

Verbetering bereikbaarheid Den Haag

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de
aanvulling daarop**

14 januari 2008 / rapportnummer 1574-129

1. OORDEEL OVER HET MER

1.1 Inleiding

De gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en het stadsgewest Haaglanden hebben besloten om in gezamenlijk proces tot een oplossing te komen voor de bereikbaarheidsproblematiek van de Centrale Zone van Den Haag. Hiertoe is het voornemen opgevat om de verbinding tussen de Centrale Zone en het rijkswegennet te verbeteren. Deze verbinding wordt ook wel het Trekvluettracé genoemd. Als onderbouwing voor de besluiten hierover wordt een milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. Ook is een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) opgesteld. Het bestuur van het Stadsgewest Haaglanden treedt op als initiatiefnemer. De gemeenteraden van Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk vormen samen het bevoegd gezag.¹

In eerste instantie wordt het milieueffectrapport (MER) gebruikt voor een raadsbesluit van de drie gemeenteraden over het voorkeursalternatief. Daarnaast dient het MER ter onderbouwing van de besluitvorming over het nog op te stellen bestemmingsplan. Aan dit tweede besluit is de m.e.r.-plicht formeel gekoppeld. Pas na het vaststellen van het voorkeursalternatief zal worden gestart met de uitwerking van dit alternatief in een ontwerpbestemmingsplan. Derhalve heeft de Commissie het (voor)ontwerpbestemmingsplan niet bij haar toetsing kunnen betrekken.

De Commissie heeft bij de toetsing tussentijds tekortkomingen geconstateerd, die zij essentieel achtte voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de verdere besluitvorming. Deze tekortkomingen hadden betrekking op:

- het luchtkwaliteitsonderzoek en akoestisch onderzoek;
- verkeer;
- tunnelveiligheid.

Aanvullende informatie is in de “Notitie van toelichting ten behoeve van de Commissie voor de m.e.r.” op 16 november 2007 aan de Commissie ter beschikking gesteld (verder “de aanvulling”).²

1.2 Oordeel over het MER en de aanvulling

De Commissie is van oordeel dat de **essentiële milieu-informatie in het MER en de aanvulling aanwezig is voor de bestuurlijke standpuntbepaling over het voorkeursalternatief**. Voor de besluitvorming over het toekomstige bestemmingsplan is de Commissie van oordeel dat de essentiële informatie nog niet volledig aanwezig is.

Het MER geeft een goed beeld van de milieuvoor- en nadelen van de onderzochte alternatieven op het niveau dat nodig is om een beslissing te nemen over de aanleg van een tunnel, de uitvoeringsvorm (conventioneel of geboord) en de locatiekeuze. Op basis van de gepresenteerde informatie en expert jud-

¹ Zie bijlage 1 voor de samenstelling van de Commissie en andere projectgegevens. Zie bijlage 2 voor een overzicht van de inspraakreacties.

² De aanvulling heeft niet ter inzage gelegen. De Commissie heeft derhalve geen inspraakreacties op de aanvulling in haar oordeel kunnen betrekken. De Commissie adviseert om de aanvulling bij de eerstvolgende mogelijkheid openbaar te maken.

gement verwacht de Commissie dat het in het MER benoemde voorkeursalternatief (Noordelijke boortunnel variant), eventueel door het inzetten van maatregelen, aan de wettelijke eisen met betrekking tot lucht en geluid zal kunnen voldoen.

De principekeuze die nu gemaakt wordt, wordt in een later stadium in een bestemmingsplan vastgelegd. Op dit moment is nog niet duidelijk welk alternatief, op welk detailniveau wordt vastgelegd. Ook het eventuele maatregelenpakket om te voldoen aan de wettelijke eisen ten aanzien van luchtkwaliteit is nog niet uitgewerkt en beoordeeld. Het MER geeft reeds aan dat op gebied van luchtkwaliteit en geluid de onderzoeken nog geactualiseerd dienen te worden. Daarnaast moeten zowel de aanpassingen en de mogelijke effecten op het onderliggende wegennet als de effecten van mitigerende maatregelen verder onderzocht worden.

