

Advies Reikwijdte en Detail- niveau

Combi-MER WarmtelinQ Vlaardingen – Den Haag

Provincie Zuid-Holland

1. Inleiding

Inleiding

Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben (PS) op 18 december 2019 onder andere besloten om ten behoeve van het project Leiding door het Midden een provinciaal inpassingsplan op te stellen en de provinciale coördinatierегeling uit artikel 3.33 Wro toe te passen. Dit project is een voornemen van LdM C.V.¹ en maakt onderdeel uit van een groter project dat de naam WarmtelinQ heeft gekregen. Het project WarmtelinQ Vlaardingen – Den Haag omvat de aanleg van een (grotendeels) ondergrondse warmtetransportleiding (bestaande uit een aanvoer- en een retourleiding) met bijbehorende bouwwerken in de gemeenten Vlaardingen, Schiedam, Midden-Delfland, Delft, Rijswijk en Den Haag, inclusief de eventueel benodigde mitigerende en compenserende maatregelen.

Ondanks dat voor de aanleg van de warmtetransportleiding geen directe m.e.r.-plicht geldt, kan echter niet op voorhand worden uitgesloten dat het project significante gevolgen kan hebben voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Daarvoor dient een Passende Beoordeling te worden uitgevoerd en daardoor is voor het PIP toch een plan-m.e.r. noodzakelijk. In verband hiermee hebben de provincie, de overige bevoegde gezagen en de initiatiefnemer gezamenlijk besloten dat voor het project een gecombineerd plan- en project-m.e.r. zal worden doorlopen. Hiervoor zal een Combi-MER worden opgesteld.

Ter voorbereiding van dit Combi-MER is door de initiatiefnemer een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. In deze notitie worden de verschillende alternatieven voor deze warmtetransportleiding nader toegeëlicht en wordt beschreven welke milieueffecten op welke wijze en met welk detailniveau in het Combi-MER onderzocht gaan worden. Op 18 december 2019 hebben Provinciale Staten de NRD vastgesteld en besloten om deze voor eenieder ter inzage te leggen.

Zienswijzen en adviezen

De NRD² heeft vanaf vrijdag 17 januari tot en met donderdag 27 februari 2020 voor eenieder ter inzage gelegen onder andere via de webpagina van de provincie: www.zuid-holland.nl/ldm. In die periode is eenieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen op het voornemen en/of de NRD. Tevens zijn de adviseurs en de bestuursorganen die bij de besluitvorming over het inpassingsplan en de overige besluiten betrokken zijn, geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het MER.

Gedurende deze termijn zijn zes zienswijzen ontvangen (waarvan twee door particulieren), twee adviezen van de gemeenten Den Haag en Rijswijk en een advies van het Hoogheemraadschap van Delfland. Van de gemeente Den Haag is op 13 mei 2020 nog een aanvullende reactie ontvangen. In hoofdstuk 2 van dit document zijn de ingediende zienswijzen en adviezen beknopt samengevat en beantwoord. De zienswijzen van de particulieren zijn daarbij geanonimiseerd. In hoofdstuk 3 is ons advies over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen Combi-MER weergegeven. Tot slot is in hoofdstuk 4 een lijstje met afkortingen en begrippen opgenomen.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) zal te zijner tijd gevraagd worden een toetsingsadvies te geven op de inhoud van het Combi-MER. In dat toetsingsadvies zal de Commissie m.e.r. beoordelen of het opgestelde MER voldoet aan de uitgangspunten voor de reikwijdte en het detailniveau, alvorens door Provinciale Staten en de andere bevoegde gezagen een besluit wordt genomen over de vaststelling van het PIP, het MER en de aangevraagde vergunningen.

¹ De aandelen van deze vennootschap zijn volledig in eigendom van Gasunie N.V. De Leiding door het Midden was voorheen een initiatief van Eneco en maakt sinds januari 2020 deel uit van WarmtelinQ (zie www.warmtelinq.nl).

² Notitie Reikwijdte en Detailniveau Leiding door het Midden, Warmtetransportleiding Vlaardingen-Den Haag, 29 oktober 2019, definitief concept.

2. Samenvatting en beantwoording

2.1 Inleiding

In onderstaand schema zijn de zienswijzen en adviezen samengevat en beantwoord en voorzien van eindconclusies.

2.2 Samenvatting en beantwoording zienswijzen

Z1 H. M. (particulier)

	Samenvatting en beantwoording
Z1	<p>1. Gevraagd wordt naar nut en noodzaak van deze centralistische aanpak van de warmteleiding versus decentrale oplossingen. Met welke argumenten (duurzaamheid, leveringsduur en leveringszekerheid, risicoanalyse, financieel) zijn deze afwegingen gemaakt en door wie?</p> <p><i>De realisatie van regionale warmte-infrastructuur kan niet worden gesplitst in centrale en decentrale onderdelen. De energietransitie is een grote maatschappelijke opgave, die alleen in nauwe samenwerking tussen verschillende partijen kan worden gerealiseerd. Reeds in 2014 is een MKBA (Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse) uitgevoerd voor het warmtenet Zuid-Holland waarbij de inzet van restwarmte onder andere uit de haven voor kassen en gebouwen positief werd beoordeeld³. In de jaren daarna zijn er meerdere studies verricht (Ecofys, PBL, CE Delft) waaruit blijkt dat in Zuid-Holland een regionaal warmtenet, gelet op de aanwezige bronnen (industriële restwarmte en aardwarmte), de bestaande warmtevraag en hoge woningdichtheid, een kosteneffectief en realistisch alternatief is voor aardgas. Mede om die reden vormt de realisatie van een regionaal transportnetwerk voor warmte al langere tijd onderdeel van het provinciale beleid. Zowel de provincie als de initiatiefnemer (nu LdM CV/Gasunie, maar ook haar voorganger Eneco) zijn van mening dat de warmtetransportleiding tussen Vlaardingen en Den Haag kansen biedt voor dit deel van de provincie. Dat neemt niet weg dat de haalbaarheid en randvoorwaarden in het kader van het op te stellen inpassingsplan kritisch worden gezien. Daarbij spelen onder andere de in de zienswijze genoemde argumenten een rol. In het op te stellen MER zal worden ingegaan op de resultaten van de genoemde onderzoeken.</i></p> <p>2. Wat gebeurt er als de huidige beoogde bronnen niet meer of onvoldoende duurzaam zijn en/of niet meer voldoende kunnen of willen leveren en welke garanties zijn hierover afgesproken met de beoogde bronnen en gebruikers?</p> <p><i>Het is aan de warmtebedrijven en -producenten om afspraken te maken over de beschikbaarheid en de kwaliteit (waaronder de duurzaamheid) van de warmte. LdM C.V. is geen partij bij dergelijke afspraken. Omdat de warmtetransportleiding zal worden gerealiseerd als een open net met een onafhankelijk netbeheer in publieke handen, kunnen meerdere bronnen op de leidingen worden aangesloten. Dit komt de continuïteit van de warmtelevering ten goede. De warmtelevering wordt daarnaast geborgd via de huidige Warmtewet.</i></p> <p>3. Is de capaciteit van de leiding voldoende voor het beoogde gebied, ook omdat gemeenten nog niet klaar zijn met hun capaciteitsberekeningen. Wat zijn risico's voor de leiding (capaciteit en route) als gemeentepannen straks (fors) afwijken?</p> <p><i>Het leidingtracé is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met o.a. de gemeenten waarbij ook rekening gehouden is met toekomstige ontwikkelingen. Op dezelfde manier worden ook de locaties van de T-stukken bepaald. Daar kunnen de aftakkingen naar de lokale warmtenetten worden gerealiseerd. De capaciteit van de leiding wordt zoveel mogelijk afgestemd op de vraag naar warmte vanuit de</i></p>

