

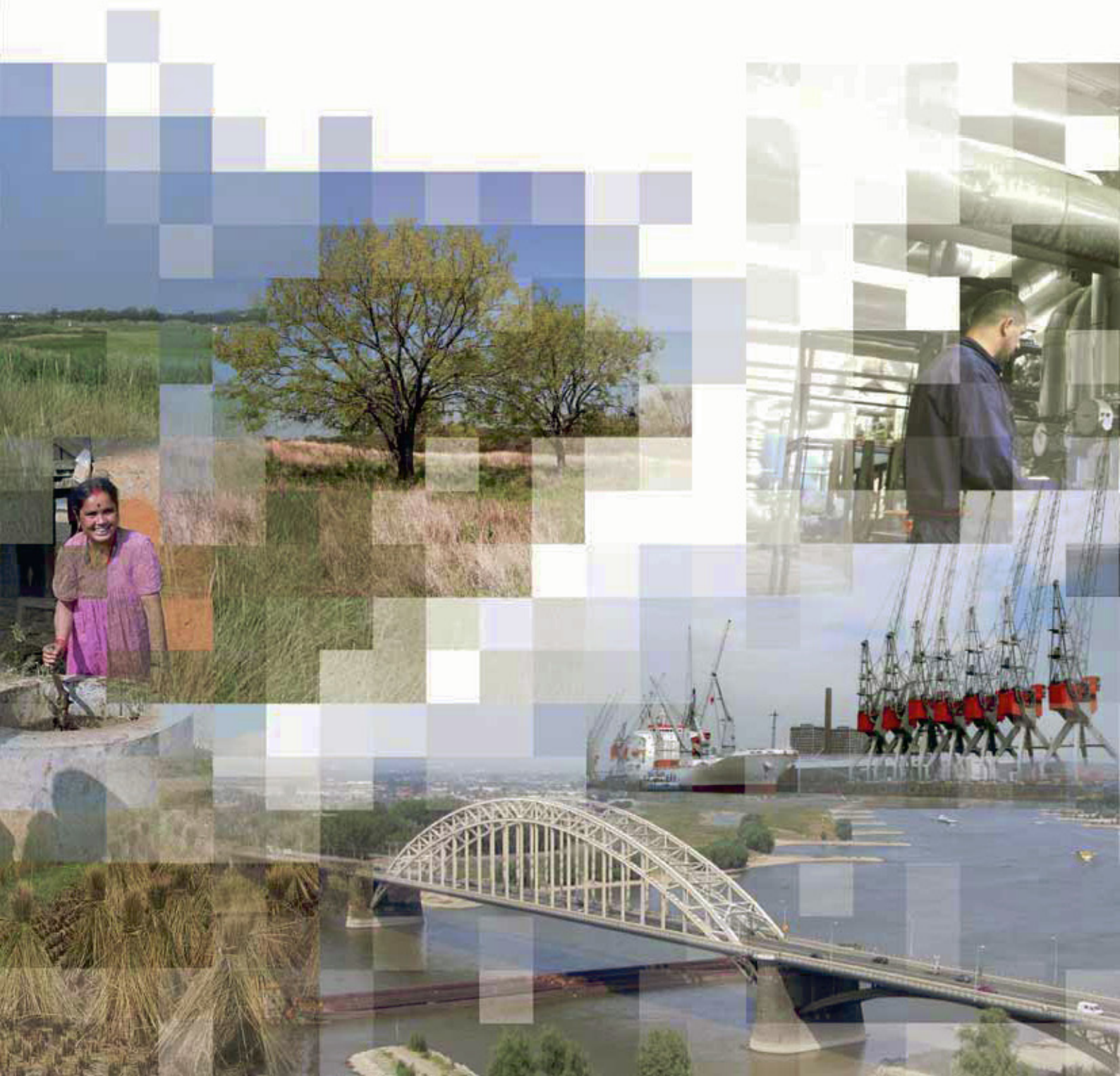


Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Rotterdamsebaan te Den Haag

Advies over reikwijdte en detailniveau  
van het milieueffectrapport

26 juli 2012 / rapportnummer 2675-54





# 1. Hoofdpunten voor het MER

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

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

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

## Voortraject

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

## Hoofdpunten MER

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

- prognoses voor de verkeersstromen in het studiegebied en een gevoeligheidsanalyse van de aannames en uitgangspunten bij het verkeersonderzoek. Deze analyse is belangrijk om de eerder de gemaakte keuzes voor de Rotterdamse Baan verkeerskundig goed te onderbouwen en om zicht te hebben op de robuustheid van het nieuwe verkeerssysteem;
- een beschrijving de (bandbreedtes in) effecten op woon- en leefmilieu (doorstroming, geluid, lucht, veiligheid) en mogelijke mitigerende maatregelen;
- een overzicht van de te verwachten risico's en zettingen bij het boren van de tunnelbuizen en de daaraan verbonden effecten op bebouwing, waterhuishouding en cultuurhistorie (archeologie) en de mogelijke mitigerende maatregelen daarvoor;
- een overzicht van de hinder tijdens de aanlegfase (trillingen, geluidoverlast, verkeersafwikkeling, parkeren) en mogelijke mitigerende maatregelen daarvoor;
- een goed leesbare samenvatting die als zelfstandig document leesbaar is, een goede afspiegeling vormt van de informatie in het MER en helder kaartmateriaal bevat.

Hierna gaat de Commissie in meer detail in op welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de notitie Reikwijdte en Detailniveau (verder NRD). Zij heeft daarnaast de al beschikbare milieustudies beoordeeld (zie bijlage 1) en beschouwt deze als een vertrekpunt voor het MER. Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in de NRD en/of deze studies al voldoende aan de orde komen.

---

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

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

