

Trekvljetracé (verbinding A4/A13 - Centrale Zone Den Haag)

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

21 juli 2005 / rapportnummer 1574-46



commissie voor de milieueffectrapportage

Gemeenteraad van Den Haag
Interne postcode Pg.1. (2.49)
Postbus 12651
Den Haag

uw kenmerk
SB2005/9189

uw brief
18 april 2005

ons kenmerk
1574-47/Bb/me

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het MER
Trekvljettracé (verbinding A4/A13 - Cen-
trale Zone Den Haag

doorkiesnummer
(030) 234 76 03

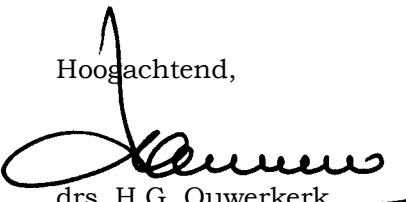
Utrecht,
21 juli 2005

Geachte Raad,

Met bovengenoemde brief stelde u (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de Trekvljettracé (verbinding A4/13 - Centrale Zone Den Haag). Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,



drs. H.G. Ouwerkerk
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Trekvljettracé

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Trekvljettracé (verbinding A4/A13 - Centrale Zone Den Haag)

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over de Trekvljettracé (verbinding A4/A13 - Centrale Zone Den Haag),

uitgebracht aan de gemeenteraad van Den Haag (coördinerend) door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

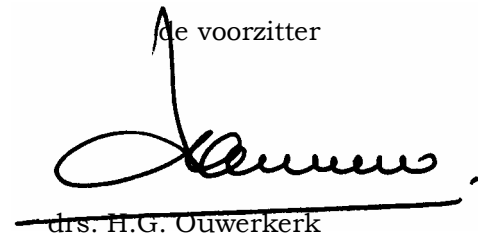
de werkgroep m.e.r.
Trekvljettracé,

de secretaris

Handwritten signature of H.G. de Brabander, consisting of the initials 'HG' followed by a stylized signature.

ir. H.G. de Brabander

de voorzitter

Handwritten signature of drs. H.G. Ouwkerk, featuring a large, stylized initial 'O' followed by the name 'Ouwkerk'.

drs. H.G. Ouwkerk

Utrecht, 21 juli 2005

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES.....	2
3. PROBLEEM- EN DOELSTELLING, BESLUITVORMING	2
3.1 Probleem- en doelstelling.....	2
3.2 Beleidskader.....	3
3.3 Besluitvorming	4
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	4
4.1 Algemeen	4
4.2 Alternatieven	5
4.2.1 In de startnotitie voorgestelde tunnelalternatieven (B, H, M, T2/T3, V2).....	5
4.2.2 In de startnotitie verworpen tunnelalternatieven (T1, V1)....	6
4.2.3 Boortunnelalternatief	6
4.2.4 Combinatiealternatief en de bouwstenen daarvoor.....	7
4.3 Meest milieuvriendelijk alternatief.....	8
5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	8
5.1 Verkeer en vervoer.....	9
5.1.1 Verkeersstromen	9
5.1.2 Verkeersveiligheid en tunnelveiligheid.....	10
5.2 Woon- en leefomgeving	11
5.2.1 Geluid.....	11
5.2.2 Trillingen	11
5.2.3 Luchtkwaliteit	12
5.2.4 Externe veiligheid	13
5.3 Bodem en water.....	13
5.4 Cultuurhistorie en archeologie	14
5.5 Natuur.....	14
6. OVERIGE ONDERDELEN VAN HET MER.....	15

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 18 april 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in “de Posthoorn” d.d. 19 mei 2005
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

Het stadsgewest Haaglanden wil de centrale zone van Den Haag beter bereikbaar maken. Het aanleggen van een verbindingsweg tussen knooppunt Ypenburg en de centrumring van Den Haag – het Trekvliettracé – is één van de te nemen maatregelen. Voor het Trekvliettracé moet de gemeenteraad van Den Haag het bestemmingsplan herzien. Zo nodig zullen ook de gemeente Leidschendam-Voorburg en/of de gemeente Rijswijk het bestemmingsplan moeten herzien. Voor deze herziening(en) wordt milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.

Bij brief van 18 april 2005 is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport¹. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in Groot Rijswijk (18 mei 2005), in de Posthoorn (19 mei 2005), in de Leidschendammer (19 mei 2005) en in de Voorburgse Courant (19 mei 2005).²

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies ‘de Commissie’ genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

De startnotitie geeft voor veel onderdelen aan wat in het MER aan de orde zal komen. De Commissie richt dit advies daarom op die onderwerpen die in het MER nadere uitwerking of een andere aanpak behoeven dan in de startnotitie is aangegeven. Voor alle niet in dit advies genoemde onderwerpen kan de in de startnotitie voorgestelde aanpak richtlijn voor het MER zijn. Dit advies dient dan ook in aanvulling op de startnotitie gelezen te worden.

Naast de startnotitie heeft de Commissie kennisgenomen van enkele eerdere documenten, te weten:

- de nota Haalbaarheidsstudie Trekvliettracé (Stuurgroep Trekvliettracé, mei 2001);
- Nut en noodzaak Trekvliettracé Den Haag, aanvullende informatienota ten behoeve van MIT-procedure Verkenningenfase (beslismoment 2) (gemeente Den Haag, april 2004);
- Toelichtende notitie van de gemeente Den Haag bij de aanvullende Informatienota Trekvliettracé Den Haag (december 2004).

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

Daarnaast heeft de Commissie kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴ die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat die in het MER opgenomen moet worden of die nader onderzocht moet worden, zoals informatie over specifieke lokale milieuumstandigheden;
- belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt, bijvoorbeeld over te onderzoeken alternatieven.

2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- Het MER dient een heldere en waar mogelijk kwantitatief onderbouwde weergave van de **probleemstelling** te geven. Deze probleemstelling dient zodanig vertaald te worden in een **doelstelling**, dat het mogelijk is de **ontwikkeling van alternatieven** te onderbouwen en de uitgewerkte alternatieven te toetsen op **doelbereik**.
- Met het oog op de mogelijke aantasting van waardevol bodemarchief door de tunnelalternatieven dient uit het MER te blijken welke mogelijkheden er zijn het bereikbaarheidsprobleem op te lossen **zonder** een **tunnel** aan te leggen. Hiertoe dienen de mogelijkheden voor benutting, uitbreiding, openbaar vervoer, verbetering van de Utrechtsebaan en een transferium in het MER in kaart gebracht te zijn.
- Het MER dient de gevolgen van de verschillende alternatieven voor **lucht-kwaliteit, geluid, bodemarchief en hinder in de aanlegfase** weer te geven.

Voor de overdracht van informatie in het MER aan besluitvormers, insprekers en anderen is een goede **samenvatting** essentieel. De samenvatting moet zelfstandig leesbaar zijn voor een brede doelgroep en dient een goede afspiegeling te zijn van de inhoud van het MER.

3. PROBLEEM- EN DOELSTELLING, BESLUITVORMING

3.1 Probleem- en doelstelling

De startnotitie geeft een analyse van de verkeersproblematiek van Den Haag en leidt daaruit vervolgens een algemene doelstelling af. Deze algemene doelstelling – die uitgaat van het aanleggen van een verbindingsweg tussen de centrumring en het knooppunt Ypenburg – is volgens de Commissie te beperkt en sluit onvoldoende aan bij de gesignaleerde problematiek.

De in de startnotitie gekozen formulering van de algemene doelstelling leidt ertoe dat de meeste alternatieven die worden genoemd in paragraaf 3.2 van de startnotitie – wegvarianten die voorzien in een tunnel – beter aan de doelstel-

⁴ Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

ling lijken te voldoen dan de alternatieven van paragraaf 3.3.⁵ Volgens de Commissie is het echter niet bij voorbaat duidelijk dat de tunnelalternatieven van paragraaf 3.2 de beste en efficiëntste oplossing voor de gesignaleerde problematiek zijn. De Commissie ziet juist als een van de functies van het MER hierover duidelijkheid te geven.