³ <https://www.ce.nl/publicatie/mkba-warmte-zuid-holland/1500>

<p><i>gemeenten langs de leiding. Het ministerie van Economische Zaken en Klimaat, de Provincie Zuid-Holland en WarmtelinQ zijn hierover met de betrokken gemeenten in gesprek. De gemeenten hebben het beste zicht op de potentiële vraag, het tempo van de warmtetransitie en de mate van zekerheid die hierover gegeven kan worden. Op deze manier worden risico's met betrekking tot tracé en/of diameter zo veel mogelijk voorkomen.</i></p>

Conclusie

De zienswijze heeft gevolgen voor de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport (zie hoofdstuk 3).

Z2 Vereniging Midden-Delfland

	Samenvatting en beantwoording
	<p>1. Het uitgangspunt om restwarmte uit de Rotterdamse haven en hernieuwbare warmte uit de stedelijke omgeving meer te benutten, wordt onderschreven, maar daarbij moeten wel de belangen van het Midden-Delflandgebied worden betrokken.</p> <p><i>Deze belangen worden bij de afweging betrokken.</i></p> <p>2. De vereniging vindt dat in de NRD twee alternatieven voor de aanleg van de leiding ontbreken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Een tracéalternatief, waarbij de leiding de rijksweg A4 oversteekt via de landtunnel van de A4 tussen Vlaardingen en Schiedam i.p.v. via het eco-aquaduct; - Een uitvoeringsalternatief, waarbij niet wordt gewerkt in het broedseizoen van de weidevogels. <p><i>De optie om de A4 via de landtunnel van de A4 te kruisen is in 2018 besproken met de gemeenten en overige bevoegde gezagen en met RWS en de aannemer, die de A4 heeft aangelegd. Uit dit overleg is gebleken dat aan deze optie diverse technische risico's zitten, zoals mogelijke zettingsproblemen bij de constructie en de noodzaak tot zeer diepe en complexe boringen. Daarom achten wij dit geen realistisch tracéalternatief om in het MER nader te onderzoeken.</i></p> <p><i>Met betrekking tot het voorgestelde uitvoeringsalternatief wordt opgemerkt dat door Gasunie uitvoerig wordt overlegd met de verschillende stakeholders over hoe de werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd. Uiteraard moeten daarbij de bepalingen uit de Wet natuurbescherming in acht worden genomen. Tot nu toe is het uitgangspunt dat Gasunie na vergunningverlening (waar mogelijk) start met de (voorbereidende) werkzaamheden vóór aanvang van het broedseizoen, dat overlast zo veel mogelijk moet worden beperkt en dat de werkzaamheden zo worden afgestemd dat (mogelijke) overlast tot één broedseizoen wordt beperkt en dat deze in elk geval geen verstoring veroorzaken. Om een goede inschatting te kunnen maken van de gevolgen van deze uitgangspunten voor de planning van de werkzaamheden (ook gelet op de bouwtijd van het project), achten wij het wenselijk dat in het MER ook wordt ingegaan op een uitvoeringsalternatief waarbij niet wordt gewerkt tijdens het broedseizoen van weidevogels. Het door de vereniging aangedragen uitvoeringsalternatief wordt derhalve opgenomen in het Advies Reikwijdte en Detailniveau (ARD).</i></p> <p>3. Met betrekking tot het eco-aquaduct merkt de vereniging verder op dat niemand met enige zekerheid lijkt te kunnen zeggen wat het gevolg is van een buisleiding met stoom van 130° C op het gebruik van het eco-aquaduct door de dieren die op deze passage zijn aangewezen. Hinder en verstoring voor deze dieren door o.a. warmte, geluid en trillingen afkomstig van de aanleg en het gebruik van de LdM kan hierbij van invloed zijn.</p> <p><i>In het kader van de m.e.r.-procedure wordt onderzoek gedaan naar de effecten van het project, onder andere op flora- en fauna. De uitkomsten hiervan zullen worden opgenomen in het MER.</i></p>

Conclusie

De zienswijze heeft gevolgen voor de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport.

Z3 Stichting Boombehoud Vlaardingen

	Samenvatting en beantwoording
	<p>1. De Stichting spreekt haar zorgen uit over het effect op bomen en groenvoorzieningen, bescherming van ecologische zones en verbindingen en de effecten op de luchtkwaliteit als gevolg van het verdwijnen van bomen en op de broedplaatsen van vogels.</p> <p><i>De provincie neemt de geuite zorgen serieus en zet zich in om, in samenwerking met de initiatiefnemer, de betrokken gemeenten en de overige stakeholders, de gevolgen voor flora en fauna zo beperkt mogelijk te houden. De bovengrondse herinrichting wordt door de initiatiefnemer, in samenspraak met de gemeente en andere stakeholders bepaald. Herplant van bomen is daarbij een van de uitgangspunten, bij voorkeur op dezelfde locatie, maar als dat niet mogelijk is, in de omgeving. Er wordt een uitgebreide bomenanalyse uitgevoerd, waarin de omvang van de kap en de herplantmogelijkheden nader worden onderzocht. Op basis daarvan zullen door de initiatiefnemer in overleg met de gemeenten herinrichtingsplannen worden opgesteld, waarbij niet alleen de lokale regelgeving voor het kappen van bomen in acht moet worden genomen, maar ook de bepalingen uit de Wet natuurbescherming.</i></p> <p>2. Met betrekking tot de criteria voor het MER, wordt opgemerkt dat in het thema Natuur ook in de gebruiksfase de invloed op beschermde soorten een rol speelt. Ook de invloed van het permanent verwijderen van (een deel van) het bospark in Holy-Zuid en de laanbomen langs het tracé worden ten onrechte niet genoemd bij de criteria, evenals de vervanging door kleinere bomen en de effecten daarvan.</p> <p><i>Hoewel in het onderhavige project de gevolgen binnen het thema Natuur toch vooral zullen voortvloeien uit de aanlegfase, zal in het MER ook worden ingegaan op de (permanente) effecten op beschermde gebieden en beschermde soorten in de gebruiksfase. Deze effecten zullen worden getoetst aan de Wet natuurbescherming.</i></p> <p>3. Samenvattend wordt voorgesteld om tabel 4-2 (Gebruiksfase) in de NRD als volgt aan te passen:</p> <ul style="list-style-type: none">- invoegen: het Thema Natuur, Aspect Beschermde Soorten en het Criterium: Soorten Wet Natuurbescherming;- toevoegen aan het bestaande thema Woon-en leefomgeving, onder Aspect Invloed op milieu en luchtkwaliteit het Criterium: Het verdwijnen van bomen. <p><i>Conform de beantwoording onder Z3.2 wordt de eerste suggestie overgenomen. Dat wil zeggen dat tabel 4-2 van de NRD wordt uitgebreid met het Thema Natuur, Aspect Beschermde Soorten en het criterium Soorten Wet Natuurbescherming. De tweede suggestie wordt niet opgevolgd omdat de invloed van het project op de luchtkwaliteit zeer beperkt is. De luchtkwaliteit ter plaatse wordt primair bepaald door de huidige en toekomstige activiteiten in en om het plangebied. Bij het luchtkwaliteitsonderzoek ten behoeve van die activiteiten kan modelmatig geen rekening worden gehouden met specifieke kenmerken van de bomen in het gebied. Conform de beantwoording onder Z3.1 zal bij het opstellen van de herinrichtingsplannen wel worden gekeken naar de gevolgen voor de omgeving, maar in het MER kan dit niet op dit detailniveau worden onderzocht.</i></p>

