



Aan  
Commissie m.e.r., werkgroep RijnlandRoute

Kopie aan

Onderwerp  
Aanvulling 2e fase MER RijnlandRoute versie 2.0

In uw voorlopige toetsingsadvies over het 2<sup>e</sup> fase MER RijnlandRoute versie 2.0 (d.d. 18 oktober jl.) adviseert u ons om het MER op enkele punten aan te vullen. Wij geven daar graag gehoor aan.

In de onderstaande aanvulling verwijzen wij een aantal keren naar documenten die de gevraagde informatie bevatten ten behoeve van uw advies. Deze treft u als bijlage aan.

De inhoud van deze aanvulling volgt de indeling van uw voorlopige toetsingsadvies:

Toekomstwaarde

Beoordeling van effecten

Natura2000

Vervolgbesluitvorming

Per onderwerp gaan wij achtereenvolgens in op uw voorlopige advies, onze aanvulling cq toelichting en onze conclusie.

### **1) Toekomstwaarde**

In uw advies staat, dat u de conclusie in het MER dat de toekomstwaarde voor Churchill Avenue beperkt is, te stellig acht. Wij geven hieronder kort aan waarom in het MER deze conclusie is getrokken.

Restcapaciteit: u wijst op de restcapaciteit in de tunnel tijdens de spits. Echter, uit de dynamische doorrekening blijkt dat deze capaciteit niet gebruikt kan worden door de beperkende capaciteit van de kruispunten.

Optimalisaties: Bij de bepaling van de toekomstvastheid is met optimalisaties gerekend. Een uitgebreid overzicht daarvan vindt u in bijlage 3.

Verkeersprognose: In het MER is gebruik gemaakt van de meest actuele NRM en RVMK cijfers, waarin de meest recente demografische en economische effecten zijn meegenomen op basis van cijfers van het CPB.

Hieronder geven wij een uitgewerkte toelichting per onderwerp:

#### *Restcapaciteiten:*

In bijlage 19 (hierin zijn de verhoudingen intensiteit/capaciteit per wegvak opgenomen) staat een kanttekening dat met een statisch verkeersmodel slechts op "hoofdlijnen een beeld te schetsen is van de verkeersafwikkeling en dat dit zich beperkt tot de wegvakken. Dit geeft slechts een

indicatie van de werkelijke kwaliteit van de verkeersafwikkeling (signaalfunctie). In een zwaar belast stedelijke verkeersnetwerk zijn de kruispunten vaak bepalend voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling.”

Het dynamische verkeersmodel is daarom gebruikt voor het bepalen van de toekomstwaarde. In dit verkeersmodel wordt naast de restcapaciteit en wegvakken ook gekeken naar de verkeersafwikkelingen op kruispunten en aansluitingen. Tijdens de studie is gebleken dat de kruispunten en aansluitingen voor dit project sterk maatgevend zijn voor de verkeersafwikkeling en niet de eventueel aanwezige restcapaciteit op wegvakken. Voor de door u gesignaleerde wegvakken in het alternatief Churchill Avenue geldt dat het verkeer in de avondspits 2030 de tunnel niet kan bereiken door congestie op maaiveld. Door het overmatige verkeersaanbod op het bovengrondse deel van de Doctor Lelylaan loopt het verkeer in het alternatief Churchill Avenue vast.

Conclusie: De restcapaciteit in het alternatief Churchill Avenue is betrokken bij het dynamische verkeersmodel samen met de kruispuntcapaciteiten. Op deze wijze is een integraal beeld verkregen van de verkeersafwikkeling. Hieruit blijkt dat de aanwezige restcapaciteit op de genoemde wegvakken in het alternatief Churchill Avenue wel aanwezig is, alleen niet gebruikt kan worden.