## 2. Achtergrond en besluitvorming

### 2.1 Achtergrond

Het 'Trechteringsdocument Rotterdamsebaan' geeft een goed overzicht van de geschiedenis van de Rotterdamse Baan. In het voortraject zijn veel alternatieven en varianten onderzocht en is een keuze gemaakt voor het huidige alternatief. Het project valt inmiddels onder de Crisis- en herstelwet. Ook om deze reden worden nu geen inrichtingsalternatieven en -varianten in het MER meer onderzocht. De Commissie adviseert in het MER wel - aan de minder ingevoerde lezer - uit te leggen waarom geen alternatieven en varianten meer aan de orde zijn.<sup>3</sup>

#### **Actualisatie verkeerskundige onderbouwing nut- en noodzaak**

De NRD geeft al aan dat de verkeerskundige gegevens gezien nieuwe ontwikkelingen geactualiseerd zullen worden<sup>4</sup> en voor het thema verkeer een groot studiegebied gehanteerd zal worden. De reden hiervoor is dat de Rotterdamse baan een grote impact heeft op de regionale verkeerstromen.

Uit het 'Trechteringsdocument Rotterdamsebaan' en de bijlage Verkeer blijkt dat in de beoogde nieuwe situatie een fragiel evenwicht ontstaat tussen enerzijds verkeersaantrekkende werking van de nieuwe verbinding en anderzijds het voorkomen van overbelasting op de centrumring. Het optimale evenwicht wordt bereikt door te variëren met weerstanden<sup>5</sup> op beide aansluitpunten van de nieuwe verbinding. Ook de parallelle verbindingen (Utrechtsebaan - Regulusweg) beïnvloeden dit evenwicht.

De Commissie stelt, gezien dit fragiele evenwicht, in §4.2 van dit advies voor om bij het benodigde verkeersonderzoek ook een gevoeligheidsanalyse uit te voeren. Onderzoek in deze analyse de mate waarin veranderingen in de uitgangspunten en aannames van de Rotterdamse baan de (bandbreedtes in) verkeerstromen en het evenwicht kunnen beïnvloeden. Deze analyse is belangrijk om de eerder de gemaakte keuzes voor aansluitingsvarianten verkeerskundig goed te kunnen onderbouwen en nut- en noodzaak te verantwoorden.<sup>6</sup> Tegelijkertijd is hierdoor tijdig zicht op de robuustheid van het nieuwe systeem en de eventuele noodzaak om op voorhand verkeerskundige maatregelen 'achter de hand' uit te werken om in een later stadium bij te kunnen sturen, mochten inschattingen over verkeerskundige uitgangspunten en aannames onverhoopt tegenvallen.

