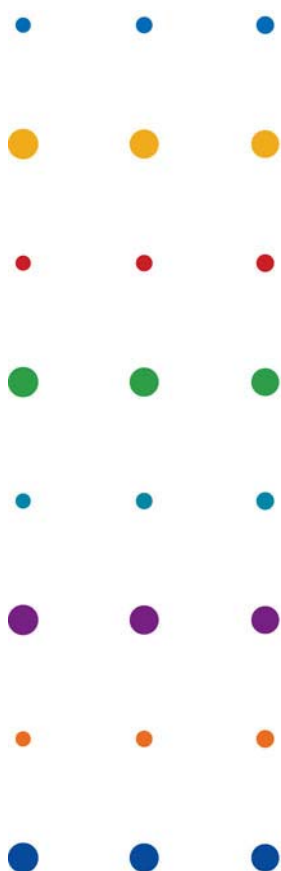


Plan-MER Haagse Nota Mobiliteit

Notitie Reikwijdte en Detailniveau



Gemeente Den Haag

september 2009
Eindconcept

Plan-MER Haagse Nota Mobiliteit

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

dossier : C5351.01.001
registratienummer : MD-MK20092130
versie : Eindconcept

Gemeente Den Haag

september 2009
Eindconcept

INHOUD**BLAD**

1	INLEIDING	3
1.1	Doel van de Haagse Nota Mobiliteit	3
1.2	Positionering HNM en plan-MER	3
1.3	Een plan-m.e.r. voor de HNM	3
1.4	Doel notitie Reikwijdte en Detailniveau	4
1.5	Leeswijzer	4
2	BELEIDSKADER	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Nationaal	5
2.3	Regionaal	6
2.4	Gemeente Den Haag	7
2.5	Lopende projecten en plannen	11
3	DOELSTELLINGEN EN AMBITIES HNM	13
3.1	Inleiding	13
3.2	Doelstellingen Haagse Nota Mobiliteit	13
3.3	Plaats in plan-MER	16
4	AFBAKENING ALTERNATIEVEN	17
4.1	Inleiding	17
4.2	Referentiealternatief	18
4.2.1	Inleiding	18
4.2.2	Referentiealternatief 2020	18
4.2.3	Doorkijk 2030	19
4.3	Alternatieven	20
4.3.1	Totstandkoming alternatief HNM	20
4.3.2	Alternatief HNM	21
4.3.3	Alternatief maximaal duurzaam, maximaal leefbaar	28
4.4	Variantenanalyses	29
4.4.1	Doel variantenanalyses	29
4.4.2	Versnelde transitie naar duurzame technieken en brandstoffen	29
4.4.3	Aangescherpt prijsbeleid	30
5	TOETSINGSKADER	31
5.1	Inleiding	31
5.2	Beoordelingskader	32
5.3	Doelbereik 2020	34
5.4	Haagse Gebiedsgerichte Milieubeleid	34
6	PLANNING EN VERVOLG	35
6.1	Vervolg	35
6.2	Planning	35
	COLOFON	36

Bijlage 1: Stappen en inhoud plan-MER

Bijlage 2: Kaarten met maatregelen HNM

1 INLEIDING

1.1 Doel van de Haagse Nota Mobiliteit

Den Haag is toe aan een nieuw verkeers- en vervoersbeleid. Het huidige beleid is vastgelegd in het Verkeerplan 2010, dat dateert uit 2001. De tijd heeft sindsdien niet stil gestaan en er zijn tal van ontwikkelingen en trends die vragen om een herziening van het huidige beleid om de toekomstige uitdagingen op het gebied van verkeer en leefbaarheid aan te gaan. Begin juli 2009 is het voorontwerp van de Haagse Nota Mobiliteit (HNM) vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders.

1.2 Positionering HNM en plan-MER¹

Andere plannen

In de HNM komen veel plannen, ontwikkelingen en ambities bij elkaar. Eerder genomen besluiten (zie ook hoofdstuk 3) zijn het vertrekpunt voor de HNM en bepalen de keuzeruimte. Het milieu heeft een rol gespeeld bij de eerder gemaakte keuzes.

Een belangrijk doel van de HNM is om tot integraal mobiliteitsbeleid te komen. Het plan-MER analyseert daartoe de milieueffecten van dit beleid. Daarnaast verkent de HNM ook een aantal nieuwe keuzes. Het plan-MER analyseert wat de milieueffecten zijn van die nieuwe keuzes. Deze ontmoeting tussen bestaand en nieuw beleid maakt het formuleren van een referentiesituatie (de toekomstige situatie zonder HNM) en alternatieven (nieuw beleid dat uit de HNM volgt) een complexe opgave. Een goed beeld van de eerder gemaakte keuzes en de invloed die ze hebben op de HNM is dan ook essentieel, om de effecten van de verschillende beleidskeuzes te kunnen duiden. Hierover meer in hoofdstukken 2 en 4.

Detailniveau

De HNM is een plan op een strategisch niveau en gaat in op beleidskeuzes op 'netwerkniveau'. In de HNM worden geen besluiten genomen over inpassing- en detailmaatregelen. Dit plan-MER sluit aan bij dat strategische niveau. De effectbeschrijving en -beoordeling richten zich op de beleidskeuzes. Daar waar het relevant is wordt ingegaan op kansen en beperkingen voor de inpassing en uitwerking van maatregelen. Zo worden randvoorwaarden meegegeven voor het vervolg. In hoofdstuk 5 wordt hier nader op ingegaan.

1.3 Een plan-m.e.r. voor de HNM

Er is, naast een wettelijke verplichting, een aantal redenen om een plan-m.e.r. te doorlopen voor de HNM. Het plan-MER:

- toetst of de oplossingsrichtingen / scenario's (alternatieven) voldoen aan de doelen en ambities van de gemeente Den Haag en de vigerende wet- en regelgeving;
- dient ter onderbouwing en verbetering van de te maken keuzes in het kader van de HNM voor wat betreft milieu, leefbaarheid en duurzaamheid;
- vormt de basis voor de duurzaamheidsparagraaf in de HNM.

Wettelijke verplichting

Op het doorlopen van een plan-m.e.r. kan een wettelijke verplichting rusten. Enerzijds is een plan-m.e.r. verplicht bij overschrijding van een bepaalde drempelwaarde uit het Besluit-m.e.r. 1994. Anderzijds is er

¹ Voor het milieueffectrapport wordt de afkorting MER gehanteerd. De milieueffectrapportage (m.e.r.) is de procedure van begin tot eind.

een verplichting op het moment dat er mogelijke significante effecten zijn op beschermde natuur (Natura 2000).

Mogelijke significante effecten op beschermde natuur

Een plan-m.e.r. doorlopen is verplicht voor plannen waarvoor een passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet) nodig is. Op basis van de huidige inzichten is dit nog niet uit te sluiten. Het is mogelijk dat bepaalde ontwikkelingen die volgen uit de HNM zorgen voor significante effecten op Natura 2000-gebieden. Het HNM is daarom planMER-plichtig.

Overschrijding drempelwaarde uit het besluit-m.e.r.

Het is wettelijk verplicht om een plan-m.e.r. te doorlopen voor plannen die kaderstellend zijn voor besluit-m.e.r. plichtige besluiten. Op grond van categorie D1.2 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage 1994 is een uitbreiding of wijziging van een autoweg een m.e.r.-plichtige activiteit als de activiteit betrekking heeft op een weg met een lengte van 5 km of meer. Een aantal wegen in de HNM voldoen mogelijk aan deze omschrijving. Het gaat dan bijvoorbeeld om de aanpassingen aan de Internationale Ring.

1.4 Doel notitie Reikwijdte en Detailniveau

De Notitie heeft tot doel informatie te verschaffen over de achtergronden, aard en omvang van het voornemen van de gemeente Den Haag. De notitie Reikwijdte en Detailniveau geeft aan wat de afbakening van onderwerpen en de manier van onderzoek van het plan-MER is. Dit komt terug in:

- Beschrijving van ambities en doelen van de HNM;
- Voornemen en alternatieven: welk gebied en welke alternatieven/activiteiten worden in het plan-MER onderzocht;
- Het beoordelingskader waarin de te onderzoeken milieuthema's en aspecten zijn opgenomen;
- Toetsingscriteria en beoordelingsmethodes aan de hand waarvan de milieueffecten worden beoordeeld.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in eerdere plannen en de invloed hiervan op de Haagse Nota Mobiliteit (HNM). Vervolgens gaat Hoofdstuk 3 in op de doelstellingen en ambities die de gemeente Den Haag zich stelt in de HNM. Hoofdstuk 4 geeft een beschrijving van de alternatieven en de totstandkoming van de alternatieven. Hoofdstuk 5 beschrijft vervolgens het toetsingskader. Tot slot geeft hoofdstuk 6 inzicht in de beoogde planning.

2 BELEIDSKADER

2.1 Inleiding

Het nieuwe verkeersbeleid van de gemeente Den Haag staat niet op zichzelf. Vooral het mobiliteitsbeleid van het Rijk en van het stadgewest Haaglanden geven de richting aan en bepalen de kaders van het verkeersbeleid in Den Haag en daarmee de ambities en doelen van de HNM. De eerder gemaakte keuzes bepalen de keuzeruimte voor de HNM.

Ook de wet- en regelgeving op het gebied van natuur, milieu en mobiliteit is van belang. De wet- en regelgeving vormt samen met de ambities van de gemeente Den Haag de basis van het beoordelingskader.

2.2 Nationaal

Nota Ruimte

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het schept ruimte voor ontwikkeling uitgaande van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' en verschuift het accent van het stellen van ruimtelijke beperkingen naar het stimuleren van gewenste ontwikkelingen. De nota ondersteunt gebiedsgerichte ontwikkeling, zet in op aanpak van verkeerscongestie en ziet bundeling van infrastructuur als de beste manier om groei op te vangen.

Randstad 2040

De Structuurvisie Randstad 2040 (2008) is een relevant beleidskader op nationaal niveau. De volgende punten uit de structuurvisie zijn van belang voor de Haagse Nota Mobiliteit:

- Den Haag als de stad van recht, vrede en veiligheid;
- Internationale bereikbaarheid van de randstad ("Wat internationaal sterk is, sterker maken");

De Structuurvisie Randstad 2040 onderstreept daarmee de keuzes die op regionaal en gemeentelijk niveau zijn gemaakt.

Nota Mobiliteit

Op Rijksniveau zijn de hoofdlijnen van het beleid vastgelegd in de Nota Mobiliteit (2005). Het beleid uit die nota is in de afgelopen jaren vertaald en geconcretiseerd in 'regionale netwerkanalyses' en 'landelijke markt en capaciteitsanalyses'. Uit die analyses is duidelijk geworden dat de mobiliteit in Nederland in de periode 2000 tot 2020 zal blijven groeien. Dit geldt zowel voor het wegverkeer (40% groei) als voor het openbaar vervoer (5% groei per jaar). Het rijk wil acceptabele en betrouwbare reistijden bieden en streeft daarom naar optimale benutting en verknoping van de lokale, regionale en nationale netwerken van infrastructuur.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

De doelstelling van het PHS is hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de brede Randstad mogelijk maken in combinatie met een toekomstvastе routing voor het goederenvervoer. Het PHS heeft 4 speerpunten:

- Hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de Randstad;
- Samenhangende regionale OV-systemen waarvan het spoorvervoer - met name de 'Sprinter' - de 'ruggengraat' vormt, met goede aansluitingen in de keten op het vervoer per bus, tram en metro;
- Kwaliteit reistijden naar de landsdelen;
- Toekomstvastе routing spoorgoederenvervoer.

Voor de Zuidvleugel zijn vooral de planstudie Den Haag - Rotterdam en de planstudie Toekomstvaste routing spoorgoederenvervoer van belang. Over de eerste meer onder het kopje lopende plannen.

Wet milieubeheer

De belangrijkste kaders vanuit de Wet milieubeheer zijn het Besluit-m.e.r. 1994 en de Wet luchtkwaliteit (Wlk). Wet milieubeheer hoofdstuk 7 bepaald de wettelijke vereisten aan een m.e.r.. In de Wlk zijn normen voor luchtkwaliteit opgenomen (voor o.a. fijn stof en stikstofdioxide).

Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder zijn normen opgenomen voor het bestrijden en voorkomen van geluidhinder als gevolg van wegverkeer, railverkeer en industrie.

Natuurbeschermingswet 1998

De natuurbeschermingswet 1998 (NB-wet) is gericht op het behoud van habitattypen en leefgebieden van een aantal diersoorten. Voor de Haagse situatie zijn met name de concept Natura 2000 gebieden relevant. Het gaat hierbij om (zie voor een kaartje paragraaf 5.2):

- Westduinpark & Wapendal;
- Solleveld & Kapittelduinen;
- Meijndel & Berkheide.

Voor deze gebieden zijn instandhoudingsdoelen geformuleerd. Via de NB-wet is geregeld dat voorkomen wordt dat ontwikkelingen een negatieve invloed hebben op het behalen van die instandhoudingsdoelen.

2.3 Regionaal

Provinciaal Verkeer en Vervoerplan Zuid-Holland 2002 - 2020

Het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan gaat uit van een mobiliteitsgroei van 20 à 30 procent tot 2020. Dit is aanzienlijk minder dan in de periode tot 2000. Omdat er echter niet veel ruimte meer is op de beschikbare infrastructuurnetwerken, is het opvangen van die groei een stevige opgave. Het zal aanzienlijke inspanningen vergen om Zuid-Holland in 2020 bereikbaar en toch leefbaar te houden. Alleen een consequent beleid langs meerdere lijnen kan dit doel haalbaar maken. Ingezet wordt op een beleidsmix van benutten, beprijsen, bouwen en besturen.

Netwerkanalyse Zuidvleugel

De Netwerkanalyse Zuidvleugel (2006) geeft een regionale uitwerking aan de afspraak in het Nationaal Mobiliteitsberaad om, als uitvloeisel van de Nota Mobiliteit en de provinciale, regionale en gemeentelijke mobiliteitsplannen, voor de 11 stedelijke netwerken gezamenlijk een netwerkanalyse op te stellen. In de netwerkanalyse geven de samenwerkende overheden (rijk en regionale partners) aan hoe zij het regionale bereikbaarheidsvraagstuk in relatie tot de ruimtelijke en economische ontwikkelingen willen aanpakken. Het doel van de analyse is te komen tot een maatregelenpakket en prioritering gericht op de verbetering van de regionale bereikbaarheid waar alle partijen hun bijdrage aan leveren.

Regionaal Structuurplan (RSP) Haaglanden 2020 en Regionale Nota Mobiliteit Haaglanden

Op regionaal niveau vormt het Regionale Nota Mobiliteit (RNM) Haaglanden (2005) het beleidskader. Dit plan is onlangs geactualiseerd door vaststelling van een 'supplement' (2008). In deze nota staat hoe de regio Haaglanden de komende jaren de toename van de mobiliteit in samenhang met de geplande ruimtelijke ontwikkelingen gaat accommoderen. Daarnaast is er een Regionaal Structuurplan (RSP) Haaglanden 2020, waarin een forse binnenstedelijke verdichtingsopgave wordt voorzien, met uiteraard gevolgen voor de mobiliteit in het stedelijk gebied.

