



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Haagse Nota Mobiliteit

**Advies over reikwijdte en detailniveau
van het milieueffectrapport**

21 januari 2010 / rapportnummer 2346-76



1. HOOFDPUNTEN VAN HET MER

Den Haag werkt aan een nieuw verkeers- en vervoersbeleid. Daartoe heeft het college van burgemeester en wethouders begin juli 2009 het voorontwerp van de Haagse Nota Mobiliteit (HNM) vastgesteld. Aanleiding voor het opstellen van de HNM is een actualisatie van het huidige verkeersbeleid rekening houdende met de groei van het verkeer, de ruimtelijke ontwikkelingen en de leefomgeving. Het nieuwe verkeersbeleid is plan-milieueffectrapportage (m.e.r.) plichtig. Daarom wordt ten behoeve van de besluitvorming een plan-milieueffectrapport (MER) opgesteld.¹

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- Een toelichting op de samenhang tussen het ruimtelijk beleid, het mobiliteitsbeleid/netwerkvisie, de alternatieven en de maatregelen uit de HNM. Geef de gemaakte stappen, om te komen tot de netwerkvisie, weer in samenhang met de structuurvisie en onderbouw de keuzes die daarin zijn gemaakt;
- Onderbouw de keuze voor het voorkeursalternatief HNM door expliciet aan te geven dat andere mogelijke alternatieven niet kunnen voldoen aan de doelstellingen van de nota. Indien dit niet expliciet kan worden onderbouwd adviseert de Commissie deze andere alternatieven ook in het MER uit te werken;
- Een vergelijking van de geselecteerde alternatieven op doelbereik en milieueffecten. Ga daarbij met name in op ruimtelijke ordening (ruimtebeslag en ruimtelijke kwaliteit), gezondheid, duurzaamheid, natuur en klimaat;
- De consequenties van de HNM voor vervolgbesluitvorming en de wijze van tussentijdse monitoring op doelbereik en (milieu-)effecten.

Neem een samenvatting op die een bondige, maar complete en transparante beschrijving geeft van de knelpuntenanalyse, doelen, alternatieven, varianten en (milieu-)effecten. Voorzie de samenvatting van duidelijk kaartmateriaal. Geef aan op welke wijze communicatie richting belangengroepen en burgers plaatsvindt en wat hun mogelijke inbreng in het proces is.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (Notitie R&D). Dit advies gaat niet in op punten die naar de mening van de Commissie in de Notitie R&D al voldoende aan de orde komen.

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder *adviezen*.

2. KNELPUNTENANALYSE, AMBITIES EN DOELSTELLINGEN

2.1 Visie op ruimtelijke ontwikkelingen

Belangrijk vertrekpunt voor de Haagse Nota Mobiliteit is de Structuurvisie Den Haag 'Wereldstad aan Zee' (2005). Den Haag kiest in dit ruimtelijke beleid voor 'verdichting'. Geef aan hoe de keuzes uit het ruimtelijke beleid leiden tot keuzes in het mobiliteitsbeleid (in het bijzonder de netwerkvisie) en hoe het mobiliteitsbeleid daarmee het ruimtelijk beleid ondersteunt. Geef aan of er binnen het ruimtelijk beleid nog ruimte is voor specifieke keuzes die van invloed kunnen zijn op het mobiliteitsbeleid of andere keuzes binnen dit beleid mogelijk maken. Denk hierbij aan locatiekeuzes voor ruimtelijke ontwikkelingen ten opzichte van de netwerken en ruimtelijke inrichtingsprincipes in relatie tot wegen en OV-netwerken.

2.2 Ambities en doelstellingen Haagse Nota Mobiliteit

2.2.1 Bereikbaarheid

In de notitie R&D zijn de doelen voor bereikbaarheid en mobiliteit zeer concreet en kwantitatief uitgewerkt, (zie hoofdstuk 3 en paragraaf 5.3). Geef in het MER aan welke problemen de achtergrond van deze doelstellingen vormen (keuze doelen en de gestelde normen). Geef in het MER aan hoe en in welke mate de alternatieven aan deze doelstellingen voldoen.

