

MER en milieurapport SMB
Herontwikkeling Wijnhavenkwartier
Den Haag

9 mei 2006

**MER en milieurapport SMB MER en
milieurapport SMB Herontwikkeling
Wijnhavenkwartier Den Haag**

Verantwoording

Titel	MER en milieuraapport SMB Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag
Opdrachtgever	Gemeente Den Haag Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Projectleider	Esther van Rosmalen
Auteur	Gosewien van Eck
Projectnummer	4412075
Aantal pagina's	118 (exclusief bijlagen)
Datum	9 mei 2006
Handtekening	

Colofon

Tauw bv
afdeling Ruimte & Ondergrond
Handelskade 11
Postbus 133
7400 AC Deventer
Telefoon (0570) 69 99 11
Fax (0570) 69 96 66

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001.

Inhoud

Verantwoording en colofon	5
0 Samenvatting	11
1 Inleiding	19
1.1 M.e.r. voor Wijnhavenkwartier	19
1.2 MER en voorontwerp-bestemmingsplan	20
1.3 Leeswijzer	21
2 Het kader van dit MER	23
2.1 De voorgeschiedenis	23
2.2 Besluitvorming: integrale herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier	26
2.3 Overige besluiten	27
2.4 Doelstelling en criteria	28
2.5 Toelichting op het m.e.r.-onderzoek	29
2.5.1 Actualisatie locatieonderzoek	29
2.5.2 Centrale vragen in het MER, relatie met de richtlijnen	29
2.5.3 De rapportage	31
3 Het planalternatief en het renovatiealternatief	33
3.1 Inleiding	33
3.2 Het planalternatief	34
3.2.1 Algemeen	34
3.2.2 Kantoren / ministeriegebouwen	37
3.2.3 Woonfunctie	37
3.2.4 Recreatieve inrichting	37
3.2.5 Overige voorzieningen	38
3.2.6 Parkeren	38
3.2.7 Ruimtelijk programma en parkeerbehoefte planalternatief	40
3.3 Renovatiealternatief	41
3.3.1 Algemeen	41
3.3.2 Kantoren / ministeriegebouwen	41
3.3.3 Woonfunctie	41
3.3.4 Recreatieve inrichting	41
3.3.5 Overige voorzieningen	41
3.3.6 Parkeren	42

3.3.7	Ruimtelijk programma en parkeerbehoefte renovatiealternatief	42
4	Ruimtelijke situatie en verkeer en vervoer	45
4.1	Plan- en studiegebied	45
4.2	Ruimtelijke situatie	46
4.2.1	Huidige situatie	46
4.2.2	Autonome ontwikkelingen	47
4.3	Parkeren	51
4.3.1	Parkeren en verkeersintensiteit	51
4.3.2	Huidige situatie	52
4.3.3	Autonome ontwikkelingen	55
4.3.4	Autonome ontwikkelingen VCP	55
4.3.5	Situatie na realisering van het plan	55
4.4	Autoverkeer (routes en intensiteiten)	59
4.4.1	Huidige situatie	59
4.4.2	Autonome ontwikkelingen	63
4.4.3	Autonome ontwikkelingen verkeerscirculatieplan	65
4.4.4	Effectbeschrijving	67
4.5	Openbaar vervoer	71
4.5.1	Huidige situatie	71
4.5.2	Autonome ontwikkelingen	72
4.5.3	Autonome ontwikkeling VCP	72
4.5.4	Effectbeschrijving	72
4.6	Fietsers en voetgangers	72
4.6.1	Huidige situatie	72
4.6.2	Autonome ontwikkelingen	73
4.6.3	Effectbeschrijving	73
4.7	Verkeersveiligheid	74
4.7.1	Huidige situatie	74
4.7.2	Autonome ontwikkeling	74
4.7.3	Autonome ontwikkeling VCP	74
4.7.4	Effectbeschrijving	75
5	Woon- en leefmilieu	77
5.1	Inleiding	77
5.2	Luchtkwaliteit	77
5.2.1	Huidige situatie	77
5.2.2	Autonome ontwikkeling	78

5.2.3	Autonome ontwikkeling VCP	80
5.2.4	Effectbeschrijving	82
5.3	Geluid	83
5.3.1	Huidige situatie	83
5.3.2	Autonome ontwikkeling	83
5.3.3	Autonome ontwikkeling VCP	85
5.3.4	Effectbeschrijving	86
5.4	Bouwhinder	88
5.5	Beleving / relatie met beschermd stadsgezicht	91
5.5.1	Huidige situatie	91
5.5.2	Autonome ontwikkeling	92
5.5.3	Effectbeschrijving	92
5.6	Bezonning	92
5.7	Windhinder	93
5.8	Sociale veiligheid	94
6	Overige milieuaspecten	95
6.1	Bodem	95
6.2	Water	95
6.3	Cultuurhistorie en archeologie	96
6.4	Natuur	97
6.5	Veiligheid	98
7	Duurzaamheid	99
7.1	Inleiding	99
7.2	Intensief ruimtegebruik	99
7.3	Duurzaam materiaalgebruik	100
7.4	Water	101
7.5	Energie	101
7.5.1	Trias energetica	101
7.5.2	Milieueffecten energieverbruik	102
8	Vergelijking alternatieven, meest milieuvriendelijk alternatief	105
8.1	Toetsing en vergelijking van de alternatieven	105
8.1.1	Werkwijze	105
8.1.2	Algemene milieuoverwegingen	105
8.1.3	Vergelijking milieuaspecten	106
8.1.4	Toetsing aan de doelstelling van het plan	106
8.1.5	Toetsing aan milieucriteria	107

8.2	Milieuoptimalisatie (MMA)	108
8.2.1	Bouwstenen vanuit het programma.....	108
8.2.2	Bouwstenen vanuit verkeer en vervoer (P/R).....	108
8.2.3	Bouwstenen vanuit woon- en leefmilieu (P/R).....	110
8.2.4	Bouwstenen vanuit duurzaamheid	110
9	Leemten in kennis en evaluatieprogramma.....	113
	Literatuurlijst.....	115

Bijlage(n)

1. Begrippenlijst m.e.r.
2. Schema m.e.r. en bestemmingsplan
3. Beleidskader
4. Programmavarianten en alternatieven
5. Inhoudelijke toelichting milieu-onderzoeken
6. Uitgebreide wegenkaart

0 Samenvatting

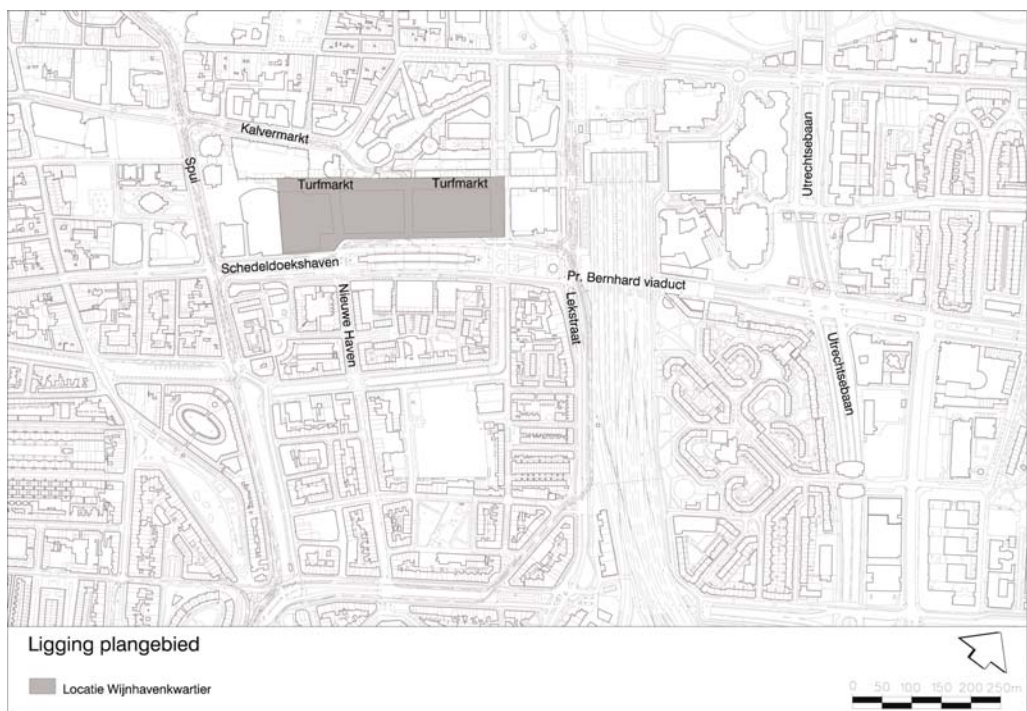
Voor u ligt de samenvatting van het milieueffectrapport (MER) / milieurapport Strategische Milieubeoordeling (SMB)¹, opgesteld ten behoeve van de actualisatie van het bestemmingsplan voor het Wijnhavenkwartier. Eind 2003 is voor de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier door de Raad van de gemeente Den Haag een bestemmingsplan vastgesteld. In de zomer van 2005 heeft de Raad van State een streep gezet door het goedkeuringsbesluit van de provincie, omdat geen zogenaemde m.e.r.-beoordeling had plaatsgevonden.

In reactie op de uitspraak van de Raad van State heeft de gemeente besloten de procedures van milieueffectrapportage (m.e.r.) en van SMB te volgen, om te onderzoeken of er recreatieve voorzieningen kunnen worden gerealiseerd die uiteindelijk meer dan 500.000 bezoekers per jaar trekken. De m.e.r.-beoordelingsprocedure hoeft om deze reden niet meer uitgevoerd te worden. Het MER geeft antwoord op de vragen die in de richtlijnen zijn opgenomen. De richtlijnen zijn op 2 februari 2006 vastgesteld door de gemeenteraad van Den Haag.

Het Wijnhavenkwartier

Het Wijnhavenkwartier ligt in de binnenstad van de gemeente Den Haag. Het plangebied wordt begrensd door de Turfmarkt in het noordwesten, de Zwarteweg in het noordoosten, de Schedeldoekshaven in het zuidoosten en de theaters in het zuidwesten. In het plangebied zijn twee ministeriegebouwen gesitueerd (Ministerie van Justitie en Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) en het woongebouw De Zwarte Madonna.

¹ Zowel inhoudelijk als procedureel vertonen de producten van m.e.r. en SMB veel overeenkomsten. Daarom is dit MER ook het milieurapport in het kader van SMB. Overal waar 'MER' staat, wordt bedoeld 'MER en SMB'



Het plan voor herontwikkeling

Het Wijnhavenkwartier is onderdeel van Den Haag Nieuw Centrum. Met dit project wil de gemeente het centrum een grote kwaliteitsslag geven. Het accent ligt op stedenbouwkundige kwaliteit en intensivering in combinatie met ontwikkeling van een gemengd stedelijk programma: wonen, werken, uitgaan, sporten, winkelen en cultuur. De kwaliteitsslag heeft inmiddels zijn vruchten afgeworpen. Diverse projecten zijn al gerealiseerd, zoals het Stadhuis en de Resident. Deze hebben aan één zijde van de Turfmarktroute het aangrenzende gebied een hoogstedelijk karakter gegeven. Maar het Wijnhavenkwartier is nog achtergebleven in die kwaliteitsslag, het vormt de ontbrekende schakel in het project Den Haag Nieuw Centrum.

De gemeente is van plan de ministeries in het gebied te herhuisvesten, gecombineerd met wonen, stedelijke functies als hotel- en vergaderruimten, detailhandel, culturele voorzieningen en vermaak.

De voorgeschiedenis

Voor de invulling van het gebied is eerst gekeken of het mogelijk was de bestaande gebouwen op te knappen. Tijdens dat proces is besloten dat er, gezien de gewenste kwaliteitsverbetering, méér nodig was om het gebied de beoogde impuls te geven voor de internationale uitstraling van de stad.

Uit een in 2000 uitgevoerd locatieonderzoek bleek dat herhuisvesting van de ministeries op de locatie Zwarte Madonna de beste mogelijkheid is om aan de voorwaarden en wensen van de ministeries en van de gemeente te voldoen. Zo willen de ministeries onder andere op loopafstand van het Binnenhof, samen in één gebouw(complex) gevestigd zijn, nabij openbaar vervoervoorzieningen op een plaats waar ze zich op maaiveld kunnen presenteren. Een actualisatie van het locatieonderzoek uit 2006 bevestigt deze conclusie.

Om de ministeries te kunnen herhuisvesten én de gewenste stedelijke functies te kunnen toevoegen, moeten alle huidige gebouwen, dus ook het woongebouw De Zwarte Madonna, worden gesloopt.

Alternatieven: planalternatief en renovatiealternatief

Vertrekpunt voor het MER is het programma dat ten grondslag heeft gelegen aan het eerder opgestelde bestemmingsplan. In het MER heet dit het planalternatief.

Het feit dat De Zwarte Madonna moet worden gesloopt, bleef voor discussie zorgen. Daarom hebben de oppositiepartijen in 2002 een alternatief plan gemaakt – het renovatiealternatief –, waarbij de bestaande bebouwing gehandhaafd wordt. Eén ministerie verhuist in dit plan naar het Koningin Julianaplein. Hoewel het gemeentebestuur in 2002 heeft besloten dit plan niet verder te ontwikkelen, worden uit oogpunt van zorgvuldigheid ook de milieueffecten van het renovatiealternatief in beeld gebracht.

Bijlage 4 van het MER geeft een toelichting op de wijze waarop de alternatieven tot stand zijn gekomen. Voor de invulling van het recreatieve deel van het programma zijn functies gekozen die relatief de meeste bezoekers aantrekken. Het aantal bezoekers beïnvloedt de verkeersstromen van en naar het plangebied, die op hun beurt een bijdrage leveren aan de milieubelasting (vooral luchtkwaliteit en geluid).

De programma's van beide alternatieven, inclusief de parkeerbehoefte, worden in onderstaande tabel samengevat:

Functie	Huidige situatie	Parkeer-	planalternatief	Parkeer-	Renovatie-	Parkeer-
1^e fase	m² bvo/aantal	capaciteit	m² bvo/aantal	behoefte	alternatief	behoefte
					m2 bvo/aantal	
kantoren: ministeries			120.500	307	-	-
kantoren vrije markt			8.500	51	-	-
horeca: restaurant			1.700	20	-	-
huurwoningen/studio's			4.300 / 41	16	-	-
huurwoningen	33.000 / 336	240	8.820 / 84	59	23.220 / 235	165
koopwoningen			18.880 / 118	177	9.980 / 101	101
detailhandel	1.000	-	3.000	46	1.200	18
2^e fase						
kantoren: ministeries	101.773	850	-	-	50.000	167
kantoren vrije markt			9.000	54	-	-
horeca: restaurant			3.300	40	1.000	12
koopwoningen			58.000 / 365	548	37.000 / 250	375
detailhandel			12.000	184	4.000	61
recreatie: discotheek			3.000	56	3.000	56
recreatie: fitness			2.000	46	2.000	46
recreatie:			4.000	84	4.000	84
3D-bioscoop						
welzijn: Hoger			3.000	20	3.000	20
onderwijs						
hotel			14.000	114	-	-
vergader ruimten			4.000	82	-	-
Welzijn:			-	-	3.800	120
gezondheidscentrum						
Totaal	135.773	1090	278.000	1.904	142.200	1.225

In het planalternatief is voor de ministeries uitgegaan van 3.940 werknemers, voor het hotel is rekening gehouden met 200 kamers.

De diverse functies genereren verkeer. Door de locatie van dit plan nabij een OV-knooppunt en in een binnenstedelijk gebied is het goed bereikbaar met openbaar vervoer en fiets. Daardoor is het aandeel autogebruik in de hoeveelheid verkeer per functie beperkt en kunnen lage parkeernormen worden aangehouden. In en om het gebied is bovendien veel parkeercapaciteit aanwezig.

Het aantal extra te realiseren parkeerplaatsen als gevolg van de voorgenomen activiteit is mede hierdoor, maar ook als gevolg van dubbelgebruik van parkeerplaatsen gedurende de dag beperkt.

De milieueffecten

De milieugevolgen van de alternatieven zijn afgezet tegen de autonome situatie: de ontwikkelingen in en rond het plangebied als de plannen voor het Wijnhavenkwartier niet gerealiseerd worden.

(Milieu)aspect	Onderdeel	Plan- alternatief	Renovatie- alternatief	Toelichting
Verkeer	Auto	0/-	0	Beperkte veranderingen in verkeersintensiteiten. Grootste veranderingen op Schedeldoekshaven (plan- en renovatiealternatief) en Oranjevuitensingel (planalternatief)
	Openbaar vervoer	+	0/+	Verdichting (in planalternatief groter dan in renovatiealternatief) vergroot draagvlak openbaar vervoer
	Langzaam verkeer	+	0/+	In planalternatief wordt Turfmarkttroute aantrekkelijker voor langzaam verkeer dan in renovatiealternatief.
	Verkeers-veiligheid	0	0	Gezien relatief beperkte verkeerstoeename worden geen extra problemen verwacht
Woon- en leefmilieu	Luchtkwaliteit	0	0	Door plan geen relevante verslechtering van de luchtkwaliteit
	Geluid	0	0	Geen merkbare extra geluidsbelasting door extra verkeer
	bouwhinder	0/-	0/-	(Beperkte) hinder is niet te voorkomen. Aandachtspunt bij bouwvergunningen
	Beleving	0	0/-	Hoogbouw (planalternatief) heeft geen negatief effect op beschermd stadsgezicht en past beter in 'skyline' dan handhaving bestaande bebouwing (renovatiealternatief)
	Bezinning	0	0	Geen verandering t.o.v. autonome situatie
	Windhinder	0	0	Er wordt voldaan aan gemeentelijke criteria
	Sociale veiligheid	+	+	Toevoeging van functies leidt tot meer 'levendigheid' en dus betere sociale veiligheid
Overige milieuaspecten	Bodem	0/+	0/+	Eventuele verontreinigingen worden in kader herontwikkeling aangepakt
	Water	0	0	Waterberging wordt elders gerealiseerd, geen effecten op grondwater te verwachten
	Archeologie	0	0	Onderzoek naar eventuele archeologische waarden wordt in kader bouwrijp maken uitgevoerd

(Milieu)aspect	Onderdeel	Plan- alternatief	Renovatie- alternatief	Toelichting
	Natuur	0	0	Er zijn geen belangrijke natuurwaarden in het plangebied
	Externe veiligheid	0	0	Plangebied ligt niet in invloedsgebied van routes of inrichtingen.
Duurzaamheid		+	0/+	Nieuwbouw (planalternatief) biedt meer mogelijkheden voor duurzaamheid dan renovatie.

Als gevolg van de wijzigingen van de verkeersbewegingen door het plan/renovatiealternatief, wordt mogelijk de lokale bijdrage aan de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting beïnvloed. Uit luchtkwaliteitsberekeningen in het kader van dit MER is gebleken dat de wijzigingen van de verkeersintensiteiten op wegvakken waar reeds sprake is van een grenswaarde-overschrijding niet leidt tot een bijdrage aan de luchtkwaliteit op die wegvakken.

De geluidsberekeningen in het kader van dit MER laten zien dat er op sommige plaatsen sprake is van een zeer beperkte bijdrage aan de geluidsbelasting.

Het aantal blootgestelden (lucht) en het aantal gehinderden (geluid) in de omgeving van het plangebied blijft onveranderd.

De voorkeursoplossing uit het in voorbereiding zijnde Verkeerscirculatieplan (VCP) is er op gericht het aandeel verkeer in het centrumgebied te reduceren. Als gevolg van de maatregelen uit de voorkeursoplossing vermindert de hoeveelheid verkeer rond het plangebied en verbetert de verkeersdoorstroming en daarmee de lokale milieusituatie. Voor een aantal wegen in de omgeving van het Wijnhavenkwartier is dit gekwantificeerd.

Uit de tabel kan worden afgeleid dat er geen grote verschillen in milieueffecten zijn tussen het planalternatief en het renovatiealternatief. Het maximale recreatieve programma is dus vanuit milieuoogpunt haalbaar. Daarbij moet wel worden aangetekend dat in het renovatiealternatief één ministerie op een andere locatie wordt gehuisvest, met de daar optredende milieugevolgen van dien.

Het planalternatief voldoet beter aan de doelstelling/ambitie van de gemeente om te verdichten en de stedenbouwkundige kwaliteit van het gebied te verbeteren. Ook kan in het planalternatief beter worden voldaan aan de Haagse Ambities in de Contourennota voor milieubeleid. Dit komt omdat in het planalternatief, in tegenstelling tot het renovatiealternatief, niet voortgebouwd hoeft te worden op bestaande systemen.

Het meest milieuvriendelijk alternatief

Voor zowel het planalternatief als het renovatiealternatief is onderzocht hoe ze vanuit milieuoogpunt geoptimaliseerd kunnen worden. De optimalisatiemaatregelen zijn voor beide alternatieven van toepassing, tenzij anders vermeld.