Aanvullend op het beleid en de infrastructuur projecten waarover al in de RNM is besloten, vindt Haaglanden extra verbeteringen in de regionale fietsinfrastructuur en ketenvoorzieningen noodzakelijk. Het openbaar vervoer in de regio en de weginfrastructuur in Den Haag moeten op een hoger niveau worden gebracht. Vooral twee nieuwe grote projecten² zijn er op gericht om de gevolgen van de ruimtelijke ontwikkelingen in Haaglanden tijdig in goede banen te leiden:

- Netwerk RandstadRail, ofwel een forse kwaliteitssprong in het regionaal openbaar vervoer;
- Internationale Ring Den Haag, ofwel het opwaarderen van de ontsluitingsstructuur van belangrijke ontwikkelingszones van Den Haag en het stadsgewest.

Bij het RSP en de RNM is ook een plan-MER gemaakt. De concrete keuzes die kaderstellend zijn voor de HNM zijn:

- De keuze om de groei van mobiliteit voor een belangrijk deel op te vangen in het OV;
- Het opwaarderen van de ontsluitingsstructuur van Den Haag en het stadsgewest Haaglanden.
- Het inzetten op de kwaliteitssprong naar Netwerk RandstadRail.

Het RNM is uitgewerkt in de lijnennetnota. De relevante punten uit de lijnennetnota zijn:

- De regiotram met lange regionale lijnen op een vrijliggende infrastructuur en een gemiddelde snelheid van meer dan 25 km/u;
- De HOV-(RandstadRail)Bus met lange regionale lijnen met congestievrije infrastructuur en een gemiddelde snelheid van meer dan 25 km/u;
- De stadstram met korte stedelijke lijnen waar een vrijliggende infrastructuur vaak niet haalbaar is. Daardoor is de doorstroming minder, de gemiddelde snelheid lager en de betrouwbaarheid minder;
- Een metrosysteem is gezien de relatief lage stedelijke dichtheden voorlopig niet aan de orde.

2.4 Gemeente Den Haag

Structuurvisie Den Haag 'Wereldstad aan Zee' (2005)

De ambitie van Den Haag wordt samengevat in de titel van de structuurvisie. Om dit te bereiken wil de gemeente een kwaliteitssprong maken, met investeringen in het groen en de openbare ruimte en in de bereikbaarheid. Daarnaast zal ruimte worden geboden aan 37.500 extra woningen en 40.000 extra arbeidsplaatsen.³ Deze ontwikkelingen vinden voor de helft plaats binnen een vijftal kansenzones (goed bereikbare locaties) en landen in een negental masterplannen. Den Haag kiest daarmee voor verdichting.

Programma Ruimtelijke Investerings 2006 – 2009 (relatie met geluidshinder)

Ten aanzien van de continue geluidsoverlast wordt het aantal ernstig gehinderden op de lange termijn gereduceerd tot nul. Uitgangspunt daarbij is dat bij geluidsgevoelige gebouwen moet kunnen worden voldaan aan de wettelijk vastgestelde binnenniveaus. Bij de incidentele geluidsoverlast wordt het aantal gegronde klachten binnen de planperiode tot nul teruggebracht. Op basis van de Wet Geluidshinder en het Besluit Luchtkwaliteit worden allerlei planvormingsprocessen getoetst. Er wordt naar gestreefd om in een zo vroeg mogelijk stadium van planvorming een optimale afstemming tussen ruimtelijke ordening en milieu te bewerkstelligen. Tevens wordt advies verstrekt op het terrein van voorkeurs-grenswaarden uit de Wet Geluidshinder, geluidsvoorschriften bij evenementen en milieuvergunningen. Voor de handhaving van milieuregels en voorschriften wordt tot slot geluidsmeting uitgevoerd. Om de geluidsoverlast door verkeer te reduceren heeft de gemeente zich vastgelegd op de sanering van 500 woningen van de landelijke A-lijst tot en met 2009 met middelen van het grotestedenbeleid (ISV).

² Deze projecten zijn beide opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

³ Deze aantallen worden regelmatig bijgesteld op basis van de meest recente economische en maatschappelijke scenario's. In de HNM wordt uitgegaan van de meest actuele gegevens.

Haags Gebiedsgericht Milieubeleid (2006)

Het gebiedsgericht milieubeleid beschrijft welke milieukwaliteit op welke plek gewenst is. Per gebied zijn voor alle milieuthema's doelen geformuleerd. Zo wordt er voor het gebiedstype 'infrastructuur' maximaal ingezet op klimaatdoelstellingen en voor het type 'wonen' maximaal op een schone lucht. Het GGMB gaat in op de relatie tussen milieu en ruimtelijke ontwikkelingen, te weten:

- milieueffecten;
- de milieunormen en milieukwaliteit;
- en kansen voor milieu.

De ambities van de HNM worden gespiegeld aan het Haagse Gebiedsgericht Milieubeleid voor het identificeren van de kansen en bedreigingen in de uitwerkingenplannen volgend uit de HNM.

Kadernota Duurzaamheid (2009)

In Den Haag worden al veel duurzame initiatieven ondernomen. De Visitatiecommissie "10 voor Milieu" constateerde dit ook, maar merkte terecht op dat een meer integrale aanpak en centrale regievoering nodig is om ook op lange termijn echt succesvol te kunnen zijn. De kadernota duurzaamheid biedt een strategisch kader en zorgt voor samenhang tussen bestaand beleid en lopende programma's. Tegelijk vormt dat kader hét vertrekpunt voor alle gemeentelijke (duurzame) uitvoeringsprogramma's die vanaf nu, met en voor de stad, opgesteld worden. In de kadernota wordt onderscheid gemaakt tussen een stedelijke opgave en een internationale rol. Omdat de ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid snel gaan kiest Den Haag vooral voor "no-regret" of flexibele oplossingsrichtingen, terwijl tegelijkertijd ingezet wordt op innovatie.

De kadernota duurzaamheid zet bij het thema mobiliteit in op technische ontwikkelingen en het beïnvloeden van gedrag. Voor de transitie naar schonere technieken moet in het verlengde van het "plan van aanpak verduurzamen wegverkeer" een apart transitieprogramma opgesteld worden. Daarin wordt op basis van strategische keuzes een operationeel uitvoeringsprogramma neergezet. Om gedrag te beïnvloeden zijn zowel "push" als "pull" maatregelen nodig. Met een gedragsprogramma gericht op modal shift worden de keuzes uit de HNM en het nog op te stellen transitieprogramma vertaald naar concrete "push" en "pull" maatregelen.

De gemeente Den Haag heeft de ambitie om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Ten aanzien van broeikasgassen stelt de kadernota duurzaamheid dat de Rijksdoelstellingen goed aansluiten bij de ambities van de gemeente Den Haag. Dit betekent:

- 30% reductie van broeikasgassen (2020);
- 20% toename van duurzaam energieverbruik (2020);
- 20% toename van energiebesparing (2020);

Plan van aanpak verduurzamen wegverkeer (2006)

Om de luchtkwaliteit in Den Haag te verbeteren, bekrachtigde het college op 28 februari 2006 het Plan van aanpak verduurzaming wegverkeer in Den Haag. In dat plan staan projecten die gericht zijn op het doorbreken van het dilemma "zonder aanbod van duurzame brandstoffen, geen vraag naar duurzame voertuigen en vice versa". Met verschillende projecten wordt geprobeerd tegelijkertijd de vraag- en aanbodkant te ontwikkelen. Mobiliteit zonder emissies is de richtlijn.

De onderstaande projecten worden of zijn uitgevoerd:

- Company Label: organisatie keurmerk voor duurzame mobiliteit.
- Financieringsregeling aardgastankstations;
- Proefproject NaturalHy: rijden op een mengsel van aardgas en waterstof;
- Verduurzamen OV via (innovatieve) concessieverlening.

Actieplan Omgevingslawaai Den Haag 2008 – 2013 (2008)

Het Actieplan Omgevingslawaai volgt een aanpak van de geluidsoverlast via twee sporen: algemene aanpak en aanpak van knelpunten. Daarbij wordt veelal aangehaakt bij bestaand beleid, zoals het actieplan luchtkwaliteit, het verkeerscirculatieplan, de Hubertustunnel, de aanpak van de Neherkade en de invulling van de masterplannen. Aanvullend zet het actieplan in op prioriteit voor bronbeleid (stille wegen, stille voertuigen en stille banden) en geen toename van het aantal gehinderden.

Actieplan Luchtkwaliteit 2007 – 2015 (2007)

Den Haag heeft een actieplan luchtkwaliteit vastgesteld met als doel om in 2011 aan de norm voor fijn stof en in 2015 aan de norm voor stikstofdioxide te voldoen. De jaren hierna worden de normen gehandhaafd. Het actieplan is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Uit de luchtkwaliteitprognoses blijkt dat er een aantal hardnekkige luchtkwaliteitsknelpunten, na uitvoering van het actieplan, overblijven. Hierover zijn resultaatsafspraken gemaakt met het Rijk.

Maatregelen schoner (vracht)autoverkeer:

- Milieuzone instellen voor vrachtverkeer en uitbreiden tot bestelverkeer;
- Aanvullend op milieuzone: stadsdistributie;
- Schoner wagenpark particulieren Den Haag, euro-5 in 2015;
- Slooppremie personenauto's "Oude Schicht";
- Dynamisch Verkeers Management op CentrumRing en Buitenruit;
- Infrastructurele maatregelen: tunnel/viaducten Neherkade om het hardnekkige knelpunt daar gericht op te lossen;
- Walstroom in de Eerste Haven van Scheveningen;

Maatregelen modal shift:

- Meerjarenprogramma Fiets
- Openbaar Vervoer Binckhorst
- Agglonet doorstromingsmaatregelen
- Parkeertarieven heroverwegen
- Aanscherpingen uitbreiding parkeerregulering
- Parkeervergunningen voor 2e en volgende auto duurder;

Beleidsplan 'Groen kleurt de stad' 2005 – 2015

Het beleidsplan biedt een kader voor duurzaamheid bij inrichting, beheer en gebruik van groen waarbij steeds meer sprake zal zijn van een gezamenlijke verantwoordelijkheid van beheerder en gebruiker.

Daarnaast biedt het beleidsplan een raamwerk waarbinnen keuzes kunnen worden gemaakt bij ruimtelijke ingrepen die van invloed zijn op het groen in de stad en bij veranderende maatschappelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de functies van het groen.

Door het instellen van een Stedelijke Groene Hoofdstructuur krijgt het beeldbepalende en meest belangrijke groen extra bescherming. Aangegeven wordt ook waar de groene en recreatieve voorzieningen moeten worden verbeterd, zwakke schakels versterkt en barrières moeten worden opgeheven (ecologisch verbindingzones). De nadruk ligt vooral op doorgaande verbindingen als Kijkduin-Midden Delfland, de Vliet- en Zwethzone, de relatie tussen de Oost- en Westduinen en de verbindingen met het Groene Hart van de provincie Zuid-Holland.

Meerjarenplan verkeersveiligheid 2008 – 2011

Het meerjarenplan verkeersveiligheid 2008 – 2011 bouwt verder op het succesvolle beleid van daarvoor en kent een aantal speerpunten:

1. subjectieve verkeersveiligheid in doelstelling opnemen;
2. verkeersveiligheidsanalyse;
3. actualiseren van wegkenmerken;
4. aandacht voor schoolomgeving;

Verkeerscirculatieplan (2007)

Op 15 juni 2007 heeft de gemeenteraad ingestemd met het verkeerscirculatieplan. De directe aanleiding voor het plan was het verbeteren van de luchtkwaliteit op de Veerkades. De wens was om dit niet als geïsoleerd probleem te behandelen, maar de verblijfskwaliteit van de binnenstad als geheel te verbeteren. Met de uitvoering van de plannen wil de gemeente de volgende resultaten bereiken:

- Aanzienlijke verbetering van de luchtkwaliteit op de Veerkades doordat er minder verkeer rijdt.
- Zichtbare verbetering van de verblijfskwaliteit voor voetgangers en fietsers in de binnenstad door een uitbreiding van het autovrije deel.
- Vermindering van het doorgaande verkeer door de binnenstad.
- De binnenstad blijft goed bereikbaar voor autoverkeer.

Om de gewenste resultaten te bereiken is een groot aantal maatregelen noodzakelijk. De gemeenteraad heeft tot de volgende maatregelen besloten:

- Spui tussen Gedempte gracht en Lange Poten afsluiten voor autoverkeer;
- Eenrichtingsverkeer in de Elandstraat tussen Toussaintkade en Vondelstraat (richting Vondelstraat);
- Veenkade autovrij maken tussen Toussaintkade en Bilderdijkstraat;
- Terugbrengen Noordwal in oorspronkelijke staat (gracht herstellen);
- Grote Markt en Lutherse Burgwal autovrij maken tussen Grote Markt en de parkeergarage;
- Verbeteren van de doorstroming op de Centrumring door 'groene golven', voldoende opstelruimte bij kruisingen, afslaan naar zijwegen beperken en het aanleggen van middenbermen;
- Bewegwijzering aanpassen en verbeteren;
- Voorlichting over de nieuwe verkeerscirculatie.

Meerjarenprogramma fiets 2007 – 2010

Het Meerjarenprogramma (MJP) Fiets 2007-2010 bouwt verder op de fundamenten van het MJP 2003-2006. Het beleid ten aanzien van het oplossen van ontbrekende schakels en de kwaliteitsverbetering van bestaande fietspaden wordt geïntensiveerd.

Naast de rijdende fiets is ook veel aandacht voor het veilig stallen van fietsen. Het streven is naar consolidatie en verbetering van het netwerk aan bewaakte stallingen bij belangrijke bestemmingen zoals de binnenstad en het strand. Daarnaast is stallen in woonwijken een specifiek punt van aandacht. Een proef met fietstrommels moet een eerste aanzet vormen voor een oplossing van dit probleem, dat zich voordoet in veel wijken in Den Haag. Tenslotte wordt de communicatie-inspanning vergroot en richt zich met name op doelgroepenbenadering. Meer gebruikers van de bestaande infrastructuur door gerichte publiciteitsacties en aandacht voor de specifieke voordelen van fietsen voor de verschillende doelgroepen. Met deze aanpak moet de algemene doelstelling van 10% meer fietsers in 2010 ten opzichten van 2007 worden gehaald.

Voorontwerp parkeerkader Den Haag 2010 – 2020

Het karakter van het voorontwerp parkeerkader is strategisch: het gaat over de hoofdlijnen van het parkeerbeleid voor de komende 10 jaar. De nota maakt de weg vrij voor het herijken van de geldende parkeernormen. Ook geeft de nota aan in welke gevallen en binnen welke voorwaarden invoering van betaald parkeren wenselijk is. Hetzelfde geldt voor uitbreiding van het parkeerareaal. Er zijn in feite drie opgaven voor nadere uitwerking. Zo kunnen normen veranderen en het is mogelijk locaties aan te wijzen waar parkeerplaatsen toegevoegd moeten worden, zonder dat het parkeerkader bestuurlijke aangepast hoeft te worden. Het voorontwerp is nog niet door de gemeenteraad vastgesteld.

Nota Gezondheid en Milieu (2006-2010)

De nota Gezondheid en Milieu (2006-2010) is opgesteld om de kwaliteit van het leefmilieu te verbeteren. Een belangrijk aandachtspunt van de nota is dat gezondheid structureel, vroegtijdig en integraal moet worden meegenomen in de belangenafweging rond ruimtelijke planvorming.

Nota Volksgezondheid (2007-2011)

In de nota Volksgezondheid (2007-2011) 'Natuurlijk: gezond!' is beschreven hoe de gemeente de gezondheid van Hagenaars bewaakt, beschermt en verbetert. Een gezonde en veilige woonomgeving is een van de speerpunten. Ook hier wordt benadrukt dat gezondheidsbelangen meegewogen moeten worden bij de beoordeling van nieuwe beleids- en projectplannen die een relatie hebben met gezondheid, zoals verkeers-, bouw- en milieubeleid.