Naar mening van de Commissie wordt in de nota's *Haalbaarheidsstudie Trekvljettracé* en *Nut en noodzaak Trekvljettracé Den Haag* de problematiek vollediger uitgewerkt dan in de startnotitie. De slechte bereikbaarheid van de centrale zone van Den Haag uit zich in een overbelasting van de Utrechtse Baan en het wegennet aan de oostzijde van Den Haag. Een nieuwe extra wegverbinding tussen de centrale zone en de buitenrand van Den Haag kan een oplossing zijn, maar er zijn ook andere oplossingen denkbaar, zoals het vergroten van de capaciteit van bestaande wegverbindingen of van de capaciteit van andere modaliteiten.

De Commissie adviseert in het MER de slechte bereikbaarheid van de centrale zone als probleem te definiëren en het verbeteren van de bereikbaarheid van de centrale zone als doelstelling. Geef in het MER een zo mogelijk kwantitatieve weergave van deze problematiek, en leid daaruit een concrete doelstelling voor het voornemen af. Deze doelstelling moet zodanig worden omschreven, dat deze kan dienen voor de ontwikkeling van de alternatieven en dat de alternatieven kunnen worden getoetst op doelbereik. Hiermee wordt dan tevens onderbouwd waarom andere in de afgelopen jaren beschouwde alternatieven afvallen.

In veel inspraakreacties worden nut en noodzaak van het Trekvljettracé betwifteld. Probleemstelling, doelstelling en alternatiefontwikkeling dienen in het MER zodanig te gebeuren, dat daarmee nut en noodzaak van de te kiezen oplossing kan worden onderbouwd.⁶

Breng, indien de doelstelling breder is dan het verkeersaspect, dit tot uiting in de formulering van de doelstelling. De Commissie denkt hierbij met name aan doelen op het gebied van milieu of bijvoorbeeld ruimtelijke kwaliteit.

3.2 Beleidskader

Geef in het MER de consequenties van het in de startnotitie genoemde beleidskader. Doe dit eveneens voor wet- en regelgeving die nog niet in de startnotitie genoemd wordt, maar wel randvoorwaarden of toetsingkader oplevert voor het voornemen. De Commissie denkt hierbij met name aan milieuregeling zoals de Wet geluidhinder en het Besluit luchtkwaliteit.

⁵ Het is bovendien onduidelijk wat precies bedoeld wordt met de titel van paragraaf 3.3: "afbakening alternatieven". Volgens inspraakreactie 115 geeft deze titel aan dat het geen serieuze opties zijn die vergelijkbare studie als de tunnelalternatieven verdienen.

⁶ In inspraakreactie 5 geeft de belangenvereniging van omwonenden aan dat nut en noodzaak van het Trekvljettracé niet zijn aangetoond, maar dat de m.e.r.-procedure de mogelijkheid biedt om deze omissie ongedaan te maken. In de gelijkkluidende inspraakreacties (14-98, 100, 103, 105, 107-113, 131-136) wordt gezegd: "Ik ben van mening dat nut en noodzaak van het Trekvljettracé geenszins zijn aangetoond. [...] Ik ben van mening dat een brede nut en noodzaakstudie verricht moet worden die de verkeersproblematiek van de gehele Haagse regio omvat. Alles lijkt zich nu te concentreren op het realiseren van een tunnel zonder dat is vastgesteld of dit wel de meest effectieve en kostenefficiënte oplossing is."

Op het ogenblik is de beleidsnota tunnelveiligheid beschikbaar en de Wet Aanvullende regels tunnelveiligheid (ART) in voorbereiding. Geef in het MER aan welke voor de bestemmingsplanherziening relevante ontwerpuitgangspunten en -eisen dit oplevert voor een tunnel⁷.

Aangegeven moet worden of er in (de omgeving van) het plangebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen. Ga met name in op de beschermingsstatus van het Forum Hadriani in het licht van het Verdrag van Valletta en nationaal beleid.

3.3 Besluitvorming

Geef in het MER aan dat het is opgesteld voor een bestemmingsplanherziening door de gemeente Den Haag. Geef per alternatief aan of ook bestemmingsplanherzieningen door de gemeente Leidschendam-Voorburg en/of de gemeente Rijswijk noodzakelijk zijn. Beschrijf volgens welke procedure en welk tijdspad deze herziening(en) zal/zullen plaatsvinden en welke adviesorganen en instanties daarbij worden betrokken. Geef ook aan welke besluiten in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

De initiatiefnemer heeft aangegeven om parallel aan het opstellen van het MER een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) te willen uitvoeren. De Commissie pleit ervoor MER en MKBA op elkaar af te stemmen. Dit betekent inhoudelijk voor MER en MKBA dat zij:

- dezelfde alternatieven moeten bevatten;
- uit moeten gaan van dezelfde prognoses en aannames voor (de autonome groei van) het verkeer;
- hetzelfde studiegebied moeten omvatten (dit is: effecten en neveneffecten voor hetzelfde gebied bestuderen).

Daarnaast verdient het de voorkeur dat MKBA en MER tegelijk beschikbaar zijn, zodat bij het samenstellen van het voorkeursalternatief tegelijkertijd rekening gehouden kan worden met milieuaspecten én de maatschappelijke kosten en baten.⁸

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Maak in het MER bij elk alternatief duidelijk welke ingrepen tot het alternatief zélf behoren, welke ingrepen onlosmakelijk verbonden zijn met het alternatief en van welke andere ingrepen in de bestaande infrastructuur verondersteld wordt dat deze onafhankelijk van het alternatief plaats zullen vinden.

Onder ingrepen die onlosmakelijk verbonden zijn aan een alternatief verstaat de Commissie bijvoorbeeld noodzakelijke aanpassingen van de Binckhorst-

⁷ Ga daarbij uit van de vastgestelde wet of, als vaststelling nog niet heeft plaatsgevonden, van het meest recente wetsontwerp.

⁸ In inspraakreactie 102 bepleit Milieudefensie een maatschappelijke kosten-batenanalyse volgens de OEII-leidraad.

laan, de centrumring (Neherkade, Mercuriusweg, Lekstraat⁹), bestaande viaducten (spooronderdoorgang Binckhorstlaan-Lekstraat; Schenkviaduct) en de verbindende wegen tussen Rijswijkseweg en centrum en de Beatrixlaan en het centrum. Bij de effectbeschrijving dienen de milieugevolgen van deze ingrepen betrokken te worden.

Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen

Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen. Dit zal in ieder geval relevant kunnen zijn voor de aspecten luchtkwaliteit en geluid.

Indien zou blijken dat een of meer alternatieven leiden tot het overschrijden van grenswaarden voor de luchtkwaliteit, ook al is dat toe te schrijven aan bijvoorbeeld het heersende achtergrondniveau, dan dient te worden aangegeven, welke maatregelen genomen kunnen worden om zoveel mogelijk te voldoen aan de grenswaarden¹⁰. Denkbaar is dat met maatregelen een gelijkmatige snelheid bevorderd wordt, of dat voorzien wordt in schoorstenen die de uit de tunnel af te voeren lucht voldoende hoog emitteert.

4.2 Alternatieven

De keuze van de alternatieven moet worden gemotiveerd. In het MER zijn vooral de milieuarargumenten voor deze keuze van belang. Voor onderlinge vergelijking moeten de milieueffecten van de alternatieven volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau worden beschreven. Beschrijving van het meest milieuvriendelijke alternatief is verplicht.

4.2.1 In de startnotitie voorgestelde tunnelalternatieven (B, H, M, T2/T3, V2)

Beschrijving

Geef bij de beschrijving van deze alternatieven duidelijk op kaart weer:

- de precieze ligging van het tunneltracé;
- de overige delen van het tracé;
- de precieze locatie en uitvoering van de tunnelmonden;
- de verkeerskundige aansluiting op knooppunt Ypenburg en de Laan van Hoornwijck (V2, T2, T3) of op de Utrechtsebaan (M).

