



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# RijnlandRoute

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

29 november 2012 / rapportnummer 2198-402



## 1. Oordeel over het MER en de aanvulling daarop

De provincie Zuid-Holland heeft het voornemen de Rijnlandroute te realiseren. Deze route moet de oost-west verbinding tussen de A4, de A44 en Katwijk verbeteren, en de leefbaarheid in het gebied vergroten. Ten behoeve van de Rijnlandroute is een voorontwerp-inpassingsplan opgesteld. Ter ondersteuning van de planontwikkeling en ter onderbouwing van de besluitvorming door Provinciale Staten is een MER opgesteld, waarin de milieugevolgen van de alternatieven in beeld zijn gebracht. De provincie Zuid-Holland heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (verder 'de Commissie') gevraagd het MER<sup>2</sup> te toetsen.

De Commissie heeft tijdens de toetsing een aantal tekortkomingenesignaleerd die zij essentieel acht voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming. Naar aanleiding daarvan heeft de provincie Zuid-Holland de Commissie verzocht de advisering op te schorten om een aanvulling op het MER te op te stellen.<sup>3</sup> Het nu voorliggende advies gaat over het MER en de aanvulling daarop.

De provincie<sup>4</sup> heeft aangegeven het voorkeustracé op onderdelen mogelijk te willen wijzigen. Een eventueel gewijzigd voorkeursalternatief maakt geen onderdeel uit van het MER en de aanvulling. De Commissie heeft zich over de milieugevolgen van een eventueel gewijzigd voorkeursalternatief geen oordeel kunnen vormen.

### Oordeel over het MER en de aanvulling daarop

Het MER is aangevuld met informatie over onder meer de gehanteerde uitgangspunten, welke varianten bekeken zijn voor Churchill Avenue, de ontsluiting bij het BioScience Park, gegevens over sluipverkeer en de archeologische boorstaten. Daarnaast is deze informatie geëvalueerd en besproken in een oplegnotitie. Ook is de samenvatting aangepast. Hiermee is aanvullende informatie openbaar beschikbaar gekomen. Hieruit blijkt dat met aanvullende verkeerskundige maatregelen een verdere optimalisatie van de verkeersdoorstroming in het alternatief Churchill Avenue mogelijk is waardoor de toekomstvastheid van dit alternatief verbetert.

In de aanvulling op het MER is nadere informatie gegeven ten aanzien van de gevolgen voor de Natura 2000-gebieden 'Coepelduynen' en 'Meijndel & Berkheide'. De Commissie maakt uit het MER en de aanvulling op dat de stikstofverwijdering en de start van het daarop volgende vervolgbeheer plaats vindt voordat de effecten van de Rijnlandroute kunnen optreden. Deze maatregelen worden gemonitord waarbij de provincie aangeeft de bevoegdheden te

---

<sup>1</sup> De rol van de Commissie is het – op verzoek van het bevoegd gezag – toetsen van het milieueffectrapport op juistheid en volledigheid van de milieu-informatie. De Commissie richt zich in het advies op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang. De Commissie spreekt zich niet uit over het plan of besluit zelf. Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Meer projectgerelateerde informatie is te vinden op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) onder 'Advisering', projectnummer 2198.

<sup>2</sup> MER 2<sup>e</sup> fase 2.0, merf 2012

<sup>3</sup> Aanvulling op het 2<sup>e</sup> fase MER RijnlandRoute versie 2.0, 25 oktober 2012 en Aangevulde samenvatting 2.0, nov 2012

<sup>4</sup> Zie hiervoor <http://www.zuid-holland.nl>

hebben om aanwijzingen te geven en/of zelf maatregelen te (laten) treffen. Op grond hiervan is de Commissie van mening dat de aanvulling voldoende inzicht geeft in de argumentatie dat een toename van depositie door de Rijnlandroute in combinatie met de beheermaatregelen niet zal leiden tot aantasting van de natuurlijke kenmerken.