De Commissie acht het niet zinvol dat deze informatie in dit stadium al geboden wordt. Ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan kan beoordeeld worden welke maatregelen getroffen moeten worden, in relatie tot de dan geldende toetsingskaders voor lucht en geluid. Ook kan dan aandacht besteed worden aan de benodigde inpassingsmaatregelen om de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden van de Vlietzone te ontzien.

■ De Commissie geeft het bevoegd gezag in overweging om de ontbrekende informatie in een aanvulling op het MER te presenteren en aan de Commissie ter toetsing aan te bieden op het moment dat het voorontwerpbestemmingsplan gereed is en ter visie wordt gelegd.

1.3 Effectiviteit van de gekozen oplossing en kosten

Zoals gesteld, acht de Commissie de milieu-informatie aanwezig voor een principebesluit over het voorkeursalternatief, waarin de locatiekeuze en uitvoeringsvorm van de tunnel zijn opgenomen. Bij het beoordelen van de basisinformatie en de MKBA constateert zij echter een aantal zaken die zij wel van belang acht voor de besluitvorming, maar die niet zozeer raken aan milieueffecten.

Het MER bevat een heldere probleemanalyse waarbij inzicht wordt gegeven in de huidige situatie en de toekomstige problematiek. De 'vertaalslag' van het probleem naar de doelstelling zoals deze in het MER³ is geformuleerd, is op basis van de informatie in het MER niet volledig navolgbaar. Hierdoor en omdat de alternatieven niet in een groter kader⁴ zijn geplaatst is niet duidelijk waarom alleen gekozen is voor de uitgewerkte alternatieven in de vorm van de verbetering van de verbinding voor autoverkeer en waarom dit in het Haagse verkeersnetwerk de beste oplossing is.⁵

Daar komt nog bij dat de gekozen oplossing een aantal vervolgstappen impliceert, zoals aanpassingen aan de nu reeds overbelaste Neherkade en Cen-

³ Het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de autoverbinding tussen rijkswegen A4/A12/A13 en de Centrale Zone/Centrum Ring (zie ook pagina 42 van het hoofdrapport van het MER).

⁴ Zoals het Verkeersplan gemeente Den Haag en/of een regionaal verkeersplan.

⁵ Dit blijkt tevens uit het grote aantal inspraakreacties waarin wordt gewezen op mogelijke andere oplossingen en vragen worden gesteld over 'nut en noodzaak' van een extra verbinding (zie bijvoorbeeld inspraakreacties nummers 6, 10, 12, 14-19, 23, 25, 27-32).

trumring, om de verbinding te kunnen laten functioneren.⁶ Ook deze problematiek overstijgt de in het MER gekozen reikwijdte.

- De Commissie adviseert bevoegd gezag om bij de uiteindelijke besluitvorming aan te geven in welk kader de dit MER overstijgende problematiek is of wordt beschouwd.

De Commissie constateert dat in de MKBA een aantal (maatschappelijke en directe) kosten niet is opgenomen.⁷ Op voorhand is niet te zeggen wat dit betekent voor het saldo van de beschouwde alternatieven of voor de vergelijking van de alternatieven.

- De Commissie adviseert deze constatering bij de bestuurlijke afwegingen te betrekken.

2. TOELICHTING OP HET OORDEEL

2.1 Woon- en leefomgeving

2.1.1 Luchtkwaliteit

MER

Voor het luchtkwaliteitonderzoek is gebruik gemaakt van verouderde reken- en beoordelingsmethodieken, waardoor een beoordeling aan de wettelijke normen, conform de eisen aan een bestemmingsplan⁸, niet mogelijk is. Dit is ook reeds door de initiatiefnemer in het MER geconstateerd.

Aanvulling

In de aanvulling wordt ingegaan op de luchtkwaliteit ter plaatse van de tunnelmond. Tevens wordt ingegaan op de mogelijkheden om de concentratie NO₂ bij de tunnelmond te reduceren.