2.5 Lopende projecten en plannen

A4 Delft - Schiedam

De minister van Verkeer en Waterstaat (VenW) heeft in januari 2008 zijn bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor het alternatief A4 Delft - Schiedam. Dit alternatief levert een robuuster wegennetwerk op en is goedkoper dan het alternatief A13 + A13/A16. Bovendien is de aanleg sneller te realiseren, met minder overlast voor de automobilist. Ondanks de voorkeur wordt de komende tijd het A13 + A13/16 alternatief op hetzelfde niveau uitgewerkt als de A4 Delft - Schiedam.

MIRT Verkenning Haaglanden & MIRT Verkenning Ruit Rotterdam

Uit het MIRT-verkenningen programma volgen een tweetal, voor de Haagse Nota Mobiliteit relevante nog uit te voeren verkenningen; namelijk de Verkenning Haaglanden en de Verkenning Ruit Rotterdam. De Verkenning Haaglanden komt voort uit de knelpunten die in 2020 rond het Prins Clausplein worden verwacht. Het Prins Clausplein is één van de belangrijkste schakels in het wegennet in de Haagse regio, met verbindingen naar alle delen van Nederland. Daarnaast zijn er sterke raakvlakken met het onderliggende wegennet. Het is daarom noodzakelijk de problematiek van de afwikkeling van het verkeer op de A4 op het traject Harnaschknoop - Ypenburg - Prins Clausplein - Leidschendam in samenhang te

bezien met de ruimtelijke opgaven, het openbaar vervoer, het functioneren van de toeleidende wegen en het onderliggend (stedelijk) wegennet.

De Internationale Ring maakt onderdeel uit van het Randstad Urgent project 'Den Haag Internationale Stad'. Het eindproduct is een gebiedsgerichte verkenning. Het betreft de regio Haaglanden en met name het gebied dat globaal wordt begrensd door de A4 tussen Harnaschknoop en Leidschendam (inclusief N44 en de A12 tussen Zoetermeer en Scheveningen), N14, N440 en de noordelijke randweg en de Lozerlaan.

Zuidvleugeln

Het Zuidvleugeln wordt ingevuld door uitbouw, integratie en opwaardering van bestaande (stads-) regionale openbaar vervoersdiensten. In nauwe samenhang met de ruimtelijke verstedelijkingsopgaven worden daarbij tramlijnen op RandstadRail-niveau gebracht en nieuwe lijnen, zoals de RijnGouwelijn en MerwedeLingelijn, aan het netwerk toegevoegd. Essentieel onderdeel van het Zuidvleugeln bestaat uit Stedenbaan: snelle en hoogfrequent rijdende regionale "sprinters" op het spoor naast en aanvullend op het intercityverkeer (6x6 en 6x6). Stedenbaan moet hiertoe worden verknoopt met de regionale treinnetwerken in de Noordvleugel (de Amsterdamse Metro Trein en het Utrechtse Randstadspoor).

Planstudie Den Haag - Rotterdam

De Planstudie Den Haag - Rotterdam brengt in beeld welke infrastructuur tussen de twee steden aangepast moet worden om de doelen te kunnen realiseren. Onderlegger voor de capaciteitsvraag is de verwachte vervoerwaarde op de corridor.

Om de spoorontwikkeling te stimuleren en te faciliteren, neemt de Zuidvleugel een uitgebreid maatregelenpakket. Het gaat om 25.000 - 40.000 woningen en 700.000 - 1200.000 m2 kantoren/bedrijven rondom de Stedenbaan stations. Daarnaast worden vóór 2010 alle knelpunten op het gebied van ketenmobiliteit (P+R en fietsparkeren) opgelost en een ambitieus plan geformuleerd voor 2020. Het gaat hier om 5.000-10.000 nieuwe fietsparkeerplekken tot 2020 en tot 7.050 nieuwe P+R-plaatsen. Wat betreft onderliggend OV is de ambitie om te groeien van 1,5 miljoen naar meer dan 2,0 miljoen dagelijkse reizigers in 2020.

Uitgangspunten zijn:

- 4-sporige ruwbouw van spoortunnel Delft, start 2008 oplevering 2012;
- Koppelen aan metro van Hoekse Lijn, gereed 2011. De besluitvorming is nog niet afgerond. Daarom wordt als terugvaloptie het voortbestaan van de huidige situatie als gevoeligheidsanalyse meegenomen;
- Spoedige opening van station Schiedam Kethel.

3 DOELSTELLINGEN EN AMBITIES HNM

3.1 Inleiding

De in hoofdstuk 1 genoemde redenen voor nieuw verkeer- en vervoerbeleid voor Den Haag leiden tot een aantal doelstellingen en ambities. De hoofddoelstelling is:

“Het organiseren van de duurzame bereikbaarheid van Den Haag in 2020 en daarna”

Om te voldoen aan deze doelstelling wordt ingezet op een zevental belangrijke beleidskeuzes t.a.v.:

1. Duurzame mobiliteit en een gezonde stad;
2. Betrouwbare bereikbaarheid;
3. Vergroten marktaandeel openbaar vervoer;
4. Stimuleren van fietsgebruik;
5. Bundelen en ordenen van autoverkeer;
6. Stimuleren van ketenmobiliteit;
7. Rust en ruimte in woongebieden;

Vanuit deze beleidskeuzes zijn doelen en taakstellingen voortgekomen. Deze worden hieronder toegelicht.

3.2 Doelstellingen Haagse Nota Mobiliteit

Duurzame en gezonde stad

Den Haag wil haar imago als gezonde stad met een duurzame mobiliteit verbeteren. In het collegeprogramma is opgenomen dat Den Haag op langere termijn klimaat neutraal is. Ook om die reden kiest Den Haag voor stedelijke verdichting in plaats van uitbreiding in de uitleggebieden en voor een duurzame bereikbaarheid.

Meer concreet kiest Den Haag voor de volgende doelen:

In 2020 wordt voldaan aan de wettelijke normen voor de luchtkwaliteit (stikstofoxide (NOx) en fijnstof (PM10)) en geluidsproductie. Hier gaat het om het voldoen aan de wettelijke kaders voor geluid.

Vanwege de opwarming van de aarde streeft Den Haag naar beperking van de uitstoot van CO₂. In 2050 wil Den Haag CO₂-neutraal zijn.

Den Haag accepteert een beheerste groei van de automobiliteit en wil het grootste deel van de mobiliteitsgroei tot 2020 opvangen in het openbaar vervoer en op de fiets.

Den Haag stimuleert het gebruik van schone brandstoffen (zoals aardgas en elektriciteit) en heeft daarbij een voorbeeldfunctie.

Betrouwbare bereikbaarheid

Ten aanzien van betrouwbare bereikbaarheid legt Den Haag de prioriteit bij de belangrijkste stedelijke locaties, de zogenaamde ‘toplocaties’ (zie figuur 4.2). Daarbij staan de begrippen ‘reistijd’ en ‘betrouwbaarheid’ centraal. Hieraan is de volgende (meetbare) doelstelling gekoppeld:

De maximaal aanvaardbare reistijd tussen de stadsrand (voor de auto) of het hoofdstation (OV) en de toplocaties is 20 minuten in de spits. De bijbehorende betrouwbaarheidseis is dat deze reistijd in 95% van alle gevallen gehaald moet kunnen worden.

De reistijd wordt berekend vanaf de zogenaamde Stadspoorten⁴. Omdat het met de auto niet haalbaar is om vanaf elke Stadspoort binnen 20 minuten op elke willekeurige locatie in de stad te zijn, is het streven om dit voor twee stadspoorten per locatie te realiseren.

Vergroten marktaandeel openbaar vervoer

Om te voorkomen dat de groei van de mobiliteit vooral in de auto wordt opgevangen, moet het marktaandeel van het openbaar vervoer omhoog. Den Haag zet er op in dat de omvang van de automobilititeit (aantal ritten in Den Haag) tot 2020 met niet meer dan 10% groeit.⁵ Het aandeel autoverkeer in de vervoerwijzekeuze (modal split) is nu 43% en moet in deze plannen met 1% afnemen (42%). Dit kan alleen indien het openbaar vervoer een groter deel van het groeiende aantal verplaatsingen voor zijn rekening gaat nemen. Met betrekking tot het marktaandeel van het openbaar vervoer kiest Den Haag voor de volgende doelstelling:

*Het aantal instappers in het OV van, naar en in Den Haag moet tot 2020 met **40% toenemen t.o.v. de huidige situatie**. Daarmee moet het aandeel van het openbaar vervoer **groeien van 27% naar 31% in 2020**.*

*In **2030** moet het aantal instappers in het OV **toegenomen zijn met 50 % t.o.v. de huidige situatie**.*

Stimuleren fietsgebruik

Naast meer instappers in het openbaar vervoer zet Den Haag in op een beter gebruik van de fiets. In Den Haag wordt al veel gefietst. Ruim 22% van alle verplaatsingen vindt op de fiets plaats. Daarmee loopt Den Haag nog wel achter op het fietsgebruik in vergelijkbare grote steden als Amsterdam en Utrecht. Het aandeel fiets in Den Haag kan en moet dan ook omhoog.

Vooraf de keuze voor stedelijke verdichting (het toevoegen van inwoners en arbeidsplaatsen binnen het bestaande stedelijke gebied) leidt tot kansen voor de fiets. Doordat meer mensen zich vestigen in een qua oppervlakte beperkt gebied waarin bovendien steeds meer hoogwaardige voorzieningen worden aangeboden, kunnen de verplaatsingsafstanden vaak kort blijven. Inwoners van Den Haag en Haaglanden kunnen voor steeds meer zaken in Den Haag terecht en hoeven die niet verder weg te zoeken. De relatief korte verplaatsingsafstanden naar werk, winkels en recreatie lenen zich bij uitstek voor verplaatsingen per fiets. Den Haag kiest ten aanzien van het fietsgebruik dan ook voor de volgende doelstelling:

*Het fietsgebruik in Den Haag moet in de periode **tot 2020 t.o.v. de huidige situatie met 30% groeien** en **tot 2030 met 50% t.o.v. de huidige situatie**.*

Bundelen en ordenen van autoverkeer

Ondanks de inzet op een forse groei van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets zal ook het autoverkeer in de periode tot 2020 en daarna toenemen. De gemeente wil deze groeiende vraag naar verplaatsingen per auto faciliteren, maar dat mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid in de kwetsbare woon- en verblijfsgebieden. Daarom moet het doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk worden gebundeld op een beperkt aantal hoofdroutes. Autoverkeer door de wijken moet beperkt worden tot verkeer dat daar daadwerkelijk een bestemming heeft. Om dit te bereiken moet de structuur van het wegennet worden aangepast. In dit kader worden drie categorieën van wegen onderscheiden:

⁴ Een Stadspoort is een plek waar een grote groep reizigers de stad binnenkomt of verlaat.

⁵ De totale groei van het aantal verplaatsingen wordt geschat op 20% in 2020.

- Regionale hoofdwegen, die de randen van de stad (stadspoorten) verbinden met belangrijke plekken in de stad (toplocaties);
- Stedelijke hoofdwegen, die de wijken verbinden met de regionale hoofdwegen en de verschillende stadsdelen met elkaar verbinden;
- Wijk-/gebiedsontsluitingswegen, die het verkeer vanaf het stedelijk hoofdwegenstelsel verdelen over wijken en gebieden.

Ten aanzien van het autoverkeer kiest Den Haag voor de volgende doelstelling:

Doorgaand autoverkeer gaat via de (boven)regionale en stedelijke hoofdwegen.

*Er komt een betere doorstroming. De norm voor de trajectsnelheden in de spits is **25 tot 40 km per uur op regionale wegen en 20 tot 25 km per uur op stedelijke hoofdwegen**. Om de hinder voor de aanliggende bebouwing en functies te beperken en om de oversteekbaarheid te waarborgen, moeten deze wegen een **goede ruimtelijke inpassing** krijgen.*

Op de andere stedelijke wegen ligt de prioriteit bij fietsers, voetgangers en openbaar vervoer.

Stimuleren van ketenmobiliteit (P+R)

Naast de bekende modaliteiten auto, fiets en openbaar vervoer is 'ketenmobiliteit' een steeds belangrijkere optie. Bij ketenvervoer gebruiken reizigers voor dezelfde verplaatsing in combinatie meerdere vervoersmiddelen. Het gaat daarbij vooral om de combinatie auto/openbaar vervoer en dus om Parkeer en Reis (P+R). Ketenvervoer heeft het voordeel dat reizigers die (deels) voor de auto kiezen, daarmee toch het kwetsbare stedelijke gebied niet belasten. Zij stappen tijdig over van de auto op het openbaar vervoer, wat bijdraagt aan een grotere leefbaarheid in de stad. Ook is P+R absoluut nodig om de beoogde groei van het aantal instappers in het openbaar vervoer te halen.

P+R is geen nieuw verschijnsel. Het bestaat al jaren maar werd tot voor kort vooral gezien als een randverschijnsel met een marginaal effect op de mobiliteit. Inmiddels wordt P+R steeds meer als een volwaardige vervoersoptie beschouwd. Ketenmobiliteit is daarom in het verkeers- en vervoersbeleid een volwaardig aandachtspunt. In Den Haag en Haaglanden is ketenvervoer (of P+R) relatief zwak ontwikkeld. Hierin moet verandering komen. Ten aanzien van ketenmobiliteit kiest Den Haag daarom voor de volgende beleidsdoelstelling:

*In het stadsgewest Haaglanden moet het aantal **P+R plaatsen** verdubbelen, **tot ca. 5.000 in 2020**. In de periode daarna (tot **2030**) is een verdere groei mogelijk naar **10.000 parkeerplaatsen**. Rond de hoofdstations en bij belangrijke OV-haltes moeten er voldoende goede faciliteiten voor fietsers en voetgangers komen.*

Rust en ruimte in woongebieden

Om inwoners, instellingen en bedrijven aan de stad te binden en om nieuwe inwoners en arbeidsplaatsen aan te trekken, wil Den Haag de stedelijke kwaliteit verhogen. Een goed aanbod van hoogwaardige voorzieningen en een aantrekkelijke en veilige buitenruimte in woon- en verblijfsgebieden moeten daaraan bijdragen.

De kwaliteit van de buitenruimte hangt af van veel zaken. De positie van verkeer in de wijk is er daar één van. Den Haag kiest er voor de positie van het autoverkeer in woonwijken minder dominant te maken. Dit geldt zowel voor de rijdende als de geparkeerde auto. De positie van de voetganger en fietser in woon- en verblijfsgebieden krijgt prioriteit boven die van de auto. Dit leidt tot de volgende doelen:

Doorgaand autoverkeer gaat niet door woon- en verblijfsgebieden.

Wegen en openbaarvervoerlijnen moeten voor voetgangers en fietsers **goed oversteekbaar** zijn.

Haltes van het openbaar vervoer moeten voor buurtbewoners te voet gemakkelijk en **zonder onveilige barrières bereikbaar** zijn.

