Het TCA is in de eindfase van de besluitvorming onheus behandeld. Een lijst met klachten hierover is door het TCA aangeboden aan de Commissaris van de Koningin.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen
40, 47, 50, 65, 93, 124, 145, 160, 208, 242, 243, 245, 246, 249	De grote hoeveelheid stukken, rapporten en het onduidelijke kaartmateriaal maken het voor de gewone burger vrijwel onmogelijk een voldoende gemotiveerde reactie te geven. Daarnaast wordt met de terinzagelegging in de zomervakantie niet voldaan aan de beginselen van behoorlijk bestuur.	Het project RLR is een groot project en kent daarom een groot aantal stukken en rapporten. Dat is debet aan een dergelijk groot project en niet te voorkomen. Bovendien is de initiatiefnemer verplicht alle ter zaken doende stukken ter inzage te leggen. De periode van ter inzage legging is juist vanwege de vakantieperiode verlengd tot acht weken, waar wettelijk een periode van zes weken geldt (onafhankelijk van de periode).
61, 127, 132	In § 10.1 van het hoofdrapport MER 2 <sup>e</sup> fase wordt gesteld dat alle beschikbare informatie voor een zorgvuldige besluitvorming in dit MER is opgenomen. Indieners zijn het daar niet mee eens, want diverse onderzoeken die volgens de discussies rondom de keuze van het	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de



Indieners	Samenvatting	Reactie
	<p>voorkeurstracé essentieel waren voor een goed besluit, waren nog niet afgerond. Indiener noemt onderzoeken naar tunnelveiligheid, ontwerpoptimalisaties van CA en gevolgen daarvan voor de verkeersafwikkeling in 2030, evenals ecologisch veldonderzoek. De uitkomsten van dit laatste onderzoek zijn van belang om te kunnen bepalen of ontheffing op basis van de Natuurbeschermingswet mogelijk is. De resultaten hiervan hadden op zijn minst als aanvulling of erratum op het MER beschikbaar moeten zijn voorafgaand aan besluitvorming.</p>	<p>besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p>
94	<p>GS hebben in 2011 in het toen gesloten coalitieakkoord opgenomen dat er voor ZnB-F zou worden gekozen. Dat betekent dat er feitelijk toen al door het bestuur voor een tracé gekozen is, een jaar voordat er een MER lag en dat daardoor óók het Bevoegd Gezag (Provinciale Staten) al gebonden was, omdat de bij het bestuur betrokken partijen uit de Staten hadden toegezegd te gelegener tijd dit besluit te zullen steunen.</p>	<p>In het coalitieakkoord is een bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor ZnB-F, maar dat is geen besluit. Er was dus wel een voorkeur voor een bepaald tracé, maar de keuze lag nog niet vast.</p>
61, 132	<p>In het PIP staat dat nog optimalisaties kunnen worden doorgevoerd die 'nog iets kunnen afwijken van de varianten zoals die in het MER 2<sup>e</sup> fase zijn beschouwd'. Momenteel zijn nog varianten in onderzoek die substantieel afwijken, zoals alternatieven voor de bypass Oostvlietpolder of een volledige ondertunneling in Voorschoten. Deze kunnen volgens indieners niet als optimalisaties worden aangeduid, ze leiden tot een nieuwe tracévariant. De effecten hiervan zijn significant anders dan voor wel onderzochte varianten en kunnen niet pas na de keuze van het voorkeursalternatief worden onderzocht.</p>	<p>De ontwerpoptimalisaties hebben niet geleid tot een nieuwe tracévariant, omdat het principe van ZnB niet is losgelaten (zie hoofdstuk 2. Wel zijn optimalisaties doorgevoerd die afwijken van de onderzochte MER varianten. Deze optimalisaties leiden niet of nauwelijks tot verschillen voor wat betreft de onderlinge vergelijking van de alternatieven, zoals die in het MER 2<sup>e</sup> fase is opgenomen. In het O-PIP en de OTB's wordt dit nader toegelicht.</p>
8, 17, 18, 28, 59, 61, 80, 94, 101, 115, 123, 127, 132, 143, 147, 156, 157, 160, 163, 164,	<p>GS wekken de suggestie dat de keuze is gemaakt in samenspraak met de omgeving, o.a. betrokken gemeenten en TCA, en impliceert dat bij deze betrokkenen ook draagvlak is voor die keuze. Indieners zijn het daar niet mee eens. Zoals blijkt uit de reactie van meerdere gemeenten en vele belangenorganisaties kunnen zij zich niet verenigen met de door GS gemaakte keuze. Bovendien wordt van een aantal grondgebiedgemeenten een (vooralsnog niet gedekte) bijdrage gevraagd. De keuze voor een variant waarvoor geen lokaal</p>	<p>De keuze is absoluut in samenspraak met de omgeving gemaakt. In het voorbereidingstraject zijn alle gemeenten, de regio en het Rijk betrokken. Daarnaast is een intensieve samenwerking met TCA opgezet. Er is regiobreed draagvlak voor de RLR. Dit laat onverlet dat een aantal gemeenten niet de voorkeur geeft aan het voorkeurstracé. Dat valt niet te voorkomen, maar dat maakt de gemaakte keuze niet prematuur. Het is</p>

Indieners	Samenvatting	Reactie
168, 170, 174, 208, 218, 222, 223, 226, 230, 233, 235, 242	(bestuurlijk) draagvlak en waarvoor ook geen nut en noodzaak is, maakt de premature besluitvorming - nog voor een besluit van de Commissie voor de m.e.r - delicaat.	verder niet ongebruikelijk dat besluitvorming plaatsvindt voor een verkregen toetsingsadvies van de Cie MER. Tenslotte geldt dat De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
65, 93, 124, 243, 245, 246, 249	Tussen het MER 1 <sup>e</sup> fase en MER 2 <sup>e</sup> fase zijn in de scope verschillen doorgevoerd ten nadele van de directe (leef)omgeving. Dit is misleidend.	Aan de verschillen ligt bestuurlijke besluitvorming ten grondslag. Mogelijk zijn daar verschillen bij die nadeliger zijn voor de (leef)omgeving, maar de initiatiefnemer is en blijft verantwoordelijk voor een wettelijk ingepast (en gemitigeerd) tracé.
94, 127	TCA heeft zeer veel energie moeten stoppen in het zodanig begeleiden van het verzamelen van feiten over CA dat de grootst mogelijke objectiviteit bereikt zou worden. Men is het, helaas behalve over de in het MER 2 <sup>e</sup> fase opgenomen kostenraming, uiteindelijk over de in het rapport opgenomen feiten over CA eens geworden. De inzet van TCA heeft ze veel energie gekost. Het ambtelijke apparaat moest stevig bijgestuurd worden. Indiener vraagt zich af wat dit betekent voor de andere in het MER 2 <sup>e</sup> fase opgenomen alternatieven, die niet zo kritisch door een burgerlijke werkgroep zijn gevolgd.	De intensieve samenwerking met TCA werd door alle partijen als prettig en constructief ervaren. In het MER 2 <sup>e</sup> fase zijn alle alternatieven en varianten gelijkwaardig onderzocht. Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER onderschrijft dit.
94, 132	Volgens artikel 7.9, derde lid van de Wet milieubeheer - zoals dat luidt per 30 maart 2012 - had in de kennisgeving moeten worden vermeld dat in het onderhavige MER 2 <sup>e</sup> fase tevens een passende beoordeling (als bedoeld In de Natuurbeschermingswet 1998) wordt opgenomen. Dat is bij de kennisgeving voor dit MER 2 <sup>e</sup> fase niet gebeurd. Volgens artikel 7.9, derde lid van de Wet milieubeheer - zoals dat luidde vóór 30 maart 2012 - had in de kennisgeving moeten worden vermeld dat de in het (VO-)PIP voorgenomen activiteit plaatsvindt in de ecologische hoofdstructuur. Ook dat is bij de kennisgeving voor het MER, eerste fase én bij de kennisgeving voor de Startnotitie m.e.r. niet gebeurd. Daardoor zijn mogelijke insprekers in hun belangen geschaad en zijn de kennisgevingen gedaan in strijd met de wet.	Dit betreft een ommissie. De genoemde informatie had inderdaad toegevoegd moeten worden aan de kennisgeving. De provincie bestrijdt echter dat de insprekers in hun belangen zijn geschaad. Kennisgeving, raadpleging en inspraak zijn breed gecommuniceerd.
94, 132	Op 27 juni 2012 hebben PS als Bevoegd Gezag gekozen voor het tracé ZnB optimaal en besloten voor dat tracé een PIP te gaan vaststellen. Daarna is aan een ieder de gelegenheid	Het Verdrag van Aarhus is niet strijdig met de huidige Nederlandse wet en procedures voor inspraak. De provincie is van mening dat zij voldoet en

Indieners	Samenvatting	Reactie
	<p>geboden om zienswijzen omtrent het MER RLR kenbaar te maken. Volgens artikel 6 lid 4 van het Verdrag van Aarhus moet worden voorzien in vroegtijdige inspraak, wanneer alle opties open zijn en doeltreffende inspraak kan plaatsvinden. En volgens artikel 6 lid 4 van de m.e.r.-richtlijn dient het betrokken publiek in een vroeg stadium reële mogelijkheden tot inspraak in milieubesluitvormingsprocedures te krijgen en daartoe het recht te krijgen, wanneer alle opties open zijn, meningen kenbaar te maken aan het Bevoegde Gezag, vóórdat dat een keuze heeft gemaakt. Door de nu gevolgde procedure zijn de op het MER kenbaar gemaakte zienswijzen niet bij de besluitvorming door het Bevoegde Gezag betrokken en zijn de mogelijkheden tot inspraak dus niet reëel geweest. En ten tijde van de inspraak stonden niet alle opties nog open.</p> <p>Daardoor zijn de insprekers in hun belangen geschaad en is de gevolgde procedure in strijd met het Verdrag van Aarhus en de m.e.r.-richtlijn. Tenslotte is de gevolgde procedure in strijd met het - in het MER (blz. 8, 12) genoemde - uitgangspunt van de Wet milieubeheer dat de m.e.r.-procedure wordt doorlopen om relevante milieu-informatie aan te dragen voor de toekomstige besluitvorming.</p>	<p>heeft voldaan aan de Nederlandse wet en procedures voor inspraak.</p>
94, 132	<p>Indieners zijn van mening dat het besluit van PS om te kiezen voor ZnB genomen is in strijd met het verbod van vooringenomenheid van een bestuursorgaan bij zijn taakvervulling, zoals verwoord in artikel 2:4, eerste lid van de Awb. Zij trekken deze conclusie na een opsomming van besluiten en correspondentie (vanaf 2009) over de bijdrage van het rijk en de voorwaarden die daaraan zijn gesteld.</p>	<p>Er is sprake geweest van een transparante en een naar de omgeving duidelijk gecommuniceerde bestuurlijke besluitvorming. De provincie heeft op basis van een gedegen afweging, met inbegrip van de financiën, een tracékeuze gemaakt. Het door indiener gesuggereerde beeld van een vooringenomen bestuursorgaan wordt niet herkend.</p>
145	<p>In het VO-PIP wordt gesproken over een dorp (Voorschoten) waarvan het bebouwde gebied nog steeds uit twee delen bestaat, gescheiden door een reserveringszone voor de RLR. Indiener vindt dit uitgangspunt onbegrijpelijk en getuigen van een volstrekt gebrek aan werkelijkheidszin. Als ooit een streep op een kaart gezet is, zonder dat belanghebbende burgers - in welke vorm dan ook - daaromtrent inspraak of recht van beroep hebben gehad, dan kan en mag een overheid niet deze stelling innemen.</p>	<p>In het VO-PIP is de huidige situatie objectief beschreven. De reserveringszone voor de RLR is in meerdere beleidsplannen vastgelegd, zoals de vroegere streekplannen en het actuele PSV. In het besluitvormingsproces van deze beleidsplannen is een ieder de mogelijkheid geboden in te spreken.</p>

Indiëners	Samenvatting	Reactie
115, 218, 230, 233	Indiëners verzoeken de provincie het VO-PIP aan te houden totdat de reacties op het MER 2 <sup>e</sup> fase zijn verwerkt. Deze kunnen mogelijk leiden tot een aanpassing van de door de provincie vastgestelde voorkeursvariant.	De reacties op het MER 2 <sup>e</sup> fase en VO-PIP worden verwerkt in het O-PIP en de OTB's.
35, 115, 160, 166, 208, 209, 212, 230, 233, 234, 242	Indiëners verzoeken de provincie de procedure voor het PIP op te schorten totdat duidelijk is verkregen over de uitkomsten van de onderzoeken die in het kader van de aangenomen moties uitgevoerd worden, waaronder de haalbaarheid van een geboorde tunnel tussen de A4 en A44.	In het O-PIP en de OTB's worden de uitkomsten van de ontwerptimalisaties, waaronder een geboorde tunnel, meegenomen (zie hoofdstuk 2).
101	Het MER 2 <sup>e</sup> fase geeft stelselmatig slechte beoordelingen voor de varianten CA-gefaseerd en ZnB F. Volgens indiëner zijn dit goedkopere deeloplossingen die te zijner tijd dienen te worden aangevuld met oplossingen voor de zich dan (2020 - 2030) eventueel optredende knelpunten. Er is dus geen sprake van een eerlijke vergelijking, als partiële oplossingen worden vergeleken met een andere volledige eindsituatie. De minister stelt alleen een rijksbijdrage voor ZnB beschikbaar. Het is dan ook de vraag of het MER 2 <sup>e</sup> fase wel een serieuze rol heeft gespeeld in de besluitvorming.	Indiëner noemt een persoonlijke opvatting over de beoordeling die is gehanteerd in het MER 2 <sup>e</sup> fase. De provincie respecteert dat. Zij deelt echter niet de stelling dat er geen sprake is van een eerlijke vergelijking. Het MER 2 <sup>e</sup> fase en andere toetsingscriteria hebben een serieuze rol gespeeld in de besluitvorming. Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.
127	In 2008 is een aantal uitgangspunten voor de RLR geformuleerd (MKBA) of ontstaan door besluitvorming. In de NVA is een aantal van deze uitgangspunten niets meer waard gebleken. Vanwege het ontbreken van aansluitingen heeft GS op het toetsingscriterium 'probleemoplossend vermogen' een sterke voorkeur voor ZnB, terwijl eerder een variant af is gevallen vanwege het ontbreken van aansluitingen. Nimmer is de scopewijziging van 'een weg voor regionale verkeer of stadsauto(rond)weg' (MKBA 2008) naar 'een weg die uitsluitend toegankelijk is voor (boven)regionaal verkeer' (2012) in PS behandeld. Dit lijkt op een 'détournement de pouvoir': er wordt in afwijking van het oorspronkelijke doel gehandeld en machtsuitoefening wordt gebruikt om een tevoren bij coalitieakkoord bepaalde beslissing door te drukken. Dit is bij wet verboden.	Er is sprake geweest van een transparante en een naar de omgeving duidelijk gecommuniceerde bestuurlijke besluitvorming. Deze mening wordt verder voor kennisgeving aangenomen.
175	Indiëner vraag zich af in hoeverre GS bezig is met een serieuze exercitie en hoeverre verantwoord kan worden dat een enorme inspanning van alle betrokkenen wordt gevraagd	Er is sprake geweest van een transparante en een naar de omgeving duidelijk gecommuniceerde bestuurlijke besluitvorming. Deze mening wordt

Indieners	Samenvatting	Reactie
	nu blijkt dat niet is gezorgd voor draagvlak (was wel afgesproken met het Rijk), dat er al over het tracé is besloten zonder dat alle documenten (o.a. MER) definitief waren vastgesteld en dat er nog nader onderzoek naar andere varianten zal plaatsvinden.	verder voor kennisgeving aangenomen.
141, 206, 208	<p>Artikel 3.4, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) schrijft voor dat de nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig in verhouding mogen zijn tot de met het besluit te dienen doelen. In het besluit van de provincie is sprake van dergelijke onevenredigheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Een disproportionele mate van gezondheidsschade door lucht en geluid</li> <li>▪ Een ongekend aantal noodzakelijke onteigeningen</li> <li>▪ Schaarse natuur verdwijnt terwijl dit niet nodig is.</li> </ul>	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen. Daarnaast wijst de provincie indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
141, 206, 208	<p>Op grond van artikel 3.46 van de Awb dient een besluit te berusten op een deugdelijke motivering. Dit is bij het besluit over de RLR volgens indieners niet het geval. De motivering van de provincie is onbegrijpelijk op onder meer de volgende punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nog veel discussie over de feiten</li> <li>▪ Onderzoeken nog niet afgerond bij besluitvorming</li> <li>▪ Kostenraming niet openbaar</li> <li>▪ Kosten niet eerlijk vergeleken. Apparaatskosten RWS niet meegenomen. Deze kosten zijn naar verhouding bij ZnB veel hoger dan bij CA.</li> <li>▪ Overlap in toetsingscriteria</li> <li>▪ Een nulplus alternatief maakt geen onderdeel uit van de MKBA</li> <li>▪ Voordelen van CA zijn niet benoemd</li> </ul>	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen. De NVA is een deugdelijke nota op basis waarvan een besluit is genomen.
242	Indiener verzoekt de provincie de nieuwe tunnelwetgeving, die naar verwachting in september 2012 wordt vastgesteld, te betrekken in de onderzoeken die voortvloeien uit de in PS aangenomen moties.	Dit is gedaan.
170	Er is niets geleerd van de geschiedenis. Al eerder is onder druk van de bevolking het plan afgeblazen. Het besluit is te snel genomen door PS en Tweede Kamer vlak achter elkaar.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen
214	Een argument tegen het beoogde tracé volgt uit het beginsel dat de burger vertrouwen in	Indiener dient de reactie te communiceren met de gemeente Leiden. In het

Indieners	Samenvatting	Reactie
	<p>zijn bestuurders moet kunnen hebben. Op 29 januari 2008 besloten B&amp;W van Leiden: "Overigens blijft de gemeente Leiden nog wel een aantal voorwaarden aan de RijnlandRoute verbinden: [...] het woongebied Stevenshof dient gevrijwaard te blijven van overlast als gevolg van de nieuwe verbinding." Van die belofte blijft in het huidige plan niets over. Dat de provincie een ander orgaan is dan de gemeente, doet er niets aan af; het blijft een overheidsbelofte.</p>	<p>kader van deze Nota van Antwoord wordt de reactie voor kennisgeving aangenomen.</p>

#### 5.2.4 Belangenafweging

Indieners	Samenvatting	Reactie
2, 5, 6, 53, 55, 103, 105, 138, 235, 242	<p>Woningen, bedrijven en andere functies moeten wijken, maar in het VO-PIP lijken de belangen van bewoners / eigenaren niet onderkend, afgewogen of onderzocht. Een belangenafweging ten aanzien van indiener ontbreekt. Een nadere inpassing van het tracé ten positieve van het eigendom van indieners is niet afgewogen in het VO-PIP.</p>	<p>De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.</p>
39, 40, 47, 50, 57, 89, 129, 140, 160, 165, 168, 177, 209	<p>Indieners zijn mening dat negatieve effecten in een bepaald woongebied aanvaardbaar kunnen zijn, omdat er een groot maatschappelijk belang tegenover staat. Dit grote maatschappelijke belang is echter niet juist geschetst en bovendien zijn er reële alternatieven. Indieners zien dan ook geen ruimte om toelating van hogere geluidbelasting aan te vragen en geen ruimte om ontheffing van de EHS aan te vragen.</p>	<p>De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.</p>
64, 94, 102	<p>De RLR levert een ongelijkwaardige positie en discriminatie voor verschillende bewonersgroepen op. Een ruimtelijke ontwikkeling op locatie x wordt belangrijker geacht dan het leefgenot van bewoners op locatie y. Voorschoten wordt volgens indieners gediscrimineerd.</p>	<p>Het is debet aan een (groot) project zoals de RLR dat de effecten niet voor een ieder gelijkwaardig ervaren worden. In alle gevallen dient echter wel voldaan te worden aan de wettelijke normen. Op grond hiervan is ook geen sprake van discriminatie.</p>

## 5.2.5 Kosten en baten

Indieners	Samenvatting	Reactie
17, 18, 31, 53, 61, 94, 101, 125, 127, 132, 141, 143, 145, 147, 156, 157, 160, 163, 164, 165, 170, 203, 205, 206, 208, 209, 242	Kosten en baten zijn volgens indiener onvoldoende berekend. Er is onder meer geen inzicht in uit te keren planschade (geen planschade risicoanalyse uitgevoerd), nadeelcompensatie, de kosten voor onteigeningsprocedures, uitvoeringskosten of de kosten voor natuurcompensatie en mitigerende maatregelen. Gemeentelijke bijdragen zijn onzeker, maar zijn wel meegerekend. De stelling dat de projectscope volledig wordt gedekt door het projectbudget (zie blz. 5 van de NVA) dient nader onderbouwd te worden.	In deze fase van het project worden dergelijke kosten als percentage meegenomen in de kostenraming. Bij de verdere uitwerking in het kader van het O-PIP en de voorbereiding van de realisatie zullen deze kosten nader worden afgebakend.
17, 18, 156, 157	Een exploitatieplan is niet op te stellen omdat de exploitatie niet binnen 10 jaar sluitend is te krijgen. De financiële bijdrage van de gemeente Voorschoten is onzeker maar er is wel mee gerekend. De uitvoerbaarheid is onzeker en de afweging is niet op juiste informatie uitgevoerd. 10% voor overige onzekere kosten is daarom net zo onvolledig als dezelfde inschatting destijds bij de Noord-Zuidlijn in Amsterdam.	In de Wro is bepaald dat, voor een aantal in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 6.12 lid 1 Wro jo. artikel 6.2.1 Bro) benoemde bouwplannen, een exploitatieplan moet worden opgesteld. De aanleg van een openbare weg is hier niet in opgenomen. Het opstellen van een exploitatieplan is daarom niet aan de orde. Voor het overige wordt de reactie voor kennisgeving aangenomen.
22	Is tolheffing een idee om bovenbudgettaire uitgaven, zij het over een langere termijn, te compenseren?	Tolheffing is voor de provincie niet aan de orde.
61, 127, 132	In de NVA (§ 7.3) blijkt dat voor het nemen van een aantal essentiële inpassingsmaatregelen een extra bijdrage van 15% van grondgebiedgemeenten wordt verlangd die niet is gedekt. Ook CA is volgens de SSK methodiek berekend, met standaard risicoramingen. Een aantal mogelijke kostenoptimalisaties voor CA is niet toegepast.	Inmiddels zijn inhoudelijke en financiële afspraken gemaakt met alle betrokken gemeenten. Dit is gedaan mede als gevolg van de doorgevoerde ontwerptimalisaties (zie hoofdstuk 2).
53, 59, 61, 132, 156	Het is aannemelijk dat de kosten voor planschade en nadeelcompensatie voor ZnB groter zijn dan voor CA. De reservering in de raming voor voornoemde kosten is te weinig. Daarnaast zijn deze gebaseerd op de bouwkosten, waardoor de raming van CA niet	De kans bestaat inderdaad dat de planschade en nadeelcompensatie verschilt tussen de varianten. De reservering daarvoor is volgens de SSK methodiek meegenomen en maakt onderdeel uit van het totale

Indieners	Samenvatting	Reactie
	<p>proportioneel wordt belast ten opzichte van de raming van ZnB. De kosten van CA lijken kunstmatig hoog ingeschat. In redelijkheid is geen keuze te maken tussen ZnB en CA.</p>	<p>kostenbeeld. Mede op basis hiervan is door de provincie een besluit genomen over het voorkeustracé.</p> <p>Dat de kosten kunstmatig hoog zijn ingeschat voor CA bestrijdt de provincie. In goed overleg met TCA zijn de kostenramingen tot stand gekomen.</p>
31, 35, 58, 61, 94, 96, 127, 132	<p>Indieners halen het standpunt van het TCA aan. TCA betwist de kostenraming en het dekkingstekort blijkt lager. Indieners verzoeken de kostenraming in overleg met TCA aan te passen.</p>	<p>De kostenraming is in goed overleg met TCA tot stand gekomen.</p>
8, 31, 58, 61, 132, 174, 208, 235, 238, 242	<p>Het is niet na te gaan hoe de kostenraming tot stand is gekomen. Er is geen achtergrondrapport beschikbaar. Indiener vermoedt dat er enorme opslagen zijn opgenomen in de kostenraming. Indiener verzoekt de kostenraming daarom openbaar te maken. Dat de kostenraming niet is gecontroleerd door een onafhankelijke instantie (zoals de Randstedelijke Rekenkamer) is een ernstige tekortkoming. De kostenafweging lijkt gebaseerd op onvergelijkbare, ongelijksoortige en/of onvolledige informatie. Er is geen sprake van transparantie in de besluitvorming.</p>	<p>De kostenraming is opgebouwd volgens de SSK methodiek. Omwille van marktgevoelige informatie in relatie tot de toekomstige aanbesteding van het project wordt de kostenraming niet openbaar gemaakt.</p>
58	<p>In de NVA is een extra risicopost aan de kostenraming toegevoegd: het weerstandsvermogen. Indiener vindt het niet zuiver dat de provincie in haar afweging andere cijfers gebruikt dan uit het MER 2<sup>o</sup> fase komen. Het bedrag voor weerstandsvermogen is voor de CA 77 miljoen euro hoger dan voor ZnB. Onder andere door deze methode wordt het verschil tussen ZnB en CA op dubieuze wijze opgevoerd van 110 naar 229 miljoen euro. Het ware beter om voor het gehele project één bedrag voor het weerstandsvermogen te reserveren. Vervolgens kan de provincie nagaan in hoeverre het betrouwbaarheidsinterval van de kostenraming onder het beschikbare bedrag blijft. Daarnaast worden in de nota besparingen bij ZnB opgevoerd en niet bij CA, waardoor het kostenverschil tussen beide verder toeneemt. Indiener vindt dit niet eerlijk. Bij CA zijn er ook besparingen mogelijk. Indiener verzoekt de provincie de kostenraming aan te passen.</p>	<p>Het weerstandsvermogen is toegevoegd, omdat dit een risicopost is voor de provincie. Het risico is in kostprijs uitgedrukt op basis van een percentage van de realisatiekosten. De systematiek voor SSK voorziet niet in de opname van weerstandsvermogen. Het verschil in cijfers tussen het MER 2<sup>o</sup> fase en de NVA komt hier vandaan.</p> <p>Voor wat betreft de genoemde besparingen, is in het proces van het MER 2<sup>o</sup> fase gekomen tot besparingen cq. optimalisaties van het alternatief CA.</p>
58	<p>Indiener vraagt zich af waar het verschil tussen de kosten voor ZnB in de nota</p>	<p>Dit verschil is toe te schrijven aan de status van de genoemde documenten.</p>



Indieners	Samenvatting	Reactie
	voorkeursalternatief (857 mln) en het MER 2 <sup>e</sup> fase (787 mln) vandaan komt.	In het MER 2 <sup>e</sup> fase zijn alleen de bouwkosten benoemd. In de Nota voorkeursalternatief zijn ook andere kostenposten toegevoegd die relevant waren voor de besluitvorming.
31, 58	Het MER 2 <sup>e</sup> fase gaat niet in op onzekerheidsmarges in de kostenraming. In de gebruikte SSK systematiek zit een marge van 15-20%. Indieners verzoeken de provincie kostenparagraaf uit te breiden met een vermelding van het onzekerheidsinterval, zodat af te leiden is welke varianten significant van elkaar verschillen.	De gehanteerde onzekerheidsmarge is in de fase van het project gebruikelijk. De kostenparagraaf wordt niet uitgebreid in het MER 2 <sup>e</sup> fase.
59, 96, 127, 141	De provincie heeft volgens indieners onvoldoende aandacht besteed aan de economische effecten van beide tracés. Het onderzoek van de TU Delft is genegeerd.	De provincie is van mening dat voldoende aandacht is besteed aan de economische effecten, onder meer aan de hand van de opgestelde REES. Het onderzoek van de TU Delft is niet genegeerd, maar inhoudelijk beoordeeld en terzijde gelegd.
61, 132	CA is nog te optimaliseren op ontwerp en kosten, waardoor een significante kostenbesparing kan worden gerealiseerd. Ook is de kostenopbouw van CA anders, waardoor netto meer budget beschikbaar is.	Elk alternatief is te optimaliseren op ontwerp en kosten. Voor het maken van een tracékeuze hadden de ontwerpen en kostenramingen een voldoende hoog niveau. Na de tracékeuze is op verzoek van PS gestart met het optimaliseren op ontwerp en kosten van het voorkeurstacé. Gezien de vertrouwelijkheid van de kostenramingen bevreemd het indiener dat de stelling wordt ingenomen dat de kostenopbouw van CA anders is.
61, 132	Geconstateerd wordt dat de raming grover is gedaan dan op basis van het ontwerp had gekund. Zeker voor de meest bepalende kostencomponent in CA (de tunnel) is het noodzakelijk om niet uit te gaan van een standaardtunnel, maar op een groter detailniveau te ramen waarbij meer rekening wordt gehouden met de specifieke eigenschappen van de tunnel. Daarvoor had volgens indieners advies van onafhankelijke experts kunnen en moeten worden verkregen.	Voor het maken van een tracékeuze hadden de ontwerpen en kostenramingen een voldoende hoog niveau.
61, 132	Door het niet opnemen van concrete risicobedragen in de NVA is het volgens indieners niet mogelijk om te bepalen wat 'de grotere kans op overschrijding' en 'een twee keer zo groot	Concrete risicobedragen openbaar maken is geen optie. Besluitvorming heeft plaatsgevonden, waarbij het bevoegd gezag de mogelijkheid heeft

Indieners	Samenvatting	Reactie
	financieel risico' inhoudt. In ieder geval blijkt niet dat het risico de reservering ten behoeve van het provinciale weerstandsvermogen te boven gaat, waardoor het een acceptabel risico lijkt.	gehad de kostenramingen in te zien c.q. te staven of de stellingname in de NVA klopte.
61, 132	Het is voor indieners onduidelijk of in de beheer- en onderhoudskosten is meegewogen of er bij ZnB twee provinciale wegen te onderhouden zijn (N206 en N11-West) en bij CA maar één (de ondertunnelde N206). Tevens wordt er voor ZnB Optimaal gesproken over mogelijke verlenging van de tunnel in Voorschoten. Dan nemen de kosten toe en neemt het verschil in beheerkosten met CA af.	Over de volle lengte van het tracé van CA heeft de provincie beheer- en onderhoudskosten. Als de delen waar ZnB het hoofdwegennet raakt voor beheer en onderhoud zijn voor RWS, dan gelden bij ZnB strikt genomen zelfs minder beheer- en onderhoudskosten.
160, 163, 164, 242	Volgens indieners moet rekening worden gehouden met het onderzoek van KPMG voor het ministerie van ELI waarbij is gesteld dat 10% meer groen in Nederland een besparing van 400 miljoen euro oplevert.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.

