

Startnotitie MER

Trekvliesstracé

(verbinding Centrale Zone – A4/A13)

23 maart 2005

Colofon

Uitgave

stadsgewest Haaglanden
sector Verkeer en Vervoer

Inlichtingen

stadsgewest Haaglanden
telefoon: 070 7501 500
e-mail: informatie@haaglanden.nl
internet: www.haaglanden.nl

startnotitie MER

Trekvljettracé

(verbinding Centrale Zone - A4/A13)

23 maart 2005

Inhoudsopgave

1	Inleiding	
1.1	Aanleiding voor de studie	3
1.2	Het voornemen	3
1.3	Doel van de startnotitie	3
1.4	Hoe kunt u reageren	4
1.5	Het vervolg: opstellen van het milieueffectrapport	5
1.6	Wat treft u aan in dit rapport	5
2	Analyse van de problematiek	
2.1	Plan en studiegebied	6
2.2	Probleemanalyse	7
2.3	Doelstellingen	12
3	Te onderzoeken alternatieven	
3.1	Het nul-alternatief	13
3.2	Het tunnel-alternatief	13
	3.2.1 <i>Tracé Prinses Beatrixlaan (B)</i>	13
	3.2.2 <i>Tracé Haagweg (H)</i>	13
	3.2.3 <i>Tracé Mercuriusweg (M)</i>	14
	3.2.4 <i>Tracé's Trekvlief (T2/T3)</i>	14
	3.2.5 <i>Tracé Voorburg (V2)</i>	14
3.3	Afbakening alternatieven	16
	3.3.1 <i>Benuttingalternatief</i>	16
	3.3.2 <i>Uitbreidingsalternatief</i>	16
	3.3.3 <i>Openbaar vervoer alternatief</i>	16
3.4	Meest milieuvriendelijk alternatief	16
3.5	Varianten en alternatieven die niet verder onderzocht worden	17
4	Te onderzoeken effecten	
4.1	Inleiding	19
4.2	Gevolgen van de voorgenomen activiteit	19
	4.2.1 <i>Verkeer en vervoer</i>	19
	4.2.2 <i>Woon- en leef milieu</i>	20
	4.2.3 <i>Ecologie en landschap</i>	20
	4.2.4 <i>Aspecten tijdens de bouw</i>	20
4.3	Overzicht toetsingscriteria	21
5	Te nemen besluiten en te volgen procedures	
5.1	M.e.r.-procedures	22
5.2	Beleidsplannen en besluiten die van invloed zijn	25
6	Leemten in kennis en evaluatieprogramma	
6.1	Leemten in kennis	26
6.2	Evaluatieprogramma	26

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor de studie

Voor u ligt de notitie die de start aangeeft van de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) voor het Trekvliettracé (verbinding Centrale zone – A4/A13). Uiteindelijk leidt deze procedure tot een milieueffectrapport (MER). Het milieueffectrapport is een hulpmiddel bij de besluitvorming over (grote) projecten, bedoeld om het milieubelang - tussen alle andere belangen - een volwaardige rol te laten spelen. De procedure waarbinnen het milieueffectrapport wordt opgesteld, is vastgelegd in de Wet milieubeheer. Het milieuonderzoek dient te voldoen aan de Europese richtlijn Strategische MilieuBeoordeling (SMB). In dit geval is de Tracéwet niet van toepassing. Het tracé wordt daarom vastgelegd in het bestemmingsplan.

1.2 Het voornemen

De voorgenomen activiteit bestaat uit het verbeteren van de bereikbaarheid van de Centrale Zone van Den Haag. Verbetering van de bereikbaarheid in algemene zin is vastgelegd in diverse regionale en lokale verkeersbeleidsplannen, zoals het ontwerp Regionale Nota mobiliteit (RNM) van het stadsgewest Haaglanden en de gemeentelijke verkeersplannen van Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg. Daarin staan de beleidsuitgangspunten en benodigde maatregelen voor alle vervoerswijzen, inclusief openbaar vervoer en fiets benoemd. Van al deze voorgestelde maatregelen is het Trekvliettracé er één. Voor het verder ontwikkelen van dit project is de MER een onderdeel van de te volgen procedures. Het Trekvliettracé, een nieuwe verbindingsweg tussen knooppunt Ypenburg en de Centrumring van Den Haag. Het betreft een stadsautoweg met 2 rijstroken per richting en een ontwerpsnelheid van 70 km/uur respectievelijk 50 km/uur.

1.3 Doel van de startnotitie

Om het Trekvliettracé te kunnen ontwikkelen, wordt in de loop van 2006 een bestemmingsplan opgesteld. Een voorontwerp-bestemmingsplan zal een inspraak- en overlegtraject doorlopen. Vooruitlopend op de besluitvorming over dit bestemmingsplan wil de initiatiefnemer starten met het vaststellen van het definitieve tracé. Hiertoe wordt de m.e.r.-procedure opgestart.

De m.e.r.-procedure wordt gekoppeld aan de eerste concrete ruimtelijke beleidsbeslissing die genomen wordt over de m.e.r.-plichtige activiteiten. Omdat de MER richting gaat geven aan het besluit over het definitieve tracé, loopt deze voor op de bestemmingsplanprocedure. Maar uiteindelijk zijn MER en bestemmingsplan onlosmakelijk met elkaar verbonden. De m.e.r.-procedure bestaat uit twee fasen:

- de richtlijnenfase;
- de MER-fase.

De voorliggende startnotitie is de eerste stap van de richtlijnenfase en heeft drie functies:

- het markeert de officiële start van de m.e.r. procedure;
- om derden (burgers, belangengroepen, toekomstige gebruikers), wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. te informeren over het initiatief;
- een sturende werking voor de inhoud van de MER.

Initiatiefnemer en bevoegd gezag

In deze m.e.r. is het stadsgewest Haaglanden de initiatiefnemer en daarmee verantwoordelijk voor het opstellen van de startnotitie en de MER. De gemeenteraad van Den Haag, en zo nodig van de gemeenten Leidschendam-Voorburg en/of Rijswijk, zullen over het bestemmingsplan besluiten en zijn daarmee het Bevoegd Gezag. De gemeenteraad van Den Haag treedt op als coördinerend Bevoegd Gezag. Het dagelijks bestuur van het stadsgewest Haaglanden stelt de startnotitie MER vast. De gemeenteraden van Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk brengen gezamenlijk de startnotitie in de inspraak. Het coördinerend Bevoegd Gezag stuurt de startnotitie naar de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs.

De richtlijnen voor de MER worden aan de hand van het advies van de commissie MER vastgesteld door de raden van de desbetreffende gemeenten. De raden toetsen of de opgestelde MER aan de richtlijnen voldoet en brengen de MER vervolgens in de inspraak.

Inspraak en advies

Nadat het stadsgewest de startnotitie heeft vastgesteld wordt de startnotitie door de Bevoegde Gezagen bekendgemaakt. Een ieder heeft in het kader van de inspraak de mogelijkheid om aan te geven welke onderwerpen naar zijn/haar mening in het milieueffectrapport aan de orde moeten komen. De inspraaktermijn die hiervoor staat, is vier weken.

Richtlijnen

Op basis van de verkregen adviezen en de inspraakreacties stellen de betrokken gemeenten richtlijnen vast waaraan de MER moet voldoen. Deze richtlijnen geven aan welke vragen in de MER moeten worden beantwoord.

1.4 Hoe kunt u reageren

U kunt uw reactie binnen vier weken na ter visie legging sturen aan één van de volgende instanties:

Gemeente Den Haag
Dienst stadsbeheer; Milieu en Vergunningen, afdeling Beleid
t.a.v. M. Feller
O.v.v. Inspraakreactie startnotitie MER Trekvliettracé
Postbus 12651
2500 DP Den Haag

Gemeente Leidschendam-Voorburg
t.a.v. J. Kootstra
O.v.v. Inspraakreactie startnotitie MER Trekvliettracé
Postbus 905
2270 AX VOORBURG

Gemeente Rijswijk
t.a.v. M. Verrips
O.v.v. Inspraakreactie startnotitie MER Trekvliettracé
Postbus 5305
2280 HH RIJSWIJK

Gelijktijdig met de inspraak stuurt het coördinerend Bevoegd Gezag de startnotitie om advies aan de commissie voor de m.e.r. Op basis van de inspraakreacties en het advies van de commissie voor de m.e.r. stellen de raden van de 3 betrokken gemeenten de richtlijnen voor de MER vast.