Conclusie

De zienswijze heeft gevolgen voor de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport (zie hoofdstuk 3).

	Samenvatting en beantwoording
	<p>1. Indiener meent dat restwarmte uit de Rotterdamse haven niet kan werken omdat daar de Trias Energetica niet goed wordt toegepast. In de haven moet een begin worden gemaakt met het beperken van energieverstopping in de vorm van warmtelozing. Bovendien is de warmte afkomstig uit fossiele bronnen en daarom niet duurzaam. Zonder maatregelen om de lozing van restwarmte in de haven te beperken, is de LdM en de warmterotonde in Zuid-Holland ongeloofwaardig. Dat draagt niet bij aan een eerlijke en betaalbare energietransitie.</p> <p><i>Op grond van onder meer de afspraken in het Klimaatakkoord wordt door de industrie al gewerkt aan energiebesparing en verhoging van de energie efficiëntie. Ook in het Rotterdams Klimaatakkoord worden hierover afspraken gemaakt. Hergebruik van restwarmte maakt onderdeel uit van deze afspraken en dat is een van de manieren om warmteverspilling te voorkomen. Verder zijn in het Rotterdams klimaatakkoord afspraken gemaakt over de verdere verduurzaming van de industrie, onder andere over het gebruik van de restwarmte die ook in de circulaire economie zal vrijkomen. In elk geval is duidelijk dat er ook in de toekomst restwarmte beschikbaar blijft. Deze restwarmte is duurzaam en de inzet ervan is een belangrijk onderdeel van de energietransitie in Zuid-Holland.</i></p> <p>2. Collectieve warmtesystemen zijn lokale systemen, omdat het transport van warmte met dikke ondergrondse leidingen duur is. De omschrijving van de warmtering is onvoldoende en onvolledig omdat geen melding wordt gemaakt van de bestaande warmteleiding tussen Rotterdam-Noord en de Kop van Zuid, de leiding van Shell Pernis naar de transportleiding van het WbR en de leiding van het WbR waarmee het industriecluster Vondelingenplaat is aangesloten. Verder ontbreekt er cruciale informatie over het eigendom en diameters van deze leidingen, zodat de bestaande capaciteit niet kan worden vastgesteld. Daarmee is een beoordeling van het volume aan havenwarmte onmogelijk en is ook nut en noodzaak van een bovenregionaal netwerk niet aangetoond.</p> <p><i>Zie ook de beantwoording onder Z1.1. Uit een MKBA en diverse andere onderzoeken blijkt dat een bovenregionaal warmtenetwerk in Zuid-Holland goed haalbaar is en de nut en noodzaak van zo een netwerk aangetoond. Een geleidelijke uitbouw van het netwerk maakt het mogelijk om dit goed te laten aansluiten bij het regionale warmteaanbod en de vraag naar warmte. De beschrijving van het bestaande systeem in de NRD is slechts indicatief bedoeld en maakt geen wezenlijk deel uit van het op te stellen milieuonderzoek.</i></p> <p>3. Het benutten van havenwarmte kan het beste beperkt blijven tot het stedelijk gebied in en rond de al gerealiseerd warmtering Rotterdam/Rijnmond. Daarbij moet in Vlaardingen en Schiedam optimaal gebruik worden gemaakt van de bestaande Leiding over Noord (LoN). Eneco heeft LdM overgedaan aan Gasunie omdat Eneco het project niet rond kreeg. Ook andere projecten in Rotterdam laten zien dat men zich zou moeten richten op uitbreiding van het warmtenet in Rotterdam (in plaats van het aansluiten van Den Haag en Leiden).</p> <p><i>Deze stellingen onderschrijven wij niet. Uit de onderzoeken die worden genoemd in de beantwoording onder Z1.1 blijkt dat het potentiële warmteaanbod vanuit de haven de (lokale) warmtevraag vanuit Rotterdam Rijnmond in ruime mate overstijgt, waarmee ook andere regio's van warmte kunnen worden voorzien. Ten aanzien van de overdracht van het project van Eneco naar Gasunie, verwijzen wij naar de brief van de Minister van Economische Zaken en Klimaat aan de Voorzitter van de Tweede Kamer van 9 september 2019. Deze brief is hier te downloaden.</i></p> <p>4. De businesscase van warmtetransportnetten is treurig. Door stijgende kosten en langere afschrijvingstermijnen, is de aanleg economisch niet verantwoord. Het is ook een forse aanslag op het landschap door de grootschalige bomenkap. Besluitvorming over de LdM dient pas plaats te</p>