## 5.2.6 MER

Indieners	Samenvatting	Reactie
30	Het MER 2 <sup>e</sup> fase is volgens indieners gemanipuleerd door onvoldoende rekening te houden met eerdere inspraakreacties; deze zijn slechts kort samengevat.	De provincie deelt de mening van indiener niet.
30	Er is geen onderscheid gemaakt naar effecten in de uitvoering- / bouwfase en de gebruiksfase. Door onduidelijkheid over de aanlegmethode zijn niet alle milieueffecten in beeld gebracht.	Deze effecten zijn voor de vergelijking van alternatieven en varianten niet onderscheidend. Voor een aantal milieuthema's kent de wet daarnaast geen kaders voor effecten in de realisatiefase. In de MER fase is bijvoorbeeld wel aandacht besteed aan de maakbaarheid van de alternatieven en varianten tijdens de uitvoeringsfase.
30, 169	In 2004 is een geboorde tunnel onder de Korte Vliet (KV variant) voorgesteld. Dit is niet beschouwd en zou in aanmerking komen als wettelijk verplicht te onderzoeken MMA. Leidt volgens indieners ook tot minder kosten en minder autokilometers.	Omdat het Trevliettracé in een eerdere fase, met de toen geldende inzichten, is afgefallen is deze verder niet in beschouwing genomen.
30, 39, 40, 47, 50, 53, 54, 57, 59, 60, 61, 70,	De uitgevoerde MER is volgens indieners op onderdelen niet objectief, volledig, zorgvuldig en eerlijk. Kritiekpunten van de Cie MER op het MER 1 <sup>e</sup> fase zijn niet aangepast in het MER 2 <sup>e</sup> fase. Het MER 2 <sup>e</sup> fase is in strijd met de Wet milieubeheer. Vooringenomenheid van de	ZnB Optimaal is inderdaad niet onderzocht in het MER 2 <sup>e</sup> fase. Dit wordt nader toegelicht in het O-PIP. Duidelijk is dat de keuze niet op een andere variant was gevallen als gevolg van de (al dan niet) ingrijpende wijzigingen

Indieners	Samenvatting	Reactie
75, 76, 80, 93, 94, 101, 106, 117, 118, 123, 126, 127, 132, 141, 144, 151, 156, 157, 160, 169, 177, 182, 208, 209, 210, 212, 218, 222, 242, 243, 245, 246, 249	bestuurders lijkt overduidelijk. Het MER 2 <sup>o</sup> fase bevat niet alle te onderzoeken varianten. ZnB Optimaal is niet onderzocht in het MER. Daarnaast is een aantal moties aangenomen op 27 juni jl. die gekozen variant ingrijpend wijzigen. Ook in het verleden zijn boortunnelvarianten aan de orde geweest. Voor een zuivere effectvergelijking en een onderbouwde keuze zouden deze varianten naast de boortunnelvariant van ZnB moeten worden geplaatst. Dit toont volgens indieners aan dat het MER 2 <sup>o</sup> fase onvoldoende informatie bevat om alle relevante alternatieven te vergelijken en op basis daarvan tot een onderbouwde keuze te komen. De provincie meet met twee maten.	van het wegontwerp van het voorkeustracé. Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.
61, 69, 70, 79, 101, 132, 222	In het MER 2 <sup>o</sup> fase, paragraaf 2, is beschreven dat nut en noodzaak van de RLR onderkend is n.a.v. de MKBA van november 2007 en mei 2008. Over de quick-scan van de Randstedelijke Rekenkamer van 28 april 2008 wordt niet gesproken. Daarin is wel het nut, maar niet de noodzaak van een nieuwe wegverbinding aangetoond. Nut en noodzaak zijn daarom volgens indieners onvoldoende aangetoond.	Een MKBA is een geëigend instrument om de nut en noodzaak van een initiatief aan te tonen. Nut en noodzaak is in 2007 en 2008 aangetoond aan de hand van een MKBA. De nut en noodzaak van de RLR staat daarom niet ter discussie.
57, 101	Door de opbouw van de rapporten is het volgens indieners moeilijk na te gaan welke veronderstellingen ten grondslag liggen aan berekeningen / schattingen. Zo is in het hoofdrapport MER niet duidelijk aangegeven van welke scenario's is uitgegaan. Tevens is niet duidelijk aangegeven wat de relatie tussen het MER en de MKBA is. De MKBA wordt genoemd in het MER en tevens is in het MER 1 <sup>o</sup> fase, die onderdeel uitmaakt van het MER 2 <sup>o</sup> fase, een beschouwing over kosten en baten gegeven. In de NVA is geput uit de MKBA en het MER. De redeneringen in het MER, in de verkeersstudie als onderdeel daarvan en in de MKBA zijn zodanig met elkaar verweven, dat de MKBA volgens indieners als vast verbonden met het MER moet worden beschouwd.	Het hoofdrapport van het MER 2 <sup>o</sup> fase en de achtergrondrapporten zijn complementair aan elkaar. Dit betekent dat niet alle informatie in het hoofdrapport staat, maar wel in de achtergrondrapporten. Dit omwille van de leesbaarheid en het doel van het hoofdrapport. De laatste stelling van indiener deelt de provincie niet.
57, 61, 70, 132, 258	Belangrijke achtergrondgegevens, waaronder (een aantal) gevoelige bestemmingen in de omgeving van het tracé, lijken te ontbreken. Indieners zijn van mening dat dit een belangrijke	Het is de provincie onduidelijk op welke belangrijke achtergrondgegevens indiener doelt. Het is mogelijk dat een aantal gevoelige bestemmingen in de

Indieners	Samenvatting	Reactie
	aanwijzing is dat het MER van beperkte c.q. onvoldoende kwaliteit is. Indiener verzoekt de provincie alle deelonderzoeken te laten screenen door onderzoeksbureaus die nog niet betrokken zijn geweest.	omgeving van het tracé niet zijn beschouwd, maar dat betekent niet dat het MER daarmee van onvoldoende kwaliteit is. Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER onderschrijft dit.
57, 61, 127, 132	De optimalisatie zoals in het tussentijdse oordeel van de Cie MER gevraagd, heeft volgens indieners niet voldoende en zeker niet in evenwichtige mate plaatsgevonden. Het basisontwerp zou – net als voor ZnB – zo sober mogelijk moeten zijn. Dit betekent onder andere geen vluchtstroken in de tunnel en een lagere ontwerpsnelheid. Indieners verzoeken de provincie een nieuwe MER te maken en daarbij de te beschouwen varianten op evenwichtige wijze te optimaliseren. Een eerlijke vergelijking is nu niet mogelijk.	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.
58, 61, 118, 127, 131, 132, 143, 209, 242	<p>Het MER 2<sup>o</sup> fase en de NVA maken volgens indieners geen onderscheid tussen toetsing op doelbereik en toetsing op milieueffecten. Daar waar doelstellingen een 'verbetering' of 'vermindering' van een gesignaleerd probleem beogen, kan dit alleen getoetst worden door de situatie waarin het probleem optreedt (het heden of een dicht daarbij liggend basisjaar), te vergelijken met een toekomstige situatie waarin maatregelen zijn genomen. De toetsing op doelbereik vindt dus plaats door vergelijking van de situatie voor en na maatregelen. Per definitie zijn dit verschillende jaren. In dit geval bijvoorbeeld 2008 (basisjaar van het verkeersmodel) en 2020 of 2030. Toetsing op milieueffecten vindt plaats door in eenzelfde referentiejaar (gelegen in de toekomst, in dit geval 2020 of 2030) de effecten van verschillende pakketten maatregelen te vergelijken met een 'nulalternatief'. Een dergelijke toetsing levert per definitie een andere uitkomst op en dient een ander doel dan toetsing op doelbereik.</p> <p>Het Advies Richtlijnen 2e fase schrijft o.a. voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Een onderscheid te maken tussen doelbereik en milieueffecten (p. 10. §2.3);</li> <li>▪ De alternatieven te toetsen aan de (verkeers-) doelstellingen van het voornemen (p. 11, §2.3.1);</li> <li>▪ Aan te tonen dat een significante verbetering van de leefbaarheid kan worden gerealiseerd (p. 11. §2.3.3);</li> </ul>	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.

Indieners	Samenvatting	Reactie
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aan te geven of bij bestaande saneringssituaties de geluidsbelasting kan worden teruggedrongen tot de saneringsdoelstelling (p. 13, §2.3.3 Geluid).</li> </ul> <p>Nu de provincie dit heeft nagelaten constateren indieners op deze punten een tekortkoming t.o.v. de richtlijnen.</p>	
58, 60, 61, 70, 94, 101, 109, 118, 127, 132, 168, 208, 218, 223, 242, 247, 250, 255	<p>Indiener is van mening dat het MER ernstig tekort komt wat betreft het toetsen van milieueffecten. Indiener haalt ter onderbouwing diens zienswijze op het MER 1<sup>e</sup> fase, de richtlijnen voor de MER 2<sup>e</sup> fase en een drietal toegestuurde brieven aan en constateert dat</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ geen toetsing per wegvak in het MER is te vinden. Dit is ook niet op kaarten weergegeven. De effecten worden over het gehele tracé gesaldeerd. Hierbij is de provincie inconsequent omdat zij in haar afweging wel ingaat op - goed te mitigeren - lokale effecten bij de tunnelmonden van de CA en niet op andere - minder goed te mitigeren - lokale effecten.</li> <li>▪ de provincie toetst over het hele plangebied dat niet geheel Holland Rijnland omvat en wel een selectief deel van de aangrenzende gemeenten (Leidschendam-Voorburg en Wassenaar).</li> <li>▪ de provincie niet ingaat op afwenteling van de milieueffecten.</li> </ul> <p>Deze constatering beschouwt indiener als een cruciaal punt waarom het MER niet voldoende informatie geeft om aan de provinciale doelstellingen te toetsen en dus ook voldoende informatie geeft om een gefundeerd tracébesluit op te baseren. Het MER 2<sup>e</sup> fase is in strijd met de Wet milieubeheer. Indiener verzoekt de provincie het MER 2<sup>e</sup> fase op voornoemde punten aan te passen. Dit omvat concreet het toetsen van de leefbaarheidseffecten per wegvak en het opnemen van een overzichtstabel met de score van de toetsing op het plangebied.</p>	<p>Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p>
73, 116, 130	<p>Op meerdere plaatsen in het MER 2<sup>e</sup> fase wordt de Westeindsche polder niet genoemd, waar dat volgens indieners wel zou moeten op grond van de impact door en het effect van de RLR. Voorbeelden zijn blz. 94 en 97 en paragrafen 6.1 en 6.2.</p>	<p>De Westeindsche polder is in het MER 2e fase wel beschouwd, maar is per abuis niet overal consequent genoemd.</p>

Indieners	Samenvatting	Reactie
61, 117, 132	Op pagina 24 van het hoofdrapport MER 2 <sup>o</sup> fase wordt gesuggereerd dat ruimtelijke ontwikkelingen in Holland-Rijnland alleen mogelijk zijn bij aanleg van een 'volledige' RLR. Als motivatie daarvoor wordt aangevoerd het onthouden van goedkeuring aan enkele bestemmingsplannen in de gemeente Katwijk vanwege de problemen met verkeersafwikkeling die daardoor zouden ontstaan. Op basis van het verkeersonderzoek is vast te stellen dat de bereikbaarheidsknelpunten al worden opgelost door een nulplus-alternatief, zoals ZnB-A. Daarmee vervalt een belangrijke pijler onder de noodzaak van een volledige RLR.	De nut en noodzaak van de RLR is voldoende gemotiveerd en aangetoond en staat niet ter discussie.
26, 35, 41, 48, 61, 74, 75, 132, 133, 134, 143, 148, 150, 170, 178, 181, 201, 222, 226, 242, 258	Barrièrewerking is volgens indieners in de woordenlijst ruimer gedefinieerd dan op p. 109 van het hoofdrapport MER 2 <sup>o</sup> fase. Bij bijna alle varianten scoort het aspect oversteekbaarheid goed, maar een weg door Voorschoten past hier niet bij. Er wordt een barrière opgeworpen en er wordt schade aan de kern van Voorschoten toegebracht. Er is geen aandacht besteed aan de beleving van een betonnen bak. Het MER 2 <sup>o</sup> fase moet hierop volgens indieners worden aangepast.	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute. Daarnaast geldt dat De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
61, 132	De slechte oversteekbaarheid van met name de Churchilllaan is al in het PWP (2004) benoemd als probleem. Van een verbetering kan volgens indieners slechts sprake zijn als de oversteekbaarheid ten opzichte daarvan substantieel verbetert. Voor ZnB en N11-West neemt de verkeersdruk in de stad weliswaar af ten opzichte van de referentiesituatie, maar neemt in absolute zin tussen nu en 2020 nog steeds toe. Toetsing op doelbereik voor 'betere oversteekbaarheid' levert dus hooguit een neutrale score op. Voor CA is de afname van de verkeersdruk op (bovengrondse) stedelijke wegen zeer substantieel (veel meer dan bij andere varianten) en blijvend. Het effect op de oversteekbaarheid van de Churchilllaan en de Plesmanweg/Haagse Schouwweg is zeer positief. Ter hoogte van de Lelylaan verdwijnen inderdaad twee onderdoorgangen voor langzaam verkeer, maar ook de verkeersintensiteiten nemen substantieel af (van meer dan 40.000 naar minder dan 15.000 voertuigen per etmaal). Dat is netto een lichte verslechtering ter plekke. Overall scoort CA relatief ten	De provincie kan zich niet verenigen met de mening van indiener.

Indieners	Samenvatting	Reactie
	opzichte van ZnB en N11-West substantieel beter. Indieners vinden dat dit tot uiting hoort te komen in de effectbeoordeling.	
35, 61, 70, 76, 108, 117, 118, 127, 132, 151, 160, 166, 170, 208, 210	<p>Het MER 2<sup>e</sup> fase (en VO-PIP en NVA) is volgens indieners geen goede basis voor zorgvuldige en wettelijk juiste besluitvorming over de noodzaak van de RLR en de keuze voor het tracé. Essentiële objectieve en kwantitatieve informatie over gehanteerde uitgangspunten / grondslagen en kwantitatieve en onderbouwde toetsing van criteria als bereikbaarheid, robuustheid, toekomstvastheid, probleemoplossend vermogen, budget en kosten ontbreken. Reële en belangrijke alternatieven, zoals een tracé met een geboorde tunnel, varianten van het spoortracé en een nulplus alternatief zijn niet onderzocht. Eenvoudige kosteneffectieve maatregelen om de doorstromingsproblematiek te verbeteren en de verkeersknelpunten op te lossen zijn realistisch in de periode tot 2020 en hadden volgens indieners onderdeel moeten zijn van het referentiealternatief 2020 (en eveneens in nulplus alternatieven en variant ZnB-A). Indieners vinden dit een ernstige tekortkoming in de MER. De referentiesituatie wordt slechter voorgesteld dan zij is, waardoor het probleemoplossend vermogen van (met name) ZnB ernstig wordt overschat. Dit is strijdig met het evenredigheidsbeginsel.</p>	<p>Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p> <p>Het alternatief ZnB-A is opgenomen zodat ook relatief eenvoudige maatregelen in de afweging zijn betrokken van mogelijkheden om te komen tot een verbetering van de bereikbaarheid. Dit alternatief blijkt een onvoldoende positief effect te hebben.</p> <p>Een referentiealternatief wordt in het MER altijd betrokken voor zover het ontwikkelingen betreffen waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden. Daaraan voldoet het door indiener aangegeven referentiealternatief niet.</p>
61, 132	<p>§ 2.1 van het MER 2<sup>e</sup> fase: objectieve, toetsbare normen voor doelbereik ontbreken volgens indieners. Voor een goede beoordeling of de doelstellingen gehaald worden is het noodzakelijk dat problemen en doelen helder en eenduidig zijn beschreven en dat daaraan objectieve, toetsbare normen gekoppeld worden. Een dergelijke beschrijving en normering ontbreken in het MER 2<sup>e</sup> fase, maar ook in alle eerdere rapporten en notities. Een goed voorbeeld van een dergelijke toetsbare norm zijn de kwaliteitseisen per wegcategorie zoals gesteld in het PVVP (2004).</p>	<p>Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p> <p>De provincie realiseert zich dat de mate van ingrijpen varieert tussen de alternatieven. In haar afweging heeft zij dat ook betrokken in relatie tot het probleemoplossende vermogen. De provincie is van mening dat met het voorkeursalternatief de beste oplossing is gekozen, waarbij de provincie maatregelen nemen om de invloed op de omgeving verder te verminderen.</p>
61, 132, 218,	In de richtlijnen (Advies Richtlijnen, 2009) is opgenomen dat nut en noodzaak van de RLR	Het bevoegd gezag heeft besloten over de RLR in het algemeen en het

Indieners	Samenvatting	Reactie
258	<p>verder dient te worden uitgewerkt aan de hand van de Zevensprong van Verdaas. Hierdoor wordt duidelijker welk mobiliteitsprobleem de RLR moet oplossen. In een reactie op de MER 1<sup>e</sup> fase is er door indieners al op gewezen dat de toepassing van de Zevensprong niet correct is uitgevoerd. Het MMA moet zijn opgebouwd uit de maatregelen op basis van de Zevensprong van Verdaas.</p> <p>Maatregelen uit sprongen 1 tot en met 4 zullen waarschijnlijk uiteindelijk niet voldoende zijn, maar dragen wel bij aan de oplossing van het probleem en hoort de provincie derhalve mee te nemen in de referentiesituatie. Indieners constateren dat de in het MER 2<sup>e</sup> fase geselecteerde varianten deels in sprong 5 (ZnB-A), deels in sprong 6 (Nulplus 3, CA en varianten daarop) en deels in sprong 7 (ZnB, N11-West) vallen. De provincie dient alternatieven in de volgorde van ingrijpendheid af te wegen. Uit de onderzoeken blijkt volgens indieners overduidelijk dat de provincie geen maatregel uit sprong 7 nodig heeft om het door de provincie beschreven probleem voldoende op te lossen.</p>	<p>MER 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> fase in het bijzonder. Nut en noodzaak is voldoende aangetoond en staat niet ter discussie.</p>
61, 132	<p>Het onderscheid tussen 'eindoplossingen' en 'faseringsvarianten' duidt volgens indieners op vooringenomenheid ten aanzien van de gewenste voorkeursoplossing. Het MER dient er juist toe om te onderbouwen welke oplossing de beste is als alle effecten worden afgewogen. De uitkomst daarvan hoeft niet een als 'eindoplossing' aangeduide variant te zijn.</p>	<p>De provincie kan de redentatie dat een onderscheid in eindoplossingen en faseringsvarianten op vooringenomenheid duidt, niet volgen. In het MER 2<sup>e</sup> fase zijn alternatieven en varianten gelijkwaardig onderzocht. Het definitieve toetsingsadvies van Cie MER onderschrijft dit.</p>
61, 94, 108, 132	<p>Voor de bepaling van effecten wordt veelvuldig gebruik gemaakt van modellen, en daarmee wordt intrinsiek onzekerheid in de effectbepaling geïntroduceerd. Modellen zijn immers een benadering van de werkelijkheid, en de input van het model berust voor een deel op aannamen. Een goed onderzoek behoort deze onzekerheid te benoemen en de onzekerheidsmarge mee te wegen in de beoordeling van de effecten. De Cie MER geeft in de factsheet 'Modellen in MER' een aantal kentallen: 'Verkeersprognoses kennen marges van 15 - 20%, luchtkwaliteitsgegevens zelfs van meer dan 20%'. Het kader behandelt uitsluitend onzekerheden in de autonome ruimtelijk-economische ontwikkelingen en voert daarop gevoeligheidsanalyses uit. In het MER 2<sup>e</sup> fase</p>	<p>Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p> <p>Het is duidelijk en bekend dat elke prognose van toekomstige situaties een benadering is van de werkelijkheid. Dit geldt voor voor alle alternatieven, waardoor de onderlinge vergelijkbaarheid goed mogelijk blijft.</p>



Indieners	Samenvatting	Reactie
	worden op basis van modeluitkomsten een aantal conclusies getrokken (in het bijzonder over CA) ten aanzien van toekomstvastheid en luchtkwaliteit bij tunnelmonden. Het niet benoemen van de onzekerheid in deze conclusies is volgens indieners onzorgvuldig	
40, 47, 50, 70, 93, 101, 124, 143, 147, 168, 223, 243, 245, 246, 249	Zowel in het MER 2 <sup>e</sup> fase hoofdrapport als de achtergrondrapporten is de nieuwe woonwijk Park Allemansgeest niet meegenomen. Op luchtfoto's en geografische kaarten ontbreekt de wijk. In het MER 2 <sup>e</sup> fase zijn de effecten op leefbaarheid, milieu, geluid, lucht, etc. niet meegenomen voor deze wijk. Dit vinden indieners een onjuiste voorstelling van zaken.	Op het kaartmateriaal ontbreekt de woonwijk inderdaad, maar in de achtergrondgegevens van de milieuonderzoeken is de woonwijk wel opgenomen en dus beschouwd. In het O-PIP wordt gebruik gemaakt van het meest actuele beschikbare kaartmateriaal.
70, 101	Op blz. 25, figuur 3.2 'concept Masterplan' ontbreken volgens indieners essentiële gegevens, zoals plaatsbepaling, referenties, aannames of details. Het is niet duidelijk welk gebied het beslaat.	Dit betreft een omissie, maar heeft geen consequenties voor de inhoud en conclusies. Dit wordt niet aangepast.
1, 10, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 32, 35, 37, 39, 70, 90, 101, 177	Voor de Oostvlietpolder is een bestemmingsplanwijziging in voorbereiding die mogelijk maakt dat de polder open gebied blijft. In het MER 2 <sup>e</sup> fase is er van uit gegaan dat er een bedrijventerrein komt. Een bypass Oostvlietpolder zal dan zeer verstorend werken. Een bedrijventerrein in de Oostvlietpolder is volgens indieners ten onrechte aangemerkt als worst case.	In het kader van het MER 2e fase is uitgegaan van de situatie op dat moment. Inmiddels is een bestemmingswijziging (lees: het terugbrengen van de huidige bestemmingen) in de Oostvlietpolder aan de orde. Ook in de Provinciale Structuurvisie wordt dit doorgevoerd. In het O-PIP en de OTB's wordt uitgegaan van de meest actuele situatie.
80, 123	Op blz. 133 van het hoofdrapport MER 2 <sup>e</sup> fase staat: 'Tot slot zijn in het kader van de milieuonderzoeken bepaalde onzekerheden te onderkennen, of moesten bepaalde aannames worden gedaan om betrouwbare uitspraken over effecten te kunnen doen'. Het gebruik van het woord 'betrouwbare' in deze zin bewerkstelligt volgens indieners dat hier sprake is van een contradictio in terminus (tegenspraak in de redenering).	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen,
99	In hoofdstuk 10 van het hoofdrapport MER 2 <sup>e</sup> fase wordt gewezen op kennis en informatie die ontbreekt maar (mogelijk) wel relevant is voor de besluitvorming. Verder wordt gesproken van een aantal onzekerheden. Verderop in het hoofdstuk wordt gesteld dat de beschikbare informatie ruim voldoende is gebleken. Op deze wijze wordt volgens indieners ontbrekende informatie terzijde geschoven en waar relevant verschoven naar een evaluatie achteraf. Indiener mist de onderbouwing waarom de aanwezige informatie wel voldoende is	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.

Indieners	Samenvatting	Reactie
	en waarom geconcludeerd wordt dat de ontbrekende informatie dus gemist kan worden.	
165	Een score van dubbel min (--) zou volgens indieners moeten betekenen dat het niet acceptabel is tenzij het gemitigeerd kan worden. Bij ZnB geldt dit voor natuur en landschap (--) en is niet te mitigeren. De (--) komt bij CA ook voor maar dan voor geluid en lucht, dit is te mitigeren. Daarom zou ZnB volgens indieners niet moeten worden gekozen.	De mening van indiener dat de effecten op natuur en landschap niet zijn te mitigeren deelt de provincie niet. Overigens geldt dat de reactie voor een deel is ingehaald door de actualiteit (zie hoofdstuk 2).
159	Er is geen rekening gehouden met opwarming nabij wegen en geen plan om thermische verandering op te vangen. Volgens indieners moet hier wel rekening mee worden gehouden.	In het kader van het MER is opwarming nabij wegen niet relevant. In het vervolg is dit planologisch ook niet relevant.
166	Effecten beschreven na blz. 21 van het hoofdrapport MER 2 <sup>e</sup> fase zijn volgens indieners onjuist vanwege onvolledige aannames.	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.
175	Het MER bevat zoveel onjuistheden, ongerijmdheden en omissies dat een goede beoordeling van de milieueffecten van de diverse varianten nauwelijks mogelijk is en er geen sprake kan zijn van zorgvuldige besluitvorming. Ook ontbreekt nog veel informatie, onder meer omdat nog diverse onderzoeken niet zijn uitgevoerd of afgerond.	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.
258	CA is behandeld in de bijlage, maar niet in de hoofdtekst op p.30 van het hoofdrapport MER 2 <sup>e</sup> fase, terwijl het spoortracé wel in de hoofdtekst wordt behandeld.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
258	Abusievelijk wordt in het MER 2 <sup>e</sup> fase gesproken over een kassengebied in de Krimwijk, terwijl dit een woonwijk is.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
93, 243, 245, 246, 249	In de samenvatting van het MER 2 <sup>e</sup> fase staat dat ZnB-A beter scoort op landschap en cultuurhistorie dan het gekozen ZnB-F (waaruit ZnB optimaal voortvloeit). Ook scoort ZnB-F slechter op luchtkwaliteit dan ZnB-A. In het luchtkwaliteitsrapport is te zien dat bij ZnB-F een significant groter aantal blootgestelden en gevoelige bestemmingen aanwezig zijn dan bij ZnB-A. In het VO-PIP wordt niet gemotiveerd waarom ondanks de positievere score van ZnB-A gekozen is voor ZnB-F optimaal.	In de NVA is gemotiveerd waarom is gekozen voor ZnB Optimaal. Een verwijzing daar naar in het PIP volstaat.