1.5 Het vervolg: opstellen van het milieueffectrapport

Opstelling en aanvaarding MER

Het stadsgewest Haaglanden verzorgt in deze fase de opstelling van de MER conform de richtlijnen. In de MER zal worden ingegaan op de (beleids)achtergronden van het initiatief, beschouwde alternatieven voor de uitwerking van het initiatief en de te verwachten milieueffecten in vergelijking met de autonome ontwikkeling.

Nadat het stadsgewest de MER heeft aangeboden aan de gemeenteraden, toetsen deze of de MER voldoet aan de richtlijnen: bevat de MER voldoende antwoord op alle vragen? Bij een positief oordeel wordt de MER aanvaard door initiatiefnemer en Bevoegde Gezagen als basis voor verdere besluitvorming.

Inspraak op de MER

Na de aanvaarding brengen de gemeenten de MER in de inspraak. Tevens vragen de gemeenten advies over de MER aan de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs.

1.6 Wat treft u aan in dit rapport

Hoofdstuk 2 gaat in op de voorgeschiedenis van het voornemen. Aan de orde komen de probleemstelling, aanleiding en doelstelling van het voornemen.

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de te onderzoeken alternatieven.

In hoofdstuk 4 wordt de opbouw van het m.e.r.-onderzoek beschreven. In het m.e.r.-onderzoek worden ook de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen beschreven. De autonome ontwikkeling is de referentiesituatie waartegen de effecten van het realiseren van het voornemen afgezet worden. In het m.e.r.-onderzoek komen vervolgens de effecten van het voornemen aan de orde.

Hoofdstuk 5 gaat over de te nemen besluiten, de te volgen procedures en de relevante besluiten en beleidsplannen.

Ten slotte wordt in hoofdstuk 6 aangegeven hoe omgegaan wordt met de leemtes in kennis en welke aspecten in de evaluatie aan de orde zouden moeten komen.

2 Analyse van de problematiek

2.1 Plan en studiegebied

Algemeen

Het plangebied is onderdeel van de Vlietzone, Rijswijk, Voorburg-west en de Binckhorst. Het plangebied bestaat uit de volgende onderdelen:

- 1 Binckhorst/Binckhorstlaan-Maanweg
- 2 Voorburg-west
- 3 Trekvliet/Zuidvliet
- 4 Vlietzone
- 5 Haagweg/Rijswijkseweg
- 6 Hoornwijck
- 7 Knooppunt Ypenburg

Bestemmingsplangebied

Het bestemmingsplangebied is het gebied waarbinnen het toekomstige definitieve tracé van het Trekvliettracé valt.

Studiegebied

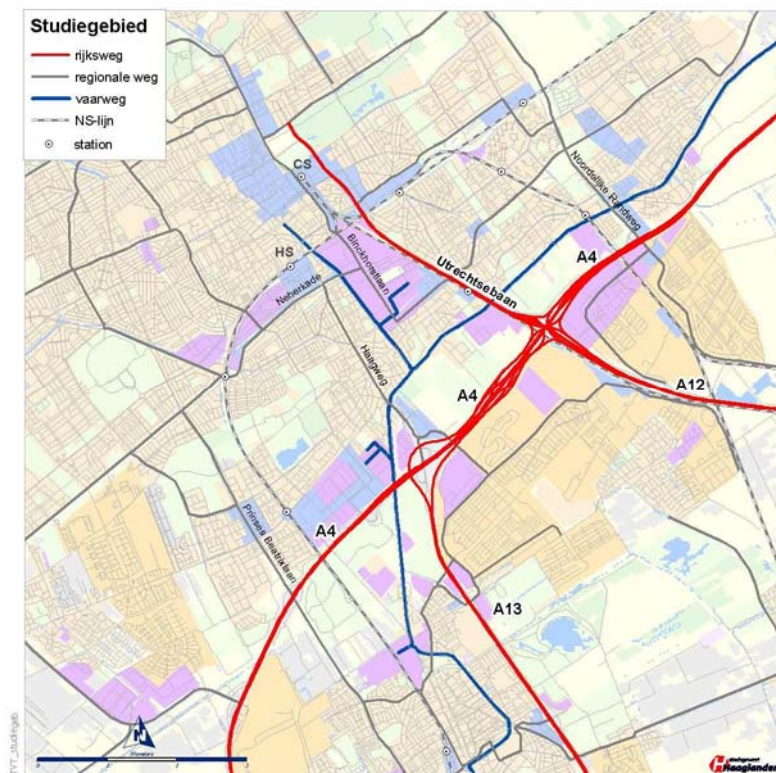
Het studiegebied is het gebied waar effecten kunnen optreden als gevolg van de realisatie van de voorgenomen activiteit. Het studiegebied bestaat met name uit woon-, bedrijfsfuncties en recreatie/groen. De dichtstbijzijnde woonlocaties zijn Voorburg-west, Rijswijk (Cromvliet/Leeuwendaal) en Haagweg/Rijswijkseweg. De belangrijkste infrastructuur (Hoofdwegennet) in het studiegebied bestaat uit:

- A12/Utrechtsebaan (inclusief Prins Clausplein);
- A13 Den Haag – Delft/Rotterdam (inclusief knooppunt Ypenburg);
- A4 Rotterdam – Amsterdam (inclusief A4-Midden-Delfland);

en van het Onderliggende Wegennet:

- CentrumRing Den Haag (o.a. Neherkade – Binckhorstlaan);
- Binckhorstlaan, Maanweg, Mercuriusweg, Regulusweg, Rijswijkseweg en Laan van Hoornwijck in Den Haag;
- Prinses Mariannelaan, Westenburgstraat, Binckhorstlaan, Parkweg, Laan van Nieuw-Oosteinde en Prins Bernhardlaan in de kern Voorburg;
- Haagweg, Geestbrugweg, Prinses Beatrixlaan en Rotterdamseweg in Rijswijk.

Het Regionaal Structuurplan (RSP), het Uitwerkingsplan A12-Vliet-zone en het Streekplan zijn bepalend voor de ontwikkeling van het studiegebied. Al deze plannen voorzien in het studiegebied in een verdergaande ontwikkelingen waarin bedrijven, infrastructuur, wonen en groen centraal staan. In figuur 1 staat het studie gebied aangegeven.



figuur 1; studiegebied

2.2 Probleemanalyse

Inleiding

De verkeerskundige situatie van de agglomeratie Den Haag, nu en in de toekomst, hangt sterk samen met de stedenbouwkundige opbouw en ambitie van het gebied. Om een goed begrip te krijgen van de problematiek wordt eerst het stedenbouwkundige kader geschetst. De nadruk van de stedelijke ontwikkeling in Den Haag ligt in de Centrale Zone en de komende jaren in het bijzonder in en rond het CS-kwadrant en de Binckhorst.

Stedenbouwkundig kader

De Centrale Zone vormt het centrale deel van Den Haag en van de regio, waarin concentratie plaatsvindt van stedelijke functies (zie figuur 2). De Centrale Zone is het economische centrum van de regio. Belangrijke stedelijke ontwikkelingen vinden plaats rond het Centraal Station en in het Beatrixkwartier. Er zijn plannen in ontwikkeling in onder meer Nieuw Centrum, het CS-kwadrant, Nieuw-Laakhaven en Binckhorst.

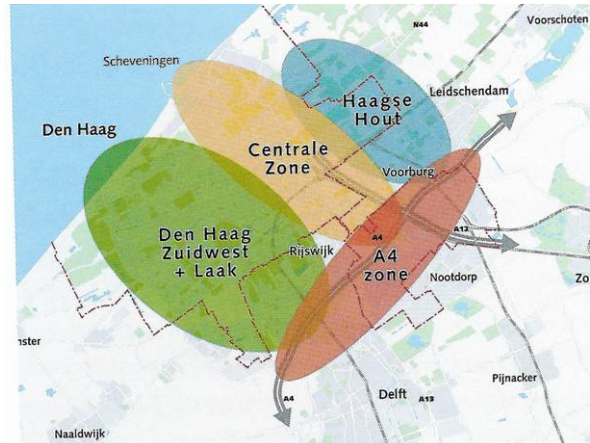
In de Centrale Zone richt het stedelijk beleid zich op verdergaande intensivering en ontwikkeling van het grootstedelijk milieu. De Centrale Zone breidt zich hierdoor steeds meer uit in de richting van de A4. Dit gebied heeft een strategische positie binnen de Deltametropool en de ontwikkelingen in dit gebied vormen een logische voortzetting van de huidige centrumontwikkeling in Den Haag.