---

<sup>3</sup> In dit verband is ook belangrijk uit te leggen waarom de in verschillende zienswijzen gevraagde uitwerking van een extra alternatief met een langere tunnel dan de 'C4 +300 variant' (volgens de NRD) geen onderdeel van het MER is.

<sup>4</sup> Bijvoorbeeld het herontwikkelen van de Binckhorst, het realiseren van de verbeteringen in doorstroming op de Neherkade en de aanleg van een parallelstructuur op de A4.

<sup>5</sup> De manier waarop deze aansluitpunten worden ingericht is bepalend voor de hoeveelheid verkeer die langs deze aansluitpunten kan binnen een bepaalde tijd (weerstand) en wordt bijvoorbeeld beïnvloed door stoplichten, aantal rijbanen etc.

<sup>6</sup> De meeste zienswijzen - van bijvoorbeeld omwonenden - vragen ook om een actualisatie van de verkeerskundige onderbouwing van de nut en noodzaak van de Rotterdamse Baan.

## 2.2 Besluitvorming

Beschrijf welke andere besluiten – naast bestemmingsplan(nen) – genomen worden voor deze weg. Geef in een overzicht weer wie deze neemt en globaal de tijdsplanning.

Ga specifiek in op de afstemming met de besluitvorming rondom de Neherkade. De reden hiervoor is dat de Rotterdamse baan en de Neherkade zeer nauw met elkaar samenhangen en verkeerskundig van elkaar afhankelijk zijn.

## 3. Voorgenomen activiteit en referentie

### 3.1 Voorgenomen activiteit

De NRD geeft al een goed overzicht van de voorgenomen activiteit, neem deze over in het MER. De Commissie adviseert in het MER nog wel de werkzaamheden en activiteiten in de aanlegfase (apart) te beschrijven en hierbij globaal in te gaan op de beoogde bouwplanning.

#### **Uitleg boorwerkzaamheden**

Geef in het MER een algemene beschrijving van:

- de aanleg van de tunnelschachten;
- de boorwerkzaamheden;
- het te gebruiken materieel;

zodat voor de lezer globaal duidelijk wordt hoe de werkzaamheden worden uitgevoerd.

Presenteer hiervoor ook op kaart in een doorsnede schematisch de geologische en oppervlakte situatie langs het tracé (straatnamen, bebouwing en belangrijk oppervlaktewater) en de diepteligging van de tunnelbuizen en start- en ontvangtschachten. Vermeld ook eventuele risico's die gerelateerd zijn aan het boorproces, zoals zettingen, eventuele 'blow-out' (openbarsten bodem) en het tegenkomen van onverwachte obstakels (explosieven, oude funderingen en dergelijke), zie verder §4.5 van dit advies.

### 3.2 Referentie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, 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 wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden.

De Rotterdamse baan wordt beïnvloed door andere ruimtelijke projecten in de directe omgeving die in verschillende stadia van het planproces zijn. De NRD geeft hiervoor (pagina's 43, 44 en 45) al een overzicht. Activiteiten waarover nog geen (ontwerp)besluit is genomen horen in principe niet tot de autonome ontwikkeling. Uitzonderingen hierop kunnen activiteiten zijn in het studiegebied waarvan de kans groot is dat deze in de nabije toekomst gerealiseerd worden. In het geval van onzekerheden adviseert de Commissie om te werken met scenario's.

## 4. Beschrijving milieueffecten

### 4.1 Algemeen

De milieueffecten van het voorkeursalternatief moeten met de referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de aard en mate waarin zij andere effecten veroorzaken. Vergelijk bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie en betrek daarbij de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid en het effect van mitigerende maatregelen. Maak bij de beschrijving van milieugevolgen een onderscheid tussen de gevolgen in de aanleg- en in de gebruiksfase.