## 5.2.7 PIP – algemeen en relatie met tracébesluit

Indieners	Samenvatting	Reactie
17, 18, 157, 203, 206, 208, 235	Het VO-PIP is volgens indieners in strijd met artikelen 3.2, 3.4 en 3.46 van de Awb, want onzorgvuldig voorbereid, zonder een zorgvuldige afweging van belangen en onvoldoende gemotiveerd.	In de NVA is gemotiveerd waarom is gekozen voor ZnB Optimaal. Een verwijzing daar naar in het PIP volstaat. Het VO-PIP is zorgvuldig voorbereid en belangen zijn afgewogen in de besluitvorming.
17, 18, 157, 203, 206, 208, 235, 238	Het VO-PIP is volgens indieners in strijd met een goede ruimtelijke ordening, omdat de financiële en economische uitvoerbaarheid niet zeker zijn en onvoldoende zijn gemotiveerd. Bij het definitieve PIP moet de uitvoerbaarheid gereed zijn, wat betekent dat er nog veel PM posten ingevuld moeten worden en aanvullende berekeningen gedaan moeten worden. Het eerste deel van de rijksbijdrage is voorzien in 2015 en het grootste deel volgt na 2020. De bijdragen van de gemeenten komen bij stukjes en beetjes in een periode van 15 jaar beschikbaar. Voor wat betreft de regionale bijdrage is deels onbekend wanneer deze beschikbaar komt. Indiener vraagt zich af hoe de provincie denkt de kosten in de planperiode te kunnen dekken.	Het is verplicht de financiële uitvoerbaarheid aangetoond te hebben bij vaststelling van het PIP. Op dit moment is duidelijk dat er voldoende budget is om het project te realiseren. In het O-PIP wordt de financiering verder uitgekristalliseerd.
24, 160	Ligt de EHS bij Maaldrift in het plangebied van het PIP of het tracébesluit? Het tracé frustriert volgens indieners de aanleg van een ecoduct voor klein en groot wild bij Maaldrift.	De EHS bij Maaldrift ligt in het plangebied van het (O)TB. De reactie is ingehaald door de actualiteit (zie hoofdstuk 2).
49, 157	De impact van de woningen en bedrijven die moeten wijken voor de RLR wordt gebagatelliseerd (blz. 19). Er is geen draagvlak (blz. 18).	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
53, 156, 157	Vanwege het tracébesluit is de plankaart van het VO-PIP opgeknipt in delen die niet op elkaar aansluiten. Dit is volgens indiener niet nodig. Een tracébesluit is nodig voor die tracés die zijn opgenomen in de PKB Nota Mobiliteit. Delen van de RLR zijn niet in deze PKB opgenomen, dus zouden terug moeten komen in het PIP. Andere delen zijn juist wel opgenomen in deze PKB, maar toch opgenomen in het PIP. Daarmee dekt het PIP de lading niet. Nu er nog geen tracébesluit is kan een goede beoordeling niet plaatsvinden.	Gezien het feit dat uitbreiding van en aansluitingen op het Hoofdwegennet onderdeel uitmaken van het project RijnlandRoute en deze Tracéwetplichtig zijn is het project RijnlandRoute opgesplitst in een ontwerp Inpassingsplan voor de provinciale delen, een OTB voor de A44 en een OTB voor de A4. Daarmee wordt de RLR ruimtelijk juridisch mogelijk gemaakt.
156	Bestaande bestemmingsplannen aan weerszijden van de brug over de A44 staan verbreding van de brug niet toe. Nu dat in het PIP ook niet mogelijk is gemaakt voorziet het PIP niet in het doel, namelijk het mogelijk maken van de RLR.	In de vervolgfase worden zowel een PIP als twee TB's opgesteld. De verbreding van de brug over de A44 wordt in een TB mogelijk gemaakt c.q. de RLR wordt met de voornoemde ruimtelijke plannen ruimtelijk juridisch

Indieners	Samenvatting	Reactie
		mogelijk gemaakt.
156	Nu het PIP eerder in procedure is gebracht dan het TB moet in het PIP ook een afweging gemaakt worden voor dat deel van het tracé dat in een TB behoort.	In de vervolgfase worden zowel een PIP als twee TB's opgesteld. De RLR wordt hiermee ruimtelijk juridisch mogelijk gemaakt.
94, 132	Voor het deel tussen Knooppunt Leiden West en Maaldrift (verbreding A44) is in het VO-PIP geen plangebied aangegeven. Aan dit gedeelte van de RLR grenst de Stevenshof ook. Het is indiener niet duidelijk wat hiervan de bedoeling is.	Voor dit deel moet een TB opgesteld en in procedure gebracht worden. Overigens zal de begrenzing daarvan wijzigen als gevolg van de ontwerptimalisaties (zie hoofdstuk 2).
2, 6, 39, 53, 106, 138, 177	In de afweging over het PIP kan gezien de nieuwe situatie ter hoogte van het tracé niet gesteld worden dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De nieuwe overlastsituatie is onvoldoende onderzocht. Gronden worden wegbestemd. Hoe het tracé ingepast zal worden in de omgeving is niet omschreven.	In het kader van het O-PIP wordt nader milieuonderzoek verricht, wordt een landschapsplan opgesteld en wordt duidelijk hoe het tracé ingepast wordt in haar omgeving. De ontwerptimalisaties zijn hierbij ook van belang (zie hoofdstuk 2).
56, 57, 103, 105, 218	Indieners constateren dat de toelichting niet duidelijk is over de lengte van de tunnel bij Voorschoten. Er wordt wisselend gesproken over een tunnel van 600 meter en een tunnel van 950 meter.	Dit betreft een omissie. Het ging om een tunnel van 950 meter. Overigens is deze reactie ingehaald door de actualiteit (zie hoofdstuk 2).
40, 47, 50, 65, 93, 124, 165, 168, 172, 174, 235, 243, 245, 246, 249	In het VO-PIP is niet gemotiveerd waarom is gekozen voor ZnB Optimaal. Er is tevens niet gemotiveerd waarom is afgeweken van het MMA.	In de NVA is gemotiveerd waarom is gekozen voor ZnB Optimaal c.q. is afgeweken van het MMA. In het vervolg van de ruimtelijke procedure wordt aan dit onderwerp nader aandacht besteed.
80, 123, 218, 223, 233, 235	Op blz. 16 en 17 van de toelichting van het VO-PIP staat de vermeende visie van de gemeente Leidschendam-Voorburg over de RLR. Men citeert hiertoe uit de Structuurvisie Ruimte Voor Wensen van Leidschendam-Voorburg en de herijking Structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040. Opstellers van het VO-PIP laten na te vermelden dat de gemeente Leidschendam-Voorburg het door GS en PS gekozen tracé voor de RLR volstrekt onacceptabel vindt. Hetzelfde geldt voor de teksten over de vermeende visie op de RLR van de gemeenten Wassenaar, Voorschoten en Zoeterwoude. Uit de tekst over de opstelling van de gemeente Leiden blijkt niet dat de gemeenteraad een duidelijke voorkeur voor CA heeft uitgesproken	De beleidsparagraaf in het VO-PIP is opgesteld in samenspraak met de betrokken gemeenten. Om die reden is gekozen voor de in het VO-PIP opgenomen conclusie. In het O-PIP (en de OTB's) zal de conclusie aangepast worden aan de hand van de laatste inzichten en standpunten van de betrokken gemeenten.

Indieners	Samenvatting	Reactie
	en slechts onder druk van de provincie (en de door de provincie genoemde bezwaren tegen CA) met tegenzin heeft ingestemd met het tracé dat de provincie wenst te realiseren. De uiteindelijke conclusie op blz. 18 geeft dientengevolge een onjuiste voorstelling van zaken.	
80, 123	Op blz. 21 van het VO-PIP staat onder het kopje "A44-A4" in de vierde alinea dat de RLR het Rijn-Schiekanaal passeert middels een aquaduct. Toegezegd wordt dat met belanghebbenden in de komende fase van het project overleg gevoerd wordt over een verbeterde inpassing van dit deel van het tracé. Indiener merkt op dat de provincie herhaaldelijk is verzocht om aan te geven wat deze komende fase inhoudt en wat het tijdsbestek daarvan is. Op deze vragen is nog steeds geen antwoord ontvangen. Indiener heeft de provincie tevens herhaaldelijk verzocht om overleg omtrent de inpassing van de RLR in relatie tot Vlietland. Naar indiener hoopt zal de provincie spoedig invulling geven aan de toezegging dat men hiertoe bereid is.	Met direct belanghebbenden van Vlietland is meerdere malen overleg gevoerd. De omgeving wordt nauw betrokken en de mogelijkheid geboden mee te denken over de inpassing van de RLR.
80, 122, 123	Op blz. 35 van de toelichting van het VO-PIP staat onder het kopje "Effecten RLR" in de eerste alinea dat de RLR de noordelijke rand van Vlietland volgt. Nagelaten is te vermelden dat het door GS en PS gekozen tracé dwars door Vlietland heen gaat in het oosten. Hierdoor kan de daar geplande golfbaan niet gerealiseerd worden en kunnen deze en andere gronden niet ingericht worden conform de met de provincie voor 100 jaar gesloten erfpachtovereenkomst.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
90, 233	In de toelichting op het VO-PIP worden alle argumenten tegen het beschreven tracé eenvoudig geaccepteerd, als niet ter zake doende beschreven of als simpel op te lossen; zonder dat daarbij steekhoudende argumenten worden gebruikt. Indiener acht deze wijze van handelen een provinciaal bestuursorgaan onwaardig.	Argumenten tegen het tracé zijn er uiteraard, maar die behoeven geen plek te krijgen in een PIP. Indiener doelt waarschijnlijk op de zinsneden dat effecten te mitigeren dan wel te compenseren zijn. De initiatiefnemer is verplicht om nadelige effecten zoveel mogelijk te mitigeren en/of compenseren. In het O-PIP en de OTB's komen mitigatie en compensatie nadrukkelijk aan de orde.
91	Indiener heeft een groot bedrijf nabij de knoop Leiden-West en diens percelen worden geraakt. Uit het VO-PIP wordt echter niet duidelijk hoe concreet en specifiek het tracé diens percelen raakt, omdat de definitieve inrichting van de knoop nog niet duidelijk is. Ook na de	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.

Indieners	Samenvatting	Reactie
	besluitvorming op 27 juni 2012 is nog steeds de exacte impact op diens percelen niet duidelijk.	
94	Indiener mist het ecoduct over de A44 in het VO-PIP. Dat zou onderdeel moeten zijn van maatregelen die de schade die aan de natuur wordt toegebracht, ten dele compenseren. Zo zou een corridor tussen gebieden van de EHS aan beide zijden van de A44 kunnen worden geschapen. In ontwerpessies is een dergelijke corridor wel aan de orde gekomen.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
39, 40, 47, 50, 94, 132, 143, 144, 160, 165, 168, 172, 174, 177, 182, 233, 235, 242, 243, 245, 246, 249	Het VO-PIP doet volgens indieners haar naam 'voorontwerp' eer aan. Het VO-PIP is oppervlakkig, in het geheel nog niet concreet over de werkelijke inpassing van de RLR en de gevolgen daarvan, en verwijst vooral vooruit naar onderzoeken die nog gedaan moeten worden en zaken die in een latere fase zullen worden ingevuld. Er is sprake van onevenwichtigheid van de behandelde onderwerpen. Sommige onderwerpen zoals gezondheid en recreatie worden in tegenstelling tot het MER 2 <sup>e</sup> fase in het geheel niet behandeld. Het beleidskader is onvolledig en selectief. Het VO-PIP is in strijd met de Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte. Het rechtszekerheidsbeginsel staat op de tocht. Het VO-PIP geeft geen zicht op het PIP dat uiteindelijk zal worden vastgesteld.	Het VO-PIP is inderdaad nog niet heel concreet, maar dat is vooral te wijten aan het feit dat het ontwerp geoptimaliseerd moest worden (zie hoofdstuk 2) en omdat in het VO-PIP nog gebruik is gemaakt van de milieuonderzoeken die in het kader van het MER 2e fase zijn uitgevoerd. Met het geoptimaliseerde ontwerp kunnen alle milieuonderzoeken uitgevoerd worden op een hoog detailniveau en kan de mitigatie- en compensatieopgave bepaald worden., inclusief de inpassing van de RLR. De RLR is niet in strijd met de PSV. De realisatie van de RLR wordt niet onmogelijk gemaakt c.q. deze wordt concreet benoemd als toekomstige ontwikkeling. Het is de uitdaging om de realisatie van de RLR en de bescherming van het landschap zoveel mogelijk complementair aan elkaar te laten zijn. Waar de RLR afwijkt van de Verordening Ruimte zal beargumenteerd worden waarom dat moet in het kader van het project.
103, 105	In de beschrijving van de huidige situatie wordt geen melding gemaakt van het eigendom van indiener; een manege. Dit dient aangevuld te worden.	De beschrijving van de huidige situatie betreft een beschrijving op hoofdlijnen. Het kan dat daarbij een specifieke functie niet wordt genoemd.
103, 105	In paragraaf 1.3.3. wordt de relatie met de Crisis- en Herstelwet besproken. Het gaat er hierbij vooral om hoe je andere wetgeving opzij kan schuiven om de weg aan te leggen. De motivering om deze wet toe te passen is volgens indiener echter nauwelijks gegeven en daardoor uiterst mager. Indiener vraagt zich af of hiervoor de wet is bedoeld. De benadering van het openbaar belang is dan ook veel te eenzijdig en alleen vanuit verkeer- en financieel	Omdat de provincie een PIP opstelt is automatisch de Crisis- en Herstelwet van toepassing. De provincie moet dit noemen om het PIP procedureel correct af te ronden.

Indieners	Samenvatting	Reactie
	belang bezien met het zo veel mogelijk negeren van de belangen van de leefomgeving en dus de ruimtelijke kwaliteit.	
113	Er wordt in § 3.2 gesteld dat het verplaatsen of terugbrengen van de sportvoorzieningen bij Voorschoten een plek krijgt in het O-PIP. Indiener is van mening dat het terugbrengen van de voorzieningen fysiek en milieutechnisch onmogelijk is.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
132	Uit het VO-PIP blijkt niet dat de bestaande N206 door Leiden onderdeel is van het plangebied, terwijl hier zeker sprake is van een ingrijpende maatregel die samenhangend met de andere maatregelen dient te worden vastgelegd in een integraal ruimtelijk besluit.	De bestaande N206 door Leiden is inderdaad geen onderdeel van het plangebied. De maatregel waar indiener waarschijnlijk op doelt (aanpassing kruising Churchillaan - Haagweg) wordt geheel door Leiden zelf uitgevoerd.
160	Het VO-PIP beperkt zich tot de RLR terwijl de effecten veel verder reiken.	De effecten reiken inderdaad veel verder. Waar nodig en waar de wet dat voorschrijft, wordt daar ook aandacht aan besteed (onderzoeksgebied).
162, 171, 177, 206	Het VO-PIP voldoet niet aan de voorschriften in het kader van de art. 3.3.1.sub a en b Bro dat, voor zover de Wgh voorschrijft, een PIP detailinformatie moet geven over ligging van geluidgevoelige objecten, dwarsprofielen en ligging as van de weg, etc.	In het O-PIP wordt op het gevraagde detailniveau gerapporteerd.
165	Indiener constateert dat de RLR in strijd is met de ambities en beleidskaders, zoals genoemd in de structuurvisies van Leiden (2025) en Voorschoten (2005 – 2020).	Dat is een (gedeeltelijk) terechte constatering. Echter, de RLR is opgenomen in de PSV en dat is het beleidskader dat in het kader van dit project prevaleert.
175	De beschrijving van de provinciale structuurvisie in paragraaf 2.2 is volgens indiener niet compleet. Daarnaast mist indiener ook de beschrijving van de ambities op het gebied van natuur en landschap in de regionale structuurvisie Holland Rijnland. Tevens is onterecht niet opgenomen dat grondgebiedgemeenten zich unaniem hebben uitgesproken tegen ZnB.	Het beleid van de provincie, zoals verwoord in de PSV, geldt in eerste instantie. De provincie sluit haar ogen echter niet voor regionaal en lokaal beleid. In het O-PIP wordt het meest actuele beleidskader beschreven.  Niet alle grondgebied gemeenten zijn tegen ZnB, slechts een select aantal. Overigens is de reactie gedeeltelijk ingehaald door de actualiteit (zie hoofdstuk 2).
175	Indiener vraagt zich af wat bedoeld wordt met 'volgende fase van het project' op blz. 21-22 van het VO-PIP. Volgens indiener is aantasting van natuurwaarden wegens aanwezigheid van reële alternatieven niet toegestaan, waardoor uitwerking in het O-PIP niet relevant is.	Met de volgende fase van het project wordt de fase van het O-PIP en de OTB's bedoeld. Op basis van een geoptimaliseerd ontwerp (zie hoofdstuk 2) worden de genoemde documenten gevuld.

Indieners	Samenvatting	Reactie
175	In paragraaf 4.3 van het VO-PIP is volgens indiener onterecht niet duidelijk gemaakt welk gewicht is toegekend aan de onderscheiden criteria en hoe de afweging heeft plaatsgevonden.	Het toegekende gewicht is omschreven in de NVA die als bijlage bij het VO-PIP is gevoegd. Er is geen reden om deze informatie alsnog toe te voegen aan het PIP of TB.
175	Indiener heeft bij teksten in het VO-PIP veel vragen met betrekking tot de afwegingen die gemaakt zijn terwijl er nog veel nader onderzoek moet plaatsvinden en er strijd lijkt te zijn met verschillende onderdelen van het provinciaal- en rijksbeleid. Daarnaast is indiener van mening dat de motivering op veel plaatsen te kort schiet.	Het O-PIP bevat meer gedetailleerd milieuonderzoek uitgevoerd. Verder is er van strijd met het provinciaal- en rijksbeleid in principe geen sprake. Waar dat eventueel toch het geval is, zal in het O-PIP gemotiveerd worden waarom daarvan afgeweken wordt.
206	De bestemming verkeer moet worden ingeperkt of uitgebreid wil er sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening. Er dient tevens te worden aangegeven welke conflicterende bestemmingen dienen te verdwijnen vanwege de realisatie van de RLR. Voorgaande in het licht van art. 4 van het vigerende bestemmingsplan landelijk gebied 2004: minimum afstand van 150 m voorgeschreven tussen bouwwerken en de as van de A44. Dit moet volgens indiener meegenomen worden in het PIP.	Dit is correct en wordt aangepast.
235	Indiener is van mening dat er in de toelichting zonder deugdelijke motivering van uitgegaan wordt dat allerlei ruimtelijke ontwikkelingen (zoals Valkenburg) vooral "afhankelijk" zijn van de aanleg van nieuwe infrastructuur voor de auto.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.

### 5.2.8 Grondverwerving, vastgoed, planschade en nadeelcompensatie

Indieners	Samenvatting	Reactie
3	Zowel tijdens de aanleg als na realisatie veroorzaakt de RLR een onaanvaardbare overlast. Mede gezien het zeer lange voortraject verzoekt indiener de provincie haar eigendom aan te kopen.	De gegevens en wens van indiener zijn bij de afdeling Grondverwerving bekend.
17, 18, 29, 53, 157, 158, 172, 194, 233, 238, 244	Uit het PIP blijkt dat het eigendom van indieners is gelegen binnen of net buiten het plangebied. Het is onzeker of het PIP onherroepelijk wordt vastgesteld. Het VO-PIP biedt onvoldoende rechtszekerheid. Een privaatrechtelijke overeenkomst met alle grondeigenaren en een exploitatieplan ontbreken. Zonder onteigeningsprocedures is er geen zicht op de	De initiatiefnemer is zich bewust van de door indiener geschetste onzekerheid en streeft ernaar deze waar mogelijk weg te nemen. Op dit moment vinden hieromtrent gesprekken plaats met eigenaren in de omgeving.



Indieners	Samenvatting	Reactie
	<p>uitvoerbaarheid.</p> <p>Indieners verkeren in onzekerheid: wordt hun woning aangekocht of niet? Het eigendom is op dit moment niet verkoopbaar, waardoor indieners in hun privaatrechtelijke positie als (huis)eigenaar worden aangetast. Dat risico wordt bij indiener neergelegd.</p>	
34	<p>Indiener heeft vanuit de media moeten vernemen dat zijn eigendom moet wijken. Er is geen rechtstreeks contact geweest tussen indiener en de provincie. Een mail van indiener aan de provincie is niet beantwoord.</p>	<p>Inmiddels is contact geweest met indiener. Overigens geldt voor een aantal (huis)eigenaren dat zij niet meer geamoveerd hoeven te worden als gevolg van de ontwerpoptimalisaties (zie hoofdstuk 2). Daarover zijn de betreffende eigenaren bericht.</p>
53, 157, 165, 170, 182, 212	<p>Indieners hebben op 15 mei 2012 een brief ontvangen inzake de eventuele verwerving van hun grond(en). Hierin wordt gesteld dat door de provincie binnenkort contact opgenomen wordt. Tot op heden is dit nog niet gebeurd. Ook eerder hebben betrokkenen brieven ontvangen dat hun eigendom geamoveerd moest worden. Dat voornemen is daarna ingetrokken, maar nu weer actueel. De laatste brief is vóór de daadwerkelijke tracékeuze verstuurd.</p>	<p>Dat de brief voor de daadwerkelijk tracékeuze is gestuurd heeft als reden dat de provincie, omwille de impact die een dergelijk besluit kan hebben op de betrokken, niet wilde dat eigenaren de uitkomsten van besluitvorming uit de media moesten vernemen.</p>
35, 59	<p>Bij ZnB moeten veel meer woningen en andere instanties/instellingen verdwijnen dan bij CA. Dit verdient volgens indieners een toelichting, maar is nergens in de stukken terug te lezen.</p>	<p>De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.</p>
2, 5, 6, 27, 71, 76, 102, 151, 155, 185, 194, 200, 210, 212	<p>Het perceel en bijbehorend onroerend goed van indieners wordt geraakt door de RLR. Dit levert onherstelbaar materieel en inhoudelijk verlies op. De kwaliteit van de woon- en leefomgeving zal onacceptabel verslechteren. In de nabijheid is geen gelijkwaardige locatie voorhanden.</p>	<p>Voor een aantal grondeigenaren geldt dat zij niet meer geamoveerd hoeven te worden als gevolg van de ontwerpoptimalisaties (zie hoofdstuk 2). Daarover zijn de betreffende eigenaren bericht.</p>
91	<p>Indiener is door de provincie niet benaderd in de afgelopen periode, terwijl de RLR een grote impact heeft op diens eigendom. De provincie had al in een eerder stadium contact op moeten nemen.</p>	<p>Inmiddels is contact geweest met indiener. De provincie betreurt dat indiener niet de brief heeft ontvangen die eigenaren op of vlak bij het voorkeurstracé van de RLR hebben ontvangen na besluitvorming in GS op 15 mei 2012.</p>
156, 157	<p>Bedrijf en woning van indiener staan op zogenaamde A-lijst, maar de (geluid)sanering heeft nog niet plaatsgevonden. Er is onduidelijkheid over het al dan niet saneren in verband met de RLR.</p>	<p>In het kader van het akoestisch onderzoek wordt gekeken of en hoe er sprake is van sanering en of dit in het kader van het project moet worden opgelost.</p>

Indieners	Samenvatting	Reactie
169, 217, 235	De RLR tast het beperkte areaal agrarisch gebied aan waardoor de kritische grens voor een levensvatbare agrarische gemeenschap in het geding komt. Dit manifesteert zich volgens indieners ook op het moment dat (delen van) agrarische gronden worden aangekocht.	In de contacten met de afdeling Grondverwerving zullen dit soort situaties aan bod komen.
180	Uitbreiding van de woning van indieners wordt al jaren tegengehouden vanwege uitzicht vanuit de trein en fiets op de beeldbepalende woning. In het kader van de RLR wordt overal overheen gewalst.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
206	Indieners vragen zich af of er voldoende budget beschikbaar is voor grondverwering c.q. onteigening.	In de kostenraming zijn concrete te verwerven objecten geïnventariseerd en geraamd.
217	Indiener heeft 40 hectare grond nodig voor het behoud van een jachtakte en een schadelijk wild jachtakte. Met de komst van de RLR is het behoud van die 40 hectare zeer onzeker. Hierdoor kan het zo zijn dat ganzenbestrijding of ander schadelijk wild bemoeilijkt of zelfs onmogelijk wordt.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
54, 55, 124, 144	Indieners zullen een planschadeclaim indienen, nu blijkt dat bij de koop van hun woning een tracé is getoond dat op grotere afstand van de woning lag dan nu gedacht. De waarde van de woning zal volgens indieners sterk verminderen.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
27, 28, 29, 36, 38, 41, 42, 80, 86, 87, 88, 97, 98, 102, 110, 111, 114, 119, 120, 121, 122, 123, 135, 137, 140, 142, 143, 144, 148, 149, 150, 153, 156, 161, 163, 164, 167, 168, 171,	Als gevolg van de aanleg van de RLR zullen indieners schade lijden in de vorm van onder meer waardevermindering van het eigendom, beperking van mogelijkheden tot planontwikkeling, het doorvoeren van noodzakelijke aanpassingen aan het eigendom (bijvoorbeeld geluidwering), omrijden of beëindiging van bedrijfsactiviteiten. Indieners zullen deze schade verhalen op de provincie.	Deze reactie is voor een aantal indieners ingehaald door de actualiteit (zie hoofdstuk 2). Voor het overige wordt de reactie ter kennisgeving aangenomen.

Indieners	Samenvatting	Reactie
172, 173, 180, 184, 185, 200, 201, 203, 205, 207, 211, 213, 215, 217, 219, 220, 221, 222, 225, 230, 231, 238, 244, 250, 263		
91	Tijdens de aanleg van de RLR moet rekening gehouden worden met het eigendom van indiener. Er moet uitvoerig onderzoek plaatsvinden naar de effecten van de werkzaamheden die in het kader van de RLR gaan plaatsvinden.	De initiatiefnemer is in het kader van een goede ruimtelijke ordening verplicht te voldoen aan de eisen die de wet- en regelgeving stelt. Ook ten aanzien van de realisatie gelden eisen aan hinder.
119, 156, 211, 215	Indiener vraagt zich af hoe omgegaan wordt met mogelijke schade die ontstaat tijdens bouwwerkzaamheden. Hierbij valt te denken aan verzakkingen en scheurvorming. Zijn een nulmeting en nadeelcompensatie voorzien?	Alvorens gestart wordt met de uitvoering zal waar dat nodig is een nulmeting worden uitgevoerd. Indien er sprake is van aantoonbare schade kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie.
226	Het winkelcentrum de Luifelbaan had geweldig kunnen profiteren van de aanleg van CA. De aanleg hiervan zou een geweldige kans geweest zijn om het winkelcentrum een majeure impuls te geven om het tot een geduchte concurrent van de andere winkelcentra in de regio te maken, in tegenstelling tot wat een vertegenwoordiger van de vastgoedmaatschappij bij PS heeft ingebracht.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.

### 5.2.9 Inpassing, mitigatie en compensatie

Indieners	Samenvatting	Reactie
39, 54, 61, 81, 89, 94, 97, 98, 99, 100, 107,	Indieners verzoeken de provincie zoveel mogelijk de milieueffecten te mitigeren en compenseren. Vooralsnog is nauwelijks kenbaar gemaakt hoe de provincie dat zal doen.	De initiatiefnemer is verplicht om nadelige effecten te mitigeren en/of compenseren als de grenzen van wettelijke kaders worden bereikt. In het O-PIP en de OTB's worden op grond van actuele milieuonderzoeken de

Indieners	Samenvatting	Reactie
113, 118, 122, 125, 126, 127, 132, 144, 145, 177, 194, 219, 233, 236, 264, 265, 268		mitigerende en/of compenserende maatregelen bepaald.
82, 126, 144	Het ontwerp van ZnB is een zuiver verkeerskundig ontwerp, waarbij geen sprake is van landschappelijke inpassing. Dit is volgens indieners een grote tekortkoming.	Het ontwerp van ZnB is op hoofdlijnen wel ingepast in de omgeving (tunnel, verdiepte ligging, etc.). Voor het doel van het MER en een goede afweging van de alternatieven is dit ontwerp voldoende. In het O-PIP en de OTB's wordt het ontwerp verder landschappelijk ingepast.
63, 64, 102, 109, 114	De open tunnelbak doorsnijdt het stedelijke gebied van Voorschoten. Dit is onwenselijk.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
61, 132	Indieners constateren dat bij het ene aspect/variant wel mitigerende maatregelen in het MER 2 <sup>e</sup> fase zijn meegenomen en bij het andere aspect/variant niet.	Dat is onjuist. Er zijn bij alle thema's mitigerende maatregelen genoemd. Dat is verplicht bij een MER.
61, 90, 132	De varianten met een nieuwe doorsnijding ten zuiden van Leiden en dwars door de bebouwde kom van Voorschoten en op minder dan 90 meter van de buitenste rand van de wijk Het Wedde scoren op een aantal onderzochte milieueffecten negatief of zeer negatief. Het was volgens indieners zeer wenselijk geweest als ook voor deze varianten inzicht zou zijn gegeven in de effectiviteit van deze maatregelen. Ook voor criteria die neutraal scoren (zoals geluid of luchtkwaliteit) wordt gesuggereerd dat mitigerende maatregelen mogelijk zijn. Het effect hiervan is niet beschreven. Daarmee is volgens indieners niet aangetoond dat het nemen van deze maatregelen tot een daadwerkelijke verbetering van de situatie zullen leiden.	De mitigerende maatregelen zijn niet uitgewerkt, maar indicatief aangeven. Het effect van de maatregelen hangt af van de specifieke situatie en de omvang van de mitigerende maatregel. Een verdieping van de wegligging heeft bijvoorbeeld meer effect voor geluid bij een grotere verdieping en heeft ook meer effect voor geluid dan een geluidwal. In elk geval hebben deze maatregelen wel degelijk een positief effect. Bij de verdere uitwerking van het wegontwerp worden de mitigerende maatregelen verder geconcretiseerd.
80, 123	De op blz. 103 van het hoofdrapport MER 2 <sup>e</sup> fase genoemde opsomming van mitigerende maatregelen is volgens indieners onvolledig en daarom niet adequaat. Datzelfde geldt voor blz. 125.	In het O-PIP en de OTB's worden de mitigerende maatregelen nader geconcretiseerd.

Indieners	Samenvatting	Reactie
80, 123	Op blz. 109 van het hoofdrapport MER 2 <sup>e</sup> fase staat in de vierde alinea onder meer: 'De sociale veiligheid verslechtert door de aanwezigheid van geluidswallen of geluidsschermen, zichtlijnen gaan hierdoor verloren'. Dit is volgens indieners ten aanzien van de eventueel te plaatsen geluidsschermen en geluidswallen in de Oostvlietpolder bij het tracé van de RLR langs en door Vlietland een onjuiste stelling, aangezien er hier geen verslechtering van sociale veiligheid kan optreden door toedoen van geluidwerende voorzieningen (aangezien er bij de RLR langs en door Vlietland geen mensen zijn die hinder kunnen ondervinden bij het uitoefenen van sociale controle).	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
91	Indiener maakt bezwaar tegen het feit dat nu nog niet duidelijk is waar geluidsschermen e.d. moeten komen. Diens bedrijf nabij knoop Leiden-West is gelegen op een zichtlocatie en eventuele geluidsschermen doen die status teniet, met waardedaling tot gevolg.	In het O-PIP en de OTB's worden de mitigerende maatregelen nader geconcretiseerd waaronder ook geluidsschermen. Ten aanzien van eventuele zichtlocaties geldt dat op grond van wettelijke bepalingen eerst wordt gekeken of er sprake is van doelmatige akoestische maatregelen. Is dit het geval, dan gaat dit ten koste van eventuele zichtlocaties. Indien er sprake is van aantoonbare schade, kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie.
108	Noord-Hofland in Voorschoten wordt samen met de Hoogkamer een ommuurde wijk, ingesloten tussen de Korte Vliet, de Oude Rijn en het ZnB tracé, met een beperkt aantal poorten. Onderzoek naar de gevolgen voor het leefklimaat van dit aspect ontbreekt geheel.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
139, 240	Indiener verzoekt de provincie bij het inpassen van het tracé ook de inpassing van de hoogspanningsleiding parallel aan het spoor Leiden – Den Haag mee te nemen c.q. deze ondergronds te brengen en dit mee te nemen in de verdere procedure van het inpassingsplan. Dit biedt kansen om de percelen die daarmee vrij komen aan te wenden voor de verplaatsing van de sportvelden. In algemene zin wordt met het ondergronds brengen van de hoogspanningsleiding een kwaliteitsimpuls bereikt, die de nadelen van de RLR enigszins compenseren.	Er komt ter plaatse van de hoogspanningsleiding een geboorde tunnel. De daarvoor benodigde werkzaamheden verenigen zich niet met de wens van indiener.
160	Aan de hand van de 100 miljoen euro voor aanvullende inpassingsmaatregelen is knooppunt Maaldrift nader ingepast. Indiener beschouwt het opschalen van een halve naar een hele	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.