De komende jaren ontstaat er rond het Centraal Station een steeds krachtiger knooppunt binnen de Deltametropool. De plannen voor Centraal Station (CS-kwadrant), het Wijnhavengebied en voor het Beatrixkwartier zorgen voor een aanzienlijke groei van de werkgelegenheid en versterken de rol van dit knooppunt.

Ook na 2010 staat de ontwikkeling niet stil. Er zal sprake zijn van een verdere (economische) ontwikkeling in de Centrale Zone. Daarnaast zal er naar verwachting ook sprake zijn van een doorzettende autonome groei van het autoverkeer en zullen nieuwe woningbouwlocaties voor verkeerstoename zorgen.

Bereikbaarheid

Het probleem van bereikbaarheid beperkt zich niet alleen tot de Binckhorst of de Centrale Zone in Den Haag, maar breidt zich uit tot het gehele netwerk van regionale verbindingen. Het bereikbaarheidsprobleem kan ook niet worden opgelost door alleen maatregelen te treffen voor het autoverkeer, maar dient met verbetervoorstellen voor alle modaliteiten te worden bestreden. Het regionale beleid ten aanzien van het verbeteren van de bereikbaarheid en de daarbij behorende maatregelen is opgenomen in het op 8 december 2004 door het dagelijks bestuur van Haaglanden vastgestelde voorontwerp van de Regionale Nota Mobiliteit van het stadsgewest Haaglanden.



figuur 2: gebieden in Den Haag volgens het 'Verkeersplan – Verkeersbeleid tot 2010'

Verkeerstoename

Al jaren is er sprake van een sterk groeiende mobiliteit. Deze trend is ook waarneembaar in Den Haag. Tussen 1993 en 2010 treedt een verkeerstoename op van 34%. De cijfers uit modelberekeningen (bron; Verkeersplan, verkeersbeleid tot 2010, Den Haag) laten zien dat van/naar/binnen de Centrale Zone de grootste groei van verkeer plaatsvindt. Zo is de verkeerstoename van/naar/binnen Den Haag Zuidwest slechts 20%, terwijl van/naar/binnen de Centrale Zone een verkeerstoename van bijna 60% optreedt. In de Centrale Zone treedt in absolute aantallen, met een groei van ca. 10.500 verplaatsingen (avondspits, alle vervoerswijzen), ook verreweg de grootste groei op.

Haagse problematiek

Het wegennet in en rond de agglomeratie Den Haag kent een specifieke problematiek. Door de ligging van Den Haag aan de kust komt het leeuwendeel van de verkeersdruk aan de oostzijde van de stad te liggen. Den Haag heeft nooit een rondweg kunnen ontwikkelen, zoals andere steden die wel kennen. Dit betekent dat het stedelijke hoofdwegennet in Den Haag een aanzienlijk zwaardere verkeersfunctie heeft dan in diverse andere steden, waar het stedelijke verkeer veel eerder en op veel meer plaatsen naar de stedelijke rondweg kan worden afgeleid. Dit houdt zowel voor het stedelijke hoofdwegennet aan de kustzijde een zwaardere verkeersfunctie in (vanwege het ontbreken van een rondweg), als voor de hoofdwegen in andere delen van de stad (als toevoerroutes voor het externe verkeer naar de rijkswegen).

Hoofdwegennet

Het hoofdwegennet rond de agglomeratie van Den Haag is zwaar belast. De overbelasting van de aansluitingen tussen HWN(hoofdwegennet) en OWN(onderliggend wegennet) zijn dagelijks merkbaar door de optredende filevorming in ochtend- en avondspits. In ochtendspits is dit vooral merkbaar op de Utrechtsebaan, vooral bij de aansluiting Voorburg, en op de N211 voor het Harnaschknooppunt. In de avondspits ook weer bij het

Harnaschknooppunt, maar dan op de uitvoeger van de A4, en op de Utrechtsebaan voor het Prins Clausplein. Deze files slaan regelmatig zover terug op de hoofdrijbanen dat het overige verkeer op de A4, tot op de hoofdrijbanen, hier last van heeft en 'onnodig' in de file staat. De bufferstroken op het Prins Clausplein die in het kader van het ZSM (Zichtbaar Snel Meetbaar) worden gerealiseerd kunnen slechts tijdelijk voor een verlichting van deze problematiek zorgen. Door de toename van het autoverkeer zijn op termijn extra maatregelen noodzakelijk.



figuur 3: verdeling intensiteit invalswegen in de ochtendspits (2004)

Naast de hinder voor het autoverkeer die de congestie op het hoofdwegennet veroorzaakt, ondervindt ook het openbaar vervoer hinder. In de eerste plaats de buslijnen die van het filegevoelige wegennet gebruik maken maar ook de openbaar vervoer lijnen in het stedelijk gebied die last hebben van de terugslag van de file op het hoofdwegennet op het stedelijk wegennet.

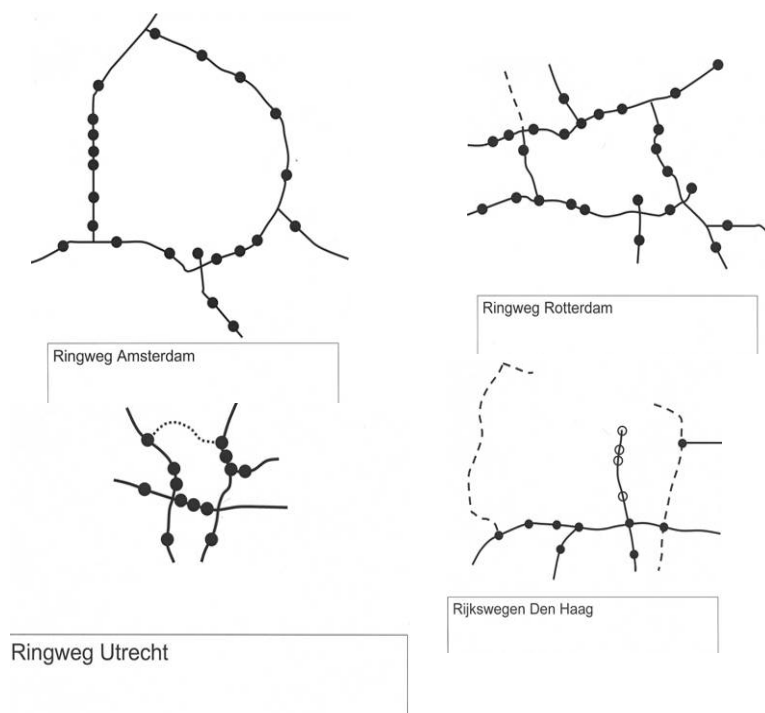
De fileproblematiek geeft ook de kwetsbaarheid en inflexibiliteit van het Haagse verkeerssysteem aan. Bij het uitvallen van de Utrechtsebaan (bijvoorbeeld door incidenten, calamiteiten of onderhoud) zijn er geen goede alternatieven beschikbaar.

De A4 is een belangrijke wegverbinding voor het stedelijke en regionale verkeer: 75-80% van het verkeer op de A4 tussen het Prins Clausplein en het knooppunt Ypenburg heeft herkomst of bestemming binnen de regio. Iets meer dan de helft van het verkeer (50%-55%) heeft zelfs herkomst én bestemming in de regio. De gemiddelde verplaatsingsafstand van het woon-werkverkeer op dit deel van de A4 is niet meer dan 27 kilometer (bron: kenteken enquêtes op A4 tussen Zoeterwoude en het Harnaschknooppunt).

Voor het verkeer op de A4 dat herkomst en/of bestemming in de agglomeratie heeft, zijn zes invalswegen beschikbaar (zie figuur 3): de Noordelijke Randweg, de Utrechtsebaan, de Haagweg, de Diepenhorstaan (Plaspolder), de prinses Beatrixlaan en de N211/Lozerlaan.