Onderbouw de keuze van de rekenregels/-modellen en van de gegevens waarmee de gevolgen worden bepaald. Ga ook in op de onzekerheden in deze bepaling. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens (bron, ouderdom, betrouwbaarheid etc.) en in de gehanteerde rekenregels/-modellen (afleiding en bandbreedte van kritische parameterwaarden, modelcalibratie etc.). Vertaal dit zo mogelijk in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en geef aan wat dit betekent voor de milieueffecten van het voornemen.

### 4.2 Verkeer

De verkeersgegevens zijn de invoer voor de bepaling van een groot aantal milieueffecten. Beschrijf daarom in het MER:

- het studiegebied;
- het gebruikte verkeersmodel;
- de gehanteerde uitgangspunten en aannames, met name voor de toekomstige situatie;
- de resultaten in de vorm van etmaalintensiteiten, met een onderscheid naar de verdeling over de dag en de verhouding vrachtverkeer – personenautoverkeer.

Geef op basis hiervan op kaart een overzicht van de belangrijkste verkeersstromen in het nieuwe netwerk aan de oostkant van Den Haag. Ga hierbij op hoofdlijnen ook in op de verkeersveiligheid en (toekomstige) fietsverbindingen in het studiegebied.<sup>7</sup>

#### **Gevoeligheidsanalyse**

Neem in het MER een gevoeligheidsanalyse op van het nieuwe verkeersnetwerk aan de oostkant van Den Haag (zie voor de reden hiervan §2.1 van dit advies). Onderzoek in deze analyse de mate waarin veranderingen in de uitgangspunten en aannames van de Rotterdamse baan de (bandbreedtes in) verkeersstromen beïnvloeden. Varieer hierbij met de gehanteerde uitgangspunten en aannames die gehanteerd zijn bij het verkeerskundige onderzoek.

Onderbouw hiermee vervolgens in het MER hoe robuust de gepresenteerde verkeersprognoses in het voorkeursalternatief zijn en wat de bandbreedte is van deze prognoses. Ga hierbij in ieder geval in op:

---

<sup>7</sup> Diverse zienswijzen, waaronder de fietsersbond vragen aandacht voor fietsverbindingen en de verkeersveiligheid in de nieuwe situatie.

- het bereiken en behouden van het beoogde evenwicht tussen enerzijds verkeersaantrekende werking van de nieuwe verbinding en anderzijds het voorkomen van overbelasting op de centrumring;
- het effect van het al of niet herontwikkelen van de Binckhorst;
- het realiseren van de verbeteringen in doorstroming op de Neherkade;
- de invloed van de aanleg van een parallelstructuur op de A4.

Beschrijf welke maatregelen eventueel nog genomen kunnen worden om ongewenste of onverwachte verkeerskundige ontwikkelingen tegen te gaan en/of bij te sturen. Geef op hoofdlijnen weer wat de milieugevolgen van deze maatregelen zijn.

### 4.3 Woon- en leefomgeving

#### Lucht

Om het voorkeursalternatief met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub><sup>8</sup>) en NO<sub>2</sub> te beschrijven, ook onder de grenswaarden<sup>9</sup>. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Presenteer de resultaten van de berekeningen ook middels verschilcontourkaarten<sup>10</sup> en geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen<sup>11</sup>. Geef aan wat het positieve effect is van mitigerende maatregelen, met name in de directe omgeving van de tunnelmondingen. De Commissie schat in dat met name bij de tunnelmondingen de bandbreedtes in de voorspelde luchtconcentraties erg hoog kunnen zijn. Geef in het MER aan hoe met deze onzekerheid omgegaan wordt. Motiveer hierbij of en zo ja wanneer (aanvullende) mitigerende maatregelen worden ingezet.

#### *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit*

Het initiatief maakt, als 'in betekende mate'-project, deel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Maak aannemelijk dat het project past binnen, of in ieder geval niet in strijd is met het NSL<sup>12</sup>. Indien projecten die in het NSL zijn opgenomen worden gewijzigd, geef dan aan hoe dit via de meldingsprocedure (artikel 5.12, twaalfde lid) is uitgewerkt.

