

Advies voor richtlijnen voor de
inhoud van het milieu-effectrapport
Rijksweg 14,
Verlengde Landscheidingsweg

31 oktober 1990

307-55

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport
Rijksweg 14, Verlengde Landscheidingsweg/ [Commissie voor de Milieu-
effectrapportage]. - Utrecht: Commissie voor de Milieu-effectrapportage
ISBN: 90-5237-199-7
SISO: 614.62 UDC [504.064.2:711.7](492*2240+492*2500)
Trefw.: milieu-effectrapportage; Rijksweg 14 (Den Haag-Wassenaar).



De Minister van Verkeer en Waterstaat
d.t.v. de Directeur-Generaal van de
Rijkswaterstaat
Postbus 20906
2500 EX 's GRAVENHAGE

uw kenmerk
IWO 70680

uw brief
27 augustus 1990

ons kenmerk
U 1145-90/Bu/ao/307-56

onderwerp
Advies voor richtlijnen
MER Rijksweg 14

Utrecht,
31 oktober 1990

Met bovengenoemde brief verzocht U de Commissie voor de milieu-effectrapportage advies uit te brengen over de richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Rijksweg 14, de Verlengde Landscheidingsweg.

Overeenkomstig artikel 41n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne bied ik U hierbij het advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage aan.

De Commissie wil haar waardering tot uitdrukking brengen voor de kwaliteit van de startnotitie. Daarin wordt een goed overzicht gegeven van de problemen, de mogelijke oplossingen en de voorgestelde aanpak voor het onderzoek in het kader van de m.e.r./tracéprocedure. De Commissie heeft, gebruikmakend van de aangedragen informatie, in haar advies geprobeerd zoveel mogelijk aan te sluiten bij de voorgestelde onderzoeks aanpak. Dit houdt in, dat geen herhalingen van opmerkingen uit de startnotitie zijn opgenomen, maar dat vooral aanvullingen daarop ten aanzien van de te onderzoeken aspecten worden gegeven.

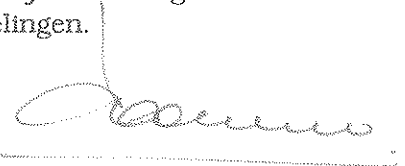
Voor de oplossing van de gestelde leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen in het studiegebied zullen verschillende mogelijkheden worden onderzocht. Daarbij zijn ook alternatieven, waarbij Rijksweg 14 niet zal worden aangelegd, maar andere maatregelen bij bestaande infrastructuur en openbaar vervoer zullen worden getroffen. Graag zou de Commissie zien, dat wordt aangegeven welke mogelijkheden initiatiefnemer en bevoegd gezag hebben om dergelijke alternatieven ook werkelijk te realiseren. Beslissingen in dit verband over de uitbreiding van het openbaar vervoer, aanpassing en aanleg van gemeentelijke wegen vallen buiten de directe verantwoordelijkheid van bevoegd gezag en initiatiefnemer. Aangegeven moet worden of en zo ja, hoe hierin door overlegstructuren en samenwerkingsverbanden met andere overheden en maatschappijen kan worden voorzien.

kenmerk : U 1145-90/Bu/ao/307-56

vervolgblad: 1

Uit de startnotitie blijkt, dat er een convenant is gesloten ten behoeve van de realisering van Rijksweg 14 in relatie tot de vestiging van het Europees Octrooibureau in het studiegebied. Door insprekers wordt gevraagd naar de betekenis van dit convenant in relatie tot de besluitvorming over de aanleg van Rijksweg 14 en mogelijke alternatieven, waarbij de weg niet zal worden aangelegd. De Commissie is van mening dat hierop in de studie moet worden ingegaan.

De Commissie hoopt met dit advies een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal ook gaarne vernemen op welke wijze U gebruik heeft gemaakt van haar aanbevelingen.



drs. H.G. Ouwerkerk
voorzitter van de werkgroep
m.e.r. Rijksweg 14,
Verlengde Landscheidingsweg

ADVIES VOOR RICHTLIJNEN VOOR DE
INHOUD VAN HET MILIEU-EFFECTRAPPORT
RIJKSWEG 14,
VERLENGDE LANDSCHEIDINGSWEG

Advies op grond van artikel 41n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne inzake de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport ten behoeve van de besluitvorming over Rijksweg 14 (Verlengde Landscheidingsweg).

Uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieu-effectrapportage, namens deze,

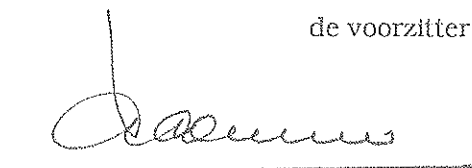
de werkgroep m.e.r. Rijksweg 14, Verlengde Landscheidingsweg

de secretaris



drs. M. Buitenkamp

de voorzitter



drs. H.G. Ouwerkerk

Utrecht, 31 oktober 1990

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
SAMENVATTING VAN HET ADVIES	1
1. INLEIDING	3
2. PROBLEEMSTELLING EN DOEL	4
2.1 Probleemstelling	4
2.2 Beleidsuitgangspunten	6
2.3 Doelstelling	6
3. DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN DAARVAN	7
3.1 Algemeen	7
3.2 Alternatief 0: Nul-alternatief 2010	8
3.3 Alternatief A: Wegaanleg	9
3.4 Alternatief B: Optimalisatie	10
3.5 Alternatief C: Maximalisatie van het openbaar vervoer	11
3.6 Combinatie Alternatief Optimalisatie en Maximalisatie van het openbaar vervoer	11
3.7 Alternatief D: Meest Milieuvriendelijk Alternatief	11
4. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN	13
5. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN HET MILIEU	13
5.1 Studiegebied	13
5.2 De bestaande toestand	14
5.3 Autonome ontwikkeling	15
6. BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	15
6.1 Algemeen	15
6.2 Verandering van het klimaat	16
6.3 Verzuring	16
6.4 Verspreiding	16
6.5 Verlies/verstoring	17
6.6 Verdroging	18
6.7 Versnippering	18
7. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	18
8. LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIE ACHTERAF	19
9. VORM EN PRESENTATIE	19
10. SAMENVATTING VAN HET MER	20

BIJLAGEN

1. Tekst van de openbare bekendmaking van de start van de m.e.r-procedure.
2. Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat (kenm.nr. IWO 70680) van 29 augustus 1990 aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
3. Samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage.
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen.
5. Geluid

SAMENVATTING VAN HET ADVIES

Op 3 september 1990 is door de Minister van Verkeer en Waterstaat de tracé/m.e.r.-procedure gestart ten behoeve van de besluitvorming over de wenselijkheid van de aanleg van Rijksweg 14 ten noord-oosten van Den Haag. De Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat zal namens de Minister van Verkeer en Waterstaat als bevoegd gezag optreden. De regionale directie Zuid-Holland van Rijkswaterstaat is initiatiefnemer. De Commissie heeft in het onderhavige advies voor richtlijnen aangegeven welke aspecten in het MER aan bod moeten komen. Samengevat betreft dat het volgende:

Doel en probleemstelling

De in de startnotitie aangeduide probleemstelling zal in het MER nader moeten worden uitgewerkt. De Commissie adviseert het begrip bereikbaarheid van/door autoverkeer uit te breiden tot bereikbaarheid van de Haagse regio in het algemeen, de leefbaarheidsproblematiek van zowel Wassenaar, Voorburg, Leidschendam als de Haagse binnenstad mee in beschouwing te nemen en het studiegebied ruimer te definiëren.

De probleemstelling moet analyses en prognoses bevatten met betrekking tot de bestaande en de te verwachten verkeersintensiteiten in relatie tot de capaciteit van het wegennet.

In het MER moet worden aangegeven welke relevante overheidsbesluiten reeds zijn genomen en in hoeverre openbaar gemaakte beleidsvoornemens beperkingen kunnen opleggen of randvoorwaarden stellen aan de mogelijke oplossingen voor de gestelde problemen.

Op basis van de probleemstelling kan het doel van het project nader worden ingevuld.

Voorgenomen activiteiten en alternatieven

De Commissie onderschrijft het belang van het uitwerken van de in de startnotitie aangeduide alternatieven en varianten in het MER. In het advies wordt per alternatief aangegeven, wat in aanvulling op de startnotitie naar het oordeel van de Commissie in het MER moet worden beschreven.

Wat betreft het **nul-alternatief 2010** (referentiekader) moeten relevante ontwikkelingen in de regio en de maatregelen in het kader van het Bereikbaarheidsplan Randstad worden meegenomen.

In de startnotitie wordt aangegeven dat het alleen aanleggen van **Rijksweg 11** geen oplossing biedt voor de gestelde problemen. Deze stelling moet in dit MER nader worden onderbouwd.

In de te onderzoeken varianten dient te worden meegenomen de aanleg van Rijksweg 14 met relevante **varianten voor de Landscheidingsweg** tussen Rijksweg 44 en het Hubertusviaduct.

Voor het uitwerken van het **optimalisatie-alternatief** moet ook aandacht worden besteed aan parkeerbeleid, ruimtelijk beleid, fietsruimtemogelijkheden en verkeersbeheersingssystemen.

Bij het **alternatief maximalisatie van het openbaar vervoer** moet ook aandacht worden besteed aan openbaar vervoer met herkomst en bestemming Zoetermeer en Leiso. De in de startnotitie aangegeven financiële

randvoorwaarde, waarbij de investeringskosten in grote lijnen gelijk zullen zijn aan die van de aanleg van Rijksweg 14, zou moeten vervallen.