De Commissie acht de aanvulling voldoende inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen op luchtkwaliteit van de verschillende alternatieven zijn. Tevens is voldoende aannemelijk gemaakt dat door toepassing van realistische maatregelen (conform de huidige stand van de techniek) ter hoogte van de tunnelmonden aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit voldaan kan worden. De alternatieven zijn voor wat betreft de effecten op luchtkwaliteit buiten het plangebied nauwelijks onderscheidend. De Commissie verwacht op basis van de geboden informatie en expert judgement, dat in het studiegebied ten tijde van ingebruikname aan de eisen voor luchtkwaliteit kan worden voldaan. Hierdoor is voldoende informatie beschikbaar om het voorkeursalternatief vast te stellen.

De Commissie constateert dat voor een besluit over het bestemmingsplan een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd dient worden dat voldoet aan de dan geldende wet- en regelgeving. Eventueel te nemen maatregelen (bijvoorbeeld bij de tunnelmond) en het effect hiervan dienen beschreven te worden.

⁶ In het MER en de aanvulling worden een aantal aanpassingen genoemd maar nader onderzoek moet uitmaken of deze toereikend zijn.

⁷ Hier wordt ook in verschillende inspraakreacties op gewezen.

⁸ Hoofdrapport paragraaf 4.10, alinea 'luchtkwaliteit', pagina 77. Deelrapport Luchtkwaliteit onderzoek (deelrapport 4), hoofdstuk 1, pagina 3.

- Voor een besluit over het bestemmingsplan dient beschikbaar te zijn:
 - het luchtkwaliteitsonderzoek dat voldoet aan de dan geldende wet- en regelgeving;
 - een beschrijving van de maatregelen, en effecten hiervan, die worden genomen om aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit te voldoen.

2.1.2 Geluid

MER

Bij de vergelijking van de alternatieven zijn in het deelgebied alle wegen, spoor- en tramtrajecten beschouwd. Door het meenemen van geluidsbronnen die niet wijzigen door het initiatief heeft nivellering van de akoestische effecten opgetreden en lijken de alternatieven mogelijk onterecht weinig onderscheidend. Daarnaast is het akoestisch onderzoek niet conform de Wet geluid hinder uitgevoerd, zoals ook in het MER is gesignaleerd.⁹

Aanvulling

In de aanvulling is het aantal gehinderden als gevolg van autoverkeer beschouwd. Hierdoor worden verschillen tussen de alternatieven zichtbaar.

Voor de besluitvorming over het bestemmingsplan dient een meer gedetailleerd akoestisch onderzoek, uitgevoerd conform de Wet geluidhinder, beschikbaar te zijn. Omdat deze besluitvorming pas in een later stadium zal plaatsvinden kan voor de keuze voor het voorkeursalternatief worden volstaan met de in het MER en de aanvulling gepresenteerde informatie.

- Bij besluitvorming over het bestemmingsplan dient, zoals ook in het MER staat beschreven, het akoestisch onderzoek conform de wettelijke eisen beschikbaar te zijn.

2.1.3 Trillingen

In het uitgevoerde trillingshinder onderzoek is uitsluitend het aantal woningen binnen een afstand van 50 meter van de nieuw aan te leggen weg beschouwd.¹⁰ Aangezien meerdere parameters¹¹ van belang zijn voor het (eventueel) optreden van trillingshinder kan op basis van het feit dat er bij enkele alternatieven meer woningen binnen een afstand van 50 meter van de weg liggen niet worden gesteld dat er bij deze alternatieven ook meer trillingshinder op zal treden. Omdat tevens maatregelen mogelijk zijn om trillingshinder te beperken, lijken de alternatieven weinig onderscheidend voor wat betreft het aspect trillingshinder. De Commissie hecht dan ook geen waarde aan de scores voor dit deelaspect, en adviseert dit aspect niet mee te laten wegen in de principekeuze die nu voorligt.

- De Commissie adviseert om ten behoeve van de besluitvorming over het bestemmingsplan de mitigerende maatregelen om trillingshinder te voorkomen, en de effecten daarvan, verder te onderzoeken.

⁹ Deelrapport Geluid en Trillingen, Bijlage 3 van het MER, pagina 5.

¹⁰ In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat bij afstanden groter dan 50 meter geen trillingshinder zal optreden, dit betekent echter niet dat dit binnen een afstand van 50 meter wél zal optreden.