Tevens zijn bovenstaande wijzigingen in een aangepaste samenvatting opgenomen. In de colofon zijn de wijzigingen ten opzichte van de eerdere samenvatting weergegeven. Wel merkt de Commissie op dat hoewel er (terecht) wordt vergeleken met de referentiesituatie in 2020, het voor de lezer houvast zou bieden wanneer ook beschreven zou worden wat de effecten betekenen ten opzichte van de bestaande situatie.

De Commissie is van oordeel dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het Inpassingsplan Rijnlandroute.

In hoofdstuk 2 wordt de procedure kort toegelicht. In hoofdstuk 3 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht. In hoofdstuk 4 zijn enkele aandachtspunten voor de vervolgsluitvorming over gezondheid, externe veiligheid, landschap en cultuurhistorie opgenomen.

## 2. Procedure

In de studie ten behoeve van de Rijnlandroute is de procedure voor m.e.r. in twee fasen uit gevoerd. Het MER 1<sup>e</sup> fase gaf een beschrijving van de milieueffecten op hoofdlijnen. Provinciale Staten heeft onder meer op basis van het MER 1<sup>e</sup> fase een keuze gemaakt voor verder onderzoek naar vier alternatieven (Churchill Avenue, N11-west variant 2, N11-west variant 4 en Zoeken naar Balans). In een later stadium zijn daar drie faseringsvarianten (Zoeken naar Balans-A, Zoeken naar Balans-F en Churchill Avenue-G) aan toegevoegd. In het MER 2<sup>e</sup> fase (mei 2011) zijn van deze alternatieven en varianten de effecten op verkeer en milieu beschreven. In het MER 2<sup>e</sup> fase (MER 2<sup>e</sup> fase 2.0, juni 2012) worden van de hierboven genoemde alternatieven en varianten de effecten op verkeer en milieu beschreven. De provincie Zuid-Holland heeft de Commissie gevraagd het MER te toetsen. Bij deze toetsing zijn de door het bevoegd gezag toegezonden zienswijzen betrokken. De Commissie heeft tijdens de toetsing een aantal tekortkomingen gesignaleerd die de provincie Zuid-Holland in een aanvulling op het MER onderzocht heeft.

Na gereedkomen van het MER is door Gedeputeerde Staten (mei 2012) een keuze gemaakt voor het alternatief 'Zoeken naar Balans optimaal' in de Nota Voorkeursalternatief. Deze keuze is door Provinciale Staten (PS) en vastgelegd in het voorontwerp-provinciaal inpassingsplan (VO-PIP) (juni 2012). Tijdens de behandeling van de tracékeuze in PS zijn enkele moties<sup>5</sup> aangenomen, waarin een aantal aanvullende onderzoeken zijn gevraagd. Deze worden of zijn reeds uitgewerkt en betreffen o.a. een Quick scan naar een geboorde tunnelvariant door Voorschoten, de mogelijkheden van een verdiepte aanleg van ongelijkvloerse kruisingen bij Valkenburg en een alternatief voor de Bypass Oostvlietpolder. Het MER en het VO-PIP zijn ter inzage gelegd voordat deze onderzoeken gereed waren. De uitkomsten van deze onderzoe-

<sup>5</sup> Moties 345, 346, 347, 348 en 349 'tracekeuze Rijnlandroute' Provinciale Staten van Zuid-Holland, 27 juni 2012

ken zijn niet opgenomen in het opgestelde en ter inzage gelegde MER en de aanvulling daarop.

De provincie heeft aangegeven het voornemen op onderdelen mogelijk te willen wijzigen. Een eventueel gewijzigd voorkeursalternatief maakt geen onderdeel uit van het MER en de aanvulling. De Commissie heeft zich daarom geen oordeel kunnen vormen over deze onderzoeken, de milieueffecten van een eventueel gewijzigde voorkeursalternatief alsmede de gevolgen voor de vergelijking van alternatieven.