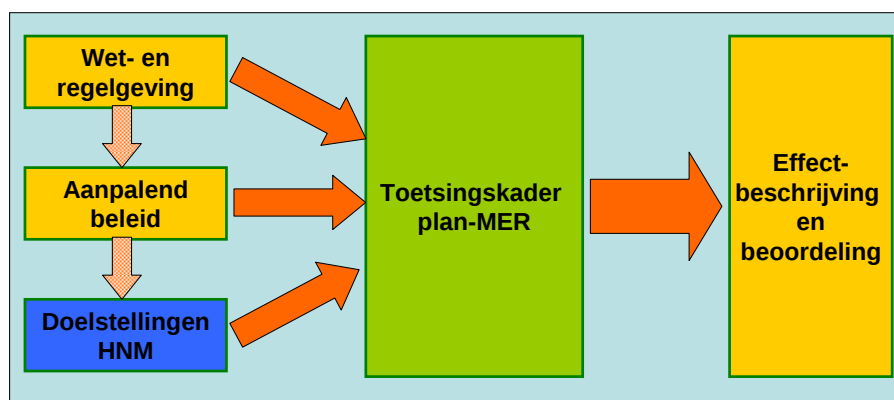
Minder blik op straat: de **parkeerdruk** mag in woon- en verblijfsgebieden niet boven de 90% stijgen.

De **verkeersveiligheid** in de wijken **verbetert**, vooral voor kwetsbare groepen verkeersdeelnemers.

Den Haag conformeert zich aan landelijke en regionale doelen ten aanzien van verkeersslachtoffers en huldigt het motto dat 'elk slachtoffer er een teveel is'.

3.3 Plaats in plan-MER

De hier genoemde doelstellingen krijgen een plaats in het toetsingskader van het plan-MER. Er wordt onderzocht wat het doelbereik is van de alternatieven. Het toetsingskader is verder opgebouwd uit eisen en doelstellingen die volgen uit de wet- en regelgeving en het beleidskader. Dit is schematisch weergegeven in Figuur 3.1. In Hoofdstuk 5 wordt verder ingegaan op het toetsingskader.



Figuur 3.1 Plaats doelstellingen HNM in het plan-MER.

4 AFBAKENING ALTERNATIEVEN

4.1 Inleiding

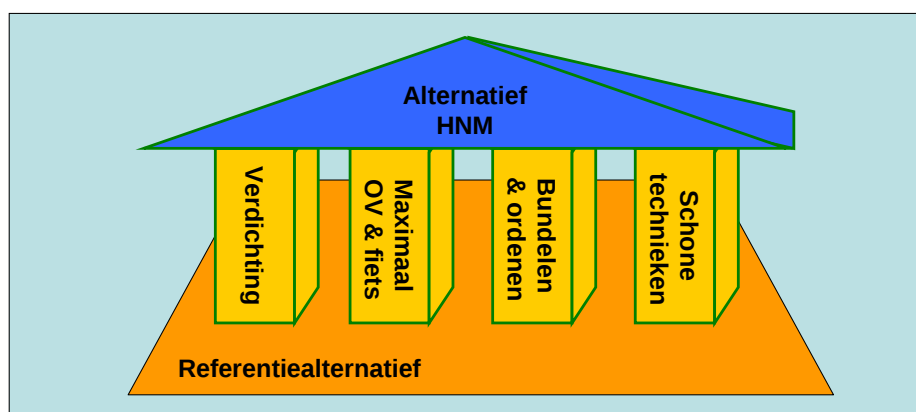
Een belangrijk onderdeel van het MER is de formulering van alternatieven. Eén van deze alternatieven is het referentiealternatief. Dit alternatief beschrijft de toekomstige situatie zonder uitvoering van de plannen die in het voorontwerp HNM beschreven zijn. Dit alternatief is erg belangrijk, want het maakt het mogelijk om de effecten van de plannen te kunnen duiden.

Het formuleren van verschillende, redelijkerwijs in beschouwing te nemen planalternatieven is een wettelijke verplichting. Door verschillende alternatieven te onderzoeken, wordt het mogelijk voor de besluitvormers om een weloverwogen keuze te maken. Het is dan ook belangrijk om kansrijke, onderscheidende alternatieven op te nemen in het MER.

In de HNM wordt voortgebouwd op vier pijlers, die voor een belangrijk deel volgen uit al ingezet beleid:

- 1: Verdichten;
- 2: Maximale groei van OV en fietsgebruik;
- 3: Bundelen en ordenen van autoverkeer;
- 4: Goede voorwaarden scheppen voor de introductie van nieuwe (schone en stille) technieken.

De eerste pijler is het vertrekpunt van de HNM. De tweede pijler vormt de basis van alle alternatieven: het maximaal haalbare voor OV en fiets. De derde en vierde pijler zijn de maatregelen die daar bovenop nog genomen kunnen worden. Vanuit deze pijlers zijn ook de alternatieven geformuleerd. De 4 pijlers zijn verder toegelicht in paragraaf 4.3. Figuur 4.1 geeft de positionering schematisch weer.



Figuur 4.1 Positionering referentiealternatief en alternatief HNM

Dit hoofdstuk doorloopt stapsgewijs de totstandkoming van de alternatieven. Paragraaf 4.2 handelt over de opbouw van de referentiesituatie en de plannen en projecten die verondersteld worden autonoom (zonder vaststelling van de HNM) uitgevoerd te worden. Paragraaf 4.3 beschrijft de alternatieven. Paragraaf 4.5 bespreekt een tweetal variantenanalyses, met als doel te verkennen in welke mate aanvullende maatregelen verder bij kunnen dragen aan het behalen van de doelstellingen op het gebied van klimaat en leefbaarheid.

4.2 Referentiealternatief

4.2.1 Inleiding

Het referentiealternatief bestaat uit de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Een nauwkeurige beschrijving van het referentiealternatief is cruciaal voor de effectvergelijking, zodat vastgesteld kan worden welke effecten zijn toe te schrijven aan de keuzes in de HNM.

Voor de HNM zijn twee peiljaren relevant: 2020 en 2030. Van het jaar 2020 bestaat een betrouwbaarder beeld van de ontwikkelingen dan voor 2030. Daarom wordt voor 2030 ook wel van een doorkijk gesproken. Hierover meer in paragraaf 4.2.3.

4.2.2 Referentiealternatief 2020

De hier opgesomde projecten en ontwikkelingen zijn de projecten en ontwikkelingen die in het verkeersmodel zijn opgenomen. Dit verkeersmodel heeft 2003 als basisjaar. Nieuwe inzichten ten aanzien van projecten en ontwikkelingen zijn zoveel mogelijk verwerkt. Toch kan er een verschil bestaan tussen het theoretische referentiealternatief en het referentiealternatief zoals die is opgenomen in het verkeersmodel. Die verschillen zijn hier expliciet aangegeven, zodat hiermee bij de effectbepaling en -beoordeling rekening gehouden kan worden.

Voor de bepaling van de referentiesituatie is uitgegaan van een vijftal ontwikkelingsvisies, op grond waarvan een gemiddeld basisscenario is vastgesteld. Voor de HNM zijn infrastructurele elementen en sociaal economische gegevens de meest bepaalde factoren.

Infrastructuur

Het uitgangspunt voor het bepalen van de referentiesituatie 2020 is dat infrastructuurprojecten waarvan de financiering nu rond is, in 2020 zijn uitgevoerd.

De volgende projecten worden verondersteld te zijn uitgevoerd in 2020⁶:

- Hubertustunnel;
- N14 verlengde Landscheidingsweg;
- RandstadRail 1e fase;
- Treinennetwerk in overeenstemming met de in 2007 vigerende toekomstvisie;
- Trekvliettracé (korte boortunnel op Ypenburg aangesloten op de A13 en de A4 richting Delft);
- Ongelijkvloerse kruising Neherkade;
- A4 Delft-Schiedam;
- Rijnlandroute;
- Openbaar vervoer dienstregeling 2007;
- Actieprogramma Openbaar Vervoer;
- Basisversie verkeerscirculatieplan Centrumgebied;
- Reconstructie van de Put/Calandstraat;
- Speciale fietsverbindingen (viaducten of tunnels) over autosnelwegen te weten 3x over de A4, 1x over de A13 en 3x over de A12.

In bovenstaande lijst is de Rijnlandroute een project waarvoor nog geen financiering is. Gezien de ligging van de Rijnlandroute worden er echter geen grote verschuivingen in het verkeersbeeld verwacht. Daarnaast is het de ambitie van de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland dat de uitvoering in 2013 start.

⁶ Een deel van deze projecten is intussen uitgevoerd, of wordt momenteel uitgevoerd.

Voor de tramlijn over de Binckhorstlaan is de financiering nog niet rond. In het bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid wordt wel van deze verbinding uitgegaan. Het ontbreken van deze verbinding in de referentiesituatie leidt ertoe dat de effecten van de verbinding zichtbaar worden bij het alternatief HNM.

Ruimtelijke ontwikkelingen

Naast de trendmatige groei, zoals opgesteld door de afdeling Onderzoek van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling en de makers van het Nieuw Regionaal Model (NRM)⁷, wordt uitgegaan van de volgende ruimtelijke ontwikkelingen:

- Leidschenveen;
- Ypenburg met uitzondering van de A12 zone (GAVI-kavel etc.);
- Wateringseveld met uitzondering van het Erasmusveld;
- Structuurvisie Den Haag (incl. het Centrum, de Lijn 11-zone, de Internationale kustzone maar zonder Vlietzone en Lozerlaan-Uithof);
- Valkenburg (visie 2007, 11.000 inwoners);
- Zoetermeer Oosterheem;
- Vinexlocaties Pijnacker.

4.2.3 Doorkijk 2030

De Haagse Nota Mobiliteit formuleert tevens doelstellingen en bijhorende maatregelen voor het jaar 2030. Het fietsgebruik moet verder groeien, er moeten meer P+R plaatsen komen en het openbaar vervoer moet een belangrijk deel van de mobiliteitsgroei opvangen. In de milieueffectrapportage wordt een doorkijk naar 2030 gegeven. Daarbij wordt op kwalitatieve wijze ingegaan op de vraag in hoeverre de doelen in 2030 bereikt worden.

⁷ Het NRM wordt gemaakt door Rijkswaterstaat.

4.3 Alternatieven

4.3.1 Totstandkoming alternatief HNM

Het alternatief HNM is opgebouwd uit de eerdergenoemde pijlers: verdichten en maximale inzet op OV en fiets. Deze pijlers zijn hier verder toegelicht.

Pijler 1: Verdichten

De stedelijke verdichting volgt uit de Structuurvisie 'Wereldstad aan zee'. De groei wordt geconcentreerd op (met OV goed bereikbare) binnenstedelijke locaties. Dit draagt bij aan een afname van de te reizen kilometers.

Pijler 2: Maximale groei van OV en fietsgebruik

Vanuit de HNM wordt ingezet op een verschuiving van de vervoerwijzekeuze (modal split) naar het OV en de fiets. Daardoor zijn minder mensen aangewezen op de auto als vervoermiddel. Om dit te bereiken wordt ingezet op een aantal speerpunten:

- duidelijke opbouw van het OV netwerk;
- goede internationale aansluitingen op HST en vliegvelden;
- Hogere frequenties en verdichting rond intercitystations en Stedenbaan;
- Investeren in Netwerk RandstadRail;
- Verbeteren HOV-tangent verbindingen;
- Handhaven lokaal ontsluitend openbaar vervoer;
- Verbeteren comfort, reizigersinformatie en toegankelijkheid.

In de Lijnennetnota van de regio Haaglanden, welke op 24 juni 2009 is vastgesteld, wordt het beleid dat is ingezet in de Regionale Nota Mobiliteit verder uitgewerkt. Het netwerk uit de Lijnennetnota vormt het uitgangspunt voor de HNM.

Pijler 3: Bundelen en ordenen van autoverkeer

Er wordt verwacht dat ook na pijler 1 en 2 de automobiliteit blijft groeien. Om dit in goede banen te leiden is het nodig de ontsluiting van Den Haag op een andere manier te organiseren. Hieruit is het alternatief HNM voortgekomen. Paragraaf 4.3.2 beschrijft dit.

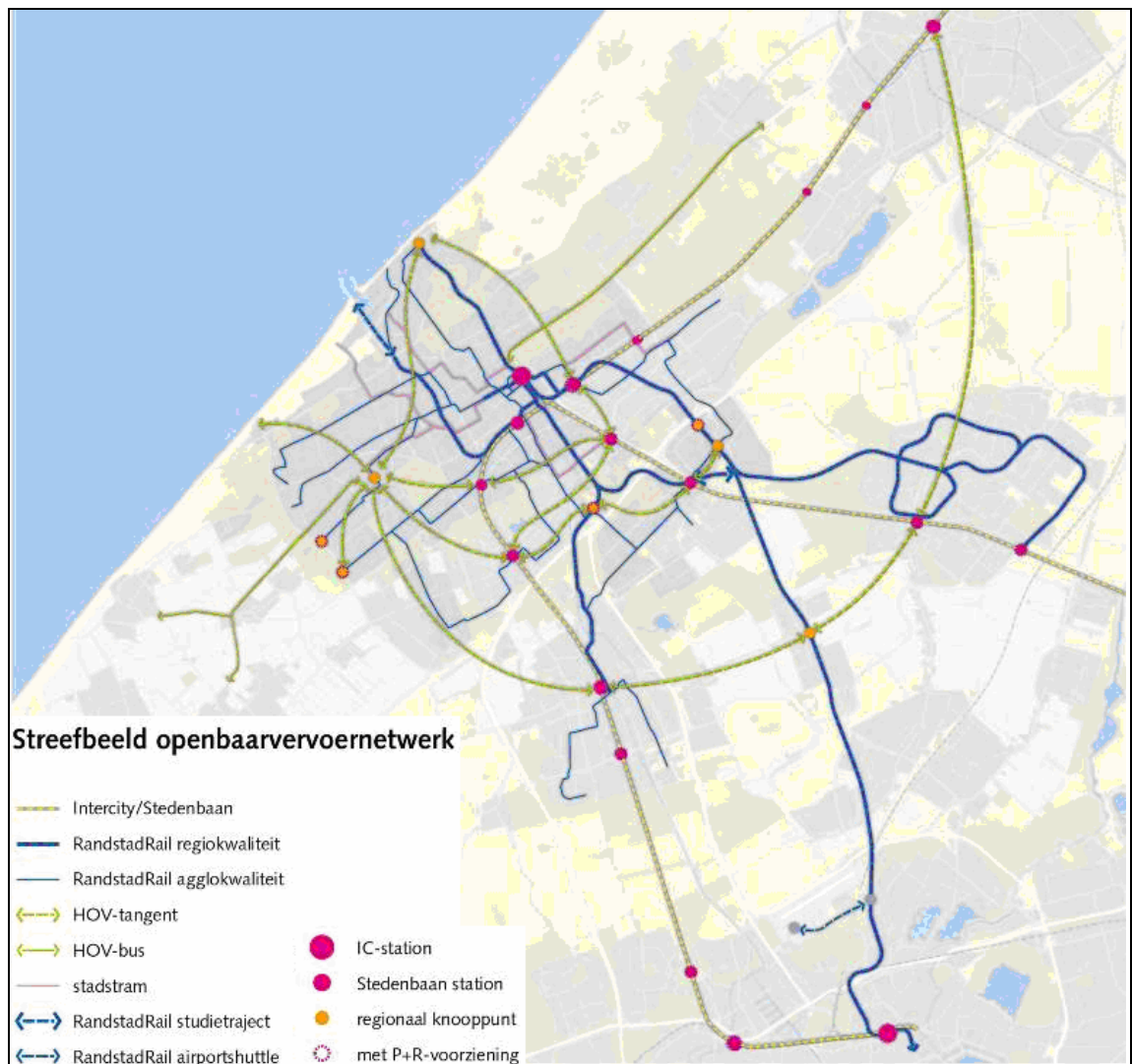
Pijler 4: goede voorwaarden voor nieuwe (schone en stille) technieken.

