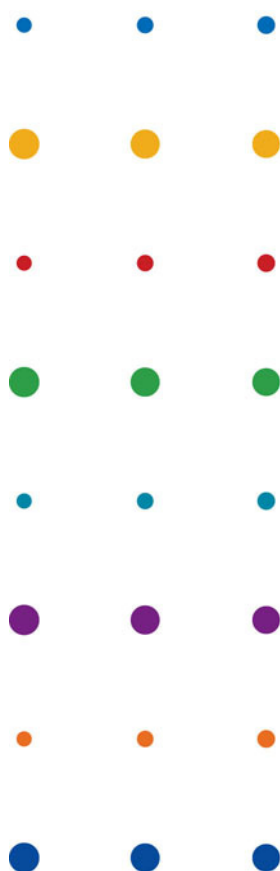


MER verbetering bereikbaarheid Den Haag Ruimtelijke Ordening en Economie



Deelrapport

Stadsgewest Haaglanden
mei 2007

MER verbetering bereikbaarheid Den Haag Ruimtelijke Ordening en Economie

Deelrapport

dossier : A7841-01.001

registratienummer : WN-ZH20070200

Stadsgewest Haaglanden
mei 2007

INHOUD**BLAD**

1	INLEIDING	3
1.1	Leeswijzer	3
1.2	Relaties met andere thema's	4
2	BELEID EN REGELGEVING	5
2.1	Rijksbeleid: Nota Ruimte	5
2.2	Provinciaal beleid: Streekplan Zuid-Holland West	5
2.3	Regionaal Structuurplan Haaglanden (RSP)	7
2.4	Partiële herziening RSP (uitwerkingsplan Vliet/A12-zone)	8
2.5	Structuurvisie Den Haag: Wéreldstad aan Zee	9
2.6	Kernpunten beleid en woon-werk programma's	10
3	DEELASPECTEN EN EN TOETSINGSCRITERIA	13
3.1	Toetsingscriteria voor ruimtelijke ordening	13
3.2	Toetsingscriteria voor economie	14
4	HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING	17
4.1	Bedrijventerreinen in het studiegebied van het Trekvliettracé	17
4.2	Opwaardering versus transformatie	21
4.3	Kernpunten Gebiedsvisie Binckhorst	21
4.4	Kernpunten Stedenbouwkundige Structuurvisie Plaspoelpolder	22
5	EFFECTBESCHRIJVING	23
5.1	Inleiding	23
5.2	Effecten ruimtelijke ordening	23
5.2.1	Aspecten wonen en werken	23
5.2.2	Aspect recreatie	26
5.2.3	Aspect Ruimtelijke kwaliteit	26
5.3	Economische effecten	27
5.3.1	Indirecte economische effecten	27
5.3.2	Directe economische effecten	27
5.4	Beoordeling tracé alternatieven	31
5.5	Bouwstenen voor het MMA	32
6	LEEMTEN IN KENNIS	33
7	COLOFON	35

BIJLAGEN

- 1 Data analyse i.h.k.v. de bepaling van het aantal te amoveren gebouwen en het aantal aan te roeren percelen
- 2 Te amoveren gebouwen per tracé alternatief
- 3 Kadastrale tabellen met aangerode percelen per tracé

DHV B.V.

1 INLEIDING

1.1 Leeswijzer

In het voorliggende deelrapport worden de milieueffecten van het thema Ruimtelijke Ordening en Economie van de Milieueffectrapportage voor het Trekvliettracé behandeld.

Om voor dit thema een goede afweging te maken tussen de verschillende tracéalternatieven is een aantal toetsingscriteria vastgesteld voor de aspecten wonen, werken, recreatie en economie. Per toetsingscriterium worden effecten beschreven van de tracéalternatieven ten opzichte van het Referentiealternatief (de autonome situatie in 2020). Met het 'Trekvlittracé' worden alle tracéalternatieven bedoeld van de Prinses Beatrixlaan tot Mercuriustracé.

Het rapport is als volgt opgebouwd:

In het inleidende stuk worden kort de relaties met andere relevante MER-thema's behandeld.

Daarna worden in hoofdstuk 2 stuk voor stuk de beleidsnota's besproken die vanwege uiteenlopende ambities en programma's op verschillende schaalniveau's invloed uitoefenen op de ontwikkelingen in het studiegebied van het toekomstig Trekvliettracé. Aan het einde van het hoofdstuk worden de kernpunten van alle beleidsdocumenten overzichtelijk in één tabel gepresenteerd. Hoofdstuk 3 behandelt de huidige en autonome situatie van het studiegebied. Binnen de directe invloedssfeer van de verschillende tracé's bevinden zich een aantal omvangrijke bedrijventerreinen, die achtereenvolgend worden beschreven.

Van de gebiedsvisie over het bedrijventerrein de Binckhorst en de stedenbouwkundige structuurvisie van de Plaspoelpolder worden tenslotte de kernpunten samengevat weergegeven in een tabel.

Vervolgens geeft hoofdstuk 4 een overzicht van de toetsingscriteria voor het thema Ruimtelijke Ordening en Economie waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de aspecten wonen, werken, recreatie en economie.

In hoofdstuk 5 wordt de beschrijving van de huidige situatie en de referentiesituatie 2020 voorafgegaan door een korte samenvatting van de tracéalternatieven en inrichtingsaspecten voor de daar omheen liggende (ontwikkelings)gebieden.

Aan de hand van onderscheidende en belangrijk geachte ruimtelijke en economische toetsingscriteria vindt in hoofdstuk 6 de effectbeschrijving plaats voor de verschillende tracé alternatieven.

Dit themarapport wordt vergezeld van een bijlage met een rapportage van de data analyse in het kader van de bepaling van het aantal te amoveren gebouwen en het aantal aan te roeren percelen.

1.2 Relaties met andere thema's

Bij het opstellen en uitvoeren van ruimtelijke programma's wordt altijd gekeken naar de hoofdelementen voor de woon-, werk- en leefomgeving: economie, woningbouw, infrastructuur en groen/blauw netwerk. Deze hoofdelementen worden -bij het uitvoeren van een milieueffectrapport- *aspecten* of (deel)thema's genoemd, waarbij de milieueffecten van een activiteit voor de omgeving in kaart worden gebracht.

Afhankelijk van het MER-onderwerp en de specifieke context worden aspecten geclusterd.

In dit themarapport is gekozen voor de clustering van de thema's ruimtelijke ordening en economie waarbij aspecten uiteraard relaties blijven houden met andere themagebieden. Toetsingscriteria die bij meerdere thema's voorkomen worden bij desbetreffende thema's kort toegelicht, maar bij de uiteindelijke milieubeoordeling maar bij één thema meegenomen. Dit om dubbeltellingen tussen milieuaspecten te voorkomen.

Bij thema *ruimtelijke ordening en economie* zijn de te onderscheiden aspecten: wonen-werken, recreatie en economie. Er is voor gekozen de functies wonen en werken onder te brengen in het aspect 'wonen-werken' zodat een samenhangende effectbeschrijving vanuit het thema ruimtelijke ordening kan plaatsvinden. Aspect 'werken' zou bijvoorbeeld rechtstreeks bij het thema 'economie' kunnen worden ondergebracht. Het aspect 'werken' wordt bij de bepaling van de indirecte economische effecten vertaald in aspecten 'werkgelegenheid' en 'vestigingsplaatsimago'.

Bij het thema *ruimtelijke ordening* worden de toetsingscriteria 'barrièrewerking' en 'te amoveren gebouwen' (lees: gedwongen vertrek) behandeld, welke tevens bij de beoordeling van de sociale aspecten –als onderdeel van het thema *woon- en leefomgeving* - aan de orde komen.

De toetsingscriteria 'reistijdverlies' en 'betrouwbaarheid' uit het verkeer- en vervoersonderzoek zijn tevens criteria voor de beoordeling van directe economische effecten.

Vrijwel alle aspecten die bij het thema *landschap* aan bod komen, kunnen ook behandeld worden bij het thema ruimtelijke ordening. Omdat het accent bij het laatste thema vooral ligt op het stedelijk landschap, worden er andere toetsingscriteria gebruikt.

In het volgende hoofdstuk wordt eerst het beleid en regelgeving behandeld en daarna uitgebreider ingegaan op de toetsingscriteria van het gezamenlijke thema *ruimtelijke ordening en economie*.

2 BELEID EN REGELGEVING

2.1 Rijksbeleid: Nota Ruimte

De Tweede en Eerste Kamer hebben ingestemd met de 'Nota Ruimte' op respectievelijk 17 mei 2005 en 17 januari 2006. Met de bekendmaking op 27 februari 2006 in onder andere de Staatscourant is de Nota Ruimte formeel in werking getreden.

Het kabinet schept in dit document ruimte voor ontwikkeling op basis 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 Ruimte' ondersteunt gebiedsgerichte ontwikkeling waarin alle betrokken partijen kunnen participeren.

In de nota worden vier algemene doelen geformuleerd: versterking van de internationale concurrentie positie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid.

Meer specifiek voor steden en netwerken staan de volgende beleidsdoelen centraal:

ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden, bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden, behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

Het Rijk stimuleert de ontwikkeling van nieuwe bedrijfsterreinen en de modernisering van verouderde terreinen. De nationale opgave voor herstructurering is ruim 21.000 ha (ruim 20% van het huidige areaal). Omdat herstructurering maar in zeer beperkte mate extra terreinwinst oplevert is tot 2020 naar verwachting nog ruim 23.000 ha nieuwe bedrijventerreinen nodig.

Het locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen (ABC-locatiebeleid) en het locatiebeleid voor Perifere en Grootchalige Detailhandelsvestiging (PDV/GDV-beleid), worden vervangen door een integraal locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen. Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor een voldoende en gevarieerd, op de vraag afgestemd, aanbod van locaties voor bedrijven en voorzieningen.

2.2 Provinciaal beleid: Streekplan Zuid-Holland West

In het Streekplan Zuid-Holland West geeft de provincie van Zuid-Holland een samenhangende visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Zuid-Holland West voor de periode tot 2015. Van belang voor het Trekvliettracé en omgeving zijn een aantal uitgangspunten en randvoorwaarden, die betrekking hebben op streekplanuitwerkingen van de Vliet/A12-zone en de zone Den Haag Centrum. Achtereenvolgens worden de relevante onderdelen kort toegelicht:

Algemeen

Nieuwe landgoederen en doorgaande groene routes dienen als bouwstenen voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast zijn stedelijke ontwikkelingen slechts op specifieke en goed ontsloten locaties mogelijk. Binnen de rode contour wordt in het streekplan ruimte geboden voor wonen, werken en andere stedelijke voorzieningen.

Ten aanzien van bedrijventerreinen zet de provincie primair in op kwaliteitsverhoging. Herontwikkeling, intensief ruimtegebruik, segmentering, selectief uitgiftebeleid en duurzame ontwikkeling zijn daarbij kernbegrippen.

De Vliet/A12-zone

In het uitwerkingsgebied van de Vliet/A12-zone liggen plannen en ambities voor de *korte* termijn. Zo zijn er concrete plannen ten aanzien van (kantoor)ontwikkelingen in de centrale A12-zone en langs de zone van de A4 waar o.a. Overgoo wordt geherstructureerd en uitgebreid. Verder zijn er ontwikkelingsmogelijkheden rond de Randstad-Rail-halte Forepark en nabij Hoornwijck, dat onderdeel is van de Vlietzone. Deze ontwikkelingen passen binnen de aanduidingen 'Bedrijventerrein' en 'Bovenregionale knoop'.

Het streekplan benadrukt dat voor de gehele A12-zone het tevens van belang is de economische ontwikkelingspotenties op *langere* termijn te verkennen. Essentieel daarbij is na te gaan welke ingrepen in weg- en openbaarvervoerinfrastructuur noodzakelijk zijn, om een bijdrage te leveren aan de file- en doorstroomproblematiek op het rijkswegennet. Dit is van belang om het Haagse stadscentrum en de Centrale Zone beter bereikbaar te maken en om de Vlietrand beter te kunnen ontsluiten, omdat in feite alle ontwikkelingen op de lange(re) termijn daarvan afhankelijk zijn.

De Vlietzone is in het streekplan onderdeel van de 'Groene Schakels'. In deze zone bevinden zich diverse buitenplaatsen. Het is van groot belang de samenhang tussen onderdelen en de groene-, recreatieve- en monumentale waarden van de Vlietzone te versterken met behoud van de landschappelijke kwaliteit. In samenhang met een integrale landschapsvisie dient ook de wateropgave te worden meegenomen, waaronder een bijdrage in de waterberging.

De 'Gavi-kavel' in de Vliet/A12-zone wordt in dit kader genoemd als toekomstige vestigingsmogelijkheid in de regio voor bedrijven in de milieuhinder categorieën 4 en 5. Dit is een interessant gegeven voor bedrijventerreinen die gerevitaliseerd moeten worden en waarvan milieubelastende bedrijven kunnen worden uitgeplaatst.

Centrale Zone

De Centrale Zone in Den Haag wordt genoemd als het economisch meest dynamische gebied van de Haagse regio en is als zodanig een zeer belangrijke troef om in de Haagse regio een kwaliteitssprong te maken van de Randstad naar één internationaal concurrerende Deltametropool. De Centrale Zone zal in belangrijke mate het 'metropolitane' gezicht van de Haagse regio als onderdeel van de Deltametropool gaan bepalen. De opgave wordt daarom meegegeven om voor de Centrale Zone een proces van integrale gebiedsontwikkeling op gang te brengen, waarin Den Haag Nieuw Centrum en de Vliet- en A12-zone worden benaderd als de economische polen van het gebied. Het te herstructureren bedrijventerrein Binckhorst krijgt hierdoor een andere positie; het zal in de toekomst vanuit functie en bebouwing gevarieerder en intensiever benut worden. De Binckhorst krijgt uiteindelijk een modern, stedelijk en multifunctioneler karakter.

Knoopontwikkeling

In het stedelijk gebied van Haaglanden is in dit streekplan een groot aantal knopen aangewezen die van belang zijn voor een betere benutting van infrastructuur en de verdere ontwikkeling van de netwerkstad. Het is wenselijk mobiliteitsintensieve functies rond die knopen te concentreren en daarbij aansluiting te zoeken bij het gewenste profiel van de betreffende knoop:

- *De (inter)nationale knoop Den Haag Centraal*
Nadruk op (inter)nationaal recht en bestuur, cultuur, toerisme en zakelijke diensten. Bovenregionale subknopen zijn station Den Haag Hollands Spoor en station Laan van Nieuw Oost-Indië. Deze subknopen bieden plaats aan OV-gerelateerde functies.