Daarnaast adviseert de Commissie:

- het aspect bereikbaarheid niet alléén te beoordelen op de reistijdwijziging en -betrouwbaarheid in de spits maar ook op de reistijdwijziging en -betrouwbaarheid over de gehele dag.² Besteed ook aandacht aan de reistijd en betrouwbaarheidseffecten van incidenten alsmede aan de robuustheid van de stedelijke netwerken;
- de betrouwbaarheid en capaciteit van het OV-netwerk te beoordelen en daarbij ook aandacht te besteden aan voor- en natransporttijden en het overstappen. Beoordeel bij de fietsnetwerken de kwaliteit op basis van CROW-criteria inzake kwaliteit fietsnetwerken (rechtstreeks, oponthoud, etc.).

2.2.2 Duurzame bereikbaarheid en een gezonde stad

Geef inzicht in de bestaande en toekomstige knelpunten op het gebied van klimaatverandering (op schaalniveau van Den Haag) en gezondheid.

Geef aan wat de beleidsambities en doelstellingen van Den Haag zijn op het gebied van klimaat in relatie tot bereikbaarheid en werk dit in het MER verder uit.

Bij gezondheid gaat het om luchtkwaliteit, geluidhinder, verkeersveiligheid, externe veiligheid, beweging en ruimte voor groen en speelplekken, voor zover samenhangend met verkeer en vervoer.

Geef voor geluid en luchtkwaliteit aan in welke mate de doelen verder gaan dan het halen van de wettelijke grenswaarden.³ De Commissie wijst in dit

² Immers, het voertuigkilometrage buiten de spits is een veelvoud van in de spits.

³ Ook onder de huidige grenswaarden voor lucht en geluid kunnen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden.

verband op de doelstellingen voor volksgezondheid^{4,5}, zoals verwoord in het NMP4, het Actieprogramma Gezondheid en Milieu (2002-2006)⁶ en de Nationale Aanpak Milieu en Gezondheid (2008-2012).

3. ALTERNATIEVEN

3.1 Inleiding

De Commissie adviseert in het MER expliciet aan te geven waar strategische keuzes nog mogelijk zijn als het gaat om alternatieven. Geef aan hoe het MER een rol kan spelen in de bijsturing van ambities, doelstellingen en voorgenomen keuzes/maatregelen uit het voorontwerp HNM.

De Commissie adviseert in het MER uit te werken:

- **het alternatief HNM**, onderbouw de keuze voor dit voorkeursalternatief en geef aan op welke gronden andere alternatieven zijn afgevallen. Doe dit door deze alternatieven globaal te toetsten aan de doelstellingen en milieueffecten. De Commissie adviseert daarmee expliciet inzichtelijk te maken waarom deze alternatieven zijn afgevallen en niet verder worden onderzocht in het plan-MER. Indien de voorkeurskeuze niet expliciet kan worden onderbouwd onderzoek dan in het MER ook andere alternatieven. De Commissie adviseert dan ook een **referentie'plus'alternatief** uit te werken. Richt dit alternatief op het oplossen van de problemen binnen het bestaande verkeers- en vervoerssysteem/netwerkopbouw. Hierbij kan worden gedacht aan het behouden en verbeteren van enkele directe doorgaande verbindingen door het stedelijk gebied in plaats van omleiding via de ring.⁷ Werk uit welke keuzes en maatregelen hiervoor nodig zijn;
- **het alternatief maximaal duurzaam en maximaal leefbaar**. De Commissie adviseert niet de uitkomsten van de effectstudies, maar de ambities uit de HNM als uitgangspunt te nemen bij het 'maximaal' ontwerpen van dit alternatief;
- **het referentiealternatief**. Geef in het MER aan welke maatregelen en projecten onderdeel uitmaken van de autonome ontwikkelingen als zijnde min of meer vaststaand beleid. Neem daarbij de lijst op pagina 18 en 19 als uitgangspunt.

Licht toe hoe en in welke mate de alternatieven/netwerkopties invulling geven aan het ruimtelijke beleid en de doelstellingen uit de HNM.