De Commissie adviseert aan te geven wat de consequenties zijn van deze onderzoeken voor de vergelijking van alternatieven, de besluitvorming en welke milieugevolgen dit geeft. Dit zou bijvoorbeeld kunnen in een nadere uitwerking of tweede aanvulling op het MER of in de reeds aangekondigde toelichting op het Provinciaal Inpassingsplan (MER pagina 133).<sup>6</sup>

### 3. Toelichting op het oordeel

In dit hoofdstuk wordt het oordeel van de Commissie op het MER en de aanvulling daarop nader toegelicht.

#### 3.1 Doelbereik en totstandkoming samenvattende scores alternatieven

##### **MER**

Omdat verschillen tussen de alternatieven voor wat betreft doelbereik relatief klein zijn, is een gelijkwaardige beoordeling van de effecten van de alternatieven van extra belang voor de besluitvorming. De Commissie acht de conclusie in het MER dat 'de toekomstwaarde van Churchill Avenue beperkt is' te stellig en dat deze deels gebaseerd is op een onevenwichtige beoordeling van de effecten doordat de optimalisatiemogelijkheden niet bij alle alternatieven gelijkwaardig meegewogen lijken te zijn en het gebruik van 'worst case' verkeerscijfers. Daarnaast is zij van mening dat de beoordeling van de effecten in het MER op onderdelen verwarrend (sluipverkeer, luchtkwaliteit, geluid, zetting en aantal gedempte sloten) of onjuist (verkeersintensiteit, oversteekbaarheid en barrièrewerking en archeologie) is.

##### **Aanvulling**

Het MER is aangevuld met informatie over onder meer welke varianten bekeken zijn voor Churchill Avenue, de ontsluiting bij het BioScience Park, gegevens over sluipverkeer en de archeologische boorstaten. Vervolgens is deze informatie gewaardeerd en besproken in een oplegnotitie. In de aanvulling is tevens een toelichting gegeven op de gehanteerde modeluitgangspunten. Hieruit blijkt afdoende welke werkwijze is gehanteerd.

---

<sup>6</sup> Graadmeter voor welke methode het meest geschikt is of alle milieueffecten vallen binnen de breedte van geschetste effecten in het MER en of er andere belanghebbenden worden benadeeld.

Uit de aanvullende informatie concludeert de Commissie dat ten aanzien van alternatief 'Churchill Avenue' een groot aantal varianten is bekeken. Daarnaast wordt duidelijk dat de verkeersafwikkeling in het alternatief Churchill Avenue op het zwaar belaste punt tussen Tunnelmond en Haagse Schouw bevorderd kan worden. De oplegnotitie geeft weliswaar aan dat additionele rijstroken moeilijk in te passen zijn, extra kosten met zich mee brengen en dat deze consequenties voor de tunnel hebben maar ook dat de toekomstwaarde in 2030 daarmee verbeterd. Uit bijlage 4 van de aanvulling wordt duidelijk dat door een Verlengde Wassenaarseweg er tot 2030 geen grootschalige terugslag optreedt. Deze variant functioneert aanzienlijk beter dan de oorspronkelijke variant (pagina 10 van bijlage 4). Dat de score toekomstwaarde 'minder goed' is in vergelijking met Zoeken naar Balans komt omdat de kruispunten elders op het tracé 'volbelast' zijn en er na 2030 uitbreidingen nodig zouden kunnen zijn.

De Commissie deelt op basis van de nu beschikbare informatie, de conclusie in het MER en de aanvulling daarop dat de toekomstwaarde van alternatief Churchill Avenue tot 2030 verbeterd kan worden ten opzichte van het alternatief Churchill Avenue zoals opgenomen in het MER.<sup>7</sup> Hiermee is er afdoende informatie beschikbaar voor een gelijkwaardige vergelijking van de in het MER en de aanvulling daarop beschreven alternatieven.

In de aanvulling is tevens aandacht besteed aan de beoordeling van effecten ten aanzien van sluisverkeer, oversteekbaarheid en barrièrewerking alsmede de aspecten archeologie, luchtkwaliteit en geluid. Inzichtelijk is gemaakt op welke wijze effecten gemitigeerd kunnen worden. Ook zijn de effecten van de mitigerende maatregelen gewaardeerd. Hiermee is afdoende informatie voor deze aspecten beschikbaar voor dit stadium van de besluitvorming.