- *Regionale knoop Ypenburg / Hoornwijck*
OV- en weggerelateerde functies met nadruk op zakelijke diensten, distributie en industrie/bouw.
- *Regionale knoop Binckhorst/Voorburg*
OV- en weggerelateerde functies met nadruk op zakelijke dienstverlening in de IT- en telecomsector. Nadere studie in het kader van de uitwerking van de transformatiezones en het rijksproject "Benutten en bouwen" moet leiden tot een definitieve keuze voor de aard van de treinbediening en de schaal van de knopen rond station Voorburg in relatie tot Forepark en Ypenburg.

Eerste partiële herziening Streekplan Zuid Holland West

Binnen het streekplangebied is sprake van een aantal met name genoemde bedrijventerreinen die bestemd zijn voor milieuhinderlijke bedrijven. Een aantal van deze bedrijven is op dit moment gevestigd op het bedrijventerrein de Binckhorst. De gemeente Den Haag wil dit bedrijventerrein transformeren tot een bedrijfsterrein met een hoogwaardig vestigingsmilieu. Dat is mede de reden waarom deze locatie in het Streekplan niet langer wordt aangeduid als bedrijventerrein dat geschikt is voor milieuhinderlijke bedrijven. Een andere belangrijke reden is het streven naar een intensievere clustering van deze bedrijven in verband met ruimtebesparing en reductie van negatieve milieu effecten over een zelfde oppervlak en op een geschiktere locatie. Autoinzamelings en -demontagebedrijven, alsmede bedrijven die de resterende wrakken verwerken, worden in het Streekplan uitgeplaatst naar locaties als het bedrijventerrein 'De Grote Driehoek' in de gemeente Pijnacker-Nootdorp.

Verhouding Streekplan - Regionaal Structuurplan Haaglanden

Het streekplan heeft veel van het Regionaal Structuurplan Haaglanden opgenomen. Voor specifiek aangeduide gebieden in het streekplan geldt de formele uitwerkingsbevoegdheid. Gedeputeerde Staten hebben aangegeven dat het RSP niet zelfstandig als toetsingskader voor gemeentelijke plannen kan dienen. Zowel in de tekst van het RSP als in de nota van reacties op de zienswijzen van 23 januari 2002 is aangegeven dat voor bepaalde onderwerpen het streekplan West (mede) toetsingskader is.

2.3 Regionaal Structuurplan Haaglanden (RSP)

Het Regionaal Structuurplan Haaglanden¹ (RSP) geeft voor de periode tot 2010 aan -met een doorkijk naar 2020- waar in de regio Haaglanden ruimte is voor stedelijke vernieuwing, voor bedrijfsterreinen, woonlocaties, het openbaar vervoer en wegen. Daarnaast is er aandacht voor het behoud van het 'groen' en het bieden van ruimte voor wateropvang.

Het RSP voorziet rond het Prins Clausplein en het nieuwe station Ypenburg hoogwaardige bedrijvigheid (o.a. kantoren) en stedelijke voorzieningen. Het RSP spreekt van een 'Randstedelijk knooppunt'. Verder zijn ten zuiden en noorden van de A12 bedrijventerreinen geprojecteerd. Gerealiseerd worden o.a. prime location Forepark, GAVI-kavel, TNO terrein en station Ypenburg.

In het RSP wordt bijzondere aandacht gevraagd voor de vormgeving van de bebouwing rond de A12 en de spoorlijn, met het oog op de 'toegangspoort' van de Haagse agglomeratie, maar ook op de milieueffecten van de snelweg.

¹ Het Regionaal Structuurplan Haaglanden (RSP) werd vastgesteld in 2002. De partiële herziening RSP voor het uitwerkingsgebied Vliet/A12-zone is op 20 april 2005 door het algemeen bestuur van het stadsgewest Haaglanden vastgesteld en op 5 juli 2005 door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland goedgekeurd [uitwerkingsplan Vliet/A12-zone; besluitnummer DRM/ARB/05/429A).

Ten aanzien van de Vlietzone wordt het behoud en het verder ontwikkelen van de groenblauwe hoofdstructuur, als onderdeel van de 'Groene Schakel' langs de Vliet, voorgestaan.

Het RSP geeft aan dat met de uitbreiding van de infrastructuur in en rond de regio meer 'knooppunten' in beeld komen voor een stedelijke ontwikkeling. De hoogste prioriteit van het stadsgewest blijft liggen bij de verdere (kwalitatieve) ontwikkeling van de bestaande stedelijke centra, met name die in Den Haag.

Eén van de twee uitwerkingsgebieden die extra aandacht krijgt in het RSP is de Vliet/A12-zone. De Vliet/A12-zone is het gebied rond het Prins Clausplein en bestaat uit de Vlietrand, gelegen tussen de Vliet en de A4, en de A12-zone aan weerszijden van de A12. De zone is benoemd als een gebied met bijzondere ontwikkelingspotenties die pas ten volle kunnen worden benut, indien de ontsluiting via aanvullende weginfrastructuur en openbaarvervoer voorzieningen wordt uitgebreid. Hiervoor moet een integraal (uitwerkings-)plan worden opgesteld.

Binnen de Vliet/A12-zone beschikt met name de Vlietrand nog over interessante cultuurhistorische waarden. Het oorspronkelijke slagenlandschap is op tal van plekken door bedrijfsvestigingen, recreatievoorzieningen en woningenbouw voor een flink deel verloren gegaan. Desondanks beschikt de Vlietrand over waardevolle landschapselementen, waaronder de landgoederen aan weerskanten van de Vliet afgewisseld door ertussen liggende open kavels. Langs de Vliet zijn de diverse landhuizen en landgoederen als bijzonder waardevol aangewezen. Deze dienen als zodanig te worden beschermd. Het ruimtelijk beleid gaat, bij eventuele ontwikkelingen, uit van het behoud van het groene, cultuurhistorische en open karakter van het gebied. Aan de westzijde van de A4 wordt daarom gedacht aan nieuwelandgoederen met woon- en werkfuncties.

De groenblauwe hoofdstructuur moet behouden en verder ontwikkeld worden waarbij het groen zoveel mogelijk een doorgaand karakter krijgt en als het ware een 'groene schakel' vormt.

2.4 Partiële herziening RSP (uitwerkingsplan Vliet/A12-zone)

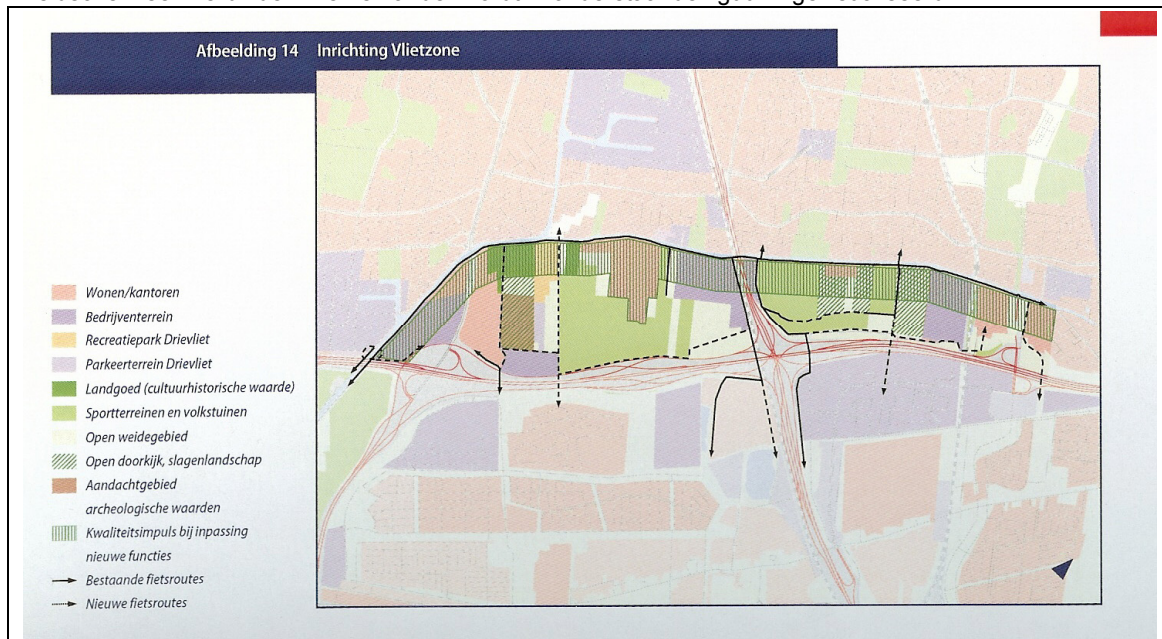
In het uitwerkingsplan staan voor de Vlietzone geen ontwikkelingen gepland die een grote uitbreiding van de ontsluiting vereisen en inpassingsproblemen kunnen veroorzaken. Uitgangspunt is ook dat nieuwe bestemmingen in de Vlietzone geen extra verkeersdruk op de Westvlietweg mogen veroorzaken. Voor ruimtelijke ontwikkelingen op de langere termijn is indicatief aangegeven welke ontsluiting mogelijk is.

In het uitwerkingsplan is De Vliet als ononderbroken 'groen-blauwe' element de drager van groene, recreatieve en monumentale kwaliteiten aan weerszijden van het water. Door bij vervanging of inpassing van nieuwe (kleinschalige) functies eisen te stellen aan een groene aankleding, wordt de door de Vliet en de Landgoederen gedragen structuur van 'ecologische stapstenen' verder versterkt. Met de 250 meter brede 'kwaliteitszone' langs de Vliet wordt ook aangesloten bij de verbindingsrichting van de Groene Schakel uit het RSP (noord-zuid, langs de Vliet).

Zichtlijnen -met hun opening vanaf de Vliet- moeten behouden blijven evenals karakteristieke elementen van het oude slagenlandschap. Buiten de betreffende 250 meter zone moeten bestaande groene- en recreatieve bestemmingen voor de planperiode worden gehandhaafd.

In het kader van de zogenoemde uitvoerbare fietsprojecten zijn ten behoeve van het Vijfjarenprogramma regionale fietsroutes Haaglanden 2003 en het lokale Meerjarenprogramma Fiets 2003-2006, nieuwe fietsroutes gepland. Deze zijn in de partiële herziening meegenomen.

Van belang zijn de oost-west fietsroutes die de Binckhorst en Voorburg met Vinex-lokaties Ypenburg en Leidschenveen verbinden. Eén en ander wordt in onderstaande figuur 1 gevisualiseerd.



Figuur 1: inrichting Vlietzone volgens de partiële herziening van het RSP

De gemeente Rijswijk heeft plannen voor de uitbreiding van de locatie Hoornwijk van in totaal 38.000 m² BVO. De eerste fase is zo goed als afgerond en de tweede fase kan in samenhang met de ontsluiting via het Trekvliettracé plaats vinden.

Daarnaast wil gemeente Rijswijk voor de inpassing van kantoren op de locatie Broekpolder 39.000 m² BVO ontwikkelen Er wordt voorgesteld om van het programma 24.000 m² BVO pas na 2010 te realiseren.

Voor het uitwerkingsplan zijn zowel de Grote Driehoek als de GAVI-kavel (extra mogelijkheid Provincie) mogelijke lokaties voor de vestiging van milieuhinderlijke bedrijvigheid.

2.5 Structuurvisie Den Haag: Wérelldstad aan Zee

Met de Structuurvisie Den Haag 2020, vastgesteld door de gemeenteraad op 17 november 2005, heeft Den Haag een ambitieuze toekomstvisie neergezet: Wérelldstad aan Zee. Een attractieve stad voor bewoners, bezoekers, werknemers en bedrijven. Met een gevarieerd aanbod aan woon- en werkmilieus, voorzieningen, cultuur en vermaak. Een stad die met haar bijzondere kwaliteiten een bijdrage kan leveren aan een sterke economische positie van Haaglanden, van de Zuidvleugel en de Randstad. Daarvoor wordt ingezet op huidige sterke punten:

- *de unieke ligging aan zee*. Den Haag wil zich ontwikkelen tot dé badplaats van Noordwest-Europa. Met bijzondere woonmilieus en een boeiend voorzieningen aanbod aan zee.
- *The Hague Legal Capital*. De stad wil haar rol en betekenis als internationale stad van recht en bestuur verder uitbouwen en als '4e mainport' de positie van de Randstad versterken.
- Den Haag *multiculturele stad*. Den Haag koestert haar grote verscheidenheid aan culturen en wil individuele ontwikkeling, ontplooiing en mogelijkheden tot ontmoeting als springplank voor sociale, economische en culturele vooruitgang inzetten.

- De *monumentale residentie*. De stad wil haar cultuurhistorische betekenis, haar ruimtelijke kwaliteiten, de kwaliteit van het groen en de openbare ruimte versterken.

Kwaliteitssprong en schaalsprong

Om de ambities waar te kunnen maken moet Den Haag een kwaliteitssprong in haar vestigingscondities maken. Daarvoor wordt geïnvesteerd in de kwaliteit van de leefomgeving: in het groen, de openbare ruimte en het voorzieningenniveau van de stad én door het verbeteren van de bereikbaarheid per auto, openbaar vervoer en fiets. Om de verdere ontwikkeling van de stad te accommoderen wordt ruimte geboden aan nieuwe bewoners (minimaal 505.000 bewoners in 2020 respectievelijk 37.500 woningen), bedrijven (40.000 nieuwe arbeidsplaatsen), internationale functies en adequate voorzieningen voor de Wéreldstad aan Zee. Die ontwikkelingen zijn alleen mogelijk in een economische sterke regio. Den Haag zet voor de verbetering van de omgevingskwaliteit van de Zuidvleugel in op regionale samenwerking: voor de kustverdediging, voor groen- en wateropgaven én voor de regionale bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer. Daarnaast zijn regionale afspraken over gewenste economische profielen, samenwerking en synergie in de Zuidvleugel nodig.