Benoem per alternatief de specifieke nieuwe maatregelen en projecten die hier onderdeel van uitmaken. De Commissie adviseert de expliciete verschillen met het referentiealternatief te benoemen, zoals dat voor het alternatief HNM op pagina 26 van de notitie R&D is gedaan. Geef ook aan waar de alternatieven onderling van elkaar verschillen en overeenkomen.

⁴ Op basis van de Wet Publieke Gezondheid (WPG). Het doel van de WPG is gezondheidswinst: het verlengen van gezonde levensverwachting, het voorkomen van vermijdbare sterfte en het verhogen van de kwaliteit van het leven. De WPG stelt dat gemeenten dit kunnen bewerkstelligen door gezondheidsaspecten in bestuurlijke beslissingen mee te laten wegen. De WPG verplicht de gemeenten elke vier jaar een nota gemeentelijk gezondheidsbeleid vast te stellen.

⁵ Op basis van de EU-richtlijn 2001/42/EG voor m.e.r. op strategisch niveau is gezondheid expliciet benoemd als milieueffect in de Nederlandse regelgeving voor plan-MER.

⁶ Hierin worden m.e.r. en SMB (plan-m.e.r.) expliciet als belangrijke instrumenten genoemd om de integratie van gezondheid en milieu in lokaal beleid te bevorderen.

⁷ Een gebundeld concentratiealternatief als tussenvorm is hierbij denkbaar.

3.2 Voorkeursalternatief HNM

Het voorkeursalternatief HNM is gebaseerd op het voorontwerp HNM. Eén van de belangrijke ruimtelijke en structuurbepalende keuzes in het alternatief HNM is de versterking en uitbreiding van de bestaande ringstructuur voor het wegverkeer. Deze structuur heeft tot doel de bereikbaarheidsproblemen en lokale lucht- en geluidproblemen te beperken. Indien ook andere strategische keuzes mogelijk zijn die, binnen de doelstellingen voor de HNM, mogelijk tot een betere milieusituatie kunnen leiden, adviseert de Commissie deze alternatieven of onderdelen daarvan alsnog in het plan-MER mee te nemen. Dit is namelijk ook voor vervolgbesluiten van belang omdat een goede onderbouwing van nieuwe maatregelen kan bijdragen aan efficiënte m.e.r.-procedures voor afzonderlijke projecten. Daarnaast is dit inzicht in alternatieven, of het ontbreken daarvan, van belang voor de te doorlopen procedure in het kader van de Natuurbeschermingswet (zie ook paragraaf 4.1.4.).

3.3 Referentiealternatief

De Commissie adviseert de invoering van het nationaal (Anders Betalen voor Mobiliteit), maar ook lokaal (denk aan parkeerbeleid) prijsbeleid in de autonome ontwikkeling mee te nemen. Geef aan welke kenmerken voor dit prijsbeleid als uitgangspunt zijn genomen.

3.4 Varianten

De Commissie adviseert de varianten uit de notitie R&D zodanig uit te werken dat ze als maatregelen kunnen worden toegevoegd aan de afzonderlijke alternatieven. Werk de variant zo uit dat de samenhang tussen de alternatieven en specifieke maatregelen dan wel de onderscheiden invulling van deze maatregelen per variant op uitvoeringsniveau inzichtelijk wordt.

3.4.1 **Dynamisch verkeersmanagement**

De Commissie adviseert de mogelijkheden van DVM te onderzoeken en nadrukkelijker te betrekken. Daarbij kan worden gedacht aan 'groene golven', gebruik van ICT, (berm) DRIP's, matrixborden, TDI's, etc.. Werk deze variant in het MER op hoofdlijnen per variant uit en geef aan hoe deze in combinatie met de beschreven alternatieven en varianten bijdragen aan het doelbereik.

3.4.2 **Versnelde transitie naar duurzame mobiliteit**

In de notitie R&D wordt gesteld dat duurzame voertuigen mogelijk kunnen bijdragen aan een betere luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast, lagere bijdrage aan de CO₂-uitstoot, etc.. Werk dit in het MER verder uit en neem ook maatregelen aan de infrastructuur zoals stille wegdekken, "traffic calming"⁸ en dergelijke uitdrukkelijk mee. Geef aan of en hoe deze variant invloed kan hebben op de strategische en ruimtelijke keuzes in het MER.