¹¹ Zoals oneffenheden in de weg, bodemgesteldheid en de verdeling licht en zwaar verkeer.

2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief, cultuurhistorie, landschap en ecologie

De keuze voor de Noordelijke Boortunnel als uitgangspunt voor het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) is op navolgbare wijze gemaakt, dit alternatief lijkt een juist vertrekpunt. De in het MER opgesomde compenserende en mitigerende maatregelen zijn voor de hand liggende maatregelen. Deze maatregelen zijn echter niet uitgewerkt waardoor geen inzicht is geboden in de effectiviteit van de maatregelen.

Voor wat betreft de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden van de Vlietzone wordt in het MER opgemerkt dat aantasting voorkomen moet worden, maar er wordt niet ingegaan op de gevolgen van de voorgenomen activiteit.¹² De genoemde mitigerende maatregelen in het MER zijn vooral gericht op een technische optimalisatie van de tunnel en niet op de landschappelijke, cultuurhistorische¹³ en ecologische aspecten van de Vlietzone. Ook effecten op de waterhuishouding zijn onderbelicht.¹⁴

■ De Commissie adviseert om ten behoeve van de besluitvorming over het bestemmingsplan de compenserende en mitigerende maatregelen, en de effecten daarvan, verder te onderzoeken. Dit betreft zeker ook de mitigerende maatregelen voor wat betreft de aantasting van de cultuurhistorische, ecologische en landschappelijke waarden van de Vlietzone.

2.3 Vergelijking van de alternatieven

MER

De milieugevolgen van de alternatieven zijn met behulp van een multicriteria analyse (MCA) met elkaar vergeleken. Hiertoe zijn op basis van verschillende toetsingscriteria de gevolgen van de alternatieven gewaardeerd. Mogelijk is er voor verschillende aspecten (zowel tussen als binnen thema's) sprake van overlap. Bijvoorbeeld de aspecten netwerkprestatie, bereikbaarheid en economie zijn alle drie gerelateerd aan de reistijd, maar worden afzonderlijk beschouwd.

In het MER is de informatie per thema gepresenteerd maar ontbreekt er een totaal overzicht en zijn er mogelijk inconsistenties tussen teksten, deeltabellen en de tabellen in de bijlage rapporten.

Aanvulling

In de aanvulling is een toelichting op de toetsingscriteria gegeven waarmee aannemelijk is gemaakt dat er geen sprake is van overlap tussen de verschillende aspecten. Tevens is een totaal tabel gepresenteerd waarin effecten op de verschillende thema's voor de alternatieven zijn weergegeven. Inconsistenties zijn in de aanvulling gecorrigeerd. Het betreft hier derhalve geen essentiële tekortkoming.

¹² In verschillende inspraakreacties (3, 4, 6, 16, 17, 22-24, 27, 31, 31) wordt gewezen op mogelijke negatieve gevolgen van de voorgenomen activiteit voor de cultuurhistorische, ecologische en recreatieve waarden van de Vlietzone.

¹³ Bovendien ligt de focus van het aspect cultuurhistorie in het MER op archeologie, waardoor bovengrondse cultuurhistorie onderbelicht blijft.

¹⁴ In inspraak reactie nummer 2 wordt hier door het Hoogheemraadschap van Delfland op gewezen.

3. EFFECTIVITEIT VAN DE GEKOZEN OPLOSSING EN KOSTEN

3.1 Verkeer

MER

Het MER geeft als doelstelling het verbeteren van de bereikbaarheid van de centrale zone door het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de autoverbindingen tussen rijkswegen A4/A13 en de centrumring/centrale zone. Of deze doelstellingen worden gehaald, wordt getoetst aan de hand van de effecten 'netwerkprestatie' (intensiteiten en capaciteiten) en 'bereikbaarheid' (reistijden en vervoerswijzekeuze). Bij de toets op intensiteiten en capaciteiten valt op dat de Neherkade in de huidige situatie al overbelast is en dat in de autonome situatie de belasting sterk toeneemt (tabel 3.7, bijlage rapport 2). Bij de toets op de effecten van de verschillende varianten blijkt dat in bijna alle varianten de intensiteit op de Neherkade nog verder toeneemt (tabel 4.8). Bij een dergelijke overbelasting kan niet uitgesloten worden dat er congestie ontstaat en dat er zelfs mogelijk terugslag daarvan is op de toeleidende routes, in casu de Trekvliettunnel. Ook is niet duidelijk welke aanvullende maatregelen op de Neherkade zijn genomen, wat het effect daarvan is en welke aanvullende maatregelen nog nodig zijn om deze problemen te voorkomen.