Kansenzones

De Wéreldstad aan Zee zal vorm krijgen in vijf kansenzones, gebieden waarin de bovengenoemde sterke punten van Den Haag kunnen worden uitgebuit en die gunstig liggen in het netwerk van landschap en infrastructuur. Goede bereikbaarheid en de bijzondere kwaliteit van de omgeving zijn de condities die de ontwikkelingen mogelijk maakt. De kansenzones liggen in het centrum, aan zee, aan de snelweg en aan de stadsrand. De ruggengraat wordt gevormd door de (transcity) Lijn 11, een hoogwaardige regionale railverbinding tussen kust en regio. Hiermee wordt de Wéreldstad aan Zee goed bereikbaar vanuit de regio én worden de binnenstedelijke ontwikkelingsgebieden verbonden.

Uitwerkingsgebieden

Binnen de kansenzones zijn negen ontwikkelingsgebieden onderscheiden waarvoor integrale gebiedsontwikkeling is gepland en waarvoor masterplannen gemaakt gaan worden. Ontwikkelingen in groen en water, infrastructuur, wonen, werken en voorzieningen worden in onderlinge samenhang gezien en afgewogen.

Aandachtspunten voor het trekvliettracé

Voor het Trekvliettracé zijn in ieder geval twee kansenzones van belang: het huidige economische centrum van Den Haag en de Vliet/A4-zone, als nieuwe hoogwaardige ontwikkelingslocatie aan de snelweg. Deze zones zijn als twee complementaire economische polen met elk een eigen profiel. Door snelle onderlinge verbindingen zouden de polen van elkaar's nabijheid kunnen profiteren. Het tussenliggende gebied (de Binckhorst) ontwikkelt zich in de Haagse visie van monofunctioneel bedrijventerrein tot intensief stedelijk gebied met een mix aan bedrijvigheid, wonen, voorzieningen en verbindingen. Den Haag ziet deze zone op langere termijn uitgroeien tot een ruimtelijke en functionele schakel tussen de centrale stad en de Deltametropool.

2.6 Kernpunten beleid en woon-werk programma's

In de volgende tabel zijn de kernpunten samengevat van de bestudeerde beleidsdocumenten. Als aanvullende informatie zijn hier ook gegevens van woon-werk programma's van relevant geachte stedelijke deelgebieden aan toegevoegd.

Beleid	Uitgangspunten/randvoorwaarden/woon-werkprogramma's
Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra ▪ intensief ruimtegebruik ▪ transformatie ruimtegebruik ▪ verbeteren bereikbaarheid ▪ verbeteren leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden ▪ versterking van de economische kerngebieden ▪ bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden ▪ behoud en versterking van de variatie tussen stad en land ▪ afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid
Streekplan Zuid-Holland West	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kwaliteitsverhoging bedrijventerreinen door herontwikkeling, intensief ruimtegebruik, segmentering, selectief uitgiftebeleid en duurzame ontwikkeling ▪ knooppuntontwikkeling met mobiliteitsintensieve functies rond die knopen vanwege een betere benutting van infrastructuur en de verdere ontwikkeling van de netwerkstad ▪ (inter)nationale knoop Den Haag Centraal met nadruk op (inter)nationaal recht en bestuur, cultuur, toerisme en zakelijke diensten ▪ het Haagse stadscentrum en de Centrale Zone beter bereikbaar maken en de Vlietrand beter ontsluiten ▪ regionale knopen Binckhorst/Voorburg en Ypenburg/Hoornwijck met OV- en weggerelateerde functies met nadruk op zakelijke dienstverlening in de IT- en telecomsector, distributie en industrie/bouw ▪ de Gavi-kavel in de Vliet/A12-zone als toekomstige vestigingsmogelijkheid in de regio voor bedrijven in de milieuhindercategorieën 4 en 5
Beleid	Uitgangspunten/randvoorwaarden/woon-werkprogramma's
Streekplan Zuid-Holland West	<ul style="list-style-type: none"> ▪ integrale gebiedsontwikkeling voor de Centrale Zone met Den Haag Nieuw Centrum en Vliet/A12-zone als economische polen waarbij intensief ruimtegebruik en multifunctioneel karakter voor tussenliggend gebied ▪ uitplaatsing milieuhinderlijke bedrijven van de Binckhorst naar bedrijventerrein De Grote Driehoek in gemeente Pijnacker-Nootdorp ▪ samenhang tussen onderdelen en groene-, recreatieve- en monumentale waarden van de Vlietzone versterken met behoud van landschappelijke kwaliteit
Ruimtelijk Structuurplan Haaglanden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 'randstedelijk knooppunt': rond het Prins Clausplein en het nieuwe station Ypenburg hoogwaardige bedrijvigheid (o.a. kantoren) en stedelijke voorzieningen ▪ Vlietzone: behoud en verder ontwikkeling van de groenblauwe hoofdstructuur, als onderdeel van de 'Groene Schakel' langs de Vliet ▪ knooppuntontwikkeling, waarbij hoogste prioriteit bij verdere (kwalitatieve) ontwikkeling van de bestaande stedelijke centra ▪ De Vliet/A12-zone benoemd als gebied met bijzondere ontwikkelingspotenties ▪ langs de Vliet landhuizen en landgoederen beschermd en behoud van het groene, cultuurhistorische en open karakter van het gebied ▪ aan westzijde A4 nieuwe landgoederen met woon- en werkfuncties en groenblauwe hoofdstructuur moet behouden en verder ontwikkeld worden waarbij het groen zoveel mogelijk een doorgaand karakter krijgt ('groene schakel')

<p>Partiële herziening RSP; uitwerkingsplan Vliet/A12-zone</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 250 meter brede 'kwaliteitszone' langs de Vliet ▪ behoud van zichtlijnen met hun opening vanaf de Vliet en behoud van karakteristieke elementen van het oude slagenlandschap ▪ oost-west fietsroutes die de Binckhorst en Voorburg met Vinex-lokaties Ypenburg en Leidschenveen verbinden ▪ 2^e fase uitbreiding Hoornwijck van 38.000 m2 BVO in samenhang met de ontsluiting via het Trekvliettracé realiseren ▪ 2^e fase uitbreiding van Broekpolder programma van 24.000 m2 BVO pas na 2010 realiseren ▪ zowel de Grote Driehoek als de GAVI-kavel zijn mogelijke locaties voor de vestiging van milieuhinderlijke bedrijvigheid
<p>Structuurvisie Den Haag</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wêreldstad aan Zee: attractieve stad voor bewoners, bezoekers, werknemers en bedrijven met gevarieerd aanbod van woon- en werkmilieus, voorzieningen, cultuur en vermaak ▪ snelle onderlinge verbindingen tussen kansenzones 'centrum Den Haag' en de 'Vliet/A4-zone' als nieuwe hoogwaardige ontwikkelingslocatie aan de snelweg. Zones als twee complementaire economische polen met elk een eigen profiel. Tussenliggende gebied (de Binckhorst) ontwikkelt zich tot intensief stedelijk gebied met een mix aan bedrijvigheid, wonen, voorzieningen en verbindingen ▪ centrumstedelijk mix van 5.600 woningen ▪ ontwikkeling 1600 woningen tot 2010 en 5400 woningen in periode 2010-2020 in Binckhorst-Laakhavens als onderdeel van kanszone Centrum ▪ werken: stedelijke bedrijvigheid, creatieve klasse en functiemenging ▪ voorzieningen: cultuur, onderwijs en sport ▪ infrastructuur: Trekvliettracé en uitgebreid stedelijk netwerk van fietsroutes ▪ ruimtelijke kwaliteit: intensief en meervoudig grondgebruik, karakteristieke omgevingskwaliteit gekoppeld aan water ▪ ontwikkeling 600 woningen tot 2010 en 6750 woningen in periode 2010-2020 in Vliet/A4-zone (Vliet- en Zweth-zone); aansluitend bij historische landgoederen ▪ de Vliet als lineair landschapspark en representatieve zichlokatie, stadsentree met hoogwaardige bedrijvigheid en kantoren

Tabel 1: kernpunten beleidsdocumenten

3 DEELASPECTEN EN EN TOETSINGSCRITERIA

Om voor het thema ruimtelijke ordening en economie een goede afweging te maken tussen de verschillende alternatieven is gebruik gemaakt van een aantal toetsingscriteria. Deze criteria staan in onderstaande tabel 4 aangegeven.

Aspect	Hoofdkenmerk	Toetsingscriteria
Wonen	versterken van de woonfunctie en streven naar functiemenging	1. te amoveren aantal woningen als gevolg van uitvoering van het alternatief 2. bijdrage aan herstructurering van directe omgeving en realisering van gewenst woonprogramma
Werken	intensievere benutting van de stedelijke ruimte en streven naar functiemenging	1. te amoveren bedrijven als gevolg van uitvoering van het alternatief 2. bijdrage aan herstructurering van directe omgeving en realisering van werkprogramma 3. vermindering milieuhinderlijke bedrijvigheid
Recreatie	versterken kwalitatieve recreatiestructuur	1. verlies en aantasting van kwalitatief recreatiegebied 2. doorsnijding van structuren
Ruimtelijke kwaliteit	consistente en kwalitatieve ruimtelijke ontwikkeling	1. bijdrage opwaardering openbare ruimte 2. visuele relaties, herkenbaarheid en ligging bebouwing/infrastructuur ten opzichte van het centrum
Economie	directe economische effecten	1. reistijdverlies 2. betrouwbaarheid/filekans
	indirecte economische effecten	1. werkgelegenheid in omliggend gebied 2. vestigingsplaatsimago van omliggend gebied

Tabel 4: toetsingscriteria voor ruimtelijke ordening en economie

3.1 Toetsingscriteria voor ruimtelijke ordening

Wonen, werken en recreëren zijn ruimtevragende activiteiten waarvoor in de verschillende (beleids)visies keuzes zijn gemaakt en die vertaald zijn in enkele indicatieve faseringsprogramma's.

Op basis van de kernpunten van de beleids- en gebiedsvisies worden de tracés's getoetst op positieve en negatieve criteria.

Wonen, werken

Voor de huidige woon- en werkgebieden leidt de drukte op de wegen in en rond Den Haag op dit moment tot een negatief effect op de leefomgeving. Door realisatie van het Trekvliettracé kan dit in de toekomst veranderen.

In de vorige twee hoofdstukken werden verschillende plannen genoemd waarbij vernieuwing en transformaties van woon- en werkgebieden van invloed zijn op de projectomgeving. Voor deze gebieden geldt dat er nog voldoende aanpassingen van de plannen mogelijk zijn en de effecten op verschillende manieren (deels) te mitigeren zijn.

Zowel voor 'wonen' als 'werken' worden de alternatieven voor het Trekvliettracé onderling vergeleken ten aanzien van het aantal te amoveren gebouwen.

Tegenover dit negatief criterium staat een positief criterium, waarbij gekeken wordt naar de bijdrage die het tracéalternatief aan de herstructurering van directe omgeving kan leveren in relatie met de te realiseren indicatieve woon- en werkprogramma's.

DHV B.V.

In geval van een succesvolle herontwikkeling van de Binckhorst zal na enige tijd de nadruk komen te liggen op de transformatie naar een stedelijker en meer multifunctioneel profiel. Ondanks de verhuizing van 25 bedrijven naar bijvoorbeeld de GAVI-kavel zal er toch meer druk op dit marktsegment komen te liggen waarbij milieuvriendelijke bedrijven eerder en sneller zullen moeten worden uitgeplaatst.

Recreatie

Het aspect recreatie gaat in op de positieve en negatieve gevolgen die zich kunnen voordoen door de aanleg van nieuwe infrastructuur. In de omgeving van de Trekvliettracé alternatieven zijn verschillende recreatieve objecten en structuren aanwezig, zoals: golfterrein, parken, waterverbindingen en fietsverbindingen.

De beoordeling van de effecten van de verschillende alternatieven voor het aspect 'recreatie' gebeurt op basis van: verlies en aantasting van kwalitatief recreatiegebied en doorsnijding van recreatieve fietsroutes (en daardoor een verminderde bereikbaarheid van recreatiegebieden).

Bij het kwalitatieve aspect van aantasting moet gedacht worden aan de invloed op de belevingswaarde van recreatieve gebieden of routes.

Ruimtelijke kwaliteit

De ruimtelijke kwaliteit is opgesplitst in een tweetal criteria. Enerzijds is er een criterium dat bekijkt welk alternatief de kwalitatieve inrichting van de openbare ruimte het sterkst beïnvloedt.

Anderzijds is er een ander criterium dat door aanleg van het nieuwe tracé in meer of mindere mate invloed heeft op de nieuwe stedenbouwkundige structuur, namelijk: de visuele relaties, herkenbaarheid en ligging van bebouwing/infrastructuur ten opzichte van het centrum.

3.2 Toetsingscriteria voor economie

De Trekvliettracé alternatieven/varianten beogen een goede bereikbaarheid van de Centrale Zone van Den Haag door het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de autoverbinding tussen de rijkswegen A4/A12/A13 en de Centrale Zone/Centrum Ring.

Een goede bereikbaarheid van de Centrale Zone heeft positieve gevolgen voor de economische ontwikkeling van deze lokatie en aangrenzende bedrijventerreinen. Gezien de aard van de Milieueffectrapportage en de huidige fase van het proces wordt een kwalitatieve vergelijking gemaakt. Een kwantitatieve vergelijking van economische aspecten is onderdeel van de maatschappelijke kosten-batenanalyse die parallel aan deze Milieueffectrapportage wordt uitgevoerd.

Bij de economische effecten kan een onderscheid worden gemaakt in directe en indirecte effecten.

Van belang zijn vooral de permanente economische effecten. Deze bepalen hoofdzakelijk het onderscheid tussen de alternatieven. De tijdelijke effecten, die optreden tijdens de aanlegperiode van de alternatieven, zijn van minder doorslaggevend belang. De effecten van de alternatieven worden per beoordelingscriterium vergeleken met de autonome situatie (referentie).

Directe economische effecten

Voor de directe economische effecten zijn de beoordelingscriteria: reistijdverlies en betrouwbaarheid².

Wanneer een gebruiker van het wegennetwerk in de file komt te staan, wordt deze geconfronteerd met langere reistijden. Het verschil in reistijd dat wordt veroorzaakt door de vertraging door filevorming is reistijdverlies. Dit reistijdverlies kan gezien worden als economische schade door tijdverlies.

Betrouwbaarheid betreft de invloed van de infrastructuurverbetering op de betrouwbaarheid van het netwerk. Dit criterium wordt beïnvloedt door de filekans, de kans dat een voertuig op een wegvak in de spits wordt geconfronteerd (I/C-verhouding).