Ga voor de versnelde transitie expliciet in op de doorkijk naar 2030. Geef aan of de voorgenomen keuzes robuust zijn in het licht van de versnelde transitie.

⁸ Traffic calming is het verlagen van de snelheid en/of het beperken van het aantal motorvoertuigen ten behoeve van de veiligheid van langzaam verkeer, fietsers en voetgangers, en het verbeteren van het milieu voor bewoners.

3.5 Doorkijk 2030

Maak bij alle alternatieven onderscheid tussen (extra) maatregelen tot 2020 en meer onzekere maatregelen voor de doorkijk naar 2030. Geef inzicht in de flexibiliteit van de alternatieven indien mocht blijken dat gedurende de looptijd van het plan de bereikbaarheidsdoelen en/of de overige gebiedsdoelen toch niet worden gehaald, dan wel gemakkelijker worden gehaald dan eerder voorzien.

4. **BEOORDELINGSKADER EN EFFECTBEPALING**

In de Notitie R&D wordt het beoordelingskader gegeven in paragraaf 5.2 voor verschillende (milieu-)thema's en in paragraaf 5.3. voor de mobiliteitsdoelen. De Commissie adviseert om één samenhangend beoordelingskader op te stellen met onderscheid in toetsing aan doelen (doelbereik, inclusief de milieu-ambities onder de grenswaarden) en effecten (met name grenswaarden en normen).

4.1 Effectbepaling

De Commissie adviseert het onderzoek naar effecten op basis van expert judgement en eenvoudige berekeningen uit te voeren.. Het detailniveau van de effectschattingen dient zodanig te zijn dat keuzes tussen alternatieven en conclusies afdoende kunnen worden onderbouwd. Bij een later uitwerking kan het detailniveau in overeenstemming gebracht worden met de wettelijke procedures zoals die voor de Wet geluidhinder en Wet luchtkwaliteit. Aannemelijk moet worden gemaakt dat, eventueel met maatregelen 'achter de hand', aan de wettelijke eisen voor onder andere natuur, lucht en geluid kan worden voldaan. Neem daarbij in beschouwing dat in de toekomst mogelijk verdere aanscherping van de wettelijke eisen zal plaatsvinden.⁹

De Commissie adviseert bij de beoordeling expliciet onderscheid te maken tussen de perioden tot 2020 en de doorkijk naar 2030, en tussen effecten op het niveau van deelgebieden, plangebied, regio Haaglanden en – waar relevant – nog hoger schaalniveau.

Geef aan welke onzekerheden in de effectbepaling een rol spelen, hoe groot deze onzekerheden bij benadering zijn, en in welke mate terugvalopties en alternatieve oplossingsrichtingen (maatregelen 'achter de hand') beschikbaar zijn.

Besteed in het MER, zowel bij de autonome ontwikkeling als bij de alternatieven, aandacht aan de ruimtelijke samenhang met andere verkenningen in en rond Haaglanden, bijvoorbeeld de MIRT-verkenningen Haaglanden, Rotterdam Vooruit en Rotterdam-Antwerpen, de ontwikkeling van de Structuurvisie van de provincie Zuid-Holland, en de nationale Structuurvisie Randstad 2040.

⁹ Denk daarbij bijvoorbeeld aan mogelijke aanscherping van de luchtkwaliteitseisen voor PM_{2,5}.

4.1.1 Ruimtebeslag en ruimtelijke ordening

Geef aan wat de effecten zijn op het ruimtebeslag van de verschillende alternatieven en varianten. Ga daarbij onder andere in op de veranderingen bij de op en af te waarderen routes. Denk daarbij aan het ruimtebeslag van verkeersruimte en parkeerplaatsen en (globaal) de gevolgen voor gebruik van de publieke ruimte.