Beschrijf tevens de tijdelijke situaties die ontstaan in geval van fasering in de aansluiting (V2, T2, T3).¹¹

⁹ In inspraakreactie 106 wordt gevraagd om voldoende aandacht voor de doorstroming richting Lekstraat. In inspraakreactie 126 wordt verwacht dat er door de komst van het tracé een zeer ernstige verkeersoverlast in Businesspark Hoornwijck zal ontstaan.

¹⁰ Zie ook uitspraak 200308160/1, 12 mei 2004 van de Raad van State inzake A1 traject Hoevelaken - Barneveld.

¹¹ Verschillende insprekers (onder andere reactie 5) hebben uit de startnotitie begrepen dat het voornemen niet voorziet in een aansluiting op het Rijkswegennet. De Commissie begrijpt uit pagina 13 van de startnotitie dat gestreefd wordt naar een rechtstreekse aansluiting ter hoogte van Ypenburg, maar dat het denkbaar is dat dit voorafgegaan wordt door een fase waarin aangesloten wordt op het onderliggende wegennet (Laan van Hoornwijck).

Aanlegvarianten

Voor de tunnelalternatieven ziet de Commissie de volgende variatiemogelijkheden in de wijze van aanleggen met potentieel verschillen in hinder voor omwonenden:

- naast gelijktijdige aanleg over het gehele tracé een fasering van de bouw fase in de lengterichting van het tracé om de bereikbaarheid van de omgeving te kunnen garanderen;
- naast in situ-bouwen in een open bouwkuip (zoals in het huidige ontwerp voorgesteld) toepassing van de wanden-dakmethode;
- variaties in de in te zetten materialen (inclusief effecten bij het laden en lossen), de aan- en afvoer van bouw materiaal, in de tijdelijke opslag van grond en in de benodigde bouwplaatsruimte.

Beschrijf in het MER de voorgestane bouw wijze van de tunnel. Ga bij de beschrijving van de alternatieven in op bovenstaande variatiemogelijkheden voor zover zij als reëel beschouwd kunnen worden en een relevant verschil in milieueffect kennen ten opzichte van de voorgestane bouw wijze. Geef vervolgens bij de beschrijving van de milieugevolgen aan waar het milieueffect anders zal zijn bij een andere wijze van aanleggen.

4.2.2 In de startnotitie verworpen tunnelalternatieven (T1, V1)

In de startnotitie wordt een tweetal tunneltracés (T1 en V1) verworpen. Als argumenten daarvoor worden genoemd de toe te passen krappe bochtstralen en de benodigde reconstructie van de Geestbrug (T1) en de beroering van een relatief groot woongebied (V1). Met de gegevens in de startnotitie is niet te controleren of de argumenten tegen deze alternatieven niet in vergelijkbare mate gelden voor alternatieven die niet in de startnotitie verworpen worden. Immers, ook de tracés T2 en T3 passeren de Geestbrug en kennen relatief krappe bochten; ook V2 beroert een woongebied. Geef daarom in het MER voor de verworpen alternatieven de (kwantitatieve) informatie waaruit blijkt dat deze alternatieven niet reëel zijn dan wel vanuit milieuoogpunt inderdaad minder aantrekkelijk zijn dan alternatieven die wél in het MER uitgewerkt worden. Wanneer blijkt dat deze alternatieven vanuit milieuoogpunt beter kunnen scoren dan de alternatieven die wél in het MER uitgewerkt worden, dan dienen zij alsnog volwaardig in het MER uitgewerkt te worden.

4.2.3 Boortunnelalternatief

In de startnotitie wordt aangekondigd dat voor de alternatieven die een tunnel tussen de Binckhorst en de knooppunt Ypenburg inhouden, gekeken zal worden naar de bouw methode van een geheel geboorde tunnel.

De Commissie is echter van oordeel dat wanneer gekozen zou worden voor het boren van een tunnel, het tracé en de aansluitpunten van de geboorde tunnel niet noodzakelijkerwijs die van één van de eerder genoemde alternatieven behoeven te zijn. Het boren van een tunnel biedt de mogelijkheid tussen Ypenburg en Binckhorst een voor boren en andere aspecten optimaal tracé en andere aansluitpunten te kiezen.¹² Hierbij is van belang dat bij een boortunnel een grotere lengte relatief minder extra kosten met zich meebrengt.

¹² In inspraakreacties 4 en 120 worden diverse suggesties gedaan voor langere tunneltracés om beeldverstoring en onnodige geluidsoverlast voor de bewoners van Hoornwijk, Laan van Zuidhoorn, Ypenburg, Atlas College en de Rijswijkse Golfvereniging te voorkomen.

De Commissie adviseert daarom één boortunnel in het MER uit werken, en wel voor het tracé en de aansluitpunten die zoveel mogelijk aansluiten bij de kenmerken (mogelijkheden, beperkingen, kosten) van de boortechniek.

4.2.4 **Combinatiealternatief en de bouwstenen daarvoor**

De aanleg van een nieuwe wegverbinding in de vorm van een tunnel is niet de enige oplossing voor een verbetering van de bereikbaarheid van de centrale zone van Den Haag. De startnotitie kondigt aan dat ook een benuttingsalternatief (benuttingsmaatregelen voor het stedelijke hoofdwegennet), een uitbreidingsalternatief (diverse uitbreidingen van het wegennet en maatregelen, maar zonder tunnel) en een openbaarvervoeralternatief (extra openbaar vervoer in plaats van een nieuw tracé) zullen worden uitgewerkt. De Commissie acht het waarschijnlijk dat geen van deze alternatieven in het licht van de doelstelling als voldoende zal worden beoordeeld. Een *combinatie* van de genoemde alternatieven zal echter een hoger doelbereik kennen en zou daardoor een goed alternatief kunnen zijn voor de tunnelalternatieven. De Commissie beschouwt de genoemde alternatieven daarom niet zozeer als zelfstandige alternatieven, maar eerder als *bouwstenen* voor een **combinatiealternatief**. De Commissie adviseert in het MER een combinatiealternatief op te nemen en daarbij de volgende werkwijze te hanteren.

1. Uitwerking van de bouwstenen

Beschrijf de benuttingsbouwsteen, de uitbreidingsbouwsteen en de openbaarvervoerbouwsteen zoals aangekondigd in paragraaf 3.3 van de startnotitie, en werk daarnaast ook nog de volgende twee bouwstenen uit:

- de Utrechtsebaan-bouwsteen: deze bouwsteen houdt een verbeterde aansluiting van de Utrechtsebaan op de Binckhorstlaan (Mercuriusweg of Maanweg) in, met een gelijktijdige capaciteitsvergroting van de Utrechtsebaan en eventueel delen van het Prins Clausplein, A4 en verdere A12;
- de transferium-bouwsteen: deze voorziet in een transferium langs A4, A12 of A13, zodanig dat een deel van het autoverkeer ervan weerhouden wordt Den Haag in te rijden.¹³

Geef in het MER een effectbeschrijving van elk van deze bouwstenen.

2. Uitwerking van het combinatiealternatief

Stel aan de hand van de effectbeschrijving van de vijf bouwstenen een combinatiealternatief samen: het alternatief waarin ingrepen en maatregelen uit bovengenoemde bouwstenen zo goed mogelijk worden gecombineerd om de bereikbaarheid van de centrale zone te vergroten.¹⁴ Gebruik het combinatiealternatief om in het MER expliciet te maken in welk opzicht het wél realiseren van een tunnelalternatief verschilt (wat betreft doelbereik en milieugevolgen) van het niet-aanleggen van een tunnel. Het combinatiealternatief kan daardoor een bijdrage leveren in de onderbouwing van nut en noodzaak van de uiteindelijk te kiezen oplossing.

¹³ Inspraakreactie 2 stelt een transferia rond het Prins Clausplein voor, waarbij shuttles over de tracés van tram 1 en 15 voor verbinding met het Haagse centrum en Scheveningen kunnen zorgen. Inspraakreactie 104 suggereert ene transferium bij In den Boogaard, inspraakreactie 115 noemt het nieuwe ADO-stadion of de afslag Rijswijk als locatie.

¹⁴ De Commissie acht het overigens denkbaar dat de uitwerking van de bouwstenen aanleiding vormt voor het samenstellen van meerdere combinatiealternatieven.