## 3.2 Samenvatting

De aanvullende informatie is in een aangepaste samenvatting opgenomen. Er is op pagina 25 bij de beoordelingstabel aangegeven dat in de tabel geen mitigerende maatregelen zijn meegenomen. Hierna worden op pagina 26 de mogelijke maatregelen beschreven. Door het effect van mogelijke mitigerende maatregelen ook in de samenvatting op te nemen is dit voldoende belicht.

De Commissie merkt nog op dat er terecht wordt vergeleken met referentiesituatie in 2020, maar het zou de lezer extra houvast bieden wanneer ook vergeleken zou worden met de huidige situatie.

## 3.3 Gevolgen voor natuur

### **MER**

De Commissie acht de gevolgen van de alternatieven voor de ecologische hoofdstructuur, beschermde soorten en overige natuurwaarden in het MER correct beschreven. Ten aanzien van de Passende beoordeling voor zover het de effecten van stikstofdepositie op de Natura

---

<sup>7</sup> aanvulling, bijlage 4, pagina 10



2000-gebieden Coepelduynen en Meijndel & Berkheide betreft, constateert de Commissie dat een nadere uitwerking van (beheer) maatregelen<sup>8</sup> nodig is om de zekerheid te verkrijgen dat aantasting van natuurlijke kenmerken is uit te sluiten.<sup>9</sup>

### Aanvulling

In de aanvulling is ingegaan op het in de beoordeling betrekken van beheermaatregelen in duinecosystemen waarvan de effectiviteit is beschreven in wetenschappelijke literatuur. Deze 'instandhoudingsmaatregelen' vervangen ten dele de vrije verstuiving van de duinen en de natuurlijke begrazing en zijn nodig voor het herstel van de betrokken Natura 2000-gebieden. Beschreven staat dat door deze maatregelen de in het verleden geaccumuleerde stikstofdepositie in de gebieden wordt verwijderd. Hiermee wordt jaarlijks een veel grotere hoeveelheid stikstof uit het ecosysteem verwijderd dan ten gevolge van het voornemen wordt toegevoegd. Na deze herstelmaatregelen vindt vervolfbeheer plaats (begrazen, maaien). De aanvulling gaat ook in op specifieke beheermaatregelen per gebied.

- In het meest zuidelijke deel van Natura 2000-gebied Coepelduynen zal eenmalig maaien en daaropvolgend begrazing plaats vinden. Deze maatregelen worden door de provincie geborgd in een met de beheerder nog af te sluiten overeenkomst.
- In Berkheide<sup>10</sup> (het noordelijk deel van Natura 2000-gebied Meijndel & Berkheide) wordt op ca. 150 ha vergrassing en verstruweling gericht tegengegaan.

De Commissie maakt uit het MER en de aanvulling op dat de stikstofverwijdering en de start van het daarop volgende vervolfbeheer plaats vindt voordat de effecten van de Rijnlandroute kunnen optreden. De provincie geeft aan de effecten van deze maatregelen te gaan monitoren. Ook is aangegeven dat de provincie de bevoegdheden heeft om aanwijzingen te geven en/of zelf maatregelen te (laten) treffen. Op grond hiervan is de Commissie van mening dat de aanvulling voldoende inzicht geeft in de argumentatie dat een toename van stikstofdepositie door de Rijnlandroute op de duinecosystemen in combinatie met de bewezen beheermaatregelen niet zal leiden tot aantasting van de natuurlijke kenmerken.

De Commissie merkt hierbij op dat met deze beheermaatregelen niet ongelimiteerd een toename van stikstofdepositie van projecten en plannen ondervangen kan worden. Voor ieder volgend plan of project met een (kleine) toename aan stikstofdepositie moet aannemelijk worden gemaakt dat de gevolgen daarvan ondervangen kunnen worden met beheer- of andere maatregelen. De Commissie adviseert de provincie om een werkwijze te ontwikkelen waarmee - naast de ecologische monitoring - bijgehouden kan worden welke ruimte er eventueel zou zijn voor nieuwe ontwikkelingen.<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> Eventueel maatregelen achter de hand gecombineerd met monitoring. Van belang is.