Als nieuw alternatief moet een combinatie van het **alternatief maximalisatie van het openbaar vervoer en het optimalisatie-alternatief** worden uitgewerkt.

Tot slot moet het **meest milieuvriendelijk alternatief** worden ontwikkeld. Als uitgangspunt voor het ontwikkelen van dit alternatief zou kunnen worden gekozen voor het niet overschrijden van bestaande normen en streefwaarden van het milieubeleid.

Besluitvorming

In het MER moet de besluitvormingsprocedure worden geschetst.

Bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling

Als referentiekader voor de beoordeling van de gevolgen van de verschillende alternatieven moet de huidige toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarvan worden beschreven. Het gaat daarbij om luchtverontreiniging, geluidhinder, leefbaarheid, de abiotische en biotische kenmerken van het studiegebied.

Gevolgen voor het milieu

Voor de beschrijving van de gevolgen voor het milieu van de verschillende alternatieven heeft de Commissie, conform de startnotitie, de thematische indeling van het Nationaal Milieubeleidsplan gevolgd. In dit hoofdstuk moet dus aandacht worden besteed aan de bijdrage van de verschillende alternatieven aan de verandering van het klimaat, verzuring, verspreiding van stoffen, verlies van natuurwaarden, verstoring door geluid-, stof- en stankhinder, verdroging en versnippering.

Vergelijking van de alternatieven

De alternatieven en varianten moeten worden vergeleken enerzijds met de bestaande toestand van het milieu en anderzijds met het nul-alternatief 2010.

Leemten in kennis

Het MER moet een overzicht van resterende leemten in kennis geven.

1. INLEIDING

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (deel d, de Regeeringsbeslissing, 1990) is Rijksweg 14 opgenomen als een nieuwe verbinding, waarvoor de tracéprocedure nog moet worden doorlopen. Op 3 september 1990 is door de Minister van Verkeer en Waterstaat de tracé/m.e.r.-procedure gestart ten behoeve van de besluitvorming over de wenselijkheid van de aanleg van Rijksweg 14 ten noord-oosten van Den Haag.

In deze procedure worden de regels toegepast met betrekking tot milieu-effectrapportage (m.e.r.) uit de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm).

De bekendmaking van de start van de milieu-effectrapportage vond plaats op 29 augustus 1990 in de Staatscourant (zie bijlage 1). Per brief van 29 augustus 1990 (bijlage 2) verzocht de Minister van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de m.e.r. overeenkomstig de bepalingen van de Wabm te adviseren over de richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER).

De Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat zal namens de Minister van Verkeer en Waterstaat als bevoegd gezag optreden. De regionale directie Zuid-Holland van Rijkswaterstaat is initiatiefnemer.

Het onderhavige advies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r. De samenstelling van deze werkgroep is gegeven in bijlage 3. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies "de Commissie" genoemd. De Commissie vergaderde op 21 september, 5 oktober en 26 oktober 1990. Op 19 september bracht de Commissie een bezoek aan het studiegebied en werd door de initiatiefnemer en bevoegd gezag een toelichting gegeven op het voornemen en de procedure. Vertegenwoordigers van de Commissie, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer wisselden op 26 oktober 1990 van gedachten naar aanleiding van een concept-advies van de Commissie.

Het doel van het advies van de Commissie is de milieu-aspecten van de verschillende alternatieven voor de aanleg van Rijksweg 14 af te bakenen en de gewenste inhoud van het MER aan te geven. In de startnotitie wordt aangegeven, dat voor de tracé/m.e.r.procedure een projectnota zal worden opgesteld, waarin het MER wordt geïntegreerd. Het advies van de Commissie bepaalt zich tot de aspecten die in het kader van de m.e.r. aan de orde moeten komen, zoals beschreven in artikel 41 j van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne.

Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie goed gebruik kunnen maken van de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen die schriftelijk werden ingebracht (zie bijlage 4). In dit advies wordt met voetnoten verwezen naar de betreffende reacties.

In de startnotitie wordt uitvoerig ingegaan op de probleemstelling, de mogelijke oplossingen en de voorgestelde onderzoeksopzet. De uitgebreide startnotitie heeft de Commissie de mogelijkheid geboden om in haar advies goed in te spelen op de voornemens. Ten aanzien van de te onderzoeken alternatieven en varianten wordt in de startnotitie gebruik gemaakt van eerder verschenen nota's en studies, waaruit blijkt dat bepaalde alternatieven geen oplossing bieden. Aangezien het onderhavige MER wordt opgesteld ten behoeve van de besluitvorming over Rijksweg 14, is het gewenst, dat het MER een goed totaal overzicht biedt van de huidige problemen, de thans geldende milieusituatie en de mogelijke oplossingen voor de gestelde problemen. Dit betekent dat niet kan worden volstaan met een verwijzing naar onderliggende nota's.

2. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

Artikel 41j, lid 1, onder a van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

2.1 Probleemstelling

In de startnotitie wordt de centrale probleemstelling als volgt geformuleerd: "Op welke wijze kunnen, binnen het kader van een duurzame samenleving, de huidige en toekomstige bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen van/door autoverkeer in het studiegebied worden opgelost?"

In het kader van dit MER zal deze probleemstelling nader moeten worden uitgewerkt. Daarbij moet met de volgende punten rekening worden gehouden:

- * Mede gezien de intenties in de startnotitie ten aanzien van de te onderzoeken alternatieven, zou de bereikbaarheid van de Haagse regio in zijn algemeenheid als uitgangspunt van studie moeten worden gekozen, en niet alleen de bereikbaarheid voor autoverkeer¹.
- * Er zal een nadere invulling moeten worden gegeven aan de "huidige en toekomstige bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen". De Commissie denkt hierbij aan leefbaarheid in de Haagse binnenstad, Wassenaar, Voorburg en Leidschendam.
- * In de startnotitie wordt in bijlage 1 het studiegebied afgebakend. De Commissie adviseert voor het MER een ruimer studiegebied te definiëren², waarbij in elk geval ook het gebied tussen de Utrechtse Baan - Rijksweg 4 - Rijksweg 13 - Haagweg/ Rijswijkseweg, inclusief de aangrenzende wegen wordt betrokken. De Commissie gaat er

1 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 12

2 Zie bijlage 4, o.a. inspraakreacties nrs. 3, 7, 8, 9, en 18.

verder van uit, dat het onderliggende locale wegennet bij het studiegebied wordt betrokken.

De probleemstelling moet analyses en prognoses bevatten met betrekking tot de bestaande en de te verwachten verkeersintensiteiten in relatie tot de capaciteiten van wegvakken en kruispunten, zowel op de onderhavige verbinding als op de relevante andere wegverbindingen in het studiegebied. Daarbij moet de maximaal verantwoorde capaciteit van de wegen in de Haagse agglomeratie worden aangegeven. Duidelijk moet worden waar, in hoeverre en om welke redenen de huidige wegverbindingen niet of niet voldoende beantwoorden aan redelijke eisen ten aanzien van de afwikkeling en veiligheid van het verkeer en de belasting van het milieu, alsook in hoeverre daardoor plaatselijke, regionale en nationale belangen worden geschaad.

Om de vervoerseconomische, verkeersveiligheids- en milieuproblemen in de huidige situatie zichtbaar te maken, dienen in de analyse de personen-vervoersstromen te worden onderscheiden naar verplaatsingsmotief (bijv. woon-werk, zakelijk en overig), herkomst en bestemming en verdeling over de tijd.

In de startnotitie wordt niet goed duidelijk, in hoeverre het goederenvervoer in het studiegebied (bijvoorbeeld het vrachtvervoer naar Scheveningen) een belangrijke bijdrage aan de vervoersstromen levert. In de analyse van de huidige situatie dient daaraan wel aandacht te worden besteed (bijv. onderscheid vervoerswijze, herkomst en bestemming, verplaatsingsafstand en verdeling over de tijd).

Bijzondere aandacht moet worden besteed aan het langzaam verkeer en de wenselijkheid van scheiding der verkeerssoorten.

De analyse van de huidige vervoers- en verkeerssituatie moet zodanig zijn gestructureerd en gedetailleerd dat de uitkomsten kunnen dienen als referentiekader voor het beoordelen van de effecten van de alternatieven. De gegevens dienen zo recent mogelijk te zijn.

De waarnemings- en berekeningsmethoden alsmede de veronderstellingen die gebruikt zijn bij het bepalen van de te verwachten vervoers- en verkeersintensiteiten dienen te worden beschreven, evenals de uitgangspunten en doelstellingen betreffende de sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkelingen in de regio.

Overigens wil de Commissie er op wijzen dat enkele te ontwikkelen activiteiten (woningbouw, uitbreiding spoorwegennet, aanleg wegen e.d.), waarmee in dit MER al wel rekening dient te worden gehouden, nog diverse besluitvormingsprocedures moeten doorlopen, waaronder die van de milieu-effectrapportage. Niet kan worden uitgesloten, dat dergelijke voorgenomen activiteiten daardoor nog een andere invulling krijgen, dan nu wordt voorzien.

2.2 Beleidsuitgangspunten

In het MER moet worden aangegeven welke relevante overheidsbesluiten reeds zijn genomen. Ook moet aangegeven worden welke openbaar gemaakte beleidsvoornemens³ beperkingen kunnen opleggen of randvoorwaarden stellen aan de mogelijke oplossingen voor de gestelde problemen.