Daarnaast heeft het aanbieden van een alternatieve route invloed op de betrouwbaarheid. Het gaat bij directe effecten om effecten voor het hele studiegebied. Er wordt geen onderscheid gemaakt in deelgebieden. De input voor de effectbepaling wordt gevormd door de verkeersgegevens die gerelateerd zijn aan de sociaal economische gegevens en het aanbod aan infrastructuur. De infrastructuur verbindt de gebieden en loopt door de gebieden. File in het ene gebied beïnvloedt de bereikbaarheid van een ander gebied. Door de effecten van het totale studiegebied te beschrijven wordt voorkomen dat de effecten aan een specifiek gebied worden toegekend. In het themarapport verkeer en vervoer wordt hierop verder ingegaan.

Indirecte economische effecten

Voor de indirecte economische effecten zijn de beoordelingscriteria: werkgelegenheid en vestigingsplaatsimago.

De indirecte effecten zijn een afgeleide van de directe effecten. De lagere reistijd leidt tot besparingen en/of winsten. Een hogere productie wordt gehaald met dezelfde hoeveelheid productiemiddelen (arbeid, materieel, brandstof e.d.). De hogere productiviteit en een verbeterd productiemilieu stimuleert bedrijven tot nieuwe productie-investeringen en tot bedrijfsuitbreidingen. Tevens kan een aantrekkelijker productiemilieu in de regio leiden tot het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid uit andere regio's. Huishoudens wenden hun besparingen alternatief aan, hetgeen leidt tot extra inkomen en/of uitgaven. Ook dit komt de economie ten goede.

Het is mogelijk dat er een in beperkte mate een onderlinge herverdeling van werkgelegenheid plaats vindt vanwege het aantrekkelijker worden van lokaties die direct aan het Trekvliettracé grenzen. De nadruk kan echter ook liggen op de creatie van nieuwe werkgelegenheid waarvoor een gericht beleid een belangrijke voorwaarde is. Het creëren van meer bedrijvigheid is een optelsom van zowel fysieke als niet-fysieke aspecten. Het aanleggen van het Trekvliettracé is een fysiek aspect. Een niet-fysiek aspect is bijvoorbeeld het uitvoeren van een gericht sociaal-economisch beleid. Aangezien dit laatste aspect geen onderdeel hoort uit te maken van een MER-studie en regio Haaglanden niet streeft naar een regionale herverdeling van bedrijvigheid, wordt er getoetst op het criterium 'verbetering van het vestigingsklimaat'.

Genoemde ontwikkelingen komen tot uitdrukking in indirecte economische effecten

Op basis van expert judgement in combinatie met ervaringen uit eerdere effectstudies worden de effecten kwalitatief in beeld gebracht.

² voor de onderbouwing van cijfers over Reistijdverlies en betrouwbaarheid wordt verwezen naar het deelrapport verkeer en vervoer

DHV B.V.

4 HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING

4.1 Bedrijventerreinen in het studiegebied van het Trekvliettracé

In het studiegebied rondom de alternatieve Trekvliettracé's bevinden zich een aantal bedrijventerreinen die door de gemeenten Den Haag en Rijswijk moeten worden vernieuwd of getransformeerd tot een multifunctioneel stedelijk gebied. Dit zijn Plaspoelpolder, Hoornwijck, Broekpolder, Laakhaven en Binckhorst. Daarnaast is er nog de moderne kantoren- en winkellokatie bij station Rijswijk die goed functioneert.

Plaspoelpolder

De Plaspoelpolder is de belangrijkste werklocatie in Haaglanden. Er zijn meer dan 420 bedrijven gehuisvest, die samen werk bieden aan bijna 22.000 personen. Er zijn ook een aantal toonaangevende nationale en internationale bedrijven gevestigd. Sterke punten zijn de kwaliteit van de bereikbaarheid en de tramaansluiting, de diversiteit aan kantoor- en bedrijfsfuncties en de internationale oriëntatie in een groene omgeving.

Ondanks deze vitaliteit en rijke geschiktheid van het werkgebied, is het aan vernieuwing toe.

Het imago is verouderd, de huurprijzen zitten in een dalende lijn en er is sprake van leegstand (19%). Daarnaast sluit het gebied onvoldoende aan op de veranderde krachten in de omgeving, zoals bijvoorbeeld de herpositionering van het centrum van Rijswijk langs de Sir Winston Churchilllaan, met het nieuwe stadhuis, het winkelgebied en het station. Onderdelen van de locatie vragen om een herontwikkeling zoals bijvoorbeeld het havengebied, waarvoor koers en aansturing nodig zijn.

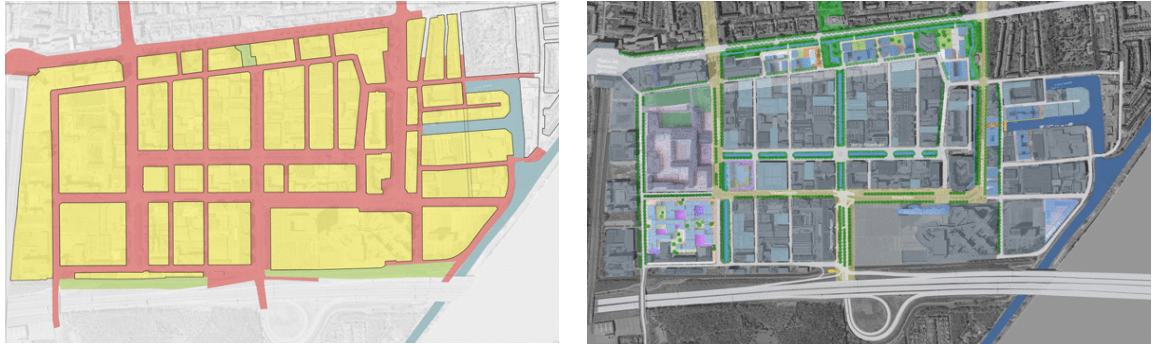
De gemeente Rijswijk heeft daarom in 2005-2006 het initiatief genomen om samen met betrokken partijen na te denken over de transitie en revitalisering van de Plaspoelpolder.

Gebruik makend van de bestaande kwaliteiten en de gunstige ligging blijkt de Plaspoelpolder zich nu te kunnen vernieuwen. Inmiddels is Shell gestart met een ingrijpende vernieuwing en verjonging van zijn eigen terrein. Als stedelijk revitaliseringsproject wordt het Rijswijkse havengebied onder handen genomen.

Hoofdoelstelling van de stedenbouwkundige structuurvisie voor de Plaspoelpolder³ is het versterken van de kwaliteit en het imago van het gebied door condities te scheppen voor een aantrekkelijk, vitaal en duurzaam werkgebied. Het huidige gemengde karakter van kantoren en bedrijven blijft gehandhaafd, maar de aanwezige functies krijgen nu wel een duidelijke herkenbare zone.

Naast kavelsgewijze vernieuwing en verdichting van het gebied komen er ondersteunende voorzieningen waaronder horeca, kinderopvang en een opleidingsinstituut. In het nieuwe bestemmingsplan wordt woningbouw aan de rand van het businesspark, ter hoogte van de Churchilllaan/Treubstraat toegestaan. Het nieuwe bestemmingsplan wordt begin 2007 gepresenteerd. Tevens is het startsein gegeven om de infrastructuur ter hoogte van de aansluiting A4 en het businesspark te optimaliseren ten behoeve van een betere verkeersdoorstroming. Uiteindelijk zal dit moeten leiden tot een verbeterde interne wegenstructuur en vermindering van het sluipverkeer. De gemeente gaat verder met het uitbouwen van de al succesvolle samenwerking tussen private- en publieke partijen ten aanzien van het beheer van het bedrijvenpark.

³ De commissie voor Wijk- en Stadsontwikkeling (WSO) van de gemeente Rijswijk heeft op 17 januari 2006 ingestemd met de stedenbouwkundige structuurvisie voor de Plaspoelpolder. De gemeente Rijswijk heeft deze visie samen met de Provincie Zuid-Holland gefinancierd en vormt het kader voor het nieuw te ontwerpen bestemmingsplan.



Figuren 2 en 3: raamwerkkaart en plankaart Plaspoelpolder uit de stedenbouwkundige structuurvisie

Kantoren- en winkellokatie bij Station Rijswijk

In 2000 is station Rijswijk als openbaar vervoer knooppunt gereed gekomen dat twee aantrekkelijke stedelijke facetten combineert: kantoorruimte op korte loopafstand van het NS station en een uitstekende bereikbaarheid van de hele regio. De gemeente Rijswijk streeft op die lokatie naar een hoogwaardige internationale kantoorontwikkeling. Aan dit gebied grenst het regionale winkelcentrum "In de Bogaard" met haar eigen, specifieke kantorenontwikkeling.

Het winkelcentrum bevindt zich in het gebied tussen de Generaal Spoorlaan, Sir Winston Churchilllaan en Prinses Beatrixlaan. In de Bogaard is een winkelcentrum met een **totale winkelloppervlakte van 54.000 m²** en ongeveer 185 winkels, waaronder een aantal grootwinkelbedrijven.

In de directe omgeving bevinden zich kantoorgebouwen

Het winkelgebied functioneert goed en is autovrij. Automobilisten bereiken het winkelcentrum langs de hoofdwegen van Rijswijk en kunnen parkeren in de 2500 aanwezige parkeerplaatsen

Het winkelcentrum In de Bogaard is ook per openbaar vervoer goed te bereiken.

Hoornwijk

Businesspark Hoornwijk is een hoogwaardig kantoren- en bedrijvenpark dat zich zeer snel ontwikkelt met bedrijven als Nokia, de Lotto, TNO pensioenfondsen en KLM. Het ligt op een zeer bijzondere locatie in Rijswijk: aan de noordwest zijde van knooppunt Ypenburg met diverse aansluitpunten naar de omliggende omgeving en A4/A13. In het gebied liggen enkele eeuwenoude groene landgoederen. Businesspark Hoornwijk is door zijn bijzonder functionele en representatieve uitstraling zeer geschikt voor hoogwaardige bedrijven en kleine en middelgrote kantoren. Om een gelijkmatige en kwalitatieve opbouw te garanderen, wordt Businesspark Hoornwijk de komende jaren gefaseerd ontwikkeld.



Figuur 4: Hoornwijck in opbouw

Broekpolder

De Broekpolder is een relatief nieuw en klein bedrijventerrein dat begin jaren '90 werd ontwikkeld. Alleen de Rotterdamseweg met de Laan van Hoornwijck scheidt dit bedrijventerrein van het iets zuidelijker gelegen Hoornwijck businesspark. Eind 2001 is met het in gebruik nemen van het laatste nieuwe pand (Rijswijkse Olifant) de ontwikkeling van Broekpolder afgerond. In de Broekpolder zijn bedrijven zoals o.a. Samsung en het pensioenfonds van de Shell gevestigd. De voorzieningen in dit bedrijfengebied zijn ronduit vooruitstrevend en speciaal gericht op kantoren.



Figuur 5: Broekpolder

Laakhaven

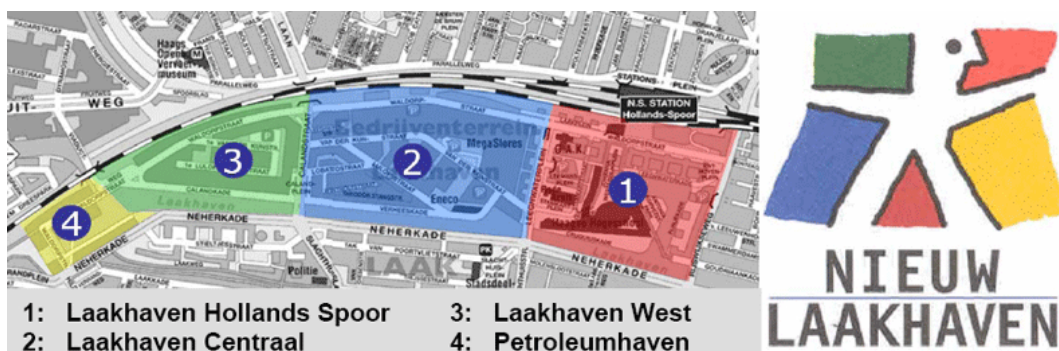
Nieuw Laakhaven (45 ha) grenst aan station Den Haag HS en vormt in de Structuurvisie een deel van de oostelijke begrenzing van het centrum. Vanaf de jaren '80 begon de metamorfose van de oude Laakhavens, een verpauperd overslaggebied.

In het gebied staan drie aspecten centraal: wonen, onderwijs en werken.

Het gebied bestaat uit vier delen: Laakhaven Hollands Spoor, Laakhaven Centraal, Laakhaven West en Petroleumhaven (zie figuur 6). De eerste twee deelgebieden zijn inmiddels ontwikkeld.

Voor de bouwplannen in Laakhaven West heeft de gemeente Den Haag begin 2006 een samenwerkingsovereenkomst gesloten met een consortium. Het consortium en de gemeente staan de komende jaren garant voor de bouw van 600 tot 1.000 woningen en circa 15.000 vierkante meter bedrijfsruimte in Laakhaven West. In 2007 wordt gestart met de bouw.

DUWO start eind 2006 in Laakhaven Centraal met de bouw van een complex met 650 jongerenwoningen. En op de hoek van de Waldorpstraat en het Leegwaterplein wordt inmiddels gebouwd aan de nieuwe hoofdvesting van de Mondriaan Onderwijsgroep.



Figuur 5: deelgebieden van Nieuw Laakhaven

Rond de Petroleumhaven wil de gemeente de komende jaren ongeveer 250 woningen en 4.100 vierkante meter bedrijfsruimte realiseren. Bovendien voorziet het plan voor de Petroleumhaven in de bouw van een nieuwe brandweerkazerne en ambulancepost (hoek Hildebrandplein / Waldorpstraat), een bedrijfsverzamelgebouw (langs het spoor) en een Esso benzinstation (Hildebrandplein).

In Nieuw Laakhaven zijn de afgelopen jaren ruim 1.000 woningen gebouwd en inmiddels biedt het gebied onderdak aan grote bedrijven en organisaties zoals De Consumentenbond, Eneco Energie, T-Mobile, UWV, Delta Lloyd, HaagWonen en Vestia. Ook de Haagse Hogeschool en het grootste overdekte winkelcomplex van Nederland, de Haaglanden MegaStores, zijn er ondergebracht.

De aanwezigheid van het water, de bijzondere en moderne architectuur en aandacht voor het openbaar groen zijn sterke punten van Nieuw Laakhaven.

