



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Masterplan Lijn 11 Den Haag

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport**

9 juni 2009 / rapportnummer 2253-34





## 1. OORDEEL OVER HET MER

De gemeente Den Haag wil zich verder ontwikkelen tot een aantrekkelijke en internationale stad. Om dit te verwezenlijken zijn in de structuurvisie *Den Haag 2020, Wereldstad aan zee*, gebieden aangewezen waarbinnen aan deze doelstelling wordt gewerkt. Eén van deze gebieden is de *Lijn 11-zone* (wijken Transvaal en Regentesse Zuid), die uit moet groeien tot een hoogwaardig (multi)cultureel centrumstedelijk woon-, werk- en verblijfsmilieu. Voor dit gebied is een Masterplan opgesteld, waarbinnen tramlijn 11, die opgewaarderd wordt tot Randstadrail, een prominente plaats inneemt. Voor de besluitvorming over dit Masterplan<sup>1</sup>, is een Plan-MER (verder MER) opgesteld.

Het Masterplan laat een duidelijke ambitie zien. Bij het aangeven en invullen van de herontwikkelingslocaties wordt goed rekening gehouden met de kwaliteiten en potenties van het gebied.

Het MER brengt de (milieu)knelpunten die voortvloeien uit het Masterplan goed in beeld. De Commissie constateert dat met name voor de aanpak van de toenemende verkeers- en parkeerdruk in het plangebied en de uitwerking van het multicultureel centrum op bestemmingsplanniveau nog nadere uitwerking nodig en mogelijk is. Daarnaast hangen enkele verkeersknelpunten dusdanig samen met de situatie in de stad als totaal, dat dit masterplan niet meer kan doen dan signaleren en agenderen voor de 'stedelijke nota mobiliteit'.

**De Commissie is van oordeel dat het MER de essentiële informatie voor de besluitvorming over het Masterplan bevat.**

## 2. TOELICHTING OP HET OORDEEL EN AANBEVELINGEN VOOR HET VERVOLGPROCES

### 2.1 Aanbevelingen bestemmingsplanniveau

#### **Verkeersmodel en parkeerdruk**

De verkeersbewegingen en de parkeerdruk nemen in de autonome ontwikkelingen en in alle varianten sterk toe. Dit leidt tot negatieve effecten op onder andere doorstroming, luchtkwaliteit en geluid. Het is voor de besluitvorming over het bestemmingsplan van belang te beoordelen of en hoe de te verwachte groei van verkeersbewegingen en parkeerdruk kan worden opgevangen.

Het is de Commissie opgevallen dat het in het MER gebruikte verkeersmodel vooral geschikt is voor stedelijk niveau en beperkingen kent op wijkniveau: Voor het goed in beeld brengen van de afwikkeling van het langzame verkeer (fietsers en voetgangers) is het model minder geschikt.

De Commissie denkt dat er nog diverse maatregelen nodig zullen zijn om de toenemende parkeerdruk in goede banen te leiden. Een parkeervisie voor de Lijn 11-zone waarin aandacht wordt geschonken aan de verschillende doel-

---

<sup>1</sup> De gemeente Den Haag heeft ervoor gekozen het Masterplan aan te merken als structuurvisie in het kader van de Wet Ruimtelijke Ordening (Wro).

groepen, de ruimtelijke verdeling van de (soorten) parkeeraccommodaties en het maximaal inzetten op dubbelgebruik, zou daar een bijdrage aan kunnen leveren.

- De Commissie raadt aan de gestelde doelen uit het Masterplan voor verkeer en parkeren verder uit te werken voor de besluitvorming over het bestemmingsplan, bijvoorbeeld in een wijkgericht mobiliteitsplan.