#### *Optimalisaties*

Door de formulering in paragraaf 4.11 van het MER kan inderdaad het beeld ontstaan dat de alternatieven, waaronder Churchill Avenue niet in voldoende mate zijn geoptimaliseerd. Voor het Churchill Avenue alternatief hebben wij in intensief contact en samenspraak met het Team Churchill Avenue diverse optimalisaties doorgerekend. Op verschillende momenten zijn verkeerskundige doorrekeningen uitgevoerd. In bijlage 3 is het overzicht opgenomen van deze optimalisaties. De meeste optimalisaties hebben geleid tot een wijziging van het verkeerskundige ontwerp, waaronder het opnemen van dubbelstrooksrotondes op de Dr. Lelylaan. Voor verkeerslichten met een groene golf is in overleg met het Team Churchill Avenue niet gekozen omdat dit negatieve gevolgen heeft onder andere voor de inpassing. Overigens zijn in aanvulling op het overzicht bij wijze van gevoeligheidsanalyse nog diverse andere mogelijke optimalisaties onderzocht, maar deze bleken niet of nauwelijks een positief effect te hebben op de doorstroming van het verkeer in het alternatief en deze hebben daarom niet geleid tot een aanpassing ervan. Een voorbeeld hiervan is het omdraaien van het eenrichtingsverkeer op de Morsweg.

Met de optimalisaties (bijlage 3) was het mogelijk een Churchill Avenue alternatief te ontwikkelen dat in 2020 een goede verkeersafwikkeling liet zien. Het Churchill Avenue alternatief geeft in 2030 doorstromingsproblemen en loopt vast op het bovengrondse deel van de Dr. Lelylaan. Het vastlopen van Churchill Avenue in 2030 heeft geleid tot een extra onderzoek naar aanvullende optimalisaties rond Bio Science Park en Nieuw Rhijnegeest Zuid. Hiertoe is op verzoek van Team Churchill Avenue onderzocht of het openstellen van de verlengde Wassenaarseweg en afwikkeling van het verkeer via de 'achterzijde' van het Bio Science Park een oplossing kan zijn (zie bijlage 4). Met deze aanvullende ingreep kan inderdaad meer verkeer van en naar Bio Science Park gebruik maken van de tunnel en rijdt er dientengevolge minder verkeer bovengronds. Uit modelberekeningen van Goudappel Coffeng blijkt dat de voorgestelde oplossing van Team Churchill Avenue voldoet voor de Dr. Lelylaan, maar dat extra rijstroken noodzakelijk zijn bij de aansluiting Nieuw Rhijnegeest Zuid - ir. G. Tjalpaweg. Daarnaast is er voor

een aantal richtingen nauwelijks restcapaciteit, zodat het voor een goede doorstroming nodig is additionele rijstroken aan te leggen. Deze additionele rijstroken zijn moeilijk in te passen, brengen extra kosten met zich mee en hebben consequenties voor de tunnel.

Conclusie: In nauw overleg met Team Churchill Avenue, is een groot aantal optimalisaties van het alternatief Churchill Avenue doorgerekend (zie bijlage 3 en 4).

#### *Verkeersprognoses*

In het MER hebben wij gebruik gemaakt van de meest recente versies van de verkeersmodellen voor de regio Holland Rijnland, te weten het RVMK en het ook door Rijkswaterstaat gebruikte NRM. Het NRM wordt jaarlijks op basis van door het Centraal Plan Bureau vastgestelde demografische en economische ontwikkelingen geactualiseerd. Specifiek voor het MER, mei 2012, is de oorspronkelijke ontwikkelingsomvang van de locatie Valkenburg gereduceerd en gefaseerd, uitgaande van 50% realisatie in 2020 en 90% van de oorspronkelijke capaciteit in 2030. Voor de duidelijkheid sturen wij u de betreffende informatie toe onder bijlage 1.

Conclusie: Er is uitgegaan van gangbare groeiprognoses voor het wegverkeer, zoals in het NRM. Uiteraard geldt daarbij de nuancering dat elke prognose per definitie wordt gekenmerkt door enige onzekerheid.

#### **Conclusie met betrekking toekomstwaarde**

Op basis van de meest recente verkeersmodellen concluderen wij dat 'de toekomstwaarde van Churchill Avenue beperkt is' en dat hiervoor een evenwichtige benadering van de effecten is gehanteerd.

#### **2) Beoordeling van effecten**

In uw advies stelt u dat een evenwichtige en gelijkwaardige uitwerking van de alternatieven, van de effecten en de mate van doelbereik van essentieel belang is. Met betrekking tot de leefomgeving hebt u gesteld dat er voldoende informatie beschikbaar is voor besluitvorming. Hieronder gaan wij in op de door u genoemde thema's waar sprake kan zijn van onduidelijkheden.

Alle effecten zijn beoordeeld zonder mitigerende maatregelen.