Geef op hoofdlijnen aan wat de effecten op ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit zijn. Ga daarbij in op de effecten van:

- het principe van bundelen, ordenen en inpassen;
- het ontlasten en vervolgens afwaarderen van bestaande autowegen en de mogelijkheden hierdoor voor het aanleggen van groen en speelplekken;
- het verdichten en de consequenties voor het voorzieningenniveau en parkeerbeleid;
- duurzame mobiliteit op de openbare ruimte zoals laadpunten en andere voorzieningen;
- verandering van milieuruimte en hinderzones als gevolg van nieuwe vormen van duurzame mobiliteit;
- de aantrekkende werking van een verkeersstructuur en OV-haltes op economische en ruimtelijke ontwikkelingen.

4.1.2 Gezondheid/leefbaarheid

Geef op topografische kaarten aan wat de geluidsbelasting en luchtconcentraties zijn in de huidige situatie en in de referentiesituatie en geef aan waar de knelpunten zitten met betrekking tot gezondheid en leefbaarheid. Geef daarbij eveneens aan waar zich gevoelige bestemmingen bevinden.

Geef voor lucht een indicatie van de aantallen blootgestelden en gevoelige bestemmingen in klassen van maximaal 4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, ook onder de grenswaarden. Doe dit voor NO_2 en fijn stof (PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$). Presenteer verschilcontourenkaarten¹⁰ van de alternatieven ten opzichte van de referentie en geef aan welke verschuivingen er plaatsvinden. Geef voor elk van de alternatieven aan hoeveel gevoelige bestemmingen¹¹ zich bevinden binnen 300 meter van een snelweg, binnen 50 meter van een provinciale weg of in de eerstelijns bebouwing (tot een maximale afstand van 50 meter) langs binnenstedelijke wegen vanaf 10.000 voertuigen per etmaal.

Presenteer voor geluid ten gevolge van wegverkeer en tramlijnen de aantallen blootgestelden en gevoelige bestemmingen in klassen van maximaal 5 dB vanaf 43 dB Lden.¹² Geef ook via een eenvoudige grafische presentatie (verschilcontourenkaarten) aan wat de verschillen tussen de alternatieven zijn en waar de verbeteringen en verslechtingen optreden.¹³

¹⁰ Gebruik hiervoor als richtinggevende klassebreedte 1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor luchtkwaliteit en 1 dB voor geluid.

¹¹ Gevoelige bestemmingen zijn kinderdagverblijven, scholen voor minderjarigen, ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verzorgings- en verpleegtehuizen. De risico's zijn afhankelijk van het type en de omvang van de bestemming.

¹² Hierbij kan ook van een eenvoudigere systematiek gebruikt gemaakt worden dan die gehanteerd bij de geluidsbelastingsskaarten uit 'Den Haag zet geluid op de kaart' van oktober 2007, bijvoorbeeld de systematiek van de verkeersmilieukaarten, die gebruik maakt van SRM1.

¹³ Pas daarbij geen aftrek ingevolge art 110g Wgh toe.

Indien sprake is van relatief grote groepen blootgestelden en relatief grote gevolgen voor geluidbelasting en de luchtkwaliteit¹⁴, adviseert de Commissie ook de consequenties voor de volksgezondheid^{15;16} (kwantitatief) in beeld te brengen. Doe dit op basis van bestaande dosis-effectrelaties.¹⁷ Laat zien welke alternatieven en mitigerende maatregelen mogelijk zijn om gezondheidsschade zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel de volksgezondheid te verbeteren.

Geef aan op welke locaties er in de vervolgfase aandacht geschonken moet worden om een toename van of nieuwe trillingshinder te voorkomen als gevolg van verhoging van intensiteit of upgraden van trambanen naar Randstadrail.

Geef aan of de alternatieven een bijdrage leveren aan het oplossen van de bestaande knelpunten voor externe veiligheid' als gevolg van het vervoer van LPG.