	<p>vinden nadat er een rapport over de LoO bekend is gemaakt. Bovendien dragen warmtetransportleidingen niets bij aan de toenemende behoefte van koeling.</p> <p><i>Om grootschalige bomenkap te voorkomen, worden flinke delen van het tracé gerealiseerd met boringen en persingen. Zie ook onze beantwoording onder Z1.1 en Z3.1. Het feit dat de warmteleiding geen rol speelt bij het oplossen van koelingsvraagstukken, maakt dat niet anders. Tot slot achten wij het niet nodig om de besluitvorming over de realisatie van LdM te koppelen aan andere projecten.</i></p> <p>5. De LdM heeft toetsing door de ACM (Autoriteit Consument en Markt) omdat deze leiding een nieuwe schakel is tussen de LoN en het Haagse warmtedistributienet van Eneco. Een onafhankelijk oordeel van de ACM is nodig is om te beziën of en onder welke voorwaarden er inderdaad sprake is van een goed functionerende warmtemarkt.</p> <p><i>Het Rijk werkt momenteel aan de Warmtewet 2. Daarin zal onder andere de toetsende rol van de ACM worden geregeld, zowel in de richting van warmteleveranciers als van de Gasunie in de rol van (beoogd) onafhankelijke netbeheerder.</i></p> <p>6. Waarom wordt geen onderzoek gedaan naar het alternatief van “varende warmte”? Maak geld vrij voor een haalbaarheidsstudie naar deze innovatieve en flexibele oplossing. Dat is beter besteed dan doorgaan op de heilloze weg van de LdM en de warmerotonde.</p> <p><i>Op basis van de onder punt 2 genoemde onderzoeken menen wij dat in de huidige omstandigheden een regionaal warmtenet een passende oplossing is. Een alternatief waarbij de warmte niet via een leiding, maar via een schip van de bron naar afnemers wordt gebracht, achten wij op dit moment niet realistisch en we zien dan ook geen aanleiding om dit alternatief in het MER te laten onderzoeken.</i></p>
--	---

Conclusie

De zienswijze heeft geen gevolgen voor de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport.

Z5 CMAG BV

	Samenvatting en beantwoording
	<p>1. Twee strategische alternatieven worden aangedragen voor uitwerking:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lokale hernieuwbare warmte op lage temperatuur i.p.v. transport van warmte over grote afstand in verband met de kosten/warmteverliezen. - Transport van warmte over water i.p.v. per pijpleiding. Via gebruikte tankers kan de warmte vanuit de Botlek via Scheveningen en/of via de binnenvaart naar de Binckhorst worden getransporteerd. <p><i>Met betrekking tot het eerste alternatief wordt allereerst verwezen naar de beantwoording onder Z1.1. Daarnaast wordt opgemerkt dat de restwarmte die via de leiding van Vlaardingen naar Den Haag wordt getransporteerd, complementair is aan de warmte uit lokale bronnen. Deze laatste kunnen bovendien in de toekomst ook op de leiding of de aanliggende distributienetten worden aangesloten, mits ze voldoen aan de technische randvoorwaarden. Voor het antwoord over het tweede alternatief wordt verwezen naar de beantwoording onder Z4.6.</i></p> <p>2. Kijk naar de CO₂-inhoud van Botlek restwarmte t.o.v. de alternatieven en voorkom dubbeltellingen in CO₂ besparing.</p> <p><i>De kaders voor de duurzaamheid van restwarmte zijn vastgelegd in de Warmtewet, zoals de NEN-7125. Restwarmte wordt hierin beschouwd als duurzame warmte. In de Europese ETS richtlijn (fase 4) is vastgelegd hoe dubbeltelling van CO₂ besparing wordt voorkomen.</i></p>

	<p>3. Basislast t.o.v. piek- en back-up-capaciteit. De Botlekwarmte in LdM voorziet in basislast, maar voor betrouwbare warmtevoorziening is ook pieklast nodig. De huidige centrale ondersteunt de pieklast, de LdM doet dat niet, er zullen nieuwe pieklast productiefaciliteiten nodig zijn deze moeten in de MER worden opgenomen.</p> <p><i>Volgens de initiatiefnemer is voor de warmtetransportleiding Vlaardingen – Den Haag geen pieklastondersteuning nodig. Daarom voorziet het beoogde pompstation in Delft alleen in pompcapaciteit. Die effecten zullen in het MER worden onderzocht.</i></p> <p>4. De sluiting van De Constant Rebecque centrale is onwenselijk en contraproductief. Uniper wil namelijk lokale hernieuwbare lage temperatuurbronnen ondersteunen en dit moet in de afweging worden meegenomen.</p> <p><i>Hoewel niet kan worden uitgesloten dat de realisatie van het project gevolgen zal hebben voor de bedrijfsvoering van de Uniper-centrale, staat helemaal niet vast dat dit zal leiden tot sluiting van de centrale.</i></p>
--	---

Conclusie

De zienswijze heeft geen gevolgen voor de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport.

Z6 Bomenstichting Den Haag

	Samenvatting en beantwoording
	<p>1. De Bomenstichting vraagt in te gaan op het krantenartikel (AD 04-02-2020) waarin gedeputeerde Baljeu aangeeft dat 'bomenkap niet aan de orde is'.</p> <p><i>In het aangehaalde krantenartikel is sprake van een misverstand tussen de journalist en de provincie. In alle provinciale stukken is melding gemaakt van de kap van bomen als gevolg van de werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de warmteleiding. De kap van bomen wordt echter niet vastgelegd in het PIP (waarvoor de provincie bevoegd gezag is), maar via de gemeentelijke kapvergunningen. Herplant van bomen is daarbij één van de uitgangspunten, bij voorkeur op dezelfde locatie, maar als dat niet mogelijk is, in de omgeving. De bovengrondse herinrichting wordt door de initiatiefnemer, in samenspraak met de gemeente en de grondeigenaren bepaald. Hiervoor worden door de initiatiefnemer in overleg met de gemeenten herinrichtingsplannen opgesteld, waarbij niet alleen de lokale regelgeving voor het kappen van bomen in acht wordt genomen, maar ook de bepalingen uit de Wet natuurbescherming. Bij het opstellen van deze plannen worden ook de lokale (groene) belangenorganisaties en omwonenden betrokken.</i></p> <p>2. Gesteld wordt dat een gedegen inventarisatie nodig is van alle houtige gewassen op en langs het tracé (op soortnaam, leeftijd, conditie, verwachte levensduur, omtrek stam en kroon, kroonhoogte, mogelijkheden voor verplanting en parameters van i-tree) om de mogelijke effecten op deze gewassen te kunnen inschatten. Tekeningen van de huidige en toekomstige situatie met een lijst van bomen die moeten wijken zijn nodig voor het gewenste inzicht en de effectbepaling.</p> <p><i>Voor het gehele tracé wordt in opdracht van Gasunie door een onafhankelijk adviseur een uitgebreide Bomeneffectanalyse (BEA) opgesteld. Daarin worden de omvang van de kap en de herplantmogelijkheden nader onderzocht. In de BEA worden de ingemeten (kapvergunningplichtige) bomen en boomvormers (zoals grote heesters/eenstammige bijna kapvergunningplichtige) bomen in bosvakken en plantsoenen geïnventariseerd. Hierbij zullen de soortnaam, leeftijd, conditie, verwachte levensduur, omtrek stam en stabiliteitskluit in kaart worden gebracht. Deze BEA zal de basis vormen voor de aan te vragen kapvergunningen conform de indieningsvereisten. Daarnaast vindt in bepaalde bosvakken</i></p>

en plantsoenen nader boom- en plantonderzoek plaats. Gelet op het voorgaande achten wij het niet noodzakelijk om voor het MER uit te gaan van het I-Tree model.

