



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Haagse Nota Mobiliteit

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

12 april 2011 / rapportnummer 2346-143



1. Oordeel over het MER

De gemeente Den Haag werkt aan een nieuw verkeers- en vervoersbeleid. Dit beleid wordt vastgelegd in een Haagse Nota Mobiliteit (HNM). Aanleiding voor het opstellen van de HNM is een actualisatie van het huidige verkeersbeleid rekening houdend met de groei van het verkeer, de ruimtelijke ontwikkelingen en de leefomgeving. Het nieuwe verkeersbeleid is plan-milieueffectrapportage (m.e.r.) plichtig. Ten behoeve van de besluitvorming is daarom een plan-milieueffectrapport (MER) opgesteld.¹

Op 17 maart 2011 heeft de Commissie een nadere toelichting ontvangen op²:

- Het wegvallen van prijsbeleid en de effecten daarvan;
- De effecten op Natura2000;
- De bereikbaarheidsdoelstelling.

De Commissie adviseert om deze toelichting openbaar te maken.

De Commissie oordeelt dat de informatie in het MER aanwezig is om een besluit te nemen over:

- de eisen die worden gesteld aan de netwerken (fiets, OV, weg) voor wat betreft reistijd, kwaliteit en inpassing in de omgeving;
- de mate waarin de Haagse Nota Mobiliteit zal bijdragen aan realisatie van bestuurlijke doelen voor bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad.

De Commissie oordeelt dat de informatie onvoldoende is om nut en noodzaak van een aantal kernprojecten binnen het totale netwerk van de stedelijke infrastructuur vast te stellen. Onderzoek naar strategische keuzes en maatregelen kan integraal worden meegenomen in de structuurvisie voor het ruimtelijk beleid van Den Haag die in 2011 zal worden opgesteld.

De Commissie stelt vast dat het MER laat zien dat met de onderzochte alternatieven de meeste beleidsdoelstellingen en ambities uit het ontwerp HNM niet worden gerealiseerd. De Commissie adviseert daarom om strategische keuzes zoals ruimtelijke ordening, prijsbeleid (in samenhang met parkeerbeleid), mobiliteitsmanagement en het verbeteren en benutten van ov- en fietsnetwerken in onderlinge samenhang nader te onderzoeken op hun waarde voor de ambities en doelstellingen uit de HNM. Deze opgave kan worden opgepakt als integraal onderdeel van de actualisatie van het ruimtelijk beleid in de nieuwe Structuurvisie Den Haag.

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 commissiemer.nl onder 'Adviezen Commissie'. Een overzicht van de zienswijze die de Commissie van het bevoegd gezag heeft ontvangen is opgenomen in bijlage 2.

² Op 20 januari 2010 heeft de Commissie m.e.r. met de gemeente Den Haag gesproken over het PlanMER Haagse Nota Mobiliteit. In dat gesprek zijn door de Commissie voor de m.e.r. enkele vragen opgeroepen welke een nadere toelichting hebben gekregen door de gemeente Den Haag in een memo van 17 maart 2011.

Het MER en de ontwerp HNM geven een goed overzicht van alle ontwikkelingen en ambities op het gebied van verkeer en vervoer in de gemeente Den Haag en omgeving. De heldere MER-bijlagerapporten bevatten goede onderzoeksinformatie op de verschillende aspecten zoals geluid en lucht. De Commissie waardeert de nadruk die het HNM legt op bestuurlijke ambities en doelen.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Doelbereik HNM-beleid

Autonome ontwikkeling milieu en leefomgeving

Op basis van de informatie uit het MER constateert de Commissie dat er in de autonome ontwikkeling voor een aantal aspecten sprake is van een verslechtering.³

Geluid

Uit de berekening in het MER (p. 144) komt naar voren dat het aantal woningen en het aantal inwoners dat wordt blootgesteld aan meer dan 68 dB in 2020 hoger is dan in 2006. In 2006 wordt de plandrempel van 68 dB voor ruim 3.400 inwoners overschreden. Uit de berekeningen van het MER komt naar voren dat het in de referentiesituatie gaat om 13.393 inwoners en met het HNM-alternatief 11.739. In het bijlagerapport geluid (par 5.4) wordt ook een verlies aan stiltegebieden geconstateerd.