De uitwerking van de bouwstenen kan eveneens gebruikt worden om na te gaan in hoeverre de onderzochte tunnelalternatieven voor wat betreft hun verkeerskundige werking geoptimaliseerd kunnen worden met maatregelen uit de bouwstenen.¹⁵

4.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu en binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen.

Het is belangrijk om doelgericht een mma te ontwikkelen. Dit vraagt een open en creatieve houding. Beargumenteer in het MER of de basis van het mma wordt gevormd door één van de tunnelalternatieven, dan wel de vanuit milieuoogpunt optimale combinatie van de bouwstenen van paragraaf 4.2.4 van dit advies, dan wel één van de tunnelalternatieven in combinatie met een of meer van die bouwstenen. Voor het mma speelt met name de vraag in hoeverre aantasting van het bodemarchief (in het bijzonder het Forum Hadriani) in het licht van de doelstelling onvermijdelijk dan wel vermijdbaar is.

De Commissie adviseert bij de ontwikkeling van het mma daarnaast vooral aandacht te besteden aan:

- minimalisering van hinder en ruimtebeslag tijdens de aanlegfase;
- maatregelen ter vermindering van de geluid- en trillinghinder en verbetering van de luchtkwaliteit (zowel tijdens de aanlegfase als de gebruiksfase).

Besteed bij een tunnel als basis voor het mma bovendien (extra) aandacht aan:

- mogelijkheden om de lucht afkomstig uit de tunnel centraal af te zuigen en te filteren;
- mogelijkheden om de invloed op het grondwater te verminderen;
- mogelijkheden om de interne veiligheid van de tunnel te vergroten;
- mogelijkheden om het bodemarchief zo min mogelijk aan te tasten.¹⁶

5. **BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU**

Autonome ontwikkeling

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten. Ga hierbij onder andere in op plannen voor herinrichting van Binckhorst.

¹⁵ Zo kan het tracé Mercuriusweg (M) waarschijnlijk worden geoptimaliseerd met (onderdelen van) de Utrechtsebaan-bouwsteen.

¹⁶ Het bodemarchief kan ook worden aangetast door het beïnvloeden van grondwaterstromen.

Scenario's

Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, dan kunnen hiervoor verschillende scenario's worden gebruikt. Indien bij het uitbrengen van het MER de besluitvorming voor het doortrekken van de A4 nog niet is afgerond¹⁷, dan dienen in het MER hiervoor verschillende scenario's beschreven te worden. Daarbij kan in het MER één scenario als basis worden genomen voor de beschrijving van de referentie en de alternatieven. Geef vervolgens telkens waar relevant aan welke wijzigingen er optreden indien uitgegaan wordt van het andere scenario.¹⁸ Ook verdergaande planvorming rond de beprijzing van mobiliteit kan de aanleiding zijn voor het ontwikkelen van scenario's in het MER.

Voor andere onzekerheden is niet op voorhand duidelijk of zij van invloed zijn op de effecten van de verschillende alternatieven in het MER. Ga daarom van de uitbreiding van de stedelijke hoofdstructuur in de Vlietzone en Randstad-Rail fase 2 en 3 na of zij een zodanig verschil in effecten kunnen geven, dat zij als scenario in het MER opgenomen dienen te worden.

Studiegebied

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat de tracés en de omgeving daarvan, voor zover daar effecten één van de alternatieven kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (lucht, bodem, water, enz.) kan de omvang van het studiegebied dus verschillen. Geef op kaart ook een overzicht van de in het studiegebied gelegen gevoelige objecten. Met name dient duidelijk op kaart weergegeven te worden waar zich archeologische waarden bevinden.

Het gebied waarin voor het verkeer significante effecten kunnen optreden omvat het hele Haagse/Rijswijkse/Leidschendamse/Voorburgse hoofdwegennet inclusief de autosnelwegen A4 (afslag Randweg – knooppunt Harnaschpolder), de A12 (tot Zoetermeer) en de A13 (tot Delft-Noord) en het bijbehorende onderliggende wegennet.¹⁹

5.1 Verkeer en vervoer

5.1.1 Verkeersstromen

Breng in beeld hoe de verkeersstromen van en naar de verschillende herkomst- en bestemmingsgebieden lopen en welke intensiteiten en capaciteiten de verschillende onderdelen van het hoofdwegennet hebben.²⁰ Daarvoor kan een recent geïkt verkeersmodel worden gebruikt. Besteed aandacht aan het onderscheid ochtendspits en avondspits en aan de daarmee gepaard gaande onevenwichtigheid van de verkeersstromen. Geef ook aan waar de belangrijke relaties voor het vrachtverkeer liggen en welke aandelen vrachtverkeer op de verschillende onderdelen van het wegennet kennen.

¹⁷ Hiervoor wordt op het ogenblik een tracé/m.e.r.-procedure doorlopen.

¹⁸ Bijvoorbeeld: een doorgetrokken A4 wordt als basis genomen; wijzigingen worden dan beschreven voor het geval dat de A4 niet wordt doorgetrokken. Overigens kan daarbij dan wel blijken dat rekening gehouden moet worden met de realisatie van een alternatief hiervoor. In inspraakreactie 104 wordt de noodzaak benadrukt om een knooppuntstudie voor Ypenburg uit te voeren, waarin de toekomstige ontwikkelingen voor A4 en A13 betrokken moeten worden. Inspraakreactie 99/128 betwijfelt of bij aanleg van de A4 Midden-Delfland het verkeer van het Trekvliettracé nog wel bij het verkeer op de drukke A4 kan.

¹⁹ In de nota *Nut en Noodzaak* is dit ook al als studiegebied beschouwd.

²⁰ In inspraakreactie 127 meldt Rijkswaterstaat Zuid-Holland dat de betrouwbaarheid van het Prins Clausplein onderzocht zal worden, hetgeen tot inzichten kan leiden die relevant zijn voor het Trekvliettracé.

Gebruik bovenbedoelde gegevens om de verschillende alternatieven te toetsen aan de doelstelling en om de gevolgen voor het milieu (geluidshinder, luchtverontreiniging, aantasting natuur) te kwantificeren. Voor het beschouwen van een toekomstige situatie kan een prognose met het verkeersmodel als uitgangspunt dienen. De gehanteerde prognosejaren dienen enerzijds aan te sluiten bij datgene wat wettelijk verplicht is²¹ en anderzijds een voldoende ruime doorkijk te geven (bijvoorbeeld 2020).

Geef ook inzicht in het functioneren van het totale netwerk: welke knelpunten zijn er, hoe groot zijn die en welke problemen ontstaan bij het oplossen van andere knelpunten. Maak daarbij onderscheid naar knelpunten die door het initiatief worden opgelost en knelpunten die met aanvullende maatregelen moeten worden opgelost.²²

Aanlegfase

Breng in het MER in beeld welke verkeersshinder er optreedt in de aanlegfase. De Commissie denkt hierbij aan het tijdelijk afsluiten van de Geestbrug, en (langdurige) belemmeringen op wegen als de Binckhorstlaan, de Neherkade, knooppunt Ypenburg en de Laan van Hoornwijk.

5.1.2 Verkeersveiligheid en tunnelveiligheid

Verkeersveiligheid

Breng in beeld hoe de verkeersveiligheid op de wegen in het studiegebied verandert als gevolg van het voornemen, door bijvoorbeeld een vergelijking te maken aan de hand van risicocijfers van de referentiesituatie en de alternatieven.

Tunnelveiligheid

Ga in het MER in op de veiligheid in de tunnel aan de hand van de volgende aspecten:

- de mate waarin de *kans* op incidenten wordt geminimaliseerd door minimale snelheidsverschillen (met name toe- en afvoerende wegen), maximale zichtlengtes, maximale boogstralen²³, minimale hellingspercentages en overzichtelijke verkeerssituaties;
- de mate waarin de *gevolgen* van incidenten worden geminimaliseerd door het scheiden van rijrichtingen en het separeren van rook- en hitteontwikkeling en vluchtende weggebruikers;
- de mate waarin weggebruikers zich binnen een redelijke tijd in een veilige ruimte kunnen brengen (zelfredzaamheid);
- de bereikbaarheid voor hulpdiensten;
- de omvang van het transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel (zie ook 5.2.4);
- de mogelijkheden voor onderhoud van de tunnel inclusief aan- en afvoerende wegen en de effecten op de veiligheid van weggebruikers en het onderhoudspersoneel.