#### *Sluipverkeer*

Sluipverkeer is verkeer dat via zijwegen of parallelle wegen (ongewenste routes) rijdt om drukte op de hoofdroute (gewenste route) te vermijden. Om de omvang van het sluipverkeer inzichtelijk te maken zijn we nagegaan in welke mate de diverse alternatieven verkeer van ongewenste parallelle routes naar de RijnlandRoute weten te halen. In het MER zijn de absolute cijfers wel vermeld, maar is gekozen is om de beoordeling te baseren op een relatieve verschuiving omdat de intensiteit in de referentiesituatie de basis vormt in de beoordeling. Het is immers zo, dat een toename van 500 mvt in de avondspits op de Papeweg (t.o.v. 3.000) niet vergelijkbaar is met een toename van 600 mvt op de Lage Morsweg (t.o.v. 700). Hierbij is het tevens van belang te realiseren dat de Lage Morsweg een kleine woonstraat is. In bijlage 6 van het achtergrondrapport Verkeer van het MER zijn de absolute verschuivingen ten opzichte van de referentiesituatie terug te vinden, zodat ook de absolute aantallen zichtbaar zijn. Dit is terug te vinden in bijlage 5, bij deze aanvulling.

Conclusie: Naast de absolute getallen hebben wij ook de relatieve getallen in beeld gebracht, omdat deze ook een beeld geven van over wijzigingen ten opzichte van de referentiesituatie.

#### *Verkeersintensiteiten*

U geeft aan dat een onjuiste indruk kan ontstaan doordat de verkeersintensiteiten op de Doctor Lelylaan en de Churchillaan in het alternatief Churchill Avenue soms wel en soms niet in één score zijn samengevoegd. U verwijst daarbij naar de kaartjes van bijlage 5 bij het Achtergrondrapport Verkeer en het middelste plaatje op blz. 19 van de samenvatting.

In bijlage 5 gaat het om de verschuivingen van de verkeersdruk op hoofdwegen. Hiertoe behoort de tunnel en niet de bovengrondse weg van de Doctor Lelylaan. Op blz 19 van de samenvatting wordt benadrukt dat er meer verkeer door de tunnel rijdt. In de tekst en de figuur hebben wij dat toegelicht. Ter verduidelijking zullen wij het kaartje in de samenvatting aanpassen door de wijzigingen van intensiteiten op maaiveld expliciet aan te geven. Overigens zijn de verkeersintensiteiten niet gebruikt om de varianten te scoren: de omvang van de verkeersintensiteiten op zich is namelijk geen beoordelingscriterium.

Conclusie: Bij beide voorbeelden die u noemt zullen wij het kaartje van Churchill Avenue op blz 19 van de samenvatting verduidelijken.

#### *Oversteekbaarheid en Barrièrewerking*

In uw advies geeft u aan dat de oversteekbaarheid van Churchill Avenue positiever zou moeten scoren omdat er weinig verschillen zijn in de bereikbaarheid van woon- en werkgebieden en de bereikbaarheid van recreatiegebieden niet wordt aangetast.

Bij oversteekbaarheid gaat het om de mogelijkheden die het (langzaam) verkeer heeft om een hoofdroute over te steken. In het Churchill Avenue alternatief worden op de Dr. Lelylaan twee bestaande onderdoorgangen vervangen door gelijkvloerse oversteken bij geplande rotondes. Uit de berekeningen blijkt dat deze rotondes in 2020 reeds dubbelstrooks moeten worden uitgevoerd.

Door het CROW wordt ontraden fietsers gelijkvloers over te laten steken bij dubbelstrooks rotondes. Een alternatief hiervoor is een onderdoorgang, die in het geval van het Churchill Avenue alternatief echter zeer diep komt te liggen in verband met de ligging van de tunnel. Andere mogelijkheden zijn een brug of het maken van kruispunten met verkeerslichten. Een brug wordt negatief beoordeeld op oversteekbaarheid, mede gelet op bijvoorbeeld rolstoelgebruikers. Voor verkeerslichten is niet gekozen, onder andere omdat dit negatieve gevolgen heeft voor de inpassing.

Daarom wordt, zoals aangegeven op blz. 65 van het achtergrondrapport Verkeer, het alternatief Churchill Avenue negatief beoordeeld op dit punt.

Overigens wordt Churchill Avenue voor de oversteekbaarheid en barrièrewerking op de Churchillaan-gedeelte wel zeer positief beoordeeld. Zie ook hiervoor pagina 65 van het achtergrondrapport Verkeer. Uiteindelijk is de beoordeling van Churchill Avenue gelijk aan de meeste andere alternatieven.