Het verkeer op de rijkswegen rond Den Haag zijn voor het grootste gedeelte gericht op de agglomeratie van Den Haag. Het doorgaande verkeer bedraagt slechts 24% tot 38%. Van het verkeer dat gericht is op de agglomeratie Den Haag is een aanzienlijk deel gericht op de Centrale Zone. Een percentage van 22% (A4) tot 44% (A12) van het verkeer gaat richting Utrechtsebaan. (bron: OMA-studie Prins Clausplein, juli 2002)

Deze twee kenmerken - het grote aandeel regionale verkeer op de A4 en de ten opzichte van de andere drie grote steden onevenwichtige verdeling van het inkomende/uitgaande verkeer over de invalswegen (zie figuur 4 voor een vergelijking tussen de vier grote steden) - hebben gezamenlijk twee belangrijke gevolgen. Ten eerste is de Utrechtsebaan als invalsroute overbelast omdat de capaciteit van de Utrechtsebaan zelf en de aansluitingen op het stedelijk wegennet te beperkt zijn. Ten tweede vinden er op het rijkswegennet op een kort stuk en op relatief korte baanvakken veel weefbewegingen plaats, omdat verkeer uit drie richtingen (A4-Zuid, A4-Noord, A12) via het Prins Clausplein op de Utrechtsebaan samenkomen (en een deel van dit verkeer ook weer direct de Utrechtsebaan verlaat naar de Maanweg).



figuur 4: Den Haag heeft tov de andere drie grote steden het geringste aantal aansluitingen op de rijkswegen (NB: niet op schaal)

Door de problemen op de Utrechtsebaan slaan files terug op de A4. Dit is ongewenst omdat de A4 door het rijk is aangewezen als belangrijke (inter)nationale doorstroomroute die centra zoals de Zuidas, Schiphol en de Rotterdamse haven moet verbinden met bijv. Antwerpen en Parijs. Het mag duidelijk zijn dat de doorstroming van de A4 op dit moment ernstig in gevaar is. Dit zorgt tevens voor een verslechterde bereikbaarheid van de totale regio Haaglanden.

Stedelijk wegennet

Binnen de Haagse regio zorgen belangrijke infrastructurele projecten voor een aanzienlijke verbetering van de capaciteit van het onderliggend wegennet (Neherkade, Koningstunnel). De nieuwe randwegen (Zuidelijke en Noordelijke randweg) leiden tot een betere afwikkeling van het verkeer naar grote delen van de Haagse regio, buiten het centrale deel van Den Haag om. Het wegennet van Den Haag heeft mede door deze maatregelen voldoende capaciteit om het interne verkeersaanbod te kunnen verwerken. Daarboven worden in het Verkeersplan aanpassingen voorgesteld die ook in de toekomst een goede stedelijke verkeersafwikkeling moeten kunnen garanderen

Verdere aanpassing van het stedelijke wegennet zal plaatsvinden in aansluiting op de gewenste extra aansluiting vanaf de Centrumring naar het hoofdwegennet (HWN), onder andere door het creëren van een nieuwe stedelijke hoofdroute met de aanleg van een stedelijke hoofdverbinding als ontbrekende schakel tussen de Mercuriusweg en de Schenkkade. Hiermee wordt een tweede verbinding evenwijdig aan de kust ontwikkeld, de route over de huidige Erasmusweg – Schenkkade. De maaswijdte tussen de Noordwestelijke Hoofdroute en de A4 is te groot om de stadsleefgebieden goed te kunnen vrijwaren van doorgaand verkeer. De nieuwe verbinding is tevens noodzakelijk om het deel van de Centrale Zone – Laakhaven/Binckhorst/Den Haag Centraal – verder te kunnen ontwikkelen. De nieuwe hoofdverbinding sluit via de Schenkkade aan op de Noordelijke Randweg.

De opbouw van het stedelijke wegennet wordt bepaald door het evenwicht dat moet worden gevonden tussen enerzijds de noodzaak van het voldoende accommoderen van autoverkeer, en anderzijds om zoveel mogelijk 'stadsleefgebieden' te creëren waarin (verkeers)veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving voorop staan. Dit evenwicht wordt gevonden door de concentratie van het autoverkeer op een beperkt aantal hoofdroutes. Daarbij vindt bovendien een belangrijke afweging plaats tussen de capaciteit van deze hoofdroutes voor het autoverkeer en de afwikkeling van het openbaar vervoer. Langs het hoofdwegennet zijn veelal ook hoofdassen van het openbaar vervoer gesitueerd, die met de aanleg van vrije banen de nodige ruimte innemen. Ook worden hoofdassen van openbaar vervoer gekruist, waardoor op deze kruisingen de capaciteit voor het autoverkeer beperkt wordt.

Leefbaarheid

Door de grote hoeveelheid verkeer die elke dag over de wegen Den Haag in en uit gaat, ontstaan er langs de hoofdassen ook leefbaarheidsproblemen. De luchtkwaliteit is hier een aandachtspunt. De leefbaarheidsproblematiek is niet alleen langs de hoofdassen van het verkeer een probleem maar ook in woongebieden vanwege het oneigenlijke gebruik van de wegen (sluipverkeer) in woonstraten. Met name in Voorburg West heeft men te maken met een hoge mate van luchtverontreiniging en geluidsbelasting. Deze milieuhinder wordt grotendeels veroorzaakt door de ligging van de wijk ten opzichte van belangrijke verkeersaders als de A12. Het verkeer binnen de wijk veroorzaakt een deel van de milieuhinder. Bewoners ervaren het verkeer in de wijk in een aantal gevallen als bron van overlast. In dat verband worden vooral de Prinses Mariannelaan, Binckhorstlaan en de Maanweg genoemd.

2.3 Doelstellingen

Algemene doelstelling

Bij het realiseren van de voorgenomen activiteit streeft de initiatiefnemer de volgende hoofddoelstelling na: het verbeteren van de bereikbaarheid van de Haagse regio, met name de Centrale Zone en de Binckhorst, door het realiseren van een nieuwe verbindingsweg tussen de Centrumring van Den Haag t.p.v. de Binckhorstlaan/Mercuriusweg en het Rijkswegennet t.p.v. het knooppunt Ypenburg.

Naast de verbetering van de bereikbaarheid is een belangrijk doel van de voorgenomen activiteit: het verbeteren van het milieu en de kwaliteit van de leefomgeving in (delen van) het studiegebied.

Randvoorwaarden

Er zijn enkele algemene milieudoelstellingen en -criteria waaraan voldaan moet worden:

- ten minste voldoen aan de normen/waarden uit de milieuregelgeving.
- overlast voor woongebieden zoveel mogelijk beperken (onder andere Voorburg, Rijswijk, Binckhorst, Vlietrand).
- overlast voor recreatie en bedrijvigheid zoveel mogelijk beperken.
- aantasting van natuurwaarden voorkomen of minimaliseren, eventuele resterende aantasting compenseren (= vervangen door gelijkwaardige natuur).
- ontzien van het archeologische erfgoed.

Wegenstructuur

De wegenstructuur dient dusdanig te functioneren dat het verkeer zo vlot en veilig mogelijk kan worden afgewikkeld. De realisatie van het Trekvliettracé dient tevens ter ontlasting van routes zoals de Haagweg-Rijswijkseweg, het voorkomen van sluipverkeer en ter verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

3 Te onderzoeken alternatieven

Voor de beschreven problemen zijn verschillende oplossingen mogelijk. Hierin zijn twee niveaus te onderscheiden: alternatieven en varianten. Alternatieven bevatten de hoofdrichting van de keuzen. Binnen een alternatief zijn verschillende uitvoerings- en gebruiksvormen mogelijk, de zogenaamde varianten. De alternatieven en varianten die binnen de MER onderzocht worden zijn:

3.1 Het nul-alternatief

Dit is het alternatief, waarbij de economische en ruimtelijke ontwikkelingen in het studiegebied doorgang vinden en er geen extra verkeersmaatregelen worden genomen, anders dan die zijn vastgelegd in de beleidsplannen.

3.2 Het tunnel-alternatief

Binnen het tunnel alternatief is een aantal varianten benoemd. De tracés en de uitvoering van de tunnelvarianten zijn nog indicatief; behalve voor de variant T2/T3 is nog geen uitgebreid grondmechanisch en verkeerstechnisch onderzoek gedaan.