De alternatieven zijn nauwelijks onderscheidend op dit thema en ook in 2015 en 2020 zullen veel inwoners worden blootgesteld aan niveaus die boven de norm liggen en aantoonbaar schadelijk zijn voor de gezondheid.

CO₂-emissie

Over CO₂-emissie zegt het MER (p. 146 figuur 6.1) dat, uitgaande van de gegevens uit 1993, geen enkel alternatief voldoet aan de doelstelling. Ten opzicht van 2010 treedt alleen een verlaging van de emissies op als wordt ingezet op een versnelde transitie naar schone voertuigen. Maar ten opzichte van 1990 wordt de reductie niet gehaald.

Doelstellingen HNM

Het MER toetst de HNM-doelstellingen voor bereikbaarheid, milieu- en leefomgeving. De conclusie in het MER is dat de onderzochte alternatieven een bijdrage leveren aan de doelen voor bereikbaarheid, natuur, milieu en leefomgeving. De Commissie concludeert dat doelen echter niet worden gehaald, en dat negatieve autonome trends niet worden omgebogen, maar slechts afgezwakt.

Voor de bereikbaarheidsdoelstellingen concludeert de Commissie dat de volgende doelstellingen niet worden gehaald⁴:

- beperking van groei van autoverplaatsingen tot 10 %;⁵

³ Het MER brengt de verslechtering ten opzichte van de huidige situatie overigens niet expliciet in beeld.

⁴ Op basis van een analyse van de gegevens uit het MER en ontwerp-HNM.

⁵ De groei in 2020 ten opzichte van 2010 ligt tussen 19% (met prijsbeleid) en 24 % (zonder prijsbeleid).

- een aandeel van 31% voor OV en de groei van OV-instappers van 40% wordt niet gehaald;
- Groei van het aandeel fiets.⁶

Voor de milieu- en leefomgevingsdoelstellingen concludeert de Commissie dat de volgende doelstellingen niet worden gehaald:

- CO₂-reductie;
- doorgaand verkeer niet door woonbuurten;
- minder blik op straat.

Op basis van de autonome ontwikkeling en de toets aan de doelstellingen concludeert de Commissie dat de HNM op veel terreinen de verslechtering van de milieukwaliteit in de autonome ontwikkeling niet kan ombuigen. Dit geldt ook voor het alternatief Maximaal Duurzaam Maximaal Leefbaar (MDML). Dit alternatief is vooral gericht op het bereiken van normen en vermijden van negatieve effecten, en minder op het realiseren van ambities en doelstellingen.

2.2 Actuele ontwikkelingen

Prijsbeleid (anders betalen voor mobiliteit)

Eén van de belangrijkste pijlers van de HNM is de landelijke invoering van prijsbeleid 'anders betalen voor mobiliteit'. Het kabinet heeft in het najaar van 2010 besloten deze vorm van prijsbeleid niet in te voeren. Daarmee veranderen zowel de referentiesituatie (6,7 cent) als de alternatieven (varianten 6,7 en 14,5 cent). Dit heeft consequenties voor de informatie en de conclusies in het MER.

Het prijsbeleid levert een belangrijke bijdrage aan het realiseren van de bereikbaarheidsambities en het voldoen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Door het wegvallen van de landelijke invoering van prijsbeleid worden deze doelen niet gerealiseerd.

Ter vervanging wil het kabinet de versnelde invoer van Euro VI normen voor vrachtwagens en Euro 6 normen voor dieselpersonenauto's stimuleren. Op dit moment is er echter nog onvoldoende inzicht in het effect van deze maatregelen op luchtkwaliteit op lokaal niveau.⁷ De verwachting is dat deze maatregel niet bijdraagt aan het behalen van de bereikbaarheidsambitie.

De Commissie adviseert na te gaan op welke wijze het wegvallen van landelijk prijsbeleid valt te compenseren. Geef daarbij aan welke vervangende maatregelen moeten worden genomen om de doelstellingen voor luchtkwaliteit en bereikbaarheid te realiseren.

Gebiedsontwikkeling

De Commissie constateert dat door de financiële en economische crisis ruimtelijke ontwikkelingen zijn vertraagd of uitgesteld.⁸ Deze situatie is ontstaan in de periode dat het HNM-

⁶ Het aandeel fiets neemt af ten opzichte van nu, 14% in 2020 versus circa 20% nu. De groei is minder hoog (20%) dan het gestelde doel (30%).