In de startnotitie wordt reeds ingegaan op de doelstellingen van de regering om de groei van de automobilititeit te beperken, zoals vastgelegd in deel d van het tweede Struktuurschema Verkeer en Vervoer. Ook de voornemens ten aanzien van woningbouw en werkgelegenheid, die in de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening zijn opgenomen, komen in de startnotitie reeds aan bod.

Over het tweede Struktuurschema Verkeer en Vervoer moet de definitieve besluitvorming in de Tweede Kamer nog worden afgerond. De Commissie gaat ervan uit dat eventueel daaruit voortkomende wijzigingen bij dit MER worden betrokken.

Behalve aan bovengenoemde nota's zal ook aandacht moeten worden besteed aan het door de regering vastgestelde Natuurbeleidsplan, waarin de hoofddoelstelling: "duurzame instandhouding, herstel en ontwikkeling van natuurlijke en landschappelijke waarden" is opgenomen.

2.3 Doelstelling

De doelstellingen moeten helder en concreet worden beschreven op de grondslag van een kwantitatief en kwalitatief uitgewerkte probleemstelling, mede tegen de achtergrond van het maatschappelijke belang en de maatschappelijke behoefte. Dit is nodig voor het formuleren en onderling vergelijken van alternatieven. Bij het formuleren daarvan moeten criteria worden aangegeven, waar de alternatieven en hun varianten aan kunnen worden getoetst.

³ De Commissie denkt hierbij in ieder geval aan: Nationaal Milieubeleidsplan Plus 1990, Werkdocument geleiding van de mobiliteit door een locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen, het Bereikbaarheidsplan Randstad, provinciale plannen ten aanzien van ruimtelijke ordening, verkeer en milieuhygiënische aspecten, zoals struktuurschets regionaal openbaar vervoer Zuid-Holland, bestemmingsplannen en structuurplannen van de betrokken gemeenten, resultaten van bestuurlijk overleg.

3. DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN DAARVAN

Artikel 41j, lid 1, onder b van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen".

3.1 Algemeen

In de startnotitie wordt duidelijk gemaakt, dat de initiatiefnemer verschillende oplossingen voor de gestelde problematiek in de Haagse regio wil onderzoeken. De aanleg van Rijksweg 14 is één van de mogelijkheden. Er worden verschillende alternatieven met daarbij een aantal varianten voorgesteld:

Alternatief O: Nul-alternatief 2010, waarbij geen specifieke maatregelen worden getroffen. Wel wordt uitgegaan van uitvoering van de maatregelen van het SVV-II, deel d.

varianten: * met/zonder sneltram langs het tracé van Rijksweg 14

Alternatief A: Aanleg Rijksweg 14 (op tracé 1956)

varianten: * (deels) hooggelegen/verdiept
* met/zonder sneltram
* met/zonder rijksweg 11

Alternatief B: Optimalisatie (van de afwikkeling van het wegverkeer en het openbaar vervoer)

varianten: * lokale Vlietkruising Boslaantracé/Leizotracé

Alternatief C: Maximalisatie van het openbaar vervoer

Alternatief D: Meest Milieuvriendelijk Alternatief.

De Commissie onderschrijft het belang van het uitwerken van deze alternatieven en varianten in het MER.

Uit de startnotitie blijkt verder, dat ten aanzien van een aantal andere mogelijke alternatieven en varianten, gekozen is deze in het MER verder niet te beschouwen, aangezien uit achterliggende studies is gebleken, dat zij niet bijdragen aan de oplossing van de gestelde problemen. De onderbouwing van het verder niet in beschouwing nemen van die alternatieven en varianten zal in het MER toch opnieuw moeten worden weergegeven, waarbij uiteraard van achterliggende studies wel gebruik kan worden gemaakt.

In de startnotitie wordt op p.12 aangegeven dat de maatregelen uit het SVV-II en de Vierde nota ruimtelijke ordening (extra) voor alle alternatieven als invloedsfactoren zullen worden beschouwd. Waar hieronder door de Commissie suggesties worden gedaan ten aanzien van mobiliteitsgeleidende maatregelen en maatregelen ter beperking van milieuverontreiniging, worden hier niet bedoeld de maatregelen uit het SVV-II en de Vierde Nota, maar gaat het om daarop aanvullende maatregelen.

Hieronder wordt per alternatief aangegeven, wat naar het oordeel van de Commissie in het MER moet worden beschreven. Wat betreft de mate van detail, die daarbij moet worden gehanteerd, geldt dat alleen die aspecten van de alternatieven moeten worden beschreven, die relevant zijn voor de beoordeling van de effecten op het milieu.