De laatste stap is goede voorwaarden scheppen voor de opkomst van nieuwe technieken. Hieruit zijn een tweetal oplossingsrichtingen voortgekomen, waarvan de effecten in een variantenanalyse worden onderzocht. Hierover meer in paragraaf 4.4.

4.3.2 Alternatief HNM

OV

De in paragraaf 4.3.1 genoemde speerpunten leiden tot een streefbeeld voor het OV-netwerk. Dit streefbeeld is gebaseerd op eerder ingezet beleid, extra accent op OV in de centrale zone, OV-tangenten en het versterken en uitbreiden van knooppunten. Dit beeld is te zien in Figuur 4.2. In bijlage 2 is een kaart opgenomen met de maatregelen die voortkomen uit de HNM.



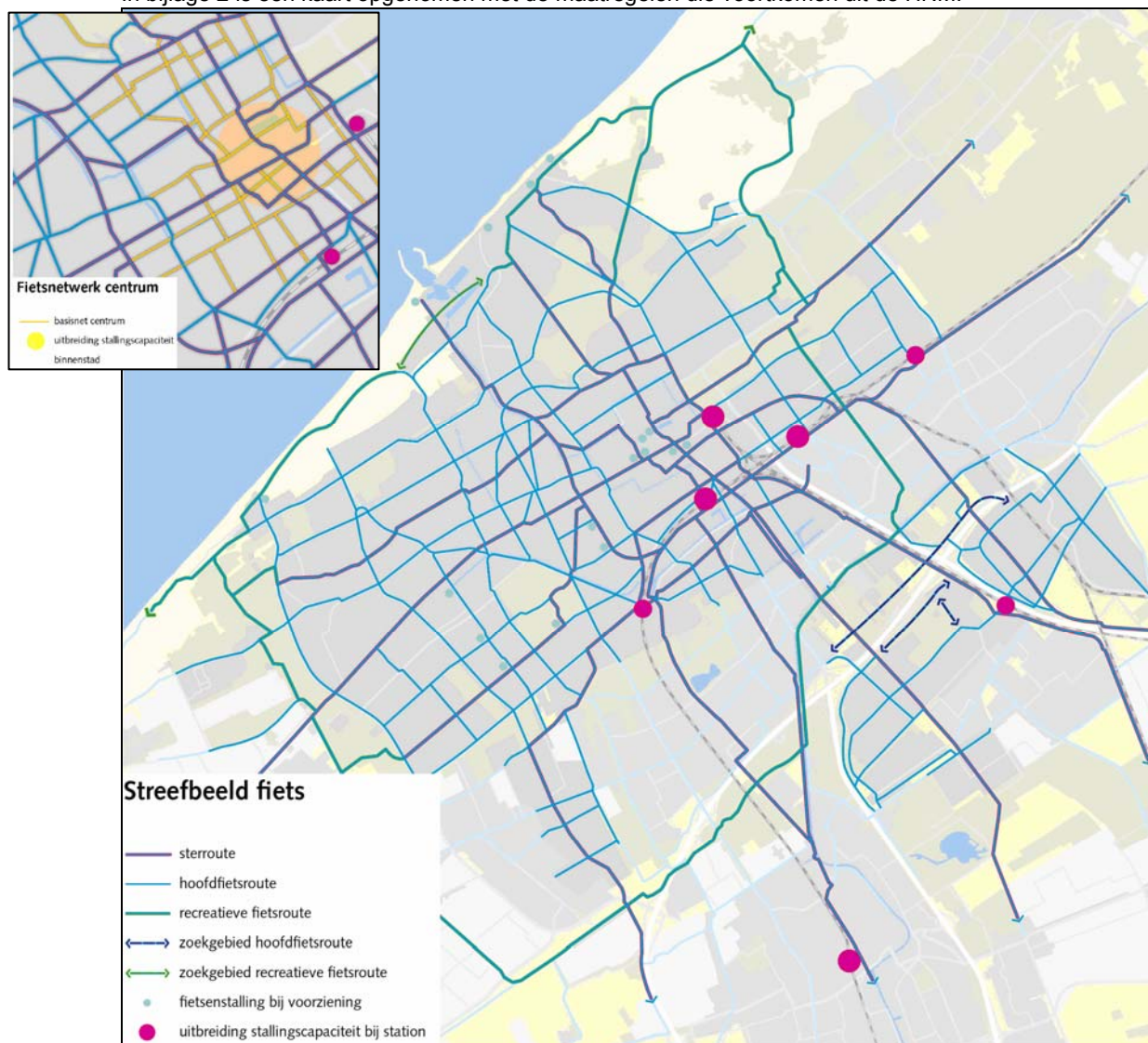
Figuur 4.2 Streefbeeld openbaar vervoernetwerk 2020

Fiets

De doelstelling het fietsbereik in 2020 met 30% te laten groeien (t.o.v. de referentiesituatie) sluit naadloos aan op het beleid van het Stadsgewest Haaglanden in de Regionale Nota Mobiliteit. In vergelijking met andere grote Nederlandse steden lijkt er nog ruimte te zijn voor die forse groei. Om het fietsgebruik te bevorderen richt het fietsbeleid zich op vijf speerpunten:

- Op orde brengen van het fietsnetwerk;
- Op orde brengen van fietsparkeervoorzieningen;
- Stimuleren van het gebruik van de fiets in combinatie met openbaar vervoer;
- Terugdringen van fietsendiefstal en het verbeteren van de handhaving;
- Verbeteren van promotie, communicatie en fietsvaardigheid.

Het op orde brengen van het fietsnetwerk leidt tot de voltooiing van het hoofdrouthenet, 14 steroutes en een recreatieve ronde door het groen rond de stad, gekoppeld aan regionale verbindingen (zie Figuur 4.3). In bijlage 2 is een kaart opgenomen met de maatregelen die voortkomen uit de HNM.



Figuur 4.3 Streefbeeld fietsnetwerk 2020

Autonetwerk

Een belangrijke doelstelling van de HNM is een betrouwbare bereikbaarheid. Dit wordt afgemeten aan de reistijd naar toplocaties vanaf een aantal stadspoorten. Deze toplocaties bevinden zich veelal in het centrum en in de kustzone. In Tabel 4.1 zijn de maatgevende stadspoorten per toplocatie genoemd:

Kustzone	
Herkomst/bestemming	Maatgevende Stadspoort
Uit de richting Rotterdam/Delft	A4/Harnasch
Uit de richting Utrecht/Zoetemeer	Knooppunt Prins Clausplein (A4/A12)
Uit de richting Amsterdam/Schiphol/Leiden	Knooppunt N14/N44 & A4/N14
Uit de richting Westland	N211 en N222
Centrum	
Herkomst/bestemming	Maatgevende Stadspoort
Uit de richting Rotterdam/Delft	Knooppunt Ypenburg
Uit de richting Utrecht/Zoetemeer	Knooppunt Prins Clausplein (A4/A12)
Uit de richting Amsterdam/Schiphol/Leiden	Knooppunt Prins Clausplein (A4/N14)

Tabel 4.1 Stadspoorten per toplocatie

In Figuur 4.4 zijn deze toplocaties en stadspoorten weergegeven. Om aan de doelstellingen te voldoen, wordt het autoverkeer gebundeld, geordend en ingepast. Den Haag kiest ervoor het doorgaande autoverkeer te concentreren en gelijkmatig te verdelen op een beperkt aantal goed ingepaste stedelijke en regionale hoofdwegen. In de woonwijken is doorgaand autoverkeer niet langer welkom. Op de wijkontsluitingswegen krijgt autoverkeer een minder dominante positie. Hiertoe wordt geïnvesteerd in een aantal speerpunten:

- Heldere opbouw van de wegenstructuur;
- Investeren in de (inter)nationale hoofdwegen;
- Voltooien en verbeteren van de hoofdstructuur van regionale hoofdwegen;
- Voltooien en verbeteren van het stelsel van stedelijke hoofdwegen;
- Wijkontsluitingswegen omvormen tot 'stadslanen'
- Voltooien van de inrichting van 30 km per uur-zones.

De kern van het HNM alternatief is een evenwichtige verkeersverdeling door het vergroten van de (doorstroom-)snelheid. Dit maakt de ring aantrekkelijker als ontsluitingsroute en zorgt voor betrouwbare reistijden naar de toplocaties. Bij de totstandkoming van het alternatief HNM is uitgegaan van de ruimtelijke kaders (de bestaande stedelijke (infra)structuur) en de kaders die volgen uit voorgaande plannen.



Figuur 4.4 Stadspoorten en toplocaties

De investeringen in de speerpunten leiden tot een grofmazig autonetwerk. In Figuur 4.5 is het streefbeeld van dit netwerk weergegeven. Er wordt helder onderscheid gemaakt tussen (inter)nationale, regionale en stedelijke hoofdwegen en wijkontsluitingswegen. In bijlage 2 is een kaart opgenomen met de maatregelen die voortkomen uit de HNM.



Figuur 4.5 Streefbeeld hoofdstructuur wegverkeer 2020

Verskil alternatief HMN met referentiealternatief

Om te verduidelijken hoe het alternatief HNM verschilt van het referentiealternatief worden hier de belangrijkste verschillen weergegeven:

- 14 stertroutes voor de fiets en verbeterde stallingsmogelijkheden;
- verdubbeling van het aantal P&R plekken in de regio in 2020 (van 2500 naar 5000);
- wegnnet:
 - o Opwaarderen en een meer evenwichtige verdeling van het verkeer op de Internationale Ring en de Inprikkers. Dit betekent concreet een betere doorstroming op:
 - Zuidelijke Randweg en NW-hoofdroute (gem. trajectsnelheid naar 40 km/u);
 - Verbeterde doorstroming op de Beatrixlaan in Rijswijk (gem. trajectsnelheid naar 40 km/u);
 - Trekvljet en Utrechtse Baan (gem. trajectsnelheid van 40 km/u). Door middel van meer doseren van het verkeer;
 - o Doorstroming op de Neherkade naar 25 km/u trajectsnelheid cf. stedelijke hoofdweg (d.w.z. lager dan voorzien in de referentie). Ook zorgen voor gem. trajectsnelheid van 25 km/u op de overige stedelijke hoofdwegen. (zie Figuur 4.2);
 - o Afwaarderen van een aantal stedelijke (hoofd)wegen tot wijkontsluitingsweg/stadslaan. Daar wordt de doorstroming van het autoverkeer ondergeschikt aan de doorstroming voor langzaam verkeer en OV. Het betreft concreet:
 - Van Alkemadelaan tussen N44 en Hubertustunnel en ook het deel van de Van Alkemadelaan tussen N44 en Schenkkade (t.o.v. verkeersplan 2010);
 - Valkenboslaan-Groot Hertoginnelaan - Laan Copes van Cattenburgh;
 - Laan van Meerdervoort/Javastraat (deel binnen de centrumring);
 - Troelstrakade en Volendamlaan/Thorbeckelaan en;
 - Schaapweg - Generaal Spoorlaan (Gemeente Rijswijk);
 - Melis Stokelaan;
 - Hengelolaan en;
 - Rijswijkse – Haagweg
 - o De Meppelweg wordt in de HNM variant opgewaardeerd van wijkontsluitingsweg naar stedelijke hoofdweg (t.o.v het oude verkeersplan 2010);
 - o Ook de Loosduinsekade wordt in de HNM variant opgewaard van wijkontsluitingsweg naar stedelijke hoofdweg (t.o.v. het oude verkeersplan 2010) in het verkeersmodel is de snelheid van deze weg echter niet gewijzigd t.o.v. referentiemodel).

Voor het openbaar vervoer is in het verkeersmodel als basis voor 2020 de dienstregeling voor 2007 opgenomen. Ook van Netwerk RandstadRail is een modelberekening beschikbaar, zodat ook deze situatie zo nodig als uitgangspunt voor een referentie kan worden gebruikt.

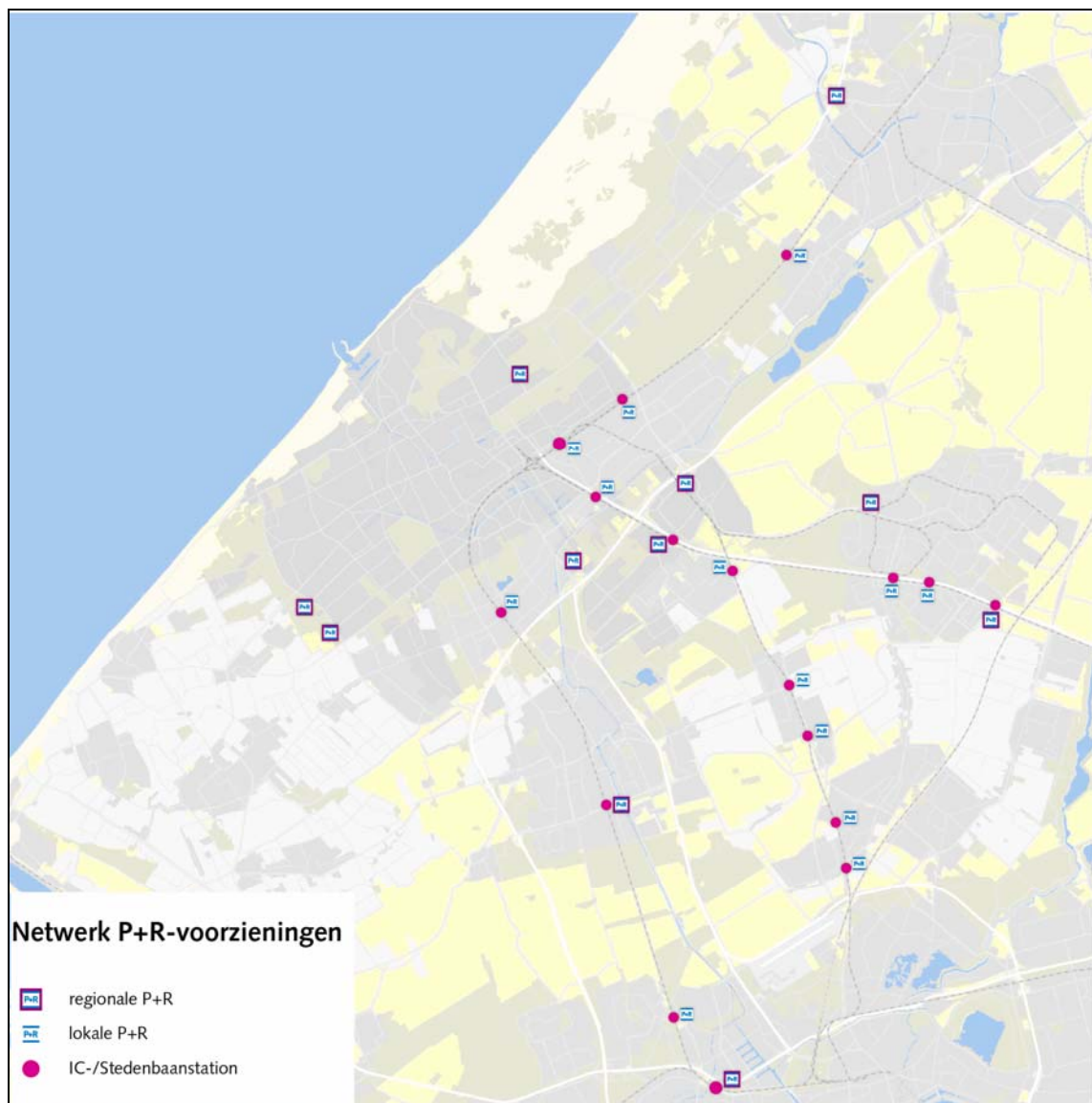
Ten opzichte van de dienstregeling 2007 kent het voorkeurmodel OV HNM 2020 de volgende toevoegingen:

- tramlijn 1 via de Vlietzone en de Binckhorst met 30-35 km/uur;
- tramlijn 11 doorgetrokken naar het Norfolk terrein en met 30-40 km/uur via Binckhorst, Vlietzone en station Ypenburg naar Zoetermeer;
- tramlijn 9 tussen CS en Scheveningen 25 km/uur;
- voor alle tramlijnen behalve 6, 10 en 12 minimaal 8 voertuigen per uur;
- Buslijnen 21, 23, 33 en 37 met minimaal 20 km/uur en gestroomlijnde route.