Verkeer en parkeren

- Daadwerkelijk realiseren van maatregelen uit het in ontwikkeling zijnde VCP, wat ook de inkorting van het Prins Bernhardviaduct mogelijk maakt; dit is positief voor de verkeersintensiteiten (en daarmee samenhangende milieusituatie) in en rond het Wijnhavenkwartier
- Verder verbeteren van de Centrumring, aanleg van het Trekvliettracé
- Uitvoering van de Nota Zwaar Verkeer om verkeershinder verder te beperken
- Toepassing van deelautosystemen, zowel voor bewoners als voor werknemers
- Aanleg van goede en goed toegankelijke fietsenstallingen om gebruik van de fiets te stimuleren
- Inpandige koppeling van parkeergarages om ritten beter te kunnen 'sturen' (alleen mogelijk in het planalternatief)
- Stimuleren dat (nog) meer gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld door het aanbieden van kortingskaarten
- Gebruik maken van overcapaciteit van omliggende parkeergarages

Woon- en leefmilieu

- Toepassing van geluidsreducerende maatregelen, bijvoorbeeld stil asfalt
- Stimuleren van schone voertuigen, zowel van bewoners als van werknemers
- Bundeling van transportstromen van en naar de kantoren
- Bundeling van personenvervoer van en naar de recreatieve functies

Duurzaamheid

- Verdere intensivering van het ruimtegebruik (renovatiealternatief)
- Maatregelen, gericht op het binnenklimaat van gebouwen (planalternatief)
- Toepassing van zoveel mogelijk maatregelen uit het variabele pakket van het Nationaal Pakket Utiliteitsbouw
- Optimaal hergebruik van materialen die vrijkomen bij sloop (planalternatief) of strippen (renovatiealternatief) van gebouwen
- Toepassing duurzame grondstoffen, hergebruik van grondstoffen van andere locaties (planalternatief)
- Hoge EnergiePrestatie op Locatie norm (EPL), bijvoorbeeld 7.0
- Gebruik van energiezuinige voorzieningen binnen gebouwen, bijvoorbeeld m.b.t. liften en ventilatiesystemen

- Inpassing van gebouwgebonden windenergie, inkoop van groene stroom, gebruik van zonne-energie
- Restwarmtebenutting en/of realiseren van een eigen warmtekrachtinstallatie
- Aandacht voor energieverbruik van apparaten en (warm) water
- Extra dakisolatie en vervangen van beglazing door HR++ glas in het renovatiealternatief

Hoe nu verder?

In het bestemmingsplan motiveert de gemeente hoe met de resultaten van het MER is omgegaan in de planvorming. In het bijzonder wordt onderbouwd waarom wordt gekozen voor het planalternatief en waarom eventueel van het hiervoor beschreven meest milieuvriendelijk alternatief wordt afgeweken.

Het MER en het voorontwerpbestemmingsplan liggen samen ter inzage, op beide documenten is inspraak mogelijk.

1 Inleiding

1.1 M.e.r. voor Wijnhavenkwartier

Waarom m.e.r.?

Het Wijnhavenkwartier is onderdeel van Den Haag Nieuw Centrum. Met dit project wil de gemeente het centrum een grote kwaliteitsimpuls geven door herschikking van de bestaande functies en verdichting, waardoor woningen en diverse stedelijke functies kunnen worden toegevoegd. In hoofdstuk 2 en 3 van dit milieueffectrapport worden de plannen inhoudelijk toegelicht.

Eind 2003 is voor de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier een bestemmingsplan door de Raad vastgesteld. In juli 2005 is het provinciale goedkeuringsbesluit door de Raad van State vernietigd, omdat geen zogenoemde m.e.r.-beoordeling had plaatsgevonden. Dat wil zeggen dat de gemeente had moeten beoordelen of er bijzondere omstandigheden zijn, die het maken van een MER² noodzakelijk maken³.

In reactie op de uitspraak van de Afdeling heeft het gemeentebestuur van Den Haag besloten om een milieueffectrapportage uit te voeren en daarbij te onderzoeken in hoeverre er significante gevolgen voor het milieu te verwachten zijn bij de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier. De gemeente overweegt in het nieuw op te stellen bestemmingsplan de vestiging van (recreatieve) voorzieningen mogelijk te maken, die op termijn (dat wil zeggen als de ontwikkeling van het Wijnhavenkwartier helemaal is voltooid) meer dan 500.000 bezoekers per jaar kunnen trekken⁴. Daarmee is sprake van een rechtstreekse m.e.r.-plicht en hoeft de hiervoor genoemde m.e.r.-beoordelingsprocedure niet meer apart te worden doorlopen. Voor de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier wordt daarom een m.e.r.-procedure doorlopen overeenkomstig hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer.

Het gemeentebestuur van Den Haag is zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag. In deze m.e.r.-procedure treedt het College van Burgemeester en Wethouders op als initiatiefnemer. Het bevoegd gezag is de gemeenteraad.

Wat is m.e.r.?

De m.e.r.-procedure is wettelijk geregeld in de Wet milieubeheer. Een milieueffectrapportage is een hulpmiddel bij de besluitvorming over (grote) projecten, bedoeld om bij deze besluitvorming het milieubelang - tussen alle andere belangen - een volwaardige rol te laten spelen. Hiertoe moeten eerst de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit in beeld worden gebracht.

² De afkorting m.e.r. betekent de procedure van milieueffectrapportage. MER staat voor milieueffectrapport: het voorliggende document dat onderdeel vormt van de procedure

³ Artikel 7.8a - 7.8d Wet milieubeheer. Er is sprake van (wijziging van) een stadsproject met een bedrijfsvloeroppervlak van meer dan 200.000 m² (onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r., categorie 11.2)

⁴ Het 'oude' bestemmingsplan bood deze mogelijkheid ook, maar dan met een wijzigingsbevoegdheid

Ook moeten alternatieven worden ontwikkeld, waaronder het zogenoemde meest milieuvriendelijk alternatief. Pas daarna wordt het besluit genomen over de inrichting van het gebied.

Stappen in de procedure

De m.e.r.-procedure bestaat uit twee fasen:

1. De richtlijnenfase
 - Publicatie startnotitie
 - Inspraak en advies
 - Richtlijnen
2. De MER-fase
 - Opstelling MER
 - Aanvaarding MER
 - Inspraak op het MER (en voorontwerp-bestemmingsplan)
 - Evaluatie

De eerste fase is afgerond. De gemeenteraad heeft de richtlijnen op 2 februari 2006 vastgesteld. Het voorliggende MER is het product van de tweede fase.

Strategische MilieuBeoordeling

In juli 2004 is de Europese richtlijn Strategische MilieuBeoordeling (SMB) in werking getreden. Deze richtlijn bepaalt onder andere dat er voor plannen die een m.e.r.-plichtige activiteit mogelijk maken, een milieuraapport moet worden opgesteld. Dat betekent dat zowel de m.e.r.- als de SMB-procedure moet worden doorlopen ten behoeve van het bestemmingsplan voor het Wijnhavenkwartier.

Niet alleen procedureel, maar ook inhoudelijk vertonen de producten van SMB en m.e.r. veel overeenkomsten. Daarom is dit milieueffectrapport ook het milieuraapport in het kader van SMB. Overal waar in voorliggend rapport 'MER' staat, wordt bedoeld 'MER en milieuraapport SMB'.

1.2 MER en voorontwerp-bestemmingsplan

Tegelijk met dit MER ligt ook het geactualiseerde voorontwerp-bestemmingsplan Wijnhavenkwartier ter inzage in het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening. Hierin zijn de resultaten van het MER verwerkt. In de toelichting bij het bestemmingsplan wordt aangegeven hoe met het MER rekening is gehouden en hoe de inhoudelijke resultaten een rol hebben gespeeld bij de planvorming.

Over beide documenten kunt u uw mening geven. Voor het MER is de centrale vraag of aan de richtlijnen is voldaan, die de gemeenteraad van Den Haag heeft vastgesteld op 2 februari 2006. Daarnaast kunt u aangeven of er naar uw mening onjuistheden in het MER staan en of er belangrijke informatie mist.

De onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. toetst het MER, mede op basis van de binnengekomen inspraakreacties, ook op bovengenoemde onderdelen en brengt hierover advies uit aan het gemeentebestuur van Den Haag.

Uw mening over de inhoud van het feitelijke plan kunt u geven in het kader van het voorontwerpbestemmingsplan Wijnhavenkwartier.

In bijlage 2 zijn de m.e.r.-procedure en de bestemmingsplanprocedure opgenomen.

1.3 Leeswijzer

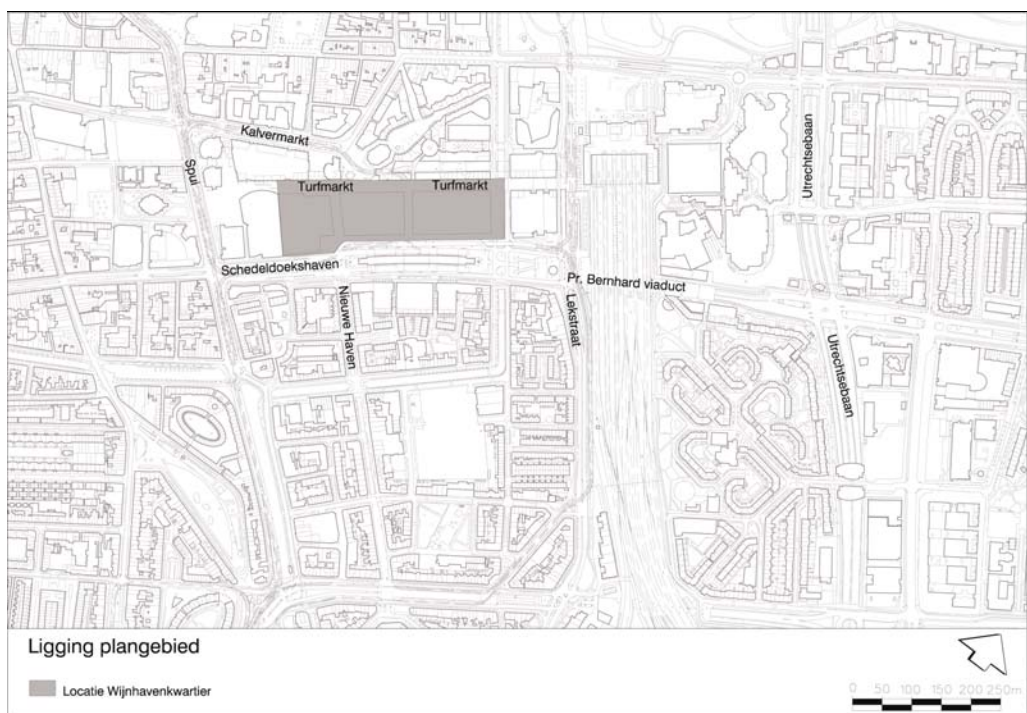
In hoofdstuk 2 van dit rapport wordt het kader van dit MER beschreven aan de hand van de voorgeschiedenis, het beleidskader, de milieucriteria en de gehanteerde onderzoeksmethodiek. Hoofdstuk 3 beschrijft de alternatieven die in dit MER centraal staan. Vanaf hoofdstuk 4 begint de inhoudelijke beschrijving van de milieuaspecten met de aspecten ruimte en verkeer en vervoer. Achtereenvolgens komen in de hoofdstukken 5, 6 en 7 de milieuthema's woon- en leefmilieu, de overige milieuaspecten en duurzaamheid aan de orde. In hoofdstuk 8 staat de vergelijking van de alternatieven en de doorvertaling naar het meest milieuvriendelijk alternatief centraal. Het afsluitende hoofdstuk 9 beschrijft de leemten in kennis en het evaluatieprogramma. Het zogenoemde voorkeursalternatief (dit is het resultaat van de afweging die met behulp van het MER wordt gemaakt) is beschreven en gemotiveerd in het voorontwerpbestemmingsplan.

Kenmerk R003-4412075GGV-nva-V02-NL

2 Het kader van dit MER

2.1 De voorgeschiedenis

De gemeente is al een paar jaar bezig met de voorbereiding (planvorming, besluitvorming) van de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier. Het project kent dan ook een uitgebreide voorgeschiedenis. Deze wordt hieronder kort samengevat. Voor uitgebreidere informatie wordt verwezen naar de website van de gemeente (www.denhaag.nl/wijnhavenkwartier) en de in de literatuurlijst genoemde documenten.



Figuur 2.1 Ligging plangebied

In het gebied zijn momenteel twee ministeries gehuisvest (Ministerie van Justitie en Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties) en het woongebouw Zwarte Madonna. De keuze voor herinrichting van het Wijnhavenkwartier met ministeriegebouwen, woonfuncties en stedelijke functies is langs twee sporen tot stand gekomen.

Het eerste spoor betreft de visie op de gewenste stedenbouwkundige kwaliteit van het Wijnhavenkwartier. Het tweede spoor betreft de huisvesting van de ministeries. Het gevolgde proces wordt hieronder beschreven.

Een kwaliteitsimpuls voor het Wijnhavenkwartier: Den Haag Nieuw Centrum

Den Haag is behalve een mooie woonstad aan zee met veel monumentale buurten en gebouwen, ook het politieke en bestuurlijke centrum van ons land en een stad met internationaal aanzien, kortom een stad met kwaliteit. Dat betekent dat stedelijke voorzieningen recht moeten doen aan die kwaliteit.

Het Wijnhavenkwartier ligt in Den Haag Nieuw Centrum dat in het streekplan aangemerkt is als knoop waarbij de nadruk ligt op (inter)nationaal recht en bestuur, cultuur, toerisme en zakelijke diensten. Onder de vlag van Den Haag Nieuw Centrum wordt al jaren gewerkt aan een grootschalige kwaliteitsverbetering van het centrum van Den Haag. Daarbij ligt het accent op stedenbouwkundige kwaliteit in combinatie met ontwikkeling van een gemengd stedelijk programma: wonen, werken, uitgaan, sporten, winkelen en cultuur.

Achterliggende gedachte is dat een gevarieerd aanbod aan functies leidt tot een krachtig en dynamisch centrum en daarmee tot de gewenste ontwikkeling en uitstraling van dit voor de stad belangrijke gebied. De beoogde ontwikkelingen in het Wijnhavenkwartier dragen bij aan de vitaliteit van de stad en het voorzieningenniveau voor alle inwoners en bezoekers.

De kwaliteitsslag in het kader van Den Haag Nieuw Centrum heeft inmiddels zijn vruchten afgeworpen. Diverse projecten zijn al gerealiseerd, zoals het Stadhuis en de Resident. Deze hebben aan één zijde van de Turfmarktroute het aangrenzende gebied een hoogstedelijk karakter gegeven (Stadhuis, Resident). Maar het Wijnhavenkwartier, het gebied tussen de Turfmarktroute en de Schedeldoekshaven, is nog achtergebleven in die kwaliteitsslag. Pas na voltooiing van de voorgenomen ingrepen in het Wijnhavenkwartier kan de Turfmarktroute één van de twee belangrijkste langzaam verkeersroute tussen het Centraal Station en de binnenstad worden (naast de route via de Herengracht). Daarmee wordt de ontbrekende schakel van Den Haag Nieuw Centrum ingevuld. De kwaliteitsslag in het Wijnhavenkwartier zorgt verder onder meer voor verbetering van de Schedeldoekshaven als entree voor (dit deel van) de stad en verbetering van de aansluiting van de Rivierenbuurt op de rest van de binnenstad.

In eerste instantie is voor de invulling van het gebied gekeken of het mogelijk was de bestaande gebouwen op te knappen. Tijdens dat proces is besloten dat er, gezien de gewenste kwaliteitsverbetering, méér nodig was om het gebied de beoogde impuls te geven voor de internationale uitstraling van de stad. Ook bleek dat de ministeries herontwikkeling van de bestaande gebouwen financieel niet rond kregen (zie hierna).

Overwogen opties voor de huisvesting van de ministeries

In de loop van de jaren zijn verschillende mogelijkheden onderzocht.

Groot onderhoud

De kantoren van de ministeries dateren uit 1978. Toen de gebouwen toe waren aan groot onderhoud (rond 1998) ontstond een discussie of de aanpassing van de gebouwen beperkt kon blijven tot het plegen van groot onderhoud. Voor de ministeries bleek het alleen plegen van groot onderhoud niet wenselijk op grond van de volgende aspecten:

- Flexibiliteit: de indelingsmogelijkheden van het gebouw zouden niet verbeteren, terwijl deze als vergaand onvoldoende werden beoordeeld. Deze inflexibiliteit wordt vooral veroorzaakt door het gekozen klimaatbeheersingssysteem, dat gekoppeld is aan de 'cellenindeling'
- Capaciteit: groot onderhoud zou de ongunstige bruto/netto verhouding in vloeroppervlakten niet verbeteren
- Kosten: groot onderhoud zou extra duur worden, doordat veranderde wet- en regelgeving dwingt tot kostbare asbestsanering
- Duurzaamheid: de omvangrijke investering zou voor maximaal 10 jaar een oplossing zijn. Na deze 10 jaar zou ook de gevel aan vernieuwing toe zijn

Herontwikkeling van de bestaande gebouwen

In 1998 heeft Bureau Jo Coenen & Co een plan gemaakt voor de herontwikkeling van de Jubikavel⁵. De bestaande bebouwing (ministeriekantoren) werd hierin gehandhaafd en de door de gemeente gewenste stedelijke functies werden toegevoegd. Het plan voldeed aan de uitgangspunten van de ministeries, maar bleek toen voor de ministeries financieel niet haalbaar. Op een investering van fl. 700 miljoen was voor een bedrag van fl. 230 miljoen geen financiële dekking. Daarmee werd uitvoering van het plan Coenen onmogelijk.

Keuze: nieuwbouw

Toen groot onderhoud en herontwikkeling niet mogelijk bleken, is de gemeente gevraagd om een locatie voor nieuwbouw. In 2000 is hiertoe een locatieonderzoek uitgevoerd⁶. Uit het locatieonderzoek bleek dat herhuisvesting (dus nieuwbouw) op de locatie Zwarte Madonna de beste mogelijkheid is om aan alle voorwaarden en wensen van de ministeries en de gemeente (zie hiervoor) te voldoen. Zo willen de ministeries onder andere op loopafstand van het Binnenhof, samen in één gebouw(complex), nabij openbaar vervoervoorzieningen gevestigd zijn, op een plaats waar zij zich op maaiveld kunnen presenteren.

De eerste eis past binnen het al langer gevoerde concentratiebeleid van departementen in het bestuurscentrum.

⁵ De huidige kavel van de beide ministeries

⁶ Locatieonderzoek Turfmarktroute en CS Kwadrant, Dienst stedelijke ontwikkeling Den Haag, 28 november 2000

De steeds verdere vervlechting van werkzaamheden van de ministeries van Binnenlandse Zaken en Justitie onderbouwt de toenemende noodzaak van een gezamenlijk gebouwencomplex.

Alternatief plan 2002

Het feit dat voor de plannen het wooncomplex de Zwarte Madonna gesloopt moet worden, bleef voor discussie zorgen in de gemeenteraad. Daarom hebben de oppositiepartijen een alternatief plan gemaakt - het renovatiealternatief -, waarbij de Zwarte Madonna gehandhaafd wordt. Eén van de ministeries verhuist in dit plan naar het Koningin Julianaplein. Dit plein maakt onderdeel uit van de herontwikkelingsplannen van het Centraal Station-gebied. Het gemeentebestuur heeft in september 2002 besloten dit alternatieve plan niet verder te ontwikkelen.

De belangrijkste redenen hiervoor waren:

1. Het alternatieve plan gaat uit van de renovatie van de bestaande ministeriegebouwen, het opknappen van de Zwarte Madonna en het realiseren van een ministerie op het Koningin Julianaplein. Het is programmatisch minder ambitieus (minder woningen en voorzieningen) en stedenbouwkundig minder vernieuwend (het laat de huidige gebreken intact)
2. Het initiatiefvoorstel draagt niet bij aan de gewenste kwaliteit van het Centraal Stationgebied. De voorgestelde stedelijke mix staat haaks op de bouw van een ministerie op het Koningin Julianaplein
3. Rijk en marktpartijen hebben aangegeven ruim EUR 600 miljoen te willen investeren in het Wijnhavenkwartier voor een ambitieus nieuwbouwprogramma. Het alternatieve plan gaat uit van handhaven van bestaande bebouwing en zet daarmee deze investering in het Wijnhavenkwartier op het spel. Daarmee zou de ontwikkeling van Den Haag Nieuw Centrum halverwege gestopt worden en de gewenste stedelijke impuls niet worden gerealiseerd

2.2 Besluitvorming: integrale herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier

Samengevat stond het bestuur destijds voor de volgende feiten:

1. De herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier is nodig om de gewenste kwaliteitsverbetering (Den Haag Nieuw Centrum) vorm te geven
2. Herhuisvesting van de ministeries op de locatie Zwarte Madonna is de enige mogelijkheid om aan de belangrijkste voorwaarden van de ministeries te voldoen: gezamenlijke huisvesting, op loopafstand van het Binnenhof, uiterlijk in 2010.

Dit leidde tot het besluit in te stemmen met de herhuisvesting van de ministeriegebouwen en de toevoeging van stedelijke functies. Gevolg hiervan is dat de Zwarte Madonna en de huidige ministeriegebouwen (met uitzondering van de kelders) moeten worden gesloopt. Dit is geen eenvoudige keuze geweest, maar de sloop is nodig om de gewenste stedelijk mix en verdichting te kunnen realiseren (in combinatie met de herhuisvesting van de ministeries).

Het College van Burgemeester en Wethouders geeft in zijn raadsvoorstel aan dat "...de perspectieven voor de versterking van dit deel van de binnenstad doorslaggevend zijn voor de keuze voor sloop". Ter compensatie van de 336 woningen die verdwijnen, komen ondermeer 125 sociale huurwoningen op de locatie terug. Op andere locaties in de binnenstad zijn daarnaast mogelijkheden om nog eens 175 woningen te bouwen in de prijsklasse van de Zwarte Madonna. Het vervolgens opgestelde stedenbouwkundig plan en de programmatische invulling ervan worden toegelicht in hoofdstuk 3 van dit MER. Op basis van het stedenbouwkundig plan is in 2002 het bestemmingsplan Wijnhavenkwartier opgesteld. Vanwege het ontbreken van een m.e.r.(-beoordeling) is het goedkeuringsbesluit van de provincie in de zomer van 2005 vernietigd door de Raad van State. Daarom wordt nu deze m.e.r. doorlopen en het bestemmingsplan geactualiseerd.