⁷ Zie aanvullende informatie van de gemeente Den Haag van 17 maart 2011.

⁸ De gemeente Den Haag heeft dit ook toegelicht tijdens een overleg met de Commissie voor de m.e.r. op 20-1-2011.

beleid en het MER werden opgesteld. De Commissie heeft er begrip voor dat deze ontwikkelingen, gezien de periode waarin ze zijn opgetreden, onvoldoende vertaald zijn in de diverse rapporten.⁹ Het is onduidelijk of de effecten daarvan positief of negatief uitwerken op de mobiliteit en milieueffecten.

Referentiesituatie

Het MER bevat een beschrijving van de (infrastructuur)projecten waarvan de financiering rond is. Deze vormen daarom uitgangspunt voor de referentiesituatie. De Commissie merkt op dat niet voor al deze projecten besluiten zijn genomen en ze dus nog niet planologisch 'hard' zijn.¹⁰ Het MER geeft niet aan wat de consequenties kunnen zijn van het niet doorgaan van deze projecten.

De Commissie adviseert bij de besluitvorming rekening te houden met de vertraging, wijziging en uitstel van plannen voor gebiedsontwikkeling en infrastructuur. Geef aan welke consequenties dit heeft voor de conclusies in het MER.

2.3 Ruimtelijke ordening en bereikbaarheid

De ruimtelijke visie van Den Haag is vastgelegd in de Structuurvisie Wereldstad aan Zee (2005) en het Regionaal Structuurplan Haaglanden (2008). Den Haag kiest daarin voor wonen en werken voor het principe van de compacte stad. Het MER beschrijft de ruimtelijke keuzes daarin als een vast uitgangspunt voor mobiliteitsbeleid. De ruimtelijke strategie van de compacte stad, bundelen en concentreren, wordt toegelicht, maar het HNM en het MER zoeken niet naar mogelijkheden om via de ruimtelijke ordening en inrichting de mobiliteit verder te sturen. Projecten en masterplannen worden als definitief verondersteld.

De Commissie constateert dat de Haagse Nota Mobiliteit geen ruimtelijke keuzes (locatiekeuzes, fasering en inrichtingsprincipes) bevat waarmee de bereikbaarheidsopgave en de mobiliteitsontwikkeling kunnen worden beïnvloed, en vice versa.

De gemeente Den Haag heeft aangegeven¹¹ in 2011 te willen starten met het opstellen van een nieuwe structuurvisie voor het ruimtelijke beleid.¹² De Commissie merkt op dat dit een geschikte aanleiding kan vormen om het RO- en mobiliteitsbeleid opnieuw integraal te beschouwen in relatie tot de gesignaleerde problemen in het MER HNM.

⁹ De ontwikkeling van Nieuw Binckhorst wordt in het MER bijvoorbeeld gezien als autonome ontwikkeling, terwijl deze ontwikkeling vanwege de huidige financiële situatie stil ligt.

¹⁰ Het MER geeft bijvoorbeeld ook aan dat financiering van de Rijnlandroute nog niet is geregeld en dat de rijksbijdrage aan het project Rotterdamsebaan nog afhankelijk is van voorwaarden.

¹¹ Tijdens overleg met de Commissie voor de m.e.r. op 20-1-2010.

¹² In de aanvullende informatie van 17 maart 2011 is aangegeven dat de regionale nota Mobiliteit en de nationale nota Mobiliteit worden aangepast op nieuwe doelstelling en actuele ontwikkelingen. Dat zal pas in de loop van 2011 gaan gebeuren, te beginnen met een herziening van de Nota Ruimte/Nota Mobiliteit.

De Commissie adviseert om de bereikbaarheidsopgave uit het HNM mee te nemen in het nieuwe ruimtelijk beleid van de nieuwe structuurvisie voor Den Haag. Ga daarin na of er vanuit de gedachte van de compacte stad en bereikbaarheidsprofielen kansen liggen om de mobiliteits- en bereikbaarheidsvraagstukken te beïnvloeden.