#### Geluid

Betrek bij de beoordeling op het aspect geluid in ieder geval alle wegen binnen het studiegebied waar sprake is van een afname van de verkeersintensiteit van 20% of meer en van alle

---

<sup>8</sup> Op dit moment zijn de rekenmethoden voor PM<sub>2,5</sub> nog niet opgenomen in de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit, indien deze regeling ten tijde van het MER niet beschikbaar beredeneer of bereken de concentraties PM<sub>2,5</sub> dan op basis van de dan best beschikbare rekenmodellen.

<sup>9</sup> Ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden.

<sup>10</sup> Gebruik hiervoor klassebreedtes van 1,0 µg/m<sup>3</sup> of minder, indien klassebreedtes van 1,0 µg/m<sup>3</sup> onvoldoende onderscheidend is.

<sup>11</sup> Gebruik hiervoor de zogeheten Basisregistraties Adressen en Gebouwen (BAG). Denk bij gevoelige objecten aan kinderdagverblijven, scholen, verpleeg- en verzorgingshuizen en woningen. Gevoelige groepen zijn bijvoorbeeld kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten.

<sup>12</sup> Vergelijk daarvoor de projectgegevens (= projectkenmerken en de daarbij horende luchtkwaliteitseffecten) in het besluit met de projectgegevens zoals opgenomen in het NSL.

wegen waar sprake is van een toename van de verkeersintensiteiten van 30% of meer.<sup>13</sup> De analyse uit §4.2 biedt hiervoor de input.

Beschrijf vervolgens de geluidbelasting van de huidige situatie, de referentie en het voorkeursalternatief en geef aan waar in de huidige situatie de knelpunten<sup>14</sup> liggen, het gaat hierbij met name om overschrijding van de voorkeursgrenswaarden. Werk de geluidbelasting ten gevolge van het voornemen uit voor het bepalende jaar (tien jaar na aanpassing van de weg).

Bereken in ieder geval het effect van de volgende maatregelen, en geef aan of daarmee kan worden voldaan aan de ambities, doelstellingen en wettelijke grenswaarden:

- geluidreducerend wegdek;
- afscherpende maatregelen;
- en een combinatie van deze maatregelen.

Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de eisen uit de Wet geluidhinder en onderliggende regelingen.

Geef aan welke van de hiervoor genoemde geluidreducerende maatregelen moeten worden getroffen in het kader van de wettelijke eisen bij geluidgevoelige bestemmingen. Betrek hierbij ook de eventueel openstaande geluidsaneringen in het studiegebied.

### **Externe veiligheid**

Beschrijf de gevolgen van het voornemen voor de externe veiligheid, onafhankelijk van de vraag of er sprake zal zijn van overschrijding van grenswaarden.<sup>15</sup> Maak hierbij een analyse van het huidige vervoer van de gevaarlijke stoffen.

## **4.4 Cultuurhistorie**

De al uitgevoerde archeologische achtergrondrapportages geven een goed beeld van de (mogelijk) aanwezige archeologische waarden. De Commissie onderschrijft de conclusie uit de NRD dat behoudens een eventuele (beperkte) actualisatie geen nieuwe onderzoek nodig is. Voor dit thema is de centrale vraag voor het MER nog wel of en zo ja hoe ondergrondse archeologische monumenten worden beïnvloed door eventuele zettingen door de boorwerkzaamheden van de tunnel en door de permanente verlaging van de grondwaterstand<sup>16</sup>. Beantwoord deze vragen in het MER, zie ook §4.5 van dit advies.

## **4.5 Verwachte zettingen boortunnel**

Beschrijf de risico's die op kunnen treden bij het boren van de twee tunnelbuizen die effecten aan het maaiveld kunnen veroorzaken. Geef in het MER een inschatting van de maximaal optredende zakkingen, en de horizontale verbreiding ervan (zakkingstrog) op verschillende

<sup>13</sup> Bij deze toe- cq. afname is sprake van een verandering van de geluidbelasting van 1 dB of meer.

<sup>14</sup> In het Actieplan omgevingslawaaï Den Haag 2008-2013, gemeente Den Haag februari 2009 worden de knelpunten benoemd.