#### **Multicultureel centrum**

Van alle elementen uit het masterplan kan het multicultureel centrum tot de belangrijkste milieueffecten leiden. In het MER is gebruik gemaakt van varianten die alleen gebaseerd zijn op bezoekersaantallen en niet op doelgroepen. Het is daardoor voor de Commissie niet navolgbaar hoe de verkeerscijfers voor de verschillende varianten samenhangen met het aantal bezoekers per variant.<sup>2</sup> Het is voor de besluitvorming over het bestemmingsplan van belang te beoordelen of en in welke mate een onderscheid in de beoogde doelgroepen leidt tot relevante verschillen in de verkeersproductie, de verdeling naar modaliteiten en de parkeerbehoefte.

- De Commissie raadt aan voor de besluitvorming over het bestemmingsplan per variant de beoogde doelgroepen in beeld te brengen. Geef daarbij ook aan welke verkeersproductie en parkeerbehoefte hieruit voortvloeit.

## 2.2 Afstemming Stedelijke nota mobiliteit

Er wordt in het MER slechts beperkt een relatie gelegd met de op dit moment opgestelde nota mobiliteit. Hierdoor worden mogelijke kansen en knelpunten over en weer niet in beeld gebracht.

- De Commissie adviseert ten behoeve van het verder ontwikkelen van de 'stedelijke nota mobiliteit' verkeersknelpunten uit dit plangebied actief in te brengen, maar ook te anticiperen op kansen en mogelijkheden die de (concept)nota biedt en deze mee te nemen in de verdere uitwerking van dit Masterplan op bestemmingsplanniveau.

---

<sup>2</sup> Variant 3 met 830.000 bezoeker kent een lagere verkeersintensiteit maar meer benodigde parkeerplaatsen dan variant 2 met 500.000 bezoekers. Dit zou kunnen volgen uit het type voorziening en de doelgroepen die daar op af komen, maar dit wordt in het MER niet expliciet gemaakt.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens**

**Initiatiefnemer:** College van B&W gemeente Den Haag

**Bevoegd gezag:** Gemeenteraad van Den Haag

**Besluit:** Vaststellen Masterplan Lijn 11 zone

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** C00.7 plan-m.e.r.

**Activiteit:** oprichting multicultureel centrum, opwaardering lijn 11 tot Randstadrail, realisatie van woningen en bedrijfsgebouwen, herinrichting Haagse Markt.

### **Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Concept Masterplan Lijn 11 zone Transvaal en Regentesse Zuid, 24 maart 2009, Gemeente Den Haag.
- Plan-MER Masterplan lijn 11 zone milieurapport definitief, 21 november 2008, Witteveen+Bos.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

### **Procedurele gegevens:**

advies aanvraag: 9 april 2009

toetsingsadvies uitgebracht: 9 juni 2009

### **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 voldoende plaats te geven bij de besluitvorming. 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:

drs. R.J. van Kerkhoff

ing. B. Peters

drs. W. Smal (secretaris)

M.A.J. van der Tas (voorzitter)

drs. G. de Zoeten

## **BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen**

1. SHIE Stichting Haags Industrieel Erfgoed
2. L. Kanneworff, Den Haag



## Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Masterplan Lijn 11 Den Haag

De gemeente Den Haag wil zich verder ontwikkelen tot een aantrekkelijke en internationale stad. Om dit te verwezenlijken zijn in de structuurvisie Den Haag 2020, Wereldstad aan zee, gebieden aangewezen waarbinnen aan deze doelstelling wordt gewerkt. Eén van deze gebieden is de Lijn 11-zone (wijken Transvaal en Regentesse Zuid), die uit moet groeien tot een hoogwaardig (multi)cultureel centrumstedelijk woon-, werk- en verblijfsmilieu. Voor dit gebied is een Masterplan opgesteld, waarbinnen tramlijn 11, die opgewaardeerd wordt tot Randstadrail, een prominente plaats inneemt. Voor de besluitvorming over dit Masterplan, is een Plan-MER opgesteld.

ISBN: 978-90-421-2743-2



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)