2.4 Besluitvorming vervolg projecten

Het ontwerp HNM en het MER hebben tot doel een kader te bieden voor besluiten over diverse infrastructuurbesluiten. Dat betekent dat nut en noodzaak voor deze projecten is vastgesteld, en dat in het vervolg alleen nog nadere uitwerking en inpassing op de agenda staan. Het HNM en het MER maken overigens niet expliciet duidelijk over welke voorgenomen activiteiten een kaderstellend besluit wordt genomen.

De Commissie m.e.r. concludeert dat het MER onvoldoende informatie bevat om een kaderstellend besluit te kunnen nemen. Nut en noodzaak is onvoldoende aangetoond. En daarnaast is de vergelijking van alternatieven uitgevoerd op het niveau van de hele stad, waardoor lokale milieuinformatie ontbreekt. Binnen de alternatieven vallen positieve effecten op de ene locatie weg tegen negatieve effecten op een andere locatie.

Dit betekent dat bij de uitwerking van het HNM in concrete infrastructurele werken, zoals de Internationale Ring West en Oost, niet direct kan worden ingezoomd op de inpassing van het tracé. In besluitvorming over concrete projecten moet aandacht worden besteed aan:

- nut en noodzaak door toetsing aan de ambities en doelstellingen van het HNM beleid;
- alternatieven op het niveau van het stedelijk netwerk voor verkeer en vervoer;
- voortschrijdende inzichten op basis van de tweejaarlijkse monitor HNM waarin uitspraken worden gedaan over de ontwikkeling van de bereikbaarheid, modaliteitskeuze en leefbaarheid.¹³

De Commissie adviseert om bij nadere uitwerking van het HNM in concrete infrastructuurprojecten de aandachtspunten uit dit advies mee te nemen in de planvorming en het (eventueel) op te stellen MER.

2.5 Realiseren van ambities

In de notitie R&D is opgenomen dat “Het plan-MER dient ter onderbouwing en verbetering van de te maken keuzes in het kader van de HNM voor wat betreft milieu, leefbaarheid en duurzaamheid (Notitie R&D, 8 september 2009: p.3).”

Het MER geeft echter geen antwoord op de vraag of, rekening houdend met de actuele ontwikkelingen zoals het wegvallen van het prijsbeleid, een pakket aan maatregelen kan worden ontwikkeld waarmee:

- de leefomgeving, natuur en duurzaamheid ten opzichte van de huidige situatie verbetert;
- een grotere bijdrage aan de doelen van de HNM kan worden bereikt.

¹³ Zie hoofdstuk 16, pagina 207 van de Ontwerp Haagse Nota Mobiliteit

De Commissie constateert dat er andere strategische keuzes noodzakelijk zullen zijn om de doelen te kunnen halen. Het gaat dan om keuzes op het gebied van ruimtelijke ordening, prijsbeleid, OV en fiets. Welke dit concreet zijn is niet duidelijk, omdat ten behoeve van het MER hier geen verder onderzoek naar is gedaan.

De Commissie adviseert ten behoeve van de besluitvorming onderzoek te doen naar de positieve effecten van:

- fasering en/of aanpassing van de keuzes in ruimtelijke ontwikkelingen;
- een Schaa sprong in het vervoersysteem, ten gunste van openbaar vervoer, fiets en/of elektrisch rijden;
- aanscherping van parkeerbeleid (door bijvoorbeeld invoering van gedifferentieerde tarieven).

Onderzoek naar strategische keuzes en maatregelen kan integraal worden meegenomen in de structuurvisie voor het ruimtelijk beleid van Den Haag die in 2011 zal worden opgesteld.

3. Aanbevelingen voor de (vervolg)besluitvorming.

Met de opmerkingen in het verdere advies hoopt de Commissie een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

3.1 Afstemming met andere overheden

Voor veel activiteiten uit het MER is niet duidelijk onder welke bevoegdheid ze vallen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de P+R voorzieningen die in de hele regio Haaglanden zijn gepland. En voor de 'A4 Poorten en Inprikkers' en het openbaar vervoer waar Haaglanden en het ministerie van IenM momenteel studies naar uitvoeren. Inzicht in de bevoegdheden is ook van belang voor de vraag voor welke projecten de HNM een kader biedt (zie paragraaf 2.4).

