



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Rotterdamsebaan te Den Haag

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

2 september 2013 / rapportnummer 2675-104





# 1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

De Rotterdamsebaan is een nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en A13 en de Centrale Zone van Den Haag. De weg loopt door de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg. De Rotterdamsebaan kan ingedeeld worden in vier deeltracés:

- Aansluiting knooppunt Ypenburg;
- Inpassing in de Vlietzone;
- Boortunnelgedeelte;
- Aansluiting op de centrumring in de Binckhorst.

Om de Rotterdamse baan mogelijk te maken zijn nieuwe bestemmingsplannen nodig. Om de besluitvorming hierover door de gemeenteraden van Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg te ondersteunen wordt is een nieuw milieueffectrapport (MER) opgesteld.

## Voortraject

De planvorming van de Rotterdamsebaan (ook bekend als Trekvliettracé) startte in 1990. Sindsdien zijn veel mogelijke (tracé)alternatieven en varianten voor de Rotterdamse Baan onderzocht en is een voorkeur uitgesproken voor het tracé 'de Noordelijke boortunnel'. Voor de wijziging van het bestemmingsplan is destijds een MER opgesteld dat ook door de Commissie<sup>1</sup> is getoetst.<sup>2</sup> Het 'Trechteringsdocument Rotterdamsebaan' geeft een goed overzicht van deze geschiedenis.

In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')<sup>3</sup> zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER (en de aanvulling tezamen).

**De Commissie is van oordeel dat het MER de essentiële informatie bevat om een besluit te kunnen nemen over de bestemmingsplannen waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.**

Het MER geeft een uitgebreid en compleet beeld van de milieugevolgen van de Rotterdamse Baan. Daaruit blijkt dat er na de realisatie van de Rotterdamse Baan nog steeds knelpunten blijven bestaan voor de leefomgeving maar dat deze knelpunten met mitigerende maatregelen, zoals stil asfalt grotendeels opgelost kunnen worden. In de toekomst kan de verkeersontwikkeling mogelijk leiden tot nieuwe knelpunten. In hoofdstuk 2 geeft de Commissie hiervoor enkele aanbevelingen.

---

<sup>1</sup> De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectgegevens en stukken zijn ook te vinden via [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl).

<sup>2</sup> Zie projectnummer 1574 op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl).

<sup>3</sup> De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens vindt u in bijlage 1 bij dit advies of op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl).

## 2. Aandachtspunten voor het vervolgtraject

De Commissie hoopt met onderstaande aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

### 2.1 Verwachte zettingen boortunnel

In het MER worden de risico's voor zettingen in kaart gebracht en wordt de bandbreedte van zettingen bij de aanleg van de boortunnel beschreven. In het MER wordt geconcludeerd dat de tunnel wordt uitgevoerd in een diepliggende, dichte zandlaag en dat er daardoor geringe problemen te verwachten zijn. De initiatiefnemer verwacht dat de theoretische berekende mogelijke zettingen in de praktijk lager uit zullen vallen. Daarnaast zijn mitigerende maatregelen aangegeven die het risico op zettingen verder kunnen beperken.

Er lijkt echter geen rekening gehouden te zijn met een kleilaag van ongeveer 5 meter dikte die tijdens het dalen en het stijgen van de boortunnel gepasseerd moet worden. Een dergelijke doorsnijding geeft meer risico's voor extra zakkingen door het verschil in afbouw van het zand en de klei in een zogenaamd "mixed-front". Daarbij kan mogelijk een relatief groter volume zand dan klei wordt afgevoerd, bijvoorbeeld door verkleving van de klei op de snijmiddelen van de boormachine. Dit zou extra zakking van de kleilaag en de erboven op palen in het zand gefundeerde kadewand kunnen veroorzaken. Voor het gebied van de Binckhorsthaven wordt in het MER een "behoorlijk risico voor een blow-out" aangegeven<sup>4</sup>, door verschil in maaiveldhoogte.

De combinatie van een "blow-out"<sup>5</sup> en extra zakking van de kleilaag kan ernstige gevolgen hebben. De risico's van zo'n extra zakking van de kleilaag, al dan niet, in combinatie met een blow-out zijn in het MER niet onderzocht.

In een door de initiatiefnemer aangeleverde memo over het zettinggedrag van kleilagen<sup>6</sup> wordt gesteld, dat bij een goed beheerst boorproces de kleilagen geen "extra" risico vormen met betrekking tot zettingen. Uit een in de memo gepresenteerde figuur met een doorsnede van het grondprofiel en de ligging van de tunnel blijkt bovendien, dat de aansnijding van de kleilaag voorbij de oostelijke kademuur van de Binckhorsthaven plaatsvindt. Het risico van blow-out ligt dus niet in bebouwd gebied, maar uitsluitend ter plaatse van de Binckhorsthaven en de overige te passeren kademuren.

- De figuren van het geotechnisch lengteprofiel zijn niet bij het MER bijgesloten. De Commissie adviseert de memo over het zettinggedrag van kleilagen, inclusief deze figuren aan het MER toe te voegen, zodat dit vervolgens bij het besluit over de bestemmingsplannen betrokken kan worden.