Conclusie: door het gebrek aan mogelijkheden voor langzaam verkeer om de Dr. Lelylaan over te steken, neemt de oversteekbaarheid af, waardoor deze negatief wordt beoordeeld.

### *Luchtkwaliteit*

In uw voorlopig toetsingsadvies staat dat een verkeerd beeld kan ontstaan voor de luchtkwaliteit bij de tunnelmonden van Churchill Avenue omdat onvoldoende wordt ingegaan op de mogelijkheden om negatieve effecten te mitigeren.

Het Churchill Avenue alternatief is op luchtkwaliteit sterk negatief beoordeeld in het MER. Dit is gedaan omdat conform uw eerder advies alle effecten zijn getoetst zonder mitigerende maatregelen. Zoals in het MER is beschreven zijn deze effecten te mitigeren en zijn daarvoor een aantal mogelijkheden aangedragen (zie blz. 77 en tabel 9.1 in het MER). Tevens is in de genoemde tabel een kwalitatieve inschatting opgenomen van de effecten op luchtkwaliteit na het uitvoeren van mitigerende maatregelen. Om de leesbaarheid van de samenvatting te vergroten, passen we deze aan. U vindt deze in bijlage 7. Hierin wordt onder de 'Samenvattende tabel met effectenscore' het complete overzicht van effecten (tabel 8.1 uit het MER) met een toelichting op de mitigeerbaarheid op onder andere luchtkwaliteit gegeven. Het berekenen van de exacte effecten van de mitigerende maatregelen vindt voor het voorkeursalternatief plaats in het kader van het provinciaal inpassingsplan.

Conclusie: Ter verduidelijking wordt aan de samenvattende tabel met effectenscores een toelichting toegevoegd met daarin een inschatting van de mitigeerbaarheid van de effecten. Dit passen wij ook aan in de samenvatting van het MER.

### *Geluid*

In uw voorlopig toetsingsadvies staat dat er een verkeerd beeld kan ontstaan bij de effecten van geluid omdat onvoldoende wordt ingegaan op de maatregelen die nodig zijn om negatieve effecten te mitigeren (hoofdstuk 3 van uw advies).

Ook bij geluid zijn de effecten getoond zonder mitigerende maatregelen zoals stil asfalt, geluidscherm of een geluidwal. Per saldo worden er 20 woningen extra blootgesteld aan meer dan 48dB. Vanwege dit aantal is dit in het MER neutraal beoordeeld. Daarnaast zijn er op bestaande tracés reducties ten opzichte van de referentiesituatie.

Zoals in het MER is beschreven zijn geluideffecten te mitigeren en zijn daarvoor een aantal mogelijkheden aangedragen (zie blz. 70 en tabel 9.1 in het MER).

Om de leesbaarheid van de samenvatting te vergroten, passen we deze aan. U vindt deze in bijlage 7. Hierin wordt onder de 'Samenvattende tabel met effectenscore' het complete overzicht van effecten (tabel 8.1 uit het MER) met een toelichting op de mitigeerbaarheid op onder andere geluid gegeven. Het berekenen van de exacte effecten van de mitigerende maatregelen vindt voor het voorkeursalternatief plaats in het kader van het provinciaal inpassingsplan.

Bij het aspect landschap is wel rekening gehouden met een situatie dat er bijvoorbeeld geluidschermen worden gerealiseerd vanwege de mogelijke negatieve impact daarvan op het landschap. Met andere woorden: de negatieve gevolgen van eventuele geluidwerende voorzieningen (op het landschap) zijn wel meegenomen in het MER, maar de positieve effecten voor wat betreft geluidbelasting zijn niet betrokken in de beoordeling (voor geluid).

Conclusie: Ter verduidelijking op de samenvattende tabel met effectenscores wordt een toelichting opgenomen met daarin een inschatting van de mitigeerbaarheid van de effecten. Dit passen wij ook aan in de samenvatting van het MER.

#### *Archeologie*

U geeft aan dat de score voor het alternatief Churchill Avenue te negatief is omdat verwacht mag worden dat onder bestaand tracé van de Churchillaan en de Dr. Lelylaan het bodemarchief reeds aanzienlijk meer verstoord is dan onder een nieuw aan te leggen tracé.