De Commissie adviseert bij de besluitvorming duidelijk aan te geven waar de gemeente voor verantwoordelijk is, waar andere partijen verantwoordelijk voor zijn, en welke gevolgen de besluitvorming over andere projecten, zoals bijvoorbeeld de 'A4 Poorten en Inprikkers', zal hebben voor besluitvorming over maatregelen uit de HNM.

3.2 Milieueffecten

Algemeen

Op pag. 14 van het MER worden de effecten van de alternatieven samengevat. De Commissie merkt daarbij op dat:

- de tabel inzicht geeft in verschillen tussen alternatieven. Deze verschillen blijken vaak gering te zijn bij nadere bestudering van de achterliggende stukken;
- een goed inzicht in de betekenis van de HNM alternatieven ook vraagt om een vergelijking met de huidige situatie (2010).

De Commissie merkt op dat niet wordt gekeken naar mogelijkheden voor verbetering van de milieusituatie, maar alleen getoetst aan de normen. Zo wordt voor geluid ten opzichte van de referentie alleen getoetst aan de afname van het aantal gehinderden boven de 68 dB(A). Dat aantal neemt af, maar daaronder neemt het aantal gehinderden juist toe (het aantal gehinderden boven de 65 dB neemt toe) en ook het aantal geluidgehinderden aan de onderkant van de geluidsklassen neemt toe. De toename van het aantal blootgestelden boven 65 dB(A) in de referentie en alle alternatieven ten opzichte van de bestaande situatie keert bij de toetsing ook niet terug.

De Commissie adviseert om in de projecten en plannen die volgen als uitwerking van de HNM gebruik te maken van de achtergrondinformatie uit het MER. Ga in deze projecten en plannen in op de vraag hoe de verslechtering van milieu en leefomgeving tussen 2010 en 2020 kan worden gekeerd.

Gezondheid

Het MER (en de bijlage rapporten) bevatten uitgebreide en goede informatie over de gezondheidseffecten. Voor lucht is de verandering in blootstelling uitgewerkt en voor geluid is een vertaling gemaakt naar gezondheid.

Op basis van de informatie over geluid constateert de Commissie dat er een afname plaatsvindt in de hoogste blootstellingsklassen, maar dat er in de blootstellingsklassen onder de wettelijke normen een (relatief grotere) toename is van het aantal blootgestelden. Het aantal blootgestelden uit de onderste klassen verschuift daarbij naar hogere klassen.

De Commissie concludeert dat de informatie uit het MER (en bijlagerapporten) alleen is gebruikt om te toetsen aan de wettelijke grenswaarden voor lucht en geluid. De informatie is niet gebruikt om te toetsen aan de effecten op de volksgezondheid.

De commissie adviseert om bij de uitwerking van concrete plannen en projecten de mogelijkheden tot mitigatie van negatieve gezondheidseffecten expliciet mee te nemen. Denk hierbij voor geluid aan toepassing van effectieve bronmaatregelen, stille wegdekken en verlaging van snelheden. En voor luchtkwaliteit aan het optimaliseren van groene golven en het instellen van milieuzones.

Lucht

De HNM heeft een zichtjaar van 2020. Het nieuwe mobiliteitsbeleid geldt echter al vanaf 2011, na vaststelling van de HNM. De HNM zal dus ook duidelijk moeten maken hoe aan de luchtkwaliteitsnormen kan worden voldaan en hoe het HNM-beleid past binnen het Nationaal samenwerkingsprogramma lucht (NSL).

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming over de HNM inzichtelijk te maken:

- wat de consequenties zijn voor de periode na 2010. Dit betekent dat inzichtelijk moet worden gemaakt hoe vanaf 2011 aan de norm voor fijn stof zal worden voldaan en vanaf 2015 aan de norm voor stikstofdioxide;

- In hoeverre de knelpunten een gevolg zijn van te globale modellering in het rekenmodel (met name bij tunnelmonden). Geef voor die situaties, die bij nadere studie niet aan de normen voldoen, welke technische maatregelen er nodig zijn om deze knelpunten van overschrijding van grenswaarden op te lossen. Het betreft hier o.a. de locaties Neherkade, Koningskadetunnel en de Hubertustunnel;
- wat het niet doorgaan van prijsbeleid betekent voor de luchtkwaliteit. De gemeente stelt dat het Rijk op basis van het NSL verplicht is om het prijsbeleid in te voeren of gelijkwaardige maatregelen te nemen. De Commissie merkt op dat het Rijk de versnelde invoering van Euro VI emissie-eisen als vervangende maatregel heeft aangemerkt. De Commissie adviseert aan te geven wat de effecten zijn van deze vervangende maatregel en na te gaan of deze maatregel voldoende is om de lokale knelpunten weg te nemen en welke maatregelen er nog meer moeten worden getroffen om aan de normen te voldoen.