Indieners	Samenvatting	Reactie
	aansluiting niet als een inpassing. Een effectieve verkeersafwikkeling is goed mogelijk bij een halve knoop. In het MER 1 <sup>e</sup> fase is sprake van slechts 1.800 verkeersbewegingen per etmaal. Een lagere snelheid op de A44 maakt een halve aansluiting mogelijk.	
230	Indiener waardeert de schriftelijke toezeggingen voor een optimale inpassing van het sportpark Adegeest, maar mist daarbij harde toezeggingen over optimale medewerking op het gebied van RO en Financiën (vrijwaren van kosten). Indiener merkt op dat de herinrichting van het sportpark Adegeest voltooid moet zijn voordat aan de RLR kan worden begonnen. Indiener krijgt dit graag bevestigd.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.

#### 5.2.10 Landschap en cultuurhistorie

Indieners	Samenvatting	Reactie
1	De bypass, zoals getekend in Figuur 3.23 op blz. 45 van het achtergrondrapport 'Landschap, Cultuurhistorie en Recreatie' van het MER 2 <sup>e</sup> fase, is een zeer onrealistische weergave.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
1, 29, 51, 77, 129, 241	Tegen de bypass Oostvlietpolder wordt bezwaar gemaakt, omdat: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ een minimaal 8 meter hoge brug met bijbehorende taluds en een brede autoweg op maaiveldniveau door de Oostvlietpolder wordt aangelegd. Met de benodigde geluidsschermen komt de totale hoogte op 10 – 12 meter. Hiervoor moeten minimaal vier panden aan de Vlietweg gesloopt worden. Er is geen rekening gehouden met de gevolgen hiervan voor de bewoners van de Vlietweg. Bovendien wordt hiermee het karakter en aanzien van de Vlietweg en de achtergelegen polder ernstig geschaad;</li> <li>▪ de Vlietpoortwijk ingesloten wordt in een verkeersplein. Met alle bezwaren van dien;</li> <li>▪ het sportpark De Vliet wordt doorsneden, waardoor een samenhangend complex afgebroken zal moeten worden.</li> </ul>	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
1, 10, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 32, 35, 37	De bypass heeft groot effect op de karakteristieke lintbebouwing, het kanaal, Vlietweg, het voetbalveld van GHC en er wordt een extra deel van de recreatieve groenzone ten oosten van Leiden doorsneden. Eén en ander strookt absoluut niet met de beoogde goede	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.

Indiëners	Samenvatting	Reactie
	inpassing van het tracé. De landschapsarchitect van de provincie (de heer Rudy Brons van Brons Partners Landschapsarchitecten BV) heeft tijdens de consultatieronde over de inrichting van het tracé gezegd dat (citaat) "je een dergelijke weg niet zou moeten willen, en zeker niet zou moeten maken".	
94, 160, 175, 242	Het LOP van de gemeenten Wassenaar, Voorschoten en Leidschendam-Voorburg is niet meegenomen in de beschouwing in het MER 2 <sup>o</sup> fase. De RLR is in strijd met het LOP.	In het kader van het landschapsplan voor de RijnlandRoute wordt het betreffende LOP beschouwd.
69, 81, 175, 242	Er moet rekening gehouden worden met de ambities die zijn vastgelegd in het Pact van Duijvenvoorde.	Deze mening deelt de provincie niet.
39, 169, 177	In het MER 2 <sup>o</sup> fase noch in het VO-PIP wordt rekening gehouden met het begin 2012 op basis van het bestaande bestemmingsplan gerealiseerde weidevogelgebied in de Oostvlietpolder. Door de aanleg van de RLR wordt het leefgebied van Rode Lijst vogelsoorten vernietigd en dat is op grond van Europese regelgeving verboden.	In beginsel wordt getoetst aan het provinciale beleid en het rijksbeleid. Het weidevogelgebied in de Oostvlietpolder was ten tijde van het MER 2 <sup>o</sup> fase en het VO-PIP nog niet doorgevoerd in beleid. Dit is de reden dat het weidevogelgebied voorheen niet is beschouwd.
31, 61, 132, 160, 266	Grote delen van het tracé van Zoeken naar Balans en N11-West zijn nieuwe doorsnijdingen van provinciaal landschap (Duin, Horst en Weide; Wijk en Wouden), en deels ook in nationaal landschap (Groene Hart). Gezien de ambitie die de provincie heeft om deze landschappen van grote betekenis te behouden en versterken (zie Provinciale Structuurvisie) zou hieraan in de effectbeoordeling expliciet aandacht moeten worden besteed (p. 98 van het hoofdrapport MER 2 <sup>o</sup> fase). De enige beoordeling die hier bij past is 'zeer negatief' op regionaal niveau.	In diezelfde PSV wordt ook de RijnlandRoute genoemd en is deze terug te vinden op het kaartmateriaal. Het is de uitdaging om de RLR en het landschap zoveel mogelijk complementair aan elkaar te laten zijn.
61, 94, 125, 126, 127, 132, 133, 144, 149, 160, 171, 216, 219, 228	Op pagina 99 en 100 van het hoofdrapport MER 2 <sup>o</sup> fase staat dat door een tunnel een positief effect ontstaat. Onterecht is een overall conclusie dat het effect neutraal is. Daarnaast is het positieve effect van CA op de mogelijkheden tot landschapsontwikkeling niet genoemd. Deze tekst staat volgens indiëners model voor de gunstige wijze waarop de negatieve effecten van ZnB systematisch als minder ernstig ("een verstoringseffect") beschreven worden en de mogelijke effecten van CA zwaar aangedikt worden in het MER 2 <sup>o</sup> fase en de beleidsdocumenten. De impact op het landschap wordt pas duidelijk als op internet de bijlagen met de gekozen inpassingsvariant ingezien worden. Zo ontbreken	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute. Voor het overige is de reactie ingehaald door de actualiteit (zie hoofdstuk 2).

Indieners	Samenvatting	Reactie
	<p>waarheidsgetrouwe visualisaties van wat de inwoners van de Stevenshof en van Voorschoten te zien krijgen van ZnB. Van de visualisaties van Brons en partners, is al bij de presentatie door de provincie aangegeven dat deze niet haalbaar zouden zijn.</p> <p>Het meest ingrijpend en in strijd met de Provinciale Structuurvisie lijkt de doorsnijding en afdamming van de twee historische boezemwateren Dobbe- en Veenwatering in de Papenwegse polder. De geprojecteerde omleiding van deze wateren tot aan de spoorbaan annex tunnelbak is buitengewoon ingrijpend en had qua kenbaarheid niet alleen tot een internetbijlage beperkt mogen blijven. Bovendien is de oplossing ontwerptechnisch onmogelijk. Met een doortrekking van de tunnelbak na de spooronderdoorgang tot voorbij de Dobbewatering en door verlenging van de verdiepte kruising met de A44 tot onder de Veenwatering kan een (onherstelbare) fundamentele aantasting van deze natuurlijke boezemwateren voorkomen worden.</p>	
94, 127, 131	<p>De beoordeling van het landschapseffect geeft duidelijk aan dat de alternatieven door de polder en Voorschoten slechter scoren op de landschappelijke aspecten dan CA. In de beoordelingstabel wordt het effect van CA echter als neutraal weergegeven. Dit moet positief zijn, omdat die oplossing het landschap spaart en kansen biedt voor een in de toekomst aan te brengen ecologische verbinding tussen de verschillende landschappen.</p> <p>Daarnaast komt er ruimte vrij boven de tunnel om aan te wenden voor natuurontwikkeling.</p> <p>Bij CA is sprake van een tijdelijke doorsnijding tijdens de aanleg, maar bij ZnB is de doorsnijding permanent. Dit is in het MER 2<sup>e</sup> fase niet voldoende benoemd, noch verkend, noch beoordeeld. ZnB is te positief beoordeeld.</p>	<p>Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute. Naar mening van de provincie is dan ook niet sprake van een te positieve beoordeling.</p>
39, 177, 213, 216, 219, 232, 234, 237, 238, 266	<p>De Rijnlandroute tast de bufferzone tussen Leiden, Den Haag en Zoetermeer aan. Volgens het VO-PIP dienen deze gebieden in nieuwe plannen in stand te worden gehouden en dient voorkomen te worden dat de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden significant kunnen worden beperkt. Volgens de PSV moeten doorzichten vanaf (snel)wegen en spoorlijnen (voorheen snelwegpanorama's) behouden worden. Ontwikkelingen in deze zones zijn alleen mogelijk als zij geen afbreuk doen aan de kwaliteit van openheid en de</p>	<p>De RijnlandRoute resulteert inderdaad in aantasting van waardevol landschap. Voor de initiatiefnemer is het de uitdaging om de infrastructuur en het landschap zoveel mogelijk complementair aan elkaar te laten zijn. In het landschapsplan wordt daar invulling aan gegeven.</p>



Indieners	Samenvatting	Reactie
	zichtlijnen vanuit de infrastructuur. De aanleg van de RLR tast het voormalige snelwegpanorama langs de A4 ter hoogte van de Oostvlietpolder aan door de aansluiting van de Rijnlandroute op de A4 door middel van een viaduct.	
229	Het voorgenomen tracé veroorzaakt een grove aantasting van het zorgvuldig opgestelde en bewaakte Beeldkwaliteitplan voor de polders in Zoeterwoude.	In het O-PIP en de OTB's wordt middels een Landschapsplan ook aandacht gegeven aan de beeldkwaliteit. Beeldkwaliteitsplannen uit de omgeving worden hierin beschouwd.
242	Indiener vraagt zich af hoe het LOP Duin, Horst en Weide, de Visievorming Ruimtelijke Inpassing RijnlandRoute (Brons en Partners) en de door de provincie georganiseerde Droomsessies zich tot elkaar verhouden. Indiener constateert dat er sprake is van onderlinge strijdigheid en controversiële uitgangspunten en standpunten.	De genoemde producten en sessies zijn elk georganiseerd vanuit een eigen project en vrijwel altijd in een andere periode. Ook dienen deze producten en sessies elk een ander doel. Het zou daarom zo kunnen zijn dat er sprake is van strijdige uitgangspunten en/of standpunten.
31, 39, 68, 69, 80, 81, 82, 108, 116, 123, 125, 127, 128, 130, 132, 133, 144, 149, 154, 163, 164, 171, 172, 177, 203, 213, 214, 216, 217, 218, 219, 221, 222, 231, 232, 237, 238, 242, 250, 258, 266	De RLR is een aanslag op de cultuurhistorisch waardevolle gebieden, landschaplijnen, zichtlijnen en relaties, zoals de Grote Westeindsche polder, buitenplaats Zuidwijk, landgoed Berbice, de Dobbe- en Veenwatering en de relatie tussen de Zilverfabriek en de bijbehorende woningen. De waarde van nieuwe en oude zichtlijnen wordt onderling niet afgewogen. In dit kader wijst indiener de provincie op de onlangs openbaar gemaakte Beleidsvisie Cultureel Erfgoed 2013 – 2016, waarin de bescherming van monumenten en cultureel erfgoed beschreven is.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2. In het O-PIP en de OTB's wordt middels een Landschapsplan ook aandacht gegeven aan onder andere zichtlijnen en relaties.
61, 64, 67, 81, 82, 94, 102, 129, 132, 160,	Grote delen van het tracé van ZnB en N11-West zijn gelegen in gebieden waar de provinciale structuurvisie beperkingen formuleert voor de ruimtelijke ontwikkeling, zoals Topgebied cultureel erfgoed, Kroonjuweel cultureel erfgoed en de Landgoederenzone. Er	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2. In het O-PIP en de OTB's wordt in het Landschapsplan aandacht besteed aan de effecten op waardevolle

Indieners	Samenvatting	Reactie
165, 266	zou expliciet aandacht besteed moeten worden aan de effecten op deze gebieden en de toets aan het beleid ter zake en de beperkingen die dat met zich meebrengt. Ook zullen de mitigerende en compenserende maatregelen in deze gebieden niet eenvoudig zijn en kunnen deze op zichzelf een verslechtering betekenen van de leefbaarheid.	gebieden en de wijze waarop de weg hier wordt ingepast.
66, 70, 116, 200, 217	In het MER 2 <sup>e</sup> fase is niet ingegaan op de eisen met betrekking tot bebouwing rond de molens en de huidige functie van de molens in het plangebied, waaronder molen Zelden van Passe. Het beleid daarvoor is vastgelegd in de Verordening Ruimte. Het lijkt alsof alle varianten in het MER 2 <sup>e</sup> fase in strijd zijn met dit beleid. Molen Zelden van Passe wordt bijvoorbeeld belemmerd in zijn noodbemalingsfunctie.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
39, 177	Volgens het VO-PIP (blz. 37) zijn er bij de molen Zelden van Passe obstakels in de omgeving aanwezig die zorgen voor windhinder, het betreft de hoge bomen en de naast de molen gelegen woning. De molen scoort daarom 'redelijk'. Indiener is van mening dat het hoge viaduct van de RLR naar de A4 een onherstelbare aantasting van de molenbiotoop betekent, terwijl de andere aantastingen klein zijn (woning) of verkleind kunnen worden (bomen eventueel kappen).	In het kader van het VO-PIP is enkel uit onderzoek overgenomen dat de molen in de huidige situatie op basis van factoren in de omgeving 'redelijk' functioneert. Overigens geldt dat de reactie is ingehaald door de actualiteit (zie hoofdstuk 2).
175	Indiener is van mening dat de recreatieve waarde van het polderlandschap ten zuiden van Leiden sterk onderbelicht is gebleven. Verder wekt de redenering in de totaalbeoordeling van het bovenregionale schaalniveau minder zwaar weegt dan het regionale schaalniveau, omdat deze effecten minder zichtbaar zijn voor bewoners verwondering. Voor het overige wordt naar mening van indiener weinig aandacht besteed aan de provinciale verantwoordelijkheid voor ruimtelijke kwaliteit.	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.
127	Eén van de onderdelen van Cultuurhistorie is 'Historische bouwkunde'. In de effecten worden twee gebouwen genoemd die invloed ondervinden van CA: een pand aan de Haagweg (vm. Villa op terrein Noordman) en een karakteristiek bedrijfspand aan de Rhijnhofweg. De villa op het terrein van Noordman is al geruime tijd gesloopt en een aantal jaren geleden vervangen door nieuwbouw. Deze moderne bebouwing, alsmede het karakteristieke bedrijfspand met de boogdaken zijn in het ontwerp dat door TCA is gemaakt	Dit is een mogelijke omissie in het MER 2 <sup>e</sup> fase. Deze leidt echter niet tot een andere tracékeuze. De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Indieners	Samenvatting	Reactie
	gehandhaafd. De provincie heeft in haar ontwerp met deze panden echter geen rekening gehouden.	
127	In het hoofdrapport MER 2 <sup>e</sup> fase zijn onder cultuurhistorie ook de molens opgenomen, waaronder de Stevenshofjesmolen. In het achtergrondrapport landschap en cultuurhistorie wordt gemeld dat de molen niet meer maalt door de bouw van de Stevenshof. Dit is onjuist. De molen draait bijna dagelijks en ontvangt haar water via twee duikers uit de polders tussen de Stevenshof en de Nieuwe Weg. Eén van de duikers is al honderden jaren oud en enkele jaren geleden vernieuwd. Met ZnB raakt de molen niet alleen de laatste wind kwijt door wallen, schermen en viaducten en eventuele begroeiing, maar ook haar water door de halfverdiepte ligging van ZnB. Deze aantasting van werkend cultureel erfgoed wordt in het MER 2 <sup>e</sup> fase niet benoemd, noch beschreven en evenmin de gevolgen voor de omgeving als de molen nimmer meer kan draaien. ZnB is hierdoor te positief beoordeeld.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2. Daarnaast geeft het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.

## 5.2.11 Verkeer

Indieners	Samenvatting	Reactie
17, 18, 31, 35, 39, 41, 42, 53, 57, 59, 61, 63, 64, 65, 69, 70, 71, 72, 76, 78, 79, 82, 89, 90, 94, 99, 100, 101, 102, 106, 108, 117, 118, 129, 132, 141,	Er worden algemeen aanvaarde verkeersmodellen gebruikt, maar er zijn diverse kanttekeningen. Zo is het model niet de werkelijkheid en bij het hanteren van toetsjaren verder in de tijd (2020, 2030) minder betrouwbaar. Ook is de output van het model afhankelijk van de input. De provincie wordt verzocht een realistische ontwikkeling mee te nemen van bevolkingsgroei, olieprijsen, woningbouw, bedrijfsontwikkeling en verkeer; rekening houdend met recente ontwikkelingen van anders werken, voertuigautomatisering en leegstaande kantoorpanden. De verkeersgroei in de provincie stagneert al enkele jaren. Er is nu uitgegaan van te hoge verkeersprognoses. Er is geen onderbouwing voor de aannames van de verkeersintensiteiten. De prognoses moeten door het CPB getoetst worden. De noodzaak	Een model is inderdaad een weergave van de werkelijkheid. Voor de berekeningen in het kader van het MER is uitgegaan van de meest actuele modellen, inclusief de gebruikte invoer. Voor de toekomstprognose is gebruik gemaakt van het WLO scenario GE opgesteld door het CPB.

Indieners	Samenvatting	Reactie
145, 151, 156, 157, 160, 163, 164, 169, 203, 208, 209, 210, 218, 222, 226, 235, 238, 239, 242, 248, 250, 254, 258, 265	van een nieuwe verbinding ten zuiden van Leiden is met de gebruikte verkeersprognoses hoogst onzeker.	
58, 61, 127, 132, 141, 163, 164, 208, 235, 242, 258	<p>De vierde subdoelstelling van de RLR is: "Het verbeteren van de robuustheid van het verkeerssysteem". In het MER 2<sup>o</sup> fase wordt daar alleen op blz. 124 aandacht aan besteed. Hier wordt vervolgens een onterechte conclusie getrokken, want de robuustheid is niet beschreven in het MER 2<sup>o</sup> fase. Indiener is van mening dat de provincie niets gedaan heeft met het rapport van Burgernotitie RijnlandRoute, waarin een methode (van I&amp;M) wordt beschreven om robuustheid te meten. In de NVA wordt robuustheid enkel kwalitatief afgewogen en is bovendien niet de definitie van het ministerie van IenM voor robuustheid gehanteerd. Afwijking van de definitie van het ministerie is merkwaardig, omdat de robuustheideis vooral een eis is vanuit het Rijk. De in de NVA gemaakte afweging strookt niet met het rapport van Burgernotitie RijnlandRoute. Indiener is het niet eens met de conclusie van de provincie, die afwijkt van bovengenoemd rapport, waarop Rijkswaterstaat niet heeft gereageerd.</p> <p>De provincie laat in haar bestuurlijke afweging na om een (robuustheid)studie te doen met onderzoeksresultaten uit het MER 2<sup>o</sup> fase. De provincie blijft op dit gebied in gebreke door haar keuze niet te onderbouwen. Indiener verzoekt de provincie om eerst een goede studie naar de robuustheid van het wegennet te doen en dan pas een besluit te nemen over een tracé.</p>	De CA-variant leidt tot een kwetsbaarder verkeerssysteem door het combineren van de verkeersstromen (zowel regionaal als doorgaand) op de knopen ter hoogte van de aansluiting N206 en A4 en op de Knoop Leiden West. ZnB is robuuster.
31, 35, 57, 61, 127, 132	CA wordt nu afgeserveerd, hoofdzakelijk vanwege onvoldoende robuustheid in relatie tot het verkeer in 2030 bij een hoog scenario. Dit lijkt alleen gebaseerd op het dynamische	De alternatieven en varianten hadden voldoende niveau om een tracékeuze te maken. Daarnaast geeft het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER

Indieners	Samenvatting	Reactie
	verkeersmodel, waarvan het rapport zelf zegt dat hier geen kwantitatieve conclusies uit getrokken kunnen worden. Bij nadere bestudering van de effecten blijkt de oorzaak te liggen in een niet geoptimaliseerd knooppunt Leiden West. Zoals in het MER 2 <sup>o</sup> fase onder 4.1.1 aangegeven, is er nog ruimte om met name CA te verbeteren m.b.t. toekomstvastheid. Het MER 2 <sup>o</sup> fase moet hierop worden aangevuld.	aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute. Het MER 2 <sup>o</sup> fase wordt niet aangevuld.
17, 18, 69, 151, 159, 176, 210, 218	De invloed van een goed ontwikkeld regionaal openbaar vervoerssysteem, zoals de RijnGouwelijn en binnenstedelijk OV met transferia, is niet meegenomen in paragraaf 4.9 van het MER 2 <sup>o</sup> fase. Een openbaar vervoerplan ontbreekt.	(H)OV behoort niet tot de scope van het project. Een openbaar vervoerplan is niet noodzakelijk.
75	De provincie beoordeelt op blz. 60 van het MER 2 <sup>o</sup> fase de varianten N11-W2, N11-W4, ZnB en ZnB F positief, omdat zij het langzaam verkeer op de N206 verminderen. Hierbij wordt echter op geen enkele wijze inzichtelijk gemaakt hoe het totale effect is afgewogen.	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.
61, 132	<p>De verkeerseffecten in het MER 1<sup>o</sup> en 2<sup>o</sup> fase zijn niet vergelijkbaar omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ in versie 2.0 van het MER 2<sup>o</sup> fase is uitgegaan van een ander basisjaar in het verkeersmodel dan in de eerdere versie ('1.0') en in het MER 1<sup>o</sup> fase;</li> <li>▪ niet alle effecten die in het MER 1<sup>o</sup> fase zijn onderzocht, zijn opgenomen in het MER 2<sup>o</sup> fase. Voor varianten die niet in het MER 1<sup>o</sup> fase zaten ontbreken deze effectbeschrijvingen geheel;</li> <li>▪ voor CA is een aanvulling op het MER 1<sup>o</sup> fase opgesteld, maar deze is geen onderdeel van de ter inzage gelegde documenten;</li> <li>▪ tussen het MER 1<sup>o</sup> en 2<sup>o</sup> fase is een aantal optimalisaties uitgevoerd (bijvoorbeeld bij Knoop Leiden-West) waardoor het verkeersmodel óók voor de in de MER 1<sup>o</sup> fase opgenomen effecten andere uitkomsten zal geven;</li> <li>▪ In het MER 1<sup>o</sup> fase is uitgegaan van een statisch verkeersmodel geldend voor het gehele studiegebied. In het MER 2<sup>o</sup> fase is uitgegaan van een dynamisch verkeersmodel, geldend voor het plangebied. Actualisatie van de effecten op basis van het gewijzigde statische verkeersmodel ontbreekt. Hierdoor ontbreken in het MER 2<sup>o</sup></li> </ul>	Het is niet verwonderlijk dat de verkeerseffecten verschillen. Het eerste verschil ontstaat reeds wanneer gebruik wordt gemaakt van een nieuw en actueel verkeersmodel. Ook de optimalisaties zijn van invloed op de resultaten. Tenslotte spelen de wensen / invloeden van de Cie MER ook een rol als wordt gekeken naar het gebruik van een dynamisch verkeersmodel in de MER 2 <sup>o</sup> fase.

Indieners	Samenvatting	Reactie
	<p>fase betrouwbare bereikbaarheidseffecten (waaronder reistijdwinst en verliestijden) voor het gehele studiegebied. In de huidige versie van de MKBA zijn afwijkende cijfers gebruikt, en zelfs een andere wijze van bepaling van reistijdeffecten (over een deel van het studiegebied). Nu is het MKBA (waarin de baten grotendeels zijn gebaseerd op reistijdeffecten) in de huidige versie inconsistent met het MER, en daarom ook niet geschikt voor besluitvorming.</p> <p>Het ontbreken van een consistente beschrijving van actuele verkeerseffecten voor het gehele studiegebied is een tekortkoming in het MER 2<sup>e</sup> fase.</p>	
61, 106, 127, 131, 132	<p>Voor het toetsen op doelbereik is het noodzakelijk dat ook gegevens zijn opgenomen in het MER 2<sup>e</sup> fase die de huidige situatie beschrijven. Volgens de richtlijnen is dit noodzakelijk (Richtlijnen MER 2009, p. 5), maar volgens indiener is het niet gebeurd. Daarmee blijft onzichtbaar dat de verkeersintensiteiten op de bestaande N206 ten opzichte van de huidige situatie niet afnemen, maar juist toenemen. De provincie beweert op verschillende plaatsen in het MER 2<sup>e</sup> fase (bijvoorbeeld in de samenvatting) dat er wel sprake is van een afname en geeft daarmee dus een onjuiste voorstelling van zaken.</p> <p>Op p. 17 van de samenvatting staat dat CA voor een reductie van de hoeveelheid (bovengronds) verkeer zorgt van 30-65%. Een afname van verkeer van 15-40% voor N11-west en ZnB ten opzichte van de referentiesituatie 2020 betekent nog steeds een toename van verkeer ten opzichte van de huidige situatie.</p>	<p>In een MER wordt de toekomstige plansituatie altijd vergeleken met de toekomstige situatie zonder plan. Op die manier wordt de toekomstige situatie helder in beeld gebracht en worden de eventuele problemen ten aanzien van verkeersafwikkeling inzichtelijk gemaakt. Naar aanleiding van de reactie van de Cie MER over onduidelijkheden in de samenvatting, is de samenvatting aangepast.</p> <p>Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p>
61, 90, 132, 242	<p>Het is niet duidelijk waarom wordt geoordeeld dat 'CA een iets geringere functie heeft voor het hoofdwegennet dan de andere twee eindoplossingen' terwijl de doelstelling van RLR is om het regionale oost-west verkeer te faciliteren en het hoofdwegennet te ontlasten van regionaal verkeer. Beschreven zijn effecten van de verschillende varianten op een 'omklap' van het nationale noord-zuid verkeer (A4 en A44). Het optreden van een 'omklap' is een neveneffect. Beargumenteerd zou kunnen worden dat door deze omklap minder capaciteit resteert op de RLR voor regionaal oost-westverkeer. Uit het achtergrondrapport Verkeer</p>	<p>In het kort komt het er op neer dat ZnB een éxtra verbinding (trede in de ladder) tussen twee hoofdwegen vormt en daarmee een grotere functie heeft voor het hoofdwegennet.</p>

Indieners	Samenvatting	Reactie
	blijkt dat CA over het algemeen net iets betere afwikkelingskwaliteit (meer restcapaciteit) geeft op het hoofdwegennet dan andere varianten.	
61, 132	Het is storend en onjuist dat CA afwisselend als nieuwe verbinding of als onderdeel van de bestaande N206 wordt gepresenteerd. CA is een nieuwe doorgaande verbinding tussen A44 (Knoop Leiden-West) en A4 (Europaweg), geografisch gelegen onder de huidige N206 (Plesmanlaan/Haagse Schouwweg/Lelylaan/Churchillaan), maar daarvan verkeerskundig volledig gescheiden door op- en afritten. Zie Figuur 4.9 op p 28 van het Achtergrondrapport Verkeer. Het is daarom onjuist om de intensiteiten van CA op te tellen bij die van de verbindingen op maaiveld (p. 51). Het is onjuist om vervolgens te beweren dat er een toename van 95% ten opzichte van de referentiesituatie is. Wanneer de intensiteiten op maaiveld in de referentiesituatie worden vergeleken met die bij aanleg van CA, is de enige juiste conclusie dat de intensiteiten op maaiveld veel lager zijn dan de referentiesituatie: Plesmanlaan/Haagse Schouwweg (afname ca. 20%), Lelylaan (afname 30 a 50%), Churchillaan (afname ca. 70%), Voorschotenweg (afname ca. 35%).	Het geschetste beeld van CA is niet geheel correct. CA komt al voor de Europaweg op maaiveld. Bovendien is geen sprake van een volledige scheiding van verkeersstromen bovengronds en ondergronds er is wel degelijk uitwisseling. In het hoofdrapport MER is ook steeds het onderscheid tussen bovengronds en ondergronds weergegeven.
61, 132	ZnB is ontworpen voor rijnsnelheden tot maximaal 100 km per uur, terwijl volgens het MER 2 <sup>e</sup> fase en het VO-PIP een maximum snelheid gaat gelden van 80 km per uur. Dat betekent feitelijk dat er streng gehandhaafd zal moeten worden op de maximumsnelheid van 80 km/uur of dat in het MER 2 <sup>e</sup> fase gerekend moet worden met een rijnsnelheid van 100 km/uur, met alle extra milieubelasting en hinder tot gevolg.	Er is ontworpen met een <u>ontwerpsnelheid</u> van 100 km/u, maar de maximaal toegestane snelheid in de eindsituatie is 80 km/u. Voor het bepalen van de milieueffecten is er daarom gerekend met deze laatstgenoemde snelheid.
61, 132	Na aanleg van de RLR zal de bestaande N206 niet meer worden aangemerkt als onderdeel van het hoofdwegennet. In het PWP (2004) krijgt de N206 door Leiden de kwalificatie 'OWN' en de gemeente Leiden heeft onlangs aangekondigd dat er (na aanleg van ZnB) een reconstructie van de bestaande N206 door Leiden wordt gedaan vanwege de gewijzigde functie (Stadskrant, 6 juli 2012). Zeker in het geval van CA moet de tunnelroute worden gezien als onderdeel van het hoofdwegennet, en het bovengrondse deel 'gedegradeerd' worden tot onderliggend wegennet. De afname van verkeersintensiteiten op het onderliggende wegennet is dan bij CA verreweg het grootst. De andere verschuivingen op	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen. Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.