De door u genoemde verstoring is inderdaad een normaal gesproken te verwachten situatie. Voor het bestaande tracé in Leiden geldt echter dat een relatief dik ophogingsdek van 1,3-2,5 m aanwezig is, dat is aangebracht voorafgaande aan de bouw van de woonwijk. Dit betekent een andere situatie dan normaal gesproken te verwachten is. In het achtergronddocument archeologie (blz. 28) en de bijbehorende boorbeschrijvingen in bijlage 1 blijkt dat een groot deel van de verstoringen (kabels, leidingen, zandlichaam t.b.v. de weg, etc.) zich bevinden in dit ophogingsdek. Uit de boorbeschrijvingen blijkt dat ter hoogte van de Churchillaan en de Dr. Lelylaan in verschillende boringen sprake is van een zichtbare oude bouwvoor onder het ophogingsdek (zie boringen 20 – 23, 26 – 28, 30, 32, 33, 35, 36, 39, 57, 58, 61, 81, 83, 84, 87, 108, 187 – 191). Voor de volledigheid hebben wij de eerder genoemde boorstaten als bijlage 8 toegevoegd. Daarnaast is de bodemopbouw in een groot deel van de overige boringen dusdanig intact (er zijn bijvoorbeeld nog kwelder en/of oeverafzettingen aangetroffen) dat kan worden aangenomen dat zelfs wanneer de bouwvoor verdwenen zou zijn bij de aanleg van de huidige weg, de onderliggende afzettingen vrijwel onaangetast zijn gebleven. Het aantreffen van de oorspronkelijke ondiepe bodemlagen geeft aan dat de bodem ter plaatse niet aantoonbaar is verstoord als gevolg van de latere inrichting. Het in het MER geschetste effect van Churchill Avenue op archeologie is naar onze mening dan ook realistisch. Er is in dit deel van het tracé immers nog altijd sprake van een hoge verwachting voor archeologische resten.

Conclusie: Op grond van uitgevoerde boringen kan worden geconcludeerd dat sprake is van een hoge verwachting voor archeologische resten en dat de effecten correct zijn beschreven en beoordeeld.

#### *Bodem en water*

U geeft aan dat er bij enkele criteria sprake is van zeer kleine verschillen tussen de alternatieven die resulteren in verschillende beoordelingen maar feitelijk niet van doorslaggevende betekenis zijn. Het onderscheid is niet onderbouwd.

Uw constatering is terecht dat bij enkele criteria de verschillen tussen de absolute effecten klein zijn maar dat dit, door de gehanteerde klassegrenzen, leidt tot een andere effectscore op het betreffende subcriterium. Voor bodem en (grond)water zijn in totaal tien toetsingscriteria beschouwd in het MER (zie tabel 6.12 in het MER). Enkele van deze toetsingscriteria, waaronder bodemverontreiniging en zetting, zijn in het achtergrondrapport Bodem en Grondwater onderverdeeld in subcriteria. Bij de effectbeoordeling is bij dit thema, evenals bij andere thema's in het MER, zoveel mogelijk een kwantitatieve benadering gehanteerd, inclusief een beoordelingssystematiek met klassegrenzen. Inherent aan deze werkwijze is dat andere

klassegrenzen tot andere effectscores zouden kunnen leiden. De absolute effecten zijn daarom expliciet in het betreffende achtergrondrapport in beeld gebracht. De totaalbeoordeling op bodem en (grond)water zoals gepresenteerd in tabel 8.1 zal niet wijzigen in verband met het grote aantal gehanteerde toetsingscriteria. Uiteraard komen onderlinge verschillen wel naar boven binnen de subcriteria.

Conclusie: Andere klassegrenzen kunnen bij enkele van de (sub)criteria leiden tot andere effectbeoordelingen. De totaalbeoordeling zoals opgenomen in tabel 8.1 van het MER zal hierdoor niet wijzigen. Een exact beeld van de te verwachten effecten op alle (sub)criteria is opgenomen in het achtergrondrapport Bodem en Grondwater.

### **Conclusie met betrekking tot beoordeling van effecten**

In hoofdstuk 8 van het MER en in de samenvatting van het MER is een overzichtstabel opgenomen met de effectscores van alle varianten (tabel 8.1). Deze tabel is opgesteld op basis van de beschrijvingen en beoordelingen uit de hoofdstukken 5 en 6 van het MER. Daarbij is voor alle varianten en voor alle beoordelingscriteria uitgegaan van effecten *zonder* mitigerende maatregelen<sup>1</sup>. Op grond van bovenstaande aanvullende beschrijvingen zijn wij van mening dat de beoordelingen geen aanpassing behoeven. Gelet op uw vragen hebben wij ter verduidelijking een aanvulling op de samenvattende tabel 8.1. opgesteld.