Geluid

De effecten voor geluid zijn in een bijlage bij het MER gedetailleerd uitgewerkt. De gepresenteerde kaarten, tabellen en grafieken zijn goed toegankelijk en overzichtelijk.

De alternatieven lijken nauwelijks bij te dragen aan de verbetering van de geluidssituatie. Ook het alternatief MDML (maximaal duurzaam maximaal leefbaar) levert slechts een geringe verbetering op van 3 tot 5%. De alternatieven vertonen onderling ook nauwelijks verschillen. De geringe omvang van de effecten ontstaat vooral omdat er een vergelijking is uitgevoerd op het niveau van de hele stad. Binnen de alternatieven vallen positieve effecten op de ene plaats weg tegen negatieve effecten op een andere plaats. Lokaal kunnen er dus wel degelijk grote verschillen zijn tussen de alternatieven. De informatie hierover ontbreekt in het MER. Daardoor wordt bijvoorbeeld niet inzichtelijk welke mogelijke knelpunten de inpassing van concrete projecten, zoals de Internationale Ring, oplevert.

De Commissie adviseert om voor vervolgprojecten en -plannen de effecten voor geluid gedetailleerder in beeld te brengen. Maak daarbij inzichtelijk wat de effecten zijn van alternatieven en maatregelen binnen deze projecten en plannen. De huidige informatie is onvoldoende om een besluit te nemen over de tracékeuze van de beoogde nieuwe infrastructuurprojecten.

Natura 2000, Passende beoordeling

Ten behoeve van de besluitvorming over de HNM is naast het plan-MER ook een Passende beoordeling opgesteld. In deze Passende beoordeling zijn de effecten van atmosferische depositie op de Natura 2000-gebieden onderzocht. Het betreft de gebieden Solleveld & Kapittelduinen, Westduinpark & Wapendal en Meijendel & Berkheide. De stikstofdepositie is tot een afstand van 3 kilometer doorgerekend. De Commissie wijst er op dat de effecten niet ophouden bij deze afstand en dat rekenmodellen beschikbaar zijn die over grotere afstanden kunnen rekenen. Omdat Den Haag echter uitgaat van de worst case waarbij men met het meest kritische habitat rekent zullen de conclusies niet veranderen.

Op basis van de informatie in de Passende beoordeling constateert de Commissie dat er in de autonome ontwikkeling sprake is van een toename van de stikstofdepositie. De verschillende alternatieven zorgen voor een afname ten opzichte van deze autonome ontwikkeling, maar ten opzichte van de huidige situatie blijft er een toename. Het heeft de Commissie bevreemd dat in de autonome ontwikkeling de depositietoename als gevolg van het toegenomen aantal

voertuigbewegingen de afname als gevolg van de lagere uitstoot per voertuig overtreft. Uit toelichting door de gemeente Den Haag¹⁴ blijkt dat dit mogelijk terug te voeren is op het niet aanpassen van de emissies van het toekomstige voertuigpark. Indien de stikstofdepositie blijft toenemen kan aantasting van natuurlijke kenmerken van de drie Natura 2000-gebieden niet worden uitgesloten. Dat geldt in ieder geval voor het meest kritische habitat, de kalkarme grijze duinen, die thans reeds overbelast zijn en waarvoor een uitbreidingsdoelstelling geldt.

In de Passende beoordeling is geen alternatief (referentie en HNM) zonder prijsbeleid meegenomen. Gezien het huidige kabinetsbeleid lijkt het wel noodzakelijk om dit te doen. Het meenemen van deze alternatieven moet een volledig beeld geven van de effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden.

In de toelichting die Den Haag heeft gegeven is wel naar een alternatief zonder prijsbeleid gekeken. Dit alternatief scoort neutraal op Natura 2000-waarden. Extra informatie en depositiekaartjes om deze constatering te onderbouwen ontbreken echter.