Een overzicht van het vigerende beleid dat voor de planontwikkeling en besluitvorming van belang is, is opgenomen in bijlage 3 van dit MER.

2.3 Overige besluiten

Naast de vaststelling van het bestemmingsplan moeten nog andere besluiten worden genomen voordat de functies daadwerkelijk gerealiseerd en in gebruik genomen kunnen worden. Voor fase 1 (ministeriegebouwen en een woontoren, zie paragraaf 3.2.1) zijn al diverse besluiten genomen, die inmiddels onherroepelijk zijn. Bijvoorbeeld een sloopvergunning, vergunning voor onttrekking van grondwater (bouwput), vergunning voor grondwatergebruik ten behoeve van warmte/koudeopslag in de bodem (voor de ministeries), woningonttrekkingsvergunning en kapvergunning.

In het kader van het eerder vastgestelde bestemmingsplan is al een zogenoemde **watertoets** uitgevoerd. De uitgangspunten en randvoorwaarden voor het omgaan met water zijn in overleg met de waterbeheerder vastgelegd in een waterparagraaf in de toelichting van het bestemmingsplan. De afspraken zijn nog actueel, en uitgangspunt voor dit MER.

De belangrijkste nog te nemen besluiten waarin milieuaspecten betrokken worden, zijn hierna genoemd.

Bouwvergunningen

Voor de kantoren van de ministeries was op basis van een specifieke verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten een bouwvergunning verleend. De rechter heeft de heroverweging van deze vergunning vernietigd met instandhouding van het primaire besluit. Zodra Gedeputeerde Staten opnieuw een verklaring van geen bezwaar afgeven, zal de bouwvergunning opnieuw in heroverweging worden genomen.

Voor de bouw van de woontoren is in maart 2006 de vergunningaanvraag ingediend. Voor de overige bouwplannen zullen te zijner tijd bouwvergunningen aangevraagd worden.

In de bouwvergunningen worden onder andere voorwaarden opgenomen om tijdens de bouwfase hinder voor de omgeving te voorkomen.

Milieuvergunningen / -meldingen

Op grond van de Wet milieubeheer kan voor bepaalde activiteiten een milieuvergunning nodig zijn. Dit kan vooral gelden voor de recreatieve activiteiten. Hierin worden voorwaarden opgenomen ter bescherming van het milieu. Andere activiteiten, zoals horecavoorzieningen of een parkeergarage zullen meldingsplichtig zijn; er moet dan worden voldaan aan algemene voorwaarden (opgenomen in Algemene Maatregelen van Bestuur).

Hogere grenswaarden Wet geluidhinder

Omdat voor wegverkeerslawaaï de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder niet overal gehaald worden, heeft de provincie in het kader van het eerder vastgestelde bestemmingsplan besloten om hogere grenswaarden vast te stellen. In het kader van de actualisering van het bestemmingsplan zal worden onderzocht of het nodig is opnieuw aan de provincie te vragen om hogere grenswaarden ingevolge de Wet geluidhinder vast te stellen.

2.4 Doelstelling en criteria

Algemene doelstelling Wijnhavenkwartier

Samengevat streeft de gemeente de volgende doelstelling na: het Wijnhavenkwartier als onderdeel van Den Haag Nieuw Centrum een impuls geven door herontwikkeling van het gebied met herhuisvesting van de ministeries, woningbouw en toevoeging van stedelijke functies. Verdichting en verhoging van de stedenbouwkundige kwaliteit zijn daarbij de kernbegrippen. De alternatieven die in het kader van dit MER onderzocht worden, zullen aan deze doelstelling getoetst worden.

Milieucriteria

Er zal in ieder geval voldaan moeten worden aan de volgende doelstellingen en -criteria:

1. Ten minste voldoen aan normen / grenswaarden en verplichtingen uit de milieuregelgeving (Besluit Luchtkwaliteit, Wet geluidhinder, Wet milieubeheer)
2. Voldoen aan de milieuambities voor het gebiedstype gemengd werken zoals vastgesteld in het Gebiedsgericht Milieubeleid van Den Haag. In de duurzaamheidsparagraaf behorende bij het vast te stellen bestemmingsplan wordt aangegeven of de ambities uit het gebiedsgerichte milieubeleid zijn gehaald en zo niet wat daarvan de reden is
3. Bijdragen aan de gestelde Haagse Ambities in de Contourennota voor milieubeleid 2006-2010 (zie hierna)

4. Milieuhinder voor toekomstige bewoners en gebruikers *in* het plangebied en omwonenden en gebruikers *buiten* het plangebied zoveel mogelijk beperken, ook tijdens de bouwfase
5. Mogelijkheden voor duurzaamheid worden optimaal benut

Voor de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier zijn, aanvullend op de wettelijke verplichtingen, in het bijzonder de volgende Haagse Ambities uit de Contourennota Milieubeleid van belang:

- Den Haag CO₂-neutrale stad (lange termijn ambitie): daarvoor moet minimaal worden voldaan aan de landelijke Kyoto-doelstelling: 6 % minder uitstoot ten opzichte van 1990 door bijvoorbeeld gebruik te maken van aardwarmte en windturbines
- Het aantal bronnen van terechte klachten met betrekking tot incidentele geluidoverlast (bedrijven, horeca) in 2010 reduceren.
- Het aantal ernstig gehinderden door continue geluidoverlast (voornamelijk verkeer) op lange termijn reduceren.

De MER-alternatieven worden getoetst aan de genoemde criteria, zie hoofdstuk 8.

2.5 Toelichting op het m.e.r.-onderzoek

2.5.1 Actualisatie locatieonderzoek

Ten behoeve van dit MER is het in 2000 verrichte locatieonderzoek geactualiseerd. Zie het "Locatieonderzoek Wijnhavenkwartier, Locatieonderzoek naar nieuwe huisvesting van de Ministeries van Justitie en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (gemeente Den Haag, 2006). Hierin is rekening gehouden met ontwikkelingen die sinds 2000 hebben plaatsgevonden. Het onderzoek uit 2006 bevestigt de conclusies uit 2000.

2.5.2 Centrale vragen in het MER, relatie met de richtlijnen

Het voorliggende MER geeft antwoord op de vragen uit de richtlijnen. Centraal in het MER staan de volgende punten:

- Onderzoek naar de vanuit milieuoogpunt maximale invulling van het recreatieve programma (zie hierna en hoofdstuk 3)
- Integratie beoordeling van de milieueffecten van herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier (hoofdstuk 4 en verder)
- Onderzoek naar de vanuit milieuoogpunt optimale inrichting van het Wijnhavenkwartier (hoofdstuk 8)

In de betreffende hoofdstukken is steeds toegelicht op welke manier het onderzoek is uitgevoerd. De hoofdpunten zijn hieronder kort toegelicht.

Plan- en renovatiealternatief

Het gemeentebestuur heeft na zorgvuldige afweging van alle belangen in een eerder stadium besloten alle gebouwen in het gebied te slopen en te vervangen door nieuwbouw, zie hiervoor. Milieuargumenten hebben bij de afweging van het gemeentebestuur geen expliciete rol gespeeld. Uit oogpunt van zorgvuldigheid wordt daarom in dit MER naast het planalternatief, dat ten grondslag ligt aan het vast te stellen bestemmingsplan, ook het zogenoemde renovatiealternatief op milieueffecten beoordeeld. Voor de invulling van het recreatieve programma zijn zo veel mogelijk dezelfde aannames gedaan als voor het planalternatief. Beide alternatieven worden vervolgens vergeleken met de autonome situatie. De uitwerking van de alternatieven vindt plaats in hoofdstuk 3. Voor de inhoudelijke uitwerking van de milieuaspecten wordt verwezen naar de hoofdstukken 4 tot en met 6 van dit MER.

Invulling recreatief programma

Het plan zal 9.000 m² ruimte bieden voor recreatieve activiteiten. De markt zal hier de komende jaren invulling aan geven, het is nu nog niet te voorspellen welke activiteiten daadwerkelijk hun onderkomen in het Wijnhavenkwartier krijgen. Voor de beoordeling van de milieueffecten is vooral het aantal te verwachten bezoekers in relatie tot de parkeercapaciteit van belang. Het aantal bezoekers beïnvloedt de verkeersstromen van en naar het plangebied, welke op hun beurt een bijdrage leveren aan de lokale luchtkwaliteit en geluidbelasting. Daarom is op basis van kengetallen en ervaring elders uitgezocht wat de maximale invulling van het recreatieve programma zou kunnen zijn, dat wil zeggen een combinatie van activiteiten die de meeste bezoekers trekt (meer dan 500.000 bezoekers). Het MER beschrijft daarmee de zogenoemde 'worst-casesituatie': de maximaal te verwachten milieueffecten. Bijlage 4 geeft een toelichting op het variantenonderzoek dat geleid heeft tot de in dit MER beschouwde alternatieven (plan- en renovatiealternatief).

Bandbreedte programma

De richtlijnen vragen bandbreedtes in het programma aan te geven. In hoofdstuk 3 worden de minimale en maximale invulling van het (recreatieve) programma beschreven. Tussenvarianten zijn wel doorgerekend op verkeerseffecten maar in dit hoofdrapport niet apart in beschouwing genomen. Bijlage 4 geeft een toelichting op het variantenonderzoek dat geleid heeft tot de in dit MER beschouwde alternatieven (plan- en renovatiealternatief).

Autonome ontwikkeling

Normaliter wordt voor het beschrijven van de autonome ontwikkelingen uitgegaan van vastgesteld beleid. In Den Haag zijn echter verschillende plannen in ontwikkeling, die de milieusituatie behoorlijk zullen veranderen. Voor het Wijnhavenkwartier is vooral het in ontwikkeling zijnde Verkeerscirculatieplan (VCP) van belang. Door uitvoering van maatregelen uit het VCP zullen verkeersintensiteiten op de wegvakken direct rondom het plangebied afnemen.

De milieueffecten van herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier worden getoetst aan de autonome ontwikkeling op basis van vastgesteld beleid. Daarnaast wordt de toets aan de autonome ontwikkeling op basis van het in ontwikkeling zijnde Verkeerscirculatieplan geschetst.

Effectbeschrijvingen

De richtlijnen geven aan dat alleen significante milieueffecten beschreven hoeven worden en omschrijven hiervoor specifieke aandachtspunten. Als richtlijn mag worden aangehouden dat verkeersintensiteitswijzigingen van meer dan + of - 10 % substantiële wijzigingen in milieueffecten kunnen veroorzaken⁷. Er is voor gekozen in dit MER een totaaloverzicht van de effecten te presenteren, dus niet alleen op / langs de wegen waar de verkeersintensiteiten met meer dan 10 % toe- of afnemen. Daarbij bleek het niet altijd zinvol alle aandachtspunten uit de richtlijnen te behandelen (bijvoorbeeld het aangeven van contouren op kaart terwijl geen knelpunt aanwezig is en het plan geen significante bijdrage levert).

Op deze manier levert het MER tevens de in het kader van het bestemmingsplan verplichte toetsing aan het Besluit Luchtkwaliteit en de Wet geluidhinder.

In dit MER zijn de effecten in de eindfase van het plan in beeld gebracht. Er is daarbij geen onderscheid gemaakt tussen de eerste en de tweede fase van het plan (zie paragraaf 3.2), omdat beide onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Het is niet realistisch uit te gaan van alleen de uitvoering van de eerste fase, omdat dan niet voldaan wordt aan de doelstelling met betrekking tot stedenbouwkundige kwaliteit en realisering van een totaalpakket aan extra woningen en stedelijke functies.

Meest milieuvriendelijk alternatief

Van zowel het planalternatief als het renovatiealternatief is onderzocht op welke onderdelen milieu-optimalisatie mogelijk is. Daarmee zijn feitelijk twee meest milieuvriendelijk alternatieven ontwikkeld.

Op deze manier zijn de alternatieven geheel gelijkwaardig in dit MER aan bod gekomen, zodat de vergelijking vanuit milieuoogpunt zo zuiver mogelijk kan plaatsvinden.

2.5.3 De rapportage

Dit MER bestaat uit een hoofdrapport met een aantal bijlagen. In het rapport is ook een samenvatting opgenomen. De deelonderzoeken die ten behoeve van het MER zijn opgesteld, maken onderdeel uit van het MER en zijn op verzoek in te zien bij het Gemeentelijk ContactCentrum in het atrium van het Stadhuis.

⁷ Zie het advies van de Commissie voor de m.e.r.

Het betreft:

- Locatie onderzoek Wijnhavenkwartier, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Afdeling Ruimtelijke Ordening en Monumentenzorg, 2006
- Luchtkwaliteitsonderzoek Wijnhavenkwartier Den Haag, Tauw bv, 2006
- Akoestisch onderzoek Wijnhavenkwartier, DGMR, 2006
- Ecologie: Quick scan plangebied Wijnhavenkwartier, DGR, 2006
- Windtunnelonderzoek Wijnhavenkwartier te Den Haag – Renovatie- en Planalternatief DGMR, 2006
- Bezonningsonderzoek Wijnhavenkwartier te Den Haag – Renovatie- en Planalternatief DGMR, 2006
- Aspecten hoogbouw Wijnhavenkwartier, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, 2006
- Bureauonderzoek archeologische waarden Wijnhavenkwartier, Dienst Stadsbeheer, afdeling archeologie, 2006
- Effecten damwanden op grondwaterstroming en –standen, IF Technology, 2006
- Gebouwgebonden milieueffecten Wijnhavenkwartier, BOOM-Duijvestein, Delft, 2006

Tot slot is gebruikgemaakt van openbare, bestaande beleidsdocumenten en onderzoeksrapporten. Een overzicht is opgenomen in de literatuurlijst bij dit MER.

3 Het planalternatief en het renovatiealternatief

3.1 Inleiding

In dit MER worden verschillende alternatieven voor de inrichting van het Wijnhavenkwartier uitgewerkt. Door het bepalen van de milieueffecten van de alternatieven wordt inzichtelijk gemaakt welke milieueffecten de herontwikkeling van deze locatie tot gevolg kan hebben. In dit MER zijn de volgende alternatieven uitgewerkt:

- Nulalternatief / referentiesituatie
- Planalternatief
- Renovatiealternatief
- Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) voor het plan- en het renovatiealternatief

Deze alternatieven en hun onderlinge samenhang worden hieronder kort toegelicht. De inhoudelijke uitwerking van de alternatieven is opgenomen in paragraaf 3.2 en 3.3.

Nulalternatief / referentiesituatie

In sommige gevallen kan de geformuleerde doelstelling ook worden bereikt als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd. Dit heet het nulalternatief. In dit MER is het nulalternatief geen reële optie. Herontwikkeling is noodzakelijk voor het verbeteren van de stedenbouwkundige kwaliteit in combinatie met het realiseren van een gemengd stedelijk karakter. Niets doen zou betekenen dat het gebied in stedenbouwkundig opzicht achterblijft bij de omgeving. Dit is gezien de ambities voor Den Haag Nieuw Centrum niet acceptabel. Het nulalternatief is dus geen reëel alternatief.

De ontwikkeling in en rond het gebied, als de plannen voor het Wijnhavenkwartier niet worden uitgevoerd, komt in het MER wel aan de orde, namelijk als de zogenoemde autonome ontwikkeling.

Bij de autonome situatie in het plangebied wordt uitgegaan van de huidige gebouwen, die hun normaal benodigde onderhoud krijgen. Het past in de m.e.r.-systematiek om in dat geval de autonome situatie als referentie op te nemen. Dat is nodig om de alternatieven ergens tegen af te kunnen zetten. De autonome situatie kan niet worden beschouwd als volwaardig alternatief, omdat deze situatie niet voldoet aan de doelstellingen van de gemeente. Daarom kan de autonome situatie niet als alternatief worden gepresenteerd. Alle milieuaspecten van de autonome situatie worden wel vergelijkbaar in beeld gebracht, zodat de autonome situatie volwaardig in de afweging betrokken wordt.

Omdat de planvorming omtrent het VerkeersCirculatiePlan nog niet is afgerond, maar dit project wel van invloed is op de milieubelasting van het Wijnhavenkwartier, is hiervoor een apart scenario benoemd en onderzocht. Dit scenario laat zien wat de invloed van generieke verkeersmaatregelen in Den Haag op de lokale milieukwaliteit in het Wijnhavenkwartier is. Dit scenario is beschreven in paragraaf 4.2.2.

Planalternatief (de voorgenomen activiteit)

In het planalternatief wordt het Wijnhavenkwartier ontwikkeld tot een werk- en woongebied met stedelijke functies, gelegen aan de belangrijke langzaam verkeersroute van het Centraal Station naar de binnenstad. In het plangebied zijn - binnen de grenzen van het gemeentelijke beleid, zie bijlage 3 - verschillende alternatieven voor deze inrichting denkbaar. In het voortraject heeft al een afweging plaatsgevonden over de inrichting van het terrein. Deze voorgeschiedenis is beschreven in hoofdstuk 2 van dit MER.

Renovatiealternatief

In het renovatiealternatief wordt uitgegaan van het behoud van de bestaande bebouwing. De Zwarte Madonna wordt gehandhaafd en de huidige woon- en winkelfunctie wordt opgewaardeerd. De huidige ministeriegebouwen worden omgebouwd tot één ministeriegebouw en één woongebouw met stedelijke voorzieningen. Voor het tweede ministeriegebouw is in dit alternatief geen plaats en zal dit gebouw naar een andere locatie moeten worden verplaatst.

Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Op grond van de Wet milieubeheer is in elk MER een beschrijving van het zogenaamde meest milieuvriendelijk alternatief verplicht. Dit is het alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast. De mogelijkheden om binnen de gegeven kaders tot een milieuvriendelijke inrichting te komen zijn in dit MER vanaf het begin bij de uitwerking van de alternatieven betrokken. De meest milieuvriendelijke invulling van zowel het plan- als het renovatiealternatief wordt beschreven in hoofdstuk 8.

3.2 Het planalternatief

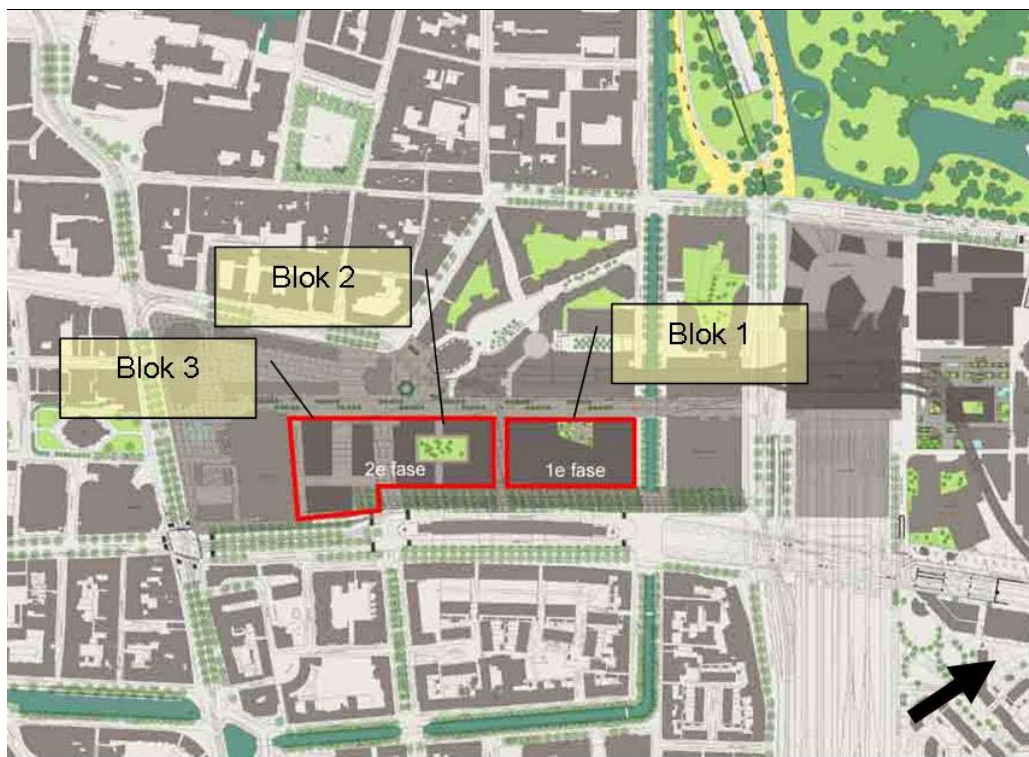
3.2.1 Algemeen

In 2002 is een stedenbouwkundig plan vastgesteld. Dit stedenbouwkundig plan gaat uit van de nieuwbouw van de twee ministeries en woningen. In aanvulling hierop wordt de kantorenfunctie uitgebreid en worden commerciële voorzieningen zoals detailhandel, hotelfunctie en horeca gerealiseerd. De feitelijke invulling van dit programma zal moeten passen binnen de gemeentelijke beleidskaders. Om het plan uit te voeren moet de huidige bebouwing in het plangebied gesloopt worden. De realisatie van het plan wordt in twee fasen uitgevoerd.