Omdat de alternatieven niet in een grotere context van bijvoorbeeld het Haags verkeersstructuurplan zijn geplaatst, blijkt uit het MER niet hoe de alternatieven in de wegenstructuur passen, welke verdere aanpassingen noodzakelijk zijn en wat de prioriteit van de aanpak van de verbindingen is. Hierdoor geeft het MER geen eenduidig antwoord op de vraag of het voorkeursalternatief (of één van de andere alternatieven) de beste manier is om de bereikbaarheid van de centrale zone te vergroten. Op basis van de informatie in het MER kan niet met zekerheid worden gesteld dat een alternatief zonder tunnel geen gelijkwaardige oplossingsmogelijkheid in zich heeft.

Aanvulling

In de aanvulling wordt geconstateerd dat bij de (boor)tunnelvarianten een aanzienlijke toename van de belasting op de Centrumring gaat optreden (in casu de Neherkade). De aanvulling gaat in op de aanpassingen die reeds voorzien zijn aan de Neherkade (het ongelijkvloers maken van kruispunten met de radialen) en stelt dat onderzoek moet aantonen of, en welke, andere maatregelen genomen moeten worden.

De aanvulling maakt duidelijk dat de verbeteringen aan de Centrumring noodzakelijk zijn. De Commissie acht niet uitgesloten dat de genoemde verbeteringen aan de Centrumring mogelijk niet afdoende zijn om het volle rendement uit de tunneloplossingen te halen. De Commissie merkt op dat mogelijke ingrijpende oplossingen noodzakelijk zijn om congestie op de Binckhorstlaan te voorkomen.

Deze implicaties (op het niveau van verkeersstructuur en bereikbaarheid van de stad) reiken verder dan de scope die gekozen is voor het onderhavige MER. Toch zullen, in enig verband, maatregelen gericht op het functioneren van het gehele Haagse verkeersnetwerk onderzocht moeten worden.

Voor de principekeuze tussen de in het MER gepresenteerde alternatieven maken deze constatering, wat betreft de milieueffecten, niet uit. De effecten op lucht en geluid van aanpassingen aan het achterliggende wegennet zullen globaal gelijk zijn.

De constatering is echter wel van belang voor de kosten die toegerekend moeten worden aan het initiatief. Deze kosten zijn in ieder geval in de maatschappelijke kosten-baten analyse niet meegenomen.

- De Commissie adviseert om aan te geven in welke beleidsdocumenten het grotere kader wordt beschouwd.

3.2 Tunnelveiligheid

MER

Voor het aspect tunnelveiligheid lijkt in het MER alleen de aan/afwezigheid van een bocht onderscheidend voor de verschillende tunnels. Verschillen tussen conventionele tunnels en boortunnels komen niet naar voren. Hierbij kan worden gedacht aan de afstand tussen vluchtwegen, de invloed van de diepte van de tunnel op het rijgedrag van afzonderlijke voertuigen (versnellingen en vertragingen bij het in- en uitrijden van de tunnel) en de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Uit het MER is niet duidelijk of deze aspecten van tunnelveiligheid zijn meegenomen in de vergelijking, en kosten, van de alternatieven.

Aanvulling

Uit de aanvulling blijkt dat naast de S-bocht ook andere aspecten van tunnelveiligheid in beschouwing zijn genomen.

De Commissie constateert dat alle alternatieven voldoen aan de wettelijke minimumeisen voor tunnelveiligheid.¹⁵ Voor de boortunnels is uitgegaan van de maximale toegestane afstand tussen vluchtdeuren (250 meter). De Commissie merkt op dat vanwege de hoge kosten het aspect 'afstand tussen vluchtdeuren' bij boortunnels minder eenvoudig te optimaliseren is dan bij conventionele tunnels. De mogelijkheid bestaat dat in de ontwerpfase van de tunnel door hulpverlenende diensten (brandweer) aanvullende eisen gesteld worden vanuit het oogpunt van hulpverlening en zelfredzaamheid, zoals bijvoorbeeld het verkorten van de afstand tussen de vluchtdeuren.

