

1574-65

MER verbetering bereikbaarheid Den Haag

Extra verbinding centrale zone - rijkswegennet



Samenvatting

P1574-65

Stadsgewest Haaglanden
mei 2007

MER verbetering bereikbaarheid Den Haag Extra verbinding centrale zone - rijkswegennet

Samenvatting

dossier : A7841-01.001

registratienummer : WN-ZH20070200

Stadsgewest Haaglanden
mei 2007

INHOUD**BLAD**

1	INLEIDING	3
1.1	Context van het MER	3
1.2	Beleidskader	3
1.3	Op weg naar een besluit: de procedure in kort bestek	4
1.4	Hoe kunt u reageren?	6
1.5	De keuze wordt gemaakt door het bestuur	7
1.6	Leeswijzer	8
2	NUT EN NOODZAAK VAN NIEUWE INFRASTRUCTUUR	9
2.1	Centrale Zone: economisch en cultureel hart van Haaglanden	9
2.2	De bereikbaarheid staat onder druk en dreigt te verslechteren	10
2.3	De verkeersdruk doet afbreuk aan kwaliteit leefomgeving	17
2.4	Prijsbeleid en extra impuls openbaar vervoer helpen onvoldoende	20
2.5	Uitbreiding van infrastructuur is noodzakelijk	21
3	DE ALTERNATIEVEN	23
4	EFFECTEN OP VERKEER EN MILIEU	29
4.1	Effecten op bereikbaarheid	29
4.2	Effecten op woon- en leefmilieu	32
4.3	Effecten op natuurlijk milieu	34
4.4	Effecten op ruimtelijke ordening en economie	36
4.5	Hinder tijdens de bouw	38
5	BEREIK VAN DE DOELSTELLINGEN	41
6	COLOFON	43

BIJLAGEN

1	Kaart en omschrijving van de alternatieven
2	Beoordelingskader
3	Bouwtechnische aspecten van tunnels
4	Geraadpleegde bronnen

1 INLEIDING

1.1 Context van het MER

Voor u ligt de samenvatting van het milieueffectrapport (MER) over de verbetering van de bereikbaarheid van de Centrale Zone van Den Haag. De bereikbaarheid van de Centrale Zone staat momenteel ernstig onder druk en zal naar verwachting verder verslechteren als gevolg van de realisatie van ruimtelijke plannen enerzijds en de autonome groei van de automobiliteit enerzijds. Dit vormt een bedreiging voor zowel de economische ontwikkeling als de leefbaarheid in en rond de Centrale Zone.

Het Stadsgewest Haaglanden en de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk hebben besloten in een gezamenlijk proces tot een oplossing te komen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek. In dat licht is het voornemen opgevat om de verbinding tussen de Centrale Zone van Den Haag en het rijkswegennet te verbeteren. Deze verbinding wordt ook wel het Trekvliettracé genoemd. Hiermee wordt een regionaal belang gediend.

Om bij de besluitvorming over mogelijke oplossingen het milieubelang een volwaardige rol te laten spelen is een MER opgesteld op initiatief van het Stadsgewest Haaglanden. De gemeenteraden van Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk vormen samen het Bevoegd Gezag. Het Bevoegd Gezag beoordeelt of het MER voldoet aan de richtlijnen en legt dit ter inzage voor inspraak.

1.2 Beleidskader

Het beleidskader voor het MER wordt gevormd door de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, het Streekplan Zuid-Holland West, het Regionaal Structuurplan Haaglanden, de Structuurvisie Den Haag 2020, de Regionale Nota Mobiliteit Haaglanden en de vigerende wet- en regelgeving, waaronder de Wet Milieubeheer.

In verschillende beleidsnota's zijn uitspraken gedaan over de wenselijkheid van een nieuwe verbinding tussen de Centrale Zone van Den Haag en het rijkswegennet.

De Structuurvisie Den Haag 2020, vastgesteld op 28 juni 2005, is een uitwerking van het Streekplan Zuid-Holland West c.q. het Ruimtelijk Structuurplan van Stadsgewest Haaglanden. In de structuurvisie wordt het Trekvliettracé omschreven als nieuwe entree die als voorwaarde voor de herontwikkeling van de Binckhorst fungeert en het gebied koppelt aan de Rivierenbuurt en het centrum.

In de Regionale Nota Mobiliteit Haaglanden, vastgesteld op 29 juni 2005, krijgt het wegvak van de A4 tussen knooppunt Ypenburg en het Prins Clausplein bijzondere aandacht. Wanneer het verkeer hier vastloopt, neemt de autobereikbaarheid van heel Haaglanden af. Om de doorstroming te verbeteren wordt onder andere de aanleg van nieuwe infrastructuur tussen de Centrale Zone en het rijkswegennet voorgesteld.