Binckhorst

De huidige identiteit van het bedrijventerrein de Binckhorst is een bedrijventerrein met een imago dat in een neerwaartse spiraal zit. Knelpunten zijn de aanwezigheid van een aantal marginale functies, leegstand en een laag investeringsniveau. Daarbij komen nog het extensieve ruimtegebruik, de bodemvervuiling en -het door bedrijven als zeer bezwaarlijk ervaren- parkeercapaciteitsprobleem.

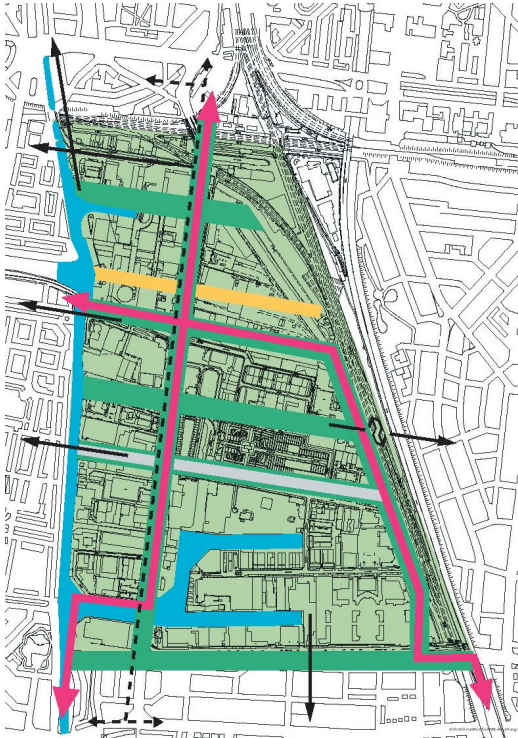
Daarnaast is de Binckhorstlaan de verbinding tussen het stadscentrum het het snelwegennet en heeft dus een zware doorstroomfunctie. Tegelijkertijd is de Binckhorstlaan de ontsluiting voor alle deelgebieden van de Binckhorst.

Naast genoemde knelpunten heeft de Binckhorst door de ligging en het karakter van het gebied potentie om als stedelijk gebied te functioneren. Het toekomstbeeld beschrijft een sterk verstedelijkt gebied met wonen, bedrijven, kantoren en voorzieningen. De Binckhorst kan daarbij verschillende identiteiten aannemen dankzij de diversiteit aan omgevingscondities: functies gelegen aan het water, aan het groen, aan het spoor, aan de grote weg of juist erachter etcetera.

In de gebiedsvisie Binckhorst Plus zorgt een sterke ruimtelijke oost-west structuur, samen met het water en de Binckhorstlaan, voor de verbinding en samenhang tussen de verschillende gebieden. Dit is de cruciale voorwaarde voor een succesvolle integrale herontwikkeling.

Het bedrijventerrein Binckhorst transformeert in de nabije toekomst naar een centrum stedelijk gebied. Een moderne, afwisselende stadswijk waar het riant wonen is. Functiemenging behoort uitdrukkelijk tot de kwaliteiten van de toekomstige Binckhorst en wordt vormgegeven door menging van woningbouw, kantoren, bedrijfsgebouwen en voorzieningen.

De menging en aard van functies worden mede bepaald door infrastructuur, de oversteekbaarheid en de omgevingskwaliteit.



Figuur 6: ontwikkelings- en ontsluitingsassen
(bron: gebiedsvisie Binckhorst Plus)



Figuur 7: te transformeren (lichtblauwe) bedrijfsterrainen

4.2 Opwaardering versus transformatie

De *opwaardering* van autonoom functionerende bedrijventerreinen als Plaspoelpolder, Hoornwijck en Broekpolder is een belangrijke ontwikkeling. De Plaspoelpolder biedt van deze drie gebieden extra mogelijkheden om naar voorbeeld van het nieuwe centrum van Rijswijk een breder en gevarieerder pakket aan stedelijke functies te ontwikkelen. Ten aanzien van het havenbekken wordt door de gemeente al ingezet op een interessante mix van woon-werkmilieu's. Het woonprogramma is vooralsnog bescheiden.

Het accent van de ontwikkelingen in de Binckhorst en Laakhaven ligt daarentegen sterk op *transformatie* en herstructurering tot nieuwe centrumdelen. Aan het water ligt volop ruimte voor bijzondere binnenstedelijke milieus met een centrum-stedelijke mix van wonen, voorzieningen en stedelijke bedrijvigheid. Door menging van oude en nieuwe, grote en kleine bebouwing, informeel en formeel gebruik biedt het gebied goede condities voor het ontstaan van een creatief stedelijk milieu. De gunstige en meer centrale ligging van deze 2 gebieden tegen Den Haag centrum is mede de oorzaak dat deze gebieden als één gezamenlijke kanszone op de beleidsagenda van de gemeente Den Haag zijn geplaatst.

4.3 Kernpunten Gebiedsvisie Binckhorst

De Binckhorstlaan kan in toenemende mate fungeren als belangrijke ruimtelijke en functionele drager van de herontwikkeling van de Binckhorst in geval dit gebied op een integrale wijze wordt ontwikkeld. De inpassing van het Trekvliettracé kan hierbij een katalysator factor zijn.

In het geval dat de Binckhorstlaan een onderdeel is van het Trekvliettracé, ontwikkelt deze weg zich tot stadsentree. Net zoals de A12/Utrechtsebaan zal de Binckhorstlaan dan een directe verbinding bieden tussen de randstedelijke snelwegen en het Haagse centrum.

Ontwikkelingsrichting	Programmatische uitgangspunten met kwantitatieve doelstellingen ten aanzien van woon-werkprogramma's
Gebiedsvisie Binckhorst Plus	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Binckhorst als gemengd stedelijk gebied ▪ 4.500 tot 5.500 woningen ▪ maximaal 85.000 m2 bvo kantoor toevoegen ▪ afname van 53 ha ruimtegebruik door hogere bebouingsdichtheid, verschuiving fsi van 0,6 naar minmaal fsi 1,0 ▪ reductie van 300.000 m2 bvo naar 125.000 m2 bvo door meer werkgelegenheidsintensieve bedrijven ▪ uitplaatsing van circa 25 milieuhinderlijke bedrijven ▪ werkgelegenheid: 3000 à 4000 extra arbeidsplaatsen ▪ wijkvoorzieningen nader in te vullen ▪ mogelijkheden voor leisure en commerciële voorzieningen nader in te vullen

Tabel 2: kernpunten Gebiedsvisie Binckhorst Plus

4.4 Kernpunten Stedenbouwkundige Structuurvisie Plaspoelpolder

De Plaspoelpolder profileert zich ook in de toekomst primair als een werkgebied met oog voor de menselijke maat, wensen en behoeften. Naast een rijke diversiteit aan werkfuncties moeten extra voorzieningen en een bescheiden woningbouwprogramma voor de nodige verlevendiging (van de openbare ruimte) zorgen met als beoogd effect: een grotere diversiteit aan gebruikers.

Daarnaast is in de structuurvisie het 'versterken' van de gebiedsentree vanuit de A4 en het verbeteren van het intern verkeer- en vervoersnetwerk een belangrijke randvoorwaarde. Een toekomstig Trekvliettracé via de Prinses Beatrixlaan levert een zeer beperkte bijdrage op deze herontwikkeling, aangezien de Plaspoelpolder rechtstreeks op de A4 is aangesloten en lokale verkeer- en vervoersproblemen op een ander schaalniveau (lokaal, intern) zullen worden opgelost.

Ontwikkelingsrichting	Programmatische uitgangspunten
Stedenbouwkundige structuurvisie Plaspoelpolder	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plaspoelpolder als flexibele werkstad met een rijke verscheidenheid aan werkfuncties ▪ kavelsgewijze vernieuwing en verdichting via 10 ontwikkelingsthema's ▪ 135.000 m2 bvo te ontwikkelen en 35.000 m2 bvo te transformeren ▪ creëren van ecologische verbindingzone die de parken Te Werve met het Elsenburgerbos en het Wilhelminapark verbindt en voorziet in de waterbergingsopgave ▪ collectieve functies (kinderdagverblijf, opleidingsinstituut) nader in te vullen ▪ mogelijkheden voor commerciële voorzieningen (vergaderruimten, horeca) nader in te vullen ▪ woonvisie: beperkte toevoeging van woonfunctie langs rand van het havenbekken en S.W. Churchillaan ▪ verbeteren intern verkeer- en vervoersnetwerk en versterken gebiedsentree vanuit A4

Tabel 3: kernpunten stedenbouwkundige structuurvisie Plaspoelpolder

5 EFFECTBESCHRIJVING

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke en economische effecten beschreven voor de aspecten ruimtelijke ordening en economie aan de hand van de alternatieven. Het betreft hier deels een kwalitatieve analyse. Daar waar mogelijk is gebruik gemaakt van kwantitatieve gegevens.

Voor het aspect ruimtelijke ordening is het huidige beleid in hoofdstuk 2 beschreven aan de hand waarvan de alternatieven kunnen worden beoordeeld.

Dit beleidskader reflecteert het integrerende karakter van ruimtelijke ordening: het beleid voor de ruimtelijke ordening bevat ook uitspraken over natuur, landschap, economie, verkeer e.d.

Om dubbelstellingen met de andere thema's te voorkomen zijn deze specifieke, sectorale onderdelen van het ruimtelijk beleid in de beoordeling van dit themarapport buiten beschouwing gelaten. De beschrijving en beoordeling van de effecten op de ruimtelijke ordening is tweeledig. Allereerst wordt gekeken naar de effecten op de ruimtelijke ordening binnen het vigerende beleid. Vervolgens wordt een beoordeling gedaan van de mogelijke effecten als gevolg van de nieuwe ruimtelijke situatie zoals die zal ontstaan na de aanpassing van de infrastructuur, waardoor ruimtelijke ontwikkelingen al dan niet mogelijk worden gemaakt of eventueel versneld.

5.2 Effecten ruimtelijke ordening

Aantasting van bestaande ruimtelijke functies is met name aan de orde bij alternatieven die (deels) bestaan uit nieuwe infrastructuur buiten gebieden die nu al een functie hebben als infrastructuur. Het meest directe effect van de alternatieven en varianten is het extra ruimtebeslag voor de nieuwe infrastructuur ten opzichte van de referentiesituatie. De effecten van dit ruimtebeslag wordt in deze paragraaf beoordeeld op aspecten wonen, werken en recreatie.

5.2.1 Aspecten wonen en werken

Voor de huidige woongebieden leidt de drukte op de wegen in en rond Den Haag op dit moment tot een negatief effect op de leefomgeving. Door realisatie van het Trekvljettracé verandert dit in de toekomst.

In de projectomgeving zijn verschillende plannen voor aanleg van nieuwe woonwijken en transformaties van bedrijventerreinen. Voor deze gebieden geldt dat soms nog aanpassingen van de plannen mogelijk zijn en de effecten op verschillende manieren (deels) te mitigeren zijn.

Voor de bereikbaarheid Laakhaven staat de bevordering van de doorstroming van de Neherkade centraal. De aansluiting Neherkade is maatgevend voor onderlinge vergelijking van de tracé's. Geen van de tracé's is echter onderscheidend, waardoor wordt aangenomen dat alle tracé's de bereikbaarheid en laatste fasen van de ontwikkeling van het Laakhaven gebied in ongeveer gelijke mate versterken.

Het bedrijventerrein Plaspoelpolder is via de rechtstreekse aansluiting op de A4 (en tramlijn 17) bereikbaar. De precieze configuratie van het Trekvljettracé zal daarom geen noemenswaardig effect op de geleidelijke transformatie tot een verjongd Businesspark hebben.

DHV B.V.

Behalve het tracé langs de Prinses Beatrixlaan en het Haagwegtracé sluiten een **zevental** tracé's aan op de Binckhorstlaan en hebben daardoor directe invloed op de (versnelde) ontwikkeling van de Binckhorst.

Een betere bereikbaarheid van de centrale zone van Den Haag biedt ontwikkelingskansen voor deze gehele zone. Behalve Binckhorst, zijn dat ook Rivierenbuurt en Den Haag Centrum. Het synergetisch effect zal voor de centraal gelegen zone naar verwachting groter zijn dan de gebieden die hier verder vandaan liggen.

Er is gekeken in welke mate de verschillende alternatieven effecten hebben op bestaande en toekomstige woon-werkgebieden. Zowel voor *wonen* als *werken* worden de alternatieven voor het Trekvliettracé onderling vergeleken ten aanzien van het aantal te amoveren woningen (negatief criterium).

Daarnaast wordt gekeken naar de bijdrage die het tracéalternatief aan de herstructurering van directe omgeving kan leveren in relatie met het te realiseren woon- en werkprogramma (positief criterium).

Daarnaast kunnen bepaalde tracé's ook zorgen voor een extra vermindering in milieuvriendelijke bedrijvigheid in de Binckhorst bij een succesvollere ontwikkeling van dit bedrijventerrein.

De uitkomsten van de effectenvergelijking voor wonen en werken staan in onderstaande tabellen.

	Gebouwen	Wonen	Werken	Gemengd	Onbekend
Alternatief/Variant					
Referentie					
Combinatie					
Beatrixlaan (B)	9	2	4	0	3
Boortunnel kort (BTK)	19	0	16	1	2
Boortunnel lang (BTL)	18	0	15	1	2
Haagweg (H)	0	0	0	0	0
Mercuriusweg (M)	6	0	6	0	0
Trekvljettrace (T2)	20	0	18	1	1
Trekvljettrace (T3)	23	1	20	1	1
Voorburg (V)	43	27	13	1	2
Boortunnel Noord (NBT)	15	0	13	1	1
Boortunnel Trekvliet (TBT)	17	0	15	1	1

Tabel 6: aantal te amoveren gebouwen per tracé alternatief

Opmerking bij de scores

Het aantal te amoveren bedrijven in de Binckhorst valt voor een aanzienlijk deel in op middenlange termijn te transformeren gebieden (zie figuur 7, pagina 19). Daarom kan een hoge score zowel negatief als positief beoordeeld worden.