Deze overwegingen betreffen niet de milieueffecten, maar kunnen van invloed zijn op de totale kosten van het initiatief. In de MKBA is uitgegaan van de minimum wettelijk eisen.

3.3 MKBA

MER

Conform de richtlijnen is parallel aan het MER een Maatschappelijke Kosten-baten analyse uitgevoerd. De Commissie signaleert dat het MER en de MKBA op de onderstaande punten niet geheel op elkaar afgestemd zijn:

- het MER en de MKBA bevatten niet dezelfde alternatieven. In de MKBA zijn de alternatieven TBT (Tracé Trekvliet Boortunnel), NBT (Noordelijke Boortunnel) en het MMA niet beschouwd;
- In de MKBA is geen gebruik gemaakt van de informatie uit het MER en wordt geen inzicht gegeven in de achterliggende getallen.

¹⁵ De Commissie tunnelveiligheid is geïnformeerd over het voornemen. Onderzoek naar Tunnelveiligheid dient te geschieden aan de hand van het toetsingskader van de Commissie Tunnelveiligheid. Dat toetsingskader geeft aan dat voorafgaand aan het planologisch besluit een scenarioanalyse en een kwantitatieve risicoanalyse verricht dienen te worden. In het huidige onderzoek is slechts een (gedeeltelijke) scenarioanalyse verricht. Het toetsingskader van de Commissie Tunnelveiligheid schrijft niet dwingend voor dat beide onderzoeken gebruikt moeten worden voor de vergelijking van alternatieven.

Aanvulling

In de aanvulling is de MKBA uitgebreid met de Noordelijke Boortunnel.

De Commissie merkt op dat in de MKBA de naar schatting belangrijkste effecten gedetailleerd zijn uitgewerkt maar dat andere economische en milieueffecten met grove kengetallen zijn ingeschat (zoals de effecten tunnelveiligheid, luchtkwaliteit en sociale aspecten). Hierdoor komen deze effecten niet in de 'eindscore' van de alternatieven tot uitdrukking. Het aspect 'hinder' is niet in de beschouwing betrokken.

Van de uitgewerkte alternatieven hebben slechts het tracé Mercuriusweg en het combinatiealternatief een positief kostenbastensaldo. Voor beide geldt echter dat een aantal negatieve effecten, zoals de terugslag effecten van stilstaand verkeer en additionele kosten, niet in de berekening is meegenomen. Zonder enige indicatie over de omvang van deze negatieve effecten is niet duidelijk of deze twee alternatieven wel of geen maatschappelijke batig saldo bezitten.

De Commissie constateert derhalve dat in de MKBA een aantal (maatschappelijke en directe) kosten niet is opgenomen. Het gaat om de kosten voor aanpassingen aan het onderliggende wegennet, de eventuele kosten voor optimalisering van de tunnel vanuit het oogpunt van hulpverlening en zelfredzaamheid, de kosten van terugslageffecten, de kosten van te nemen mitigerende en compenserende maatregelen en de maatschappelijke kosten van het aspect hinder. Op voorhand is niet te zeggen wat dit betekent voor het saldo van de beschouwde alternatieven of voor de vergelijking van de alternatieven.

- De Commissie adviseert deze constatering bij de bestuurlijke afwegingen te betrekken.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: Stadsgewest Haaglanden

Bevoegd gezag: Gemeenteraden van Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg

Besluit: Wijziging bestemmingsplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C1.2

Activiteit: Verbeteren van de verbinding tussen de Centrale Zone van Den Haag en het rijkswegennet.