Ter aanvulling op het bovenstaande is in bijlage 2 een set kaarten opgenomen met de maatregelen die voortkomen uit de HNM.

Ketenmobiliteit

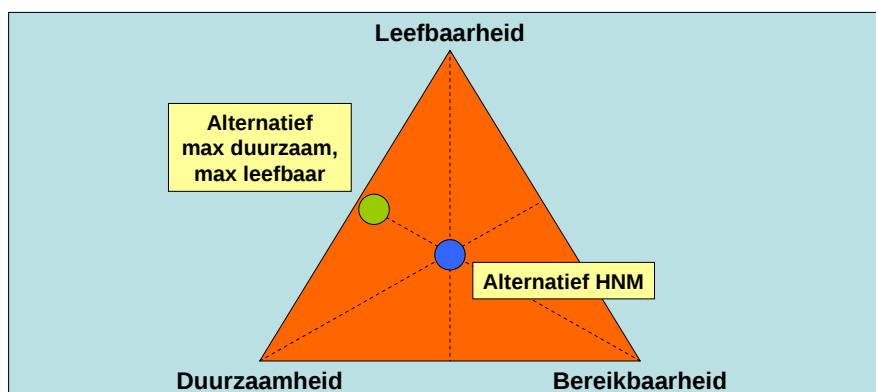
De HNM zet ook in op ketenmobiliteit, door het gemakkelijker te maken om verschillende vervoermiddelen te combineren. Dit betekent dat het aanbod de vraag volgt als het gaat om fietsenstallingen bij stations, dat er ruimte wordt geboden aan nieuwe initiatieven, zoals Park + Walk (lopen naar de bestemming van bijvoorbeeld een parkeergarage) en Park + Bike. Tot slot wordt de Park + Ride capaciteit flink uitgebreid. Dit leidt tot het streefbeeld zoals weergegeven in Figuur 4.6. In bijlage 2 is een kaart opgenomen met de maatregelen die voortkomen uit de HNM.



Figuur 4.6 Streefbeeld netwerk P+R-voorzieningen

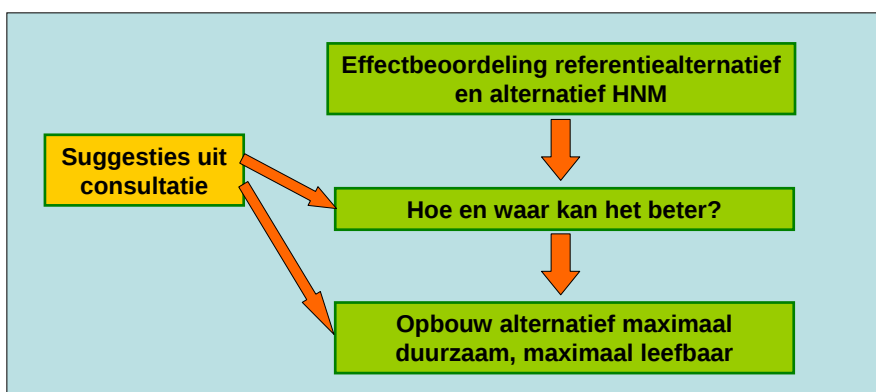
4.3.3 Alternatief maximaal duurzaam, maximaal leefbaar

De ambities van de HNM zijn duurzame mobiliteit, een gezonde stad en betrouwbare bereikbaarheid. Om tegemoet te komen aan deze doelstellingen, zoekt het alternatief HNM een uitgebalanceerde positie (zie Figuur 4.7). Het plan-MER biedt de mogelijkheid om te verkennen of er nóg beter invulling gegeven kan worden aan de ambitie 'duurzame mobiliteit en een gezonde stad'. Dit wordt het alternatief maximaal duurzaam, maximaal leefbaar genoemd. De positionering van deze alternatieven is in Figuur 4.7 schematisch weergegeven.



Figuur 4.7 Positionering HNM en alternatief max. duurzaam, max. leefbaar

In deze fase kan nog niet concreet benoemd worden uit welke elementen dit alternatief wordt opgebouwd. De beschrijving van milieueffecten in het plan-MER biedt hiervoor het startpunt. Positieve milieueffecten leveren bouwstenen voor het alternatief en minder positieve milieueffecten geven een aanknopingspunt voor het formuleren van maatregelen. Daarnaast biedt dit alternatief de mogelijkheid om bruikbare ideeën die in de consultatiefase worden aangedragen een plaats te geven. De stappen die worden doorlopen zijn weergegeven in Figuur 4.8.



Figuur 4.8 Stappen totstandkoming alternatief maximaal duurzaam, maximaal leefbaar

Paragraaf 4.4 bespreekt een aantal oplossingsrichtingen die bij kunnen dragen aan duurzame mobiliteit en een gezonde stad.

4.4 Variantenanalyses

4.4.1 Doel variantenanalyses

Het alternatief HNM richt zich sterk op de fysieke mogelijkheden tot aanpassing van het mobiliteitsnetwerk, zoals wegen, OV-verbindingen en fietspaden. Daarnaast zijn er ook andere maatregelen denkbaar die bij kunnen dragen aan verbetering van leefbaarheid, duurzaamheid en bereikbaarheid. In de volgende paragrafen worden twee van deze maatregelpakketten beschreven. Om het effect van deze maatregelen te bepalen wordt een variantenanalyse uitgevoerd. Dit houdt in dat er met behulp van berekeningen en ervaringscijfers een inschatting wordt gemaakt van de effecten.

4.4.2 Versnelde transitie naar duurzame technieken en brandstoffen

Lokale kansen voor duurzaam transport en vervoer

Energieschaarste en problemen rond bereikbaarheid en leefbaarheid zijn nauw gerelateerd aan de mobiliteitsbehoefte. Om de problemen op te lossen zetten centrale en decentrale overheden fors in op innovatie binnen de mobiliteitssector. In het straatbeeld van 2020 zal een grote rol zijn weggelegd voor alternatieve brandstofkeuze met bijvoorbeeld elektrische auto's en fietsen, voertuigen op biogas, hybride voertuigen, etc. De gemeente Den Haag heeft, als lokale overheid, de kans om een bijdrage te leveren aan een versnelde transitie naar schone technieken en brandstoffen (*decentraal wat kan, centraal wat moet*).

Voeling krijgen met het formuleren van ambities rond duurzame voertuigen binnen Den Haag

De variantenanalyse voor aantallen duurzame voertuigen dient ter verduidelijking van de effecten van duurzaam verkeer op Haags grondgebied. Fors inzetten op duurzame voertuigen binnen Den Haag resulteert mogelijk in een betere luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast, lagere bijdrage aan de CO₂-uitstoot, minder afhankelijkheid van energie, etc. De variantenanalyse geeft antwoord op de vraag hoeveel invloed de inspanning om duurzame voertuigen op de weg te krijgen kan hebben op de leefomgeving.

Mogelijkheden vanuit lokaal beleid

Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Den Haag biedt een bruikbaar instrumentarium om een bijdrage te leveren aan een versnelde transitie. Het aantal duurzame voertuigen in Den Haag kan vanuit het mobiliteitsbeleid via twee sporen worden verhoogd: via het stimulerende spoor en via het regulerende spoor. De belangrijke vraag die hiervoor echter gesteld moet worden is: op welke wijze wordt een 'duurzaam' voertuig gedefinieerd? Op het moment dat deze definitie is vastgesteld, kan het aantal duurzame voertuigen op Haags grondgebied worden bepaald (huidige situatie). Vanuit dit startpunt kan het college ambities formuleren voor aantallen 'duurzame voertuigen' of aantallen gereden 'duurzame kilometers' in 2020⁸.

Bijdrage versnelde transitie aan een verbeterde bereikbaarheid en leefbaarheid

De variantenanalyse toont aan op welke wijze een versnelde transitie kan bijdragen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van Den Haag. De inzet kan plaatsvinden via een stimulerend spoor en/of een regulerend spoor.

⁸ Amsterdam, de Noordelijke provincies en Rotterdam hebben al ambities op dit gebied geformuleerd.

Voorbeelden stimulerend spoor

Duurzame voertuigen krijgen:

- korting bij het parkeren (gedifferentieerd parkeren, proefwet van VROM);
- speciale parkeerplekken dichtbij bestemming (Park en Walk (P+W)) voor duurzame voertuigen);
- extra parkeervoorziening voor de e-bike;
- gratis natransport voor duurzaam voertuig bezitters (bijv. vanaf transferia);
- etc.

Voorbeelden regulerend spoor

Niet duurzame voertuigen:

- mogen bepaalde gebieden niet in (milieuzone);
- parkeren duurder (gedifferentieerd parkeren, proefwet van VROM);
- moeten binnen venstertijden opereren;
- etc.

4.4.3 Aangescherpt prijsbeleid

Bereikbaarheid en prijsbeleid

Prijsbeleid is een instrument om te sturen op bereikbaarheid en leefbaarheid van bepaalde gebieden. Door bepaalde manieren van vervoer (bijv. via de weg⁹) zwaarder te belasten, wordt het aantrekkelijker om gebruik te maken van een alternatieve vervoerswijze (bijv. bus, fiets). Op deze manier neemt de druk op zwaar belaste infrastructuur af en kan de capaciteit van minder belaste infrastructuur beter worden benut. Sturing op leefbaarheid is daarbij ook mogelijk.

Bijdrage prijsbeleid aan een verbeterde bereikbaarheid en leefbaarheid

De variantenanalyse 'aangescherpt prijsbeleid' toont aan op welke wijze prijsbeleid kan bijdragen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van Den Haag. Ook voor prijsbeleid geldt dat de inzet kan plaatsvinden via een stimulerend spoor en/of een regulerend spoor. Een verlaging van de OV-tarieven gaat bijvoorbeeld samen met een verhoging van de parkeertarieven. De variantenanalyse geeft antwoord op de vraag in hoeverre dit soort beleid invloed heeft op de modal split en daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad.

⁹ Prijsbeleid is gezien de Wet bereikbaarheid en mobiliteit (Wbm) op dit moment vrijwel onmogelijk op gemeentelijk niveau. Dit komt door de volgende punten:

- De Wbm hanteert als uitgangspunt dat tolheffing alleen ingezet kan worden voor het financieren van nieuwe (weg)infrastructuur;
- Het heffen van tol op bestaande infrastructuur is alleen mogelijk wanneer het heffen van tol op de nieuwe infrastructuur tot problemen leidt op deze bestaande infrastructuur;
- Een besluit tot tolheffing wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de minister van VenW;
- Wanneer er sprake is van tolheffing in combinatie met kilometerbeprijzing dient de gebruiker één rekening te ontvangen.

5 TOETSINGSKADER

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het toetsingskader uiteengezet. Het toetsingskader vormt samen met de alternatieven het hart van een MER. Uit de confrontatie van de alternatieven met het toetsingskader volgt de effectbeschrijving.

Het toetsingskader is opgebouwd uit een set thema's, beoordelingscriteria en indicatoren, welke zijn afgestemd op het abstractieniveau van de Haagse Nota Mobiliteit.

Het toetsingskader volgt uit wettelijke normen, beleidsdoelstellingen en bestuurlijke afspraken. Voor een aantal thema's bestaat er een uitgekristalliseerd wettelijk kader en onderzoeksinstrumentarium. Deze thema's kunnen op kwantitatieve wijze getoetst worden. Van de thema's waarvoor geen wettelijke normen zijn, is nagaan of er toetsingsindicatoren volgen uit beleidsdoelstellingen en bestuurlijke afspraken. Voor de overige thema is een beargumenteerd voorstel gedaan voor wijze van toetsing.

Een aantal thema's is gezien het abstractieniveau van de Haagse Nota Mobiliteit niet relevant.

Paragraaf 5.2 geeft een overzicht van de thema's en de voorgestelde wijze van toetsing. Paragraaf 5.3 geeft de doelen van de HNM weer die nog niet in het toetsingskader terugkomen. Paragraaf 5.4 legt ten slotte de verbinding met het Haagse Gebiedsgerichte Milieubeleid (GGMB).

5.2 Beoordelingskader

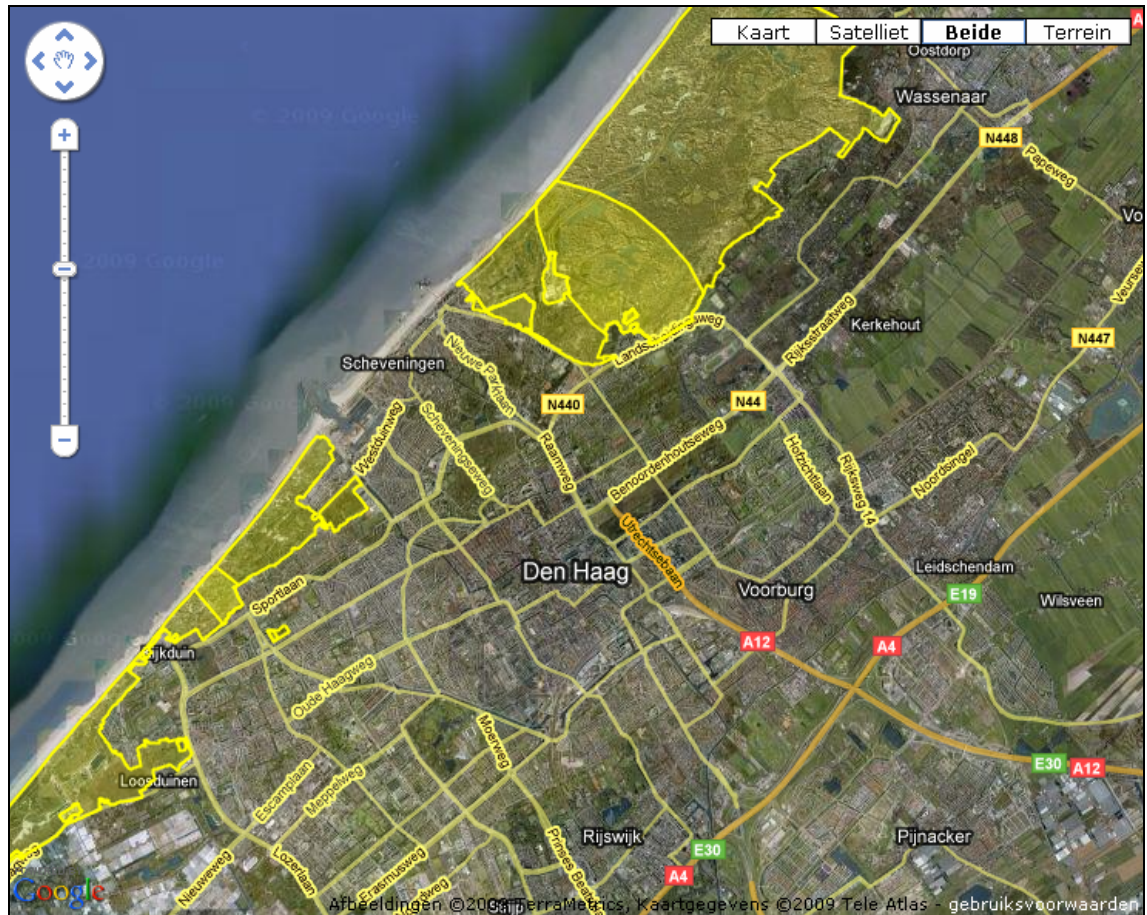
In Tabel 5.1 worden de thema's, toetsingscriteria en indicatoren uiteengezet. De diepgang van de toetsing wordt bepaald door het abstractieniveau van het plan, de HNM. De toetsing heeft daarom vaak een kwalitatief karakter en leidt tot een agenda met kansen en bedreigingen voor de uitwerking van het plan.