²¹ Bijvoorbeeld: voor geluidshinder is dat 10 jaar na ingebruikneming; voor luchtkwaliteit het jaar 2010.

²² Zie ook paragraaf 4.1 van dit advies, geadviseerd wordt in het MER bij elk alternatief duidelijk te maken welke ingrepen onlosmakelijk verbonden zijn met het alternatief en van welke andere ingrepen in de bestaande infrastructuur verondersteld wordt dat deze onafhankelijk van het alternatief plaats zullen vinden.

²³ Inspreker 119 vraagt zich met het oog op de verkeersveiligheid af de geplande bochten samengaan met een snelheid van 50 of 70 km per uur.

Geef aan welke maatregelen met het oog op tunnelveiligheid daarbij verondersteld zijn.

Gebruik bovenstaande aspect vooral om verschillen in tunnelveiligheid tussen de verschillende tunnelalternatieven in beeld te brengen.

5.2 Woon- en leefomgeving

5.2.1 Geluid

Het MER dient inzicht te verschaffen in de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer ter hoogte van bestaande en toekomstige geluidgevoelige bestemmingen²⁴. Deze geluidbelasting dient bij voorkeur te worden weergegeven in geluidcontouren. Daar waar sprake is van een relevante afname van de geluidbelasting op de gevels van woningen bij bestaande wegen, dient dit eveneens te worden gekwantificeerd.

Geef aan of en zo ja waar er sprake is van eventuele achterstallige sanerings-situaties. Deze informatie kan worden vergeleken met de maatregelen die eventueel nodig zijn na uitvoering van elk der alternatieven/varianten. Zo wordt duidelijk welke bijdrage een alternatief/variant levert in bestrijding van geluidhinder.

Geef aan wat de bijdrage op de geluidbelasting is op de gevels van eventuele geluidgevoelige bestemmingen nabij de tunnelmonden ten gevolge van de geluidemissie vanuit de tunnelmonden²⁵.

Aanlegfase

Ten aanzien van de mogelijke geluidhinder tijdens de bouw dient naast de bepaling van het aantal gehinderden, ook de duur van de hinder en de mogelijkheden ter beperking van geluidhinder worden beschouwd.

5.2.2 Trillingen

In tegenstelling tot wat in de startnotitie wordt aangekondigd hoeft niet het aantal trillinggehinderden ten gevolge van wegverkeer te worden berekend. Enerzijds zijn deze zeer omvangrijke modelberekeningen onnauwkeurig vanwege het grote aantal parameters²⁶, anderzijds zullen de trillingen ten gevolge van verkeer nauwelijks relevant zijn, indien het wegdek glad is en oneffenheden (zoals roosters bij hemelwaterafvoeren) worden geminimaliseerd²⁷.

²⁴ Houd rekening met de eventuele herinrichting van de Binckhorst. In inspraakreacties 4 en 120 wordt erop gewezen dat Hoornwijk op een kaart in de startnotitie ten onrechte niet als woongebied is weergegeven.

²⁵ Volgens het *Meet- en rekenvoorschrift wegverkeerslawaaai 2002* hoeft de geluidemissie vanuit tunnelmonden niet in rekening gebracht te worden, echter gezien uit hinderbeleving is inzicht in deze geluidbijdrage wel wenselijk.

²⁶ De trillingniveaus in gebouwen zijn afhankelijk van trillingbron (vrachtwagens, bussen en personenwagens), rijsnelheid, wegdekoneffenheden, bodemeigenschappen, de wijze van funderen van het gebouw, vloeropbouw e.d. kortom de trillingsniveaus zijn per gebouw en zelfs binnen één gebouw verschillend.

²⁷ Op basis van praktijkcriteria kan worden bepaald wanneer trillingen relevant worden. Indien aan deze criteria wordt voldaan, is geen gedetailleerder onderzoek gewenst/vereist. Aan de na te streven (er zijn geen wettelijke normen) trillingsniveaus wordt voldaan indien:

- rijsnelheid zwaar verkeer < 30 km/uur, afstand tot woningen > 20 m en geen oneffenheden in de weg zoals drempels;
- rijsnelheid zwaar verkeer > 50 km/uur, afstand tot woningen > 50 m en geen oneffenheden in de weg zoals drempels.

Voor licht verkeer zijn er in het geheel geen criteria.

Aanlegfase

Ten aanzien van trillingshinder tijdens de bouw dient inzicht te worden verschaft (vanuit ervaringen elders) in mogelijke hinder, de duur van deze hinder en de mogelijkheden om deze hinder te beperken en/of te voorkomen (trillingsarm bouwen zoals bijvoorbeeld het gebruik van tubex-palen in plaats van conventionele heipalen, of het trillen van damwandenprofielen in plaats van heien).

Naast hinder voor mensen dient ook inzicht te worden verschaft in de mogelijkheden om schade aan gebouwen te voorkomen (daarbij geldt dat mensen gevoeliger zijn voor trillingen dan gebouwen).²⁸

5.2.3 Luchtkwaliteit

De beoordeling van de concentraties aan luchtverontreinigende stoffen moet plaatsvinden aan de hand van de grenswaarden voor de immissies van NO₂ en fijn stof (PM₁₀). De hieronder genoemde normen zijn afkomstig van vigerende regelgeving, gebaseerd op Europese richtlijnen.²⁹ Voor stikstofdioxide moet in het MER:

- op kaart worden aangegeven waar de grenswaarde voor het jaargemiddelde van 40 µg/m³ wordt overschreden en hoeveel woningen en andere gevoelige bestemmingen er binnen dat overschrijdingsgebied liggen. Ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven³⁰;
- worden aangegeven hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie groter is dan 200 µg/m³.³¹

Voor fijn stof (PM₁₀) moet in het MER:

- op kaart worden aangegeven in welk gebied de grenswaarde voor het jaargemiddelde van 40 µg/m³ wordt overschreden en hoeveel woningen en andere gevoelige bestemmingen er binnen dat overschrijdingsgebied liggen: ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven;
- op kaart worden aangegeven tot op welke afstand van de weg de grenswaarde voor de 24-uurgemiddelde concentratie wordt overschreden; indien deze grenswaarde ten gevolge van het heersende achtergrondniveau altijd wordt overschreden, dient voor een representatieve afstand van de weg te worden vastgesteld hoe vaak het daggemiddelde van PM₁₀ groter is dan 50 µg/m³.

Geadviseerd wordt in het MER in algemene zin de relatie tussen fijn stof (PM₁₀) en gezondheid te beschrijven.

²⁸ In inspraakreactie 119 wordt erop gewezen dat de meeste huizen in Leeuwendaal en in de tegenoverliggende wijk in Voorburg niet onderheid zijn en dat aan de Geestbrugkade 3 gemeentelijke monumenten staan.

²⁹ Bij het verschijnen van het MER zal waarschijnlijk het Besluit luchtkwaliteit 2005 (gepubliceerd in Staatsblad 316, 2005) van kracht zijn. Relevante wijzigingen ten opzichte van het Besluit luchtkwaliteit uit 2001 zijn: a) de saldobenadering wordt toegestaan; b) initiatieven die niet leiden tot een verslechtering van de luchtsituatie zijn mogelijk; en c) voor fijn stof kan de van nature aanwezige achtergrondconcentratie (zeezout, zand, e.d.) buiten de beoordeling blijven.

³⁰ De Commissie wijst erop dat de luchtkwaliteitsnormen die het Besluit luchtkwaliteit geeft niet alleen gelden voor woningen en gevoelige bestemmingen, maar ook voor de buitenlucht in het algemeen (zie uitspraak 200401178/1, 15 september 2004 van de Raad van State inzake Wegverbreding A2 Den Bosch-Eindhoven).