- aan te geven wat het huidige beheer is en welke (extra) beheer- en herstelmaatregelen mogelijk zijn;
- aan te geven wat de effectiviteit is van de maatregelen;
- aannemelijk te maken dat de effectgerichte maatregelen niet voor andere project(en)/plan(en) worden ingezet.

<sup>9</sup> Daarbij plaatst de Commissie de kanttekening dat met de inzet van deze effectgerichte maatregelen een voorschot wordt genomen op de beheerplannen (die over het algemeen nog niet zijn vastgesteld) waarin deze maatregelen kunnen worden opgenomen voor het bereiken van de instandhoudingsdoelstellingen. Aangezien de inzet van deze maatregelen gelimiteerd is kunnen ze het bereiken van de instandhoudingsdoelstellingen moeilijker maken.

<sup>10</sup> In de aanvulling wordt Berkheide abusievelijk als het zuidelijke deel van het Natura 2000-gebied Meijndel&Berkheide aangeduid. Correctie daarvan zal echter niet tot andere conclusies leiden.

<sup>11</sup> Hierbij kan in mogelijk aangesloten worden bij de Instrumenten die voor de PAS in ontwikkeling zijn.

## 4. Aandachtspunten voor de vervolgbesluitvorming

De Commissie wil met onderstaande aandachtspunten en kanttekeningen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

### Gezondheid<sup>12</sup>

De eindconclusie dat 'Churchill Avenue' en 'Zoeken naar Balans' positief scoren ten aanzien van gezondheid wordt door de Commissie gedeeld. Beide alternatieven laten een afname zien van de omvang van de GES klassen<sup>13</sup> met een kwalificatie matig tot zeer onvoldoende. Dat 'Churchill Avenue' nog beter scoort onderschrijft de Commissie eveneens, want er is sprake van een grotere toename van de kwalificatie goed tot zeer goed dan bij het alternatief 'Zoeken naar Balans' het geval is.

De Commissie plaatst wel een kanttekening bij het als neutraal beoordelen van de overige alternatieven en varianten. Een toename van gevoelige locaties in de GES klasse 'onvoldoende – zeer onvoldoende' (meer mensen krijgen een slechtere leefomgeving) wordt in het MER gesaldeerd met een toename van gevoelige locaties in de GES klasse 'goed' (meer mensen krijgen een betere leefomgeving) terwijl niet duidelijk is uit welke klasse deze toename afkomstig is (hadden deze mensen al een goed leefklimaat? of is het echt een verbetering?). Een verslechtering in leefklimaat naar de slechtste klasse wordt op pagina 81 van het MER als ongewenst beschouwd. Een toename in de klasse 6-8 (onvoldoende, zeer onvoldoende) salderen met een toename in de klasse 0-1 (goed, zeer goed) lijkt dan ook niet juist. De Commissie acht bij deze varianten<sup>14</sup> de scores te positief gezien de toename van slecht leefklimaat. Geadviseerd wordt bij de vervolgbesluitvorming aan gezondheid nadrukkelijk aandacht te besteden, mede in relatie tot de mogelijke mitigerende maatregelen.

### Externe veiligheid

Ten aanzien van externe veiligheid constateert de Commissie dat gerekend is met destijds geldende vervoerscijfers. Na de totstandkoming van het MER zijn deze vervoerscijfers gewijzigd. Er is met lagere vervoersaantallen gerekend in het MER waardoor er sprake is van een onderschatting van het risico. De Commissie adviseert om bij verdere besluitvorming uit te gaan van de meest recente vervoerscijfers uit de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Dit betekent dat op de beschouwde wegen beduidend hogere transportaantallen gehanteerd moeten worden. Uitgaande van de meest recente vervoerscijfers zal het onderscheid tussen de beschouwde alternatieven en varianten naar alle waarschijnlijkheid niet wezenlijk veranderen. Daarmee is er in dit stadium voldoende informatie gegeven. De Commissie adviseert bij verdere besluitvorming uit te gaan van de meest recente getallen.