Bij de verschillende alternatieven zal aandacht moeten worden besteed aan maatregelen die kunnen worden getroffen om nadelige effecten op het milieu zoveel mogelijk te beperken. Daarbij kan worden gedacht aan:

- geluidafschermdende maatregelen;
- geluidbeperkende maatregelen;
- maatregelen ter beperking van de verspreiding van luchtverontreiniging;
- maatregelen ter behandeling van hemelwater;
- peilbeheer van grond- en/of oppervlaktewater;
- maatregelen om de versnipperende werking te verminderen, die aanleg van nieuwe en verbreding van bestaande wegen zal hebben op de ecosystemen van duin, duinrand, strandvlakte en landgoederen;
- zodanige verdeling van de verschillende werkzaamheden over de seizoenen, dat rekening wordt gehouden met de verstoringgevoeligheid van het ecosysteem. Een voorbeeld is om tijdelijke peilverlagingen zo veel mogelijk te laten plaatsvinden in de nazomer of de winter, omdat dan de effecten op de vegetatie geringer zijn dan in de zomer. Ook met broed- en paartijd van verschillende diersoorten kan rekening worden gehouden.

Ook zou moeten worden aangegeven in hoeverre de verschillende alternatieven de bezoekers aan de Haagse regio stimuleren tot het gebruik van andere vervoerswijzen.

3.2 Alternatief O: Nul-alternatief 2010

In de startnotitie wordt aangegeven, dat het nul-alternatief 2010 beschouwd zal worden als een referentiesituatie voor de verschillende oplossingen voor de gestelde problemen. Het in het kader van het SVV-II, deel d voorgestelde beleid, zal als effectief en als onderdeel van de referentie worden beschouwd. Hoewel nu niet is te voorzien in hoeverre dit beleid werkelijk effectief zal zijn, lijkt het de Commissie goed dit uitgangspunt bij de beschrijving van dit alternatief te hanteren.

Naar het oordeel van de Commissie zullen ook de maatregelen, die door de provincie en de betrokken gemeenten in het kader van het Bereikbaarheidsplan Randstad zullen worden uitgevoerd, bij het nul-alternatief moeten worden betrokken. Ook ontwikkelingen in de regio ten aanzien van woningbouw en bedrijfsvestigingen, waarvan met redelijke zekerheid kan worden aangenomen dat zij zullen doorgaan (bijvoorbeeld EOB-vestiging, reconstructie Scheveningen Haven), dienen bij het nul-alternatief te worden meegenomen.

3.3 Alternatief A: Wegaanleg

Bij dit alternatief moet een beschrijving worden gegeven van de deelactiviteiten die bij de aanleg van de weg zullen plaatsvinden. Daarbij kan een onderscheid worden aangebracht naar de aanlegfase en de gebruiksfase. Conform de indeling van de startnotitie op pagina 20, kunnen verschillende deelactiviteiten worden onderscheiden, te weten aanleg en inrichting, normaal gebruik en onvoorzien gebruik en calamiteiten. Ten opzichte van de in de startnotitie genoemde activiteiten zou de Commissie speciale aandacht willen vragen voor de beschrijving van de volgende deelactiviteiten:

Aanleg en inrichting

- amoveren van woningen en gebouwen;
- verwijdering van vegetatie;
- tijdelijke verandering van de waterhuishouding;
- eventueel zandwinning (ook elders) en mogelijk opslag van ophoogzand of alternatieve materialen, transport van materiaal naar de plaats van gebruik en verwerken van dit materiaal;
- aanleg of herziening van verkeerstechnische voorzieningen, zoals bewegwijzering, verkeerslichten, verlichting;
- bouw/aanleg van servicevoorzieningen, zoals praatpalen en benzine-stations en parkeerplaatsen;
- afsluiten en/of verwijderen van weggedeelten, waarvan de functie is overgenomen door nieuwe voorzieningen;
- keuze van de aansluitpunten en de vormgeving en het ruimtegebruik daarvan⁴;
- gevolgen van voorgenomen aanpassingen van de aan- en onderliggende (locale) wegenstructuren (zoals A54/S11, Telderstracé en de Waalsdorptunnel, Utrechtse Baan).

Gebruik

- algemene wegveiligheid (invloed van traceringen, kruisingen, type wegdek enz.);
- ontwatering en behandeling van het af te voeren hemelwater;
- gebruik en beheer van de berm(en);

4 Zie bijlage 4, inspraakreacties 14, 19 en 21

- onderhoud van tot stand gebrachte wegen met hun bebakening, markering en servicevoorzieningen;
- verwijderen van woningen en gebouwen als gevolg van een te hoge geluidbelasting.

De verkeersaantrekkende werking van Rijksweg 14 in relatie tot de capaciteit van het bestaande wegennet moet worden aangegeven.

Aangegeven moet worden voor welke capaciteit de weg zal worden ingericht en in hoeverre nog sprake zal zijn van filevorming en op welke plaatsen.