<sup>15</sup> De normstelling ten aanzien van vervoer per as, bus en rail, is vastgelegd in de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (NRVGS) en nader uitgewerkt in de Circulaire NRVGS.

<sup>16</sup> Uit de aangeleverde studies lijkt dit in ieder geval aan de orde ten noordoosten van de Binckhorstlaan.



diepten boven en aan weerszijden van de tunnels (na de passage voor de heen- en retourbuis). Hiermee wordt inzicht verkregen in de risico's en de (milieu)gevolgen van de verwachte zettingen.

Ga vervolgens in op de consequenties van de zettingen aan het maaiveld, bijvoorbeeld:

- verschilzettingen van huizen, gebouwen en kademuuren en infrastructuur op kritische locaties langs het tracé;<sup>17,18</sup>
- het mogelijk optreden van een 'blow-out' onder invloed van vloeistof- en gronddrukken op het boorfront en problemen die ontstaan bij het tegenkomen van onverwachte obstakels in de ondergrond (zoals explosieven, oude funderingen en dergelijke) en/of problemen door slijtage of bezwijken van de snijmiddelen aan het boorfront.

Beschrijf mitigerende maatregelen om in de hierboven genoemde situaties zakkingen en eventuele schade te voorkomen dan wel te verminderen. Geef per situatie en/of locatie de beschikbare mitigerende maatregelen(en) weer en hun verwachte effectiviteit. Motiveer of en zo ja wanneer deze maatregelen worden ingezet.

#### **Vergelijking tunnels elders in Nederland**

De Commissie adviseert in het MER een vergelijking te maken met reeds eerder aangelegde tunnels in vergelijkbare geologische omstandigheden. Hiermee kunnen eventuele zettingen en risico's in perspectief gezet worden.<sup>19</sup>

## **4.6 Grondwater**

In het bijlagerapport V 'Blauw-groene milieuthema's' bij het Trechteringsdocument is beschreven dat ten noordoosten van de Binckhorstlaan de grondwaterstand permanent verlaagd zal worden met 0,15 meter. De Commissie adviseert de (milieu)consequenties hiervan in het MER te beschrijven en daarbij in ieder geval in te gaan op de eventuele invloed op de bestaande funderingen aldaar.<sup>20</sup>

---

<sup>17</sup> In dit verband zijn bij 1<sup>e</sup> beoordeling de volgende mogelijk kritische locaties langs het tracé in ieder geval belangrijk om bij de analyse te betrekken:

-bebouwing aan zuidoostzijde op en achter de kademuur langs de Brinckhorsthaven, waarschijnlijk gefundeerd op ca. 7 m lange palen, boven de bestaande kleilaag. Het tunnelfront bevindt zich hier in de overgang zand/klei aan de onderzijde en zeer dicht onder de top van de kleilaag aan de bovenzijde;

-bebouwing Overbrugkade tot Prinses Mariannelaan;

-Forum Hadriani;

-bebouwing Westvlietweg. Hier bevindt het tunnelfront zich in een overgang zand/klei aan de onderzijde.

<sup>18</sup> Ook de zienswijze van de woningcorporatie WoonInvest en bewoners vragen om aandacht voor verzakkingen.

<sup>19</sup> Denk bijvoorbeeld aan de Randstadrail in Rotterdam (externe diameter 6,5 meter met 2 tunnelbuizen), die in vergelijkbare geologische omstandigheden is uitgevoerd. Gebruik ervaringen aldaar voor inschattingen van de risico's in het MER. Ter illustratie maximale zakking in zandlagen aldaar bedroegen 45 mm (voor één tunnelbuis; twee tunnelbuizen gezamenlijk gaven een grotere zakking) op een diepte van de bovenkant van de tunnel van > 21 meter. Bij de Rotterdamsebaan heeft men te maken met een tunnel die een twee maal zo grote diameter heeft, eigenlijk overal ondieper ligt dan 20 meter en over hele trajecten in een overgang zand/klei wordt geboord. De zettingen zullen daardoor mogelijk groter zijn. Het MER zal hierover uitsluitel moeten bieden.