De varianten T2, T3 en V2 zijn in de uiteindelijke situatie rechtstreeks verbonden met het hoofdwegennet ter hoogte van knooppunt Ypenburg. Omdat niet kan worden uitgesloten dat deze varianten niet in één keer kan worden aangelegd zal in de MER zal naast deze volledige uitvoering ook de gefaseerde uitvoering door middel van een aansluiting via het onderliggend wegennet (Laan van Hoornwijck) op de effecten worden onderzocht.

Bij de tunnel alternatieven zal ook de bouwmethodiek van een geheel geboorde tunnel tussen Ypenburg en Binckhorst worden onderzocht op technische haalbaarheid en effecten.

3.2.1 *Tracé Prinses Beatrixlaan Rijswijk (B)*

Dit betreft een tracé dat aansluit op de A4 ter hoogte van de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk en gaat als tunnel van ca. 2500 meter lengte onder de Prinses Beatrixlaan door tot aan het Erasmusplein in Den Haag. Van daar moet op de volledige route Erasmuslaan – Neherkade, tot aan de Binckhorstlaan, de capaciteit worden verhoogd (deels met ongelijkvloerse oplossingen), om het toenemende verkeersaanbod te kunnen verwerken

3.2.2 *Tracé Haagweg (H)*

Tracé Haagweg is het tracé dat vanaf het knooppunt Ypenburg/Hoornbrug onder de Haagweg en Rijswijkseweg doorloopt en op maaiveld aansluit bij de kruising Rijswijkseweg – Mercuriusweg – Neherkade. Het tunnelgedeelte begint aan de noord- of zuidkant van de Hoornbrug en eindigt bij de kruising Neherkade-Mercuriusweg, waar het tracé op maaiveld aansluit op de Centrum-Ring. Het tunneldeel is bij dit tracé ca. 1500 meter lang, met toeritten van ieder ca. 250 meter. De Haagweg zelf blijft hierbij bestaan als lokale weg. Deze variant kan dan via een tunnel of met viaducten over het knooppunt Ypenburg rechtstreeks aansluiten op de A13.

3.2.3 Tracé Mercuriusweg (M)

Een tracé in het verlengde van de Mercuriusweg in Den Haag met een rechtstreekse aansluiting op de A12/Utrechtsebaan. Het tracé moet ongelijkvloers (tunnel of met viaducten) het NS-emplacement kruisen. Het tunnel/viaductdeel van deze variant is 500 à 700 meter lang, met toeritten van 250 à 500 meter. Ter hoogte van de A12/Utrechtsebaan is de aansluiting enkelzijdig, dat wil zeggen van/naar het Prins Clausplein. Er komt geen aansluiting richting Centrum. Daarvoor bestaat het plan om de ontbrekende schakel Mercuriusweg – Schenkkade te realiseren

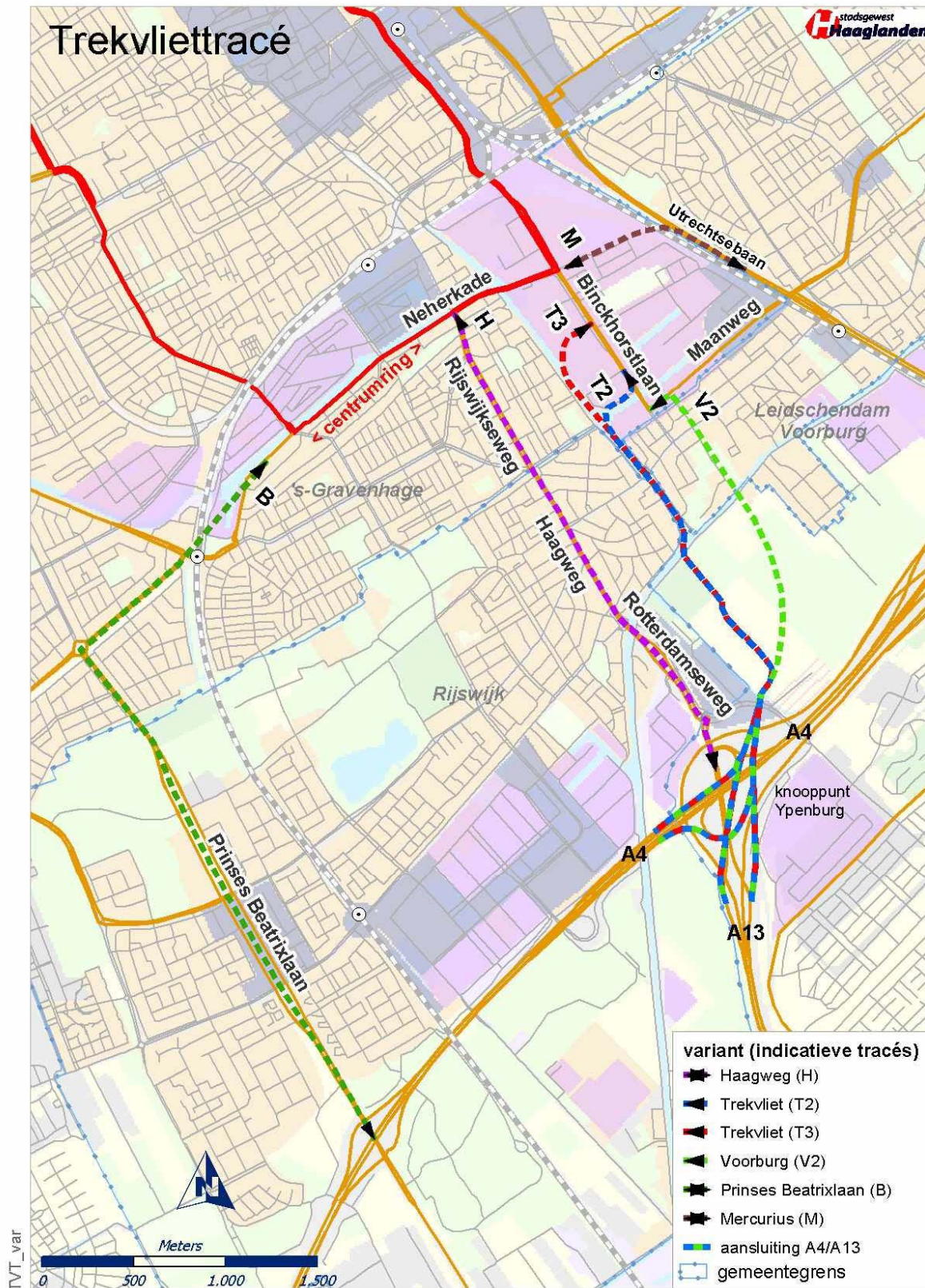
3.2.4 Tracés Trekvliet (T2/T3)

Tracé Trekvliet T2 loopt, komend vanaf knooppunt Ypenburg op maaiveld tot Drievliet, vanwaar een tunnel start onder de Trekvliet. Via een S-bocht onder de Binckhorsthaven / Jupiterkade komt de tunnel bij de Binckhorstlaan op maaiveld. De tunneltoegang zal vanwege het te overwinnen hoogteverschil in de Binckhorstlaan moeten liggen. Het tunnelgedeelte ligt onder het bodemniveau van de Trekvliet waardoor het wegdek op ongeveer 11 meter onder NAP ligt. Ter hoogte van de Jupiterkade ligt de tunnel ca. 7 meter onder NAP. Ongeveer 1000 meter van het tracé wordt uitgevoerd als tunnel met aan beide zijden toeritten van ongeveer 250 meter.

De variant T3 loopt langer door onder de Trekvliet en komt met een bocht op maaiveld uit bij de kruising Binckhorstlaan – Zonweg. Het tunneldeel is ongeveer 1200 meter lang met toeritten van ieder ca. 250 meter.

3.2.5 Tracé Voorburg (V2)

Tracé Voorburg is het tracé dat vanaf knooppunt Ypenburg door de Hoge Broekpolder over het golfterrein gaat en met een tunnel onder de Zuidvliet door en onder Voorburg-west door. Na de gemeentegrens komt de tunnel weer omhoog alwaar via een S-bocht in de Maanweg en Binckhorstlaan een helling naar boven wordt gemaakt. Het tracé eindigt op de Binckhorstlaan. Het tunneldeel is bij dit tracé ca. 800 meter lang, met toeritten van ieder ca. 250 meter.



figuur 5; tunnelvarianten

3.3 Afbakening alternatieven

3.3.1 Benuttingsalternatief

In het benuttingsalternatief wordt gekeken naar de mogelijkheid van betere benutting van het stedelijk (hoofd)wegennet. In het benuttingsalternatief wordt de capaciteit van het bestaande wegennet opgewaardeerd door benuttingsmaatregelen. In de praktijk is betere benutting van het stedelijk wegennet te bereiken door het optimaliseren van opstelruimte en de verkeersregeling van belangrijke kruispunten en het toepassen van dynamisch verkeersmanagement. Daarnaast wordt in deze variant ook naar de mogelijke effecten van mobiliteitsmanagement (stimuleren fietsgebruik) en prijsbeleid (parkeerbeleid, spitsheffing) gekeken en welke invloed nieuwe technische ontwikkelingen zoals automatische voertuiggeleiding kunnen hebben. De wegenstructuur zelf wordt niet uitgebreid.