---

<sup>12</sup> Ook diverse insprekers gaan in op leefomgeving en gezondheid.

<sup>13</sup> GES staat voor GezondheidEffectScore

<sup>14</sup> met name N13 west 2, Zoek naar Balans F, Churchill Avenue G

### Landschap en cultuurhistorie

Alle alternatieven hebben negatieve effecten op het landschap, zoals ook in het MER beschreven. Dit speelt voor alle alternatieven in de Oostvlietpolder en voor de alternatieven 'Zoeken naar balans' en 'N11-West' in het vervolg van het tracé. Deze effecten kunnen ten dele worden verzacht door een goede inpassing. In het MER zijn de effecten op de verschillende landschappelijke eenheden en de effecten op de bovengrondse cultuurhistorie uitgewerkt. Het MER geeft een goed inzicht in de negatieve effecten (vernietiging) en de verandering in de belevingswaarde (zowel element als objectniveau). In de effectbeschrijving wordt minder nadruk gelegd op de grotere historische en landschappelijke structuren en hun samenhang, zoals de strandwalzone, de polders, de veenwateringen en de verbindingen daartussen. De wijze waarop bestaande boezems en andere waterlopen zullen worden doorsneden of omgelegd verdient bij de uitwerking van het voorkeursalternatief vanuit waterhuishoudkundige en recreatieve overwegingen (wandelen, schaatsen, kanoën) aandacht.<sup>15</sup>

Mitigerende maatregelen en de effecten daarvan op de kwaliteit en beleving van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden zijn in het MER 2<sup>e</sup> fase 2.0 op hoofdlijnen beschreven. Geadviseerd wordt bij de nadere detaillering van het ontwerp aan de historische en landschappelijke inpassing nadrukkelijk aandacht te besteden.

---

<sup>15</sup> Hierop is door verschillende insprekers, waaronder het Hoogheemraadschap Rijnland, eveneens gewezen..



## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER**

**Initiatiefnemer:** Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland

**Bevoegd gezag:** Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland

**Besluit:** Inpassingsplan Rijnlandroute

**Categorie Besluit mer (voor 1 april 2011):** C1.2 / C1.4

**Activiteit:** De realisatie van de Rijnlandroute welke de oost-west verbinding moet gaan vormen tussen de A4 en de A44 in de regio Leiden/Voorschoten/Katwijk.

**Bijzonderheden:** De provincie Zuid-Holland heeft de Commissie gevraagd het MER 2<sup>e</sup> fase (MER 2<sup>e</sup> fase 2.0, juni '12) te toetsen. In dit MER staan de effecten beschreven van de volgende alternatieven en varianten: Churchill Avenue, Churchill Avenue-G, N11-west variant 2, N11-west variant 4, Zoeken naar Balans, Zoeken naar Balans-A en Zoeken naar Balans-F. De Commissie heeft tijdens de toetsing van het MER een aantal tekortkomingen gesignaleerd die zij essentieel acht voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming. Naar aanleiding daarvan heeft de provincie Zuid-Holland de Commissie verzocht de advisering op te schorten om een aanvulling op het MER te op te stellen. Het nu voorliggende advies gaat over het MER en de aanvulling daarop.

De provincie heeft aangegeven het voorkeurstracé op onderdelen mogelijk te willen wijzigen. Een eventueel gewijzigd voorkeursalternatief maakt geen onderdeel uit van het MER en de aanvulling. De Commissie heeft zich over de milieugevolgen van een eventueel gewijzigd voorkeursalternatief geen oordeel kunnen vormen.