<sup>20</sup> Bijvoorbeeld: als dit houten palen betreft, kunnen deze mogelijk droog komen te liggen.

## **Bemalingen**

Ook bij tijdelijke bemaling van de bouwputten kunnen (extra) verlagingen van de grondwaterstand in de wijdere omgeving optreden, die zettingen van het maaiveld en van huizen en gebouwen kunnen veroorzaken en tevens verdroging. Bovendien kunnen koppen van houten palen droog komen te liggen en kan negatieve kleeft optreden<sup>21</sup>, hetgeen kan resulteren in zetting en verschilzetting onder huizen en gebouwen. Beschrijf ook de eventuele consequenties hiervan en mitigerende maatregelen hiervoor in het MER.

## **4.7 Hinder tijdens de aanlegfase**

De Commissie adviseert in het MER specifiek in te gaan op de hinder en overlast voor de omgeving en omwonenden tijdens de bouwwerkzaamheden. Door vroegtijdig – al bij de planvorming – na te denken over bouwtechnieken, uitvoering en fasering zijn later hinder, overlast en hoge(re) kosten te voorkomen.

Geef in het MER een beschrijving van:

- hinder en overlast die kan optreden bij de verschillende bouwwerkzaamheden en de globale duur hiervan. Geef hierbij aan welke werktijden gehanteerd worden;
- mogelijke mitigerende maatregelen om omwonenden te ontzien, bijvoorbeeld voorkomen van werkzaamheden met hinder en overlast in de avond- en nachtperiode;
- mogelijke overlast (en eventuele schade) aan de omgeving bij heien van palen en intrillen van damwandplanken/combipalen ten behoeve van bouwkuip en schachten.

### **Tijdelijke effecten op verkeer**

De Commissie adviseert – naast directe hindereffecten van de bouwwerkzaamheden – ook de effecten van het (tijdelijke) verkeer in het studiegebied tijdens de aanleg te onderzoeken. Geef aan hoe omleidingroutes lopen en hoe de verkeersintensiteiten in het studiegebied wijzigen (niet alleen op de omleidingsroutes). Geef globaal aan wat de effecten zijn van deze wijzigingen op lucht, geluid, veiligheid, barrièrewerking en parkeren.

Ga in op de effecten van bouwwerkzaamheden die elders gelijktijdig worden uitgevoerd voor andere projecten en plannen en geef aan hoe de verschillende werkzaamheden op elkaar worden afgestemd en wat de effecten daarvan zijn voor de verkeersstromen en intensiteiten op de in het studiegebied. Let daarbij in het bijzonder op de samenhang en het samenvallen met de reconstructie van de Neherkade.

## **4.8 Natuur**

De in 2009 uitgevoerde ecologische studie geeft een goed beeld van de aanwezige natuurwaarden in het studiegebied. Dat geldt zowel voor de effecten op de Ecologische Hoofdstructuur als voor de zwaar en matig beschermde soorten in het kader van de Flora- en faunawet. De Commissie onderschrijft de conclusie uit de NRD dat behoudens een eventuele (beperkte) actualisatie van de meest bijzondere soorten geen nieuw onderzoek nodig is. Ook moet nog een controle worden uitgevoerd of de beschrijving van de natuureffecten van het beoogde

---

<sup>21</sup> Negatieve kleeft is het fenomeen dat de omlaaggerichte wrijvingskracht op een funderingspaal door zetting van omringende grond zich zodanig ontwikkelt dat het draagvermogen van een paal wordt verkleind.

voorkeursalternatief en de uitwerking daarvan in het MER, volledig door de al in 2009 uitgevoerde studie worden gedekt.<sup>22</sup>

Uit de studie blijkt dat mogelijk mitigatie- en compensatiemaatregelen noodzakelijk zijn voor bepaalde soorten die in het studiegebied voorkomen.<sup>23</sup> De Commissie adviseert een overzicht hiervan en een globale beschrijving van de maatregel in het MER op te nemen.