³¹ De Commissie merkt op dat het niet te verwachten is dat dit uurgemiddelde overschreden zal worden. Hetzelfde geldt voor overschrijding van de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, koolmonoxide en lood. Toch beveelt de Commissie aan het uurgemiddelde en de grenswaarden aan de orde te stellen in het MER, gezien de recente jurisprudentie. Dit kan kwalitatief.

Geef in het MER indien nodig aan welke toepassing in de bestemmingsplanherziening(en) gegeven kan worden aan de saldobenadering in het Besluit luchtkwaliteit 2005.³²

Uit jurisprudentie blijkt dat de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ niet alleen gelden ter plaatse van woningen en andere gevoelige bestemmingen maar voor de buitenlucht in het algemeen. Dit impliceert dat met name bij de tunnelmonden, waar de emissie vanuit de tunnel geschiedt, al snel grenswaarden worden overschreden. Nabij tunnelmonden is sowieso sprake van een complexe verspreiding van stoffen. Ga bij de toetsing in op de onzekerheden in de rekenresultaten en bespreek in hoeverre middels windtunnelonderzoek betrouwbaardere uitspraken over de verspreiding van stoffen gedaan kunnen worden.

5.2.4 Externe veiligheid

Hoewel aard en omvang van het transport gevaarlijke stoffen een sterk ontwerpbepalende factor is, biedt de startnotitie hier nog geen duidelijkheid over. In het MER dient per alternatief een indicatie gegeven te worden van de (veranderingen in) de externe risico's. Dit betreft onder andere de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de wegen in het studiegebied. Geef bij de tunnelalternatieven aan of de tunnel geschikt wordt gemaakt voor het transport van gevaarlijke stoffen en zo ja, voor welke categorieën.³³

Informatie moet worden gegeven over:

- routes, aard en omvang van vervoer gevaarlijke stoffen in het studiegebied;
- de contouren van het plaatsgebonden risico voor de grenswaarde 10⁻⁶;
- ga na of de oriënterende waarde van het groepsrisico genaderd of zelfs overschreden zal worden.

Besteed in het bijzonder aandacht aan voor tunnels specifieke risico's op het gebied van brand en explosies (zie ook 5.1.2).

5.3 Bodem en water

Voor bodem en water dient te worden nagegaan of en in welke mate voor onderstaande aspecten er tijdens de aanleg en in de eindsituatie effecten zullen optreden:

- de zettingsgevoeligheid;
- de bodem- en grondwaterkwaliteit;
- de grondwaterhuishouding (onder andere verdroging en vernatting, veranderingen van het grondwaterpeil, wijzigingen kwel, infiltratie en grondwaterstromingen);
- invloed op de oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding;
- de effecten op nabijgelegen funderingen.

Houd hierbij rekening met het feit dat bodem en grondwater op de Binckhorst en langs een deel van de Trekvljet in het verleden verontreinigd zijn.

³² Zie Artikel 7, lid 3 van het Besluit luchtkwaliteit 2005.

³³ In de nota Haalbaarheidsstudie Trekvljettracé wordt ervan uitgegaan dat door de tunnel transport van gevaarlijke stoffen uit categorie 2 zal plaatsvinden (dat wil zeggen beperkt transport gevaarlijke stoffen, geen explosiegevaarlijke stoffen).

Bij de aanleg van een tunnel zal in de aanlegfase sprake zijn van grondwateronttrekkingen en tijdelijke verlaging van de grondwaterstand. Het MER dient de effecten hiervan in beeld te brengen.

Geef in het MER informatie over de grondbalans. Geef aan wat er gebeurt met de grond die vrijkomt bij de aanleg van de tunnel. Vermeld eventuele tijdelijke opslag van grond. Ga hierbij in het bijzonder in op het eventueel vrijkomen van verontreinigde grond.

5.4 Cultuurhistorie en archeologie

Voor het aspect cultuurhistorie moet in het MER de nadruk liggen op het bodemarchief, gezien de aanwezigheid van het archeologisch topmonument Forum Hadriani. De effectbeschrijving dient duidelijk te maken wat bij de aanleg en in de gebruiksfase de gevolgen zijn van de verschillende alternatieven op het bodemarchief. Daarbij gaat het zowel om vastgestelde waarden (archeologische monumenten) als om verwachtingswaarden (hoge tot zeer hoge trefkans)³⁴.

Enkele alternatieven (V2, T2) doorsnijden de Vlietzone, waarin cultuurhistorisch waardevolle buitenplaatsen als Vredenoord en Zeerust liggen (beide rijksmonument, inclusief parkaanleg³⁵), en waar bovendien de historische verkaveling en aspecten als openheid en zichtlijnen van belang zijn. In Rijswijk voert het Beatrixlaan-alternatief door de Landgoederenzone Rijswijk³⁶, de Haagweg-(H) en Trekvliet-alternatieven passeren (restanten van) buitenplaatsen. Ook bevinden zich in het studiegebied enkele historisch-stedenbouwkundige structuren (bijvoorbeeld Laakkwartier) en lijnen (bijvoorbeeld de Vliet) die van cultuurhistorische waarde zijn (cf. Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland). Het MER dient de genoemde waarden en de eventuele effecten daarop in beeld te brengen.

Ga tenslotte in op de effecten op individuele historisch waardevolle of beeldbepalende objecten (bijvoorbeeld de eventuele afbraak/herbouw van de Geestbrug).

5.5 Natuur

Het MER dient de natuurwaarden³⁷ in de Vlietzone en de effecten daarop van de alternatieven te beschrijven. Het gaat er met name om in beeld te brengen of de alternatieven verschillen in:

- effecten op (streng) beschermde soorten die realisatie van een alternatief variant zouden kunnen belemmeren (met andere woorden: wat is het vooruitzicht op het verkrijgen van een vrijstelling of ontheffing). Daarbij is

³⁴ In inspraakreactie 1 geeft de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) een advies voor de wijze waarop archeologisch onderzoek in het kader van het MER kan worden uitgevoerd.

³⁵ Inspraakreacties 10, 11, 116 wijzen op gevolgen voor deze buitenplaatsen.

³⁶ Volgens de Toekomstvisie Landgoederenzone Rijswijk (gemeente Rijswijk, 17 december 2002) is deze zone “met haar historische parken en gebouwen, archeologische vindplaatsen en groenvoorzieningen een uniek gebied in Rijswijk en omgeving”.

³⁷ Inspraakreactie 9 wijst op het voorkomen van (bedreigde) vogelsoorten en de beschermde bruine kikker in de Vlietzone. Het bijgevoegde rapport *De dynamiek van de ongeordende orde* (2004) geeft eveneens informatie over de natuurwaarden van de Vlietzone.

het beoordelingscriterium de *gunstige staat van instandhouding* van de betreffende soorten;

- mogelijkheden voor inpassing en mitigatie, onder andere vanwege de zorgplicht;
- noodzaak voor aanvullende compensatie en mogelijkheden voor realisatie daarvan.

6. OVERIGE ONDERDELEN VAN HET MER

Vergelijking van alternatieven

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, beveelt de Commissie aan een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven.

Leemten in kennis

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

Evaluatieprogramma

De gemeente(n) moet(en) bij de bestemmingsplanherziening(en) aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling dat het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie beveelt de Commissie verder aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- recent kaartmateriaal te gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.

Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het mma;
- belangrijke leemten in kennis.






BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Trekvliesstracé (verbinding A4 / A13 - Centrale zone Den Haag)

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 18 april 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

Gemeente Den Haag Dienst Stadsbeheer											
Milieu en Vergunningen											
Retouradres: Postbus 12 651, 2500 DP Den Haag											
Commissie voor de m.e.r. Postbus 2345 3500 GH UTRECHT	Uw brief van Uw kenmerk Oms kenmerk SB2005/9189 Aantal bijlagen 8 Datum 18 april 2005										
Onderwerp startnotitie MER Trekvliettracé	<table border="1"><tr><td colspan="2" style="text-align: center;"> Commissie voor de milieu-enocrapportage</td></tr><tr><td>ingekomen :</td><td>20 APR. 2005</td></tr><tr><td>nummer</td><td></td></tr><tr><td>dossier</td><td>1574 1+2</td></tr><tr><td>kopie naar :</td><td>M/bib/ablg</td></tr></table>	 Commissie voor de milieu-enocrapportage		ingekomen :	20 APR. 2005	nummer		dossier	1574 1+2	kopie naar :	M/bib/ablg
 Commissie voor de milieu-enocrapportage											
ingekomen :	20 APR. 2005										
nummer											
dossier	1574 1+2										
kopie naar :	M/bib/ablg										
Geachte commissie,											
Hierbij ontvangt u, in achtvoud, de startnotitie m.e.r. Trekvliettracé (verbinding Centrale Zone - A4/A13). De startnotitie zal van 23 mei tot 20 juni ter inzage liggen.											
In deze m.e.r. procedure is het stadsgewest Haaglanden de initiatiefnemer. De voorgenomen activiteit bestaat uit het verbeteren van de bereikbaarheid van de Centrale Zone van Den Haag. Het m.e.r. plichtige plan is het bestemmingsplan. De gemeenteraad van Den Haag, en zo nodig van de gemeenten Leidschendam-Voorburg en/of Rijswijk stellen over het bestemmingsplan besluiten en zijn daarmee het Bevoegd Gezag. De gemeenteraad van Den Haag treedt op als coördinerend Bevoegd Gezag.											
Wij zullen u de kennisgeving van de terzieslegging van de startnotitie nog doen toekomen. De advertenties worden in week 20 gepubliceerd.											
Wij zenden u de startnotitie met het verzoek een advies uit te brengen aan de bevoegd gezagen voor de richtlijnen voor de inhoud van de milieueffectrapportage. Uw advies kunt u richten aan:											
Gemeente den Haag, Dienst Stadsbeheer, afdeling Milieu en Vergunningen t.a.v. mw. Drs. M.A.W.G. Feller Interne Postcode Pg 1. (2, 49) Postbus 12651 2500 DP Den Haag											
De ambtelijke contactpersonen zijn:											
Voor de gemeente Leidschendam-Voorburg: Ir. J. Kooistra Tel.: 070 3009266, e-mail: kooistra@agpp.nl											
Voor de gemeente Rijswijk: Dhr. M. Verrips 070 3261581, e-mail: mverrips@rijswijk.nl											
Voor de gemeente Den Haag: Mw. Drs. M.A.W.G. Feller Tel: 070 - 3536366, e-mail: m.feller@dsb.nl											
Hoogachtend,											
											
M.A.W.G. Feller, Dienst Stadsbeheer, Milieu en Vergunningen, Afdeling Beleid.											
Inlichtingen bij M.A.W.G. Feller Afdeling Milieu en Vergunningen Bezoekadres Paviljoensgracht 1	Doorkleef 070 - 353 6366 Fax 070 - 353 6490										
											

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in "de Posthoorn" d.d. 19 mei 2005

Milieu-effectrapportages

Inspraak startnotitie milieu-effectrapportage Trekvljettracé

De gemeenteraden van Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk hebben, t.b.v. een op te stellen Milieueffectrapport (MER), op 23 maart 2005 een startnotitie ontvangen van het Stadsgebied Haaglanden voor een nieuwe verbindingsweg tussen knooppunt Ypenburg en de Centrumring van Den Haag. De aanleg van de weg beoogt de bereikbaarheid te verbeteren van Den Haag, met name de Centrale Zone en de Binckhorst.

Procedure

De procedure waarbinnen het MER wordt opgesteld, is vastgelegd in de Wet milieubeheer. Het MER is een hulpmiddel bedoeld om bij de besluitvorming over projecten het milieubelang te laten meewegen. Het definitieve tracé zal worden vastgelegd in het bestemmingsplan van de gemeente Den Haag en zo nodig van de gemeenten Leidschendam-Voorburg en/of Rijswijk. Voordat het m.e.r.-onderzoek zal starten, stellen de gemeenteraden van Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk de richtlijnen op waaraan het MER zal moeten voldoen.

Inspraak

Een ieder kan opmerkingen met betrekking tot de inhoud van de nog op te stellen richtlijnen kenbaar maken aan het bestuur van een van de drie onderstaande gemeenten. Deze opmerkingen kunnen van 23 mei t/m 20 juni 2005 schriftelijk worden ingediend. Uw persoonlijke gegevens worden niet bekendgemaakt als u daar in een aparte brief bij de, van persoonlijke gegevens ontdane, schriftelijke opmerkingen om vraagt. U kunt uw reactie o.v.v. "inspraak richtlijnen MER Trekvljettracé" sturen naar één van de onderstaande adressen:

De gemeenteraad van Den Haag, t.a.v. mw. Feller (adresblok 2)

De gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg, t.a.v. J. Kootstra, Postbus 905, 2270 AX Voorburg

De gemeenteraad van Rijswijk, t.a.v. M. Verrips, Postbus 5305, 2280 HH Rijswijk

Inzage

De startnotitie voor de m.e.r.-procedure ligt van 23 mei t/m 20 juni 2005 ter inzage in het Gemeentelijk Contact Centrum (adresblok 1) en stadsdeelkantoor Laak (adresblok 4).

U kunt de startnotitie ook inzien op de websites van de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Voor Den Haag: www.DenHaag.nl

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: stadsgewest Haaglanden

Bevoegd gezag: gemeenteraad Den Haag; mogelijk ook de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg en/of die van Rijswijk

Besluit: bestemmingsplanherziening(en)

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

Activiteit: de aanleg van een verbinding tussen knooppunt Ypenburg en de centrumring van Den Haag, deels in een tunnel

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 18 en 19 mei 2005

richtlijnenadvies uitgebracht: 21 juli 2005

Bijzonderheden:

De Commissie noemt in haar richtlijnenadvies als hoofdpunten voor het MER:

- een probleem- en doelstelling, waarmee de ontwikkeling van alternatieven wordt onderbouwd en waaraan de alternatieven worden getoetst;
- uitwerken van de mogelijkheden om het bereikbaarheidsprobleem op te lossen zonder een tunnel aan te leggen door het onderzoeken van benutting, uitbreiding, openbaar vervoer, verbetering Utrechtsebaan en een transferium;
- weergave van de gevolgen voor luchtkwaliteit, geluid en bodemarchief en van hinder in de aanlegfase;
- een goede samenvatting.

Samenstelling van de werkgroep:

ing E.H.A de Beer

drs M.A. Kooiman

ir J.E.M. Lax

drs H.G. Ouwerkerk (voorzitter)

ir B. Smolders

Secretaris van de werkgroep:

ir H.G. de Brabander

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats
1.	260405	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodem- onderzoek	Amersfoort
2.	010605	Platform Beter Stedelijk en Regionaal Vervoer Haaglanden	Den Haag
3.	250505	dhr. De Rooy en dhr. Louwersheimer	Voorburg
4.	080605	Vereniging Park Hoornwijck	Rijswijk
5.	100605	Belangenvereniging Omwonenden Trekvlief	Voorburg
6.	070605	Hoogheemraadschap van Delfland	Delft
7.	150605	Haags Milieucentrum	Den Haag
8.	160605	K. Barendsen-Bos	Leidschendam
9.	170605	Houthoff Buruma/ cliënt Golfvereniging Leeu- wenberg	Amsterdam/ Den Haag
10.	170605	Kenny Van der Laan/ cliënten Borgdorff	Amsterdam
11.	170605	Stichting tot behoud van Particuliere Histori- sche Buitenplaatsen	Heerde
12.	170605	ARAG/ cliënt A.G. Faay	Leusden/Den Haag
13.	170605	J. Kruyswijk en A.M. Kruyswijk- v.d. Heijden	Rijswijk
14.	190605	G.N. Ruysch	Rijswijk
15.	190605	D. Jansen	Rijswijk
16.	190605	G.J. De Hosson	Rijswijk
17.	190605	P. Vermeesch	Rijswijk
18.	190605	E. Hillewon	Voorburg
19.	190605	A.N. van der Helm	Voorburg
20.	190605	M. Maat-v.d. Hoeven	Rijswijk
21.	190605	M. Aarts	Voorburg
22.	190605	F. Vermeulen	Voorburg
23.	190605	B. Voortman	Rijswijk
24.	190605	R. Zarandong	Voorburg
25.	190605	J.N. Dijkhoorn- van den Ende	Voorburg
26.	190605	J.G. Bollemeijer en C.L.M. van Hees	Voorburg
27.	190605	J.M. Scheffers	Rijswijk
28.	190605	W.J. Hasekamp	Voorburg
29.	190605	V. van der Ploeg	Voorburg
30.	190605	M.L. Rus-Numans en P.J. Rus	Rijswijk
31.	190605	J.M. Vermeulen	Voorburg
32.	190605	G.M. van Beusekom- Spliet	Rijswijk
33.	190605	M.J. Jongman- de Jong	Rijswijk
34.	190605	E.J.H. Bosch	Voorburg
35.	190605	J. Willems	Voorburg
36.	190605	J. Schreuder	Rijswijk
37.	190605	J.J. Brinkerink- Arkenbout	Rijsijk
38.	190605	F. Wetham	Voorburg
39.	190605	F.C.G.H. Scheffers	Rijswijk
40.	190605	J.P. Hamelink	Rijswijk
41.	190605	A. Lindenbrug	Rijswijk
42.	190605	Theodora Vismans	Voorburg
43.	190605	fam. Oomens- Schoon	Voorburg
44.	190605	H.J.M. Ottes	Rijswijk
45.	190605	F. Kooijman	Voorburg
46.	190605	V. Kruyswijk en A.M. Kruyswijk- v.d. Heijden	Rijswijk
47.	190605	Verreck	Den Haag
48.	190605	Dorrit Steen	Den Haag
49.	190605	fam. Timmermans	Rijswijk

nr.	datum	persoon of instantie	plaats
50.	190605	Å. Reineke	Voorburg
51.	190605	O.Z. van Sandick	Voorburg
52.	190605	J.P. Meerstadt	Rijswijk
53.	190605	J.M. van Zijl	
54.	190605	Monique Smats	Voorburg
55.	190605	W. van der Linden	Rijswijk
56.	190605	A. v.d. Hulst	Rijswijk
57.	190605	fam. M. Bats	Rijswijk
58.	190605	Loes Zwenger	Rijswijk
59.	190605	H.J. van Enter	Rijswijk
60.	190605	dhr. Posma	Rijswijk
61.	190605	A.W. Hoekert	Voorburg
62..	190605	H.A. Nachtegaal- Hoogenraad	Rijswijk
63.	190605	J.W. van Nifterick	Rijswijk
64.	190605	J. Eikema	Voorburg
65.	190605	Peter Visser	Voorbrug
66.	190605	H.A. Kramer	Voorburg
67.	190605	K.A. Osinje	Voorburg
68.	190605	C.M.B. Jacobs	Rijswijk
69.	190605	D.A.G. Gik- Wever	Voorburg
70.	190605	M. van Gijzen	Rijswijk
71.	190605	E. Chr. van Oel- Gonie	Rijswijk
72.	190605	Meike Döring	Rijswijk
73.	190605	J.J. de Rooij	Rijswijk
74.	190605	M.L. Relves	Voorburg
75.	190605	T.C. Goes	Voorburg
76.	190605	A. Luwema	Voorburg
77.	190605	Broeren	Rijswijk
78.	190605	ir. J.F. Rijdsijk	Rijswijk
79.	190605	M. Davis	Voorburg
80.	190605	J. Olden	Voorburg
81.	190605	E.O.J. Jans	
82.	190605	Bruyn	Rijswijk
83.	190605	B.M. Ballen	Voorburg
84.	190605	R.F. Pont	Voorburg
85.	190605	H.A. Rolaff	Rijswijk
86.	190605	T.L. van Kalkeren	Rijswijk
87.	190605	J. de Bruyn en L.A. de Bruyn- Poot	Rijswijk
88.	190605	ing. H. Stoel	Rijswijk
89.	190605	H.G.A. de Bruijn Vrieling	Den Haag
90.	190605	M. Tigchelaar- v. Ganswijk	Den Haag
91.	190605	L.H.L. van Camerijk	Rijswijk
92.	190605	A.W. Haaijer en H.M.M. Voskuilen	Rijswijk
93.	190605	Dick van Batenburg	Rijswijk
94.	190605	Pieter Roos en Ilse Maas	Voorburg
95.	190605	prof ir J. de Haas	Voorburg
96.	190605	R. Zalme	Rijswijk
97.	190605	N. M. Berkus	Rijswijk
98.	190605	C.M. de Rooy	Voorburg
99.	200605	ir B.K. van der Chijs	Delft
100.	190605	ir J.K. Sissingh	Rijswijk
101.	180605	prof ir. LN. Reijers en prof ir De Haas	Voorburg
102.	190605	Milieudefensie	Amsterdam
103.	190605	J.L.H. Eikelboom	Rijswijk
104.	200605	Zuid-Hollandse Milieufederatie	Rotterdam
105.	200605	W.H.L. Schornagel	Rijswijk
106.	200605	Kamer van Koophandel	Den Haag
107.	200605	onbekend	
108.	200605	onbekend	Rijswijk
109.	210605	M.R. den Hartog en J.J. van der Leek	Voorburg

nr.	datum	persoon of instantie	plaats
110.	190605	Alex Kok	Rijswijk
111.	190605	C.N. van Houts	Rijswijk
112.	190605	C. Uijterlinden	Rijswijk
113.	190605	J.S. Bach	Voorburg
114.	220605	H. van Rossem	Voorburg
115.	220605	J.A.Buitenhuis en M.L.A. Klapwijk	Voorburg
116.	220605	P.MM Waenink en Hank Hoogwout	Voorburg/Den Haag
117.	220605	Gemeenteraad Leidschendam-Voorburg	Voorburg
118.	220605	B. Schilperoort	Rijswijk
119.	170605	J.M. Visser-Bos	Rijswijk
120.	170605	Drs F. Paauw	Rijswijk
121.	240605	B.L. Cohen	Rijswijk
122.	240605	L.S. Cohen-Boers	Rijswijk
123.	240605	P.A.W. Verhoeven	Rijswijk
124.	270605	O. Hendrikse en V. Bakker	Rijswijk
125.	270605	Industrieschap "de Plaspoelpolder"	Rijswijk
126.	270605	Belangenvereniging Bedrijven Rijswijk	Rijswijk
127.	290605	Rijkswaterstaat Zuid-Holland	Rotterdam
128.	300605	B.K. van der Chijs	Rotterdam
129.	270605	Industrieschap "De Plaspoelpolder"	Rijswijk
130.	140605	P. Visser	Voorburg
131.	190605	mw. E.E. Holleman	Voorburg
132.	190605	W.G. Kwappenberg	Rijswijk
133.	190605	onbekend	Onbekend
134.	190605	drs F.H.J. Ketteris	Voorburg
135.	190605	R.C. van Dongen	Voorburg
136.	190605	D.S.O. Veen	Voorburg

De inspraakreacties zijn door de Commissie ontvangen op:

19 mei 2005: nrs.1-8
22 juni 2005: nrs.9-12
23 juni 2005: nrs.13-117
30 juni 2005: nrs.118-126
04 juli 2005: nrs.127-128
19 juli 2005: nrs. 129-136

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Trekvljettracé (verbinding A4/A13 - Centrale Zone Den Haag)**

Het stadsgewest Haaglanden wil de centrale zone van Den Haag beter bereikbaar maken. Het aanleggen van een verbindingsweg tussen knooppunt Ypenburg en de centrumring van Den Haag – het Trekvljettracé – is één van de te nemen maatregelen. Voor het Trekvljettracé moet de gemeenteraad van Den Haag het bestemmingsplan herzien. Zo nodig zullen ook de gemeente Leidschendam-Voorburg en/of de gemeente Rijswijk het bestemmingsplan moeten herzien. Voor deze herziening(en) wordt milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.

ISBN 90-421-1565-3