3. Inventariseer de verschillende beschermingsregimes en status van houtige gewassen. Betrek niet alleen de cultuurhistorische waarden maar ook de natuurhistorische waarden. Kijk ook naar beschermde soorten waarvoor de houtige gewassen een leefomgeving bieden inclusief nest- en paargelegenheden, vliegroutes, e.d. Geef aan hoe met de beschermingsregimes wordt omgegaan en verken alternatieve mogelijkheden om de waarden te beschermen.

In het MER moet inderdaad moeten ingegaan op de (permanente) effecten op beschermde gebieden en beschermde soorten in de gebruiksfase. Daartoe wordt tabel 4-2 van de NRD uitgebreid met het Thema Natuur, Aspect Beschermde Soorten en het criterium Soorten Wet Natuurbescherming, zodat duidelijk wordt of voor het voornemen wel of geen ontheffing/ vergunning nodig is. In de Passende Beoordeling zal worden onderzocht of de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied door het voornemen in gevaar komen.

4. Onderzoek het verlies van biodiversiteit en verken alternatieve mogelijkheden.

In het kader van dit project vormt biodiversiteit geen onderdeel van de Passende Beoordeling c.q. het MER. Mede naar aanleiding van het advies van de gemeente Den Haag zullen wij de initiatiefnemer via het vastgestelde Advies Reikwijdte en Detailniveau (ARD) adviseren om in het MER in te gaan op de effecten van het voornemen op het groen in de omgeving (zie de beantwoording onder A2.2 en A2.3). Voorts is biodiversiteit wel één van de criteria bij het opstellen van de herinrichtingsplannen en de selectie van soorten. Dit gebeurt door de initiatiefnemer in overleg met de gemeente, maar ook met andere stakeholders, zoals lokale (groene) belangenorganisaties en omwonenden.

5. Zet de ecosysteemdiensten van de huidige situatie af tegen die van de toekomstige situatie met behulp van i-tree. Houdt daarbij rekening met de groeitijd van 40 jaar. Geef aan hoe verlies van ecosysteemdiensten kan worden voorkomen. Schenk aandacht aan de stikstofopname door bomen en het vrijkomen van CO₂ als gevolg van bomenkap en het roeren van grond.

De provincie neemt de geuite zorgen serieus. Mede daarom zullen wij in aanvulling op punt 4 en naar aanleiding van de beantwoording van de zienswijzen Z3.2 en Z3.3, de initiatiefnemer al adviseren om reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER aan te passen. Gelet hierop achten wij uitbreiding van de reikwijdte tot het gehele stelsel van ecosysteemdiensten niet noodzakelijk. In aanvulling hierop wordt nog opgemerkt dat de bovengrondse herinrichting door de initiatiefnemer, in samenspraak met de gemeente en andere stakeholders wordt bepaald. Herplant van bomen is daarbij één van de uitgangspunten, bij voorkeur op dezelfde locatie, maar als dat niet mogelijk is, in de omgeving.

6. Geef de breedtes en graafdieptes van het leidingtracé aan inclusief werkstroken en andere werkruimtes. Zowel breedte als diepte zijn van belang voor het wortelstelsel van de bomen en houtgewassen op én naast het tracé. Geef aan tot op welke afstand van deze tracés bomen blijven staan. Geef aan waar geen bomen herplant mogen worden óp en langs de LdM. Gevraagd wordt wat de deklaag is boven de leiding. Gedetailleerde tekeningen geven inzicht over mogelijkheden en onmogelijkheden en de effecten daarvan.

Er worden routekaarten gemaakt met alle technische details over de ligging van de leiding, zowel horizontaal als verticaal. Daarnaast worden er werkstrooktekeningen gemaakt met de verschillende zones tijdens de uitvoering en de beheerfase en herinrichtingsplannen voor de bovengrondse herinrichting na de aanleg. Deze onderzoeken en overige informatie zal te zijner tijd met de aanvraag voor de kapvergunningen ter inzage worden gelegd. Indien gewenst kan door de Bomenstichting (en anderen) daarop te zijner tijd worden gereageerd. In het PIP zal een zone worden opgenomen waarbinnen o.a. geen diepwortelende beplanting is toegestaan.

<p>7. Vanwege de wateronttrekking zijn het grondwaterpeil en de grondwaterkwaliteit van belang. Geef aan wat de huidige grondwaterstand is (niet alleen gemiddelde, maar ook hoogste en laagste), hoeveel de wijziging is. Niet alleen tijdens de aanleg maar ook in de gebruiksfase daarna.</p> <p><i>Zoals reeds aangegeven op blz. 29 van de NRD, zullen in het MER zowel de tijdelijke als de permanente effecten op het grondwater in beeld gebracht (op basis van het bemalingsonderzoek).</i></p> <p>8. Breng in beeld wat het effect is van wijzigingen in grondwaterstand en grondwaterkwaliteit op houtige gewassen. Houdt er rekening mee dat na het kappen van grote hoeveelheden bomen het grondwaterpeil kan stijgen. Zijn er wijzigingen in de invloedssfeer van zout/brak grondwater (welke en waar?) en wat effecten hiervan op houtige gewassen. Geef aan hoe deze negatieve effecten voorkomen worden.</p> <p><i>De effecten op grondwater zijn in de NRD reeds genoemd als beoordelingscriterium. In het MER zullen de effecten van bemaling tijdens de aanleg, op het grondwater, zowel kwantitatief als kwalitatief, in beeld worden gebracht. Op basis daarvan wordt bepaald of er ook ecologische effecten te verwachten zijn, of andersom: of de kap van bomen effect kan hebben op het grondwaterpeil. De specifieke gevolgen van grondwaterwijzigingen voor het groen ter plaatse, zijn mede afhankelijk van de lokale bodemgesteldheid en de weersomstandigheden in de periode waarin de werkzaamheden worden uitgevoerd (zoals droogte, neerslag, warmte of koude). Daarom zullen deze gevolgen tijdens de werkzaamheden worden gemonitord, zodat tijdig mitigerende maatregelen kunnen worden genomen om eventuele negatieve effecten te voorkomen.</i></p> <p>9. De temperatuur van de leiding zal effect hebben op het bodemleven. Geef daarom de invloedssfeer aan van de warmte op het bodemleven in de ruimste zin van het woord in ruimte en tijd, geef het (permanent) effect hiervan aan en hoe negatieve effecten worden voorkomen.</p> <p><i>Door de isolatielaag rondom de leidingen (100 mm) is het warmteverlies (en daardoor ook de warmte-uitstraling van de leiding op de omgeving) zeer beperkt. Op blz. 29 van de NRD is reeds aangegeven dat in het op te stellen MER zal worden ingegaan op de eventuele gevolgen van warmte-uitstraling.</i></p> <p>10. Onderzoek het effect van trillingen en zetting bij het boren en graven op de stabiliteit van de bodem en op de bomen- in ruimte en tijd. Worden bomen hierdoor extra kwetsbaar bij stormen (vooral zomerstormen), die als gevolg van klimaatverandering meer en zwaarder zullen worden? Mogelijke risico's op schade (menselijk en materieel) mogen in het milieuraapport niet ontbreken. Geef aan hoe de negatieve effecten worden voorkomen.</p> <p><i>Zettingen vinden vooral plaats als gevolg van grondwateronttrekking. In de beantwoording van Z6.7 en Z6.8 is reeds aangegeven dat grondwateronttrekking – en de milieugevolgen daarvan – een belangrijk aspect vormen van het op te stellen MER. In aanvulling daarop is op blz. 29 van de NRD aangegeven dat in het MER ook zal worden ingegaan op het risico van het optreden van zettingen. In Nederland worden regelmatig grote projecten met veel trillingen uitgevoerd in de nabijheid van bomen. Daarvan is niet bekend dat dit tot een hogere kwetsbaarheid van bomen voor stormen heeft geleid. De relatie tussen beiden is moeilijk aantoonbaar aangezien het omwaaien van bomen tijdens een storm afhankelijk is van vele factoren. Het gevraagde onderzoek is van een dusdanig detailniveau en dermate afhankelijk van externe lokale omstandigheden en de nog te kiezen aanlegmethode door de aannemer(s), dat het MER daar niet in kan voorzien. In het MER zal daarom niet worden ingegaan op het risico van trillingen op nabije bomen. De effecten van trillingen en zettingen op de omgeving (groen en bebouwing) zullen wel in beeld worden gebracht in de nog op te stellen werkplannen. Daarin zal ook worden aangegeven hoe deze effecten worden gemonitord en hoe negatieve effecten zodanig worden gemitigeerd met het oog op het voorkomen van schade.</i></p>