Belangrijk om te vermelden is tenslotte, dat in de recent uitgevoerde Netwerkanalyse Zuidvleugel (september 2006), als nadere regionale uitwerking van de Nota Mobiliteit, het Trekvliettracé is opgenomen als "no regret" maatregel.

1.3 Op weg naar een besluit: de procedure in kort bestek

De m.e.r.-procedure

Om de bereikbaarheid van de Centrale Zone van Den Haag te verbeteren, heeft de gemeente Den Haag het initiatief genomen tot een verkenning naar de mogelijke oplossingen. Op basis hiervan is besloten om de variant "Trekvliesstracé" nader te bestuderen en verder uit te werken. Dit heeft geresulteerd in de start van een m.e.r.-procedure. De m.e.r.-procedure wordt gekoppeld aan de eerste concrete ruimtelijke beleidsbeslissing die wordt genomen: de wijziging van het vigerende bestemmingsplan. Zowel de Startnotitie, het MER als het bestemmingsplan doorlopen een inspraak- en overlegtraject.

Op basis van het MER en de maatschappelijk kostenbaten analyse (MKBA) wordt het voorkeursalternatief (VKA) gekozen. Het VKA is het resultaat van een bestuurlijke afweging. Het VKA wordt in een aparte nota vastgelegd. Het MER en de nota VKA worden beide ter inzage gelegd.

Hieronder wordt kort de m.e.r.-procedure besproken die voor dit project wordt doorlopen. In figuur 1 is deze procedure schematisch weergegeven. In dit schema zijn naast de projectplanning ook de termijnen van de verschillende stappen vermeld.

Startnotitie

Het opstellen van een Startnotitie is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. In 2005 is door de Stadsregio Haaglanden een Startnotitie opgesteld. In deze notitie worden kort de problemen geschetst en worden vervolgens meerder oplossingen (alternatieven) voor de bereikbaarheidsproblemen van de Centrale Zone aangedragen. Daarnaast is aangegeven op welke wijze de verkeers- en milieueffecten van de verschillende oplossingen zullen worden onderzocht in het Milieueffectenrapport (MER).

Richtlijnen

Nadat het Stadsgewest Haaglanden de Startnotitie aan de gemeenten had aangeboden, heeft de Startnotitie 4 weken ter inzage gelegen. Gedurende de inspraakperiode is een ieder in de gelegenheid geweest in te spreken op de gewenste inhoud van het op te stellen milieueffectrapport. Met inachtneming van de inspraakreacties bracht de onafhankelijke landelijke Commissie voor de m.e.r. haar advies uit. Dit zogenaamde Advies voor richtlijnen voor de m.e.r. geeft aan welke informatie het MER vervolgens moet bevatten.

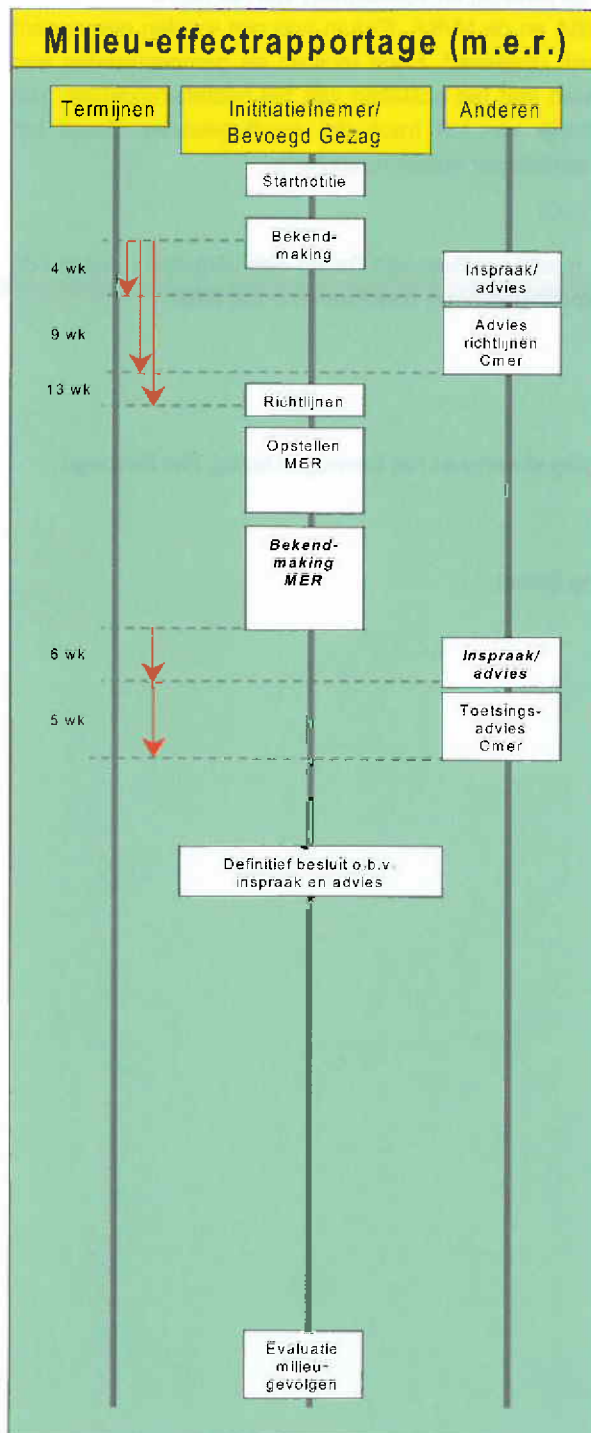
De richtlijnen zijn in december 2005 vastgesteld conform het advies van de Commissie voor de m.e.r. door de raden van de desbetreffende gemeenten, die optreden als Bevoegd Gezag in deze m.e.r.-procedure.