De Commissie concludeert dat aantasting van de natuurlijke kenmerken niet is uit te sluiten als gevolg van de toename van stikstofdepositie. Hou hier rekening mee in de besluitvorming en bij de uitwerking van vervolgprojecten. De Commissie beveelt aan om bij toekomstige besluiten de geprognosticeerde afname van de emissie van voertuigen mee te nemen.

In het MER wordt geconstateerd dat het HNM-alternatief als gevolg van effecten van licht, geluid en barrièrewerking een verslechtering betekent ten opzichte van de autonome ontwikkeling. De conclusie dat deze verslechtering niet significant zou zijn ten opzichte van de huidige situatie deelt de Commissie niet. Het betreft hier in ieder geval de verstoring van de Meervleermuis, een soort die zeer lichtverstoringsgevoelig is en waarvoor behoud als instandhoudingsdoelstelling geldt.

In de toelichting geeft Den Haag aan eventueel negatieve effecten voor de Meervleermuis te zullen mitigeren. Onduidelijk blijft op welke wijze en hoe deze toevoeging precies in de Passende beoordeling zal worden opgenomen.

De Commissie concludeert dat aantasting van de natuurlijke kenmerken niet is uit te sluiten als gevolg van de effecten van licht en mogelijk ook geluid en barrièrewerking. Zij adviseert deze informatie in de besluitvorming en bij de uitwerking van vervolgprojecten mee te nemen en aan te geven hoe eventuele mitigatie zal plaatsvinden.

¹⁴ Tijdens overleg met de Commissie voor de m.e.r. op 20-1-2010.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: het college van Burgemeester en wethouders van gemeente Den Haag

Bevoegd gezag: de gemeenteraad van Den Haag

Besluit: vaststellen van de Haagse Nota Mobiliteit

Categorie Besluit m.e.r.:

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

kennisgeving MER in de Posthoorn van: 15 november 2010

ter inzage legging MER: 15 november t/m 24 december 2010

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 15 november 2010

verzoek om uitstel advies: 17 maart 2011

toetsingsadvies uitgebracht: 12 april 2011

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

Drs. S.R.J. Jansen

Drs. R. Meeuwsen (werkgroepsecretaris)

Dr. M.J.F. van Pelt

Dr. F. Woudenberg

Prof.dr.ir. R.E.C.M. van der Heijden

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

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer en de eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is,

beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

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

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Plan-MER Haagse Nota Mobiliteit, Hoofdrapport, DHV, 30 september 2010;
- Haagse Nota Mobiliteit. Bewust Kiezen Slim Organiseren, ontwerp, Gemeente Den Haag, oktober 2010;
- Bijlagerapport bij planMER Aanvullende geluidsonderzoeken, dGmR Adviseurs voor bouw, industrie, verkeer, milieu en software, 7 juni 2010;
- Bijlagerapport bij planMER Onderbouwing aspect luchtkwaliteit, Goudappel Coffent, 2 juni 2010;
- Bijlagerapport bij planMER Passende beoordeling Stofstof op het niveau van het Plan m.e.r., DHV, april 2010;
- Bijlagerapport bij planMER Effectbeoordeling Verkeer en Vervoer, DHV, september 2010.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. Algemene Vereniging voor Natuurbescherming voor 's-Gravenhage en omstreken (AVN), Den Haag
2. Wijkberaad Bloemenbuurt De Hyacinth, Den Haag
3. Haags Milieucentrum, Den Haag
4. Veiligheidsregio Haaglanden (VRH), Den Haag
5. F. van de Plas, Den Haag
6. Dunea Duin & Water, Den Haag
7. Stichting Binnenstad Den Haag en de Binnenstad Ondernemers Federatie (BOF), Den Haag
8. Commissie Loosduinen, Den Haag
9. Samenwerkingsverband Overleg Noordelijk Scheveningen Zwarte Pad (en omgeving) (ONS) en Belangenvereniging 's-Gravenhage (BVG), Den Haag
10. Platform Beter Stedelijk en Regionaal Openbaar Vervoer Haaglanden en Omgeving (OVHA), Den Haag
11. H.L. Potma, Den Haag
12. Wijkvereniging 'De Vogelwijk', Den Haag
13. Wijkvereniging 'Van Stolkpark', Den Haag
14. Werkgroep Verkeer Willemspark, Den Haag
15. Bewonersvereniging Noordelijk Scheveningen, Scheveningen
16. Stichting Wijkoverleg Statenkwartier, Den Haag
17. Wijkvereniging Benoordenhout, Den Haag
18. Stichting Burgerbelangen Noordwestelijke Hoofdroute, Den Haag
19. Stichting Wijkoverleg Zorgvliet, Den Haag
20. Buurtoverleg Het Oude Centrum Den Haag
21. Stichting Bewonersorganisatie Archipel & Willemspark, Den Haag
22. College van B&W gemeente Zoetermeer, Zoetermeer
23. College van B&W gemeente Westland, Naaldwijk
24. Dr Anton Philipszaal / Lucent Danstheater, Den Haag
25. H.P. Heeger, Den Haag
26. Vereniging Park Hoornwijck, Rijswijk
27. Hoogheemraadschap Van Delfland, Delft
28. Bewonersorganisatie Archipelbuurt & Willemspark, mede namens Wijkvereniging Benoordenhout, Bewonersorganisatie Noordelijk Scheveningen, Wijkvereniging voor Bohemen, Waldeck en Kijkduin en V.J.W.M. Vroom, Den Haag
29. Werkgeversorganisatie VNO-NCW West, Den Haag
30. Stichting Bewonersorganisatie Bomenbuurt, Den Haag
31. Stichting Centrum Scheveningen-dorp, Scheveningen
32. N.V. Nederlandse Gasunie, Groningen
33. P.A. Treanor, Den Haag
34. Bewonerkring Park Leeuwenbergh, Leidschendam
35. V. Wösten, Den Haag
36. R. Noordduyn, Den Haag
37. M. van Bokhorst, Den Haag
38. Bewonersorganisatie Waldeck-Bohemen-Kijkduin, Den Haag

39. Vereniging Vrienden van Den Haag en Werkgroep Stadsbeeld en Stadsgroen, Den Haag
40. Fietsersbond, afdeling Haagse regio, Den Haag
41. V. van Hamersveld, Den Haag
42. Stichting GO! Scheveningen Kuststrook, Scheveningen
43. Belangenvereniging Laan Copes van Cattenburch, Den Haag
44. N. van den Broek-Lampan Trip, Den Haag
45. College van B&W gemeente Rijswijk, Rijswijk
46. HTM, Den Haag
47. J. McNamara, Den Haag
48. Kamer van Koophandel, Den Haag
49. Vereniging van Strandexploitanten Scheveningen (VVS), Den Haag
50. Stadsgewest Haaglanden, Den Haag
51. College van B&W gemeente Leidschendam-Voorburg, Voorburg
52. Vereniging Houdt Vlietrand Groen, Voorburg
53. Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging, Den Haag
54. H. van de Donk, Den Haag
55. Bewonersvereniging Waalsdorp, Den Haag
56. M.A. van Alphen, Den Haag
57. E. Kleikamp-van Leeuwen, Den Haag
58. College van B&W gemeente Leidschendam-Voorburg, Voorburg
59. Duin Behoud, Leiden
60. A. van Sonsbeeck, Den Haag
61. G.A. Biezeveld, Den Haag
62. M. Scholten, plaatsnaam onbekend

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Haagse Nota Mobiliteit

De gemeente Den Haag werkt aan een nieuw verkeers- en vervoersbeleid. Dit beleid wordt vastgelegd in een Haagse Nota Mobiliteit (HNM). Het college van Burgemeester en Wethouders is initiatiefnemer voor dit plan, de gemeenteraad is bevoegd gezag. Het nieuwe verkeersbeleid is plan-milieueffectrapportage (m.e.r.) plichtig. Ten behoeve van de besluitvorming is daarom een plan-milieueffectrapport (MER) opgesteld. In dit toetsingsadvies beoordeelt de Commissie voor de m.e.r. het MER-rapport en geeft aan in hoeverre de essentiële milieuinformatie voor de besluitvorming aanwezig is.



Commissie voor de
milieueffectrapportage

ISBN: 978-90-421-3193-4

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