Varianten

De Commissie onderschrijft de conclusie uit de startnotitie, dat het onderzoeken van tracé-varianten voor Rijksweg 14 niet zinvol is.

In de startnotitie wordt aangegeven dat het alleen aanleggen van Rijksweg 11 geen oplossing biedt voor de gestelde problemen. De Commissie adviseert deze stelling in dit MER nader te onderbouwen. De Commissie gaat er van uit, dat als blijkt, dat het alleen aanleggen van Rijksweg 11 wel bijdraagt aan het oplossen van de gestelde problemen, dat het onderhavige initiatief dan dienovereenkomstig zal worden bijgesteld en dat dit tot een nieuwe startnotitie zal leiden.

In de te onderzoeken varianten voor de aanleg van Rijksweg 14 dienen relevante varianten voor de Landscheidingsweg tussen Rijksweg 44 en het Hubertusviaduct te worden meegenomen (zie daarvoor de studie van juli 1990 "Noordoostelijke Randweg, Haagse Agglomeratie, tussen Rijksweg 44 en Hubertusviaduct" en het rapport van bureau Maas "Inpassing Noordoostelijke randweg", juli 1990).

3.4 Alternatief B: Optimalisatie

Bij dit alternatief worden het bestaande openbaar vervoerssysteem en het wegennet door aanpassing van onderdelen (van infrastructuur) maximaal benut. Aanvullend op de mogelijkheden, die daarvoor in de startnotitie worden aangegeven, zou de Commissie nog de volgende aspecten voor de uitwerking van dit alternatief willen aandragen:

- bevordering van het goederenvervoer per spoor;
- beperking van maximumsnelheden;
- parkeerbeleid in en rond Den Haag, waarbij onder andere kan worden gedacht aan parkeervoorzieningen aan de rand van de stad, nabij een openbaar vervoer voorziening (bijvoorbeeld sneltram) richting centrum van de stad⁵; ook normstelling en tariefstelling dienen hierbij te worden betrokken;
- ruimtelijk beleid, ruimtelijke spreiding van de activiteiten die verkeersstromen veroorzaken;

⁵ Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr. 2

- fietsroutemogelijkheden;
- verkeersbeheersingssystemen, verkeerssignaleringsystemen en/of netwerkregulering;
- toe- en afrit richting Den Haag op Rijksweg 12 in Voorburg.

3.5 Alternatief C: Maximalisatie van het openbaar vervoer

In de startnotitie wordt aangegeven, dat bij dit alternatief gestreefd wordt naar een zodanige verbetering van het openbaar vervoer, inclusief een pakket aanvullende maatregelen, dat de geconstateerde problemen daardoor worden aangepakt. Daarbij wordt gesteld dat het gaat om openbaar vervoer, dat gericht is op het herkomst- en bestemmingsverkeer in het noord-oostelijke deel van de Haagse agglomeratie. De Commissie is van mening dat hierbij ook aandacht moet worden besteed aan herkomst en bestemming vanuit de richting Zoetermeer en Leizo.

Ten aanzien van dit alternatief wordt in de startnotitie aangegeven, dat de investeringskosten in grote lijnen gelijk worden gesteld aan die van de aanleg van Rijksweg 14. De Commissie stelt voor de in de startnotitie aangegeven financiële randvoorwaarde te laten vervallen, zoals ook door vele insprekers⁶ naar voren wordt gebracht. Het is immers zeer wel mogelijk dat mogelijke meerkosten van dit alternatief tot een forse verbetering van het woon- en leefklimaat ten opzichte van alternatief A kunnen leiden.

Door insprekers worden verschillende suggesties gedaan voor het verbeteren van het openbaar vervoer. De Commissie adviseert na te gaan welke suggesties een bijdrage kunnen leveren aan dit alternatief.

3.6 Combinatie Alternatief Optimalisatie (alternatief B) en Maximalisatie van het openbaar vervoer (alternatief C)

Indien noch alternatief B, noch alternatief C voldoende probleemoplossend zijn, dient te worden nagegaan of een combinatie van deze alternatieven een beter resultaat geeft. Deze combinatie dient dan als volwaardig alternatief in de studie te worden betrokken.

3.7 Alternatief D: Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Artikel 41j, lid 3 van de Wabm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast."

⁶ Zie bijlage 4, inspraakreacties nrs. 3, 7, 12, 20, 23 en 25.

Ten behoeve van het construeren van een meest milieuvriendelijk alternatief wordt hieronder een daarvoor te hanteren werkwijze beschreven. Het is de bedoeling, dat deze werkwijze uiteindelijk zal leiden tot een reëel uitvoerbaar meest milieuvriendelijk alternatief.