Milieueffectrapport (MER)

Aan de hand van de richtlijnen heeft de initiatiefnemer dit MER laten opstellen. In het MER wordt getoetst op doelbereik. Daarnaast worden in het MER de alternatieven met het Referentiealternatief¹ vergeleken op basis van hun gevolgen voor het milieu en het verkeer. Mede op basis van de uitkomsten van deze vergelijking wordt een besluit genomen over het voorkeursalternatief. Dit is een bestuurlijke overweging, waarbij in ieder geval het MER betrokken wordt. Het MER wordt door de initiatiefnemer officieel aan het Bevoegd Gezag aangeboden. Het Bevoegd Gezag (de gemeenteraden van de drie gemeenten) beoordeelt of het MER voldoet aan de richtlijnen, de zogeheten aanvaardbaarheidsbeoordeling. Wanneer het Bevoegd Gezag het MER aanvaard heeft wordt het MER bekend gemaakt en ter inzage gelegd.

¹ Het Referentiealternatief gaat uit van realisatie van alle economische en ruimtelijke ontwikkelingen in het studiegebied zonder dat er extra verkeersmaatregelen worden genomen, anders dan die zijn vastgelegd in de vastgestelde beleidsplannen: de autonome ontwikkeling.

Na publicatie is een ieder in de gelegenheid om in te spreken. Naast de MER wordt een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse uitgevoerd. Deze wordt door de gemeenteraden eveneens betrokken bij de besluitvorming over een oplossingsrichting.



m.e.r. -procedure

Inspraak op het MER

Voorts wordt er een openbare bijeenkomst over het MER georganiseerd. Kort na afloop van de inspraaktermijn brengt de Commissie m.e.r. het toetsingsadvies uit. Hierin geeft de Commissie, mede aan de hand van de inspraakreacties, haar oordeel over de kwaliteit en volledigheid van het MER.

Er kan worden gereageerd op het MER, op de MKBA en de NVKA. Er kan nog niet worden gereageerd op het bestemmingsplan, waarvoor deze MER wordt opgesteld. Eerst moeten de gemeenteraden een voorkeursracé vaststellen, waarna kan worden gestart met het opstellen van het bestemmingsplan. Het opstellen van de bestemmingsplan(nen) is afhankelijk van het tracé dat wordt gekozen. Zowel het geografisch gebied als de betrokken gemeenten verschillen per oplossingsrichting.

Evaluatiefase

In de evaluatiefase, die na enige jaren moet volgen, maakt het Bevoegd Gezag een vergelijking tussen de feitelijk optredende milieugevolgen en de effectvoorspellingen zoals beschreven in het MER.

1.4 Hoe kunt u reageren?

U kunt uw reactie binnen zes weken na ter visie legging sturen aan het Bevoegd Gezag. Het Bevoegd Gezag bestaat uit de volgende instanties:

Gemeente Den Haag

Dienst Stadsbeheer; Milieu en Vergunningen, afdeling Beleid
t.a.v. Ing. A.M. Finkers
o.v.v. Inspraakreactie MER Trekvliet
Postbus 12651
2500 DP DEN HAAG