3.3.2 Uitbreidingsalternatief

In de uitbreidingsvariant wordt de weginfrastructuur wel uitgebreid. Belangrijkste element hierin is de toevoeging van een wegverbinding tussen de Binckhorstlaan en de Rijswijkseweg/Haagweg (langs de Broekslootkade, met een brug over de Trekvljet), als alternatief voor het Trekvliettracé, en aansluitend de vergroting van de capaciteit door kruisingen op de Haagweg ongelijkvloers te maken, van en naar het knooppunt Ypenburg. In het uitbreidingsalternatief wordt ook nieuwe wegcapaciteit (extra rijstroken) toegevoegd. Op de Utrechtsebaan wordt nabij het Prins Clausplein een extra verbinding toegevoegd tussen de A12 (Utrechtsebaan) en A4, waardoor verkeer richting Rotterdam niet hoeft te kruisen met verkeer vanaf de toerit Binckhorst naar de Utrechtsebaan/A13. Tevens kan op een zeer beperkt aantal kruispunten gekozen worden voor ongelijkvloerse oplossingen.

3.3.3 Openbaar vervoer alternatief

Deze variant betreft het opvangen van de extra mobiliteitsvraag door de economische ontwikkelingen met behulp van extra investeringen in het openbaar vervoer. Hierin zit ook het ontwikkelen van P&R (overstappunten van auto op openbaar vervoer). Naast de ontwikkelingen met RandstadRail en Agglonet (lijn 19) wordt daarenboven ingezet op een verdere verbetering van het openbaar vervoer in de Centrale Zone (RandstadRail Goudse lijn). In de OV-variant wordt boven op deze maatregelen ingezet op de vastgestelde vernieuwing van het openbaar vervoer op bovenregionaal niveau (verbindingen op Randstedelijk niveau: RandstadRail op het gehele NS-net, met opening diverse nieuwe stations, als integrale vernieuwingsslag voor de huidige stoptreinen, o.a. Stedenbaan).

3.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Op grond van de Wet milieubeheer moet in een MER een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) worden beschreven. Dit is een alternatief dat voldoet aan de doelstelling, maar "waarbij nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt".

De milieugevolgen van het MMA voor het Trekvljettracé moeten dus minder negatief of positiever zijn dan van de voorgenomen activiteit. In het MMA worden daarom optimalisatiemaatregelen voorgesteld, om deze effecten te beperken of een positievere wending te geven. Bij het MMA worden ook de aspecten 'Duurzaam Bouwen' en 'Energie' betrokken.

3.5 Varianten en alternatieven die niet verder worden onderzocht

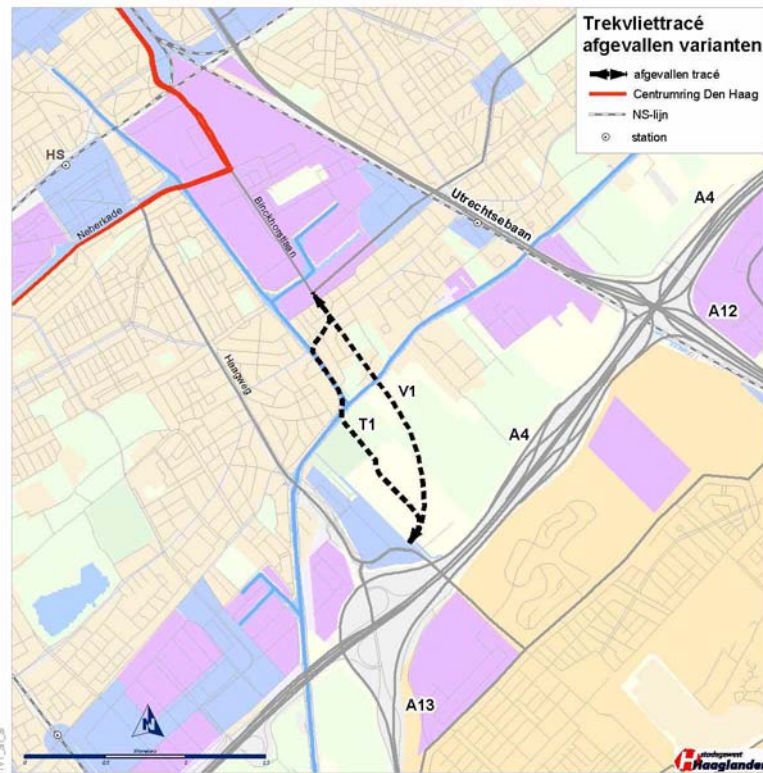
In een vooronderzoek naar varianten voor het Trekvljettracé is een aantal mogelijkheden gezien, waaronder varianten via de Trekvljet en varianten door Voorburg (zie figuur 6). Naar aanleiding van dit onderzoek zijn bij voorbaat enkele varianten afgefallen:

Tracé Trekvljet (T1): een tracé dat vanaf knooppunt Ypenburg op maaiveld tot Drievliet doorloopt, vanwaar een tunnel start onder de Trekvljet. Via een S-bocht onder de Geestbrugweg en Binckhorstlaan sluit het tracé aan op de Binckhorstlaan ter hoogte van de kruising met de Maanweg.

Deze variant is afgefallen vanwege de toe te passen krappe bochtstralen en de volledige benodigde reconstructie van de Geestbrug.

Tracé Voorburg (V1): het tracé dat vanaf knooppunt Ypenburg door de Hoge Broekpolder over het golfterrein gaat en onder de Zuidvljet door onder Voorburg-west door. Het tracé sluit rechtstreeks aan op de Binckhorstlaan ter hoogte van de kruising met de Maanweg.

Deze variant is afgefallen vanwege de beroering van een aanzienlijk groter woongebied dan in variant V2 in Voorburg-west.



figuur 6; varianten en alternatieven die niet verder onderzocht worden.

4 Te onderzoeken effecten

4.1 Inleiding

Het aanleggen en het gebruik van een nieuwe weg heeft in het algemeen gevolgen voor de omgeving. Een deel van de (milieu)gevolgen treedt reeds op tijdens het aanleggen van de weg; vervolgens heeft ook het gebruik van de weg gevolgen voor de omgeving. Om een goede afweging ten behoeve van besluitvorming mogelijk te maken, dienen de te verwachten effecten van de aanleg en gebruik van de weg, volgens de verschillende alternatieven en varianten, vooraf in kaart gebracht te worden.

In dit hoofdstuk is een globale aanduiding opgenomen van de mogelijke gevolgen zoals die voor het Trekvliettracé kunnen optreden. Deze beschrijving heeft mede tot doel aan te geven wat het relatieve belang is van de verschillende effecten.

Om de effecten van de voorgenomen activiteit te kunnen beoordelen, wordt in de MER eerst een beschrijving opgenomen van de bestaande situatie en de toekomstige situatie zonder aanleg van de weg (de referentiesituatie). In de beschrijving van de toekomstige situatie komen diverse ontwikkelingen aan de orde die zich met grote mate van waarschijnlijkheid zullen voordoen. Het prognosejaar is 2020.

De effecten van de diverse alternatieven en varianten worden onderzocht. De effecten worden onderling vergeleken; de effecten worden ook vergeleken met de referentiesituatie.

4.2 Gevolgen van de voorgenomen activiteit

Bij de beschrijving van de milieugevolgen worden de volgende algemene criteria in acht genomen:

- Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu wordt, waar nodig, de ernst bepaald in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid en compenseerbaarheid.
- Naast negatieve effecten wordt ook aan positieve effecten aandacht besteed (bijvoorbeeld daling emissies door opheffen verkeerscongestie en afname van de geluidsbelasting).
- Behalve directe effecten worden ook afgeleide effecten beschreven zoals effecten van te initiëren veranderingen in ruimtegebruik en grondstoffengebruik (bijv. bij gebruik van ophoogzand of grind).
- Er zal vooral aandacht zijn voor effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden (zoals luchtkwaliteit).

