



**Leidse MilieuRaad**

**Postbus 159**

**2300 AD LEIDEN**

**Telefoon 071-5167556**

Aan: het College van Burgemeester en Wethouders  
Stadhuis  
Leiden

Datum:24 maart 2011

Betreft: LMR-advies aan het College van Burgemeester en Wethouders inzake  
het Afwegingskader RijnGouwelijn (RGL)

Geacht College,

Graag bieden wij u hierbij een advies aan over het Afwegingskader dat naast en in samenhang met het op te stellen Milieueffectrapport een centrale rol speelt bij de tracékeuze in Leiden voor de RijnGouwelijn. Het betreft een zogenoemd ongevraagd advies als omschreven in artikel 2 van het Reglement Leidse Milieu Raad 2009.

### **Inleiding**

Op 15 februari j.l. heeft u het Afwegingskader tracékeuze RijnGouwelijn vastgesteld . Hiermee wilt u een ruime en zorgvuldige afweging bevorderen tussen drie mogelijke tracés in Leiden voor de RijnGouwelijn. Een belangrijk onderzoek vormt daarbij de MER-studie RGL. De Gemeente Leiden brengt nu als bevoegd gezag een advies uit aan de initiatiefnemer en uitvoerder (de provincie Zuid-Holland), over de reikwijdte en het detailniveau van de op te stellen MER-studie (de te onderzoeken effecten).

De LMR heeft waardering voor het feit dat de gemeente zijn rol als bevoegd

gezag serieus neemt, zoals onder meer blijkt uit het in de inspraak brengen van de “Mededeling van het bevoegd gezag”.

### **Constatering**

Het Afwegingskader van de gemeente Leiden en de MER-studie zijn van groot belang voor de besluitvorming over de aanleg van een variant van de RGL. De LMR hecht eraan te benadrukken dat de RGL wordt bekeken als onderdeel van het gehele OV-netwerk, cq het verkeers- en vervoerssysteem, en niet als een geïsoleerde lijn (zie ook LMR-advies 29 okt. 2007). De toekomstige route van de RGL beïnvloedt immers sterk het hele verkeerspatroon. De LMR vindt het daarom van belang dat bij een studie naar de effecten van de RGL ook de milieugevolgen van de door de RGL veroorzaakte veranderingen in de overige vervoersstromen worden onderzocht (OV, fiets, auto). De verkeersstromen tezamen bepalen immers voor een groot deel de druk op het milieu en de leefbaarheid in Leiden. Het milieu effect rapport zal de verschillen in milieueffecten van de varianten expliciet in beeld moeten brengen. Uw college kiest voor een efficiënte werkwijze die vooral mikt op “desk research”. Dat lijkt ons verstandig. Wij zijn er echter niet zeker van dat de bestaande rapporten voldoende informatie bevatten om de verschillen goed in beeld te krijgen. In dat geval zal aanvullend onderzoek naar onze mening noodzakelijk zijn.

### **De bereikbare stad**

Naast de MER-studie wordt als belangrijke onderdelen van het Afwegingskader ook de studie Synthese Leiden en “De Bereikbare Stad; een studie naar verkeer in de binnenstad” genoemd. In deze laatste studie zullen per vervoertype de binnenstadroutes in kaart worden gebracht, dus voor de fiets, openbaar vervoer, voetgangers en auto’s. De LMR vindt een dergelijke studie zeker van belang voor het maken van een goede afweging en vindt dit niet alleen van belang voor de binnenstad, maar voor de gehele stad.

In de studie Synthese Leiden bekijkt u vijf sleutelgebieden die van belang zijn voor de ontwikkeling van de stad. Hierin zou dus net als in De Bereikbare Stad voor een groter gebied dan de binnenstad de effecten verschillende vervoerstypes onder de loep genomen moeten worden.

### **Advies van de LMR ten aanzien van de te onderzoeken effecten**

#### *Algemene opmerkingen:*

De toekomstige route van de RGL beïnvloedt sterk het gehele verkeerspatroon in en om Leiden. In de MER-studie mag het onderzoek daarom niet te beperkt gericht zijn op de enkele raillijn RGL.