	Ref	C	BTK	V	T2	T3	B	H	M	BTL	NBT	TBT
ASPECT WONEN												
1. te amoveren aantal woningen als gevolg van uitvoering alternatief	0	0	0	-	0	0	0/-	0	0	0	0	0
2. bijdrage aan herstructurering van directe omgeving en realisering van gewenst woonprogramma	0	0	0/+	+	+	+	0/+	0	0/+	0/+	0/+	0/+
ASPECT WERKEN												
1. te amoveren bedrijven als gevolg van uitvoering van het alternatief	0	0	-	-	-	-	0/-	0	-	-	-	-
2. bijdrage aan herstructurering van directe omgeving en realisering van werkprogramma	0	0	0/+	+	+	+	0	0	0/+	0/+	+	+
3. vermindering milieuhinderlijke bedrijvigheid	0	0	0/+	0/+	0/+	0/+	0	0	0/+	0/+	0/+	0/+

Tabel 7: effectenscores voor aspecten wonen en werken

5.2.2 Aspect recreatie

In de omgeving van de alternatieven bevinden zich verschillende recreatieve objecten en structuren.

Rondom de Prinses Beatrixlaan zijn dat de parken Overvoorde, Steenvoorde en het Kruisvaarderspark. Langs de Beatrixlaan loopt één van de hoofdfietsroutes van Den Haag, via Rijswijk naar Delft.

De parken rondom de Prinses Beatrixlaan en de langsegelegen fietsroutes worden niet aangetast of doorsneden door het tracé Prinses Beatrixlaan (B). Er treedt bij uitvoering van dit tracé geen verschil op met de bestaande situatie. Hetzelfde geldt voor het Haagwegtracé (H).

Bij de overige tracé's treden wel effecten op, omdat die tracés de Vlietzone en de Binckhorst doorkruisen. Tussen De Vliet, de A4 en knooppunten Ypenburg en Prins Clausplein ligt een deel van de Vlietzone die als 'groene schakel' wordt aangeduid. Langs de oostelijke Vlietzijde liggen de landgoederen Vredenoord, Zeerust en Leeuwenbergh. Tussen de Vredenoord en Zeerust bevindt zich het recreatiepark Drievliet, dat weer grenst aan het golfterrein van Leeuwenbergh Golf.

Afhankelijk van de bouwwijze van de tunnel zijn de effecten van doorsnijdingen op het recreatieve verblijfsgebied kleiner in geval van een (lange) boortunnel.

Beide geboorde varianten hebben negatieve effecten op het aspect recreatie. De TBT doorkruist het pretpark Drievliet en de NBT doorkruist het golfterrein grenzend aan de snelweg A4. De tracé's zijn weliswaar geboord en zullen dus onder de bovengenoemde parken doorgaan. De locatie waar de tunnel de grond in gaat is zeer bepalend voor de mate van negatieve score.

Daarnaast is er nog het Vijfjarenprogramma regionale fietsroutes Haaglanden 2003 en het lokale Meerjarenprogramma Fiets 2003-2006 die in de Vlietzone nieuwe fietsroutes hebben gepland om Vinex-locaties Ypenburg en Leidschenveen met Voorburg en de Binckhorst in Den Haag te verbinden (zie tevens figuur 1). In de ontwikkelingsvisie van de Binckhorst wordt één van die oost-west fietsroutes langs de Haagse Trekvllet voortgezet als recreatieve route naar het centrum van Den Haag. Aangezien de genoemde fietsroutes nog niet zijn aangelegd kunnen er op een eenvoudige wijze mitigerende maatregelen plaats vinden.

De onderlinge vergelijking van de alternatieven levert de onderstaande scores op:

	Ref	C	BTK	V	T2	T3	B	H	M	BTL	NBT	TBT
ASPECT RECREATIE												
1. verlies en aantasting van kwalitatief recreatiegebied	0	0	0/-	-	-	-	0	0	0	0/-	-	0/-
2. doorsnijding van structuren	0	0	0/-	0/-	0/-	0/-	0	0	0	0/-	0/-	0/-

Tabel 8: effectenscores voor aspect recreatie

5.2.3 Aspect Ruimtelijke kwaliteit

De tunnelalternatieven hebben allemaal als voordeel dat er sprake is van dubbel ruimtegebruik. In geval er gestreefd wordt naar verdichting van het stedelijk weefsel, zal dit niet automatisch leiden tot minder oppervlaktebeslag. De bovengrondse ruimte kan daardoor in aanmerking komen voor kwalitatieve verbeteringen van de openbare ruimte. Daarnaast is de aanleg van het Trekvllettracé ook gericht op:

- een intensief gebruik voor stedelijke ontwikkelingen, waardoor deze bij het profiel van de binnenstad aansluit;
- een kwaliteitsimpuls voor de herontwikkeling van het aangrenzende gebied rondom de grootschalige infrastructuur.

Op beide manieren wordt de nieuwe stedenbouwkundige structuur verbeterd door versterking van de visuele relaties, herkenbaarheid en ligging van bebouwing/infrastructuur ten opzichte van het centrum.

De visuele relaties van de tracé's die in het verlengde van de Binckhorstlaan lopen, zijn het sterkst en hebben derhalve het grootste psychologische effect op de beleving van de ruimtelijke kwaliteit.

	Ref	C	BTK	V	T2	T3	B	H	M	BTL	NBT	TBT
ASPECT RUIMTELIJKE KWALITEIT												
1. bijdrage opwaardering openbare ruimte	0	0	0/+	0/+	0/+	0/+	0	0	0/+	0/+	0/+	0/+
2. visuele relaties, herkenbaarheid en ligging bebouwing/infrastructuur ten opzichte van het centrum	0	0	+	+	+	0/+	0	0	0	+	+	+

Tabel 9: effectenscores voor aspect ruimtelijke kwaliteit

5.3 Economische effecten

De beschrijving van de economische effecten zijn grotendeels gebaseerd op basis van analyses van het gehanteerde verkeer en vervoersmodel. Voor een gedetailleerde uitleg van de wijze waarop analyses worden uitgevoerd en uitkomsten geïnterpreteerd, wordt verwezen naar het themarapport verkeer en vervoer.

5.3.1 Indirecte economische effecten

Tenslotte de scores voor de indirecte economische effecten op basis van expert judgment in combinatie met ervaringen uit eerdere effectstudies.

	Ref	C	BTK	V	T2	T3	B	H	M	BTL	NBT	TBT
ASPECT INDIRECTE ECONOMISCHE EFFECTEN												
1. verbetering van het vestigingsklimaat	0	0	+	+	+	+	0	0	0/+	+	+	+
2. vestigingsplaatsimago van omliggend gebied	0	0	+	+	+	+	0	0	0/+	+	+	+

Tabel 10: effectenscores voor aspect indirecte economische effecten

5.3.2 Directe economische effecten

De Trekvliettracé alternatieven/varianten beogen een verbeterde doorstroming van het verkeer op de A4 en op het onderliggende weggennet van Den Haag. Hierdoor verbetert de bereikbaarheid van de stadsregio Haaglanden wat weer heeft positieve gevolgen heeft voor de economische ontwikkeling. In deze paragraaf worden de criteria reistijd en betrouwbaarheid behandeld.

Reistijd

DHV B.V.

Wanneer een gebruiker van het wegennetwerk bijvoorbeeld in de file komt te staan wordt deze geconfronteerd met langere reistijden. Het verschil in reistijd dat wordt veroorzaakt door de vertraging door filevorming is reistijdverlies. Dit reistijdverlies kan gezien worden als economische schade door tijdverlies. Andersom kunnen reistijdwinsten gezien worden als economische baten.

In tabel 11 worden de reistijden voor de alternatieven onderling met elkaar vergeleken op basis van de meest relevante herkomst-bestemmingszones. De alternatieven T2, V en BTK zijn hierbij verkeerskundig gezien gelijke oplossingen.

Er worden reistijden beschouwd vanaf vijf zones in het centrum naar locaties rondom Den Haag, te weten:

- Zone 946 met veel werkgelegenheid in nabijheid van het Provinciehuis en Rijkswaterstaat
- Zone 982 Binckhorst
- Zone 1013 met daarin Ministeries / Centraal Station
- Zone 1020 Kortenbos, overwegend woningen
- Zone 1042 Congresgebouw eo

Herkomst	Bestemming	Ref (min.)	Ref	T2/V/BTK							C
				NBT/TBT	T3	B	H	M	BTL		
Zone 946	Rotterdam	43,6	100	96	97	100	97	100	96	99	
Nabij werkgelegenheid	Delft	27,2	100	94	95	99	96	100	93	98	
	Zoetermeer	31,7	100	96	97	100	95	96	98	97	
	Gouda	52,3	100	97	100	100	97	101	97	98	
	Leiden	29,9	100	97	98	100	97	100	99	99	
	Pijnacker	33	100	95	97	100	98	100	95	98	
Zone 982	Rotterdam	36,1	100	90	91	99	97	103	89	98	
Binckhorst	Delft	19,6	100	82	84	98	96	106	81	97	
	Zoetermeer	25	100	90	94	100	92	97	98	94	
	Gouda	45,6	100	95	98	100	96	99	97	96	
	Leiden	22,9	100	93	98	100	97	103	100	97	
	Pijnacker	25,4	100	86	89	99	97	104	87	98	
Zone 1013	Rotterdam	38,6	100	95	95	99	96	99	94	98	
Met o.a. ministeries	Delft	22,3	100	91	91	98	92	97	89	97	
	Zoetermeer	27,5	100	92	94	100	92	93	97	95	
	Gouda	48,1	100	95	98	100	95	100	96	96	
	Leiden	25,4	100	95	97	100	96	99	97	98	
	Pijnacker	28	100	93	94	100	95	98	93	98	
Zone 1020	Rotterdam	44,6	100	93	93	99	92	96	91	97	
Kortenbos	Delft	28,2	100	89	90	90	87	94	87	95	
	Zoetermeer	34	100	96	98	99	95	91	99	97	
	Gouda	54,4	100	97	99	99	96	97	97	98	
	Leiden	32,2	100	98	99	100	97	95	100	99	
	Pijnacker	34,1	100	91	93	99	91	95	90	96	
Zone 1042	Rotterdam	46,3	100	96	97	99	97	100	96	99	
Congresgebouw e.o.	Delft	30	100	94	95	98	95	100	93	97	
	Zoetermeer	34	100	97	99	100	96	96	100	98	
	Gouda	54,8	100	98	100	100	97	101	98	98	
	Leiden	32,3	100	98	99	100	98	100	99	99	
	Pijnacker	35,5	100	96	97	100	97	100	96	99	

Tabel 11: Index reistijd (min) vanuit Centrale zone naar omliggende bestemmingen

	Ref	C	BTK	V	T2	T3	B	H	M	BTL	NBT	TBT
ASPECT DIRECTE ECONOMISCHE EFFECTEN												
1. reistijdverlies	0	+	++	++	++	++	0	++	+	++	++	++

Tabel 12: effectenscores voor criterium reistijden

Betrouwbaarheid

Het criterium betrouwbaarheid is onderdeel van het deelaspect 'indirecte economische effecten'. De betrouwbaarheid kan uitgedrukt worden in de verhouding tussen intensiteit en capaciteit (I/C-verhouding) m.b.t. de nieuw aan te leggen infrastructuur.

De I/C-verhouding geeft ook zicht op de robuustheid van het tracéalternatief: blijft er voldoende restcapaciteit over om een goede verkeersafwikkeling te garanderen.

Dit wordt voor de verschillende tracéalternatieven aangegeven. Bij het bepalen van de I/C-verhouding als maat voor de verkeersafwikkeling is gewerkt met vier categorieën, weergegeven in tabel 13.

I/C-verhouding	Verkeersafwikkeling	
< 0.8	Vrije afwikkeling van het verkeer	Groen
0.8 – 0.95	Volle weg in de spits af en toe congestie	Geel
0.95 – 1.0	Congestie in de spits	Oranje
> 1.0	Congestie in- en rond de spits	Rood

Tabel 13: categorie voor I/C-verhouding

In tabel 14 staat voor de nieuwe infrastructuur per Trekvlittracé alternatief de categorie voor de verkeersafwikkeling. Bij een dergelijk langgerekt tracé zonder kruisende stromen, is de I/C-verhouding voor deze weg tevens een goede maat voor de bereikbaarheid.

		BTK	V	T2	T3	B	H	M	BTL	C	NBT	TBT
Nieuwe infra	Stad uit	Oranje	Oranje	Oranje	Geel	Groen	Oranje	Groen	Groen	Groen	Oranje	Oranje
Nieuwe infra	Stad in	Groen	Groen	Groen	Groen	Groen	Groen	Groen	Groen	Groen	Groen	Groen

Tabel 14: I/C-scores voor betrouwbaarheid uit de themastudie verkeer en vervoer

Hieruit volgt de uiteindelijke effectenscores voor het criterium betrouwbaarheid:

	Ref	C	BTK	V	T2	T3	B	H	M	BTL	NBT	TBT
ASPECT DIRECTE ECONOMISCHE EFFECTEN												
2. betrouwbaarheid	0	+	-	-	-	0/-	+	-	+	+	-	-

Tabel 15: effectenscores voor criterium betrouwbaarheid

5.4 Beoordeling tracé alternatieven

In de volgende tabel staat samengevat de beoordelingsmatrix voor de criteria voor Ruimtelijke Ordening en Economie.