---

<sup>4</sup> Zie Bijlage V, Achtergrondrapport Zettingen en Boortunnels, Tabel 3.5.2.

<sup>5</sup> Bij een "blow-out" vindt er een doorbraak plaats naar het maaiveld van de onder druk staande steunvloeistof aan de voorzijde van het boorschild.

<sup>6</sup> 'Memo Zettingsgedrag kleilagen bij aanleg boortunnel RoBa', Arthecs (juli 2013)

## 2.2 Variant verdubbeling weefstroken A13 en robuustheid Rotterdamsebaan

De variant waarbij de weefstroken bij de aansluiting met de A13 worden verdubbeld, is in hoofdstuk 17 van het MER beschreven. Aangegeven is dat die verdubbeling zo goed als zeker is. Het verkeersrapport (bijlage Ib) waarin het ontwerp wordt getoetst, gaat ook uit van deze variant. In dat verkeersrapport blijkt dat de intensiteiten en verkeersstromen op de Rotterdamsebaan (maar ook op andere delen van het OWN) toenemen met 10–15% (van 32.000 naar 36.000 motorvoertuigen). Het hele MER gaat uit van de situatie met enkele weefstroken, maar voor de belangrijkste milieueffecten is ook het effect van dubbele weefstroken onderzocht.

In de verkeersstudie (bijlage I) wordt de capaciteit van de kruisingen in het knooppunt Ypenburg onderzocht. Geconstateerd wordt dat de afwikkeling op sommige richtingen kritisch is, met name de richtingen die vanuit de tunnel komen. In het MER wordt geen duidelijkheid gegeven of het knooppunt Ypenburg en de Neherkade een verdere toename tot 15% extra verkeer aankunnen.<sup>7</sup>

- De Commissie adviseert de toekomstige ontwikkeling van het verkeer naar de tunnel te monitoren. De Commissie adviseert bij de ontwikkeling van een verkeersmonitoringprogramma extra maatregelen achter de hand te overwegen om de toevoer van het verkeer in de toekomst te kunnen beperken en zo te voorkomen dat het verkeer in de toekomst in de tunnel stil komt te staan.

---

<sup>7</sup> Het bewonersplatform Ypenburg en Transport en Logistiek Nederland verwachten dat er door de grote drukte op het verkeersplein Ypenburg waarschijnlijk terugslag op het Haagse hoofdwegennet en mogelijk op de A13 en afritten A4 zal plaatsvinden.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER**

**Initiatiefnemer:** College van burgemeester en wethouders van de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk

**Bevoegd gezag:** Gemeenteraden van de gemeenten Den Haag, gemeente Leidschendam-Voorburg en gemeente Rijswijk

**Besluit:** vaststellen van bestemmingsplannen

**Categorie Besluit m.e.r.:** C1.2  
plan-m.e.r. vanwege passende beoordeling

**Activiteit:** aanleg van een nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en A13 en de Centrale Zone van Den Haag

### **Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure in De Posthoorn van: 23 mei 2012  
ter inzage legging van de informatie over het voornemen: van 25 mei t/m 6 juli 2012  
adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 15 mei 2012  
advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 26 juli 2012  
kennisgeving MER in Staatscourant van: 6 juni 2013  
ter inzage legging MER: 7 juni tot en met 18 juli 2013  
aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 4 juni 2013  
toetsingsadvies uitgebracht: 2 september 2013

### **Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dhr. ing. E.H.A. de Beer  
dhr. drs. S.J. Harkema (secretaris)  
dhr. drs. S.R.J. Jansen  
dhr. ir. J.E.M. Lax  
dhr. dr. ir. F. Schokking  
mw. M.A.J. van der Tas (voorzitter)  
mw. drs. N.F.H.H. Vossen

### **Werkwijze Commissie bij toetsing:**

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen,

vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) op de pagina *Commissie m.e.r.*

**Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Milieueffectrapport Rotterdamsebaan, Advies-en Ingenieursbureau Oranjewoud, Ingenieursbureau Movares, 15 mei 2013
- Milieueffectrapport Rotterdamsebaan, Advies-en Ingenieursbureau Oranjewoud, Ingenieursbureau Movares, 15 mei 2013
- Milieueffectrapport met bijlagen Verkeer en Geluid, Advies-en Ingenieursbureau Oranjewoud, Ingenieursbureau Movares, Advies-en Ingenieursbureau Oranjewoud, Ingenieursbureau Movares, 2013
- Milieueffectrapport met bijlagen Luchtkwaliteit, Externe veiligheid, Zettingen, Bodem, Water, Ecologie, Passende beoordeling, Cultuurhistorie en archeologie, Onderzoek Vestaweg (december 2012), Advies-en Ingenieursbureau Oranjewoud, Ingenieursbureau Movares, 2013

De Commissie heeft kennis genomen van 106 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 29 juli 2013 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

# Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Rotterdamsebaan te Den Haag

ISBN: 978-90-421-3819-3



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

W [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