Als uitgangspunt voor het ontwikkelen van dit alternatief kan worden gekozen voor het niet overschrijden van bestaande normen en streefwaarden uit het milieubeleid. Dit betekent eigenlijk een omkering van de werkwijze. De milieunormen worden als uitgangspunt gekozen, waarna de gevolgen voor de afwikkeling van het verkeer en vervoer worden onderzocht. In wezen wordt in deze variant getoetst of een gezamenlijke oplossing van verkeers- en milieuproblemen mogelijk is. Het voordeel van een dergelijke benadering is dat heel duidelijk wordt wat het betekent, als de normen en streefwaarden van het milieubeleid ook daadwerkelijk worden gerealiseerd. De Commissie wijst er op dat het hier om maatregelen gaat zowel ter verbetering van het openbaar vervoer als ter beperking van de automobiliteit. Ook is relevant dat oplossingen voor het gehele studiegebied worden meegenomen.

Deze werkwijze kan leiden tot een alternatief, waarbij de gestelde probleem- en doelstellingen niet (geheel) worden opgelost resp. bereikt. Dan zou, uitgaande van dit alternatief, gezocht moeten worden naar een alternatief, waarbij wel de geconstateerde problemen kunnen worden opgelost én waarbij zo goed mogelijk wordt voldaan aan bestaande normen en streefwaarden.

Het is mogelijk dat de bovenstaande aanpak leidt tot een alternatief dat goed is voor woon- en leefmilieu, maar dat het natuurlijk milieu schade doet. De Commissie adviseert daarom dit alternatief voor twee verschillende richtingen uit te werken :

Uitwerkingsrichting 1, waarbij het woon- en leefmilieu centraal staat. Het gaat hierbij o.a. om de Besluiten Luchtkwaliteit en de Wet Geluidhinder en de in het NMP en NMP Plus aangeduide emissieplafonds. Voor de luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide, koolmonoxyde, benzeen, benz(a)pyreen, lood, zwaveldioxide en zwart rook bestaan (ontwerp-)grenswaarden of (ontwerp-)richtwaarden, waaraan gemeten of berekende concentraties luchtverontreiniging kunnen worden getoetst. Wat betreft de Wet Geluidhinder moet minimaal worden gestreefd naar het voldoen aan de maximale ontheffingswaarden.

Uitwerkingsrichting 2, waarbij het natuurlijk milieu centraal staat. De streefwaarden voor het natuurlijk milieu zijn niet zo concreet gedefiniëerd. Aanvullend op de milieudoelstellingen in het NMP, NMP-plus en het NBP zou hierbij gedacht kunnen worden aan het behoud van de polders, het verminderen van de ecologische barrierewerking die uitgaat van de huidige Landscheidingsweg door het opheffen van de functie als doorgaande verbinding, het handhaven van de rust in het gebied rond Duindigt (niet doortrekken van Laan van Groenendaal) en het intact laten van het Hubertuspark.

4. **TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN**

Artikel 41j, lid 1, onder c van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

In het MER moet worden vermeld ten behoeve van welk besluit het MER is opgesteld en dienstig kan zijn en door wie of welke overheidsinstanties dit besluit zal worden genomen.

Tevens moet worden aangegeven volgens welke procedure (met eventuele coördinatie met de eveneens te nemen besluiten in de sfeer van de ruimtelijke ordening) en tijdsplan dit geschiedt en welke adviesorganen en -instanties daarbij formeel of informeel betrokken zijn.

Hierbij moet aandacht worden besteed aan de relatie tussen de nu aan de orde zijnde besluitvorming en het reeds in 1956 genomen besluit tot vaststelling van het tracé voor Rijksweg 14.

Evenzeer dient te worden aangegeven welke besluiten in een later stadium nog zullen (moeten) worden genomen in het betreffende studiegebied en daarbuiten, teneinde het project ten uitvoer te kunnen brengen. Dit is met name van belang bij de verschillende alternatieven, waarbij Rijksweg 14 niet zal worden aangelegd, maar waarbij de geconstateerde problemen door verbetering van het openbaar vervoer en bestaande infrastructuur zullen worden aangepakt. Welke instantie zal daartoe initiatieven ontplooiën en wordt hierover reeds met de aangevoerde maatschappijen overleg gevoerd?

5. **BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN HET MILIEU**

Artikel 41j, lid 1, onder d van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

5.1 **Studiegebied**

De beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en de te verwachten ontwikkelingen, indien geen probleemoplossende activiteiten worden ondernomen, dienen als referentiekader voor de beoordeling van de gevolgen van de alternatieven. De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied dient in het MER te worden beschreven voor zover dit van belang is voor de te verwachten gevolgen van de verschillende alternatieven.

In geografische zin strekt het studiegebied zich uit over de gebieden die door de activiteit kunnen worden beïnvloed. Per milieu-aspect kan de omvang van het beïnvloedingsgebied verschillen en beperkt blijven