4.2.1 Verkeer en vervoer

De realisatie van de voorgenomen activiteit zal het nodige effect hebben op de verkeerssituatie in zowel de directe- als in de wijdere omgeving. Het doel is ook om de bereikbaarheid van Den Haag te verbeteren. Het realiseren van het Trekvliettracé zal tot gevolg hebben dat de capaciteit van de wegen van het hoofdwegennet richting de Binckhorst en Centrumring zal toenemen. Er kan dus meer verkeer van het hoofdwegennet naar het stedelijkwegennet afgewikkeld worden. Hierdoor zal de huidige congestie op het hoofdwegennet, vooral bij de af- en opritten en weefvakken op de A4 en A12, afnemen. Ook is de verwachting dat de van de intensiteit van het verkeer op stedelijke en woonstraten

zoals de Haagweg, Geestbrugweg en Prins Bernhardlaan niet zal toenemen wellicht afnemen. Daarnaast kan de voorgenomen activiteit ook gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van fiets, lopen en Openbaar Vervoer. Dit zowel als gevolg van de afname van intensiteiten op omliggende wegen als de barrièrewerking van de voorgenomen activiteit.

4.2.2 Woon- en leefmilieu

De aanleg en het gebruik van een nieuwe weg kan duidelijke effecten hebben op zowel het woon- en leefmilieu als activiteiten zoals recreatie en bedrijvigheid: op sommige plaatsen neemt de hinder toe, op andere plaatsen neemt de hinder van het verkeer juist af. De hinder en overlast bestaan uit geluidhinder en trillingen, hinder en overlast door luchtverontreiniging uit het verkeer.

Sommige effecten, zoals geluid- en trillinghinder en luchtverontreiniging worden direct door de verkeersstroom veroorzaakt. Voor het veiligheidsrisico's is vooral het vervoer van gevaarlijke stoffen bepalend. Zeker bij de tunnelvarianten is dit een belangrijk aandachtspunt.

4.2.3 Ecologie en landschap

Bestaande en potentiële natuur- en landschapswaarden kunnen door aanleg van de weg aangetast worden. De effecten van de voorgenomen activiteit op de ecologie zijn deels direct (bijvoorbeeld fysiek ruimtebeslag) en deels indirect (bijvoorbeeld versnippering van biotopen). Bij het Trekvliettracé zal dit vooral in de Vlietzone aan de orde zijn.

Met betrekking tot landschap worden de landschapstructuur en beeldbepalende structuren en elementen beschreven. Vooral in de bovengrondse delen van de weg zal dit aan de orde zijn.

Door de aanleg van een weg kan het bodemarchief (de in de bodem aanwezige archeologische resten) direct of indirect worden aangetast. Direct door aanleg van de weg, vooral in het geval van de tunnelvarianten en indirect zowel bij aanleg als gebruik door daling van de grondwaterstand.

De archeologische waarden en potentiële vindlocaties en gebieden worden daarom voorafgaand aan ontwikkelen en ontwerpen van alternatieven in beeld gebracht. Dit is voor een groot gedeelte al gedaan. Het omgaan met eventuele verstoring van cultuurhistorisch erfgoed zal volgens de geëigende procedures moeten verlopen. In het plangebied moet rekening gehouden worden met een archeologisch monument uit de top 10 lijst van Nederland: het Forum Hadriani.

Ten gevolge van de voorgenomen activiteit wordt de bestaande waterhuishouding en bodemkundige situatie lokaal verstoord. De keuze voor een tunnel is daarbij ook sterk bepalend. De effecten hebben betrekking op het oppervlakte water, in dit geval vooral rond de Zuidvliet en Trekvliet, grondwaterstanden en –stromingen en de kwaliteit en bevaarbaarheid van grond- en oppervlaktewater. Verder kan er zetting en verontreiniging van de bodem optreden. Bij het bodemonderzoek zal er aandacht zijn voor verontreinigingslocaties, bodembeschermingsgebieden, draagkracht, zettingsgevoeligheid (mede in relatie tot de risico's bij aanleg).

4.2.4 Aspecten tijdens de bouw

Naast de milieugevolgen van het gebruik van de weg is er ook sprake van tijdelijke milieugevolgen tijdens de bouwfase. In de MER zullen deze aspecten worden afgewogen, zowel tussen de verschillende alternatieven als de bouwmethodieken van de alternatieven afzonderlijk. De criteria hierbij liggen op het gebied van hinder als gevolg van trillingen,

geluid en luchtkwaliteit (stofoverlast). Maar ook de verminderde bereikbaarheid (zowel over de weg als over water) door bouwactiviteiten en de risico's voor de omgeving die tijdens de bouw kan optreden (zoals schade aan gebouwen en woningen). Daarnaast moet ook duidelijk worden welke risico's op planschade kunnen optreden. Hoe met de planschade wordt omgegaan zal in het bestemmingsplan omschreven worden.

4.3 Overzicht toetsingscriteria

Wettelijke milieunormen/-criteria komen aan de orde bij de beschrijving van het betreffende milieuaspect.

Milieuaspecten		Milieucriteria
Verkeer	Bereikbaarheid	Intensiteiten auto/langzaam verkeer/openbaar vervoer Barrièrewerking loop-fietsroutes Kans op letselongevallen
	Verkeersveiligheid	
Woon en leefmilieu (recreatie, bedrijvigheid)	Lucht	Aantal gehinderden en plaatsen van overschrijding normen
	Geluid	Aantal gehinderden en plaatsen van overschrijding normen
	Trillingen Externe veiligheid	Aantal gehinderden Risico voor omgeving
Ecologie	Natuur Landschap en Cultuurhistorie	Aantasting flora en fauna Aantasting landschaps- en cultuurelementen
	Archeologie	Aantasting archeologische structuren
	Bodem	Aantasting bodemkundige waarden Bodem verontreiniging Grondwaterstromen
	Water	Aantasting kwaliteit en kwantiteit water
Aspecten tijdens de bouw	Bereikbaarheid	Bereikbaarheid omgeving Bereikbaarheid over water
	Trillingen	Aantal gehinderden
	Geluid	Aantal gehinderden
	Stofoverlast Risico's	Aantal gehinderden Aantal gehinderden en mate van risico

5 Te nemen besluiten en te volgen procedures

5.1 M.e.r.-procedures

M.e.r.-procedure

Het milieueffectrapport is een hulpmiddel bij de besluitvorming over (grote) projecten, bedoeld om het milieubelang - tussen alle andere belangen - een volwaardige rol te laten spelen. De procedure waarbinnen het milieueffectrapport wordt opgesteld, is vastgelegd in de Wet milieubeheer. Het milieuonderzoek dient te voldoen aan de Europese richtlijn Strategische Milieu Beoordeling (SMB).

Startnotitie milieu-effectrapportage

Alvorens het onderzoek voor de Milieu-EffectRapportage (MER) kan worden gestart, maakt de initiatiefnemer een startnotitie. De startnotitie markeert de formele start van de m.e.r.-procedure. In deze notitie geeft de initiatiefnemer onder meer een aanduiding van hetgeen met de activiteit wordt beoogd (probleemstelling en doel), van de aard, omvang en plaats van de activiteit, het besluit waarvoor de MER gemaakt wordt en andere relevante besluiten. Tenslotte volgt er een globale aanduiding van de milieugevolgen.

Inspraak en advisering

De startnotitie wordt ter inzage gelegd in verband met de inspraak. Gedurende vier weken heeft een ieder de mogelijkheid schriftelijk opmerkingen te maken over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van de MER. Tegelijkertijd met de inspraak worden de wettelijk adviseurs (betrokken instanties) en de Commissie voor de m.e.r. verzocht om te adviseren over het geven van richtlijnen.

Richtlijnen

Op basis van adviezen en de opmerkingen stelt het Bevoegd Gezag, richtlijnen op waaraan de MER moet voldoen. In deze richtlijnen geeft het Bevoegd Gezag aan welke alternatieven en welke milieu-effecten van de voorgenomen activiteit moeten worden onderzocht.