De nieuwbouw is in drie blokken onder te verdelen (zie ook figuur 3.1). Elk blok krijgt een eigen mix aan stedelijke functies. Het eerste blok (fase 1) betreft de beide ministeries en een woontoren met servicegerichte stedelijke voorzieningen. De andere twee blokken worden gerealiseerd in fase 2 van het Wijnhavenkwartier. In het middelste blok (blok 2) ligt de nadruk op de hotel- en vergaderfunctie. In het meest linkse blok (blok 3) dat grenst aan de theaters zal het accent liggen op cultuur en vermaak, ook 's avonds. In totaal komen in eerste en tweede fase samen circa 600 woningen in het gebied. In tabel 3.1 zijn de voornaamste kenmerken van de bouwblokken op een rij gezet.

Tabel 3.1 Fasering en functies van de verschillende bouwblokken

	Blok 1	Blok 2	Blok 3
Fase	1	2	2
Functies	Ministeries, wonen, kantoren, detailhandel en horeca	Hotel, vergaderruimten, wonen, detailhandel en horeca	recreatieve voorzieningen, wonen, detailhandel, horeca en kantoor
maximale bouwhoogte	125 - 140 m	70 (- 90) m	70 (- 90) m



Figuur 3.1 Fasering

Het streven is alle parkeerplaatsen ondergronds (in de tweede fase in de al bestaande kelders) te realiseren. De in- en uitgangen van deze parkeergarages zijn aan de Schedeldoekshaven. Uitgangspunt is dat een deel van de parkeeropgave kan worden opgevangen in de bestaande, rond het Wijnhavenkwartier gelegen, parkeergarages. Deze garages hebben de in- en uitgangen op verschillende straten rondom fase 1 en 2.

In totaal zullen er vijf torens worden gebouwd, met verschillende bouwhoogtes. De hoogteopbouw sluit aan op de omgeving. De torens in blok 2 en 3 aan de kant van de Nieuwe Kerk worden 70 m (met een binnenplanse vrijstellingsmogelijkheid voor 90 m) en de hoogste torens worden geconcentreerd in blok 1 aan de kant van het Centraal Station. Dit zijn de kantoren, die maximaal 140 m hoog (exclusief dakopbouw/ -bekroning) mogen worden. De naastgelegen woontoren mag maximaal 125 m hoog worden. Voor dakbeëindigingen wordt een aparte vrijstelling in het plan opgenomen.

In de volgende paragrafen worden de verschillende in het plangebied te realiseren functies nader toegelicht.

3.2.2 Kantoren / ministeriegebouwen

De ministeriegebouwen worden geheel gerealiseerd in het eerste bouwblok en de eerste fase van het plan. In totaal betreft het 120.500 m² bvo. In aanvulling hierop wordt 17.500 m² bvo⁸ aan kantoren gerealiseerd die het zakelijke karakter van deze locatie versterken. Deze extra kantooruimte wordt deels in de plint van de woontoren gerealiseerd (eerste fase) en voor een deel in de andere twee bouwblokken (tweede fase).

Voor de ministeries is een open presentatie naar de omgeving van belang, om de toegankelijkheid van de ministeries te verhogen. Mede hierom worden op de begane grond publieksfuncties en openbaar groen gerealiseerd die tijdens de openstelling toegankelijk zijn.

3.2.3 Woonfunctie

In de eindsituatie zijn in totaal circa 600 woningen in het plangebied gerealiseerd. Deze woningen worden verdeeld over de drie bouwblokken en dus gerealiseerd in beide fasen van het project.

In de eerste fase wordt naast de ministeries aan de zijde van de binnenstad een woontoren gerealiseerd. In deze 125 m hoge woontoren worden 125 sociale huurwoningen en 118 woningen voor de markt in uiteenlopende woningtypen gecreëerd. Elk woningtype heeft zijn eigen specifieke kenmerken met betrekking tot bezonning, uitzicht en woninggrootte. Op de begane grond worden stedelijke voorzieningen gerealiseerd.

Het grootste aandeel van de woningen wordt gerealiseerd in de tweede fase van het plan. In deze fase worden zowel in het middelste bouwblok als het linkse bouwblok woningen in totaal circa 365 woningen gerealiseerd, waarbij ook hier een brede diversiteit wordt nagestreefd. De combinatie van de woningen, het hotel en de recreatiefunctie maakt de tweede fase een multifunctioneel gebied.

3.2.4 Recreatieve inrichting

In het planalternatief is de maximale invulling voor het aantal bezoekers van de recreatieve functie in het Wijnhavenkwartier opgenomen. Deze maximale invulling geeft inzicht in het gebruik van het plangebied bij 900.000 bezoekers per jaar. Met dit maximale programma wordt de bovengrens van de te verwachten milieueffecten onderzocht. De invulling van de in het maximale recreatieprogramma opgenomen functies is wel indicatief. De nu opgenomen functies kennen een relatief grote verkeersproductie binnen de bestemming "recreatieve inrichting". Bijlage 4 geeft een toelichting op de variantenanalyse die geleid heeft tot de in dit MER beschouwde alternatieven (plan- en renovatiealternatief).

⁸ Inclusief de 3.000 m² die met vrijstelling kan worden gerealiseerd

In het planalternatief zijn de volgende recreatieve functies opgenomen:

Tabel 3.2 Recreatief programma

Functie	Oppervlakte in m²	Bezoekersaantallen/jaar
Discotheek	3.000	450.000
Fitnesscentrum	2.000	250.000
3D-bioscoop	4.000	200.000
Totaal	9.000	900.000

Deze functies sluiten qua gebruikstijden aan op de andere in het gebied aanwezige functies, omdat ze, met uitzondering van het fitnesscentrum met name in de avonden en het begin van de nacht geopend zijn.

3.2.5 Overige voorzieningen

Naast de beschreven functies en voorzieningen worden er in het plangebied aanvullend detailhandel, een hotel, vergaderruimten en onderwijsfaciliteiten (welzijn) gerealiseerd. Er wordt uitgegaan van het volgende programma van deze functies:

- Detailhandel⁹: 15.000 m²
- Horeca: 5.000 m²
- Hotel⁹: 14.000 m², 200 kamers
- Vergaderruimten⁹: 4.000 m²
- Welzijn: Hoger onderwijs: 3.000 m²

Deze voorzieningen worden, met uitzondering van een klein deel detailhandel en horeca, volledig in de tweede fase van het plan gerealiseerd.

3.2.6 Parkeren

Kantoren/ministeriegebouwen

In de benodigde parkeerbehoefte wordt voorzien door parkeergarages onder de gebouwen en in de omgeving van het plangebied. De parkeerbehoefte in het planalternatief is gebaseerd op de parkeernormen zoals opgenomen in de bouwverordening van de gemeente Den Haag. Voor de kantoren is dat een norm van 1 parkeerplaats per tien werknemers, overeenkomstig het locatiebeleid (strengere normen voor kantoren in de nabijheid van goed openbaar vervoer).

⁹ Voor deze functies geldt een wijzigingsbevoegdheid. Gekozen is voor de functies die de grootste ritproductie geeft

Wat betreft het parkeren door rijksambtenaren is echter uitgegaan van een met de RGD voor deze locatie overeengekomen norm van 1 parkeerplaats per dertig werknemers (op basis van het vervoersbeleidsplan voor ministeries).

Bij de uitwerking (zie 4.4.4) is een toedeling gemaakt van de parkeerbehoefte door werknemers en bezoekers van de ministeries over de te realiseren parkeercapaciteit en over omliggende openbare parkeergarages.

Woonfunctie

Het parkeren voor de woningen wordt ondergronds in het plangebied gerealiseerd. Bij de te gebruiken parkeernorm is onderscheid gemaakt tussen de huur- en koopwoningen. Voor de huurwoningen geldt een parkeernorm van 0,4 voor de éénkamerwoningen en 0,7 parkeerplaats voor de overige woningen. Voor de koopwoningen is de parkeernorm van 1,5 parkeerplaats per woning gehanteerd. Bij de uitwerking (zie 4.3) is een toedeling gemaakt van de parkeerbehoefte over de beschikbare parkeercapaciteit in het plan en over omliggende (openbare) parkeergarages. Deze toedeling over de te gebruiken garages is gebruikt voor de bepaling van de verkeersintensiteiten per wegvak in het plangebied en is dus de basis voor de effectbeschrijvingen.

Recreatieve inrichting en overige voorzieningen

In onderstaande tabel 3.3 zijn de parkeernormen voor de recreatieve inrichtingen en de overige voorzieningen weergegeven.

Tabel 3.3 Parkeernormen commerciële voorzieningen

Functie	Parkeernorm werknemers 1 parkeerplaats per .. m ²	Parkeernorm bezoekers 1 parkeerplaats per .. m ²
detailhandel	500	75
horeca: restaurant	500	100
Recreatie: Discotheek	500	60
Recreatie: Fitness	1.000	45
Recreatie: Bioscoop 3D	1.000	50
Welzijn: Hoger onderwijs	150	-
Welzijn: Gezondheidscentrum	350	35
Hotel	1.000	0,5 per kamer
vergader ruimten	2.000	50

3.2.7 Ruimtelijk programma en parkeerbehoefte planalternatief

Tabel 3.4 geeft het ruimtelijke programma van het planalternatief en de parkeerbehoefte op basis van dit programma weer¹⁰. In bijlage 5 (paragraaf verkeer en parkeren) wordt de opbouw van de parkeerbehoefte nader toegelicht.

Tabel 3.4 Programma en parkeerbehoefte planalternatief

Wijnhavenkwartier fase 1	m ² bvo	Aantal	Totale parkeerbehoefte
kantoren: ministeries	120.500	3.940 werknemers	307
kantoren vrije markt	8.500		51
horeca: restaurant	1.700		20
Huurwoningen/studio's	4.300	41 woningen	16
huurwoningen	8.820	84 woningen	59
koopwoningen	18.880	118 woningen	177
detailhandel	3.000		46
Totaal fase 1	165.700		676
Wijnhavenkwartier fase 2			
kantoren vrije markt	9.000		54
horeca: restaurant	3.300		40
koopwoningen	58.000	365 woningen	548
detailhandel	12.000		184
recreatie: discotheek	3.000		56
recreatie: fitness	2.000		46
recreatie:	4.000		84
3D-bioscoop			
welzijn: Hoger onderwijs	3.000		20
Hotel	14.000	200 kamers	114
vergader ruimten	4.000		82
Totaal fase 2	112.300		1.228
Totaal Wijnhavenkwartier	278.000		1.904

¹⁰ Voor de bepaling van de verkeersintensiteiten in het planalternatief is gerekend met de totale parkeerbehoefte per functie. Deze kan afwijken van de benodigde parkeercapaciteit in het planalternatief in verband met dubbelgebruik van parkeerplaatsen door meerdere groepen gebruikers en het gebruik van plaatsen in de omliggende garages. (zie ook bij 4.3.1)

3.3 Renovatiealternatief

3.3.1 Algemeen

Het renovatiealternatief bestaat uit drie locaties, te weten de huidige locatie van de ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Justitie, de Zwarte Madonna en een locatie elders in Den Haag voor het verplaatsen van één van de ministeries (als voorstel wordt het Koningin Julianaplein genoemd, onderdeel van de herontwikkeling van Den Haag Nieuw Centraal). Het plan gaat er van uit, dat de gebouwen van de ministeries en de Zwarte Madonna worden gehandhaafd. De ministeriegebouwen worden gerenoveerd, uitgebreid en geschikt gemaakt voor huisvesting van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en een aantal woningen. Voor het Ministerie van Justitie zal nieuwbouw plaats vinden op een andere locatie.

3.3.2 Kantoren / ministeriegebouwen

In het renovatiealternatief wordt er naast de uitbreiding van de kantoorcapaciteit voor het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties geen extra kantoorruimte gerealiseerd. Voor een optimalisatie van het bestaande vloeroppervlak wordt uitbreiding van kantoometers op het grasveld aan de Schedeldoekshaven voorgesteld. Met deze uitbreiding kan de hoogbouw van Justitie van 36.000 m² worden vergroot naar de benodigde 50.000 m². Nadat het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is doorgeschoven naar het gerenoveerde en uitgebouwde gebouw van het Ministerie van Justitie kan het huidige gebouw van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de laagbouw worden verbouwd tot woningen en commerciële ruimten.

3.3.3 Woonfunctie

De Zwarte Madonna wordt gehandhaafd. Door het verkopen van de premiewoningen in het project komt geld beschikbaar voor het verbeteren van het gebouw. Het gaat daarbij om uitbreiding en renovatie van de winkelruimte in de plint en de herinrichting van de binnentuin voor de woningen. In aanvulling hierop worden er circa 250 marktwoningen in het vrijgekomen deel van de ministeriegebouwen gerealiseerd.

3.3.4 Recreatieve inrichting

Het recreatieve programma in het renovatiealternatief is overeenkomstig het programma in het planalternatief.

3.3.5 Overige voorzieningen

In het renovatiealternatief wordt in totaal 13.000 m² aan stedelijke functies zoals horeca, detailhandel en cultuur gerealiseerd. Het gaat hierbij om detailhandel, horeca en welzijnsfuncties (Hoger onderwijs en gezondheidscentrum).

Er wordt uitgegaan van het volgende programma van deze functies:

- Detailhandel: 5.200 m²
- Horeca: 1.000 m²
- Welzijn: Hoger onderwijs: 3.000 m²
- Gezondheidscentrum: 3.800 m²

3.3.6 Parkeren

De parkeernormen in het renovatiealternatief zijn voor alle functies overeenkomstig de parkeernormen in het planalternatief, met uitzondering van het parkeren voor de woningen.

Kantoren/ ministeriegebouwen

In het gerenoveerde ministeriecomplex wordt zowel bovengronds als ondergronds geparkeerd. Dit is overeenkomstig de huidige situatie met als verschil dat in het renovatiealternatief de bovengrondse parkeervoorziening wordt afgezoomd door de stedelijke voorzieningen.

Woonfunctie

Parkeren in de Zwarte Madonna vindt plaats onder de binnentuin. De parkeernorm voor de koopwoningen is in het renovatiealternatief vastgesteld op één parkeerplaats per marktwoning, omdat het hier woningen betreft die van huur naar koop zijn omgezet. De parkeernorm voor de huurwoningen is vastgesteld op 0,7 parkeerplaats per woning.

Recreatieve inrichting en overige voorzieningen

De parkeernormen voor de recreatieve inrichtingen en de overige voorzieningen zijn overeenkomstig het planalternatief.

3.3.7 Ruimtelijk programma en parkeerbehoefte renovatiealternatief

Tabel 3.5 geeft het ruimtelijke programma van het renovatiealternatief en de parkeerbehoefte op basis van dit programma weer¹¹. In bijlage 5 (paragraaf verkeer en parkeren) wordt de opbouw van de parkeerbehoefte nader toegelicht.

¹¹ Voor de bepaling van de verkeersintensiteiten in het planalternatief is gerekend met de totale parkeerbehoefte per functie. Deze kan afwijken van de benodigde parkeercapaciteit in het planalternatief in verband met dubbelgebruik van parkeerplaatsen door meerdere groepen gebruikers en het gebruik van plaatsen in de omliggende garages. (zie ook bij 4.3.1)

Tabel 3.5 Pogramma en parkeerbehoefte renovatiealternatief

Wijnhavenkwartier fase 1 m² bvo		Aantal	Totale parkeerbehoefte
huurwoningen	23.220	235 woningen	165
koopwoningen	9.980	101 woningen	101
detailhandel	1.200		18
Totaal fase 1	34.400		284
Wijnhavenkwartier fase 2			
detailhandel	4.000		61
horeca: restaurant	1.000		12
koopwoningen	37.000	250 woningen	375
kantoren: ministeries	50.000		167
recreatie: discotheek	3.000		56
recreatie: fitness	2.000		46
recreatie: 3D-bioscoop	4.000		84
welzijn:			
Hoger onderwijs	3.000		20
welzijn:			
gezondheidscentrum	3.800		120
Totaal fase 2	107.800		941
Totaal Wijnhavenkwartier	142.200		1.225

Kenmerk R003-4412075GGV-nva-V02-NL

4 Ruimtelijke situatie en verkeer en vervoer

Dit hoofdstuk beschrijft de ruimtelijke situatie in en om het plangebied en het onderzoek naar de verschillende verkeersaspecten, zoals bereikbaarheid, mobiliteit en verkeersveiligheid. Hierbij wordt de huidige en autonome situatie beschreven en wordt vervolgens ingegaan op de te verwachten milieueffecten. Paragraaf 4.1 gaat in op de begrippen plan- en studiegebied.

In paragraaf 4.2 wordt ingegaan op de ruimtelijke situatie. In paragraaf 4.3 tot en met 4.7 worden de verschillende verkeersaspecten (autoverkeer, parkeren, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers en de verkeersveiligheid) behandeld.

4.1 Plan- en studiegebied

Plangebied Wijnhavenkwartier

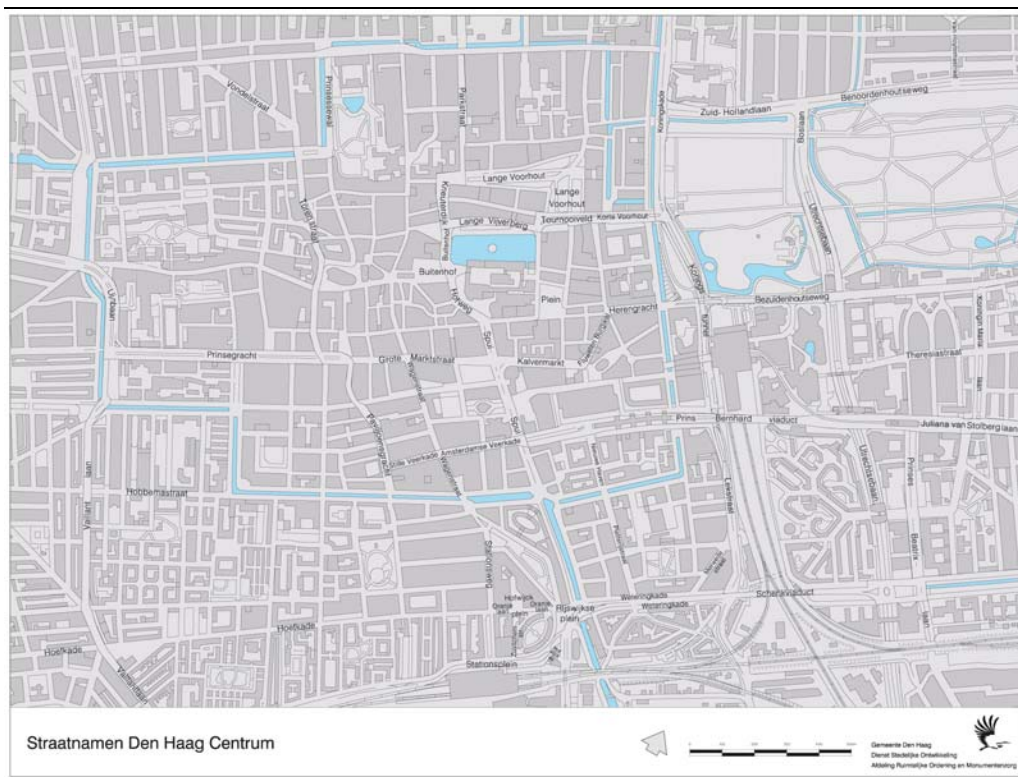
Het plangebied is het gebied waarbinnen de herontwikkeling plaats vindt. Zie figuur 2.1 in paragraaf 2.1 voor de locatiekaart. Het Wijnhavenkwartier ligt in de binnenstad van de gemeente Den Haag. Het plangebied wordt begrensd door de Turfmarkt in het noordwesten, de Zwarteweg in het noordoosten, de Schedeldoekshaven in het zuidoosten en de theaters in het zuidwesten.

Studiegebied

Het studiegebied is het gebied waar effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit (kunnen) optreden. Het betreft het plangebied en de omgeving ervan. Bepalend voor de omvang van het studiegebied is in dit geval verkeer en dan vooral de wegvakken waarop een waarneembare verandering van de verkeersintensiteit verwacht mag worden. Het studiegebied voor wat betreft het aspect verkeer bestaat uit de volgende wegen in de omgeving van het plangebied:

- Schedeldoekshaven: tussen Spui en Rijnstraat
- Ammunitieshaven: tussen Spui en Nieuwe Haven en tussen oprit Prins Bernhardviaduct en Lekstraat
- Oprit Prins Bernhardviaduct (zijde centrum)
- Afrit Prins Bernhardviaduct (zijde centrum)
- Oranjevuitensingel
- Zwarteweg
- Spui: tussen Bierkade en Gedempte Gracht
- Lekstraat
- Bezuidenhoutseweg

Deze wegen zijn meegenomen in het verkeersonderzoek. In figuur 4.1 is een globale wegenkaart gegeven. In bijlage 6 is de uitgebreide wegenkaart opgenomen.



Figuur 4.1 Straatnamen in (de omgeving van) het plangebied

4.2 Ruimtelijke situatie

4.2.1 Huidige situatie

Het plangebied Wijnhavenkwartier heeft een oppervlakte van 4,2 ha. Dit betreft de gebouwen en de omringende buitenruimte. Het plangebied herbergt de volgende functies:

- Woongebouw de Zwarte Madonna met een gemeenschappelijke binnentuin op het dak van de parkeervoorziening. De binnentuin is alleen toegankelijk voor de bewoners
- Kantoren van de Ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Justitie met ondergrondse en bovengrondse parkeervoorzieningen
- Winkelruimtes (in de Zwarte Madonna aan de Turfmarkt), die worden gebruikt als expositieruimten

Het woongebouw is vrijwel geheel leeg, omdat in verband met het eerder vastgestelde bestemmingsplan al 321 van de 336 huurders zijn vertrokken. De lege woningen zijn tijdelijk in gebruik gegeven, evenals de winkelruimten.