Thema	Beoordelingscriterium	Indicator	Aard toetsing
Verkeer en vervoer	Mobiliteit	Vervoerwijzekeuze (modal split)	Kwantitatief
	Bereikbaarheid	Reistijden	Kwantitatief
	Betrouwbaarheid/robuustheid	Betrouwbaarheid reistijd	Kwalitatief
	Routekeuze	Aandeel doorgaand verkeer	Kwantitatief
	Parkeerdruk	Aantal bezette plekken / capaciteit	Kwantitatief
Verkeersveiligheid	Kansen voor verkeersveiligheid	Kentallen verkeersveiligheid	Kwalitatief
Lucht	Luchtkwaliteit	Toe- of afname emissies PM ₁₀ , PM _{2,5} en NO ₂ en totale emissievracht	Kwantitatief
		Toe- of afname concentraties in invloedsgebied	Kwantitatief
		Aantal kritische wegvakken (<2µg/m3 onder de norm)	Kwantitatief
Geluid	Geluidsbelasting	Toe- of afname per geluidklasse	Kwantitatief
		Toe- of afname knelpunten	Kwantitatief
		Aantallen en locatie gehinderden	Kwantitatief
Natuur & ecologie	Kansen en bedreigingen voor ecologische waarden	Barrièrewerking voor, Stedelijke Groene Hoofdstructuur en ecologische verbindingzones (EHS)	Kwalitatief
Natura 2000	Instandhoudingsdoelstellingen Natura 2000 (voortoets i.h.k.v. NB-wet 1998)	Verzuring, vermesting, verstoring en versnippering	Kwantitatief
Energie & klimaat	CO ₂ -uitstoot Kansen voor klimaatadaptatie	Toe- of afname CO ₂ -uitstoot verkeer	Kwantitatief
		Totale CO ₂ -uitstoot verkeer	Kwantitatief
		Energieverbruik en brandstofkeuze	Kwantitatief
		Risico op overstroming	Kwalitatief
Gezondheid/ leefbaarheid	Blootstelling lucht en geluidseffecten en lichaamsbeweging	Toe- of afname bevolking in invloedsgebied	Kwalitatief
		Toe- of afname aantal fiets en wandelkilometers	
	Barrièrewerking	Doorsnijding woongebieden	Kwalitatief
Ruimtelijke kwaliteit	Ruimtebeslag door infrastructuur en parkeren	Toe- of afname ruimtebeslag	Kwalitatief
Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie	Kansen en bedreigingen voor cultuurhistorische en landschappelijke waarden	Doorsnijding cultuurhistorisch of landschappelijk waardevolle gebieden	Kwalitatief
Bodem en Water	Kansen en bedreigingen voor uitwerking/inpassing	Waterkwaliteit, -kwantiteit, veiligheid en grondwater	Kwalitatief
		Bodemstructuur, bodemkwaliteit en grondverzet	Kwalitatief

Tabel 5.1 Beoordelingskader

Natura 2000

De Natuurbeschermingswet 1998 geeft aan dat er bij mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden een voortoets uitgevoerd moet worden. Deze geeft antwoord op de vraag of er significante effecten verwacht worden en of er een passende beoordeling nodig is. Voor de HNM wordt een voortoets uitgevoerd voor de Natura 2000-gebieden *Westduinpark & Wapendal*, *Solleveld & Kapittelduinen* en *Meijendel & Berkheide* (Zie Figuur 5.1).



Figuur 5.1 Natura 2000 gebieden in en rond Den Haag (geel gearceerd).

5.3 Doelbereik 2020

In hoofdstuk 3 zijn de doelen uit het ontwerp van de HNM uiteengezet. Naast de toetsing op eerder genoemde thema's, wordt ook getoetst of deze doelen bereikt worden. De doelen voor 2020 die nog niet expliciet in het toetsingskader zijn genoemd, worden hieronder herhaald.

1. Maximale reistijd tussen stadspoort en toplocaties is 20 minuten in de spits;
2. De maximale reistijd wordt in 95% van de gevallen gehaald;
3. Het aantal instappers in het OV neemt tot 2020 met 40% toe t.o.v. de referentiesituatie;
4. Het aandeel OV bedraagt in 2020 31%;
5. Het fietsgebruik groeit t.o.v. de referentiesituatie met 30% tot 2020;
6. Doorgaand autoverkeer gaat via de (boven)regionale en stedelijke hoofdwegen;
7. Doorgaand autoverkeer gaat niet door woon- en verblijfsgebieden.

5.4 Haagse Gebiedsgerichte Milieubeleid

In het Haagse Gebiedsgerichte Milieubeleid (GGMB) zijn per gebied voor alle milieuthema's doelen geformuleerd (zie Tabel 5.2).

Thema's	Gebiedstypen					
	Wonen	Werken	Gemengd wonen	Gemengd werken	Infrastructuur	Groene hoofdstructuur en water
Bodem	Extra	Basis	Extra	Basis	Basis	Extra
Externe veiligheid	Maximaal	Basis	Maximaal	Maximaal	Basis	Extra
Geluid	Maximaal	Basis	Extra	Basis	Basis	Extra
Lucht	Maximaal	Basis	Extra	Basis	Basis	Extra
Mobiliteit	Extra	Basis	Extra	Extra	Basis	Maximaal
Schoon	Extra	Extra	Extra	Maximaal	Maximaal	Extra
Water						
Ambities per poldereenheid, (water dat siert, water dat behaagt of water dat leeft)						
Natuur	Extra	Basis	Extra	Basis	Basis	Maximaal
Klimaat	Maximaal	Maximaal	Maximaal	Maximaal	Maximaal	Maximaal

Tabel 5.2 Doelen GGMB per thema en gebiedstype

In het plan-MER wordt aangegeven op welke locaties het invloedsgebied samenvalt met een hogere ambitie dan 'basis'. Door in te schatten of de ambitie haalbaar is, worden kansen en bedreigingen meegegeven voor het vervolgtraject. Deze komen terug in de 'duurzaamheidsparagraaf' van de HNM.

6 PLANNING EN VERVOLG

6.1 Vervolg

In hoofdstuk 2 is beschreven hoe de betrokken bestuursorganen geraadpleegd worden. Parallel hieraan wordt tevens advies gevraagd aan de Commissie voor de m.e.r. Daarbij wil de gemeente graag een reactie op de volgende drie onderdelen (zie ook hoofdstuk 3):

- Reikwijdte: de situaties die in het plan-MER worden beschouwd (locaties en scenario's);
- Reikwijdte: de milieuthema's, aspecten en toetsingscriteria die in het plan-MER worden gehanteerd (beoordelingskader);
- Detailniveau: het detailniveau van de te onderzoeken milieueffecten die in het plan-MER wordt gehanteerd (kwantitatief/kwalitatief).

De raadpleging vindt plaats door middel van een brief naar de instanties, een advertentie in de lokale krant en een oproep op internet. De betrokken bestuursorganen worden uitgenodigd om hun mening te geven over de reikwijdte en detailniveau. De reacties worden gebruikt als input voor de gehanteerde reikwijdte en detailniveau van de vervolgfase van het Milieuraapport (plan-MER).

Als het plan-MER gereed is wordt het ter inzage gelegd samen met het ontwerp van de Haagse Nota Mobiliteit. Het plan-MER wordt dan tevens aan de Commissie voor de m.e.r. wordt voorgelegd. Het advies van de Commissie maakt onderdeel uit van het raadsvoorstel over de HNM.

Na de procedure van de Haagse Nota Mobiliteit voor de hele gemeente Den Haag, volgen verscheidene andere plannen en projecten. Voor deze plannen en projecten wordt mogelijk een nieuwe plan- of besluit-m.e.r. doorlopen. Een besluit-m.e.r. is meer gedetailleerd dan een plan-m.e.r.. De bevindingen uit het plan-MER vormen een 'agenda' voor deze plannen.

In bijlage 1 zijn, naast de stappen en inhoud van de plan-m.e.r., ook de betrokkenen op een rijtje gezet.

6.2 Planning

De plan-m.e.r.-procedure bestaat uit twee delen. Deel A, reikwijdte en detailniveau, loopt van nu tot december 2009. Deel B, het plan-MER en de HNM, loopt van november 2009 tot december 2010. De planning is weergegeven in Tabel 6.1.

(DEEL A) NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU:	GEREED
Vaststelling concept notitie R&D door college met raadsinformatiebrief aan de raad	november 2009
Openbare kennisgeving (art. 7.11c Wm)	november 2009
Inspraak en raadpleging bestuursorganen: reikwijdte en detailniveau (art. 7.11b Wm).	november/december 2009
Vaststelling notitie R&D door college. Raadpleging raad via raadsnotitie	januari 2009
(DEEL B) PLAN-MER EN HNM:	
Vaststelling ontwerp HNM en plan-MER. Raadpleging raad via raadsnotitie	medio 2010
Terinzagelegging en inspraak (art. 7.26a Wm) plan-MER ligt gelijktijdig ter visie met ontwerp-HNM. Verplichte raadpleging/toetsing Commissie MER (loopt gelijk op met terinzagelegging, Art. 7.26 b Wm)	augustus/september 2010
Vaststelling HNM incl. plan-MER door de raad	december 2010

Tabel 6.1 Planning HNM en m.e.r.-procedure

COLOFON

Opdrachtgever	: Gemeente Den Haag
Project	: Plan-MER Haagse Nota Mobiliteit
Dossier	: C5351.01.001
Omvang rapport	: 36 pagina's
Auteur	: Jan Henk Tigelaar, Jaap Willems
Bijdrage	: Mariëlle de Sain
Interne controle	: Mariëlle de Sain
Projectleider	: Jan Henk Tigelaar
Projectmanager	: Robert de Jager
Datum	: 23 september 2009
Naam/Paraaf	:

DHV B.V.

Ruimte en Mobiliteit

Laan 1914 nr. 35

3818 EX Amersfoort

Postbus 1132

3800 BC Amersfoort

T (033) 468 20 00

F (033) 468 28 01

E info@dhv.com

www.dhv.nl

BIJLAGE 1 Stappen en inhoud plan-MER

Stappen plan-m.e.r.

Voor de plan-m.e.r.-procedure geldt een aantal voorschriften:

1. Openbare kennisgeving (art 7.11c Wm);
2. Raadplegen betrokken overheidsorganen over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport (art 7.11b Wm);
3. Opstellen en publiceren milieurapport (art 7.9 lid 2 Wm);
4. Terinzagelegging van het plan-MER en de ontwerp-Nota en de daarbij behorende inspraakmogelijkheden (art 7.26a Wm) en raadpleging/toetsing Commissie m.e.r. (loopt gelijk op met terinzagelegging, Art. 7.26 b Wm);
5. Motiveren gevolgen van de plan-m.e.r.-procedure in definitieve Nota (art 7.26d Wm);
6. Bekendmaking en mededeling van het plan (art 7.26e Wm).

Stap 1: Openbare Kennisgeving

In een openbare kennisgeving wordt het voornemen om een plan-MER op te stellen gepubliceerd. In deze openbare kennisgeving wordt tevens aangegeven wie in de gelegenheid worden gesteld advies uit te brengen over de inhoud van de plan-MER.

Stap 2: Raadplegen betrokken bestuursorganen

Na de publicatie van de openbare kennisgeving moet de reikwijdte en het detailniveau van het milieurapport worden bepaald. Hiervoor wordt aan de betrokken bestuurlijke instanties om advies gevraagd. Het onderliggende document wordt voorgelegd aan instanties die tevens betrokken zijn bij overleg rond de totstandkoming van de Haagse Nota Mobiliteit.

De Commissie voor de m.e.r. (Cie m.e.r.) moet worden ingeschakeld indien er sprake is van mogelijke effecten op Natura 2000 gebieden of Ecologische Hoofdstructuur of bij overschrijding van een drempelwaarde uit de bijlage van het Besluit m.e.r. 1994. Dit is hier mogelijk het geval. Vanwege de verwachte meerwaarde wordt de Cie m.e.r. vrijwillig ingeschakeld.

Stap 3: Opstellen plan-MER (milieurapport)

Het milieurapport wordt opgesteld op basis van de bepaalde reikwijdte en het detailniveau. Het milieurapport beoordeelt het voornemen en de alternatieven op milieueffecten. De plan-MER dient als milieu-informatiebron voor de ruimtelijke procedure.

Stap 4: Terinzagelegging en inspraak

Het plan-MER en het ontwerp van de HNM liggen tegelijkertijd ter inzage. Een ieder kan gedurende een periode van 6 weken schriftelijk of mondeling een reactie op beide documenten geven. In dezelfde periode vindt tevens de raadpleging/toetsing van de Cie m.e.r. plaats.

Stap 5: Motiveren in het definitieve plan

In de uiteindelijke HNM wordt gemotiveerd hoe met de uitkomsten van de plan-m.e.r. en de inspraakreacties is omgegaan.

Stap 6: Bekendmaking en mededeling van het plan

De definitieve Nota wordt bekend gemaakt.

Inhoud plan-MER

De kern van de plan-m.e.r. wordt gevormd door een milieuraapport waarin de milieueffecten van de voorgenomen activiteit worden beschreven. Daarnaast moeten redelijke alternatieven worden beschreven en op hun milieueffecten worden beoordeeld. Het milieuraapport moet de volgende onderdelen bevatten (vrij naar wettekst):

- a) Een beschrijving van wat met de voorgenomen activiteit wordt beoogd;
- b) Een beschrijving van de voorgenomen activiteit en de bandbreedte die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering van de bandbreedte (scenario's, alternatieven of varianten);
- c) Een overzicht van eerder vastgestelde plannen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven bandbreedte;
- d) Een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven bandbreedte daarvoor gevolgen kunnen hebben, en van de te verwachten autonome ontwikkeling van dat milieu;
- e) Een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit en de beschreven bandbreedte kunnen hebben, en een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven;
- f) Een vergelijking van de als gevolg van onderdeel d beschreven verwachte ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor milieu van elk van de in beschouwing genomen bandbreedte;
- g) Een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens;
- h) Een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport (plan-MER) en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven bandbreedte.

Betrokkenen bij de procedure voor de milieueffectrapportage:

Initiatiefnemer

In deze m.e.r. is het college van Burgemeester en Wethouders (B&W) van de gemeente Den Haag de initiatiefnemer.

Naam en adres van de initiatiefnemer:

Gemeente Den Haag

Dienst Stedelijke Ontwikkeling; Verkeer en Infrastructuur

Bevoegd gezag

Het bevoegd gezag beoordeelt de aanvaardbaarheid van het MER. In deze m.e.r.-procedure is de gemeenteraad van Den Haag het bevoegd gezag.