Indiërs	Samenvatting	Reactie
	het onderliggende wegennet zijn daarmee vergeleken beperkt.	
61, 132, 258	<p>Uit de referentiesituatie 2020 blijkt duidelijk dat het noodzakelijk is maatregelen te nemen. Die situatie is volgens indiener zelfs zo slecht is dat hiermee een effectieve effectvergelijking tussen de verschillende RLR-varianten onmogelijk wordt. Alle varianten hebben een zodanig groot probleemoplossend vermogen ten opzichte van de referentiesituatie, dat het onderlinge verschil tussen de varianten niet meer zichtbaar is. De basis van alle oplossingen is heel vergelijkbaar ('No Regret' maatregelen: verdubbeling Tjalmaweg, verbetering Knoop Leiden-West in samenhang met ontsluiting BioScience, bypass Oostvlietpolder). Dit zou als nulplus-alternatief als referentie gehanteerd kunnen worden. Alleen dan is het mogelijk om goed te bepalen welke verdergaande maatregelen nuttig en noodzakelijk zijn. Dit is conform de benadering volgens de Zevensprong van Verdaas (beschouw maatregelen in volgorde van ingrijpendheid, de minst ingrijpende eerst) die in de richtlijnen is opgenomen. De Zevensprong van Verdaas is niet met voldoende diepgang doorlopen. Gehanteerde argumenten zijn niet correct of onvolledig. De maatregelen afzonderlijk zijn beschouwd, maar de cumulatie niet.</p>	<p>De stelling dat de maatregelen afzonderlijk zijn beschouwd, maar de cumulatie niet, onderschrijven wij niet. De alternatieven zijn opgebouwd uit maatregelen op de verschillende trajectdelen. Als referentie bij milieu effectrapporten wordt altijd de situatie beschouwd, waarbij maatregelen zijn betrokken waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dat is ook in het MER 2<sup>o</sup> fase gedaan. De Cie MER heeft de aanpak onderschreven. Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p>
8, 32, 61, 63, 69, 101, 118, 132	<p>Primaire aanleiding voor de RLR is het slechte functioneren van de huidige N206 door Leiden. De oplossing die de provincie nu kiest is een nieuwe verbinding ten zuiden van Leiden en door de bebouwde kom in Voorschoten. Uit de tekst op bladzijde 56 van het hoofdrapport blijkt duidelijk dat deze oplossing niet zonder meer leidt tot een betere verkeersdoorstroming in Leiden, en dat kunstgrepen in het verkeersmodel noodzakelijk zijn om toch aanvaardbare resultaten te bereiken. In de huidige situatie, met verkeerintensiteiten die lager zijn dan die in 2020 bij aanleg van ZnB of N11-West, treden de beschreven problemen al dagelijks op in de avondspits. De beschikbaarheid van alternatieve routes is nu al niet voldoende voor een goede afwikkeling, en zal dat in 2020 ook niet zijn. Volgens indiener redeneert de provincie een probleem weg als modelmatig, terwijl het een reëel probleem is. De 'oplossing' om het model aan te passen en een kostenpost op te nemen voor aanpassing van de kruising Haagweg is volgens indiener niet voldoende. De</p>	<p>Met de Rijnlandroute staat voor ogen de toekomstige bereikbaarheid, leefbaarheid en economische ontwikkeling in de regio Holland Rijnland en omgeving te borgen. Dat is een bredere doelstelling dan door indiener omschreven. De situatie bij de Haagweg is gesignaleerd en er is aangegeven dat dit punt verbeterd moet worden, waarvoor ook kosten zijn geraamd. Omdat het probleem zich ook nu reeds voordoet, laat de provincie de wijze waarop dit wordt aangepakt over aan de gemeente Leiden.</p>



Indieners	Samenvatting	Reactie
	<p>aanpassing van de huidige N206 op dit punt hoort integraal onderdeel te zijn van planvorming en ontwerp van de RLR. Nu dat niet is gedaan, is onvoldoende aangetoond dat het probleemoplossend vermogen van ZnB/N11-West voldoende is. De beoordeling voor 'verkeersafwikkeling voor de varianten ten zuiden van Leiden moet omlaag van '++' naar '+'.</p> <p>Indiener vindt het onbehoorlijk en onzorgvuldig dat de provincie een probleem voor ZnB dat al in 2020 optreedt niet op dezelfde wijze behandelt als het probleem met CA in 2030. Daarmee is geen sprake van een zorgvuldige vergelijking. Voor ZnB is kennelijk overkomelijk wat blokkerend is voor CA.</p>	
61, 127, 132	<p>De methode waarmee de reistijdeffecten zijn beoordeeld is volgens indiener niet representatief voor het gehele studiegebied, en voldoet niet aan de richtlijnen (Richtlijnen MER, 2009, p. 5):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ er wordt maar een zeer beperkte set relaties beoordeeld, en dan relaties die zeer veel voordeel van de RLR (ongeacht de variant) zullen hebben. Relaties waarvoor dat minder voor de hand ligt, ontbreken geheel. Indiener had verwacht dat dezelfde relaties als uit het MER 1<sup>e</sup> fase opnieuw waren beoordeeld. Daarbij waren ook bestemmingen als Voorschoten, Alphen aan den Rijn en Leiden-Centrum meegenomen.</li> <li>▪ de gebruikte toetsingsnorm is inadequaat. Varianten worden nu vergeleken ten opzichte van elkaar, en niet ten opzichte van een objectieve norm. Dit terwijl bijvoorbeeld het PVVP (2004) een duidelijke kwaliteitsnorm stelt: gemiddeld 40 km/u voor een als 'OWN-' gecategoriseerde weg, gemiddeld 60 km/u voor een als 'OWN+' gecategoriseerde weg. Voor Katwijk-A4 zou dan de reistijd ongeveer 10 minuten mogen zijn. Alle volledige varianten voldoen hieraan. Voor een nulplus-variant (opwaardering van de N206) zou de reistijd ongeveer 15 minuten mogen zijn. De variant ZnB-A komt daar zeer dicht bij in de buurt, en er zijn nog optimalisaties denkbaar die niet in het huidige ontwerp zijn opgenomen (bijvoorbeeld 'stroomlijnen' van de N206 bij de Haagse Schouwweg, waardoor het verkeer niet meer twee haakse bochten moet maken om de dicht op elkaar liggende verkeerslichten te passeren, of</li> </ul>	<p>De gebruikte methode is passend bij deze fase van een infrastructuurproject. Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p>

Indieners	Samenvatting	Reactie
	<p>het ongelijkvloers maken van een aantal drukke kruisingen, vergelijkbaar met de maatregelen op de Willem de Zwijgerlaan).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>de wijze van bepalen van de gewogen reistijd is nogal grof. Voor het bepalen van de gewogen reistijd hadden alle relaties in het verkeersmodel moeten worden meegenomen, niet uitsluitend de relaties uit de tabel. Vergelijk met de bepaling van reistijdeffecten in het MER 1<sup>e</sup> fase.</li> </ul>	
61, 132	<p>Indieners concluderen dat de methode waarmee sluipverkeer is beoordeeld uitermate gebrekkig is. De gebruikte methode maakt onvoldoende onderscheid tussen intern, extern en doorgaand verkeer (NB: In Bijlage 8 bij het Achtergrondrapport Verkeer, is leeg). Het ontbreekt aan een analyse van verbindingen die zeker als sluiproute zouden moeten worden aangemerkt, zoals de parallelwegen van de A44 (bijvoorbeeld de Hadewychlaan), de Valkenburgerweg/Voorschoterweg (van Stevenshof richting Valkenburg/Katwijk). Daardoor is het onmogelijk vast te stellen of de verschuivingen in intensiteiten het gevolg zijn van vermindering van sluipverkeer, of van een verandering in de routes van verkeer die het gevolg zijn van nieuwe infrastructuur. Zo is voor bijvoorbeeld de Stevenshofdreef niet zonder nadere analyse vast te stellen of de lagere intensiteiten het gevolg zijn van het wegvallen van sluipverkeer, van het vervallen van de afslag Leiden-Zuid op de A44 (voor ZnB en N11-West) of doordat verkeer richting A4 via de Churchillaan i.p.v. de Rijksstraatweg gaat rijden. Tenslotte geldt dat de varianten van ZnB en N11-West inherent sluipverkeer veroorzaken.</p>	<p>De gebruikte methode is passend bij deze fase van een infrastructuurproject. Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p>
58, 61, 94, 132	<p>Gesteld wordt dat overall (bij saldering) de varianten niet onderscheidend zijn op het aspect bereikbaarheid door het vervallen van de aansluiting Leiden-Zuid. Lokaal is er echter wel degelijk sprake van significante effecten waardoor de varianten onderscheidend zijn. Vooral de zuidwestkant van Leiden (Stevenshof, Lage Mors, Koppelstein), Maaldrift en het recreatiegebied Valkenburgse Meer ondervinden significante negatieve effecten door het vervallen van de aansluiting Leiden-Zuid bij de varianten N11-West en ZnB. Bij CA treedt dit effect niet op. Ten onrechte ontbreekt volgens indieners een berekening van de effecten (extra kosten, extra reistijd, extra uitstoot) voor de duizenden auto's die vanuit de Stevenshof</p>	<p>Enerzijds geeft het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute. Anderzijds is deze reactie ingehaald door de actualiteit (zie hoofdstuk 2).</p>

Indieners	Samenvatting	Reactie
	<p>Voorschoten en Leiden Zuid richting Den Haag nu nog gebruik maken van de opritten Leiden Zuid en van de parallelwegen die komen te vervallen. Per voertuig zal per keer ca. 15 km omgereden moeten worden om in Den Haag te komen. De bereikbaarheid van aanliggende wijken aan de Churchillaan is bij CA beter, omdat het bestemmingsverkeer niet gemengd wordt met doorgaand verkeer, en hierdoor beter de wijken in en uit kan. Tegelijkertijd zijn bij andere varianten de Churchillaan en Lelylaan dermate druk dat verkeer uit de zijstraten stagneert. Ook dit is een onderscheidend effect.</p>	
61, 127, 132	<p>Volgens indieners is de suggestie dat de varianten CA en CA-gefaseerd krap bemeten zijn op meerdere plaatsen in de stedelijke tunnel onterecht: de doorgaande verbinding is volledig vormgegeven volgens de maatstaven van een stedelijke stroomweg en wikkelt congestievrij af. Vormgeving van bovengrondse opstelstroken, weefvakken en oversteekplaatsen is niet ongebruikelijk in een stedelijke context en kan in een verdere optimalisatie worden verbeterd. Overigens geldt dat ook voor het N206-tracé door Leiden in de huidige situatie en bij realisatie van andere varianten, waarbij in alle gevallen ook nog eens meer verkeer over de bovengrondse route rijdt. Door CA wordt de situatie veiliger. In een onderlinge vergelijking zou het alternatief CA dus beter moeten scoren op Duurzaam Veilig en oversteekbaarheid dan andere varianten. Dit blijkt niet uit de beoordeling.</p>	<p>Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen. Daarnaast geeft het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p>
61, 132	<p>Het gebruikte verkeersmodel is geënt op rijkswegen. Indieners stellen dat op hoofdlijnen dit model bruikbaar is voor provinciale wegen. Echter: de varianten van de RLR verschillen zeer in de wijze waarop zij ingrijpen op het stedelijke wegennet. Het doel is om de verschillen tussen de varianten voor wat betreft verkeersveiligheid in beeld te brengen, en die komen uit het gebruikte model niet naar voren, omdat het aantal verkeersslachtoffers wordt gesaldeerd over het gehele studiegebied. Naast het effect op het gehele studiegebied moet ook het effect op de als onveilig beschouwde bestaande route door Leiden worden beschouwd. Daar zal ongetwijfeld CA lokaal het meeste effect hebben.</p>	<p>Juist vanwege het feit dat de onderzochte alternatieven en varianten van in meer of mindere mate ingrijpen op het stedelijk wegennet, is ervoor gekozen een combinatie van het regionaal model (RVMK) en het landelijk model (NRM) te gebruiken. De methode voor het inzichtelijk maken van de effecten op verkeersveiligheid is legitiem en passend voor de fase van het project.</p>
61, 132	<p>Gesteld wordt dat 50 en 70 km/u wegen relatief onveilig zijn. Dat klopt volgens indieners als deze gelijkvloerse kruisingen omvatten. CA is weliswaar een 70 km/u weg, maar ook als</p>	<p>De provincie deelt de conclusies uit het MER en heeft geen aanleiding om naar mening van indiener te twijfelen aan de onderzoeksresultaten. Van</p>

Indieners	Samenvatting	Reactie
	stedelijke stroomweg veilig ingericht. Onduidelijk is hoe dit in de beoordeling is meegenomen. Indieners verwachten dat sprake is van een substantiële onderschatting van de verkeersveiligheid in de directe omgeving van het plangebied.	een substantiële onderschatting is geen sprake.
58, 61, 69, 79, 127, 132, 222	<p>Bij de wijze van bepaling van het effect toekomstvastheid is volgens indieners een groot aantal methodische kanttekeningen te plaatsen. Hierdoor is het niet mogelijk om hierover absolute uitspraken te doen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ de geprognoseerde verkeersgroei tussen 2008 en 2020 is zeer groot en ligt boven de historische trend.</li> <li>▪ in recente onderzoeken (Mobiliteitsmonitor) blijkt dat de verkeersgroei in Zuid-Holland al enige jaren stagneert. Het is dan niet juist om tot 2030 een extra verkeersgroei van 5-10% te leggen bovenop de al weinig realistische verkeersgroei in de periode tot 2020.</li> <li>▪ toekomstvastheid wordt getoetst in het dynamische model, dat maar een zeer beperkte weergave van het studiegebied geeft en naarmate er verder de toekomst in wordt gekeken steeds grotere onnauwkeurigheid zal vertonen.</li> <li>▪ uit de verkeersplots blijkt dat alle varianten tegen hun verzadigingsgraad aan zitten. In figuur B12.44 in Bijlage 12 bij Achtergrond rapport verkeer, p. 144 is voor ZnB te zien dat ook daar stagnatie optreedt. Binnen de statistische onnauwkeurigheid is niet met zekerheid te zeggen dat varianten wel of niet zullen functioneren. De ene zal net wel, de andere net niet functioneren. Daaraan mogen volgens indieners geen zwaarwegende conclusies worden verbonden.</li> </ul>	De gebruikte methode is passend bij deze fase van een infrastructuurproject. Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.
31, 35, 61, 69, 127, 132, 242	Het openstellen van de verlengde Wassenaarseweg is één van de in het MER 2 <sup>o</sup> fase voorgestelde optimalisaties. Volgens indieners is er nu al sprake van een voor alle verkeer opengestelde verbinding. De openstelling van de Wassenaarseweg is integraal onderdeel van de plannen voor Nieuw-Rhijnegeest en het Bio Science Park en is in het statische verkeersmodel opgenomen als onderdeel van de autonome situatie. Het is dus niet nieuw om deze openstelling óók in het dynamische verkeersmodel op te nemen. De baten zijn	De eventuele baten van de openstelling van de Wassenaarseweg zijn niet dusdanig, dat de keuze op CA gevallen zou zijn. De score voor toekomstvastheid is bepaald aan de hand van de volledige lengte van het tracé van CA, niet alleen aan de hand van de situatie ter hoogte van de knoop Leiden-West.

Indieners	Samenvatting	Reactie
	<p>groot. De provincie heeft dat op verzoek van TCA ook aangetoond in een herberekening na publicatie van het MER 2<sup>e</sup> fase. De provincie heeft nagelaten om op basis hiervan Tabel 4.10 (Gemiddelde reistijd 2030, p. 63) opnieuw te maken.</p> <p>De toekomstwaarde van CA is in 2030 aantoonbaar uitstekend. De benodigde verkeerskundige aanpassingen zijn inpasbaar, niet strijdig met de grondopbrengsten van het Bio Science Park en conflicteren niet met het stedenbouwkundige concept. De Wassenaarseweg zal ook bij ZnB opengesteld zijn. De provincie trekt volgens indieners onterecht de conclusie dat de toekomstwaarde van CA beperkt is. Op basis van de herberekening zou geconcludeerd moeten worden dat CA en ZnB in 2030 vergelijkbare reistijd effecten hebben.</p>	
61, 127, 132	<p>Uit onderzoeken van de provincie en gemeente Leiden blijkt dat er verkeershinder op zal treden bij de aanleg van CA, maar dat deze in vergelijking met de autonome situatie niet onaanvaardbaar is (p. 116 hoofdrapport MER 2<sup>e</sup> fase). Het negatieve effect is afhankelijk van de wijze waarop de bouwfasering wordt aangepakt. Van een groot negatief effect kan slechts sprake zijn als de winkelgebieden in het geheel niet meer bereikbaar zouden zijn. Voor de volledigheid wordt er op gewezen dat hoe dan ook tussen nu en 2020 de huidige N206 zal worden gereconstrueerd en dat ook daar verkeershinder zal optreden. TCA heeft middels een verkeersfaseringsplan aangetoond dat de verkeershinder tijdens de aanleg van CA binnen de perken te houden is.</p>	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
61, 118, 132, 220	<p>De provincie gaat voorbij aan het feit dat bij ZnB vervlechting plaatsvindt van doorgaand oost-west verkeer met andere verkeersstromen. Er is vervlechting met noord-zuid-verkeer op de weefzone op de A44 tussen Maaldrift en knoop Leiden-West. Er is vervlechting met verkeer van en naar de N206 op de parallelbanen van de A4 tussen N11-Oost en N11-West, zowel ten noorden als ten zuiden van de aansluiting met de N206. Het aantal invoeg-, uitvoeg- en weefbewegingen dat moet worden gemaakt in ZnB, evenals het aantal aansluitingen in ZnB, is groter. Bovendien zijn de verkeersintensiteiten hoger dan bij CA. Dit heeft nadelige gevolgen voor de robuustheid en de verkeersveiligheid van ZnB.</p>	Op de A4 wordt een parallelstructuur aangelegd die de vervlechting tussen doorgaand en regionaal verkeer voorkomt. Op de A44 is wel sprake van enig vervlechting, maar gezien het karakter van de A44 / N44 vormt deze weg minder een doorgaande route dan de A4.

Indieners	Samenvatting	Reactie
61, 127, 132	De effectenstudie beschrijft dat vooral de Leidse binnenstad te lijden heeft onder slechte bereikbaarheid, en andere delen van de regio minder. Het beschreven effect is dus een significant effect. Merkwaardig genoeg is in de verkeersberekeningen het effect op de bereikbaarheid van de binnenstad niet onderzocht (wel Katwijk, de A4-zone en de A44-zone), terwijl deze toch een economische factor van belang is.	De Rijnlandroute wordt niet aangelegd om de bereikbaarheid van de Leidse binnenstad te verbeteren. Bij de bereikbaarheidsanalyse is primair gekeken naar de regionale economische gebieden.
61, 132	De constatering dat ZnB-A zorgt voor een toestroom aan verkeer waar het Leidse wegennet (dat niet wordt aangepast) niet op is berekend, roept de vraag op wat de resultaten zouden zijn als het Leidse Wegennet wél werd aangepast. Geenszins is aangetoond dat een dergelijke geoptimaliseerde variant 'ZnB-A Plus' onvoldoende probleemoplossend is.	Dat klopt. ZnB-A is een faseringsvariant wat altijd moet leiden tot een eindbeeld (ZnB). ZnB-A is geen alternatief.
70, 101	<p>Indieners hebben opmerkingen ten aanzien van figuur 4.2 op blz. 48 van het hoofdrapport MER 2<sup>o</sup> fas e:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ de verkeerstoename op het traject richting Voorschoten is niet meegenomen terwijl deze verkeersstroom een grote invloed heeft op verkeersveiligheid, woonkwaliteit en geluidsdruk;</li> <li>▪ het Traject Zuidhollandse polder geeft voor de N11 variant een score van 79.000 en voor ZnB 51.000 voertuigbewegingen. Het verschil bedraagt 28.000 voertuigen. Het is aannemelijk dat een groot deel hiervan via de aansluiting van de N11 variant op de Leidseweg twee kanten opgaat: richting Voorschoten Centrum en Leiden, via de Leidseweg respectievelijk de Voorschoterweg. De infrastructuur is hier niet op berekend en de leefomgeving zal aanzienlijk worden aangetast. Het rapport en de presentatie zijn daarom onvolledig en geven een verkeersbeeld van de milieueffecten en leefomgeving;</li> <li>▪ de huidige situatie is niet weergegeven, zodat vergelijking onmogelijk is. De situatie van rond 2010 zou moeten weergegeven, met een nadere validatie in de voor 2020 gebruikte modellen met de werkelijk gemeten situatie</li> </ul>	<p>De provincie begrijpt de eerste opmerking van indiener niet. In de figuur zijn alle gegevens op het traject richting Voorschoten (via Voorschoterweg) weergegeven.</p> <p>Het tweede punt is een mening / aanname van indiener, die op basis van de verkeersberekeningen niet wordt gedeeld.</p> <p>In het kader van het MER geldt als referentiesituatie voor het project de toekomstige situatie in het geval er geen RijnlandRoute zou worden aangelegd en niet de huidige situatie.</p>
70, 101, 127, 258	Indieners zijn van mening dat tabel 4.5 op blz. 58 van het hoofdrapport MER 2 <sup>o</sup> fase geen goede weergave is van de meest belangrijke verkeersstromen. Ook geeft de tabel een	Naar mening van de provincie zijn de belangrijkste relaties weergegeven. Indiener heeft het over een aanzienlijk hogere reistijd van CA t.o.v. ZnB. In

Indieners	Samenvatting	Reactie
	<p>verkeerd beeld van de verwachte situatie. De tabel geeft geen overzicht van de huidige situatie, verkeersstromen of reistijden die met hetzelfde model zijn gerekend, vergeleken met de werkelijke waarden.</p> <p>De 'aanzienlijk' hogere reistijd van CA t.o.v. ZnB is in vergelijking tot de referentiesituatie tendentieus. Het verschil is zo klein dat een kleine optimalisatie al tot een andere verhouding en interpretatie zal leiden. Onduidelijk is wat de bron is van het percentage doorgaand verkeer.</p> <p>Indiener heeft moeite met de gehanteerde klassenindeling voor wat betreft doorgaand verkeer. Kleine verschillen liggen binnen de foutenmarge in plaats van dat ze het verschil tussen waarderingen moeten geven. Dit geldt eveneens voor voertuigverliesuren en voertuigkilometers.</p>	<p>de tabel is aangegeven dat de verschillen juist zeer beperkt zijn. De beoordeling van beide alternatieven is dan ook gelijk.</p>
76, 151, 210	<p>Het is onomstotelijk vastgesteld dat de doorstroming op snelwegen nadelig beïnvloed wordt door op en afritten c.q. in- en uitvoegend verkeer. De variant ZnB maakt zowel op de A4 als op de A44 een extra knooppunt. Daarmee zal dit tracé een nadelige invloed hebben op de noord-zuid verbindingen. Deze invloeden komen niet ter sprake in het MER 2<sup>e</sup> fase.</p>	<p>De weefbewegingen vinden plaats op de parallelstructuur en hebben daarmee geen invloed op de doorstroming van de hoofdstroom noord-zuid. Voor de A44 is dit minder van belang gezien de aanwezigheid van verkeerslichten ter hoogte van Wassenaar.</p>
76, 151	<p>Een optimalisering van de aansluitingen bij Holiday Inn en bij Voorschoterweg / Trekvlietbrug zorgt voor een nog betere doorstroming. Het reistijdverschil t.o.v. andere alternatieven zal dan marginaal zijn. Aangezien ZnB voornamelijk van nut is voor het interregionale verkeer dat een langere afstand aflegt, zal de invloed op de totale tijdswinst door ZnB, ten opzichte van een geoptimaliseerde N206, marginaal zijn en niet in verhouding zijn met de investeringen.</p>	<p>Op dit moment is de doorstroming van de N206 slecht. Het optimaliseren van de twee aansluitingen lost dit probleem niet op, zeker niet gezien de groei van verkeer tot 2030.</p>
108	<p>Indiener is van mening dat het verkeersmodel niet deugt. De stromen met oost-west relatie zijn overtrokken ten opzichte van die met een noord-zuidrelatie. Daarnaast is niet gekeken naar de effecten net buiten het gebied van het toenmalige Holland-Rijnland, zoals het knooppunt aan het oostelijke uiteinde van de N11. Ook de oost-zuidstroom (Alphen – Den</p>	<p>Voor de verkeersberekeningen is gebruik gemaakt van de meest actuele vastgestelde modellen.</p>

Indieners	Samenvatting	Reactie
	Haag) is onderschat; een stroom die de N44 in Wassenaar extra zal belasten.	
117, 118	Indiener verwijst naar een kentekenonderzoek dat in februari 2007 is opgeleverd. Als dit kentekenonderzoek gebruikt zou zijn bij het verkeersonderzoek voor het MER 1 <sup>e</sup> fase, dan zou de vergelijking tussen de varianten waarschijnlijk uitvallen in het voordeel van een andere variant dan het voorkeurstracé; bijvoorbeeld de nulplus variant of het spoortracé.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
118	In tabel 4.1 op blz. 47 van het hoofdrapport MER 2 <sup>e</sup> fase zijn de resultaten van de prognose weergegeven voor diverse wegvakken. Aangegeven worden de verkeersintensiteiten voor de situatie 2020. De A4 bevat daarbij volgens de toelichting tweemaal 3 rijstroken. Op de A4 ter hoogte van Vlietland zal volgens de prognose een etmaalbelasting optreden van 185.000 mvt. Dit zou volgens indieners betekenen dat de capaciteit van de A4 en van het Prins Clausplein ruim zal worden overschreden en er in 2020 dus voortdurende sprake zal zijn van filevorming. Aan dit gegeven en het terugstuwende effect daarvan op de RLR wordt ten onrechte geen aandacht besteed.	Dit standpunt is ingehaald door de actualiteit (zie hoofdstuk 2).
127	Het onderscheid tussen lokaal, regionaal en bovenregionaal verkeer is niet goed gedefinieerd, waardoor verkeerde conclusies mogelijk zijn. Indiener ziet lokaal verkeer als intern verkeer tussen Leidse wijken en het verkeer op de (deels nog in ontwikkeling zijnde) stadsring van Leiden als regionaal verkeer. Het doorgaande verkeer naar Katwijk is bovenregionaal. Doordat de op- en afritten van CA gekoppeld zijn aan de stadsring Leiden is alleen sprake van uitwisseling op stedelijk niveau en niet op wijkniveau, net als bij de A44 of de N11. Het is indiener onduidelijk of de positieve effecten van de aansluiting op de stadsring van Leiden zijn meegenomen in het MER 2 <sup>e</sup> fase. Naar de mening van indiener is een provinciale weg primair bedoeld voor uitwisseling met de onderliggende gebiedsontsluitingswegen. ZnB verbindt de A4 rechtstreeks met de A44 en vormt daarmee alleen een schakel tussen Rijkswegen, zonder enige aansluiting op het hoofdwegennet van Leiden. Het is dus geen wonder dat het verkeer op de Churchillaan in ZnB nog fors toeneemt t.o.v. 2008, terwijl bij CA sprake is van een halvering. In de communicatie wordt dit gegeven sterk verhuld.	De provincie onderschrijft de mening van indiener over het onderscheid tussen lokaal, regionaal en bovenregionaal niet. De autonome situatie is meegenomen in de verkeersberekeningen. Als de stadsring ten tijde van het MER 2 <sup>e</sup> fase als zodanig aan te merken was, is deze meegenomen in de verkeersberekeningen.



Indieners	Samenvatting	Reactie
218, 242	Omdat de RLR een regionale stroomweg zal worden en daarover meer dan 3 miljoen vervoersmiddelen per jaar zullen rijden, moeten de Europese normen voor geluidshinder gelden. Op een regionale stroomweg mag normaliter gereden worden met een snelheid van maximaal 90 km/u. De RLR is in de variant ZnB Optimaal ontworpen voor rijnsnelheden tot maximaal 100 km/u. Volgens de presentatie in het MER 2 <sup>e</sup> fase en het VO PIP zal op de weg echter een maximum rijnsnelheid gaan gelden van 80 km/u. Het zou goed zijn om in deze verwarring helderheid te scheppen.	Het wettelijk kader is voor de provinciale delen van de RijnlandRoute de Wet geluidshinder en voor de rijkdelen is dat het SWUNG. De ontwerpsnelheid van de RijnlandRoute bedraagt 100 km/u. De maximum snelheid bedraagt 80 km/u. Dit laatste is meegenomen in de berekeningen.
226	De provincie stelt dat de RLR een weg gaat worden met een maximum snelheid van 80 km/u. De afritten zijn echter ontworpen voor een snelheid van 120 km/u. Het lijkt dus een kwestie van tijd voordat de hele weg een 120 km/u weg wordt.	Deze veronderstelling is niet juist. Vanwege de overgang van het hoofdwegennet naar het onderliggend wegennet is op deze overgangen gewerkt met passende boogstralen en een passende ontwerpsnelheid. Het ontwerp van de RijnlandRoute buiten de autosnelwegen A44 en A4 is gebaseerd op een ontwerpsnelheid van 100 km/h, waarbij als maximum rijnsnelheid 80 km/h geldt.
226	Een nieuwe toegangsweg tot de A4 (wat de RLR wordt) zal volgens indiener het fileeeld op de A4 eerder vergroten dan verkleinen. In plaats van het oplossen van het knelpunt bij de Churchillaan en de Lammenschans, wordt er een nieuw knelpunt gecreëerd waar de RLR de Europaweg bereikt.	Dit standpunt is ingehaald door de actualiteit (zie hoofdstuk 2).
241	Bij de bypass Oostvlietpolder is inzicht nodig in aard en aantallen van het scheepvaartverkeer. Naast alle tellingen en prognoses voor het autoverkeer, is eenzelfde benadering voor het scheepvaartverkeer totaal afwezig. Er is geen rekening gehouden met dit aspect.	Dit standpunt is ingehaald door de actualiteit (zie hoofdstuk 2).
258	Indiener vraagt of niet meer wegen (verbreding N207 en aanleg noordelijke ontsluiting greenport) in de referentiesituatie moesten worden betrokken.	Alle benodigde informatie was meegenomen in de referentiesituatie.
258	Vraag is waarom in het MER of bijlagen geen IC-verhoudingen zijn opgenomen. Nu zijn slechts tabellen met werkdagintensiteiten op een beperk deel van het wegennet gepresenteerd.	In het achtergrondrapport verkeer zijn IC-verhoudingen opgenomen.
258	In tabel 5.4 in het hoofdrapport MER 2 <sup>e</sup> fase ontbreken enkele aansluitende wegen.	Het is onduidelijk op welke tabel indiener doelt. Tabel 5.4 in het

Indieners	Samenvatting	Reactie
		hoofdrapport handelt over de effectbeoordeling externe veiligheid. De provincie kan derhalve niet inhoudelijk ingaan op de vraag van indiener.
258	Reistijdboten: omissie is volgens indiener dat het aandeel autoverkeer in de totale hoeveelheid verplaatsingen niet wordt vermeld bij de geselecteerde trajecten voor de reistijdboten. In de MKBA valt af te leiden dat de meeste ritten een stuk korter zullen zijn dan 10 kilometer.	De MKBA is opgesteld volgens de OEI-systematiek.
258	N11 West zal volgens indiener niet bijdragen aan ontlasten van de Churchillaan en Lammenschansplein (p. 194) Er ontbreekt aandacht voor de noord-zuidwegen in de bebouwing die aansluiten op de randweg. Daarmee wordt ook de vraag niet beantwoord of de doorstroming in Leiden wel verbetert.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
258	Mede door nieuwe oost-westverbindingen zal het prins Clausplein een steeds groter knelpunt worden en tevens de overbelasting van de A4 (blz. 194). De betrouwbaarheid en robuustheid van het wegennet in en om Holland-Rijnland zal dus niet verbeteren.	De provincie deelt de mening van indiener niet.