	Ref	C	BTK	V	T2	T3	B	H	M	BTL	NBT	TBT
ASPECT WONEN												
1. te amoveren aantal woningen als gevolg van uitvoering alternatief	0	0	0	-	0	0	0/-	0	0	0	0	0
2. bijdrage aan herstructurering van directe omgeving en realisering van gewenst woonprogramma	0	0	0/+	+	+	+	0/+	0	0/+	0/+	0/+	0/+
ASPECT WERKEN												
1. te amoveren bedrijven als gevolg van uitvoering van het alternatief	0	0	-	-	-	-	0/-	0	-	-	-	-
2. bijdrage aan herstructurering van directe omgeving en realisering van werkprogramma	0	0	0/+	+	+	+	0	0	0/+	0/+	+	+
3. vermindering milieuhinderlijke bedrijvigheid	0	0	0/+	0/+	0/+	0/+	0	0	0/+	0/+	0/+	0/+
ASPECT RECREATIE												
1. verlies en aantasting van kwalitatief recreatiegebied	0	0	0/-	-	-	-	0	0	0	0/-	-	0/-
2. doorsnijding van structuren	0	0	0/-	0/-	0/-	0/-	0	0	0	0/-	0/-	0/-
ASPECT RUIMTELIJKE KWALITEIT												
1. bijdrage opwaardering openbare ruimte	0	0	0/+	0/+	0/+	0/+	0	0	0/+	0/+	0/+	0/+
2. visuele relaties, herkenbaarheid en ligging bebouwing/infrastructuur ten opzichte van het centrum	0	0	+	+	+	0/+	0	0	0	+	+	+
ASPECT DIRECTE ECONOMISCHE EFFECTEN												
1. reistijdverlies	0	+	++	++	++	++	0	++	+	++	++	++
2. betrouwbaarheid	0	+	-	-	-	0/-	+	-	+	+	-	-
ASPECT INDIRECTE ECONOMISCHE EFFECTEN												
1. verbetering van het vestigingsklimaat	0	0	+	+	+	+	0	0	0/+	+	+	+
2. vestigingsplaatsimago van omliggend gebied	0	0	+	+	+	+	0	0	0/+	+	+	+

Tabel 16: overall-beoordelingsmatrix voor ruimtelijke ordening en economie

5.5 Bouwstenen voor het MMA

Aan de hand van de uitgevoerde analyse en effectbeoordeling kunnen voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) de volgende bouwstenen worden aangegeven:

- tracé's die door de Binckhorst lopen, leveren mogelijkheden op t.a.v. de ontwikkeling van de Binckhorst door gecombineerde aanleg van openbare ruimte en civiele werken ten behoeve van een verbeterde ruimtelijke kwaliteit;
- tracé's die door de Binckhorst lopen leveren mogelijkheden op m.b.t. een daaraan gekoppelde verbeterde verkaveling (en ontsluiting) voor de Binckhorst, waarbij de nieuwe bouwblokkenstructuur voor een intensivering en diversifiëring van het stedelijk programma zorgt;
- de boortunneltracé's liggen gunstig t.o.v. het centrum en er hoeven hiervoor geen gebouwen te worden afgebroken. Er is bij deze alternatieven geen sprake van gedwongen verhuizing;
- het bevorderen van de transformatie van de Binckhorst versnelt het proces van uitplaatsing van milieuhinderlijke bedrijvigheid naar geschiktere lokaties.

6 LEEMTEN IN KENNIS

Er zijn zeer veel beleidsnota's van de betrokken overheden die gevolgen hebben voor het ruimtegebruik in de gemeenten Den Haag, Rijswijk, Leidschendam-Voorburg. Al deze documenten terugbrengen tot de essentie is een onderzoek op zichzelf. In dit themarapport is geprobeerd een objectief beoordelingskader te construeren. Dit beoordelingskader komt voort uit een ruimtelijk beeld geconcipieerd aan de hand van beschikbaar gestelde informatie, veronderstellend dat die grotendeels het vigerende en toekomstig beleid omvatten.

Het referentie alternatief is een weergave van de autonome situatie aan de hand van een aantal belangrijke ruimtelijke uitgangspunten en programma's die voor de ontwikkeling van het studiegebied van belang zijn en een samenhangend geheel vormen. Dit is in feite het meest waarschijnlijk geachte ontwikkelingsscenario.

Het is moeilijk in te schatten of hierbij met alle actuele ontwikkelingen rekening is gehouden. Actualisering en aanvulling is daarom aangewezen.

Bij het bepalen van het aantal te amoveren woningen en bedrijven is uitgegaan van de basisbreedte die voor de verschillende tunnelvarianten werd aangehouden. Extra meters aan beide zijden van de tunnel (bandbreedte) zijn wellicht nodig voor een voorspoedige uitvoering van de tunnel en is o.a. afhankelijk van de bouwwijze en de afmetingen volgend uit het eindontwerp.

Een gedetailleerde opgave van het aantal te amoveren gebouwen (inclusief gewenste bandbreedte) kan in een later stadium gedaan worden om tot een nauwkeurige schatting van de sloop- en herlocalisatiekosten te komen.

Het projectgebied kenmerkt zich door een toenemende dynamiek ten aanzien van planvorming en uitbreiding van kantoorvestigingen. Dit proces is het gevolg van de strategische ligging van het studiegebied, de schaarse ruimte voor uitbreiding binnen de gemeentegrenzen en de aantrekkende economie. Omdat voor gebieden als de Binckhorst nog geen planologische visie en definitieve ruimtelijk functionele invulling is vastgesteld in de vorm van een masterplan, is het niet mogelijk om alle relevante ruimtelijke effecten en ontwikkelingen voor de middenlange termijn goed in te schatten. Daarom werden er veronderstellingen gedaan op basis van aannamen die in de loop der tijd moeten worden bijgesteld en aangescherpt.

Aangezien de visueel ruimtelijke en functioneel ruimtelijke ingrepen af te lezen zijn uit de ontwerpen, is de ruimtelijke kwaliteit beoordeeld op de kansen voor verbetering of vermindering van de ruimtelijke kwaliteit. Dat is een kwalitatieve beoordeling. Een nauwkeurige kwantitatieve analyse kan geschieden zodra er meer data beschikbaar komt bij de uitwerking van de ontwikkelingsplannen voor de Binckhorst.

DHV B.V.

7 COLOFON

Opdrachtgever	: Stadsgewest Haaglanden
Project	: MER verbetering bereikbaarheid Den Haag
Dossier	: A7841-01.001
Omvang rapport	: 35 pagina's
Auteur	: Ariel Daniëls
Bijdrage	: Jaap van Boheemen, Maarten Hensbroek
Projectleider	: Robert de Jager
Projectmanager	: Bart Humblet
Datum	: mei 2007
Naam/Paraaf	:

DHV B.V.

BIJLAGE 1 Data analyse i.h.k.v. de bepaling van het aantal te amoveren gebouwen en het aantal aan te roeren percelen

Een effectieve manier om het aantal te amoveren gebouwen voor de verschillende tracé's te bepalen is om met 'ArcGIS' te werken. Van belang is daarbij de consistentie van basisgegevens waarmee de GIS gevuld wordt. Naast gegevens over het aantal inwoners op basis van het adressenbestand ACN (adres coördinaten Nederland) is voor de gebouwen in Den Haag extra informatie gebruikt van Bridgis Adreslocaties (adrespuntenbestand) die aanvullende informatie geeft over de type gebouwen (wonen, werken) die binnen de contouren van de te onderzoeken tracé's vallen.

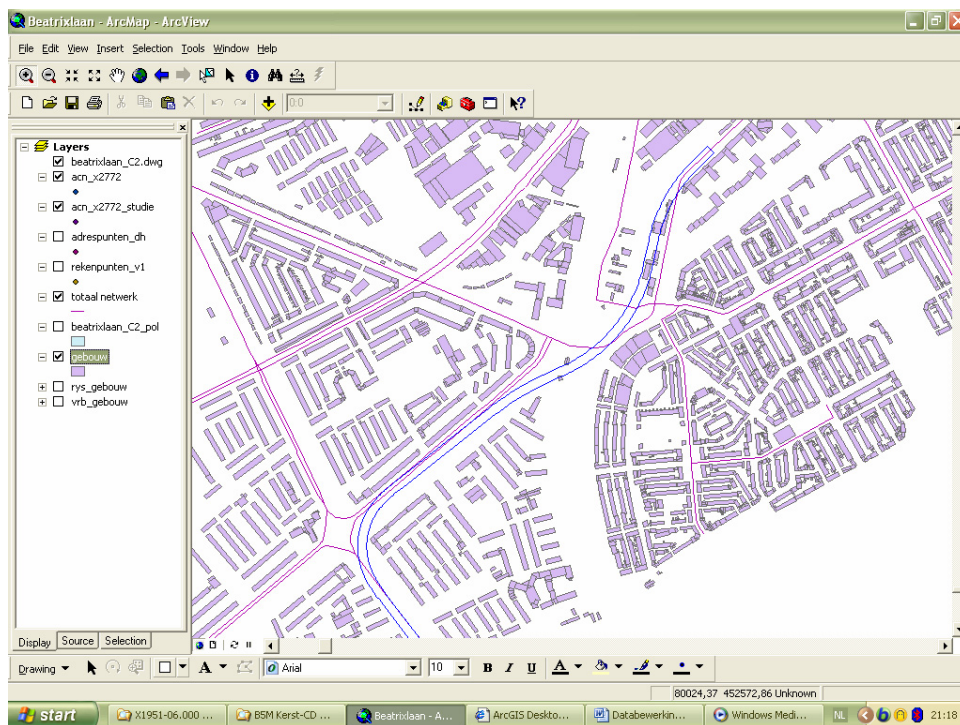
Aan de hand van luchtfoto's, kadasterkaarten en plankaarten van de gemeente Den Haag werd naast het aantal te amoveren gebouwen –met functie en eigendomgegevens- tevens de aan te roeren percelen bepaald en geverifieerd.

Hieronder volgen de overzichtstabellen en overzichtskaarten.

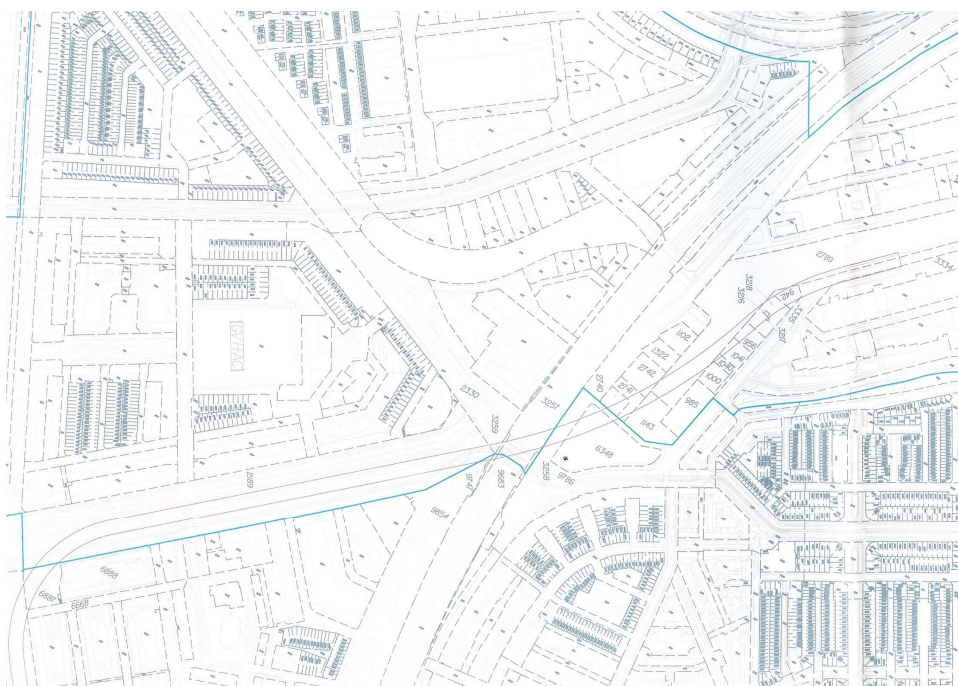


Figuur a: hele netwerk met de verschillende tracé's inclusief extra adrespunten (paars)

Onderstaande figuren hieronder geven een deel van het Beatrixtracé weer ter hoogte van Neherkade-Hildebrandplein. Er is hier duidelijk te zien welke gebouwen en percelen er door dit tracé worden 'aangeroerd'.



Figuur b: databewerkingsmenu via 'ArcGIS'



Figuur c: aanroering percelen op kadastrakaart (noordelijk deel Beatrixtracé)

BIJLAGE 2 Te amoveren gebouwen per tracé alternatief

	Gebouwen	Wonen	Werken	Gemengd	Onbekend	Functie
Alternatief/Variant						
Referentie						
Combinatie						
Beatrixlaan (B)	9	2	4	0	3	
Boortunnel kort (BTK)	19	0	16	1	2	
Boortunnel lang (BTL)	18	0	15	1	2	
Haagweg (H)	0	0	0	0	0	
Mercuriusweg (M)	6	0	6	0	0	
Trekvlittrace (T2)	20	0	18	1	1	
Trekvlittrace (T3)	23	1	20	1	1	
Voorburg (V)	43	27	13	1	2	
MMA						

Tabel a: aantal te amoveren gebouwen per tracé alternatief**Tracé Mercuriusweg (M)****Adressen:**

Poolsterstraat 30, werken
 Mercuriusweg 12, werken
 Mercuriusweg 25, werken
 Mercuriusweg 31, werken
 Komeetweg 2, werken
 Komeetweg 4, werken

Totaal: 6

Werken: 6

Tracé Prinses Beatrixlaan (B)**Adressen:**

Stieltjesstraat 467, onbekend
 Erasmusweg 2, onbekend
 Middachtenweg 287-A, werken
 Waldorpstraat 514, werken
 Van Vredenburgweg 971, wonen
 Van Vredenburgweg 973, wonen
 Prinses Beatrixlaan 907, werken
 Prinses Beatrixlaan 945, onbekend
 Prinses Beatrixlaan 977, werken

Totaal: 9

Wonen: 2

Werken: 4

Onbekend: 3

DHV B.V.