Naam en adres van het bevoegd gezag:

Gemeente Den Haag

Dienst Stadsbeheer; Milieu en Vergunningen, afdeling Beleid

T.a.v. Dhr. A. Finkers

Postbus 12651

2500 DP DEN HAAG

Commissie voor de milieueffectrapportage

Het bevoegd gezag kan bij haar besluiten geadviseerd worden door de landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie m.e.r.). Deze onafhankelijke commissie bestaat uit tal van deskundigen op milieugebied. Voor iedere milieueffectrapportage wordt uit de commissie een werkgroep samengesteld. Deze werkgroep adviseert het bevoegd gezag over de reikwijdte en het detailniveau en toetst later de juistheid en volledigheid van het MER (het toetsingsadvies). De gemeente Den Haag vraagt bij al haar m.e.r.-en die worden opgesteld de Cie m.e.r. om advies.

Betrokken bestuursorganen

Ook de betrokken bestuursorganen worden geraadpleegd en om advies gevraagd over reikwijdte en detailniveau van het plan-MER.

Insprekers

In de m.e.r.-procedure is aangegeven dat een ieder recht heeft op inspraak. Degenen die tijdens de m.e.r.-procedure van dit recht gebruik maken zijn de insprekers. Het bevoegd gezag informeert een ieder tijdig wanneer en op welke wijze de inspraakmogelijkheden zich voordoen. Bij een plan-m.e.r.-procedure is inspraak alleen verplicht op het milieueffectrapport en niet op de notitie reikwijdte en detailniveau.

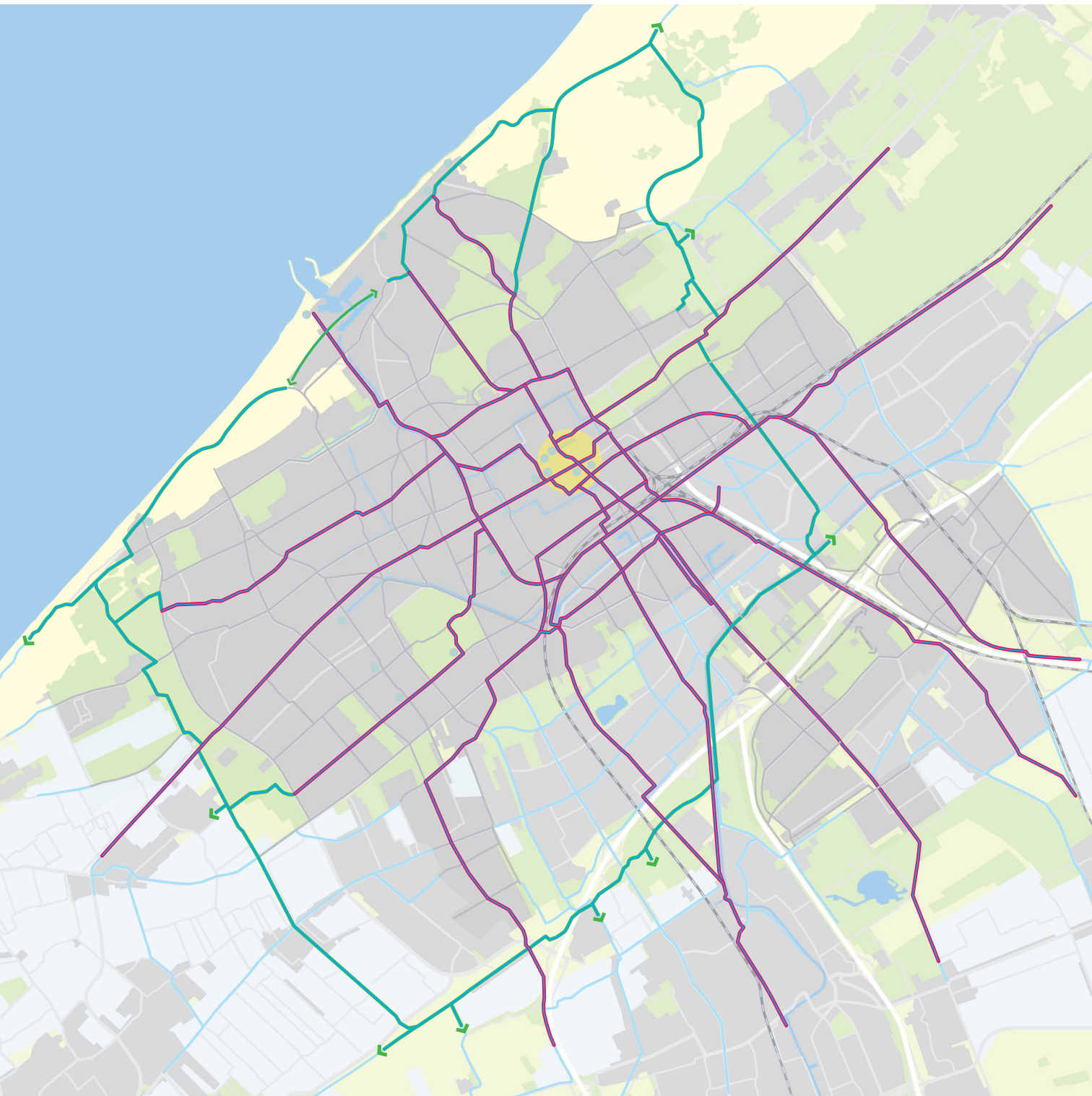
BIJLAGE 2 Kaarten met maatregelen HNM

- Alternatief HNM: OV;
- Alternatief HNM: fiets;
- Alternatief HNM: wegverkeer;
- Alternatief HNM: P+R.



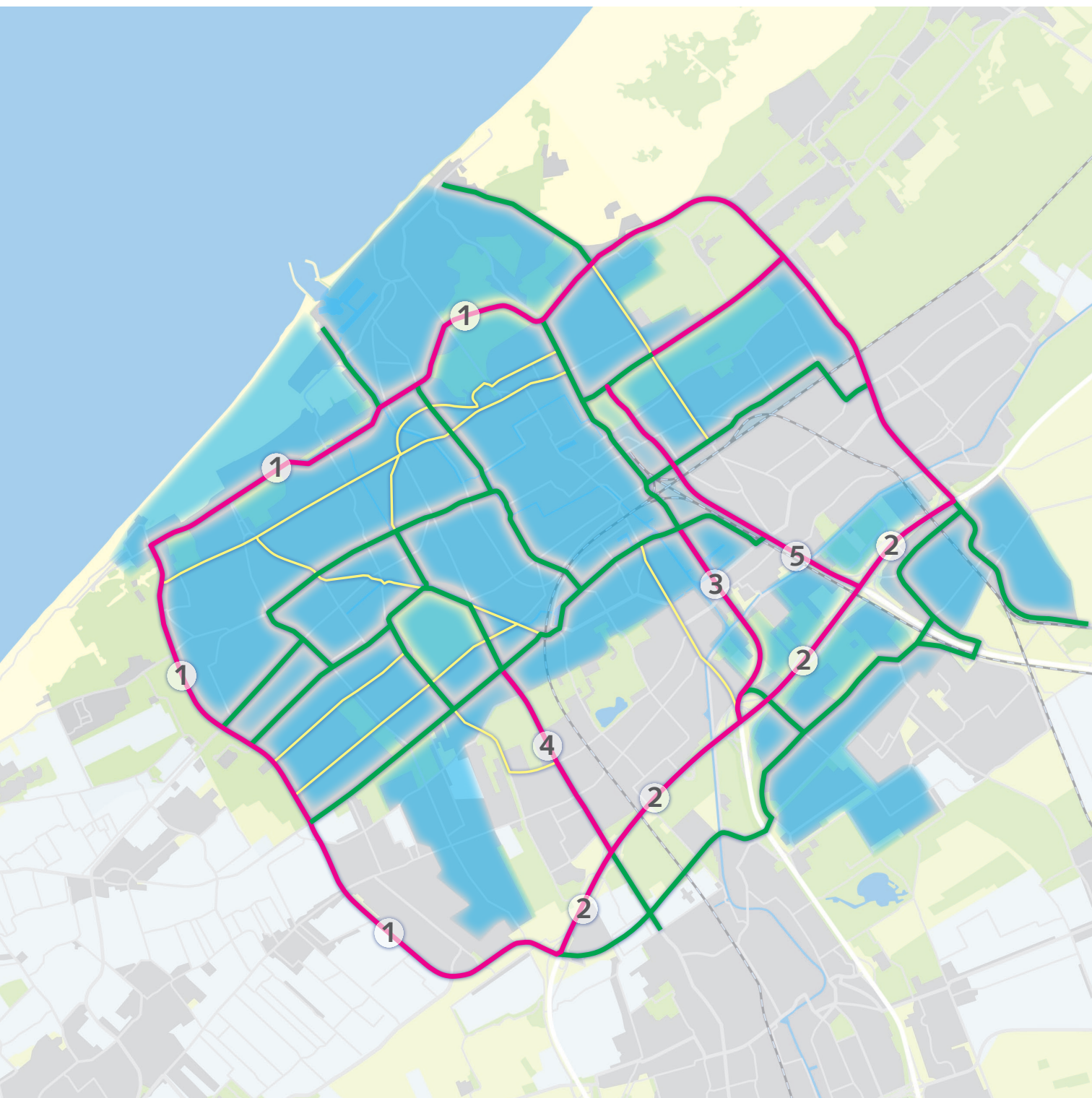
Alternatief HNM: openbaar vervoer

-  RandstadRail regiokwaliteit (verhogen snelheid naar 25-40 km/u, verhogen frequentie naar min. 8 voertuigen per uur)
-  RandstadRail aggllokwaliteit (verhogen frequentie naar min. 8 voertuigen per uur)
-  nieuwe RandstadRail verbinding voor ontsluiting Vlietzone, Binckhorst, Norfolkterrein/Scheveningen Haven
-  RandstadRail airportshuttle
-  HOV-tangent (verhogen snelheid naar 20-25 km/u, verhogen frequentie naar min. 6 voertuigen per uur)
-  HOV-bus (verhogen snelheid naar 20-25 km/u, verhogen frequentie naar min. 6 voertuigen per uur)
-  Station Ypenburg krijgt IC-status



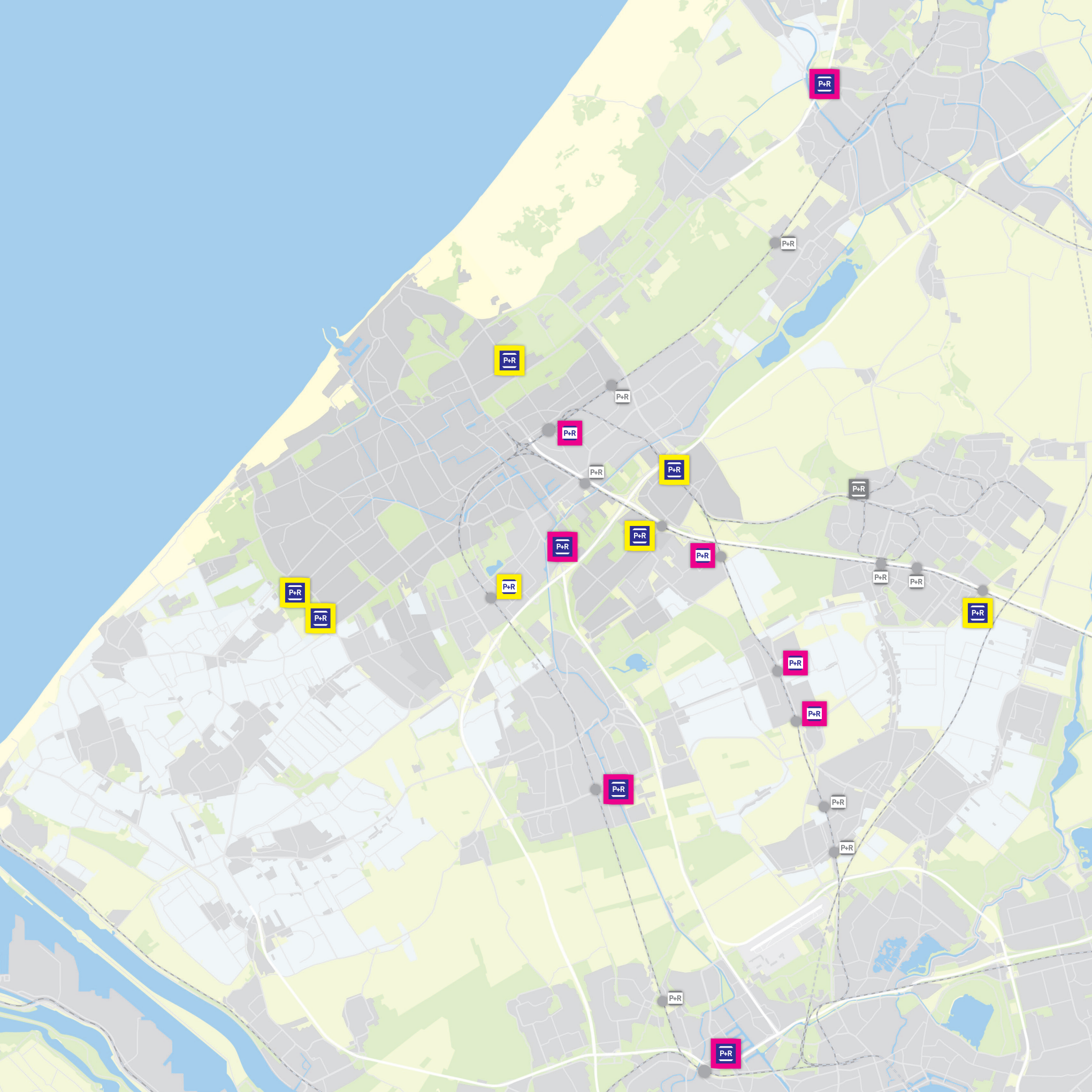
Alternatief HNM: fiets

- Sterroute
- recreatieve fietsroute
- zoekgebied recreatieve fietsroute
- uitbreiding stallingscapaciteit binnenstad met minimaal 2500 plaatsen



Alternatief HNM: wegverkeer

- verbeteren doorstroming Internationale Ring & inprikkers (gemiddelde trajectsnelheid 25-40 km/u)
 - 1. verkenning Internationale Ring West (ontsluiting Internationale Zone, Scheveningen, Kijkduin, Den Haag Zuid-west)
 - 2. ontvlechten verkeersstromen A4 (scheiden regionaal en doorgaand verkeer)
 - 3. aanleg Trekvliettracé (ontsluiting Centrum, Binckhorst, Vlietzone)
 - 4. opwaarderen Beatrixlaan (ontsluiting Den Haag Zuid-west)
 - 5. doseren verkeer Utrechtsebaan (ontsluiting Centrum, Beatrixkwartier en Bezuidenhout)
- goede doorstroming en herkenbare inrichting stedelijke hoofdwegen (gemiddelde trajectsnelheid 20-25 km/u)
- inrichting weg als wijkontsluitingsweg (geen functie voor doorgaand verkeer)
- woon- en leefgebieden zonder doorgaand autoverkeer



Alternatief HNM: P+R

-  regionale P+R - uitbreiding capaciteit bestaande locatie
-  regionale P+R - nieuwe locatie
-  lokale P+R - uitbreiding capaciteit bestaande locatie
-  lokale P+R - nieuwe locatie