Gemeente Leidschendam-Voorburg

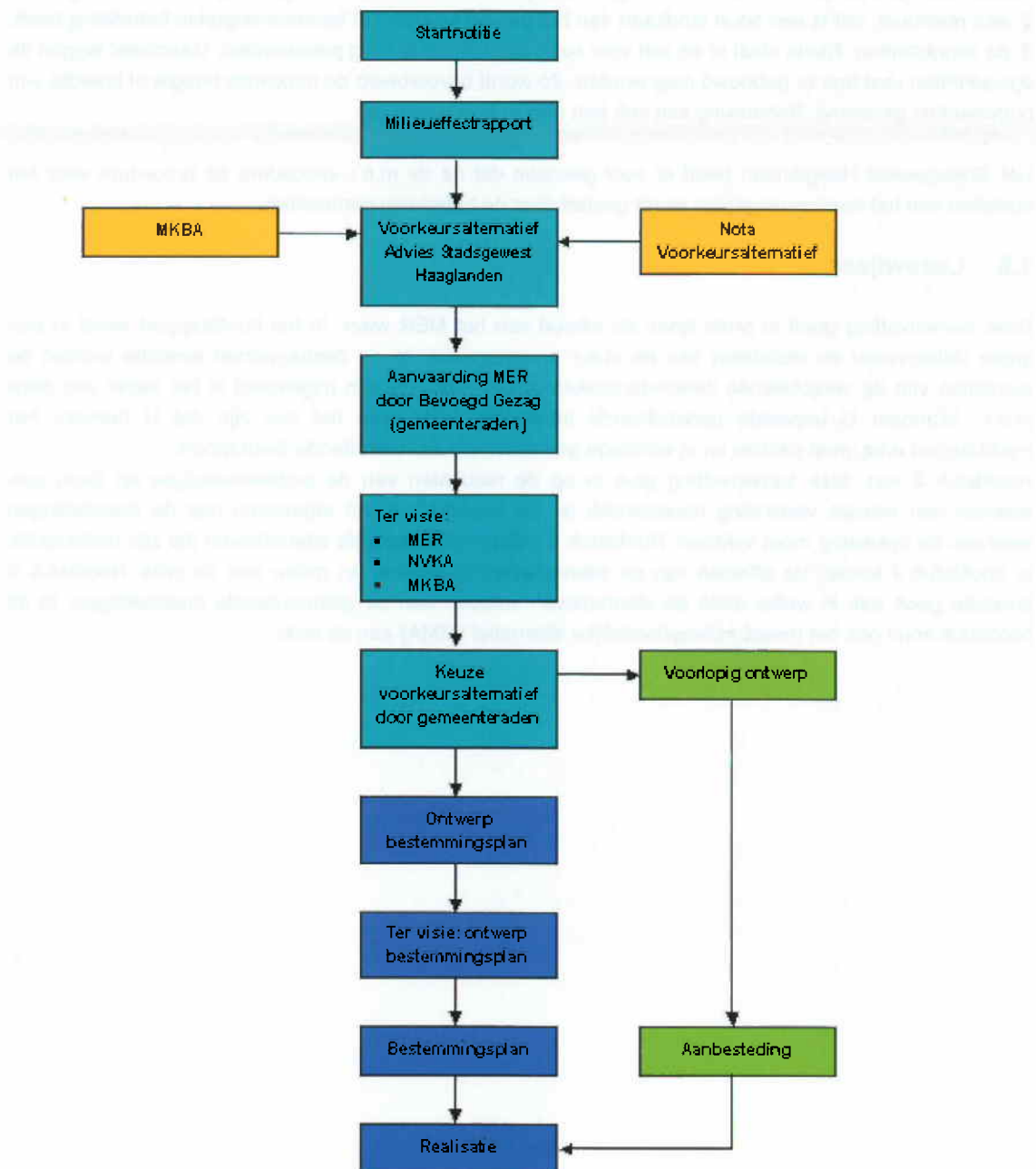
t.a.v. J. Kootstra
o.v.v. Inspraakreactie MER Trekvliet
Postbus 905
2270 AX VOORBURG

Gemeente Rijswijk

t.a.v. M. Verrips
o.v.v. Inspraakreactie MER Trekvliet
Postbus 5305
2280 HH RIJSWIJK

1.5 De keuze wordt gemaakt door het bestuur

Tegelijkertijd met de aanvaardbaarheidsbeoordeling door de gemeenteraden wordt de nota voorkeursalternatief (VKA) aangeboden. In deze nota wordt, mede op basis van het MER, door de 3 gemeenten een keuze gemaakt voor één voorkeursalternatief. Het MER en de nota VKA worden gezamenlijk bekend gemaakt en ter inzage gelegd. Daarna wordt de procedure voor het opstellen van het nieuwe bestemmingsplan of meerdere nieuwe bestemmingsplannen door de gemeenten gestart.



Samenhang procedures