Tracé Haagweg (H)

Totaal: 0

Wonen, werken, gemengd, onbekend: 0

Trekvliettracé (T2)

Adressen: 23

Poolsterstraat 30, werken
Jupiterkade 22, werken
Jupiterkade 29, werken
Wegastraat 4, werken
Mercuriusweg 12, werken
Mercuriusweg 25, onbekend
Mercuriusweg 27, werken
Binckhorstlaan 117, werken
Binckhorstlaan 121, werken
Binckhorstlaan 123-A, werken
Binckhorstlaan 141, werken
Binckhorstlaan 287, werken
Binckhorstlaan 299, werken
Binckhorstlaan 176, werken
Binckhorstlaan 180, werken
Binckhorstlaan 312, gemengd
Castorstraat 10, werken
J. Thijssenweg 13-A, werken
J. Thijssenweg 14-A, werken
Laan van Hoornwijck 81, werken

Totaal: 20

Werken: 18

Gemengd: 1

Onbekend: 1

Trekvliettracé (T3)

Adressen: 23

Poolsterstraat 30, werken
Junostraat 35, werken
Jupiterkade 1, werken
Jupiterkade 7, werken
Wegastraat 4, werken
Mercuriusweg 12, werken
Mercuriusweg 25, onbekend
Mercuriusweg 27, werken
Binckhorstlaan 117, werken
Binckhorstlaan 121, werken
Binckhorstlaan 123-A, werken
Binckhorstlaan 151-A, werken
Binckhorstlaan 209, werken
Binckhorstlaan 211, wonen
Binckhorstlaan 235, gemengd
Binckhorstlaan 281, werken
Binckhorstlaan 285, werken
Binckhorstlaan 176, werken
Binckhorstlaan 180, werken
Castorstraat 10, werken
J. Thijssenweg 13-A, werken
J. Thijssenweg 14-A, werken
Laan van Hoornwijck 81, werken

Totaal:

Wonen: 1
Werken: 20
Gemengd: 1
Onbekend: 1

Lange Boortunneltracé (BTL)

Adressen:

Poolsterstraat 30, werken
Junostraat 6, werken
Wegastraat 4, werken
Mercuriusweg 12, werken
Mercuriusweg 25, onbekend
Mercuriusweg 27, werken
Zonweg 5, onbekend
Castorstraat 10, werken
Mercuriusweg 12, werken
Mercuriusweg 25, onbekend
Mercuriusweg 27, werken
Binckhorstlaan 117, werken
Binckhorstlaan 121, werken
Binckhorstlaan 123-A, werken
Binckhorstlaan 141, werken
Binckhorstlaan 287, werken
Binckhorstlaan 176, werken
Binckhorstlaan 180, werken
Binckhorstlaan 312, gemengd

Totaal: 18

Werken: 15
Gemengd: 1
Onbekend: 2

Korte Boortunneltracé (BTK)

Adressen:

Poolsterstraat 30, werken
Junostraat 6, werken
Wegastraat 4, werken
Mercuriusweg 12, werken
Mercuriusweg 25, onbekend
Mercuriusweg 27, werken
Zonweg 5, onbekend
Castorstraat 10, werken
Mercuriusweg 12, werken
Mercuriusweg 25, onbekend
Mercuriusweg 27, werken
Binckhorstlaan 117, werken
Binckhorstlaan 121, werken
Binckhorstlaan 123-A, werken
Binckhorstlaan 141, werken
Binckhorstlaan 287, werken
Binckhorstlaan 176, werken
Binckhorstlaan 180, werken
Binckhorstlaan 312, gemengd
Laan van Hoornwijck 81, werken

Totaal: 19

Werken: 16
Gemengd: 1
Onbekend: 2

Tracé Voorburg (V)

Adressen:

Poolsterstraat 30, werken
Wegastraat 4, werken
Mercuriusweg 12, werken
Mercuriusweg 25, onbekend
Mercuriusweg 27, werken
Binckhorstlaan 117, werken
Binckhorstlaan 121, werken
Binckhorstlaan 123-A, werken
Binckhorstlaan 141, werken
Binckhorstlaan 176, werken
Binckhorstlaan 180, werken
Binckhorstlaan 287, werken
Binckhorstlaan 312, gemengd
Maanweg 20, werken
Zonweg 5, onbekend
Castorstraat 10, werken
Westvlietweg 129, wonen
Westvlietweg 134, wonen
Westvlietweg 135, wonen
Westvlietweg 136, wonen
Klein Arentburghstraat 2, wonen
Klein Arentburghstraat 4, wonen
Klein Arentburghstraat 5, wonen
Klein Arentburghstraat 6, wonen
Klein Arentburghstraat 8, wonen
Klein Arentburghstraat 10, wonen
Klein Arentburghstraat 12, wonen
Klein Arentburghstraat 14, wonen
Klein Arentburghstraat 16, wonen
Klein Arentburghstraat 18, wonen
Klein Arentburghstraat 20, wonen
Klein Arentburghstraat 22, wonen
Klein Arentburghstraat 24, wonen
Paradijsstraat 129, wonen
Paradijsstraat 131, wonen
Paradijsstraat 133, wonen
Paradijsstraat 135, wonen
Paradijsstraat 137, wonen
Paradijsstraat 139, wonen
Prinses Mariannelaan 151, wonen
Overburgkade 14, wonen
Overburgkade 15, wonen
Overburgkade 16, wonen

Totaal: 43

Wonen: 27
Werken: 13
Gemengd: 1
Onbekend: 2

BIJLAGE 3 Kadastrale tabellen met aangeroeerde percelen per tracé

Samenvatting kadastrale tabellen		
		Aantal aangeroeerde percelen
Alternatief/Variant		
Referentie		
Combinatie		
Beatrixlaan (B)		30
Boortunnel kort (BTK)		40
Boortunnel lang (BTL)		40
Haagweg (H)		6
Mercuriusweg (M)		6
Trekvliettrace (T2)		53
Trekvliettrace (T3)		32
Voorburg (V)		28
MMA		
Regulus tracé (omleiding)		13

Tabel 1.2: aantal aangeroeerde percelen per tracé alternatief

Kadastrale Nummers Tracé Mercuriusweg (M)	
GVHAP	Voorburg/Leidschendam
1389 Gem. Eig.	
1392 Gem. Eig.	
1396 Gem. Eig.	
1725 Railinfratruster BV	
1727 NS Vastgoed BV	
1729 NS Vastgoed BV	

Gemeente Den Haag: 3 st.

Staat: 0 st.

Provincie: 0 st.

Bedrijven: 3 st.

Particulieren: 0 st.

Kadastrale Nummers Trekvliettracé 2 (T2)			
GVHAP	GVHAZ	GVHBK	GVHBI
884 Gem. Eig.	1 Provincie Z-H	1116 Energiebedrijf Rijswijk/L'dam	1705 Gem. Eig.
1100 P.H.J. vd Heem	2 Provincie Z-H	1201 Hoogheemraadschap Delfland	1727 De staat (V&W)
1127 Gesplitst in app.	3 Provincie Z-H	1229 ½ N.N.S. Boulas ½ A.N. Gobrail	
1148 Gem. Eig.	4 Gem. Eig.	1230 H.C. vd Straaten	
1149 Nieuwe Nummers: 1830 GMBH 1831 Gem. Eig.	5 Gem. Eig.	1259 Drium BV	
1154 Gem. Eig.	8 Provincie Z-H	1260 Drium BV	
1168 C. van Kooten beheer	11 Gem. Eig.	1359 De staat (V&W)	
1229 Auto palace 'sGr vastgoed	12 Provincie Z-H	1363 De staat (V&W)	
1251 Gem. Eig.		1364 De staat (V&W)	
1261 Expl. v.o.g.		1367 De staat (V&W)	
1346 Gem. Eig.		1368 De staat (V&W)	
1348 Gem. Eig.		1369 Gem. Eig. + recht van opstal de staat	
1349 Gem. Eig.		1416 Drium BV	
1377 Gem. Eig.			
1386 Auto palace 'sGr vastgoed		2266 De staat (V&W)	
1387 Auto palace 'sGr vastgoed		2268 ged. Gem. ged. Industrieschap Plaspoelpolder	
1411 Gem. Eig.		2274 Provincie Z-H	
1425 Gem. Eig.		2802 Industrieschap Plaspoelpolder	
1600 Gem. Eig.		2804 Gem. Eig.	
1602 Gem. Eig.		2976 Industrieschap Plaspoelpolder	
1630 Gem. Eig.			
1781 Gem. Eig.			
1805 Gem. Eig.			

Gemeente Den Haag: 23 st.
 Staat: 7 st. + 1 maal recht van opstal
 Provincie: 6 st.
 Bedrijven: 14 st.
 Particulieren: 4 st. + 1 maal gesplitst in app.

Kadastrale Nummers Trekvluettracé 3 (T3)			
GVHAP	GVHAZ	Rijswijk	GVHBK
884 Gem. Eig.	1 Provincie Z-H		1201 Hoogheemraadschap Delfland
952 J.H.J. de Haas	2 Provincie Z-H		1230 H.C. vd Straaten
953 Gem. Eig.	3 Provincie Z-H		1259 Drium BV
1021 Dome vastg. Wassenaar BV	4 Gem. Eig.		1260 Drium BV
1030 Dome vastg. Wassenaar BV	5 Gem. Eig.		1416 Drium BV
1140 J.H.J. de Haas	8 Provincie Z-H		2274 Provincie Z-H
1144 Gem. Eig.	11 Gem. Eig.		2804 Gem. Eig.
1148 Gem. Eig.	12 Provincie Z-H		2976 Industrieschap Plaspoelpolder
1153 H.J. van Norel			
1154 Gem. Eig.			
1251 Gem. Eig.			
1323 Gem. Eig.			
1417 Dome vastg. Wassenaar BV			
1418 Gem. Eig.			
1419 Lucas Stichting			
1805 Gem. Eig.			

Gemeente Den Haag: 13 st.

Staat: 0 st.

Provincie: 6 st.

Bedrijven: 9 st.

Particulieren: 4 st.

Kadastrale Nummers Tracé Voorburg (V)			
GVHAP	Voorburg/ Leidschendam	GVHBB	GVHBK
1172 H.A.J. Koene e.a.		747 J.E.H. van Emst	1201 Hoogheemraadschap Delfland
1348 Gem. Eig.		748 W.J. van Riel	1416 Drium BV
1349 Gem. Eig.		749 ½ T.P. van Beek; ½ M.A.J. Volders	2043 J.C. Verboon
1379 Gem. Eig.		750 ½ N. van Rijnsbergen ½ A.M. van Rijnsbergen	2804 Gem. Eig.
1381 Gem. Eig.		751 ½ P.J.L. Leijten ½ S.A. Clark	2976 Industrieschap Plaspoelpolder
1673 Beo vastgoed Warmond BV		1119 ½ L.S.M. vd Meer ½ E.C. Kottelaar	
1796 C.A. Vrolijk		1120 ½ L.S.M. vd Meer; ½ E.C. Kottelaar	
1797 Gem. Eig.		1265 L'damsche golfver. Leeuwenbergh	
1802 Gem. Eig.		1269 W.J. vd Pol	
1805 Gem. Eig.		1489 L'damsche golfver. Leeuwenbergh	
		1572 Provincie Z-H	
		1599 L'damsche golfver. Leeuwenbergh	
		1600 Gem. Eig.	

Gemeente Den Haag: 9 st.

Staat: 0 st.

Provincie/ andere gemeentes: 2 st.

Bedrijven: 7 st.

Particulieren: 15 st. + 1 maal meerderen eigenaren.

DHV B.V.

Kadastrale Nummers korte en lange Boortunneltracé's (BTK/BTL)				
GVHAP	Voorburg/ Leidschendam	GVHBB	GVHBK	GVHBI
1127 Gesplis in app.		1265 Leidschendamse golfter. Leeuwenpark	1201 Hoogheemraadschap Delfland	1727 De staat (V&W)
1154 Gem. Eig.		1268 ½ P. Kuiper ½ Scheenloop	1359 De staat (V&W)	
1292 Gem. Eig. + recht van opstal Tuscan Development BV		1269 W.J. vd Pol	1363 De staat (V&W)	
1293 Gem. Eig.		1572 Provincie Z-H	1364 De staat (V&W)	
1346 Gem. Eig.			1368 De staat (V&W)	
1348 Gem. Eig.			1372 ??	
1349 Gem. Eig.			1416 Drium BV	
1775 Sleutelstad Vastgoed BV			2043 J.C. Verboon	
1776 Sleutelstad Vastgoed BV			2268 ged. Gem. Eig. ged. Industrieschap Plaspoelpolder	
1781 Gem. Eig.			2804 Gem. Eig.	
1802 Gem. Eig.			2976 Industrieschap Plaspoelpolder	
1803 Romulus Property XIII BV				
1805 Gem. Eig.				

Gemeente Den Haag: 11 st.
 Staat: 5 st.
 Provincie: 1 st.
 Bedrijven: 8 st. + 1 maal recht van opstal
 Particulieren: 4 st.
 Onbekend: 1st. + gesplis in app.

Kadastrale Nummers Tracé Prinses Beatrixlaan (B)		
GVHAC	GVHAI	Rijswijk
942 Gem. Eig.	6348 Gem. Eig.	
956 Gem. Eig.	6668 Gem. Eig.	
1000 Gem. Eig.	6752 Gem. Eig.	
1040 Gem. Eig.	6753 Gem. Eig.	
1041 Gem. Eig.	6887 app. 1 t/m 69 div. eigenaren	
1143 Gem. Eig.	9683 NS vastgoed BV	
2189 Gem. Eig.	9786 Gem. Eig.	
2330 Gem. Eig.	9858 Nieuwe Nummers: 9958-A1 J. Elkhuizen-Smidt beh. BV 9958-A2 J. Elkhuizen-Smidt beh. BV 9958-A3 J. Elkhuizen-Smidt beh. BV	
2740 Gem. Eig.		
2741 Gem. Eig.		
2742 Gem. Eig.		
2789 Gem. Eig.		
3216 Gem. Eig.		
3217 Gem. Eig.		
3218 Gem. Eig.		
3257 Ged. Gem. Eig. Ged. Railinfratrust BV		
3259 NS Vastgoed BV		
3334 Nieuwe Nummers: 3562-A1 Aefides vastgoed VI 3562-A2 Aefides vastgoed VI		
3335 Gem Eig.		

Gemeente Den Haag: 22 st.
 Staat: 0 st.
 Provincie: 0 st.
 Bedrijven: 8 st.
 Particulieren: 0 st. + 1 maal div. eigenaren

Kadastrale Nummers Tracé Haagweg (H)	
GVHAI	Rijswijk
1413 Gem. Rijswijk	
1448 Gem. Eig.	
1489 Gem. Eig.	
1583 Gem. Eig.	
9214 Gem. Eig.	
10064 Gem. Eig.	

Gemeente Den Haag: 5 st.
 Staat: 0 st.
 Provincie/ andere gemeentes: 1 st.
 Bedrijven: 0 st.
 Particulieren: 0 st.

DHV B.V.

Kadastrale Nummers Tracé Regulusweg (Omleiding)	
GVHAP	
1389 Gem. Eig.	
1392 Gem. Eig.	
1396 Gem. Eig.	
1458 S.B. Klijnstra	
1459 A.H.M. Breumelhof e.a.	
1460 J.J. van Lochem	
1654 Ged. Deka Immobilien Investment GMBH Ged. Koningswall Invest BV Ged. C.A. Baas BV Ged. Gem. Eig.	
1657 Gem. Eig.	
1711 Credis Immobilien Fonds	
1712 Ged. Koningswall Invest BV Ged. C.A. Baas BV Ged. Gem. Eig.	
1729 NS Vastgoed BV	
1734 NS Vastgoed BV	
1827 Van der Heem BV	

Gemeente Den Haag: 6 st.

Staat: 0 st.

Provincie/ andere gemeentes: 1 st.

Bedrijven: 9 st.

Particulieren: 2 st. + 1 maal meerderen eigenaren