De kantoorgebouwen van de ministeries zijn verouderd en hebben achterstallig onderhoud. Sinds de oplevering van het huidige complex in 1978 is er geen grootschalig onderhoud gepleegd. Het in 1998 voorziene groot onderhoud is niet uitgevoerd vanwege de plannen tot nieuwbouw.

In het vigerende bestemmingsplan 'Spuikwartier' zijn voor gronden van de Zwarte Madonna de volgende bestemmingen opgenomen:

- wonen (26.000 - 33.000 m²)
- detailhandel/dienstverlening (800 - 1.000 m²)
- groen en speelvoorzieningen (4.000 - 5.000 m²)
- parkeervoorzieningen (70 - 530 parkeerplaatsen)

De hoogte van de bebouwing in het gebied mag niet meer bedragen dan 18 respectievelijk 25 meter. De locatie van de ministeries heeft de bestemming kantoordoeleinden, in combinatie met parkeergarages. Op enkele plaatsen in het plan is op de begane grond detailhandel toegestaan. De maximale bouwhoogte bedraagt 77 dan wel 23 meter.

Gesteld kan worden dat het vigerende bestemmingsplanregime overeenkomt met de bestaande situatie in het plangebied. Uitzondering hierop is het aantal parkeerplaatsen bij de Zwarte Madonna dat van 240 parkeerplaatsen in de huidige situatie uitgebreid mag worden naar 530 parkeerplaatsen.

Tabel 4.1 Kwantitatieve beschrijving huidige situatie

Functies	m ² bvo	Bouwhoogte	Aantal	Totale parkeercapaciteit		
				Openbaar	Privé	Totaal
Zwarte Madonna	33.000	17-25	336 woningen	-	240	240
Ministeries	101.773	5-23 en 73	-	560	290	850
Winkel- en expositieruimtes	1.000	-	-	-	-	-
Totaal Wijnhavenkwartier	135.773			560	530	1.090

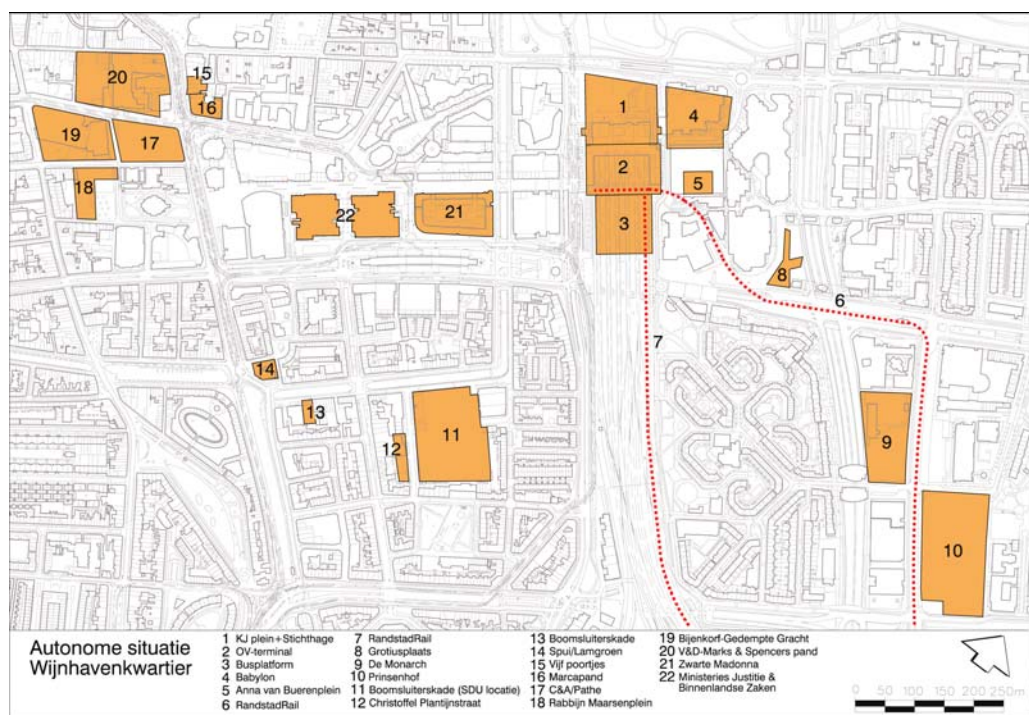
4.2.2 Autonome ontwikkelingen

De ontwikkeling in en rond het gebied als de plannen voor het Wijnhavenkwartier niet worden uitgevoerd, komt in dit MER aan de orde als de zogenoemde autonome ontwikkeling. Deze situatie geldt in het MER als referentiekader waartegen de milieueffecten van de alternatieven worden afgezet.

Figuur 4.2 laat zien welke toekomstige ontwikkelingen meegenomen zijn bij het bepalen van de referentiesituatie. Het betreft ontwikkelingen in de omgeving waarover de plan- en besluitvorming is afgerond en ontwikkelingen waarvan het besluitvormingsproces inmiddels zo ver gevorderd is, dat er redelijkerwijs van uitgegaan kan worden dat ze gerealiseerd worden.

Dit laatste geldt bijvoorbeeld voor het project Den Haag Nieuw Centraal, waarvan inmiddels het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen.

Plannen die nog in een pril stadium zijn en waarover nog geen besluit is genomen, behoren niet tot de autonome ontwikkeling. Voorbeelden hiervan zijn het gemeentelijke Verkeerscirculatieplan (VCP) en de aanleg van het Trekvljettracé. Met betrekking tot het VCP is door het College van Burgemeester en Wethouders en de raadscommissie VEM¹² inmiddels wel een uitspraak is gedaan over een uit te werken voorkeursoplossing. De komende periode wordt de voorkeursoplossing verder uitgewerkt in deelprojecten. De uitkomsten van deze verdere verdieping en de consequenties voor de uitvoering hiervan waren bij het schrijven van dit MER niet bekend. In dit MER is de voorkeursoplossing uit het VCP als de autonome ontwikkeling VCP opgenomen. Zie ook bijlage 3 (beleidskader) voor een toelichting op het VCP.



Figuur 4.2 De autonome ontwikkeling in de omgeving van Wijkhavenkwartier

In het centrum van Den Haag is veel aandacht voor de menging van kantoren, woningen, vrijetijdsbesteding en winkels. Daarnaast wordt de infrastructuur stevig aangepakt.

¹² VEM = Verkeer, Economie en Monumenten

Doel van alle inspanningen: een beter bereikbaar Den Haag met een centrum dat aantrekkelijk is voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Hieronder volgt een overzicht van de vastgestelde plannen en de effecten in de directe omgeving van het Wijnhavenkwartier. De in de tekst opgenomen nummers verwijzen naar de in figuur 4.2 gebruikte nummering.

Openbaar vervoer

Den Haag krijgt eind 2006 een omvangrijke opwaardering van het openbaar vervoer. De stedelijke kernen uit de regio en Den Haag worden beter met elkaar verbonden. Dit wordt o.a. bereikt door de aanleg van RandstadRail (6,7) met een belangrijke halte op het Centraal Station en een directe verbinding van de regio met de binnenstad van Den Haag. Daarnaast wordt gewerkt aan een verdere uitbreiding van de railverbindingen in de Haagse regio, onder andere in het kader van de structuurvisie Den Haag 2020 'Wereldstad aan zee'.

Op het Centraal Station stoppen vanaf 2007 ook de hogesnelheidstreinen die de Europese verbindingen versterken door aansluiting op het netwerk van Europese HSL-stations.

In 2005 kwamen ruim 30 miljoen bezoekers naar Den Haag. Dat waren er 3 miljoen meer dan in 2000. De verwachting is dan ook dat het openbaar vervoer samen met de onderstaande nieuwe ontwikkelingen zal zorgen dat het aantal bezoekers van de binnenstad van Den Haag nog verder zal toenemen. De Turfmarkt zal als één van de belangrijkste looproutes van het Centraal Station naar de winkelkern en de rest van de binnenstad nog intensiever worden gebruikt.

Den Haag Nieuw Centraal

Het Centraal Station is van strategisch belang voor Den Haag als entree van de stad, als toplocatie voor kantoren die de economische motor draaiende houden en als knooppunt van openbaar vervoer dat zorgt dat de economische concentraties goed bereikbaar blijven. In Den Haag Nieuw Centraal (1 tot en met 5) worden huidige en nieuwe vormen van openbaar vervoer overzichtelijk onder één dak geplaatst: hogesnelheidstrein, trein, RandstadRail, tram, bus en taxi. In het plangebied komen daarnaast extra kantoren (circa 120.000 m²), woningen (50.000 m²), detailhandel en parkeerfaciliteiten. Het Milieueffectrapport Den Haag Nieuw Centraal van april 2005 is inmiddels aanvaard. Oplevering van de eerste fase (Anna van Buerengarage, Babylon, Koningin Julianaplein en OV-terminal) vindt plaats tussen 2009 en 2011.

Spuimarkt

Het project Spuimarkt (17 tot en met 20) draagt bij aan de versterking van de economische positie van het kernwinkelgebied in de binnenstad door het winkelen, wonen en recreëren in de binnenstad uit te breiden en op een hoog kwaliteitsniveau te brengen. Het aantrekken van nieuwe, internationale winkelformules is hierbij een belangrijk onderdeel.

Uitvoering van het project Spuimarkt betekent het vernieuwen van de grootwinkelbedrijven in de Grote Marktstraat en het deels vernieuwen van de kleinschalige detailhandel; in totaal wordt 12.500 m² detailhandel toegevoegd. Daarnaast worden looproutes en passages verbeterd, wordt een aantrekkelijke openbare ruimte gecreëerd en wordt 25.000 m² recreatieve voorzieningen toegevoegd. Tot slot worden parkeerfaciliteiten en circa 250 woningen in Spuimarkt gerealiseerd. Oplevering vindt gefaseerd plaats tussen medio 2006 en 2009.

Scharnier Kalvermarkt

De opgave voor Scharnier Kalvermarkt (15,16) bestaat uit het op een logische manier versterken van de verbinding met de aangrenzende sfeergebieden winkerkern, historische kern en nieuwe kern. Door het college is gekozen voor het versterken van de woonfunctie in het gebied. Naar verwachting wordt binnenkort een bouwvergunning aangevraagd voor de locatie Spui 24-28, voor een horecagelegenheid op de begane grond en in de kelder (ca. 1500 m²) en daarboven 30 woningen. Eind 2008 vertrekt het Ministerie van Defensie uit het zogenoemde Marca-pand. De eigenaar onderzoekt de herontwikkelingsmogelijkheden. Het programma wat hier wordt gerealiseerd is nog niet vastgelegd. In de plint ziet de gemeente graag functies voor de stad; op de verdieping behoort het realiseren van woningen tot de mogelijkheden.

Grotiusplaats

De bebouwing aan de Grotiusplaats (8) betreft circa 28.000 m² bvo aan kantoren. Deze wordt gerealiseerd zodra er een huurder is. Dit is de laatste invulling van de Grotiusplaats.

Beatrixkwartier

Het Beatrixkwartier is onderdeel van Den Haag Nieuw Centrum en wordt ontwikkeld tot internationaal zakendistrict (9 en 10). Naast een toevoeging van circa 150.000 m² bvo kantoren worden ook 330 appartementen en voorzieningen, zoals een hotel (200 kamers), parkeerplaatsen (2.720) en winkels, gerealiseerd. Hierdoor wordt het (zakelijke) centrum als het ware over de Utrechtsebaan getild en ontstaat een levendige, stedelijke sfeer. Door het Beatrixkwartier rijdt RandstadRail, waardoor de verbinding met het Centraal Station, de binnenstad en de regio wordt verbeterd. Naar verwachting is het Beatrixkwartier in zijn geheel opgeleverd in 2010.

Rivierenbuurt

De Rivierenbuurt is een vooroorlogse woonbuurt aan de rand van het centrum. De woonfunctie zal hier verder worden versterkt (260 woningen) (11 tot en met 14). De verwachting is dat met de toename van het aantal woningen de route voor langzaam verkeer tussen Rivierenbuurt en Centrum, door het Wijnhavenkwartier, intensiever gebruikt wordt. Op verschillende punten vormt het Wijnhavenkwartier hierin een belangrijke schakel. De Rivierenbuurt zal sterker bij het stadscentrum worden betrokken. Naar verwachting is de oplevering van de eerste fase tussen 2007 en 2010.

Op dit moment brengt de gemeente de mogelijke gevolgen van diverse stedelijke ontwikkelingen en de structuurvisie in kaart. Daarbij hoort een studie naar de verdere toekomstmogelijkheden van de Rivierenbuurt. Deze is onlangs gestart.

4.3 Parkeren

4.3.1 Parkeren en verkeersintensiteit

De hoeveelheid verkeer van en naar het plangebied wordt bepaald door de parkeercapaciteit. Daarom wordt in deze paragraaf eerst toegelicht hoe de parkeerbehoefte en parkeercapaciteit zijn bepaald.

De diverse functies genereren verkeer. Door de locatie van dit plan nabij een OV-knooppunt en in een binnenstedelijk gebied is het goed bereikbaar met openbaar vervoer en fiets. Daardoor is het aandeel autogebruik in de hoeveelheid verkeer per functie beperkt. De hoeveelheid autoverkeer ten gevolge van een functie hangt ook af van het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor die functie. Voor de bepaling van de parkeerbehoefte in het plan is per functie een parkeernorm gehanteerd. Daarbij is een onderscheid gemaakt naar de verschillende groepen parkeerders (zoals werknemers, bezoekers en bewoners).

Vanwege de ligging in een binnenstedelijk gebied nabij een OV-knooppunt (het zgn. locatiebeleid) is hierbij uitgegaan van een 'strengere' parkeernorm (bijlage 5, paragraaf verkeer en parkeren). Deze parkeerbehoefte per functie is het uitgangspunt voor de bepaling van de hoeveelheid autoritten per functie en daarmee voor de beoordeling van de milieuaspecten van de alternatieven.

De werkwijze met parkeernormen per functie resulteert een totale parkeerbehoefte voor de alternatieven. Deze totale parkeerbehoefte is echter hoger dan de te realiseren parkeercapaciteit. Om een zo efficiënt mogelijk gebruik van parkeervoorzieningen te bereiken wordt uitgegaan van 'dubbelgebruik' van parkeergelegenheid (bijvoorbeeld op werkdagen door werknemers, 's avonds door bioscoopbezoekers, zaterdag winkelbezoekers, et cetera). Daartoe zijn per functie de aanwezigheidspercentages van de te onderscheiden groepen parkeerders per dagdeel of dag van de week ingeschat. Een en ander leidt per alternatief tot een benodigde feitelijke parkeercapaciteit per dag of dagdeel. Voor zowel de autonome situatie, het planalternatief en het renovatiealternatief blijkt de werkdagmiddag maatgevend te zijn voor de benodigde parkeercapaciteit.

Specifiek voor dit deel van de binnenstad -Nieuw Centrum- mag bij planvorming worden gewerkt met een 'gebiedsgewijze aanpak' voor parkeren, volgens het principe 'wat de één meer bouwt, bouwt de ander minder'¹³. In dit MER wordt er van uitgegaan dat er in enige mate medegebruik is van die omliggende garages (zie 4.3.3.). Dit medegebruik is ook gebruikt voor het bepalen van de verkeersstromen per wegvak ten gevolge van het plan in de directe omgeving.

4.3.2 Huidige situatie

De huidige parkeercapaciteit van het plangebied bevindt zich in of onder de twee bestaande gebouwen. De totale parkeercapaciteit in de garages in het gebied bedraagt 1.090 parkeerplaatsen. In tabel 4.2 staat het aantal parkeerplaatsen per locatie in het gebied.

Tabel 4.2 Parkeercapaciteit in plangebied

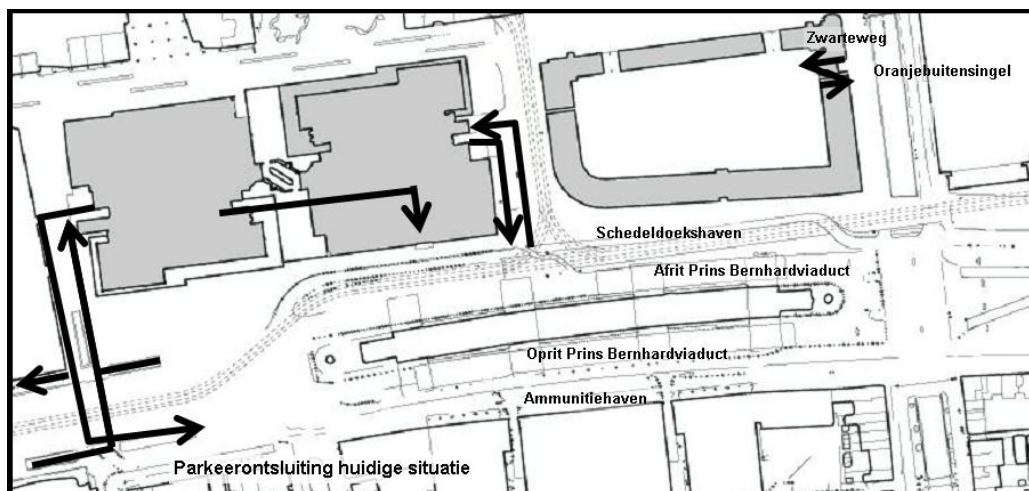
	Zwarte Madonna	Ministeries	Totaal
aantal parkeerplaatsen	240	850	1.090

De 240 parkeerplaatsen bij de Zwarte Madonna worden alleen gebruikt door de bewoners van de Zwarte Madonna. Van de 850 parkeerplaatsen zijn er 290 exclusief voor de ministeries. De overige 560 openbare parkeerplaatsen zijn beschikbaar voor dubbelgebruik¹⁴. Dit komt er op neer dat deze betaalde parkeerplaatsen vooral worden gebruikt door bezoekers of werknemers van de binnenstad.

De parkeergarage van de Zwarte Madonna is te bereiken via de Zwarteweg. Ook de uitrit ligt aan deze weg. De garage van het Ministerie Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties wordt ontsloten via de Schedeldoekshaven (in- en uitrit). De garage van het Ministerie van Justitie wordt ontsloten door het weggedeelte tussen de Zwarte Madonna en de ministeries (zowel in - als uitrit). De garages onder de beide ministeries zijn onderling verbonden met een scheiding tussen de in- en uitrijders. De inrit bevindt zich ondergronds tussen de ministeries en de theaters. De uitrit bevindt zich op maaiveld direct op de Schedeldoekshaven.

¹³ Bouwen en parkeren in Den Haag, mei 2004

¹⁴ De mogelijkheid om de beschikbare parkeercapaciteit door meerdere groepen gebruikers van verschillende functies te laten gebruiken



Figuur 4.3 Parkeerontsluiting huidige situatie

In aanvulling op deze parkeerplaatsen liggen er in de omgeving van het plangebied een aantal openbare parkeergarages die door gebruikers van de functies in het plangebied gebruikt kunnen worden. In tabel 4.3 zijn de kenmerken van de parkeergarages opgenomen. In figuur 4.4 geeft de ligging van deze parkeergarages weer.

Tabel 4.3 Omliggende parkeergarages

Naam parkeergarage	Locatie	Capaciteit
Muzenplein	Fluwelen Burgwal	351 parkeerplaatsen
Helicon	Zwarteweg	210 parkeerplaatsen
Parking Rijnstraat	Zwarteweg / Schedeldoekshaven	365 parkeerplaatsen
Spui Centrum	Spui / Schedeldoekshaven	280 parkeerplaatsen
Stadhuis/Centrum	Spui / Schedeldoekshaven	350 parkeerplaatsen
Grote Markt	Kalvermarkt	354 parkeerplaatsen
Veerkaden	Amsterdamse Veerkade	900 parkeerplaatsen
Markthof	Gedempte Gracht	62 parkeerplaatsen



Figuur 4.4 Ligging parkeergarages in binnenstad Den Haag

4.3.3 Autonome ontwikkelingen

In het kader van de parkeerbalans voor de binnenstad worden momenteel vraag en aanbod aan parkeervoorzieningen in beeld gebracht. Vooralsnog zijn hieraan geen beleidsmatige conclusies verbonden die leiden tot een bijstelling van het parkeerbeleid. Voornaamste conclusie is dat in de komende 10 jaar de vraag naar parkeerplaatsen méér toeneemt dan de voorziene uitbreiding (circa 1.400 parkeerplaatsen) van het aanbod. Specifiek voor het deel van de binnenstad waarin het Wijnhavenkwartier ligt, is ook nu al bekend dat er enige overcapaciteit in de omliggende parkeergarages beschikbaar is. Voor de bepaling van de benodigde parkeercapaciteit voor de alternatieven wordt dan ook uitgegaan van enig medegebruik van die omliggende garages. Dit medegebruik van omliggende garages is ook gebruikt voor het bepalen van de verkeersstromen ten gevolge van het plan in de directe omgeving.

4.3.4 Autonome ontwikkelingen VCP

Het VCP heeft geen gevolgen voor de parkeerbehoefte omdat dit met name gericht is op het beperken van het doorgaande verkeer door de binnenstad. Het VCP spreekt zich niet uit over de locaties en de capaciteit van de parkeervoorzieningen in het centrumgebied. Door de beperking van het verkeersaanbod op de routes naar de binnenstad verbetert echter wel de bereikbaarheid van de parkeergarages in de binnenstad. Hierdoor kan de beschikbare parkeercapaciteit per deelgebied in de binnenstad beter worden benut (zie verder 4.4.3).