Betrokken documenten:

- MER verbetering bereikbaarheid Den Haag
- Aanvulling op het milieueffectrapport d.d. november 2007

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 18 en 19 mei 2005

richtlijnenadvies uitgebracht: 21 juli 2005

richtlijnen vastgesteld: 20 december 2005

kennisgeving MER in de Staatscourant: 17 juli 2007

aanvraag toetsingsadvies: 17 juli 2007

ter inzage legging MER: 18 juli 2007 tot en met 28 september 2007

toetsingsadvies uitgebracht: 14 januari 2008

Bijzonderheden:

De Commissie heeft bij de toetsing aan de vastgestelde richtlijnen en de wettelijke inhoudseisen tussentijdse tekortkomingen geconstateerd, die zij essentieel achtte voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de verdere besluitvorming. Deze tekortkomingen hadden betrekking op het luchtkwaliteitsonderzoek, het akoestisch onderzoek, verkeersaspecten en tunnelveiligheid. Aanvullende informatie is aan de Commissie ter beschikking gesteld.

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de (vooraf) gestelde eisen. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de eventuele tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Is dat naar haar mening niet het geval dan signaleert de Commissie dat er sprake is van een zogenoemde 'essentiële tekortkoming'. De Commissie adviseert dan dat die informatie alsnog beschikbaar komt, alvorens het besluit wordt genomen. Overige tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ing E.H.A de Beer

dr. ir. F.D. van der Hoeven (toetsing)

drs M.A. Kooiman

ir J.E.M. Lax

drs. F. Rosenberg (toetsing)

ir B. Smolders (richtlijnen)

drs H.G. Ouwerkerk (voorzitter)

drs. F.H. van der Wind (werkgroepsecretaris toetsing)

BIJLAGE 2: Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. VVE Nassau Résidence, Rijswijk
2. Hoogheemraadschap van Delfland, Delft
3. Ekelmans & Meijer advocaten namens Vereniging Leidschendamse Golfvereniging Leeuwenbergh, Den Haag
4. Familiepark Drievliet, Den Haag
5. Hans van Rossum, Rijswijk
6. Vereniging Park Hoornwijck, Rijswijk
7. Sito Bosman, Voorburg
8. E.J. Becker Hoff en R. Trippe, Leidschendam
9. Kamer van Koophandel Haaglanden
10. Lennart van der Linde, namens het Haags Milieucentrum, Den Haag
11. Hans Rotteveel en Irene Peeters, Den Haag
12. Platform Stedelijk en Regionaal Openbaar Vervoer Haaglanden en Omgeving, Den Haag
13. dr. Mirjam E. Bouwman en prof. dr. ir. Teunis M. Klapwijk en bewoners van Westvlietweg 127 t/m 148, Den Haag
14. Belangenvereniging Omwonenden Trekvliet, Voorburg
15. Stichting Daadwerkelijk Nut A-4, Den Haag
16. Vereniging Houdt Vlietrand Groen, Voorburg
17. Platform Duurzaam Leidschendam-voorburg, Leidschendam
18. ir. B.K. van der Chijs, Delft
19. P. Visser, Voorburg
20. ir. R.J. Helwerda, Voorburg
21. M.E. Groeneveld en M.L. Koppelaars, Voorburg
22. J. van Arum, Leidschendam
23. Bewonerskring Park Leeuwenberg, Leidschendam
24. H. Evers, S. Hess, Leidschendam
25. C.G. La Brijn, Rijswijk
26. N.V. Nederlandse Gasunie, Waddinxveen
27. 8 eensluidende reacties ontvangen
28. M.A. Ozir
29. S. Ozir, Rijswijk
30. R.R. Knobbout, Rijswijk
31. M.W.J. Frima, Rijswijk
32. Bewoners Westvlietweg 119-151, Den Haag
33. J.A. Buitenhuis, Voorburg
34. H.J. Nijland, Voorburg

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Verbetering bereikbaarheid Den Haag en de aanvulling daarop**

De gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en het stadsgewest Haaglanden hebben besloten om in gezamenlijk proces tot een oplossing te komen voor de bereikbaarheidsproblematiek van de Centrale Zone van Den Haag. Hiertoe is het voornemen opgevat om de verbinding tussen de Centrale Zone en het rijkswegennet te verbeteren. Deze verbinding wordt ook wel het Trekvliettracé genoemd. Als onderbouwing voor de besluiten hierover wordt milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.

ISBN: 978-90-421-2184-3