In bijlage 7 wordt de samenvattende tabel 8.1 weergegeven waarbij aanvullend per milieuthema is aangegeven op welke wijze en in welke mate de effecten kunnen worden gemitigeerd. Dit geeft input voor de nadere onderzoeken die in het kader van het inpassingsplan zullen worden uitgevoerd. **De samenvatting van het MER zal hierop worden aangepast.**

### **3) Natura2000**

U geeft aan het van belang te vinden (de effectiviteit van de) beheermaatregelen nader uit te werken.

De aanleg en exploitatie van de Rijnlandroute zal een kleine toename van de atmosferische depositie ontstaan op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Dit is onderzocht in het kader van het MER. Deze kleine toename kan onder de omstandigheden waaronder die plaatsvinden niet leiden tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van deze gebieden omdat autonome instandhoudingsmaatregelen getroffen worden. Deze autonome instandhoudingsmaatregelen houden direct verband met c.q. zijn nodig voor het beheer van de betrokken Natura2000-gebieden en zullen getroffen worden, ongeacht of de Rijnlandroute al dan niet zal worden gerealiseerd. De maatregelen hebben alle de status "bewezen" op grond van wetenschappelijke publicaties en de OBN-rapportages en worden uitgevoerd door ter zake kundige TBO's. De (effecten van de) maatregelen worden gemonitord op grond waarvan zonnig tot bijstelling kan worden besloten. Wij volgen als wettelijk verantwoordelijke ook zelf het beheer in de betrokken gebieden en de monitoring daarvan en kunnen daarbij op grond van onze bevoegdheden zo nodig aanwijzingen geven of zelf maatregelen (laten) treffen.

Voor een nadere uiteenzetting verwijzen wij naar bijlage 6.

<sup>1</sup> zoals door u aangegeven in uw tussentijds toetsingsadvies (augustus 2011, rapportnr. 2198-207).

Conclusie: De effectiviteit van de te treffen autonome instandhoudingsmaatregelen in de Natura2000- gebieden Coepelduynen en Meijndel & Berkheide is nader beschreven in bijlage 6.

#### **4) Vervolgbesluitvorming**

Hoofdstuk 4 van uw advies bevat drie aanbevelingen voor vervolgbesluitvorming. Deze adviezen nemen wij uiteraard ter harte bij onze toekomstige planuitwerking.

#### **Ten slotte**

In het voorgaande hebben wij op grond van uw voorlopige advies een aanvullende toelichting gegeven op de door u aangegeven onderdelen.

Conform uw verzoek, zullen wij de samenvatting op onderdelen aanpassen, zoals hiervoor aangegeven.

Het gaat daarbij om een toelichting op de samenvattende tabel op blz. 25 en om het aanpassen van de figuur op blz. 19 met verkeersintensiteit van Churchill Avenue en de bijbehorende tekst. Wij hebben deze aanpassingen opgenomen in bijlage 7, respectievelijk bijlage 9. De samenvatting wordt momenteel hierop aangepast, zodra deze gereed is sturen wij u die separaat toe.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd, mocht de geleverde aanvulling en informatie bij u vragen oproepen dan zijn wij graag bereid nadere toelichting te geven. U kunt zich hiervoor wenden tot mevrouw Ineke Wouda, projectleider MER, telefoonnummer 06-51221251 of mevrouw Cecile van der Ent, telefoonnummer 06-21268022.

#### Overzicht bijlagen

Bijlage 1: blz. 1 t/m 14 uit bijlage 1 van het verkeersrapport

Bijlage 2: tekst uit het kader van blz. 11 uit het verkeersrapport

Bijlage 3: overzicht van de doorrekeningen t.b.v. optimalisaties Churchill Avenue alternatief

Bijlage 4: notitie ontsluiting BSP

Bijlage 5: sluipverkeer - absolute verschuivingen ten opzichte van de referentiesituatie

Bijlage 6: beheermaatregelen en monitoring Natura 2000 – toelichting op de gevolgen voor natuur

Bijlage 7: samenvattende tabel met in toelichting mogelijkheden tot mitigatie

Bijlage 8: boorstaten archeologie

Bijlage 9: aanpassing figuur samenvatting MER