4.3.5 Situatie na realisering van het plan

Planalternatief

Bij de bepaling van de benodigde parkeercapaciteit voor de fasen 1 en 2 is uitgegaan van dubbelgebruik en gebruik van omliggende parkeergarages (zie ook paragraaf 4.3.1. en bijlage 5). Tabel 4.4 geeft de benodigde parkeercapaciteit weer, waarbij de werkmiddag maatgevend is.

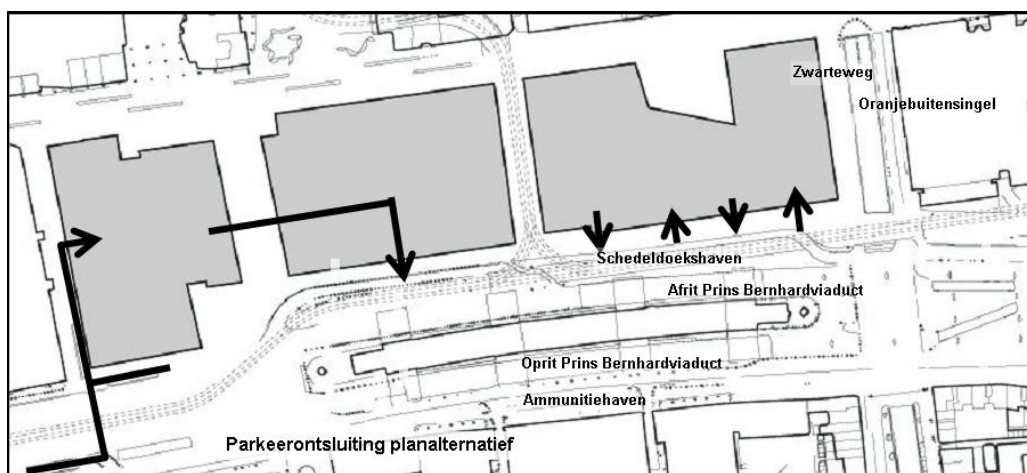
Tabel 4.4 Parkeercapaciteit per fase

	Fase 1	Fase 2	Totaal
Privé	440	365	805
Openbaar	160*	510	670
			1.475

* capaciteit in parkeergarages omgeving plangebied; Wegens en technische en financiële redenen is het niet mogelijk meer parkeerplaatsen in het plangebied te realiseren

Door de toevoeging van de recreatieve functies in het planalternatief verandert het parkeergebruik in het plangebied. De parkeerplaatsen worden, meer dan in de huidige situatie, over de hele dag verspreid gebruikt. Mede door de ligging op korte afstand van het Centraal Station en de uitstekende voorzieningen voor ander openbaar vervoer zijn in het planalternatief per functie strenge parkeernormen gehanteerd (zie 3.2.6 en 3.3.6).

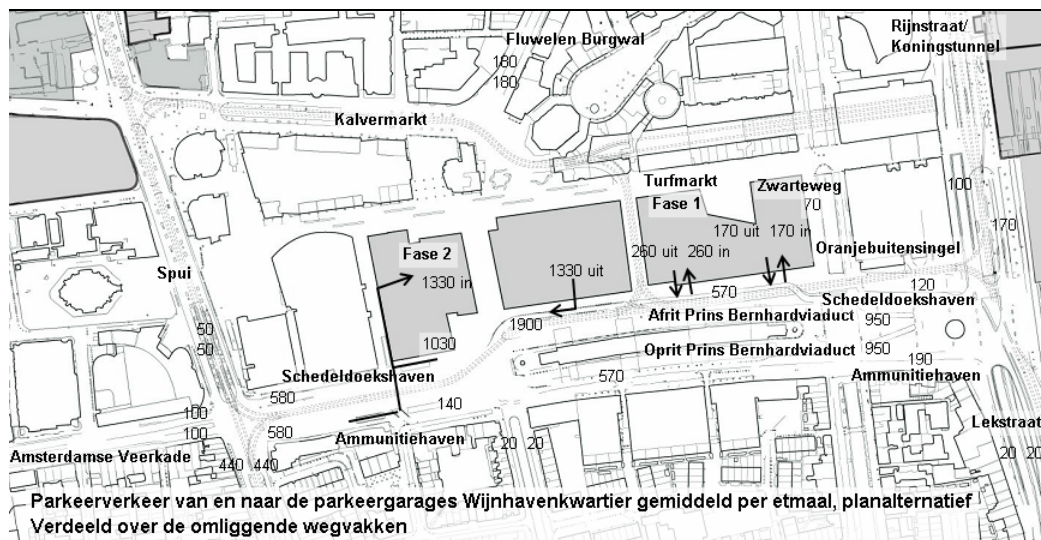
In het verlengde van deze maatregelen wordt gestreefd naar een zo optimaal mogelijk gebruik van de parkeerplaatsen door de diverse gebruikersgroepen op verschillende dagen en tijden (dubbelgebruik).



Figuur 4.5 Parkeerontsluiting planalternatief

De 440 parkeerplaatsen in fase 1 van het plan worden alleen gebruikt door werknemers, bezoekers van de kantoren en bewoners. De in- en uitritten van deze parkeerplaatsen liggen aan de Schedeldoekshaven. De 160 openbare parkeerplaatsen in de omgeving ten behoeve van fase 1 zijn toegerekend aan bezoekers van detailhandel, een deel bewoners en een deel werknemers van ministeries.

Van de 875 parkeerplaatsen in fase 2 worden 365 plaatsen voor privé-gebruik afgeschermd. 510 parkeerplaatsen zijn openbaar toegankelijk. De locatie van de in- en uitrit blijft gelijk aan de huidige situatie. Voor de berekening van de verkeersintensiteiten is uitgegaan van de parkeerbehoefte.



Figuur 4.6 Parkeerverkeer planalternatief

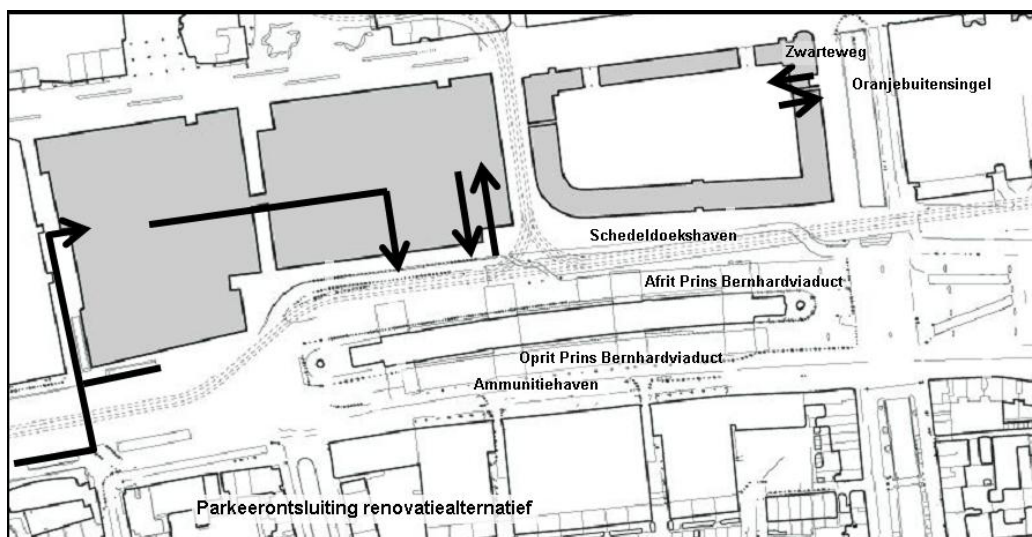
Renovatiealternatief

De benodigde parkeercapaciteit voor het renovatiealternatief gaat voor wat betreft het ministeriegebouw ook uit van dubbelgebruik (zie ook bijlage 5). Tabel 4.5 geeft een overzicht van de totale parkeercapaciteit.

Tabel 4.5 Parkeercapaciteit per fase

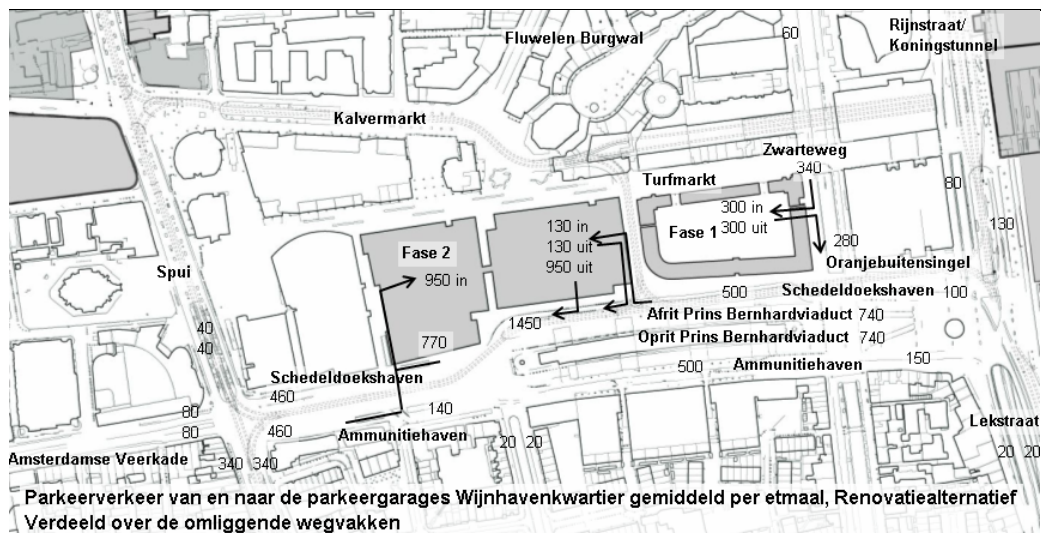
	Zwarte Madonna	Ministerie/ stedelijke functies / wonen	Totaal
Privé	284	250 (woningen) 70 (ministerie)	604
Openbaar	-	530	530
			1.134

De plaatsen in de parkeergarage in de Zwarte Madonna worden alleen toegerekend aan de huur- en koopwoningen. Door de toevoeging en verandering van functies in het renovatiealternatief verandert het parkeergebruik in het plangebied. De parkeerplaatsen worden, meer dan in de huidige situatie, verspreid over de hele dag gebruikt. Ook voor het renovatiealternatief zijn mede door de ligging op korte afstand van het Centraal Station per functie strenge parkeernormen gehanteerd en is gestreefd naar een zo optimaal mogelijk gebruik van de openbare parkeerplaatsen door de diverse gebruikersgroepen op verschillende dagen en tijden (dubbelgebruik). De parkeerplaatsen van de ministeries worden overeenkomstig het planalternatief alleen gebruikt door werknemers en bezoekers van de kantoren.



Figuur 4.7 Parkeerontsluiting renovatiealternatief

In het renovatiealternatief zijn de in- en uitritten overeenkomstig de autonome situatie. Voor de berekening van de verkeersintensiteiten is uitgegaan van de parkeerbehoefte zoals deze ook voor het planalternatief is bepaald.



Figuur 4.8 Parkeerverkeer renovatiealternatief

4.4 Autoverkeer (routes en intensiteiten)

4.4.1 Huidige situatie

De ontsluiting van Den Haag voor autoverkeer is opgebouwd uit drie ringwegen die het verkeer doseren en verwerken. De buitenste ring (de Buitenruit) is bestemd voor verkeer naar de stad en om de stad heen. De middelste ring (de CentrumRing) leidt het doorgaande verkeer om het centrum heen en verdeelt het bestemmingsverkeer voor de binnenstad. De binnenste ring (de Parkeerroute) heeft een functie voor het bestemmingsverkeer van en naar de binnenstad. De Parkeerroute leidt het verkeer van en naar de diverse delen van de binnenstad en de daarin gelegen parkeergarages. De Parkeerroute is nadrukkelijk niet bedoeld als route voor 'doorgaand verkeer' zonder herkomst of bestemming in de binnenstad.



Stedelijke wegen in Den Haag

Figuur 4.9 Hoofdwegenstructuur Den Haag

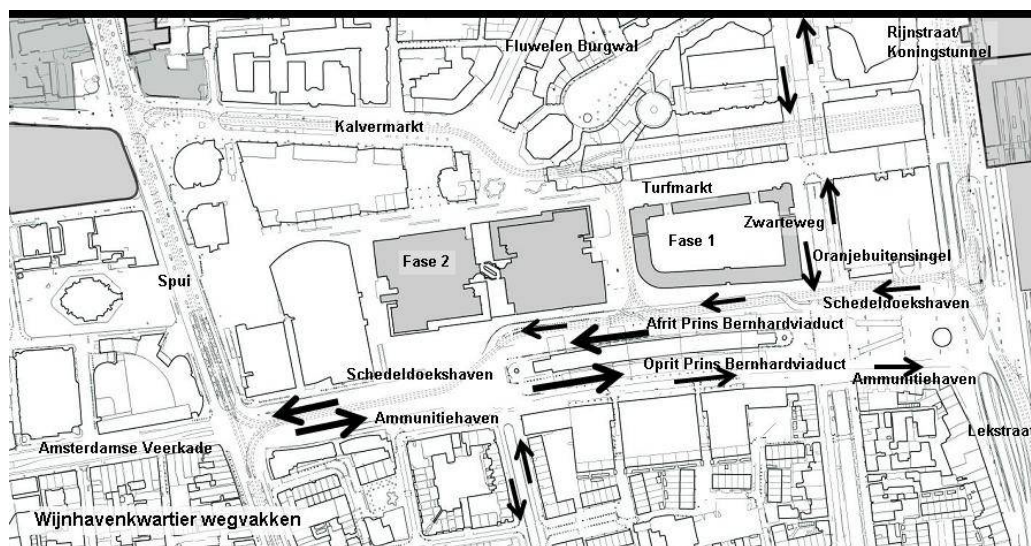
Het Wijnhavenkwartier wordt voor auto-, vrachtverkeer en het openbaar vervoer (bus en tram) ontsloten via de Schedeldoekshaven. De Schedeldoekshaven maakt onderdeel uit van de Parkeerroute. Vanaf het Rijkswegennet is een directe aansluiting via het Prins Bernhardviaduct aanwezig. De parkeergarage van de Zwarte Madonna is bereikbaar vanaf de Zwarteweg (zijstraat van de Schedeldoekshaven). Deze weg wordt ook gebruikt door vrachtverkeer van en naar het complex. De parkeergarages en de laad- en losplaatsen van de huidige ministeries zijn bereikbaar vanaf de Schedeldoekshaven.

Verkeersintensiteiten

Het verkeer van en naar het plangebied komt grotendeels via het Prins Bernhardviaduct (54 %). De grootste verkeersstromen ten gevolge van de functies in het Wijnhavenkwartier zijn te vinden ter plaatse van:

- De inrit van de parkeervoorziening onder de ministeries (op de Schedeldoekshaven, aansluitend op de route vanaf het Prins Bernhardviaduct)
- De uitrit van de parkeervoorziening onder de ministeries (direct op de Schedeldoekshaven)

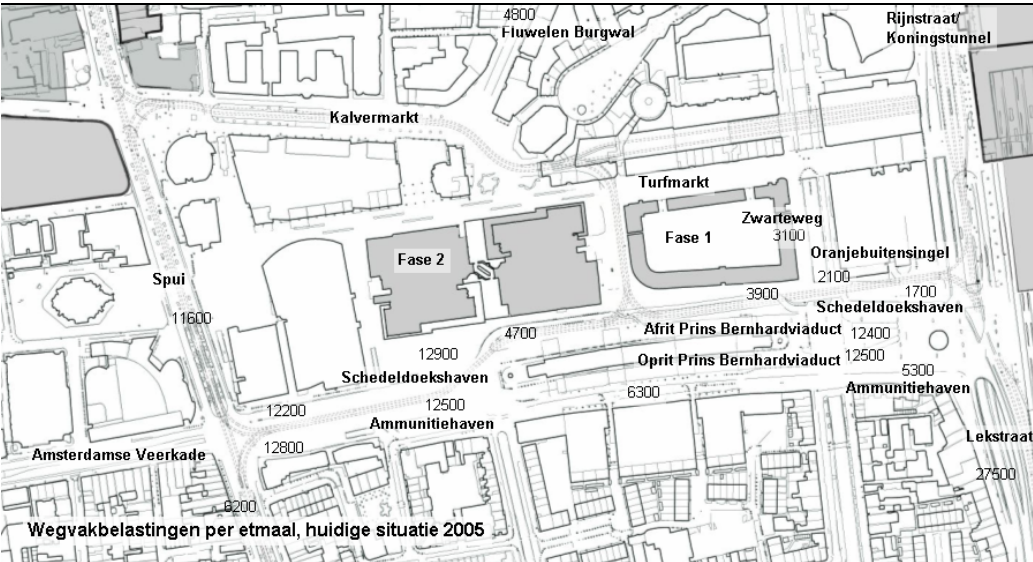
Op veel van de wegen in en om het plangebied is eenrichtingsverkeer van kracht. In figuur 4.10 zijn de verkeersrichtingen van de omliggende wegen weergegeven.



Figuur 4.10 Straatnamen omgeving plangebied met aanduiding rijrichting

De verkeersafwikkeling op de wegvakken direct nabij het plangebied wordt vooral bepaald door de diverse kruisingen en niet door de capaciteit van die wegvakken. Door een combinatie van hoge intensiteiten en veel conflicterende richtingen en verkeerssoorten is met name de verkeerssituatie op de kruising Spui / Schedeldoekshaven complex. De meeste hinder levert dit echter op voor het verkeer dat de stad uitgaat vanaf de Veerkades richting Utrechtsebaan. Het aandeel verkeer van en naar het Wijnhavenkwartier op dit wegvak is echter beperkt (circa 4 % van het totaal). Op de overige kruisingen doen zich geen afwikkelingsproblemen voor.

Figuur 4.11 en tabel 4.6 geven de verkeersintensiteiten in de huidige situatie weer.



Figuur 4.11 Verkeersintensiteiten huidige situatie

Tabel 4.6 Verkeersintensiteiten huidige situatie (2005), in etmaalintensiteiten

Wegvak	Tussen	En	2005
1 Schedeldoekshaven	Rijnstraat	Zwarteweg	1.700
2 Schedeldoekshaven	Zwarteweg	Tramdoorsteek	3.900
3 Schedeldoekshaven	Tramdoorsteek	Nieuwe Haven	4.800
4 Schedeldoekshaven	Nieuwe Haven	Parkeerontsluiting	12.900
5 Schedeldoekshaven	Parkeerontsluiting	Spui	12.200
6 Ammunitieshaven	Spui	Parkeerontsluiting	12.800
7 Ammunitieshaven	Parkeerontsluiting	Nieuwe Haven	12.500
8 Ammunitieshaven	Oprit Pr. Bernhardviaduct	Uilebomen	6.300
9 Ammunitieshaven	Uilebomen	Lekstraat	5.300
10 Oprit Prins Bernhard viaduct			12.500
11 Afrit Prins Bernhard viaduct			12.400
12 Oranjevuitensingel			2.100
13 Zwarteweg			3.100
14 Spui	Bierkade	Amsterdamse Veerkade	6.200

Wegvak	Tussen	En	2005
15 Spui	Amsterdamse Veerkade	Gedempte Gracht	11.600
16 Lekstraat			27.500
17 Bezuidenhoutseweg			21.600
18 Fluwelen Burgwal			4.800

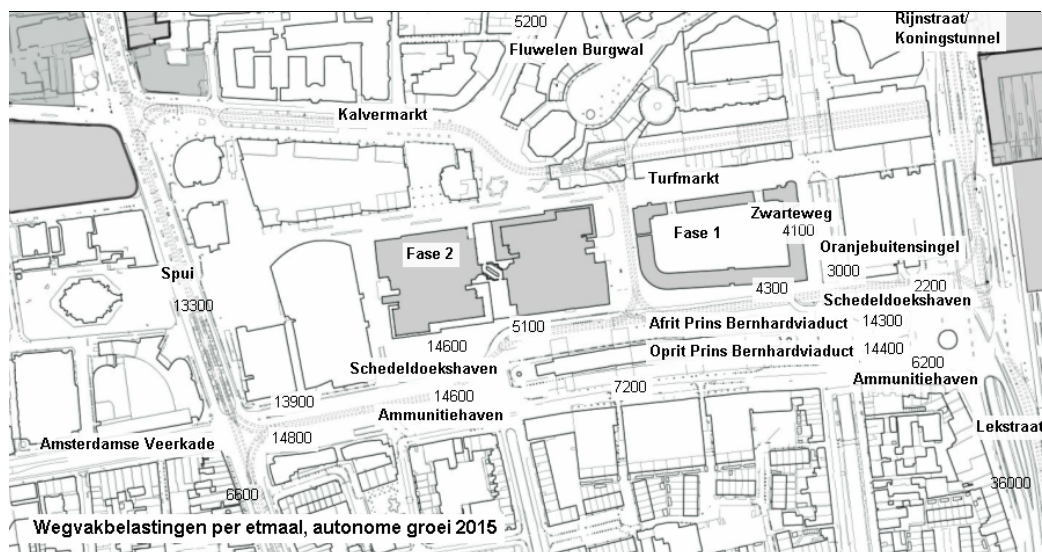
4.4.2 Autonome ontwikkelingen

De belangrijkste autonome ontwikkelingen met betrekking tot verkeer en vervoer zijn de aanleg van RandstadRail en de herontwikkeling van het Centraal Station. Deze ontwikkelingen zijn reeds besproken als autonome ontwikkeling in paragraaf 4.2.2.