4.1.3 Landschap en cultuurhistorie

Geef op kaart aan waar zich in het studiegebied de landschappelijke en cultuurhistorische waardevolle gebieden bevinden. Beschrijf de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van deze gebieden. Beschrijf de bestaande en toekomstige bedreigingen voor deze waarden, voor zover samenhangend met verkeer en vervoer. Denk hierbij bijvoorbeeld aan barrièrewerking, verromming en aantasting van de openheid, samenhang en gaafheid. Beschrijf de gebiedsdoelen en ambities om bovenstaande knelpunten te verminderen of op te heffen en geef inzicht in de effecten van de alternatieven.

4.1.4 Natuur

In het studiegebied liggen verschillende beschermde natuurgebieden (Natura 2000-gebieden en Ecologische Hoofdstructuur). Geef op kaart aan waar deze gebieden zich bevinden, als ook de bijbehorende beschermingskaders.

Geef inzicht in de bestaande en toekomstige knelpunten met betrekking tot natuurwaarden op het gebied van stikstofdepositie, geluidhinder, lichthinder en barrièrewerking, voor zover gerelateerd aan verkeer en vervoer. Beschrijf de gebiedsdoelen en -ambities om deze knelpunten te verminderen of op te heffen.

Onderzoek of er gevolgen voor Natura 2000-gebieden zijn. Als op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor Natura 2000-gebieden, geldt dat een passende beoordeling moet worden opgesteld. Houdt daarbij rekening met de instandhoudingsdoelstellingen van het betreffende gebied.

Onderzoek, indien van toepassing, in de passende beoordeling of de zekerheid kan worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het ge-

¹⁴ Denk hierbij aan minimaal 1000 mensen die extra worden blootgesteld aan minimaal 1 µg/m³. Een dergelijk aantal blootgestelden is nodig om op basis van bestaande dosis-effectrelaties representatieve uitspraken te kunnen doen over de (extra) ziektelast.

¹⁵ Bijvoorbeeld de toe- dan wel afname van het aantal kinderen met verminderde longfunctie, het aantal mensen met COPD en het aantal vervroegde sterfgevallen.

¹⁶ Het aantal mensen blootgesteld aan ernstige geluidhinder en slaapverstoring, aantal gevallen van vermindering van leerprestaties, aantal verhoogde bloeddruk en het aantal hartinfarcten.

¹⁷ Zie voor dosis-effect relaties, rekenmethodieken en toelichting bijvoorbeeld:

- RIVM-report 500029001/2005 Trends in the environmental burden of disease in the Netherlands 1980 – 2020. AB Knol, BAM Staatsen;
- GGD-Richtlijn Gezondheidsaspecten Besluit Luchtkwaliteit. Landelijk centrum medische milieukunde. 8-12-2005;
- WHO-rapport (2009) 'Economic valuation of transport-related health effects'.

bied niet aantast. Uit de wetgeving volgt dat een project alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets¹⁸ met succes wordt doorlopen.

Geef aan of de daarvoor geldende ‘wezenlijke kenmerken en waarden’ van ecologische hoofdstructuur (EHS-)gebieden worden aangetast en of het voornemen past binnen de toetsingskaders voor deze EHS-gebieden.

Beschrijf welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied en geef aan tot welke categorie deze soorten behoren. Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen op de standplaats (planten) of het leefgebied (dieren) van deze soorten en bepaal in hoeverre verbodsbepalingen mogelijk overtreden worden. Beschrijf mitigerende maatregelen die de aantasting kunnen beperken of voorkomen.

4.1.5 Klimaat

Beschrijf de regionale en lokale beleidsdoelen ten aanzien van klimaatmitigatie en –adaptatie¹⁹. Geef aan hoe de in de HNM voorgenomen wijzigingen in het systeem van verkeer en vervoer een bijdrage kunnen leveren aan realisatie van deze doelen.