## 5. Overig

### Leemten in milieu-informatie

Uit het MER moet blijken over welke milieuaspecten onvoldoende informatie kan worden opgenomen door gebrek aan gegevens. Spits dit toe op milieuaspecten die in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort beoordeeld kunnen worden. Geef ook aan of dat wat ontbreekt op korte termijn kan worden ingevuld.

### Vorm en presentatie

Presenteer de informatie in het MER bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Zorg ervoor dat:

- het MER zo beknopt mogelijk is, onder andere door achtergrondgegevens 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 zijn opgenomen;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal is gebruikt, met duidelijke legenda.

### Samenvatting

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 omvang en afbakening van het voornemen, de onderbouwing van het regionaal bedrijventerrein en van de locatie;
- de belangrijkste effecten voor het milieu in de aanlegfase en de gebruiksfase, de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn;
- de vergelijking van de varianten, de argumenten voor de selectie van het voorkeursalternatief en de rol die het MER daarbij heeft gespeeld.

---

<sup>22</sup> Tijdens de uitvoering van het onderzoek (2009) was het voorkeursalternatief logischerwijs nog niet in detail bekend.

<sup>23</sup> In dit verband met name voor Bittervoorn, Kleine modderkruiper en de aangetroffen vleermuissoorten, maar bijvoorbeeld ook voor de nationaal bijzondere soorten zoals de Groene specht, Patrijs, Tureluur, Graspieper, Boerenzwaluw, Vroege glazenmaker, Bruin blauwtje, Korenbloem, Veldgierst en Bijenorchis.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER**

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

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

**Besluit:** bestemmingsplan(nen)

**Categorie Besluit m.e.r.:** C1.2

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

**Bijzonderheden:**

Voor dit project is eerder een m.e.r.-procedure doorlopen, zie projectnummer 1574 op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl), deze procedure is een vervolg daarop.

**Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure in De Posthoorn van: 23 mei 2012

ter inzage legging van de informatie over het voornemen: van 25 mei t/m 6 juli 2012

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 15 mei 2012

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 26 juli 2012

**Samenstelling van de werkgroep:**

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

dhr. ing. E.H.A. de Beer

dhr. drs. S.J. Harkema (secretaris)

dhr. drs. S.R.J. Jansen

dhr. ir. J.E.M. Lax

dhr. dr. ir. F. Schokking

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

mw. drs. N.F.H.H. Vossen

**Werkwijze Commissie bij 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 heeft de hierna genoemde informatie van het bevoegde gezag ontvangen. Deze informatie vormt het uitgangspunt van haar advies.

Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de Commissie een locatiebezoek afgelegd.

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

**Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Notitie Reikwijdte en Detailniveau Rotterdamsebaan, 15 mei 2012;
- Trechteringsdocument Rotterdamsebaan, bijlage bij Notitie Reikwijdte en Detailniveau Rotterdamsebaan, 15 mei 2012;
- Bijlage I, uitklapschema met belangrijke besluiten en documenten, Bijlage bij Trechteringsdocument Rotterdamsebaan, 16 mei 2012;
- Bijlage II, Verkeer, Bijlage bij Trechteringsdocument Rotterdamsebaan, 7 mei 2012;
- Bijlage III, Luchtkwaliteit, Bijlage bij Trechteringsdocument Rotterdamsebaan, 9 mei 2012;
- Bijlage IV, Geluid, Bijlage bij Trechteringsdocument Rotterdamsebaan, 8 mei 2012;
- Bijlage V, Groen-blauwe milieuthema's, Bijlage bij Trechteringsdocument Rotterdamsebaan, 18 mei 2012;
- Bijlage VI, Ecologie, Bijlage bij Trechteringsdocument Rotterdamsebaan, 15 september 2011;
- Rapport Bureauonderzoek archeologische waarden, Trekvliettracé gemeente Den Haag, oktober/november 2009;
- Rapport Inventariserend Veldonderzoek (boringen en proefsluiven) in het kader van de aanvulling op de MER-procedure, Rotterdamsebaan gemeente Den Haag, december 2010.

De Commissie heeft kennis genomen van 38 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 17 juli 2012 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.





# Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport Rotterdamsebaan te Den Haag

ISBN: 978-90-421-3597-0



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)