Conclusie

De zienswijze heeft gevolgen voor de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport.

2.3 Samenvatting en beantwoording adviezen

A1 het College van B&W van de gemeente Rijswijk

<p>1. Het college van B&W heeft in januari 2019 in principe ingestemd met de Beatrixlaan als voorkeurs-tracé voor LdM. In de afgelopen tijd heeft veel ambtelijk overleg plaatsgevonden over de uitwerking van het tracé. In juni 2019 is de gemeenteraad van Rijswijk geïnformeerd over de voortgang van de planontwikkeling en het provinciale inpassingplan. De gemeente staat positief tegenover de aanleg van de warmteleiding en de kansen die dit biedt voor de toekomstige warmtevoorziening in Rijswijk.</p> <p><i>Provincie en Gasunie zijn verheugd dat de gemeente Rijswijk het belang van de warmtetransport-leidingen voor toekomstige warmtelevering onderschrijft. De constructieve samenwerking wordt graag voortgezet om zo ook een bijdrage te kunnen leveren aan de warmtetransitie in Rijswijk.</i></p> <p>2. Voorts brengt de gemeente nog onderstaande punten onder de aandacht (waarover reeds ambtelijke afstemming met Gasunie heeft plaatsgevonden):</p> <ul style="list-style-type: none">- Vanwege overige grootschalige werkzaamheden in Rijswijk is goede afstemming van de (fasering van de) uitvoering essentieel en dat de impact van de werkzaamheden voor de leiding op de omgeving en vooral het verkeerssysteem zo beperkt mogelijk blijft.- De bereikbaarheid van het gebied rondom winkelcentrum In de Bogaard en de wijken Sion, Parkrijk en Steenvoorde is voor alle vormen van mobiliteit van essentieel belang. Van de Gasunie wordt hierin een uiterste inspanning en flexibele opstelling verwacht.- De verkeersdoorstroming op de Prinses Beatrixlaan is van groot belang. Van de Gasunie wordt verwacht dat bij de uitwerking van WarmtelinQ rekening wordt gehouden met de tunnelreservering en afstemming over het nader uit te werken bovengrondse ontwerp.- Voor de aanleg van het tracé zullen bomen gekapt moeten worden waardoor flora- en faunawaarden en landschappelijke kwaliteiten zullen worden aangetast. Uitgangspunt is altijd dat de nieuwe situatie minstens van gelijkwaardige kwaliteit zal moeten zijn. Dit geldt voor bomen, groen, natuurwaarden en landschappelijke/stedenbouwkundige kwaliteiten. Ook moet gekeken worden naar een betere situatie voor groen en natuur in bredere zin. Specifiek voor het (relatief jonge) groen langs Rijswijk Buiten wordt een uiterste inspanning gevraagd om het groen te behouden door het tijdelijk te verplaatsen.- Een participatie-/communicatietraject met de samenleving maakt wezenlijk onderdeel uit van het proces. Het gemeentelijke beleid vormt het kader voor dit uitwerkingsplan.- Aan de Prinses Beatrixlaan aan de zuidzijde van de A4 ter hoogte van Rijswijk Buiten is de tijdelijke in- en uitvoegstrook ter hoogte van de nieuwe school blijven liggen om dienst te kunnen doen als werkstrook. Het verwijderen van deze stroken en de herinrichting als groenstrook moet in de planuitwerking worden meegenomen.- Voor Rijswijk Buiten bestaat een plan voor een voet-fietsbrug over de Beatrixlaan. Gemeente Rijswijk verlangt dat er bij de uitwerking van WarmtelinQ rekening wordt gehouden met dit plan. <p><u>Beantwoording</u></p> <p><i>De provincie en de initiatiefnemer zijn zich bewust van het belang van een goede verkeersdoorstroming en bereikbaarheid in Rijswijk. Om voldoende werkruimte te creëren zijn tijdelijke verkeersmaatregelen echter onontbeerlijk. Om verkeeroverlast zo veel mogelijk te beperken worden de plannen door de initiatiefnemer uitgewerkt, in nauw overleg met de gemeente Rijswijk, die hiervoor zelf bevoegd gezag is en blijft. Ook de afstemming met andere projecten (aanpassing A4, herinrichting Beatrixlaan, Rijswijk Buiten en de ontwikkeling In de Bogaard) zal worden voortgezet om te komen tot gezamenlijke afspraken over de uitvoering. De bovengrondse inrichting wordt door de initiatiefnemer in samenspraak met de gemeente en andere stakeholders bepaald. Op basis van de werkstrooktekeningen wordt door Gasunie een uitgebreide bomeneffectanalyse uitgevoerd, waarin de omvang van de kap en de herplantmogelijkheden nader worden onderzocht. Daarna zal door de initiatiefnemer in overleg met de gemeente een herinrichtingsplan voor de openbare ruimte worden opgesteld, waarin uiteraard ook de specifieke afspraken over de herinrichting van de tijdelijke in- en uitvoegstroken op de Prinses Beatrixlaan worden verwerkt. Tot slot wordt</i></p>
--

opgemerkt dat in het tracéontwerp al rekening is gehouden met de door de gemeente aangegeven locatie van de funderingspalen voor de fiets- en voetgangersbrug bij Rijswijk Buiten.
--

Conclusie

Dit advies heeft geen gevolgen voor de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport.