## 5.2.12 Ecologie en natuur

Indieners	Samenvatting	Reactie
39, 40, 47, 50, 56, 65, 89, 93, 106, 124, 129, 160, 165, 168, 177, 209, 235, 243, 245, 246, 249	Er wordt in de toelichting van het VO-PIP gesteld dat er geen reële alternatieven zijn, zodat ontheffing van de EHS een mogelijkheid is. Het grote belang is echter nog niet aangetoond en er zijn meerdere goede alternatieven.	Het belang c.q. nut en noodzaak van de RLR staat niet ter discussie. In het kader van het O-PIP en de OTB's wordt een Natuurtoets uitgevoerd, waarin ook de effecten op de EHS nader zijn onderzocht.
40, 47, 50, 65, 93, 243, 245,	Op ongeveer 5 kilometer van de RLR ligt het Natura2000 gebied De Wilck. Uit de stukken blijkt niet dat de gevolgen voor dit gebied zijn onderzocht. Door de korte afstand tot dit	De effecten op dit Natura 2000 gebied zijn onderzocht in het kader van het MER 2e fase. Significante effecten als gevolg van de RLR zijn uit te sluiten.

Indieners	Samenvatting	Reactie
246, 249	gebied met bijzondere weidevogels zijn gevolgen voor dit gebied niet zonder meer uit te sluiten en had dit onderzocht moeten worden.	
28, 31, 38, 39, 48, 61, 67, 68, 69, 70, 73, 76, 78, 79, 80, 81, 82, 88, 89, 90, 91, 92, 94, 95, 97, 98, 103, 105, 106, 107, 108, 109, 112, 113, 115, 116, 123, 128, 129, 130, 132, 133, 134, 136, 140, 142, 143, 145, 147, 148, 150, 151, 154, 159, 160, 161, 162, 165, 168, 172, 174, 177, 180, 200, 203, 204, 205, 208, 209, 210, 211, 214, 216, 217, 218, 219, 221, 222, 223, 226, 229,	De RLR brengt veel schade toe aan natuur (flora en fauna) en de groene ruimte, zoals de Oostvlietpolder, Papenwegse polder en Grote Westeindsche polder. Ecologische verbindingzones / bufferzones, waaronder de verbinding tussen het kustlandschap Duin, Horst en Weide en het Groene hart, wordt schade toegebracht. De RLR neemt veel ruimte in en versnipperd (o.a. weidevogelgebied) en verstoord. Bij Maaldrift waar de ecologische verbinding op zijn smalst is, is de realisatie van een verbindingszone volgens indieners niet meer mogelijk. Minder groen per inwoner. Dit moet worden gemitigeerd en gecompenseerd. Vooral nog is niet duidelijk hoe de provincie dit zal doen en wat de (ruimtelijk functionele) gevolgen daarvan zijn. Belangrijke investeringen in natuurontwikkelingsgebieden verliezen door de komst van de RLR een groot deel van hun waarde. Met betrekking tot weidevogels merken indieners op dat strikbeschermd (trek)vogels niet in de beoordeling zijn betrokken en dat aantallen weidevogels zullen teruglopen.	De RLR heeft negatieve effecten voor de natuur en de groene ruimte. De initiatiefnemer is wettelijk verplicht deze effecten te verkleinen door middel van mitigeren (inpassen) of compenseren. In het O-PIP en de OTB's wordt hier uitgebreid aandacht aan besteed en wordt ook inzichtelijk in welke mate zal worden gemitigeerd en gecompenseerd. Weidevogels zijn in de beoordeling betrokken.

Indieners	Samenvatting	Reactie
231, 232, 235, 237, 239, 242, 243, 245, 246, 247, 249, 250, 254, 258, 265, 266		
73, 130, 258	Indieners kunnen de gebruikte populatiegegevens weidevogels voor het achtergrondrapport Natuur niet terug vinden. Bijlage 6 ontbreekt. Er is bovendien slordig omgesprongen met de beschikbaar gestelde inventarisatiegegevens. Er kan niet met gemiddelde dichtheden gewerkt worden als het gaat om verstoring. Juist in het noordelijke deel van de Papenwegse en Zuidwijkse polder concentreren de weidevogels zich.	De bijlage ontbreekt inderdaad. De provincie betreurt dat deze ontbreekt. De gehanteerde methodiek voor de effecten op weidevogelgebied is passend voor de fase van het project. De Cie MER onderschrijft dit in haar definitieve toetsingsadvies. In het O-PIP worden de effecten op weidevogelgebieden geactualiseerd.
73, 116, 128, 130	Indieners zijn van mening dat op blz. 94 van het MER 2 <sup>e</sup> fase onder 'vernietiging leefgebieden' de Grote Westeindsche polder ontbreekt.	Dit is een omissie. De betreffende polder is wel beschouwd in het kader van het MER 2 <sup>e</sup> fase.
61, 132	<p>De toegepaste inventarisatiemethodiek gaat uit van het tellen van voorkomende soorten langs de tracévarianten. Effectbeoordeling vindt plaats aan de hand van het totaal aantal soorten waarvan het voorkomen is vastgesteld langs een variant. Deze methode is volgens indieners absoluut ongeschikt voor een goede effectbepaling omdat er geen rekening wordt gehouden met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ dat de varianten uit meerdere tracédelen bestaan, waarbij sommige tracédelen in alle varianten voorkomen, en andere niet.</li> <li>▪ dat sommige soorten eenmalig worden aangetroffen, en andere op meerdere plaatsen</li> </ul> <p>Indieners geven een overzicht van de geïnventariseerde soorten (Lijst 2 en 3) per tracédeel en concluderen dat vooral op het tracédeel A44-A4 de varianten zéér onderscheidend zijn. Op het tracédeel A44-A4 zijn voor CA 6 soorten aangetroffen, voor N11-West 13 soorten, en voor ZnB zelfs 15 soorten. De varianten ZnB, ZnB-F, N11-West 2 en 4 scoren onderscheidend slechter dan de andere varianten. Dat dit niet blijkt uit het MER vinden</p>	De gehanteerde methodiek voor de effecten op flora en fauna is passend voor de fase van het project. De Cie MER onderschrijft dit in haar definitieve toetsingsadvies.

Indieners	Samenvatting	Reactie
	indieners een zeer ernstige tekortkoming.	
61, 128, 130, 132, 165, 175, 265	In de inventarisatie ontbreken (trek)vogels, die bescherming genieten. Bij de opsomming van de polders die in het geding zijn bij de varianten ten zuiden moeten ook de Ommedijkse polder, de Zuidwijkse polder, de Stevenshofjespolder, de Hofpolder en de Oostvlietpolder worden genoemd. Deze polders vormen voor vele dier- en plantensoorten cruciale schakels in de ecologische verbindingzone tussen de kust en het Groene Hart. De Zuidwijkse en Papewegse polders herbergen volgens indieners 7 beschermde Rode Lijst zoogdiersoorten, 16 Rode Lijst broedvogelsoorten, 3 Rode Lijst vissoorten en 4 Rode Lijst amfibiesoorten. Daarnaast dienen de polders als doortrek- of foerageergebied voor een tiental vogelsoorten, waaronder de Lepelaar, de Kleine Zwaan en de Brandgans, die zijn beschermd onder bijlage I van de EU Vogelrichtlijn. Tevens maakt de MKBA (2008) nog melding van vele tientallen beschermde soorten vaatplanten, die langs het tracé voor zouden komen.	De polders zijn mogelijk niet als zodanig genoemd, maar waar het beïnvloeding van beschermde dier- en/of plantensoorten betreft, zijn deze in de beoordelingen betrokken zoals dit ook geldt voor de beschermde status van ecologische verbindingzones.
61, 70, 132	De mitigerende maatregelen worden voor de CA-varianten en ZnB-A als 'licht' geschat en voor de overige varianten als 'zwaar'. Dit is niet onderbouwd en tevens niet weergegeven in Tabel 6.6, p. 97. In de beoordeling van het aspect 'beschermde soorten' (inclusief mitigerende maatregelen) moet dit volgens indieners voor CA, CA-gefaseerd en ZnB-A worden aangepast (bijvoorbeeld van -/- naar O/-). Volgens indieners is het onwaarschijnlijk dat de als 'zwaar' beoordeelde mitigerende maatregelen zullen leiden tot het volledig wegnemen van de negatieve effecten, waardoor het onwaarschijnlijk is dat ontheffing van de Flora- en faunawet kan worden verkregen, zeker omdat er reële alternatieven zijn. Dat is ook de eindconclusie van de Natuurtoets (Bureau Mertens, p. 56).	De mening van indiener wordt door de provincie niet gedeeld.
61, 94, 132	Indieners zijn van mening dat voor de EHS de mate waarin compensatie mogelijk is beschouwd moet worden bij de effectbeoordeling. Uit het achtergrondrapport Natuur (p. 87) blijkt dat voor de varianten die uitsluitend de Oostvlietpolder doorsnijden mitigatie eenvoudig en volledig kan zijn, terwijl bij Berbice en Westeinde mitigatie lastig is en niet volledig. Onduidelijkheid over of het op grond van het provinciale beleid noodzakelijk is een compensatieplan op te stellen kan er volgens indieners niet zijn, omdat in de Structuurvisie	In het O-PIP en de OTB's wordt nader aandacht besteed aan inpassing, mitigatie en compensatie. Daarnaast is deze reactie gedeeltelijk achterhaald door de actualiteit (zie hoofdstuk 2).

Indieners	Samenvatting	Reactie
	(p. 77-78: Compensatiebeginsel) en Verordening Ruimte (Artikel 5, lid 4 en 5) is vastgelegd dat het compensatiebeginsel in dergelijke gevallen van toepassing is. De aard en omvang van compenserende maatregelen is een onderscheidend kenmerk tussen tracéalternatieven en kan derhalve volgens indieners niet weggelaten worden in de effectbeoordeling (p. 95 en p. 103 van het hoofdrapport MER 2 <sup>o</sup> fase) of worden uitgesteld tot de fase van het inpassingsplan.	
61, 94, 132	Bij "aantasting oppervlakte" (blz. 85 achtergrondrapport Natuur) moet het volgens indieners vooral om vernietiging van biotoop gaan, wat bij ZnB veel ernstiger is dan bij CA. Dit zou in tabel 6.2 van het hoofdrapport MER 2 <sup>o</sup> fase voor ruimtebeslag bij CA moeten worden beoordeeld met een 0. In de tabel komen verschillen in effecten tussen de alternatieven/varianten onvoldoende tot uiting.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
61, 132	Volgens indieners blijkt uit het ontwerp niet dat het beoogde ecoduct bij Maaldrift 'inpasbaar' is, maar mogelijk wel een langere uitvoering vergt. Daarnaast heeft een langere uitvoering een significant effect op de kosten.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
61, 94, 132	De beoordeling van het tijdelijke en permanente effect van CA op de gemeentelijke hoofdgroenstructuur (p. 96 hoofdrapport MER 2 <sup>o</sup> fase) is volgens indieners onjuist. Beide effecten zijn negatief en over vergelijkbare lengte, maar een permanent effect hoort negatiever te scoren dan een tijdelijk effect.	In het rapport is onderbouwd dat bij CA ook de tijdelijke effecten als negatief zijn beoordeeld vanwege de omvang en de duur van de ingreep en vanwege de lange "hersteltijd".
94	Indiener vraagt aandacht voor het belang van de zogenaamde "Vitamine G" studies door onder andere de Universiteit Wageningen. Deze maken duidelijk dat er een relatie is tussen een groene woonomgeving en de gezondheid van bewoners. Daaruit blijkt dat een groene woonomgeving uiteindelijk leidt tot minder doktersbezoek. Een positief economisch effect derhalve. Dit is in lijn met de vigerende Provinciale Structuurvisie (PSV) die stelt dat een groene woonomgeving voor belang is voor een prettige woonomgeving en belangrijke vestigingsfactor is. Hoewel er geen wettelijke normen zijn voor vitamine G had in het MER 2 <sup>o</sup> fase aandacht aan dit onderwerp geschonken moeten worden.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
127	Voor de natuurlijke omgeving bestaan er geen harde (wettelijke) normen of	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie

Indieners	Samenvatting	Reactie
	<p>berekeningsmethoden. Doordat in het MER 2<sup>e</sup> fase geen autonome situatie is opgenomen, blijven mogelijke positieve effecten op dit aspect van de verschillende varianten onbelicht (ten opzichte van niets doen). Op een aantal aspecten wordt CA hierdoor benadeeld. Tegelijk is een groot aantal effecten van ZnB niet beschreven. Deze variant is, ondanks de slechte beoordeling, in het algemeen beoordeeld.</p>	<p>van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p>
127	<p>Op blz. 84 van het hoofdrapport MER 2<sup>e</sup> fase wordt gesteld dat bij CA een overtreding van de Flora en Faunawet wordt verwacht, o.a. door afname van het aantal vleermuizen door sloop van bebouwing. Feit is dat bij CA slechts enkele (moderne) woningen moeten worden gesloopt en bij ZnB vele tientallen, waaronder ook oudere woningen. Hierover wordt in de tekst echter met geen woord gerept. De beoordeling van CA is hierdoor te negatief, van ZnB te positief.</p>	<p>Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p>
156	<p>Indiener mist de kosten van het compenseren van aantasting van de EHS en wijst er op dat hiermee grote bedragen gemoeid kunnen zijn.</p>	<p>In de kostenraming zijn dergelijke kosten meegenomen als percentage (onvoorziene kosten). Dit kunnen inderdaad grote bedragen zijn.</p>
175	<p>Indiener heeft als bijlage een gedetailleerd overzicht meegestuurd van onjuistheden in het achtergrondrapport Natuur.</p>	<p>Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen. De beantwoording van de al dan niet terecht geconstateerde onjuistheden is terug te lezen in deze Nota van Antwoord.</p>
175	<p>Tabel 6.1 is volgens indiener incompleet (bijv. trekvogels ontbreken). Er ontbreken diverse soorten. Overigens is het volgens indiener ongeloofwaardig dat voor alle varianten tot eenzelfde beoordeling van effecten wordt gekomen. Door een gebrek aan kwantitatieve gegevens in het MER is het niet mogelijk de omvang van de schade voor de beschouwde soorten in te schatten en af te wegen.</p>	<p>In het MER zijn voldoende gegevens betrokken. Detaillering vindt plaats in de fase naar het ontwerp. Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p>
175	<p>Indiener is het niet eens met de conclusie dat de het netto-effect van de varianten neutraal is omdat de negatieve effecten kunnen worden gemitigeerd. Het tenietdoen van effecten op broedplaatsen van weidevogels wordt illusoir genoemd. Planten worden ten onrechte helemaal niet genoemd. Er wordt gewezen op de conclusie van Bureau Mertens dat het verkrijgen van een ontheffing van de Flora- en Faunawet een aandachtspunten is. Een ecoduct bij Maaldrift als mitigerende maatregel wordt ongeloofwaardig genoemd. De aanleg</p>	<p>Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p>

Indieners	Samenvatting	Reactie
	van ZnB met een verkeersknooppunt bij Maaldrift zal volgens indiener de nekslag betekenen voor de ecologische verbinding tussen duin en achterland. Overigens maken alle polders van Duin, Horst en Weide deel uit van deze verbindingszone, terwijl ze niet altijd worden genoemd (bijv. bij weidevogels en andere rode lijst soorten)	
200, 217	Volgens indieners is ZnB negatief voor het agrarische natuurbeheer.	Het is de uitdaging om de RLR en het landschap zoveel mogelijk complementair aan elkaar te laten zijn. Het waar mogelijk versterken van agrarisch natuurbeheer hoort daar ook bij.
258	In het MER 2 <sup>e</sup> fase is onvoldoende aandacht voor het feit dat weidevogels ook buiten formeel beschermde gebieden beschermd zijn (p. 14 van het hoofdrapport MER 2 <sup>e</sup> fase).	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.
258	Ten aanzien van het gehanteerde detailniveau stelt indiener het volgende: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lokale geluidverstoring is niet te beoordelen a.d.h.v. de kaarten (blz. 119), lokale effecten worden gemist;</li> <li>▪ Effecten van stikstofdepositie hadden bij de trechtering moeten worden betrokken terwijl is aangegeven dat het nader wordt uitgezocht (blz. 119);</li> <li>▪ Slechts gebruik gemaakt van bestaande bronnen. Deze worden niet nader toegelicht en bevatten geen actuele informatie;</li> <li>▪ Dataset in bijlage 17 is incompleet en dat is erkend (blz. 126) in het MER. Dit biedt onvoldoende basis voor keuzes.</li> </ul>	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.

### 5.2.13 Externe veiligheid

Indieners	Samenvatting	Reactie
56, 67, 223	Zal er wel of geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden over de RLR? Zo ja, dan is dat niet gewenst.	Het beleid van de provincie is er op gericht dat op elke provinciale weg vervoer van gevaarlijke stoffen is toegestaan. Voor de RijnlandRoute wordt daarom ook uitgegaan van vervoer van gevaarlijke stoffen. De



Indieners	Samenvatting	Reactie
		<p>initiatiefnemer moet inzichtelijk maken of er gevolgen zijn voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. In het vervolg van de ruimtelijke procedure komt dat aan bod.</p>
<p>58, 61, 94, 127, 132, 235, 242</p>	<p>Indieners zijn het niet eens met de manier waarop de verbetering van de externe veiligheidssituatie langs de Utrechtse Baan in Den Haag in de documenten over de RLR zijn betrokken. De problemen rond de Utrechtse Baan zouden daar moeten worden opgelost. Indiener is van mening dat alle varianten in het MER neutraal moeten scoren op externe veiligheid. Het is wel goed als in het rapport wordt vermeld dat een neveneffect van het aanleggen van sommige varianten kan (afhankelijk van de categorisering van de tunnel) zijn, dat de externe veiligheid in Den Haag verbetert. Indieners verzoeken de provincie het MER 2<sup>e</sup> fase hierop aan te passen.</p>	<p>Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute. Het MER 2<sup>e</sup> fase wordt niet aangepast.</p>
<p>17, 18, 28, 29, 61, 74, 86, 87, 88, 91, 94, 97, 98, 108, 111, 132, 133, 135, 143, 145, 147, 161, 168, 176, 207, 218, 219, 235, 242, 250, 263</p>	<p>In het MER 2<sup>e</sup> fase wordt gesteld dat er voor wat betreft externe veiligheid geen risico's worden gelopen. Dit kan volgens indieners niet waar zijn. Er zal een vergroting van de risico's optreden. Nader onderzoek naar het groepsrisico is noodzakelijk, ook in relatie tot verdere inpassing van de RLR. Daarnaast is volstrekt onduidelijk hoe hulpdiensten adequaat kunnen optreden bij ongelukken en calamiteiten.</p>	<p>De initiatiefnemer moet inzichtelijk maken of er gevolgen zijn voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. In het vervolg van de ruimtelijke procedure komt dat aan bod. Ook is daarbij aandacht voor de bereikbaarheid van de weg voor hulpdiensten e.d.</p>
<p>31, 61, 90, 127, 132, 242</p>	<p>De provincie beschrijft in § 7.2 een procesrisico 'veel discussie met een onzekere uitkomst' en hecht daar een zwaarwegend oordeel aan ten aanzien van de maakbaarheid van de variant CA. Dit oordeel is volgens indieners subjectief en niet onderbouwd. De provincie is op de volgende punten nalatig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Er is geen gepubliceerd, in opdracht van de provincie uitgevoerd onderzoek, dat aantoont dat het ontwerp van CA niet voldoet aan de eisen van tunnelveiligheid. Het in</li> </ul>	<p>Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute. Daarnaast maakt een tunnelveiligheidsplan deel uit van het O-PIP.</p>

Indieners	Samenvatting	Reactie
	<p>de MER als referentie opgenomen TNO-rapport is niet formeel vrijgegeven. Van TCA is vernomen dat uit het conceptrapport niet bleek dat er problemen zijn met tunnelveiligheid.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De binnenkort wettelijk verplichte QRA-analyse is niet uitgevoerd dan wel niet gepubliceerd, omdat deze niet geschikt zou zijn voor tunnels die afwijken van het standaardontwerp. Dit terwijl de methodiek juist ook toestaat om op basis van Expert judgement ook voor afwijkende tunnels tot een oordeel te komen, en daarvoor ook concrete voorschriften bevat.</li> <li>▪ De provincie is volledig voorbijgegaan aan het in opdracht van TCA opgestelde rapport van het onafhankelijke bureau TSC waaruit blijkt dat CA maakbaar en veilig is, en derhalve vergunbaar.</li> </ul> <p>Door deze handelwijze van de provincie is volgens indieners een reëel alternatief onterecht afgefallen. GS maken in de NVA gebruik van een oneigenlijke redenering, omdat niet is vastgesteld dat CA niet vergunbaar is.</p>	
63, 90, 117	CA is het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA), omdat deze het best scoort op milieugebied. Deze oplossing is volgens de provincie duur, maar wordt eigenlijk afgeschoten op basis van mogelijke risico's die tunneltechniek met zich meebrengt. En dit terwijl in Nederland al 20 jaar ervaring is met het boren van tunnels (in slappe grond) en de bijbehorende veiligheidsaspecten.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
70, 101, 143, 147, 168, 223	Er is geen rekening gehouden met (hoge druk) gasleidingen in het plangebied. Verplaatsing ervan of werken in de nabijheid van deze leidingen heeft een sterk verhoogd risico voor mens en natuur. Noordelijke varianten van het tracé ter plaatse van de Oostvlietpolder zijn dus veiliger en goedkoper.	In de gehele Oostvlietpolder (en overige locaties langs het tracé van de RLR) zijn meerdere (hoge druk) gasleidingen of persleidingen(water) gelegen. In het O-PIP en de OTB's wordt inzichtelijk gemaakt waar deze leidingen precies liggen en wordt duidelijk gemaakt of deze eventueel verlegd zouden moeten worden om de RLR uitvoerbaar te maken. In de fase van het VO-PIP is daar een eerste aanzet voor gegeven.
127, 242	In de bijlage 'Achtergrondrapport Externe Veiligheid versie 2.0 van 27 april 2012' is alleen de	Dit is een omissie die de provincie betreft.

Indieners	Samenvatting	Reactie
	groepsrisicocurve van CA opgenomen en merkwaardig genoeg niet de groepsrisicocurve(s) voor ZnB.	

## 5.2.14 Duurzaamheid

Indieners	Samenvatting	Reactie
58	Conform de richtlijnen voor het MER 2 <sup>o</sup> fase staat in het MER 2 <sup>o</sup> fase een afweging op de duurzaamheidsambities van de provincie. Daarbij wordt in de betreffende paragraaf echter niet in gegaan op meervoudig ruimtegebruik. De variant CA biedt de beste mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik. Indiener vraagt de provincie om het MER 2 <sup>o</sup> fase uit te breiden met een beschrijving van de bijdrage van de varianten ten aanzien van meervoudig ruimtegebruik.	De keuze is gemaakt meervoudig ruimtegebruik niet expliciet een onderdeel te laten zijn van de duurzaamheidsambities. Daarom wordt de reactie voor kennisgeving aangenomen.
61, 132, 222, 242	Het is merkwaardig dat zgn. afwentelingseffecten niet zijn beschouwd terwijl die er wel zijn. Een dergelijke benadering past geheel niet in de duurzaamheidsambities. Bij de varianten ZnB en N11-West is sprake van significante afwentelingseffecten. Om problemen met de afwikkeling van verkeer en leefbaarheid langs de bestaande N206 op te lossen wordt een nieuwe wegverbinding aangelegd. Deze weg zorgt voor een beperkte afname van het leefbaarheidsprobleem langs de bestaande route, terwijl een nieuw leefbaarheidsprobleem wordt gecreëerd langs de nieuwe verbinding. Omdat door het ruimtebeslag van de nieuwe verbinding functies verdwijnen, moet een alternatieve locatie gevonden worden ter compensatie. En daar moeten weer andere functies voor wijken etc. Het moge duidelijk zijn dat alle varianten die het verkeers- en leefbaarheidsprobleem ter plekke effectief oplossen, geen last hebben van dit afwentelingseffect.	De provincie gebruikt de term afwentelingseffecten niet, maar spreekt van positieve en negatieve effecten. Dat is een zuivere benadering van dezelfde materie, die past bij het instrument MER waarin tracéalternatieven en –varianten thematisch met elkaar worden vergeleken.
17, 18	Een verbeterde bereikbaarheid van de regio leidt tot een groei van de mobiliteit.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.