5. UITVOERING, MONITORING EN EVALUATIE

Geef aan hoe het beleid uit de HNM verder zal worden uitgewerkt, bijvoorbeeld in een uitvoeringsprogramma. De Commissie adviseert in het MER en de HNM uit te werken :

- welke concrete acties volgen en welke instrumenten daarbij zullen worden gebruikt;
- welke inbreng van andere actoren (medeoverheden en andere publieke, private of particuliere actoren) nodig is, bijvoorbeeld omdat het voor het bereiken van duurzaamheidsdoelen nodig wordt geacht om verantwoordelijkheden te verbinden met de provincie of andere actoren;
- welke (m.e.r.-plichtige) vervolgbesluiten nodig zijn om onderdelen te realiseren en wie daarbij de betrokken actoren zijn;
- welke doorwerking de HNM zal hebben in andere (master)plannen²⁰ en bestemmingsplannen. Ga met name in op de doorwerking bij m.e.r.- (beoordelings-)plichtige activiteiten.

Geef in het MER een overzicht van de consequenties van de HNM voor de vervolgbesluitvorming in de vorm van randvoorwaarden, uitgangspunten en/of onderzoekopgaven. Geef ook aan hoe tussentijdse monitoring en terugkoppeling naar de oorspronkelijke bereikbaarheids-, gezondheids- en duurzaamheidsdoelen in het proces van uitvoering zal worden ingebed.

¹⁸ Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in:

- A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling? inclusief locatiealternatieven.
- D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
- C: welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

¹⁹ Raadpleeg voor inzicht in de adaptatieopgaven de zogenaamde klimaateffectatlas die door de provincies worden opgesteld.

²⁰ Zowel in het gebied zelf als daarbuiten.

6. OVERIG

Communicatie

De Commissie constateert dat de voorgestelde hoofdstructuur wegverkeer grote consequenties kan hebben voor omwonenden van de op- en af te waarden wegen. De Commissie adviseert aan te geven hoe communicatie richting belangengroepen en burgers plaatsvindt en wat hun mogelijke inbreng in het planproces is.

Kaartmateriaal

Gebruik recent kaartmateriaal met duidelijke legenda en goed leesbare topografische namen. Met het oog op een goede communicatie richting markt, publiek en overheden geeft de Commissie in overweging om het kaartmateriaal tevens beschikbaar te stellen als KML-bestand²¹. De gegevens zijn dan te downloaden en samenhangend te bekijken.

Samenvatting

De samenvatting moet een transparante beschrijving geven van de problemen, doelen, alternatieven en (milieu-)effecten en voorzien zijn van duidelijk kaartmateriaal. Het moet een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER en inzicht geven in de informatie op basis waarvan de afwegingen worden gemaakt. Besteed in het bijzonder aandacht aan de vergelijking van de (milieu-)effecten en de belangrijkste keuzes die voorliggen.

²¹ KML is een bestandsformaat waarin geografische gegevens met een Earth browser (zoals Google Earth en Google Maps) worden weergegeven.

BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau plan-MER

Initiatiefnemer: college van Burgermeester en Wethouders

Bevoegd gezag: gemeenteraad van Den Haag

Besluit: vaststellen van de Haagse Nota Mobiliteit

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:

plan-m.e.r. vanwege kaderstelling voor categorie D1.2, uitbreiding of wijziging van een autoweg met een lengte van 5 kilometer of meer.

plan-m.e.r. vanwege passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet)

Activiteit: herziening en vernieuwing van het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Den Haag.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant van 12 november 2009

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 11 november 2009

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 21 januari 2010

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

dr. G.J. van Blokland

ir. J.A. Huizer

drs. S.R.J. Jansen

drs. R. Meeuwsen (secretaris)

prof.dr. H.J. Meurs

drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter)

dr. M.J.F. van Pelt

dr.F. Woudenberg

Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de notitie reikwijdte en detailniveau, als uitgangspunt.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport Haagse Nota Mobiliteit

Den Haag werkt aan een nieuw verkeers- en vervoersbeleid. Daartoe heeft het college van burgemeesters en wethouders begin juli 2009 het voorontwerp van de Haagse Nota Mobiliteit (HNM) vastgesteld. Het nieuwe verkeersbeleid is plan-milieueffectrapportage (m.e.r.) plichtig. Daarom wordt ten behoeve van de besluitvorming een plan-milieueffectrapport (MER) opgesteld. Dit advies van de Commissie voor de m.e.r. gaat in op de inhoud van het MER.

ISBN: 978-90-421-2962-7



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