In figuur 4.12 en tabel 4.7 zijn de verkeersintensiteiten in de autonome ontwikkeling (2015) weergegeven. Uit de tabel komt naar voren dat de wegvakbelastingen op de wegen rondom het plangebied toenemen. Deze toename is het gevolg van een combinatie van een autonome groei van het autogebruik en diverse ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de stad (zie figuur 4.2). Daarnaast echter zijn er de effecten van het gemeentelijke en regionale verkeers- en vervoersbeleid die deze groei van het autogebruik weer beperken. Onder andere de verbetering van de alternatieven voor de auto en het parkeerbeleid zijn een effectief instrument om, vooral in het stedelijke gebied, te sturen op het autogebruik.

Voor wat betreft het verkeer gerelateerd aan de Zwarte Madonna en de ministeriegebouwen is er ten opzichte van de huidige situatie geen grote verandering te constateren. Dit komt doordat er, uitgaande van de autonome ontwikkeling, geen sprake is van wijzigingen in het gebruik van deze functies.

In de autonome situatie worden er geen afwikkelingsproblemen verwacht anders dan de reeds genoemde op het kruispunt Spui / Schedeldoekshaven.



Figuur 4.12 Verkeersintensiteiten autonome situatie

Tabel 4.7 Verkeersintensiteiten autonoom (2015) ten opzichte van de huidige situatie (2005), in etmaalintensiteiten

Wegvak	Tussen	En	2005	Autonoom 2015	% autonoom t.o.v. 2005
1 Schedeldoekshaven	Rijnstraat	Zwarteweg	1.700	2.200	29,4 %
2 Schedeldoekshaven	Zwarteweg	Tramdoorsteek	3.900	4.300	10,3 %
3 Schedeldoekshaven	Tramdoorsteek	Nieuwe Haven	4.800	5.100	6,3 %
4 Schedeldoekshaven	Nieuwe Haven	Parkeerontsluiting	12.900	14.600	13,2 %
5 Schedeldoekshaven	Parkeerontsluiting	Spui	12.200	13.900	13,9 %
6 Ammunitehaven	Spui	Parkeerontsluiting	12.800	14.800	15,6 %
7 Ammunitehaven	Parkeerontsluiting	Nieuwe Haven	12.500	14.500	16,0 %
8 Ammunitehaven	Oprit Prins Bernhardviaduct	Uilebomen	6.300	7.200	17,0 %
9 Ammunitehaven	Uilebomen	Lekstraat	5.300	6.200	21,6 %
10 Oprit Prins Bernhardviaduct			12.500	14.400	15,2 %
11 Afrit Prins Bernhardviaduct			12.400	14.300	15,3 %
12 Oranjevuitensingel			2.100	3.000	42,9 %
13 Zwarteweg			3.100	4.100	32,3 %
14 Spui	Bierkade	Amsterdamse Veerkade	6.200	6.600	6,5 %

Wegvak	Tussen	En	2005	Autonoom 2015	% autonoom t.o.v. 2005
15 Spui	Amsterdamse Veerkade	Gedempte Gracht	11.600	13.300	14,7 %
16 Lekstraat			27.500	36.100	31,3 %
17 Bezuidenhoutseweg			21.600	23.800	10,2 %
18 Fluwelen Burgwal			4.800	5.200	8,3 %

4.4.3 Autonome ontwikkelingen verkeerscirculatieplan

Voor het Wijnhavenkwartier wordt met het in ontwikkeling zijnde Verkeerscirculatieplan (VCP) beoogd om de verkeersintensiteiten op de wegvakken direct rondom het plangebied af te laten nemen (zie ook 2.2.1). Door de aanpassing van de verkeersstructuur conform de voorkeursvariant van het VCP wordt, met name, doorgaand autoverkeer (zonder herkomst of bestemming in het centrumgebieden) geweerd van de routes in het centrumgebied.

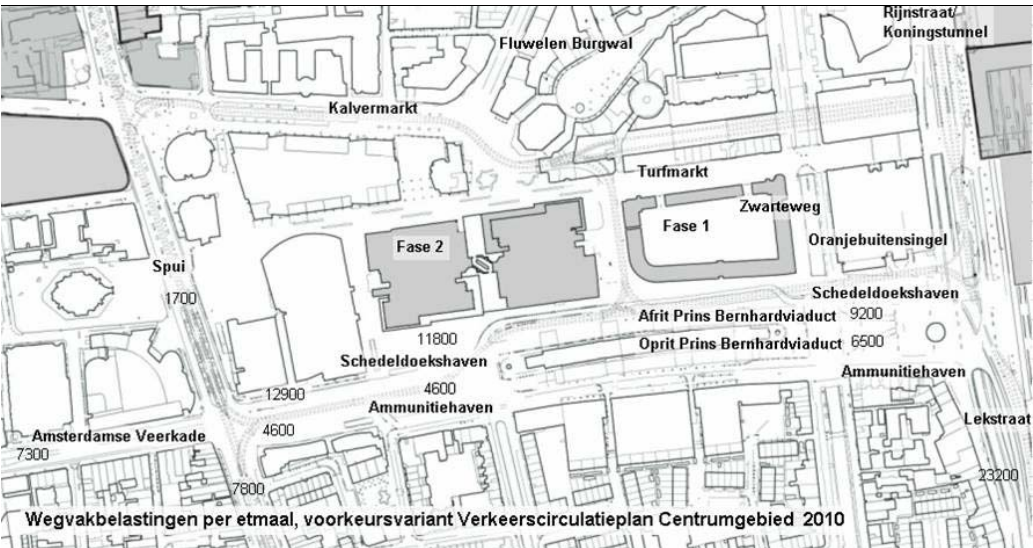
In het kader van het VCP is gekozen voor een benadering op het schaalniveau van het centrumgebied. Daardoor zijn de effecten bepaald op de belangrijkste verkeersroutes in en rondom het centrumgebied. Voor het VCP is afgezien van een benadering waarin de effecten op alle wegvakken in en rond het centrumgebied in beeld zijn gebracht. Hier is voor gekozen omdat:

- Een dergelijke benadering voor het gehele centrumgebied zeer bewerkelijk is
- Er voor de ontsluitende wegvakken (onder andere Woonstraten) met relatief lage intensiteiten pas na een meer gedetailleerde benadering uitspraken mogelijk zijn

Dit heeft tot gevolg dat de effecten van het VCP in dit MER maar voor een beperkt aantal wegvakken in beeld kan worden gebracht.

Figuur 4.13 geeft de etmaalintensiteiten aan en tabel 4.8 geeft het totale verkeer in aantal motorvoertuigen in het drukste spitsuur op de in de omgeving van het plangebied aanwezige telpunten. (Bron: Bijlagenrapportage Verkeerscirculatieplan centrumgebied Den Haag, 2006). Voor het VCP is uitgegaan van een berekening van de effecten in 2010. Dit houdt verband met zowel het Besluit luchtkwaliteit, dat uitgaat van het voldoen aan grenswaarden in 2010, als met de termijn van uitvoering van de maatregelen uit het VCP (te effectueren in 2009).

In het verlengde van maatregelen in het kader van het VCP wordt binnen de gemeente Den Haag gedacht aan het inkorten van het Prins Bernhardviaduct. Wanneer het Prins Bernhardviaduct tot aan de Oranjevuitensingel / Zwarteweg / Nieuwe Haven is ingekort, kan het verkeer van en naar fase 1 zonder omrijdbewegingen de garage in- en uitrijden. Het omrijden via Ammunitionshaven en Schedeldoekshaven is dan niet meer noodzakelijk.



Figuur 4.13 Verkeersintensiteiten Voorkeursoplossing VCP

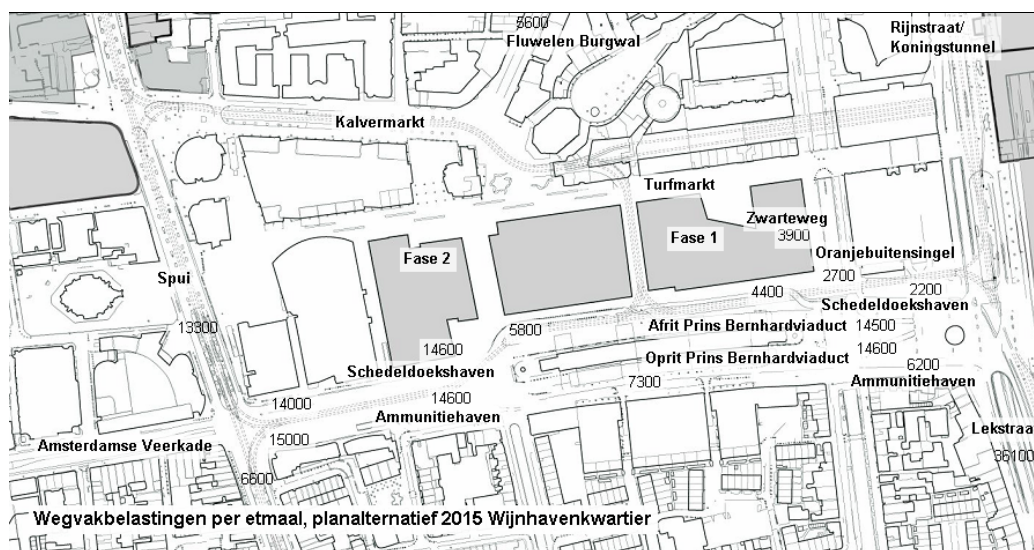
Tabel 4.8 Verkeersintensiteiten VCP (2010) ten opzichte van situatie (2010), in het drukste spitsuur op een weekdagmiddag

Wegvak	Referentiesituatie	Voorkeursoplossing	% voorkeursoplossing
	2010		t.o.v. 2010
Prins Bernhardviaduct	1659	1102	- 33,6 %
Paviljoengracht	1111	163	- 82,3 %
Prinsegracht	1081	726	- 32,8 %
Dunne Bierkade	574	423	- 26,3 %
Hoefkade	331	465	+ 40,5 %
Parallelweg	989	1171	+18,4 %
Koningskade	3972	4524	+13,9 %
Lekstraat	1887	1758	- 6,8 %

4.4.4 Effectbeschrijving

Planalternatief

De verkeersintensiteiten van het planalternatief zijn weergegeven in figuur 4.14. In tabel 4.9 zijn de verkeersintensiteiten ten opzichte van de autonome situatie weergegeven.



Figuur 4.14 Verkeersintensiteiten planalternatief

Tabel 4.9 Verkeersintensiteiten planalternatief (2015) ten opzichte van de autonome situatie (2015), in etmaalintensiteiten

Wegvak	Tussen	En	Autonoom 2015	Planalternatief 2015	Toe- / afname in %
1 Schedeldoekshaven	Rijnstraat	Zwarteweg	2.200	2.200	0,0 %
2 Schedeldoekshaven	Zwarteweg	Tramdoorsteek	4.300	4.400	2,3 %
3 Schedeldoekshaven	Tramdoorsteek	Nieuwe Haven	5.100	5.800	13,7 %
4 Schedeldoekshaven	Nieuwe Haven	Parkeerontsluiting	14.600	14.600	0,0 %
5 Schedeldoekshaven	Parkeerontsluiting	Spui	13.900	14.000	0,7 %
6 Ammunitieshaven	Spui	Parkeerontsluiting	14.800	15.000	1,4 %
7 Ammunitieshaven	Parkeerontsluiting	Nieuwe Haven	14.500	14.500	0,0 %
8 Ammunitieshaven	Oprit Prins Bernhardviaduct	Uilebomen	7.200	7.300	1,4 %

Wegvak	Tussen	En	Autonoom 2015	Planalternatief	Toe- / afname in %
9 Amunitiehaven	Uilebomen	Lekstraat	6.200	6.200	0,0 %
10 Oprit Prins Bernhard viaduct			14.400	14.600	1,4 %
11 Afrit Prins Bernhard viaduct			14.300	14.500	1,4 %
12 Oranjevuitensingel			3.000	2.700	-10,0 %
13 Zwarteweg			4.100	3.900	-4,9 %
14 Spui	Bierkade	Amsterdamse Veerkade	6.600	6.800	3,0 %
15 Spui	Amsterdamse Veerkade	Gedempte Gracht	13.300	13.300	0,0 %
16 Lekstraat			36.000	36.100	0,3 %
17 Bezuidenhoutseweg			23.800	23.800	0,0 %
18 Fluwelen Burgwal			5.200	5.600	7,7 %

In het planalternatief is er een toename zichtbaar op de wegvakken in directe omgeving van het Wijnhavenkwartier. Deze toename is relatief het grootst op de Schedeldoekshaven tussen de tramdoorsteek en de Nieuwe Haven. Op de hoofdroute van het Prins Bernhardviaduct is er een geringe toename ten opzichte van het verkeersaanbod van de autonome ontwikkeling. De afname is relatief het grootste op de Oranjevuitensingel.

De 'indirecte' aansluiting van fase 1 op het Prins Bernhardviaduct heeft omrijdbewegingen (vanaf Prins Bernhardviaduct via Amunitiehaven en Schedeldoekshaven) tot gevolg. Deze omrijdbewegingen leiden op deze wegvakken tot de grootste toename van het verkeersaanbod. Dit wordt nog versterkt doordat fase 1 (ministeriegebouwen en woningen) een groter verkeersaanbod kent dan de autonome situatie (alleen bewoners).

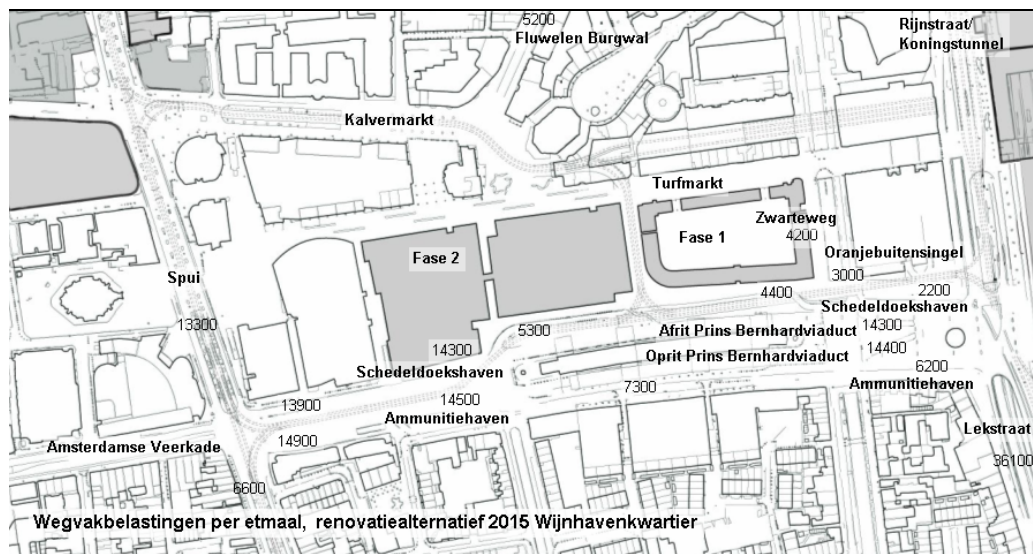
Voor het planalternatief leidt het inkorten van het Prins Bernhardviaduct (zie paragraaf 4.4.3, met het VCP samenhangende maatregel) daarmee tot een andere verkeerssituatie en een beperking van de verkeersbewegingen in het gebied. Deze inkorting van het Prins Bernhardviaduct is echter pas mogelijk na een forse beperking van het verkeersaanbod op deze route. Het effectueren van het VCP (zie 4.3.3) is daarmee een randvoorwaarde voor de inkorting van het Prins Bernhardviaduct. Het inkorten van het Prins Bernhardviaduct is daarmee een mogelijke ingreep in de verkeersstructuur met een positief effect voor het Wijnhavenkwartier. Een besluit hierover moet nog genomen worden.

De toename van het autoverkeer in het planalternatief is relatief beperkt ten opzichte van de autonome groei van het autoverkeer en is daarmee nauwelijks van invloed op de verkeersafwikkeling op de direct omliggende routes. Op de Schedeldoekshaven is de grootste toename zichtbaar. Echter de omvang van de verkeersintensiteiten is zodanig dat deze met gangbare verkeerstechnische maatregelen¹⁵ goed te verwerken is. Opstoppingen zijn dan ook niet te verwachten.

Door een ander gebruikerspatroon van de parkeerplaatsen (als gevolg van de nieuwe functies hotel, horeca en sportschool) zal het verkeersaanbod minder geconcentreerd zijn in de pieken (de spitsperiodes) dan in de autonome situatie. Het totale verkeersaanbod wordt door de grotere diversiteit aan functies gelijkmatiger over de dag verdeeld wat positief beoordeeld wordt voor de bereikbaarheid van het gebied. De gevolgen van een toename van het verkeersaanbod voor de bereikbaarheid van het plangebied worden daarmee beperkt.

Renovatiealternatief

De verkeersintensiteiten van het renovatiealternatief zijn weergegeven in figuur 4.15. In tabel 4.10 zijn de verkeersintensiteiten ten opzichte van de autonome situatie weergegeven.



Figuur 4.15 Verkeerintensiteiten renovatiealternatief

¹⁵ Zoals verkeerslichten en in- / uitritconstructies

Tabel 4.10 Verkeersintensiteiten renovatiealternatief (2015) ten opzichte van de autonome situatie (2015), in etmaalintensiteiten

Wegvak	Tussen	En	Autonoom 2015	Renovatie- alternatief	Toe- / afname in %
1 Schedeldoekshaven	Rijnstraat	Zwarteweg	2.200	2.200	0,0 %
2 Schedeldoekshaven	Zwarteweg	Tramdoorsteek	4.300	4.400	2,3 %
3 Schedeldoekshaven	Tramdoorsteek	Nieuwe Haven	5.100	5.300	3,9 %
4 Schedeldoekshaven	Nieuwe Haven	Parkeerontsluiting	14.600	14.300	-2,1 %
5 Schedeldoekshaven	Parkeerontsluiting	Spui	13.900	13.900	0,0 %
6 Ammunitieshaven	Spui	Parkeerontsluiting	14.800	14.900	0,7 %
7 Ammunitieshaven	Parkeerontsluiting	Nieuwe Haven	14.500	14.500	0,0 %
8 Ammunitieshaven	Oprit Pr. Bernhardviaduct	Uilebomen	7.200	7.300	1,4 %
9 Ammunitieshaven	Uilebomen	Lekstraat	6.200	6.200	0,0 %
10 Oprit PB viaduct			14.400	14.500	0,7 %
11 Afrit PB viaduct			14.300	14.400	0,7 %
12 Oranjevuitensingel			3.000	3.000	0,0 %
13 Zwarteweg			4.100	4.100	0,0 %
14 Spui	Bierkade	Amsterdamse Veerkade	6.600	6.600	0,0 %
15 Spui	Amsterdamse Veerkade	Gedempte Gracht	13.300	13.300	0,0 %
16 Lekstraat			36.000	36.100	0,3 %
17 Bezuidenhoutseweg			23.800	23.800	0,0 %
18 Fluwelen Burgwal			5.200	5.200	0,0 %

Als gevolg van het renovatiealternatief is sprake van een geringe toename van het verkeersaanbod ten opzichte van de autonome situatie. Dit wordt veroorzaakt doordat de nieuw in het plangebied te realiseren recreatieve functies, de woningen en één ministerie meer verkeer genereren dan de huidige functies (alleen woningen en twee ministeries). Als gevolg daarvan veranderen de wegvakbelastingen ten opzichte van de autonome situatie vooral aan de Schedeldoekshaven.

Ook voor het renovatiealternatief leidt de mogelijke inkorting van het Prins Bernhardviaduct, na het effectueren van het VCP (zie 4.3.3) tot een andere verkeerssituatie en een beperking van de verkeersbewegingen in het gebied.

De toename van het autoverkeer in het renovatiealternatief is relatief beperkt ten opzichte van de autonome groei van het autoverkeer en is daarmee nauwelijks van invloed op de verkeersafwikkeling op de direct omliggende routes. Op de Schedeldoekshaven is, net als bij het planalternatief, de grootste toename zichtbaar. Ook hier geldt dat de omvang van de verkeersintensiteiten met gangbare verkeerstechnische oplossingen kan worden afgewikkeld. Het toevoegen van de recreatieve functies zorgt, evenals in het planalternatief, voor een betere spreiding van het gebruik van de parkeercapaciteit dan in de autonome situatie. Hierdoor treedt er een lichte tot geen verslechtering van de bereikbaarheid van het plangebied ten opzichte van de autonome situatie op.

4.5 Openbaar vervoer

4.5.1 Huidige situatie

Door de ligging op zeer korte afstand van het OV-knooppunt 'Den Haag Centraal' (juist ten noordoosten van het plangebied) is het plangebied uitstekend bereikbaar per trein, tram en bus. Daarnaast maken er verschillende bus- en tramlijnen gebruik van de omliggende wegvakken Schedeldoekshaven, Spui en Kalvermarkt en zijn er meerdere haltes in de directe omgeving van het plangebied.

Tabel 4.11 Openbaar vervoershaltes in directe omgeving plangebied

Haltes	Locatie	Lijnen
Centraal Station	Rijnstraat	2-3-6-9-10-16-17-18-22-24- 30-39-42-43-45-66-88-89-90-91-95-1331-134-380-383-491
Nieuwe Haven	Schedeldoekshaven	18-22-24
Spui Stadhuis	Spui	1-9-15-16-22-24
Bierkade	Spui	1-9-10-15-16
Kalvermarkt Stadhuis	Kalvermarkt	9-15
Spui	Tramtunnel / Grote Marktstraat	2-3-6

Het plangebied is dus zowel voor reizigers van buiten de stad als binnen de stad uitstekend met het openbaar vervoer bereikbaar.