Eenzelfde brede aanpak als welke gemeente Leiden voorstaat zal dus ook in de MER-studie gevolgd moeten worden. Voor alle te onderzoeken varianten geldt voor de LMR als belangrijk criterium hoe de RGL zijn plaats heeft in de totale structuur van het Leidse verkeer- en vervoernetwerk en wat de milieueffecten (geluid, lucht, CO<sub>2</sub>), inclusief de verschuivingen tussen modaliteiten (modal split).

Per variant is ook het milieueffect van het wisselen van modaliteit – dat eenvoudig, snel en comfortabel moet kunnen – een belangrijk afwegingsgegeven. Bijvoorbeeld: of de RGL-halte aan stadszijde of zeezijde komt is daarbij naar ons vermoeden van minder belang dan dat de loopafstanden tussen trein, tram en bus maar kort zijn.

*Verdere opmerkingen:*

In de beschrijving van de huidige situatie wordt aangegeven dat op de bestaande spoorinfrastructuur (dus met de gelijkvloerse overwegen), een kwartierdienst op het traject Leiden-Alphen al uitgevoerd wordt (in de spits). Daarnaast dienen de effecten van wijzingen waartoe reeds is besloten - zoals verdere spoorverdubbeling richting Utrecht - te worden meegenomen.

Bij de autonome ontwikkeling zoals gedefinieerd in het MER, vindt de LMR dat ook de recent opgerichte Gemeenschappelijke Regeling voor de transformatie van de Oude Rijn-zone moet worden meegenomen, evenals de ingrijpende veranderingen die in het project RGL plaats gevonden hebben bij de eindpunten van de lijn.

- In Gouda is inmiddels afgezien van maaiveldligging en eindigt de RGL op het NS-station
- Eindpunt Noordwijk is (nog) niet de kustboulevard maar ESTEC. Ook in Katwijk reikt de lijn niet tot het strand.

Deze ontwikkelingen hebben immers een waarschijnlijk niet te verwaarlozen milieu-effect op de te onderzoeken varianten.

Het effect ruimtegebruik zal volgens de LMR breed gedefinieerd moeten worden. Bij dit aspect denken wij aan het ruimtelijke gevolg, en in het verlengde daarvan de bijbehorende milieugevolgen, van het door de RGL in de verschillende varianten verdrongen verkeer (o.a, ruimte voor ringwegen of andere OV-routes).

Bij Verkeer en vervoer volstaat niet slechts de effecten op de bereikbaarheid voor kruisend of aansluitend verkeer, maar ook op die van het verdrongen

verkeer (verschoven modaliteiten), al dan niet zelf OV. Bij de vervoerwaarde moet naar het totaalplaatje gekeken worden van het OV-netwerk c.q. het totalen verkeers- en vervoerssysteem met of zonder RGL-varianten .

Bij het effect luchtkwaliteit constateert de LMR dat terecht de effecten van door de RGL verdrongen verkeer meebeoordeeld zullen worden.

Ook bij de sociale effecten zal dat verdringingseffect meegewogen moeten worden. Door de RGLvarianten veroorzaakte wijzigingen in het netwerk kunnen immers grote sociale (gedrags-)gevolgen hebben door gewijzigde halte-uitvoering en -plaatsen met als gevolg dat de beoogde modaliteitverschuiving (sterk) wijzigt. Dit kan op zijn beurt weer belangrijke milieueffecten hebben.

De LMR hoopt dat bij de wijze van rapportering zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van cijfers over verandering van reistijd, aantal overstappen in de keten, reiskosten en kosten van aanleg, e.d. opdat de toegevoegde waarde van de RGL en de verschillen per tracé goed vergelijkbaar zullen zijn.

Met vriendelijke groet

Namens de Leidse Milieuraad



Leendert Jonker  
voorzitter

=====

#### Referenties:

- LMR-advies 29 okt. 2007 ([http://www.leidsemilieuraad.nl/inhoud%20adviezen\\_oud/RGL2007.pdf](http://www.leidsemilieuraad.nl/inhoud%20adviezen_oud/RGL2007.pdf) )
- Mededeling aan het bevoegd gezag (<http://www.rijngouwelij.nl/files/110202%20Mededeling%20aan%20bevoegd%20gezag%20definitief.doc>)
- Afwegingskader RijnGouwelij (B&W Aanbiedingsformulier)