## 5.2.15 Gezondheid

Indieners	Samenvatting	Reactie
27, 44, 61, 76, 79, 80, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 94, 95, 97, 98, 101, 104, 107, 112, 123, 132, 137, 142, 145, 148, 149, 150, 151, 174, 208, 214, 218, 219, 220, 221, 231, 239, 242, 250, 254, 262, 264, 267	De RLR zorgt voor een significante verslechtering van de gezondheid van omwonenden.	De RLR heeft mogelijk effecten voor de gezondheid. De initiatiefnemer van het project is verplicht om de effecten van de beoogde ontwikkeling binnen de wettelijke kaders te houden. Er kan daarom uiteindelijk geen sprake zijn van een significante verslechtering.
40, 47, 65, 93, 124, 243, 245, 246, 249,	In de samenvatting van het MER 2 <sup>o</sup> fase is aangegeven dat het MMA het best scoort op gezondheid. In de NVA (blz. 17) wordt het tegenovergestelde geconcludeerd.	De constatering van indiener is onjuist. In beide documenten scoort het MMA '++' op het thema gezondheid. In de NVA wordt wel beargumenteerd dat de score ook '+' had kunnen zijn, maar in beginsel is in beide documenten eenzelfde score opgenomen.
69, 74, 94	De conclusies voor gezondheid voor ZnB zijn te rooskleurig voorgesteld, beredeneerd vanuit de niet volledige onderzoeksresultaten voor luchtkwaliteit en geluid. De kwalificatie 'positief' is onterecht.	Niet duidelijk is waarom naar mening van de indiener sprake is van niet volledige onderzoeksresultaten.
61, 94, 132	De provincie kiest ervoor om in het hoofdrapport uitsluitend informatie over gesaldeerde effecten op te nemen. In het achtergrondrapport Gezondheid wordt weliswaar genoemd dat er een beschouwing per deelgebied wordt gedaan (§3.3, p. 20), maar daaraan wordt geen	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de

Indieners	Samenvatting	Reactie
	<p>vervolg gegeven. Ook het opgenomen kaartmateriaal in het achtergrondrapport en getallen in de bijlagen bieden geen inzicht, omdat uitsluitend kaarten van de variant CA zijn opgenomen en er geen enkel inzicht wordt geboden in de aantallen huishoudens met een bepaalde GES-score per deelgebied. Hierdoor wordt de mogelijke cumulatie van gezondheidseffecten niet duidelijk per deelgebied in beeld gebracht wordt, wat indieners als een tekortkoming zien.</p>	<p>besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p>
61, 132	<p>De provincie stelt op pag. 82 van het MER hoofdrapport de voorgeschreven methode voor bepaling van gezondheidseffecten ter discussie, terwijl in het Achtergrondrapport Gezondheid (par. 3.3, p. 19) toch gesteld wordt dat het 'een bruikbare methode is. Volgens indiener gebeurt dat om de goede resultaten van CA te bagatelliseren en de tegenvallende resultaten van ZnB 'omhoog te praten'. Op basis van het achtergrondrapport Gezondheid is vast te stellen dat in het studiegebied veel meer adressen last van geluidsoverlast (ca. 39.000 adressen &gt;GES 5) hebben dan van een slechte luchtkwaliteit (ca. 200 adressen &gt; GES 5). Daarmee is het terecht en verklaarbaar dat het alternatief dat het meeste bijdraagt aan reductie van geluidsoverlast ook veruit het beste scoort op de gezondheidsbeoordeling</p>	<p>De provincie deelt de mening van indiener niet. Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p>
264	<p>Verdiepte en verhoogde ligging van het deel langs Valkenburg moeten worden beschouwd in relatie tot gezondheidseffecten.</p>	<p>Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen. Bij de berekeningen voor lucht en geluid is met de hoogteligging rekening gehouden. Ook bij de berekeningen na de optimalisaties wordt hiermee rekening gehouden (zie hoofdstuk 2).</p>
96	<p>In het hoofdstuk Milieu -leefomgeving van het MER 2<sup>o</sup> fase wordt de ruimtelijke kwaliteit onterecht niet meegenomen als een gezondheidsaspect. Een studie in het gezaghebbende medische tijdschrift The Lancet toont aan dat er een verband is tussen contact met groen en sterftcijfers. Contact met de natuur verbetert de geestelijke gezondheid en vermindert bijvoorbeeld vermoeidheid en stress. Het verschil in ruimtelijke kwaliteit tussen ZnB en de CA is groot, zodat dit een zwaarwegend aspect van de gezondheid zou moeten zijn.</p>	<p>De provincie deelt de mening van indiener niet. De gehanteerde methodiek is algemeen geaccepteerd. Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p>

## 5.2.16 Geluid

Indieners	Samenvatting	Reactie
2, 6, 10, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 26, 27, 28, 29, 32, 35, 37, 38, 41, 42, 45, 55, 56, 60, 61, 62, 63, 64, 67, 70, 78, 79, 80, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 104, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 114, 119, 120, 122, 123, 124, 132, 134, 135, 137, 141, 142, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 153, 157, 159, 162, 163, 164, 170, 171, 174, 177,	<p>De RLR leidt tot hinder, vermindering van woongenot door en ontoelaatbare toename van geluidsoverlast. Grenswaarden worden overschreden en de overschrijdingen zijn onvoldoende consistent aangegeven. Gevolgen zijn onvoldoende onderzocht. Mitigerende maatregelen zijn niet onderzocht. Onduidelijk is waar geluidsschermen gaan komen en wat de effecten daarvan zijn op de leefomgeving. De beleving van het landschap in relatie tot o.a. geluid krijgt onvoldoende aandacht. Nader onderzoek is noodzakelijk.</p>	<p>De initiatiefnemer is wettelijk verplicht te voorzien in een acceptabel geluidniveau. Dat wordt bereikt door op basis van gedetailleerd onderzoek in het O-PIP en de OTB's mitigerende maatregelen voor te stellen zoals bijvoorbeeld stil asfalt en geluidsschermen.</p> <p>In het MER 2<sup>o</sup> fase zijn voor verschillende thema's op hoofdlijnen mogelijke mitigerende maatregelen beschouwd. Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p>

Indieners	Samenvatting	Reactie
178, 181, 185, 201, 206, 207, 208, 211, 213, 215, 216, 218, 221, 222, 225, 227, 229, 232, 234, 236, 237, 238, 239, 242, 243, 245, 246, 247, 249, 250, 253, 255, 258, 263, 264, 268		
17, 18	Op dit moment is er langs de A44 al een overschrijding van de geluidsnormen. Indieners vragen zich af hoe ZnB hoger kan scoren dan CA op deze punten, als geen maatregelen worden genomen die ook hiermee rekening houden.	De score voor geluid is opgebouwd uit de som van effecten over de volle lengte van het tracé, niet uit de effecten op één specifieke locatie.
61, 132, 145	Op basis van de uitkomsten van het geluidsonderzoek is te constateren dat de verschillende tracés zeer verschillende effecten op het aspect geluid hebben. Dan is ook te verwachten dat de aard en omvang van mitigerende maatregelen óók zeer onderscheidend is. Indieners zijn van mening dat de provincie voorafgaand aan de tracékeuze duidelijk had moeten maken of met toepassing van mitigerende maatregelen het wel mogelijk is om de leefbaarheidsdoelstellingen te halen.	Er is voor gekozen de mitigerende maatregelen slechts op hoofdlijnen mee te nemen voor een aantal thema's. Het concreet maken van de mitigerende maatregelen had de alternatieven en varianten onvergelijkbaar gemaakt. Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.
57, 61, 69, 70, 78, 94, 101, 127, 132, 143, 147, 168, 223, 242	Indieners zijn van mening dat de beoordeling van geluid, in strijd met de Wet geluidhinder, vooral op basis van (kwantitatieve) saldering is gebeurd. De variant ZnB wordt neutraal gescoord op geluid, terwijl deze variant aanzienlijke extra geluidsoverlast creëert in een rustig woongebied. Indieners zijn van mening dat deze manier van scoren niet verenigbaar is met de hoofddoelstelling om de leefbaarheid in de regio Holland Rijnland te vergroten.	De provincie deelt de mening van indiener niet. De geluidberekeningen zijn uitgevoerd conform het wettelijk kader en de scores zijn op basis van gangbare methoden toebedeeld. Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig

Indieners	Samenvatting	Reactie
	Daarnaast is niet getoetst per wegvak en is eventuele afwenteling niet inzichtelijk gemaakt. Indieners verzoeken de provincie een beoordelingsmethode toe te passen die recht doet aan de huidige staat per gebied / wegvak. Tevens wordt een nulmeting aangeraden om t.z.t. de effecten te kunnen evalueren en wordt verzocht de berekeningen ook op grotere toetshoogten uit te voeren.	mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.
45, 58, 61, 74, 86, 94, 97, 98, 104, 111, 118, 127, 132, 149, 170, 221, 242	Cumulatieve effecten als gevolg van o.a. trein- en vliegverkeer zijn voor geluid en luchtkwaliteit niet onderzocht. Indieners zijn van mening dat het MER 2 <sup>e</sup> fase op dit punt aangepast moet worden.	Dit is onjuist. In de rekenmodellen zijn dergelijke geluid- en luchteffecten verdisconteerd.
61, 132, 175	Indiener verwacht dat de ontheffing wettelijk niet toelaatbaar is, omdat er voldoende goede alternatieven zijn.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
61, 132	In Nederland geldt wetgeving die het bouwen van een huis binnen 300 meter van een snelweg verbiedt. Dat de RLR binnen 90 meter van huizen aangelegd mag worden, duidt op een merkwaardige discrepantie in de wetgeving.	De RLR is geen snelweg, maar een provinciale weg waar een maximum snelheid geldt van 80 km/u. Hierbij hoort ook andere wetgeving met andere kaders.
61, 132, 242	Al in het PWP (2004) constateert de provincie dat er langs de N206 door Leiden een leefbaarheidsprobleem is, dat o.a. wordt veroorzaakt door geluidsoverlast ten gevolge van de hoge intensiteit van het wegverkeer. De provincie stelt zich als doel: "Gestreefd wordt naar een procentuele jaarlijkse daling van het aantal geluidgehinderden langs provinciale wegen [...] Met het Actieplan Geluid 2008-2013 wordt gewerkt een jaarlijkse daling van 10% gehinderden langs provinciale wegen" (Ontwerp Beleidsvisie Duurzaamheid en Milieu, 2012, p. 21). In de regio Holland-Rijnland is sprake van een fors aantal punten waar de geluidsbelasting normen overschrijdt. Verbetering van de leefbaarheid is een doelstelling van de RLR. Uit het MER is niet vast te stellen of die doelstelling wordt gehaald en wordt ook niet gerelateerd aan overkoepelende provinciale doelstellingen. Daarmee is onvoldoende aangetoond dat aanleg van de RLR een bijdrage levert aan deze doelstelling.	Het actieplan geluid is gericht op het treffen van maatregelen zoals geluidschermen zodat het aantal gehinderden afneemt. In het MER is een vergelijking tussen alternatieven gemaakt waarbij een van de criteria is het aantal gehinderden, niet het realiseren van een bepaalde omvang van het aantal.
61, 94, 132	Het alleen in het MMA meenemen van stijl asfalt als standaardasfalt (blz.68 en 103) wijkt af	In de geluidberekeningen wordt in beginsel gerekend met standaard asfalt,



Indieners	Samenvatting	Reactie
	van de praktijk dat dit soort drukke wegen standaard ZOAB krijgt. Verder dient bij 'bronmaatregelen' snelheidsbeperking tot 80 km/u met strikte handhaving meegenomen te worden.	dus geen ZOAB. Toepassing van ZOAB is een mitigerende maatregel. De maximum snelheid op de RLR is en blijft 80 km/u.
61, 132	Indiener is van mening dat het pas beoordelen van het effect op bestaande saneringssituaties in het kader van het inpassingsplan te laat is. Deze saneringssituaties bevinden zich vooral langs de bestaande route door Leiden (Bijlage 6 van Achtergrondrapport verkeer). Verbeteren van de leefbaarheid ter plekke is een expliciete subdoelstelling van het MER. Op basis van het achtergrondrapport Geluid kan worden vastgesteld dat de verschillende varianten verschillende effecten hebben op de geluidsbelasting langs het bestaande tracé, waardoor ze onderscheidend zullen zijn op dit aspect. Bovendien zullen de varianten met een nieuw tracé ten zuiden van Leiden en Voorschoten mogelijk nieuwe saneringssituaties opleveren. Dit effect had moeten worden beschouwd voorafgaand aan de tracékeuze. NB: er is een wettelijke verplichting om saneringssituaties op te heffen bij reconstructie van een weg. Voor saneringssituaties die worden opgeheven als gevolg van de tracékeuze is er dus of voor de provincie een verplichting om deze in het kader van de aanleg van de RLR weg te nemen, ofwel voor de gemeente Leiden bij de aangekondigde reconstructie van de Churchillaan/Lelylaan. Afhankelijk van de tracékeuze zijn er verschillen in kosten en kostenverdeling.	Het is wettelijk verplicht om hogere waarden en saneringssituaties te beschouwen in het kader van het PIP. Het gaat dan om gedetailleerdere ontwerpen van het wegtraces en om gedetailleerder berekeningen. De effecten worden niet beschouwd op basis van de berekeningen in het MER, maar voor de beoordeling worden nieuwe berekeningen uitgevoerd. Er is wettelijk omschreven welke wegen daarbij moeten worden betrokken.
26, 28, 35, 42, 61, 97, 98, 108, 111, 122, 132, 135, 140, 149, 163, 164, 170, 178, 181, 201, 207, 213, 219, 221, 238, 242, 250, 263	Onder andere gezien de bouwwerkzaamheden, ingrijpende omlegging van twee boezemwateren, aanleg van grondwallen en de aantasting van het landschap tijdens en na de aanleg, zal de RLR voor de 'zuidelijke gemeenten' een zeer grote (bouw)overlast geven door inzet van veel graaf- en baggermachines e.d. en de benodigde aan- en afvoer van materialen en grond. Dat is dus veel meer dan geluidhinder (p. 119 hoofdrapport MER 2 <sup>e</sup> fase), maar bijvoorbeeld ook het bereikbaar houden van woon- en werkgebieden. De gevolgen van bouwhinder worden ernstig onderschat en zijn daarmee een foute weergave van de feiten.	Omdat de exacte uitvoeringswijze, fasering, planning, tijdelijke verkeersmaatregelen, etc. op dit moment nog niet bekend zijn, kan in het MER slechts op hoofdlijnen worden aangegeven welke hinder er als gevolg van de bouw te verwachten is. Richting de realisatie komt dit onderwerp veel meer naar de voorgrond en worden met de aannemer afspraken gemaakt over het zoveel mogelijk beperken van de bouwhinder. Er wordt binnen de wettelijke kaders gestreefd de overlast tot een minimum te beperken.

Indieners	Samenvatting	Reactie
70, 101, 143, 147, 223	Indieners merken op dat in de bijlagen een geluiddrukmeting voor de wijk Park Allemansgeest ontbreekt. Tabel 5.1 op blz. 67 van het hoofdrapport MER 2 <sup>e</sup> fase bevat daardoor minder gevoelige bestemmingen dan in werkelijkheid het geval is.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
70	In Park Allemansgeest is nog nieuwbouw te realiseren. Dit betekent dat voor dit gebied de lagere normen van 53 dB gelden. Als de geluidsdruk berekeningen voor de wijk gereed zijn, dienen deze volgens indiener aan lagere waarden te worden getoetst.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
70, 101, 143, 147, 223	Er is geen rekening gehouden met de geluidsproductie van ventilatoren die de tunnel moeten ondersteunen.	Enerzijds wordt er vanuit gegaan dat ventilatoren in en buiten de tunnel niet nodig zijn. Anderzijds geldt voor dergelijke geluidsbronnen andere regelgeving (bijvoorbeeld bouwbesluit).
84, 85, 89, 92, 94, 97, 98, 107, 112, 136, 162, 171, 177, 206, 219, 221, 250, 254, 263	Op blz. 134 van het hoofdrapport MER 2 <sup>e</sup> fase wordt gesteld dat aan de norm voor geluidswering niet kan worden voldaan aan de richtlijnen, ondanks alle mitigerende maatregelen. Dit wordt 'opgelost' door de waarden aan te passen. Indiener is van mening dat dit een aannahme is die niet past in het hanteren van regels: als de regel niet past, dan passen we hem aan?	Hoewel het vaststellen van hogere waarden uiteraard niet de voorkeur heeft van de provincie, is het gebruik daarvan binnen de wet toegestaan. Uitgangspunt is om het vaststellen van hogere waarden zoveel mogelijk te voorkomen. Door de optimalisaties (zie hoofdstuk 2) wordt daarin al deels voorzien.
28, 29, 156, 163, 164	Er is in de huidige situatie reeds ernstige geluidhinder als gevolg van de brug over de Oude Rijn ter plaatse van de A44. Toezeggingen van het Rijk dat de brug vervangen zou worden, zijn niet nagekomen. Verbreding van de brug zal de situatie verder verslechteren. Hiernaar zou meer onderzoek gedaan moeten worden.	De geluidhinder van de brug over de Oude Rijn bij de A44 is de provincie en RWS bekend. Besluitvorming over het definitief vast laten van de brug ligt voor.
156	Hoewel Rijkswaterstaat verantwoordelijk is voor de sanering van de huidige overlast is indiener van mening dat in het inpassingsplan geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening, nu er onvoldoende duidelijk wordt gemaakt wat er met de (geluids)overlastsituatie die nu al bestaat gaat gebeuren.	In het akoestisch onderzoek bij het OTB wordt inzichtelijk gemaakt of en hoe er rekening is gehouden met de sanering van huidig geluidsoverlast en tot welke eventuele maatregelen dit leidt.
175	Onterecht wordt volgens indiener geconcludeerd dat het effect van geluidsverstoring op de leefgebieden van Rode Lijst vogels voor alle varianten als positief moet worden beoordeeld.	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de

Indieners	Samenvatting	Reactie
		besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.
242	Indiener is van mening dat er in het geluidonderzoek geen rekening gehouden is met verkeerslawaai dat uit de tunnelmonden komt. Dat is een beperking van het geluidonderzoek.	In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met verkeerslawaai uit de tunnelmonden. In het kader van het O-PIP wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de tunnelmonden.
258	Indiener vindt het bezwaarlijk dat gerekend is met totaal oppervlak en totaal gehinderden in geluidsklassen. Kaarten in bijlage 10 zijn een zoekplaatje en lokale verschillen zijn niet te beoordelen. Hierdoor zijn volgens indiener mitigerende maatregelen ook niet te bepalen.	Voor het niveau MER is de gehanteerde rekenmethode van toepassing. Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.

### 5.2.17 Luchtkwaliteit

Indieners	Samenvatting	Reactie
2, 6, 10, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 23, 26, 27, 29, 31, 32, 35, 37, 38, 39, 41, 42, 44, 45, 48, 55, 56, 60, 61, 63, 64, 65, 67, 69, 70, 78, 79, 80, 82, 83, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 93, 94, 95, 97, 98, 99, 100, 101, 102,	De RLR leidt volgens indieners tot hinder en vermindering van woongenot door verslechterde luchtkwaliteit. Uitlaatgassen van diesel zijn kankerverwekkend. Gevolgen zijn onvoldoende onderzocht. Grenswaarden worden overschreden. Mitigerende maatregelen zijn niet onderzocht.	Het blijkt dat de grenswaarden niet worden overschreden, ook niet bij de tunnelmonden. Er is uiteraard enig effect als gevolg van de realisatie van de RLR. Benodigde mitigerende maatregelen, zoals geluidsschermen hebben doorgaans een positief effect op de luchtkwaliteit.

Indieners	Samenvatting	Reactie
104, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 114, 119, 120, 122, 123, 124, 127, 129, 132, 134, 135, 137, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 153, 156, 157, 159, 161, 162, 163, 165, 168, 170, 171, 172, 174, 177, 178, 179, 181, 185, 201, 203, 204, 205, 207, 208, 211, 213, 214, 215, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 225, 226, 227, 229, 231, 237, 238, 239, 242, 243, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 253,		

Indieners	Samenvatting	Reactie
255, 263, 264, 268		
9	Indiener verzoekt de provincie om effectieve beschermingsmaatregelen te nemen en verzoekt de provincie om gebruik te maken van de expertise van de GGD's van de betrokken gemeenten.	In het kader van het O-PIP en de OTB's wordt een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Mogelijk zijn mitigerende maatregelen aan de orde.
57, 59, 61, 62, 69, 74, 78, 94, 96, 108, 131, 132, 242	In het hoofdrapport is uitsluitend informatie over gesaldeerde effecten opgenomen, en in het achtergrondrapport Luchtkwaliteit uitsluitend een kwalitatieve beschrijving van de effecten in deelgebieden. Indiener constateert dat er niet een per deelgebied uitgesplitste beoordeling van de toetsingscriteria is opgenomen, waardoor het onmogelijk is om te bepalen hoeveel gevoelige bestemmingen per deelgebied te maken krijgen met een verandering van luchtkwaliteit. ZnB wordt hier neutraal gescoord en CA dubbel negatief, terwijl de figuren op blz. 73 en 74 van het MER duidelijk maken dat bij CA de luchtvervuiling op bestaand tracé voor een deel verslechtert en op een deel verbetert, terwijl ZnB veel luchtverontreiniging introduceert in een nog onaangetast gebied. Indieners kunnen daarnaast niet met elkaar verenigen dat het effect van tunnelmonden bij CA sterk negatief beoordeeld wordt, terwijl er in ZnB een tunnelmond vlak bij een woonwijk komt en dat kennelijk geen punt van overweging is. Indieners verzoeken de provincie een beoordelingsmethode toe te passen die recht doet aan de huidige staat per gebied / wegvak. Tevens wordt een nulmeting aangeraden om t.z.t. de effecten te kunnen evalueren.	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.
61, 69, 94, 132, 235, 258	Het luchtkwaliteitonderzoek moet volgens indieners uitgebreid worden met PM <sub>2,5</sub> en PM <sub>0,1</sub> . Er is onvoldoende gemotiveerd waarom alleen is gerekend met NO <sub>2</sub> en PM <sub>10</sub> .	Volgens de geldende wet- en regelgeving zijn NO <sub>2</sub> en PM <sub>10</sub> de te onderzoeken waarden. Tot 1 januari 2015 blijft het toetsen aan de grenswaarde PM <sub>2,5</sub> buiten beschouwing bij de uitoefening van een bevoegdheid of toepassing van een wettelijk voorschrift. Dit is ongeacht of een besluit van vóór 1 januari 2015 ook na de genoemde datum gevolgen voor de luchtkwaliteit heeft of kan hebben.
42, 48, 58, 61, 62, 69, 89, 96,	Voor zowel lucht als geluid moet volgens indieners in de rekenmodellen rekening gehouden worden met de heersende windrichting. De Wet geluidhinder houdt geen rekening met	Tot op zekere hoogte wordt in de rekenmodellen rekening gehouden met de heersende windrichting, maar de effecten zijn niet van dien aard dat

Indieners	Samenvatting	Reactie
104, 109, 111, 127, 132, 135, 137, 140, 144, 161, 162, 172, 200, 203, 207, 213, 217, 219, 221, 242, 250	verstrooiing van geluid dat naar boven uitstraalt (en vervolgens verwaait). Luchtverontreiniging stijgt bij open bakken niet verticaal op, maar slaat mede afhankelijk van de wind(richting) op grotere afstand neer.	wezenlijk andere resultaten worden berekend.
31, 35, 39, 61, 129, 132, 145, 177, 206, 216, 219, 233, 243, 245, 246, 249, 250	In het VO-PIP is aangegeven dat er sprake is van een toename van gevoelige objecten en dat nader onderzoek noodzakelijk is. Indieners vinden het onbegrijpelijk dat vervolgens wordt gesteld dat de wegaanleg uitvoerbaar is.	In het O-PIP en de OTB's wordt nader aandacht besteed aan geluid, lucht, etc., inclusief mitigerende maatregelen.
61, 132, 242	Al in het PWP (2004) constateert de provincie dat er langs de N206 door Leiden een leefbaarheidsprobleem is. De provincie stelt zich als doel: "De provincie streeft naar een afname van het aantal blootgestelden aan lucht van onvoldoende kwaliteit (boven de grenswaarden). Het doel is om in 2015 geen blootgestelden te hebben boven de grenswaarden." (Ontwerp Beleidsvisie Duurzaamheid en Milieu, 2012. p. 16). In de regio Holland-Rijnland is sprake van een aantal punten waar de luchtverontreiniging (NO <sub>x</sub> ) normen overschrijdt (Tweede Voortgangsrapportage Luchtkwaliteit (NSL/RSL 2011). Verbetering van de leefbaarheid is een doelstelling van de RLR. Uit het MER 2 <sup>e</sup> fase is volgens indieners niet vast te stellen of die doelstelling op het aspect luchtkwaliteit wordt gehaald en wordt ook niet gerelateerd aan overkoepelende provinciale doelstellingen. In ieder geval voor ZnB blijkt uit de neutrale beoordeling dat deze variant geen positieve bijdrage aan de doelstelling op het gebied van luchtkwaliteit levert. Daarmee is dus niet aangetoond dat aanleg van de RLR een effectieve bijdrage levert aan de doelstelling om de leefbaarheid te verbeteren. Integendeel, er zal sprake zijn van grote milieubelasting in thans onaangetast gebied en daarmee van het	In het MER is zowel getoetst aan wettelijke normen als aan verbeteringen en verslechtingen van de luchtkwaliteit. Het blijkt dat bij alle alternatieven wordt voldaan aan de Wet luchtkwaliteit. Voor ZnB geldt dat het totaal aantal gevoelige bestemmingen dat wordt blootgesteld aan hoge jaargemiddelde NO <sub>2</sub> -concentratie van meer dan 30 µg/m <sup>3</sup> ten opzichte van de referentiesituatie verminderd.

Indieners	Samenvatting	Reactie
	niet behalen van deze doelstelling.	
31, 58, 61, 94, 131, 132, 165	<p>Aan de variant CA wordt een (zeer) negatieve score toegekend door overschrijding van luchtkwaliteitsnormen bij tunnelmonden. Dit is de gesaldeerde uitkomst van het model. Het gebruikte rekenmodel voor luchtkwaliteit houdt geen rekening met de specifieke omstandigheden bij tunnelopeningen. De daadwerkelijke effecten zullen volgens indieners naar verwachting positiever zijn dan bij ZnB (zie ook memo van Tunnel Safety Consults, Tunnelportalen en luchtkwaliteit). De beschreven negatieve effecten doen zich uitsluitend voor bij de tunnelopeningen. In de rest van het plangebied treden aanmerkelijke verbeteringen in luchtkwaliteit op, met name ook tussen de tunnelopeningen. De beschreven mitigerende maatregelen zullen dan juist zeer effectief zijn, terwijl ze niet veel hoeven te kosten (tunnelventilatie is standaard). Bij een tunnel zijn emissies beter te reguleren. Gemeten over het gehele studiegebied is volgens indieners te verwachten dat meer huishoudens met positieve effecten te maken krijgen dan met negatieve, wat een neutrale tot positieve score uitdrukt. Door gebruik te maken van een model dat meer is uitgerust voor beoordeling van luchtkwaliteit bij tunnels en door mitigerende maatregelen mee te nemen is het volgens indieners aannemelijk dat de werkelijke effecten ten aanzien van luchtkwaliteit geheel anders worden dan nu beschreven in het MER 2<sup>e</sup> fase. Indieners zijn van mening dat dit vermeld moet worden, aangezien anders het beeld ontstaat dat hier sprake is van een onoverkomelijk probleem.</p>	<p>De provincie deelt de mening van indiener niet. De score voor luchtkwaliteit is niet bepaald aan de hand van één specifiek deel van een tracé. Het gehele tracé is beschouwd. Het gebruikte rekenmodel houdt op hoofdlijnen rekening met de tunnelmonden. Waarom de effecten bij CA vervolgens positiever zouden zijn dan bij ZnB is de provincie niet duidelijk. Daarnaast geeft het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p>
61, 132, 141	<p>Indieners merken op dat de provincie verzuimt te vermelden dat ook bij andere varianten dan CA waarin tunnels zijn opgenomen grote aantallen gehinderden zijn, en dat daar mitigerende maatregelen nauwelijks effectief zijn. Dit blijkt ook uit de figuren 5.1 en 5.2 (p. 73 resp. 74): Voor CA is de verslechtering van de luchtkwaliteit met name ter hoogte van de tunnelmonden merendeels goed te mitigeren; voor ZnB is de verslechtering gelegen langs een langgerekt tracé en nauwelijks te mitigeren. Daarmee is effectbeschrijving volgens indieners onevenwichtig en leidt de samenvatting van de effecten tot een verkeerde beeldvorming over luchtkwaliteit.</p>	<p>Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p>

Indieners	Samenvatting	Reactie
29, 61, 76, 94, 132, 151	<p>Volgens indieners is onvoldoende onderzocht hoe de luchtkwaliteit op de bestaande verbinding N206 verbeterd kan worden. De situatie is op dit moment slechter dan deze zou kunnen zijn doordat Leiden en de provincie verzuimen maatregelen te nemen. Uit TNO rijproeven blijkt dat door drie extra stops tussen Haagweg en Lammenschans het verbruik en dus de CO<sub>2</sub> emissie verdubbelt. NO<sub>x</sub>-emissies en de uitstoot van fijnstof / PM<sub>10</sub> zullen door stoppend en opstartend verkeer nog hoger uitvallen. Hierdoor nemen de emissies buiten de spits nodeloos toe. Het achterwege laten van maatregelen om de doorstroming en het rijgedrag (door promotie Het Nieuwe Rijden) te verbeteren is een omissie in het MER en in het huidige beleid van gemeente en provincie. Daar komt dan nog bij de problematiek van de brugopeningstijden van de Lammebrug, waardoor het mogelijk blijft dat er ver voor de Lammenschans nog files staan lang nadat een zeilboot met staande mast of leeg vrachtschip gepasseerd is. Eenvoudige, kosteneffectieve maatregelen om de genoemde doorstromingsproblematiek te verbeteren zijn realistisch in de periode tot 2020 en hadden dus onderdeel moeten zijn van het referentiealternatief 2020 (en eveneens in nulplus-alternatieven en variant ZnB-A). Indieners zijn van mening dat de referentiesituatie slechter wordt voorgesteld dan zij is, waardoor het probleemoplossend vermogen van (met name) ZnB ernstig wordt overschat.</p>	<p>De reactie is ingehaald door de actualiteit (zie hoofdstuk 2). Daarnaast geeft het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p>
104	<p>Indiener is het niet eens met de tekst op p. 71 van het hoofdrapport MER 2<sup>e</sup> fase waar staat dat de grenswaarden worden overschreden bij de tunnelmonden en dat er geen gevoelige bestemmingen zijn bij de tunnelmonden, want de Admiraal de Ruyterweg ligt aan een woonwijk.</p>	<p>De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.</p>
127	<p>Relatieve verandering vanuit het begrip 'in betekenende mate' (aspect luchtkwaliteit) wordt in het MER 2<sup>e</sup> fase gebruikt om te definiëren of de luchtkwaliteit verslechtert of niet. Hierbij zijn wat NO<sub>2</sub> betreft twee normen van toepassing: 40 ug/m<sup>3</sup> als luchtkwaliteitsnorm en 30 ug/m<sup>3</sup>, die in dit rapport gehanteerd worden als (niet wettelijke) indicator voor gezondheid. Aangezien gezondheid onderdeel uitmaakt van de Gezondheidseffectscreening had het voor de hand gelegen om de behandeling van invloed op de gezondheid in zijn geheel onder te</p>	<p>Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p>



Indieners	Samenvatting	Reactie
	brengen in het hoofdstuk Gezondheidseffectscreening. Hierdoor blijft zuiver of er al dan niet sprake is van normoverschrijding.	
156	Indieners zijn van mening dat er vanwege de extreme overbelaste situatie een afweging gemaakt moet worden met betrekking tot de toename van de fijnstof-belasting door aanleg van de weg en constateren dat deze ontbreekt.	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.
206	Indiener is van mening dat geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening, omdat er nog onduidelijkheid is over de luchtkwaliteit. Zo is niet aangegeven welke objecten als gevoelig moeten worden beschouwd, wordt geconstateerd dat aanvullend onderzoek nodig is en kan nog niet worden geconcludeerd dat aanvullende maatregelen niet nodig zijn.	In het kader van het O-PIP zal worden aangetoond dat voldaan kan worden aan de grenswaarden. Om aannemelijk te maken dat het project voldoet aan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit, wordt het project opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door middel van de jaarlijkse monitoring van het NSL wordt ervoor gezorgd dat grenswaarden tijdig en blijvend zullen worden gehaald. Indien onverhoopt toch sprake is van een (dreigende) overschrijding van grenswaarden, zullen binnen het kader van het NSL passende maatregelen worden getroffen. Voor meer informatie over het NSL zie <a href="http://www.nsl-monitoring.nl">www.nsl-monitoring.nl</a> . Op de site <a href="http://www.atlasleefomgeving.nl">www.atlasleefomgeving.nl</a> en/of <a href="http://www.lml.rivm.nl/">www.lml.rivm.nl/</a> , vindt u meer informatie omtrent de actuele luchtkwaliteit in uw omgeving.
258	Indiener heeft moeite met gehanteerde klasse indeling, lokale effecten zouden inzichtelijker moeten zijn. In de poldergebieden zou niet met standaardrekenmethode 2 moeten worden gewerkt (zie RBL2007). De gehanteerde methode is niet geschikt voor verdiepte wegen en tunnels. Peiljaar 2015 ontbreekt, presentatie van alleen 2020 is volgens indiener niet correct vanwege het betrekken van gunstiger emissiekentallen en achtergrondconcentraties.	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.