### **Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure in het Leidsch Nieuwsblad: 16 december 2008

aanvraag richtlijnenadvies: 16 december 2008

ter inzage legging startnotitie: 22 december 2008 t/m 2 februari 2009

richtlijnenadvies uitgebracht: 3 maart 2009

richtlijnen vastgesteld: 27 mei 2009

kennisgeving MER in de Staatscourant d.d. 8 maart 2010

ter inzage legging MER: 15 maart t/m 26 april 2010

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 10 maart 2010

toetsingsadvies uitgebracht: 22 juni 2010

aanvraag tussentijds toetsingsadvies bij de Commissie: 9 juni 2011

ter inzage legging MER: niet ter inzage gelegd

toetsingsadvies uitgebracht: 24 augustus 2011

kennisgeving MER in o.a. het Witte Weekblad op 28 juni 2012

ter inzage legging MER: 11 juli t/m 5 september 2012

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 17 juli 2012

toetsingsadvies uitgebracht: 29 november 2012

**Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroep bij de toetsing van het MER bestaat uit:

drs. W.A.M. Hessing  
ir. W.H.A.M. Keijsers  
ing. P.A. Kroeze  
ir. B. Sman  
ir. C.T. Smit (secretaris)  
M.A.J. van der Tas (voorzitter)  
ing. R.L. Vogel  
ir. P.P.A. van Vugt

**Werkwijze Commissie bij toetsing:**

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER.

Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang. De Commissie spreekt zich niet uit over het plan of besluit zelf.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) op de pagina *Commissie m.e.r.*

**Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- (2198-224) Achtergrondrapport bodem en grondwater, versie 2.0 (april 2012)
- (2198-225) Achtergrondrapport Verkeer, versie 2.0 (26 april 2012)
- (2198-226) Boorkaart Archeologisch Onderzoek, versie 2.0
- (2198-227) Overzichtskaart Impact Alternatieven, versie 2.0 (2012)
- (2198-228) Achtergrondrapport Archeologie, versie 2.0 (27 april 2012)
- (2198-229) Achtergrondrapport Verkeer, versie 2.0 (26 april 2012)
- (2198-230) Natuur- en voortoets 2<sup>e</sup> fase MER RijnlandRoute, versie 2.0 (24 april 2012)
- (2198-231) Rapportage van het historisch vooronderzoek naar de aanwezigheid van conventionele explosieven ten behoeve van het project RijnlandRoute, versie 3 (21 januari 2010)
- (2198-232) Achtergrondrapport Externe Veiligheid, versie 2.0 (27 april 2012)
- (2198-233) Achtergrondrapport Geluid, versie 2.0 (27 april 2012)
- (2198-234) Achtergrondrapport Gezondheid, versie 2.0 (27 april 2012)

- (2198-235) Achtergrondrapport landschap, cultuurhistorie en recreatie, versie 2.0 (mei 2012)
- (2198-236) Achtergrondrapport Luchtkwaliteit, versie 2.0 (27 april 2012)
- (2198-237) Achtergrondrapport Natuur, versie 2.0 (27 april 2012)
- (2198-238) Achtergrondrapport Ontwerp 2<sup>e</sup> fase RijnlandRoute, versie 2.0 (25 april 2012)
- (2198-239) Achtergrondrapport Oppervlaktewater, versie 2.0 (26 april 2012)
- (2198-240) Samenvatting Milieueffectrapport RijnlandRoute (tweede fase), versie 2.0 (mei 2012)
- (2198-241) Bijlageboek bij het Milieueffectrapport RijnlandRoute (tweede fase), versie 2.0 (mei 2012)
- (2198-242) Milieueffectrapport RijnlandRoute, versie 2.0 (mei 2012)
- (2198-281) Dwarsprofielenblad Voorontwerp PIP RijnlandRoute (5 juni 2012)
- (2198-282) Regels Voorontwerp PIP RijnlandRoute ( datum ????)
- (2198-283) Toelichting Voorontwerp PIP RijnlandRoute (5 juni 2012)
- (2198-284) Verbeelding Voorontwerp PIP RijnlandRoute (5 juni 2012)
- (2198-286) Aangenomen moties Provinciale Staten (27 juni 2012)
- (2198-344) Aanvulling op het MER (25 oktober 2012)
- (2198-356) Aanvulling op de samenvatting van het MER (november 2012)

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 13 september 2012 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., bij haar advies betrokken.

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
RijnlandRoute en de aanvulling daarop

ISBN: 978-90-421-3549-9



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

W [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