A2 **het College van B&W van de gemeente Den Haag**

<p>1. De gemeente Den Haag vindt dat een aantal zaken niet of te beperkt is meegenomen in de NRD en verzoekt om aanpassing. Het gaat om de volgende punten:</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Onderzoek de meekoppelkansen voor klimaatadaptieve maatregelen (infiltratie, berging).❖ Stikstof(depositie) wordt in de Passende Beoordeling wel meegenomen, maar "emissies in de lucht" komt niet terug in het MER.❖ Bemaling in relatie tot (kwetsbare) bebouwing moet in de afweging worden meegenomen;❖ Veiligheid als thema moet beter aan bod komen, zoals de risico's van het hebben of (onder)houden van de transportleiding (risico's bij calamiteiten) en het kruisen van andere buisleidingen zoals een Gasunie leiding;❖ Voor de verschillende aspecten moet nog worden aangegeven, hoe ze worden onderzocht (kwalitatief/kwantitatief, bronnen). <p><i>De provincie stelt de adviezen op prijs. Hieronder wordt op de gevraagde aanpassingen ingegaan:</i></p> <ul style="list-style-type: none">❖ <i>Natuurlijk is het verstandig om te bezien in hoeverre bij de realisatie van dergelijke infrastructurale voorzieningen werkzaamheden kunnen worden gecombineerd. Uitgangspunt bij de aanleg is dat de openbare ruimte minimaal weer in dezelfde staat wordt teruggebracht. In overleg met de initiatiefnemer en de overige beheerders van infrastructuur, kunnen meekoppelkansen voor klimaatadaptatie en/of andere werkzaamheden worden meegenomen, mits deze passen binnen de scope en het tijdpad van de werkzaamheden van initiatiefnemer.</i>❖ <i>Met betrekking tot emissie in de lucht wordt opgemerkt dat de warmteleiding een gesloten systeem is. Dat wil zeggen dat er in de gebruiksfase geen emissies plaatsvinden. Om die reden heeft nader onderzoek naar dit aspect in het MER geen toegevoegde waarde.</i>❖ <i>De bemaling in relatie tot kwetsbare bebouwing zal in het MER aan de orde komen, namelijk onder het thema Woon- en leefomgeving en het aspect Hinder omgeving en functies. Ook de grondwateronttrekking – en de gevolgen daarvan – vormen een belangrijk aspect in dit MER.</i>❖ <i>Ten aanzien van het thema Veiligheid en de aangegeven aspecten merken wij allereerst op dat de leiding geen stoffen vervoert die volgens de wet als gevaarlijke stoffen moeten worden beschouwd. Wel zal in het MER (en het PIP) worden toegelicht op welke wijze de leiding aan de geldende NEN-norm (3650-1) voldoet. Deze norm stelt veiligheidseisen aan het ontwerp, de aanleg, de bedrijfsvoering en de bedrijfsbeëindiging van buisleidingsystemen. Tevens zal in het MER worden ingegaan op de effecten van de kruising van de warmtetransportleiding met andere hoofdtransportleidingen (dus niet alleen met hoofd- en afvalwatertransportleidingen). De tekst in het schema op blz. 29 van de NRD zal op dit punt worden verduidelijkt. Overigens heeft in het kader van het tracéontwerp al afstemming plaatsgevonden met de betreffende leidingbeheerder. Daarbij zijn uiteraard de geldende veiligheidsnormen in acht genomen. Voor de aanlegfase wordt een BVC-plan (Bereikbaarheid, Veiligheidsveiligheid en Communicatie) opgesteld.</i>❖ <i>Het laatste punt zal in het MER worden aangevuld en uitgewerkt.</i> <p>2. De gemeente vraagt aandacht voor de kwaliteit van de ondergrond als groeiplaats voor bomen en het voorkomen van bomenkap. De MER zou in de afweging expliciet moeten opnemen dat de ligging van de leiding zo min mogelijk een beperking is voor het huidige en toekomstige bomenplan. De leiding zou zo veel mogelijk in het wegvak gepositioneerd moeten worden in verband met het belang van -toekomstige- ondergrondse ruimte voor goede groeiplaatsen. Er zijn zorgen over het feit of niet te snel wordt overgegaan tot 'herplanten' in plan van 'verplanten'. In verband daarmee verzoekt de gemeente in een nagekomen advies of in het combi-MER 'verplanten' meer aandacht en gewicht kan krijgen in de beoordelingscriteria.</p>

Ook de provincie neemt dit punt serieus. Het MER is een hulpmiddel bij het in beeld brengen van de relevante milieugevolgen van het project, zodat deze bij de afweging van alle belangen kunnen worden betrokken, maar het detailniveau van het MER leent zich niet goed voor een analyse over het herplanten of verplanten van bomen. In de BEA en/of de herinrichtingsplannen zal de initiatiefnemer wel aandacht besteden aan deze mogelijkheden. Op basis van alle onderzoeken kan bij de vaststelling van het definitieve tracé zo goed mogelijk rekening worden gehouden met de aanwezige en te behouden begroeiing. De kap van bomen wordt echter niet vastgelegd in het PIP (waarvoor Provinciale Staten bevoegd gezag zijn), maar via de gemeentelijke kapvergunningen. Wij hebben er alle vertrouwen in dat op basis van de informatie uit het MER, de BEA en het overleg over de herinrichtingsplannen van de initiatiefnemer met de gemeente en de andere stakeholders, gekomen kan worden tot een vergunningaanvraag waarin alle belangen zorgvuldig zijn afgewogen.

3. De transportleiding doorkruist een ecologische zone (Erasmuszone), het wijkpark Transvaal en de hoofdboomstructuur (De La Reyweg en Moerweg). Er moet meer aandacht worden gegeven aan het aspect "behoud van groene kwaliteiten" als beoordelingscriterium. Daarvoor moet minstens de volgende locaties worden onderzocht: Moerweg tussen nrs 510 -684; De La Reyweg; Kempstraat; Transvaalpark; Herman Costerstraat en Uitenhagestraat.
4. In het provinciaal inpassingsplan wordt in de beschermingszone van de leiding bepaalde (niet diep wortelend groen) voorgeschreven. Dit specifieke effect op de groene kwaliteiten en het milieu blijft buiten schot van het combi-MER en de BEA. In verband daarmee verzoekt de gemeente in een nagekomen advies om de volgende punten te onderzoeken:
 - ❖ Groenstrook Moerweg: Is een mogelijk gelijkwaardig alternatief oordeel mogelijk als deze wordt geprojecteerd op de hoofdrijbaan in plaats van de parallelweg? Daarbij wordt opgemerkt dat de Moerweg een belangrijke verkeersader is.
 - ❖ De la Reyweg. Welke effecten hebben minder diepwortelende beplanting op de stedelijk groene hoofdstructuur?
 - ❖ Alternatief tracé: Schalk Burgerstraat. Zie hieronder.