## 5.2.18 Bodem en (grond)water

Indieners	Samenvatting	Reactie
10, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 32, 35, 37, 61, 86, 87, 88, 97, 98, 111, 132, 135, 140, 143, 145, 149, 161, 163, 164, 167, 168, 171, 173, 177, 180, 184, 207, 213, 219, 221, 230, 236, 250, 263	De aanleg van de RLR heeft voor gebouwen en gronden nabij de weg grondwateroverlast tot gevolg. Dit zal voornamelijk spelen ter plaatse van open / gesloten tunnelbakken. Indieners zijn van mening dat hiernaar nader onderzoek moet worden verricht.	Onderdeel van het OIPP en de OTB's is een Waterrapport waarin het aspect grondwater gedetailleerder wordt beschouwd.
61, 132	Uit het achtergrond rapport Oppervlaktewater (Tabel 3.15) blijkt dat wel de gevolgen voor opstuwning zijn beoordeeld voor aanpassing van bruggen, maar niet de gevolgen van het doorsnijden van de hoofdboezemwateringen Veenwatering en Dobbewatering (door variant ZnB en ZnB-F). Te verwachten is dat het opstuwningseffect daarvan significant groter zal zijn dan het plaatsen van een extra brugpijler. Het is volgens indiener onterecht dat dit effect niet is beoordeeld. Omdat de waterafvoer door de doorsnijding ernstig gehinderd wordt, en Rijnlands Keur daarom doorsnijding niet toestaat, zullen in het ontwerp maatregelen genomen moeten worden (brug, aquaduct of omleiding) die significante effecten op kosten en milieueffecten kunnen hebben.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
70, 101, 143, 147, 168, 223	De provincie stelt dat de RLR gunstig zal zijn voor het opruimen van de te verwachten bodemvervuiling. Indiener is van mening dat dit alleen geldt voor vervuiling in vaste vorm. De vervuiling van de voormalige Zilverfabriek zit in het grondwater. Zodra er begonnen wordt	Dit is correct. Onderdeel van het O-PIP en de OTB's is een Waterrapport waarin op hoofdlijnen wordt ingegaan op de grondwaterstromen en grondwaterkwaliteit.

Indieners	Samenvatting	Reactie
	<p>met bemalen, zullen de grondwaterstromen veranderen en de vervuiling naar de nu nog schone ondergrond worden "gezogen" en de vervuiling zich verspreiden. Met name rond Krimwijk I, Park Allemansgeest, Berbice en Noord-Hofland is dit een zeer aannemelijk scenario door de hoge permeabiliteit van de zandwal. Ook worden verschillende verticale lagen doorgraven en het pompen in de ene laag kan door verticale stroming de vervuiling verder verspreiden in het oppervlakte water.</p> <p>Uitvoerig onderzoek is nodig om de risico's goed in kaart te brengen voor de verschillende bouwmethodes. De gedetailleerde bijlagen bij de MER geven aan dat het vervuilingsgebied, directe invloedsg gebied en stromingsgebied gedeeltelijk overlapt met de bouwlocaties. Een vergelijkbare situatie deed zich voor bij een recent groot incident met de Haagse tramtunnel.</p>	
70, 101, 125, 128, 159, 217	<p>Het MER 2<sup>e</sup> fase geeft geen informatie over de milieueffecten van de vervanging van gedempt water door nieuw oppervlaktewater. Verplaatsing van de verschillende waterpartijen kan volgens indiener van grote invloed zijn op het milieu. In het VO-PIP zijn nog geen gebieden aangemerkt voor watercompensatie. Dit kan eventueel het verder verdwijnen van agrarische gronden tot gevolg hebben.</p>	<p>In het O-PIP en de OTB's wordt nader aandacht besteed aan de waterhuishouding. De locaties voor watercompensatie en het omleggen van watergangen worden integraal beschouwd.</p>
80, 123	<p>Indieners constateren dat op blz. 115 van het hoofdrapport MER 2<sup>e</sup> fase in de tweede en derde alinea teksten staan over negatieve effecten van de tracés van de RLR door de Oostvlietpolder ten aanzien van afstromend regenwater, verwaaiing van wegwater en demping van oppervlaktewater en dat deze negatieve effecten ontbreken bij de beoordeling van effecten op het recreatiegebied Vlietland.</p> <p>Ditzelfde geldt voor het negatieve effect op waterkeringen, opstuwing en grondverzet van de tracés door de Oostvlietpolder tegen Vlietland aan.</p>	<p>In het O-PIP en de OTB's wordt nader aandacht besteed aan de waterhuishouding.. De locaties voor watercompensatie en het omleggen van watergangen worden bijvoorbeeld integraal beschouwd.</p>
127	<p>Indiener vindt de positieve beoordeling op het criterium bodemverontreiniging bij ZnB en de neutrale beoordeling bij CA in het hoofdrapport MER 2<sup>e</sup> fase opvallend, omdat de bodem inderdaad schoner wordt bij ZnB, niet door de weg, maar doordat er toevallig een aantal voormalige stortlocaties op het tracé liggen die gesaneerd moeten worden.</p>	<p>De provincie deelt de mening van indiener niet. Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.</p>

Indieners	Samenvatting	Reactie
10, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 32, 35, 37, 143, 147, 161, 163, 164, 167, 168, 171, 173, 177, 180, 184, 215, 223	In § 5.3.2 van het hoofdrapport MER 2 <sup>e</sup> fase is aangegeven dat tijdens de aanleg van de tunnelbakken bemaling zal plaatsvinden. Hierdoor kunnen niet alleen zettingen plaatsvinden, maar zullen ook de houten heipalen van sommige panden ernstig schade oplopen. Daarnaast zijn veel panden met name langs de Vlietweg 'op staal' gebouwd, waardoor bij zettingen grote bouwkundige schade zal optreden. In de nieuwbouwwijk Krimwijk II is door de recente grootschalige bouwwerkzaamheden sprake van een forse bodemdaling. De voorgenomen aanleg van de RLR leidt onherroepelijk tot een significante bodemdaling en ernstige schade aan de woningen. Nergens is aangegeven op welke wijze deze schade zal worden voorkomen.	Uitgangspunt is dat de RLR op de genoemde punten uitvoerbaar is. In de verdere voorbereiding van de realisatie wordt gedetailleerd aandacht besteed aan zettingen, bemalingen, etc. Het voorkomen van eventuele schade is uiteraard het streven, Indien er sprake is van aantoonbare schade kan een beroep worden gedaan op een schaderegeling.
170	Het is voor indiener onduidelijk of rekening is gehouden met hergebruik van grond bij het uitgraven van de tunnel.	In de voorbereiding van de realisatie zal dit nader worden beschouwd.
200, 217	Er is volgens indiener geen rekening gehouden met verhoging van de waterschapslasten als gevolg van de aanleg van de RLR.	Dat klopt. In dit geval heeft de initiatiefnemer geen rol.
258	Indiener vindt het vreemd dat veel bodemsanering als positief wordt beoordeeld (p. 116).	Bodemsanering leidt tot een schonere bodem. In het kader van 'werk met werk' biedt de RLR de kans om de bodem te saneren.

### 5.2.19 Lichthinder

Indieners	Samenvatting	Reactie
61, 76, 80, 82, 93, 94, 123, 132, 133, 145, 151, 210, 211, 242, 251	Met de aanleg van ZnB in een open bak zal sprake zijn van een grote toename van lichthinder. Hoe dit zal gaan uitwerken voor wat betreft de uitstraling van de wegverlichting naar de naastliggende (woon)omgeving is voor indieners nog onduidelijk. Indieners wijzen zowel op de nadelige gezondheidseffecten als op de economische gevolgen door verminderde arbeidsproductiviteit.	Deze reactie is gedeeltelijk ingehaald door de actualiteit (zie hoofdstuk 2). Verder is het uitgangspunt om uitstraling van licht ver buiten de weg zoveel mogelijk te voorkomen. Ook met het oog op kwetsbare diersoorten (vleermuizen) in de omgeving.
61, 72, 73, 76, 94, 128, 130, 132, 133, 151,	Indieners vinden het onterecht dat in het MER 2 <sup>e</sup> fase en in het inpassingsplan geen aandacht is besteed aan lichthinder (verlichting weg, autolichten polder in).	In het O-PIP en de OTB's wordt hier aandacht aan besteed.

Indieners	Samenvatting	Reactie
210, 242, 251		
61, 76, 94, 132, 151, 175	Indieners vinden het onterecht dat lichthinder op blz. 92 van het hoofdrapport MER 2 <sup>e</sup> fase niet als beoordelingscriterium is gehanteerd. Die hinder verlaagt de kansen van predatoren van weidevogels. ZnB krijgt volgens indieners in tabel 6.6 ten onrechte een (+) voor effecten op Rode Lijst soorten. Voorkomen van lichthinder door laag geplaatste en speciale armaturen zou een standaard techniek moeten vormen bij ZnB (blz. 87 en 92 en 99), ook vanwege het landschappelijke effect vanuit de Stevenshof en Voorschoten Noord Hofland/Het Wedde op de nu nog pikzwarte polder/ het golfterrein.	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.

## 5.2.20 Recreatie

Indieners	Samenvatting	Reactie
39, 177	Het is onjuist te veronderstellen dat de bereikbaarheid van recreatiegebieden verbetert. Veel recreanten maken gebruik van de fiets, maar recreatieve verbindingroutes, zoals de Vlietweg, worden doorsneden door de RLR en daarmee minder aantrekkelijk voor fietsers.	Vanwege het feit dat de RLR dergelijke routes doorsnijdt is compensatie daarvan een vereiste. De initiatiefnemer voorziet in alternatieven en neemt deze mee in de ruimtelijke procedure.
40, 47, 48, 50, 59, 61, 65, 76, 80, 93 122, 123, 132, 134, 151, 161, 162, 172, 182, 203, 204, 205, 223, 243, 245, 246, 249	Bij de zuidelijke ligging van ZnB in de Oostvlietpolder is geen rekening gehouden met recreatiegebied Vlietland en de investering van circa 100 miljoen die daarmee gemoeid is (o.a. voor een golfterrein). Ook is geen rekening gehouden met de contractuele afspraken tussen de provincie en Vlietland BV. Er is daarnaast een vastgesteld bestemmingsplan dat voorziet in de recreatieve functie van Vlietland, alsook een door Leiden vastgestelde Structuurvisie.	De ligging van de RLR in de Oostvlietpolder is de resultante van een integrale afweging.
43, 61, 76, 94, 109, 125, 126, 127, 132, 133,	In het provinciale Groenplan wordt ingezet op een betere ontsluiting van het Duin, Horst en Weide-gebied, o.a., door een 'poort' te creëren ter hoogte van de Stevenshof. Realisatie daarvan wordt volgens indieners ernstig gehinderd door de varianten ten zuiden van Leiden.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.

Indieners	Samenvatting	Reactie
144, 149, 151, 171, 172, 177, 216, 219, 228	Door ZnB worden de Veenwatering en Dobbewatering doorsneden, waardoor de recreatie daar ernstig wordt gehinderd. De geprojecteerde omgravingen dwingen tot een omweg van ca. 3 km, waardoor deze wateringen aantrekkingskracht verliezen. Onder 6.4 en in figuur 6.9 wordt geen aandacht besteed aan de kanoroutes, waarover de Wijkraad Stevenshof en watersport- en kano-organisaties uitvoerige informatie in verschillende stadia gegeven hebben. Voor ZnB en ZnB-F hoort dit te leiden tot zeer negatieve scores voor 'doorsnijding routes' en 'bereikbaarheid gebieden'. Gezien het bovenstaande zijn indieners van mening dat ZnB in tabel 4.8 (Barrièrewerking, blz. 60) een (-) moeten scoren bij dit criterium; dit zou (-) moeten zijn. Onduidelijk is wat met de uitkomsten van de consultatierondes is gedaan in dit kader.	
61, 94, 113, 115, 120, 125, 129, 132, 134, 142, 145, 148, 151, 210, 221, 222, 230, 242	De neutrale score voor recreatiekwaliteit is onterecht voor de N11-West- en ZnB-varianten. Autonome recreatie zoals langs de rand van de Stevenshof en Noord Hofland/Het Wedde (wandelen, fietsen, skeeleren), in Vlietland en de Oostvlietpolder krijgt te maken met geluidshinder boven 50dB of wordt geraakt door ZnB. Dit geldt ook voor het sportpark en de golfbaan in Voorschoten. Deze worden zelfs niet genoemd in het MER 2 <sup>e</sup> fase. Hieraan moet op zijn minst een negatieve beoordeling worden toegekend.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
61, 132	In de Provinciale Structuurvisie is het Compensatiebeginsel natuur, recreatie en landschap (pp. 77-78) opgenomen, waaronder ook recreatiegebieden in de Zuidvleugel vallen. De aard en omvang van compenserende maatregelen is een onderscheidend kenmerk tussen tracéalternatieven en kan volgens indieners niet weggelaten worden (p. 111 van het hoofdrapport MER 2 <sup>e</sup> fase).	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.
80, 123	Op blz. 101 van het hoofdrapport MER 2 <sup>e</sup> fase is een korte opsomming opgenomen van wat ontwikkeld mag worden bij Vlietland op basis van het vigerende bestemmingsplan. De opsomming is onvolledig en moet uitgebreid worden. Indiener refereert aan een brief van gemeente Leidschendam-Voorburg hierover van begin juni 2012.	De opsomming is niet bedoeld als een uitputtende opsomming. Het MER 2 <sup>e</sup> fase wordt niet aangepast.
45, 76, 151, 210	Onlangs zijn er op initiatief van PS voor een aanzienlijk bedrag twee "fietsnelwegen" gereed gekomen. ZnB zal deze fietsnelwegen kruisen en minder functioneel maken. PS	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.

Indieners	Samenvatting	Reactie
	verliezen aan hun geloofwaardigheid door het vernietigen van hun eigen investeringen. Fietsgedrag moet meer gestimuleerd worden in plaats van de aanleg van wegen zoals de RLR.	
80, 122, 123	De na 25 jaar eindelijk door alle overheden en de Raad van State goedgekeurde plannen voor de verbetering en uitbreiding van de voorzieningen in Vlietland kunnen volgens indieners niet, of in ieder geval niet in de met allerlei partijen contractueel overeengekomen vorm, gerealiseerd worden. Aangezien was afgesproken met de provincie Zuid-Holland dat de (door Vlietland BV aan de provincie te betalen) pachtopbrengsten van de nieuwe voorzieningen voor een belangrijk deel gebruikt zouden gaan worden voor het beheer en onderhoud van Vlietland, zal het niet realiseren van deze voorzieningen mogelijkwerwijs betekenen dat Vlietland niet openbaar en gratis toegankelijk kan blijven. Dit aangezien de provincie heeft aangegeven de kosten voor beheer en onderhoud van Vlietland niet meer te kunnen en willen blijven dragen.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
80, 123	Op blz. 109 van het hoofdrapport MER 2 <sup>e</sup> fase ontbreekt volgens indieners Vlietland, aangezien de toegangsweg van en naar Vlietland doorsneden zal worden.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
80, 94, 123	Indieners zijn het ten aanzien van Vlietland niet eens met de tekst op blz. 109 van het hoofdrapport MER 2 <sup>e</sup> fase: 'In alle varianten wordt geen aantasting van de recreatiekwaliteit voorzien. Weliswaar neemt de geluidsbelasting toe, maar deze is in de huidige situatie al relatief hoog'. Langs de Rijksweg A4 zullen komend jaar ter hoogte van het Recreatiegebied Vlietland en de Vogelplas Starrevaart geluidwerende voorzieningen worden aangelegd van tenminste 3 meter hoog. De provincie heeft zich verplicht deze voor uiterlijk 26 augustus 2013 aan te leggen. De aanleg van de RLR ten zuiden van Leiden zou het verkeerslawaaï in de Oostvlietpolder en in het noordelijk deel van Vlietland aanzienlijk doen toenemen, zowel voor de huidige voorzieningen als voor de 223 nieuwe recreatiewoningen en 20 andere nieuwe voorzieningen in het noordelijk deel van Vlietland.	In het kader van het MER is globaal bepaald wat het geluidniveau is in de verschillende gebieden. In het kader van het inpassingsplan wordt een gedetailleerd onderzoek uitgevoerd op basis van de meest actuele verkeerscijfers en wordt aangegeven of en welke voorzieningen noodzakelijk zijn.
80, 122, 123	Indieners zijn van mening dat de tekst op blz. 109 van het hoofdrapport MER 2 <sup>e</sup> fase: 'De	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals

Indieners	Samenvatting	Reactie
	bereikbaarheid van de recreatiegebieden wordt bij geen van de varianten negatief beïnvloed. Over het algemeen worden de recreatiegebieden beter bereikbaar dan in de referentiesituatie. Dit komt omdat de verkeersafwikkeling in het plan verbeterd is. Ook in het VO-PIP wordt op deze kwestie niet ingegaan. Vlietland heeft de provincie herhaaldelijk gewezen op de doorsnijding van de enige toegangsweg naar het recreatiegebied en de noodzaak voor een aansluiting op de RLR.	beschreven in hoofdstuk 2.
80, 123	Op blz. 110 van het hoofdrapport MER 2 <sup>o</sup> fase wordt 'Vlietlanden' genoemd. Dit is niet correct en behoort 'Vlietland' te zijn.	Dit is correct en betreft een ommissie in het MER 2 <sup>o</sup> fase.
80, 123	Indieners zijn van mening dat de tekst onder het kaartje op blz. 110 van het hoofdrapport MER 2 <sup>o</sup> fase onvolledig is. De negatieve effecten behelzen niet alleen de doorsnijding, maar ook lucht, geluid etc.	De genoemde aspecten zijn onderdeel van de toetsingscriteria in de tabel 6.10.
80, 123	Indieners zijn van mening dat de toetsingscriteria op blz. 110 van het hoofdrapport MER 2 <sup>o</sup> fase in de tabel onder het kopje 'Tabel 6.10 Beoordelingstabel recreatie' onvolledig zijn. De wel genoemde toetsingscriteria zijn onvoldoende duidelijk omdat daarvoor geen definities zijn gegeven. De beoordeling van de genoemde criteria met plusjes, minnetjes of nulletjes is onvoldoende exact en daarom inadequaat. De wijze waarop de plusjes, minnetjes of nulletjes zijn geplaatst is in een aantal gevallen evident onjuist en in strijd met hetgeen elders in het MER staat. Zo zal de recreatiekwaliteit van Vlietland wel degelijk ernstig aantast worden door de realisatie van de N11-West tracés en zeker niet "geen verschil geven met de referentiesituatie". Voor Vlietland blijkt uit het MER allesbehalve dat de bereikbaarheid hetzelfde blijft. Uit deze MER kan alleen de conclusie getrokken worden dat de tracés door de Oostvlietpolder de enige ontsluiting voor auto's doorkruizen en daarmee afsluiten.	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.
94	Indieners vragen zich af waarom figuur 6.9 op p. 110 van het hoofdrapport MER 2 <sup>o</sup> fase is opgenomen. Verder is onduidelijk wat wordt bedoeld met de aanduiding van het noordoostelijke deel van de Papenwegse polder en een groot deel van de Oostvlietpolder als 'recreatie autonoom' en wat de rol daarvan is in het MER 2 <sup>o</sup> fase. In de huidige situatie	De figuur is opgenomen ter ondersteuning van de tekst. Recreatie autonoom betekent dat in de autonome situatie voor het betreffende gebied een recreatieve functie / inrichting is bedacht.



Indieners	Samenvatting	Reactie
	zijn deze gebieden weiland en er is geen reden die niet te behouden in de 'polderalternatieven', zoals o.a. ZnB. Voor veel bewoners en recreanten wordt juist dat agrarische weidelandschap hoog gewaardeerd.	
106, 134	De in het plangebied aanwezige sportvelden en de drastische gevolgen als gevolg van de realisatie van de RLR zijn amper betrokken in het MER 2 <sup>e</sup> fase.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
234	De aanleg van de RLR biedt volgens indiener een unieke kans om een dubbelslag te maken: enerzijds een betere doorstroming van verkeer en anderzijds een kwaliteitsimpuls op het vlak van ruimtelijke ordening, namelijk om van Vlietland, de Oostvlietpolder en Polderpark Cronesteyn één groot aaneengesloten recreatie- en weidegebied te maken.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.
127	Indiener is van mening dat ZnB te positief is beoordeeld omdat in het hoofdrapport MER 2 <sup>e</sup> fase met geen woord wordt gerept over de recreatieve kwaliteit van de rand van de Stevenshof. De ZnB-varianten hebben hierop een negatieve invloed, vooral op de criteria 'doorsnijding vaar-/ schaats-, wandel-, en fietsverbindingen' en 'aantasting recreatiekwaliteit'.	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.
174	Sportverenigingen zijn straks niet meer zelfstandig bereikbaar voor kinderen.	De provincie wijst indiener op de doorgevoerde ontwerpoptimalisaties zoals beschreven in hoofdstuk 2.

### 5.2.21 Overige opmerkingen

Indieners	Samenvatting	Reactie
7, 265	Indiener verzoekt de provincie een gedetailleerde planning toe te sturen, zodat inzicht wordt verkregen in de impact, aard en omvang van de werkzaamheden. Tevens wordt gevraagd om een gefaseerde aanpak en een start van de werkzaamheden rondom het Lammeschansplein en vervolgens Knoop Leiden West. Indiener verzoekt tevens om vervolgens een heroverweging te doen vanuit noodzaak en kosten.	In het kader van de voorbereiding van de realisatie wordt een bouwfasering en ook gedetailleerde planning opgesteld. Een heroverweging vanuit noodzaak en kosten is niet aan de orde.
226	Indiener heeft begrepen dat burgers die direct betrokken zijn bij de aanleg van de RLR, meer specifiek de ZnB-variant, uitgenodigd zijn door PS om hun bezwaren hiertegen schriftelijk naar PS te sturen vóór 4 september a.s. Indiener kan dit helaas niet terugvinden	Dit zou op de website van de provincie gestaan moeten hebben, specifiek bij het onderdeel 'stateninformatie'.

Indieners	Samenvatting	Reactie
	op de website van de provincie.	
169	De reactie van indiener op het MER 1 <sup>e</sup> fase blijft gehandhaafd.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
165	In de studie van de TU Delft (Van Engelenburg en Elbers) is aangegeven dat de REES studie van Ecorys niet klopt.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
64, 102	Het huidige beleid van de overheid is er op gericht om mensen dichterbij werk te laten wonen, en daardoor de verkeersoverlast terug te dringen. Uitbreidingen voor woongebieden langs de kust die moeten bestaan van werkgelegenheid verderop staan haaks op dit beleid en dienen met meer omzichtigheid te worden behandeld.	Deze mening wordt voor kennisgeving aangenomen.
151	Indiener heeft onlangs na veel zoeken een loods gevonden om diverse kunstzinnige activiteiten te kunnen ontplooiën. Door de aanleg van de RLR volgens het gekozen tracé, zal dit niet meer mogelijk zijn.	Helaas raakt de RLR het eigendom / de gebruikslocatie van indiener. Het perceel / pand zal verworven moeten worden.
121	Indiener is voornemens zijn eigendom te ontwikkelen, maar wordt daarin belemmerd door het ontwerp van ZnB. Indiener wenst in overleg te treden met de provincie en de gemeente Oegstgeest om te komen tot een bestemmingsplanwijziging, zodat zijn eigendom alsnog ontwikkeld kan worden. Optie twee is om in overleg te treden met de provincie over een eventuele aanpassing van het ontwerp ter plaatse, om toch het ontwikkelpotentieel te kunnen benutten.	In overleg treden is mogelijk. De provincie wacht het initiatief van indiener af.

## 6 Bijlagen

## 6.1 Bijlage 1: lijst van gehanteerde afkortingen

Afkorting	Omschrijving	Afkorting	Omschrijving
Awb	Algemene wet bestuursrecht	PIP	Inpassingsplan
Bevb	Besluit externe veiligheid buisleidingen	PKB	Planologische Kern Beslissing
Bro	Besluit ruimtelijke ordening	PS	Provinciale Staten
BSP	Bio Science Park	PSV	Provinciale Structuurvisie
CA	Churchill Avenue	PVVP	Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan
CA gefaseerd	Churchill Avenue gefaseerd	PZH	Provincie Zuid-Holland
Cie MER	Commissie voor de m.e.r.	QRA	Quantitative Risk Analysis / Kwantitatieve Risico Analyse
EHS	Ecologische Hoofdstructuur	REES	Regionale Economische Effecten Studie
GES	Gezondheids Effect Screening	RLR	RijnlandRoute
GS	Gedeputeerde Staten	RWS	Rijkswaterstaat
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer	SSK	Standaard Systematiek Kostenramingen
HWN	Hoofd Wegen Net	SWUNG	Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid <sup>6</sup>
KLW	Knoop Leiden-West	TB	Tracébesluit
LOP	Landschapsontwikkelingsplan	TCA	Team Churchill Avenue
MER	Milieueffectrapport	TCR	Team Compromis RijnlandRoute
MKBA	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse	VO-PIP	Voorontwerp Inpassingsplan
MMA	Meest Milieuvriendelijke Alternatief	Wgh	Wet geluidhinder
NVA	Nota Voorkeursalternatief	Warvw	Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels
OBS	Ontsluiting Bio Science Park	Wm	Wet milieubeheer
O-PIP	Ontwerp inpassingsplan	Wro	Wet ruimtelijke ordening
OTB	Ontwerp Tracébesluit	ZnB	Zoeken naar Balans
OWN	Onderliggend Wegen Net	ZnB Optimaal	Zoeken naar Balans Optimaal
PAL	Provinciale Adviescommissie Leefomgevingskwaliteit	ZnB-A	Zoeken naar Balans variant A
PAS	Programmatie Aanpak Stikstof	ZnB-F	Zoeken naar Balans variant F

<sup>6</sup> SWUNG betreft de nieuwe regelgeving voor het aspect geluid bij rijkswegen

## 6.2 Bijlage 2: lijst van vooroverlegpartners artikel 3.1.1 Bro

Tabel: overzicht instanties vooroverleg (in willekeurige volgorde)

Nr.	Naam instantie
1	Burgemeester en Wethouders gemeente Katwijk
2	Burgemeester en Wethouders gemeente Leiden
3	Burgemeester en Wethouders gemeente Leidschendam-Voorburg
4	Burgemeester en Wethouders gemeente Oegstgeest
5	Burgemeester en Wethouders gemeente Voorschoten
6	Burgemeester en Wethouders gemeente Wassenaar
7	Burgemeester en Wethouders gemeente Zoeterwoude
8	Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen E.I.D.
9	Brandweer Hollands Midden
10	Dunea
11	N.V. Nederlandse Gasunie
12	Greenport Duin en Bollenstreek
13	Hoogheemraadschap van Rijnland
14	Inspectie leefomgeving en transport
15	Kamer van Koophandel
16	Leiden Bioscience Park
17	Milieufederatie Zuid-Holland
18	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
19	Prorail B.V.
20	Stadsgewest Haaglanden
21	Regio Holland Rijnland
22	Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed
23	Rijkswaterstaat Zuid-Holland
24	TeNNet Regio West

### 6.3 Bijlage 3: lijst van indieners inspraakreactie

Op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens is het niet toegestaan om persoonsgegevens (zogenaamde NAW-gegevens: naam, adres en woonplaats) van natuurlijke personen te verwerken zonder bijvoorbeeld een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen. In deze Nota van Antwoord wordt hieraan voldaan door de insprekers niet bij name te noemen, met uitzondering van rechtspersonen.

Nummer	Indiener
1	Stichting Belangenbehartiging Oostvlietpolder
2 t/m 8	Geanonimiseerd
9	Astmafonds
10 t/m 26	Geanonimiseerd
27	Vereniging Belanghebbende Buitengebied Valkenburg (VBBV)
28 t/m 38	Geanonimiseerd
39	Vereniging Vrienden van Oostvlietpolder
40 t/m 79	Geanonimiseerd
80	Recreatiecentrum Vlietland BV
81	Stichting Het Zuidhollandse Landschap
82	Stichting Horst en Voorde
83 t/m 90	Geanonimiseerd
91	Nalco Europe BV
92 t/m 121	Geanonimiseerd
122	Hillgate Vlietland BV
123	Recreatiecentrum Vlietland BV
124 t/m 127	Geanonimiseerd
128	Vereniging voor Agrarisch Natuur- en Landschapsbeheer Wijk en Wouden
129	Vereniging Vrienden van Vlietland
130 tm 132	Geanonimiseerd

Nummer	Indiener
133	Koninklijke Nederlandse Watersportverbond
134 t/m 151	Geanonimiseerd
152	Centraal Aannemersbedrijf
153 t/m 158	Geanonimiseerd
159	Bomenbond Rijnland
160	Stichting Tijd voor groen
161 t/m 168	Geanonimiseerd
169	Agrarische Natuurvereniging Santvoorde
170 t/m 208	Geanonimiseerd
209	Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland
210 t/m 227	Geanonimiseerd
228	Stichting Duinpoldertocht
229	Stichting Grote polder Groene Hart
230	Stichting Tennispark Adegeest
231, 232	Geanonimiseerd
233	Vereniging tot behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten
234	Vereniging Vrienden van Vlietland
235 t/m 259	Geanonimiseerd
260	Vereniging tot behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten
261 t/m 264	Geanonimiseerd
265	Algemene Vereniging voor Natuurbescherming voor 's Gravenhage en omstreken
266 t/m 269	Geanonimiseerd