Onderzoek MER

Het milieu-onderzoek wordt afgerond met het opstellen van de Milieu-EffectRapportage. De ingebrachte adviezen en opmerkingen zijn daarin waar nodig en mogelijk verwerkt. De MER wordt aangeboden aan het Bevoegd Gezag.

Aanvaardbaarheidsverklaring

Het Bevoegd Gezag besluit over de aanvaardbaarheid van de MER en legt die vervolgens ter inzage in verband met de inspraak.

Overleg en inspraak

De MER en de bijbehorende plannen worden toegezonden aan de wettelijke adviseurs met het verzoek om daarover te adviseren. Ook de Commissie voor de m.e.r. wordt om advies gevraagd. Tevens worden alle stukken ter inzage gelegd in verband met de inspraak. Een ieder kan daarover opmerkingen maken bij het Bevoegd Gezag.

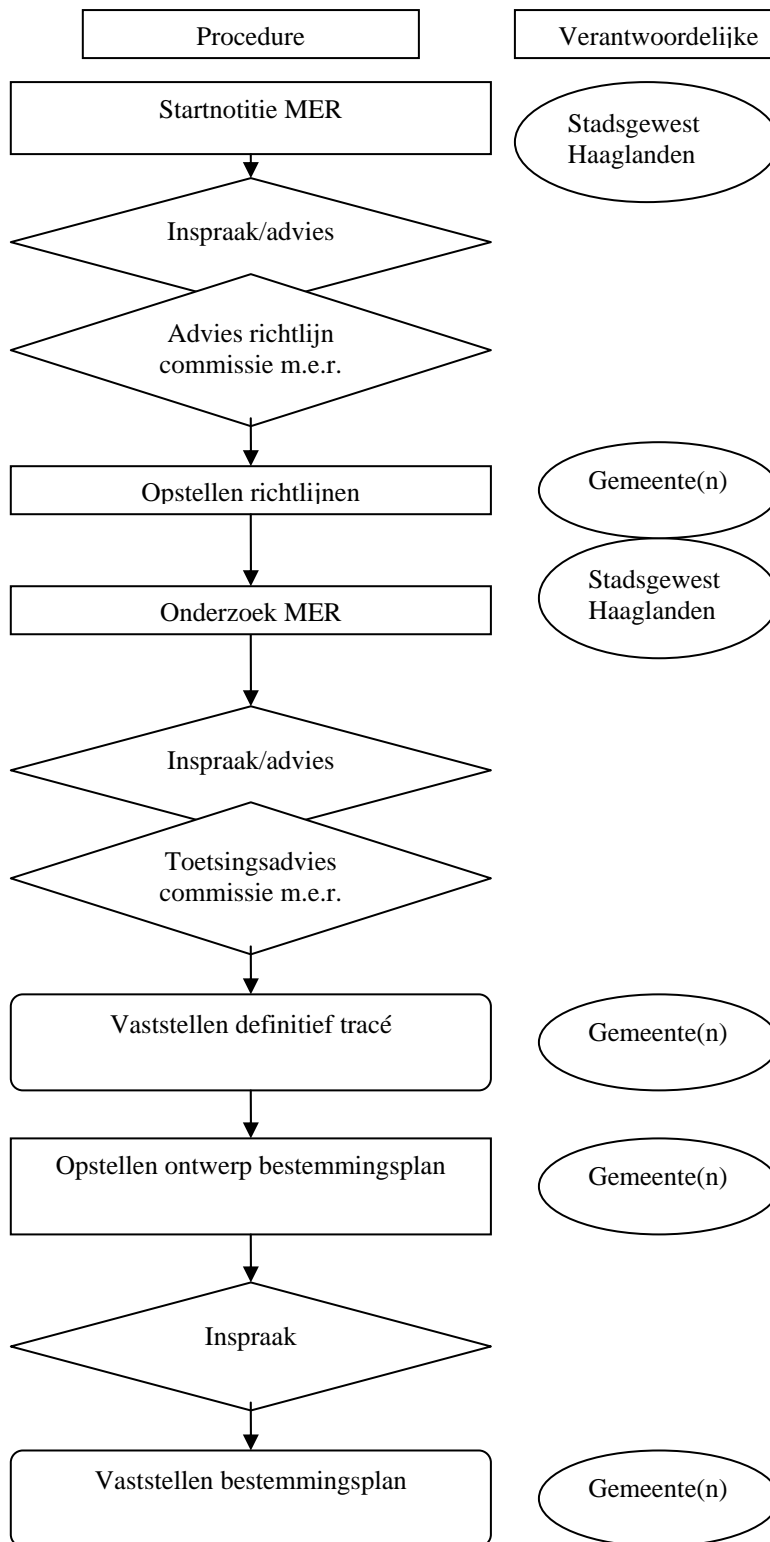
Vaststellen definitief tracé

Op basis van de uitkomsten van de MER, het advies van de commissie voor de m.e.r. en de inspraakreacties zal het bevoegd gezag (gemeenteraden) een keuze maken. Deze zal dan in de verdere planvorming (vaststellen bestemmingplan) worden gebracht.

Evaluatie

De evaluatie is de laatste fase van de m.e.r.-procedure. In de evaluatie worden de in de milieueffectrapportage voorspelde effecten vergeleken met de werkelijk optredende effecten. Het Bevoegd Gezag is verantwoordelijk voor deze evaluatie.

De formele m.e.r.-procedure is daarmee beëindigd. De MER en de ingebrachte adviezen en opmerkingen worden bij de verdere planvorming en de besluitvorming betrokken.



5.2 Beleidsplannen en besluiten die van invloed zijn

De belangrijkste beleidsplannen zijn:

Regiovisie Vliet- en Hofland	<i>Stadsgewest Haaglanden, sept. 1999</i>
Commissiebrief Haalbaarheidsstudie Mercurius-/Trekvljettracé	<i>Den Haag, juni, 1999</i>
Toekomstarrangement Rijswijk 'Verrassend Veelzijdig Rijswijk'	<i>Rijswijk, 31 mei 2001</i>
Notitie Haalbaarheidstudie Trekvljettracé	<i>Den Haag, mei 2001</i>
Regionaal Structuurplan	<i>stadsgewest Haaglanden, feb. 2002</i>
Verkeersplan, verkeersbeleid tot 2010	<i>Den Haag, juni 2002</i>
Verkeers- en vervoerplan Rijswijk 2000/2010	<i>Rijswijk, okt. 2002</i>
Streekplan Zuid-Holland West	<i>Provincie Zuid-Holland, feb. 2003</i>
Gebiedsvisie Binckhorst	<i>Den Haag, sept. 2003</i>
PVVP-beheerst groeien	<i>Provincie Zuid-Holland, jan. 2004</i>
Verkeer- en vervoerplan Leidschendam-Voorburg	<i>Leidschendam-Voorburg, 2004</i>
Uitwerkingsplan A12-Vlietzone	<i>stadsgewest Haaglanden, sept. 2004</i>
Aanvullende Informatienota MIT (Nut- en noodzaakstudie)	<i>Den Haag, okt. 2004</i>
Nota Mobiliteit	<i>Minister verkeer en waterstaat, dec. 2004</i>
Voorontwerp Regionale Nota Mobiliteit	<i>stadsgewest Haaglanden, december 2004</i>

Op 12 oktober 2000 is de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden ondertekend waarin het Rijk het belang van het Trekvljettracé onderkent en waar een bedrag van € 90 miljoen in het BOR-fonds voor wordt gereserveerd.

Bij de onderhandelingen op 29 november 2004 is door het Rijk bevestigd dat € 90 miljoen beschikbaar is voor het Trekvljettracé in het BOR-fonds.

6 Leemtes in kennis en evaluatieprogramma

6.1 Leemtes in kennis

In iedere MER moet worden beschreven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Ook moet worden aangegeven welke onzekerheden er nog zijn en wat de consequenties zijn voor het te nemen besluit.

6.2 Evaluatieprogramma

De MER-regeling verplicht het bevoegd gezag onderzoek te verrichten naar de voorspelde milieueffecten. Als milieueffecten anders blijken te zijn dan voorspeld, moet het bevoegd gezag maatregelen nemen. Hiervoor wordt een zogenoemd evaluatieprogramma opgesteld. Voor dit programma zijn in ieder geval de volgende onderdelen relevant:

- optredende verkeersintensiteiten;
- optredende geluidsbelasting (wegverkeer);
- optredende luchtkwaliteit.