De in nummer 3 en 4 genoemde zones en locaties maken deel uit van de BEA. Naar aanleiding van de opmerking over het aspect "behoud van groene kwaliteiten" achten wij het zinvol om door middel van het MER inzicht te geven in de effecten van het voornemen op het groen in de omgeving. Een dergelijke beoordeling was reeds voorzien onder de noemer "beïnvloeding gebiedskarakteristieke elementen", maar om dat duidelijker te maken, zal dit beoordelingscriterium worden aangepast in/hernoemd naar "effecten op groene kwaliteiten". Zowel de BEA als de herinrichtingsplannen zullen een beeld geven van de groene kwaliteit voor en na aanleg van de leiding en deze rapportages worden ook gebruikt bij de beoordeling van dit criterium in het MER. Zoals vermeld onder punt 2 valt de kap van de bomen en daarbij behorende herinrichtingsplannen onder het bevoegd gezag van de gemeente. Dat wil zeggen dat de gemeente regie heeft op de uiteindelijke invulling van de groene kwaliteit langs het beoogde leidingtracé.

5. In verband met de mogelijke impact van de werkzaamheden op de groenstructuur langs de la Reyweg (en op de verkeersdoorstroming op deze hoofdverkeersader) verzoekt de gemeente om in het MER een alternatief deeltracé te onderzoeken, namelijk via de Schalk Burgerstraat. Dit tracé is op basis van een eerdere studie al eens afgevalen, maar voor een goede afweging is het wenselijk om dit alternatief toch in het MER te onderzoeken, zodat duidelijk wordt wat de effecten zijn ten opzichte van het alternatief via de La Reyweg

De provincie en de initiatiefnemer zijn zich bewust van het belang van een goede verkeersdoorstroming. Om voldoende werkruimte te creëren zijn tijdelijke maatregelen onontbeerlijk. Gelet op de te verwachten overlast op de La Reyweg en op de mogelijke impact van de werkzaamheden op de bomen langs die weg, stemmen wij in met het advies om in het MER een alternatief deeltracé te onderzoeken, namelijk via de Schalk Burgerstraat (tussen Hoefkade en Kempstraat), zodat de milieu- en andere gevolgen van dit alternatief door de initiatiefnemer en de bevoegde gezagen (waaronder de provincie) kunnen worden meegenomen in de besluitvorming over het definitieve tracé.

Conclusie

Dit advies heeft gevolgen voor de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport (zie hoofdstuk 3). In het advies aan de initiatiefnemer zal worden opgenomen dat binnen het thema Woon- en leefomgeving van het MER moet worden ingegaan op de effecten van het kruisen met alle hoofdtransportleidingen (niet alleen hoofd- en afvalwatertransportleidingen). Voorts dient het MER binnen het thema Woon- en leefomgeving en het aspect Landschap in te gaan op de effecten van het voornemen op de groene kwaliteiten.

A3 Hoogheemraadschap van Delfland

	<p>Het hoogheemraadschap kan instemmen met de Notitie reikwijdte en detailniveau. Aan alle aspecten die van belang zijn voor een goede waterhuishouding, is invulling gegeven. Naast advisering in het kader van de watertoets over deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau en het Provinciaal Inpassingsplan zal een watervergunning en eventueel een melding nodig zijn.</p> <p><i>Provincie en Gasunie zijn blij met het positieve advies van het hoogheemraadschap. De constructieve samenwerking in het kader van de m.e.r., het PIP en de vergunningprocedures wordt graag voortgezet.</i></p>
--	--

Conclusie

Dit advies heeft geen gevolgen voor de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport.

3. Advies over reikwijdte en detailniveau

Gelet op de ontvangen zienswijzen en adviezen en voornoemde beantwoording besluiten Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland dat:

- de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport (MER) naar aanleiding van de zienswijzen Z1, Z2, Z3 en Z6 en het (aanvullend) advies A2 als volgt dient te worden aangepast:
 - in het MER moet ook worden ingegaan op de resultaten van de in de beantwoording onder Z1.1 genoemde onderzoeken, te weten: het MKBA (2014), en de studies van Ecofys, PBL en CE Delft over een regionaal warmtenet in Zuid-Holland (Z1.1);
 - in het MER moet ook worden ingegaan op een uitvoeringsalternatief waarbij niet wordt gewerkt tijdens het broedseizoen van weidevogels (Z2.2);
 - in het MER moet ook voor de gebruiksfase worden ingegaan op de (permanente) effecten op beschermde gebieden en soorten. Daartoe wordt tabel 4-2 van de NRD uitgebreid met het Thema Natuur, Aspect Beschermde Soorten en het beoordelingscriterium Soorten Wet Natuurbescherming (Z3.3 en Z6.3);
 - binnen het bestaande thema Woon- en leefomgeving moet in het MER worden ingegaan op de effecten van het kruisen met alle hoofdtransportleidingen (A2.1);
 - in het MER moet binnen het thema Landschap, Cultuurhistorie, Archeologie en het aspect Landschap worden ingegaan op de effecten van het voornemen op de groene kwaliteiten. Daartoe wordt het beoordelingscriterium "Beïnvloeding gebiedskarakteristieke elementen" in zowel de gebruiksfase als de aanlegfase gewijzigd in "Effecten op groene kwaliteiten" (A2.1);
 - in het MER moet een alternatief deeltracé worden onderzocht, namelijk via de Schalk Burgerstraat (tussen Hoefkade en Kempstraat) (A2.4).
- de overige zienswijzen en adviezen geen gevolgen hebben voor de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport.

4. Afkortingen en begrippenlijst

Commissie m.e.r.	Commissie voor de milieueffectrapportage, onafhankelijke door het Rijk ingestelde commissie die een wettelijke taak heeft inzake de advisering over milieueffectrapporten
GS	Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
PCR	Provinciale coördinatie-regeling (speciale wettelijke procedure voor de coördinatie van verschillende vergunningen en andere uitvoeringsbesluiten)
PIP	Provinciaal inpassingsplan (vergelijkbaar met bestemmingsplan)
PS	Provinciale Staten van Zuid-Holland
MER	Milieueffectrapport, dat wil zeggen de schriftelijke rapportage van de onderzochte milieuaspecten
m.e.r.	De procedure voor het opstellen van een MER
NRD	Notitie reikwijdte en detailniveau, de notitie waarin de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER worden beschreven