Het plangebied wordt ter hoogte van de Zwarte Madonna en de Ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Justitie doorsneden door een tramlijn. Deze tramlijn wordt gehandhaafd.

4.5.2 Autonome ontwikkelingen

De belangrijkste autonome ontwikkelingen met betrekking tot het openbaar vervoer is de aanleg van de RandstadRail en de herontwikkeling van het Centraal Station. Deze ontwikkelingen zijn al besproken in paragraaf 4.2.2.

4.5.3 Autonome ontwikkeling VCP

In het VCP zijn geen aparte openbaar vervoersmaatregelen opgenomen. Wel kan er als gevolg van de maatregelen in het kader van het VCP, die een beperking van het verkeersaanbod in de binnenstad beogen, een betere doorstroming van het openbaar vervoer mogelijk zijn.

4.5.4 Effectbeschrijving

Planalternatief

In het planalternatief wordt door de verdichting en toevoeging van functies een groter gebruikerspotentieel gerealiseerd voor de aanwezige openbaar vervoersvoorzieningen in en om het plangebied. Daarmee wordt het draagvlak voor deze voorzieningen op een structurele wijze vergroot. Ook wordt dit draagvlak versterkt door een grotere diversiteit aan functies waardoor een grotere spreiding in vervoersstromen over de dag en dagen van de week plaatsvindt. De efficiëntie van het openbaar vervoer wordt immers ook vergroot door het beter benutten van de dalperiodes.

Renovatiealternatief

In het renovatiealternatief wordt door een geringe verdichting en een grote diversiteit aan functies ook een groter gebruikerspotentieel gerealiseerd voor de aanwezige openbaar vervoersvoorzieningen in en om het plangebied. Door de geringe verdichting in dit alternatief is de toevoeging echter lager dan in het planalternatief en is er een minder grote spreiding in vervoersstromen over de dag en dagen van de week.

4.6 Fietzers en voetgangers

4.6.1 Huidige situatie

Vanaf het OV-knooppunt 'Den Haag Centraal' loopt een belangrijke langzaam verkeersroute voor voetgangers richting de binnenstad over de Turfmarkt. Deze route is ook toegankelijk voor fietsers. Daarmee is nu al een scheiding aanwezig in het Wijnhavenkwartier van de langzaam verkeersstroom ten opzichte van de bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer, dat voornamelijk via de Schedeldoekshaven komt.

Voor fietsers zijn er vrijliggende fietspaden op de aansluitende wegvakken voor zover deze onderdeel uitmaken van het hoofdwegennet (Prins Bernhardviaduct, Ammunitieshaven en Schedeldoekshaven).

4.6.2 Autonome ontwikkelingen

Voor fietsers wordt uitgegaan van realisatie van de maatregelen uit het plan 'Fiets voorop' en 'Fiets voorop plus'. Door diverse maatregelen gericht op het veiliger en aantrekkelijker maken van het gebruik van de fiets wordt beoogd om in 2007 10 % meer fietsverkeer te hebben dan in 2003. Momenteel wordt nog op diverse plaatsen in de stad gewerkt aan de maatregelen uit dit plan.

De voetgangers in de binnenstad bestaan hoofdzakelijk uit twee groepen. Zo zijn er de forensen die te voet van en naar het station of OV-halte gaan en er zijn de bezoekers en recreanten in de binnenstad die te voet gaan. Beide groepen zullen in omvang toenemen. Zo wordt beoogd om met een verbetering van het openbaar vervoer (onder andere RandstadRail, aanpassen station) een groter deel van de werknemers en bezoekers met het openbaar vervoer te laten reizen. Dit heeft tot gevolg dat onder andere de Turfmarktroute tussen station en binnenstad intensiever gebruikt gaat worden. Daarnaast zijn er in het kader van het binnenstadsplan diverse initiatieven ingezet die meer bezoekers naar de binnenstad trekken. Ook dit leidt tot een grotere groep voetgangers die (als onderdeel van hun bezoek) de Turfmarktroute gebruiken.

4.6.3 Effectbeschrijving

Planalternatief

Het planalternatief biedt een belangrijke impuls voor het opwaarderen van de Turfmarktroute tot een prettige route voor zowel passanten als bezoekers. Zowel door de keuze voor nieuwbouw als door een grotere diversiteit aan functies op de begane grond zal de aantrekkelijkheid van de Turfmarkt als looproute tussen het OV-knooppunt 'Den Haag Centraal' en de binnenstad verbeteren. Daarnaast worden in het planalternatief ook aan de zijde van de Zwarteweg en de Schedeldoekshaven in de bebouwing op de begane grond stedelijke functies ontwikkeld. In combinatie met veiligheidsvoorzieningen (zoals verlichting en dergelijke) en een duidelijke gebiedsinrichting kan daarmee ook voor de langzaam verkeersroutes aan deze zijden van het plangebied de aantrekkelijkheid (en sociale veiligheid) verbeteren.

Ook ontstaan door het planalternatief mogelijkheden om de aansluiting tussen de Rivierenbuurt en het plangebied te verbeteren, vooral op de voor langzaam verkeer belangrijke route langs de gracht via de Zwarteweg en de route van het Plein, via de Wijnhaven, naar de Nieuwe Haven.

Renovatiealternatief

Het renovatiealternatief biedt in mindere mate de mogelijkheid tot een impuls voor het opwaarderen van de Turfmarktroute. De huidige en toekomstige winkelruimten zijn ondiep. Door het behoud van bestaande bebouwing is maar een beperkte of geen verbetering mogelijk op vooral de Zwarteweg en de Schedeldoekshaven. Daarnaast is er ten opzichte van het planalternatief een minder grote diversiteit aan functies die van belang zijn voor de levendigheid van langzaam verkeersroutes.

4.7 Verkeersveiligheid

4.7.1 Huidige situatie

Op de hoofdroutes in het gebied zijn verkeerssoorten zoveel mogelijk gescheiden (onder andere vrije tram-busbaan, vrijliggend fietspad). Vooral de hoofdroute Schedeldoekshaven / Ammunitieshaven / Prins-Bernhardviaduct wordt echter gekenmerkt door een groot aantal kruisingen en in- / uitvoegende bewegingen op een relatief korte onderlinge afstand. Een deel van de kruisingen is voorzien van een verkeerslichtenregeling en waar conflicten zijn met de tram zijn waarschuwingslichten geplaatst. Deze hoofdroute wordt dan ook gekenmerkt door een combinatie van intensieve verkeersstromen waarbij zowel de verkeerssoorten onderling als richtingen conflicteren. In de huidige situatie is er in de directe omgeving van het Wijnhavenkwartier sprake van één zogeheten “black spot” (een kruising of wegvak waarop zich in een periode van drie jaar zes of meer letselongevallen voor hebben gedaan). Dit is de kruising Amsterdamse Veerkade / Schedeldoekshaven / Spui. Op andere plaatsen in de directe omgeving van het plan hebben zich wel ongevallen voorgedaan maar deze zijn geen aanleiding voor gerichte maatregelen.

Voor dergelijke locaties worden wel verbeteringen doorgevoerd als dit in het kader van onderhoud of een reconstructie kan meelift. Het ongevallenbeeld is voor een dergelijke situatie niet ongebruikelijk.

4.7.2 Autonome ontwikkeling

In de autonome ontwikkeling zal de verkeerssituatie in de directe omgeving van het plan niet veranderen. Wel zijn er voorstellen voor een herinrichting van de kruising Amsterdamse Veerkade / Schedeldoekshaven / Spui waardoor de kruising compacter en overzichtelijker wordt wat de verkeersveiligheid ten goed komt (aanpak Black spot). De aard en het moment van de herinrichting worden echter mede bepaald door de besluitvorming over het VCP (zie hierna).

4.7.3 Autonome ontwikkeling VCP

Door de maatregelen uit het Verkeerscirculatieplan (zie paragraaf 4.2.3) wordt de verkeersveiligheid op de kruising Spui / Schedeldoekshaven / Amsterdamse Veerkade in de komende jaren verbeterd. Deze maatregelen beogen immers een beperking van het verkeersaanbod op deze route waardoor ook de ongevalsrisico's afneemt. Daarbij is het beleid ook gericht op het beperken van het aandeel zwaar verkeer in de binnenstad (onder andere streekbussen niet meer door de binnenstad) waarmee deze groep wagens minder betrokken is bij ongevallen (met vaak ernstiger afloop).

4.7.4 Effectbeschrijving

Planalternatief en renovatiealternatief

Het is niet mogelijk om op basis van een wijziging in het verkeersaanbod een kwantitatieve uitspraak te doen over de invloed op de verkeersveiligheid in een gebied. Wel kan op basis van de verandering van het verkeersaanbod en bijvoorbeeld een toe- of afname van het aantal conflicterende verkeersbewegingen een verwachting worden uitgesproken.

De toename van de verkeersintensiteit ten gevolge van beide alternatieven is zodanig beperkt ten opzichte van het autonome verkeersaanbod (zie 4.2.2) dat daardoor geen toename van de verkeersonveiligheid wordt verwacht.

Kenmerk R003-4412075GGV-nva-V02-NL

5 Woon- en leefmilieu

5.1 Inleiding

Woon- en leefmilieu is een verzamelterm voor aspecten die samenhangen met de milieuhinder als gevolg van bedrijvigheid en verkeer. De beschrijving richt zich op de effecten in de omgeving van het plangebied. De nieuw te bouwen woningen in het Wijnhavenkwartier maken onderdeel uit van het plan en blijven voor het bepalen van de eventuele toename van het aantal gehinderden of blootgestelden in dit MER buiten beschouwing. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de onderwerpen luchtkwaliteit en geluid. Externe veiligheid komt aan de orde in hoofdstuk 6.

5.2 Luchtkwaliteit

Een toelichting op de wettelijke regeling en het uitgevoerde onderzoek is te vinden in het rapport "Luchtkwaliteitonderzoek Wijnhavenkwartier Den Haag" (2006).

5.2.1 Huidige situatie

Bij de beoordeling van de luchtkwaliteit als gevolg van het wegverkeer zijn met name stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) bepalend. Voor PM_{10} geldt vanaf 2005 een grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor de jaargemiddelde concentratie. Voor NO_2 geldt vanaf 2010 een grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor de jaargemiddelde concentratie. In 2005 geldt voor deze stof een plandrempel van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor de jaargemiddelde concentratie. Voor NO_2 geldt verder de grenswaarde van $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als uurgemiddelde concentratie die maximaal 18 keer per jaar overschreden mag worden. De uurgemiddelde concentratie NO_2 wordt in Nederland slechts sporadisch overschreden. Voor PM_{10} geldt naast de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, de grenswaarde van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als 24-uurgemiddelde concentratie die maximaal 35 keer per jaar mag worden overschreden.

In de huidige situatie zijn er geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarde voor PM_{10} . De 24-uursgemiddelde grenswaarde wordt langs acht wegvakken overschreden:

Tabel 5.1 Overschrijding 24-uursgemiddelde grenswaarde PM_{10} (35 dagen)

	Wegvak	Tussen	en	Dagen
2	Schedeldoekshaven	Zwarteweg	Tramdoorsteek	53
3	Schedeldoekshaven	Tramdoorsteek	Nieuwe Haven	51
4/5	Schedeldoekshaven	Nieuwe Haven	Spui	50
8/9	Ammunitiehaven	Spui	Nieuwe Haven	39
10	Ammunitiehaven	Oprit Pr. Bernhardviaduct	Uilebomen	48

	Wegvak	Tussen	en	Dagen
11	Ammunitiehaven	Uilebomen	Lekstraat	42
16	Lekstraat			65
17	Bezuidenhoutseweg			43

Langs vier van de zeventien wegvakken is er tevens sprake van een overschrijding van de plandrempeel voor stikstofdioxide. Deze zijn vet weergegeven in de onderstaande tabel. In het rekenjaar 2005 bedraagt de plandrempeel 50 µg/m³. De overschrijdingen zijn te verklaren door de hoge achtergrondconcentraties en emissies door het verkeer.

Tabel 5.2 Resultaten huidige situatie stikstofdioxide

Huidige situatie 2005			NO ₂ [µg/m³]	NO ₂ [aantal]	
			Jaargemiddelde	Overschrijdingen uurgemiddelde	
Plandrempel/grenswaarde			50	18 dagen	
Wegvak	Tussen	En			
2	Schedeldoekshaven	Zwarteweg	Tramdoorsteek	53	0
3	Schedeldoekshaven	Tramdoorsteek	Nieuwe Haven	53	0
4/5	Schedeldoekshaven	Nieuwe Haven	Spui	50	0
6/7	Ammunitiehaven	Spui	Nieuwe Haven	48	0
8	Ammunitiehaven	Oprit Pr.	Uilebomen		
		Bernhardviaduct	51	0	
9	Ammunitiehaven	Uilebomen	Lekstraat	49	0
12	Oranjevuitensingel			37	0
13	Zwarteweg			39	0
16	Lekstraat			54	1
17	Bezuidenhoutseweg			48	0
18	Fluwelen Burgwal			42	0

5.2.2 Autonome ontwikkeling

Het Stadsgewest Haaglanden heeft in december 2005 de nota 'Naar een betere luchtkwaliteit in Haaglanden vastgesteld'. De nota gaat in op de aard en de omvang van de luchtkwaliteitsproblemen in Haaglanden en bepaalt maatregelen, die een regionale aanpak vereisen en/of waarvoor een regionale aanpak duidelijk meerwaarde biedt.

De nota gaat in op maatregelen die op korte termijn uitvoerbaar zijn (de speerpunten) en die vooralsnog zo min mogelijk belemmeringen opleveren voor het autoverkeer. Daarnaast is een aanvullend maatregelenpakket bijgevoegd.

Het pakket omvat concrete maatregelen waar het stadsgewest direct verantwoordelijk voor is en die bovendien op relatief korte termijn - in 2006 - zijn uit te voeren: het zogenaamde 'speerpuntenpakket'. Een greep uit de maatregelen in dit pakket:

- Het plaatsen van roetfilters op alle openbaar vervoerbussen en RegioTaxi's, voorzover dit nog niet het geval is. De inbouw van de roetfilters is in 2006 afgerond en vermindert de uitstoot van fijn stof per voertuig met maximaal 90 %
- Het opzetten van één of meer aardgastankstations, samen met gemeentelijke en particuliere wagenparkbeheerders. Naar verwachting zal het eerste aardgastankstation volgend jaar in werking zijn
- Actieve promotie van het fietsgebruik en van het openbaar vervoer. De campagnes staan gepland voor het jaar 2006

In verband met de luchtkwaliteitsproblematiek heeft de gemeente Den Haag het plan van aanpak Luchtkwaliteit vastgesteld. Dit plan van aanpak maakt onderscheid in korte termijn maatregelen (2005 / 2006) en middellange termijn maatregelen (2007 - 2010). Wat betreft het verkeer richten de maatregelen zich op een combinatie van het sturen op de verkeersstromen, het verbeteren van de verkeersafwikkeling en het ingrijpen op de samenstelling van het verkeer.

Ten aanzien van de verkeersstromen is het Plan van Aanpak Luchtkwaliteit mede aanleiding voor het VCP (zie 4.3.3) waarin vergaande maatregelen zijn voorgesteld om doorgaand verkeer te weren uit de binnenstad en het autoverkeer te concentreren op de hoofdroutes zoals de CentrumRing.

Wat betreft het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de wegvakken in de binnenstad waar zich knelpunten met de luchtkwaliteit voordoen wordt ingezet op een beperking van het verkeersaanbod (door het VCP) en een herinrichting die bijdraagt een betere verkeersafwikkeling (Veerkades). De hinder door rijdend verkeer is immers veel minder dan door stagnerend verkeer. Daarnaast worden op de hoofdroutes voor het autoverkeer maatregelen getroffen die de verkeersafwikkeling verbeteren en de hinder voor de omgeving beperken (onder andere aanpassing kruising Koningskade/Zuid-Hollandlaan medio 2006, reconstructie De Put in 2008, aanpassing Vaillantlaan en Buitenvoortlaan gereed).

Ten aanzien van de samenstelling van het verkeer is de inzet om, vooral voor openbaar vervoer en vrachtverkeer, te bewerkstelligen dat er meer schone voertuigen in de binnenstad rijden. Zo wordt door de aanleg van RandstadRail een groot deel van het busvervoer (streeklijnen en stadslijn) omgezet in railvervoer. Op de route via de Veerkades is vooruitlopend daarop het aantal bussen per werkdag al beperkt van 800 tot 200.

Daarnaast zijn er maatregelen in voorbereiding waarmee eisen worden gesteld aan het vrachtverkeer dat tot het centrumgebied wordt toegelaten.

Zo heeft de gemeente Den Haag zich verbonden aan het zogeheten TANGO-convenant waarin voor een verbetering van het stedelijk milieu de instelling een milieuzonering is voorzien (per 1 april 2007). Bij een milieuzonering wordt een selectief toelatingsbeleid voor voertuigen gehanteerd in relatie tot de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder.

In het verlengde hiervan zijn er voor de middellange en lange termijn meer structurele maatregelen om de bestaande infrastructuur te ontlasten en de verkeershinder te beperken zoals de aanleg van het Trekvliettracé.

Berekeningen naar de autonome situatie laten zien dat in 2010 en 2015 de jaargemiddelde grenswaarde voor fijn stof niet wordt overschreden. Het aantal dagen dat de etmaalgemiddelde grenswaarde voor fijn stof in het jaar 2010 wordt overschreden, is alleen aan de Lekstraat (41 dagen) meer dan 35. In 2015 wordt langs de onderzochte wegen de etmaalgemiddelde grenswaarde voor fijn stof nergens meer dan 35 dagen overschreden.

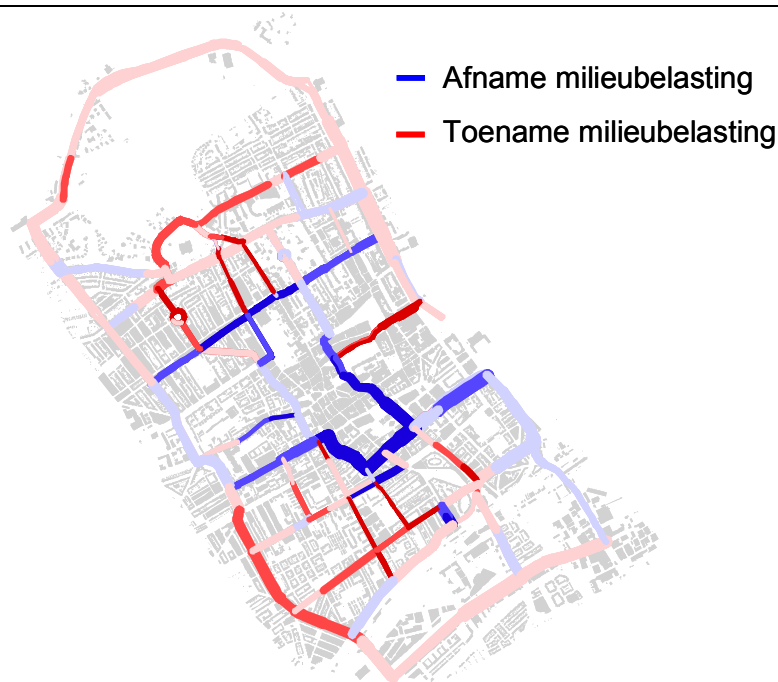
De jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) wordt in 2010 op acht wegvakken overschreden (zie tabel 5.3). In 2015 is dit alleen nog langs de Lekstraat ($41 \mu\text{g}/\text{m}^3$) het geval.

Tabel 5.3 Overschrijding grenswaarden NO₂ in 2010

	Wegvak	Tussen	en	Concentratie
1	Schedeldoekshaven	Rijnstraat	Zwarteweg	42
2	Schedeldoekshaven	Zwarteweg	Tramdoorsteek	45
3	Schedeldoekshaven	Tramdoorsteek	Nieuwe Haven	44
4/5	Schedeldoekshaven	Nieuwe Haven	Spui	43
6/7	Ammunitiehaven	Spui	Nieuwe Haven	41
8	Ammunitiehaven	Oprit Pr. Bernhardviaduct	Uilebomen	43
9	Ammunitiehaven	Uilebomen	Lekstraat	41
16	Lekstraat			46

5.2.3 Autonome ontwikkeling VCP

De effecten van het VCP op de luchtkwaliteit zijn in beeld gebracht in het luchttechnisch onderzoek dat als bijlage bij het VCP is uitgebracht (Rapport V.2005.1277.00R002 Luchtkwaliteit Verkeerscirculatieplan Centrumgebied, DGMR).



Figuur 5.1 milieueffecten (Fijn stof) voorkeursoplossing ten opzichte van referentie 2010

Voor de wegvakken waar de verkeersintensiteiten na realisering van het VCP zijn aangegeven (zie hoofdstuk 4) zijn indicatief de veranderingen berekend. Omdat de verkeersintensiteiten spitsuur-intensiteiten betreffen, en geen etmaalintensiteiten, is de verbetering ten opzichte van de autonome ontwikkeling op een afwijkende manier in beeld gebracht.

Tabel 5.4 Effecten voorkeursvariant VCP op de luchtkwaliteit (- = verbetering)

		NO ₂ [µg/m ³]	PM ₁₀ [µg/m ³]	PM ₁₀ [aantal]
		Jaargemiddelde	Jaargemiddelde	overschrijdingen 24-uursgemiddelde
10	Oprit Pr. Bernardviaduct	-1	0	-1
11	Afrit Pr. Bernardviaduct	-1	0	-1
16	Lekstraat	-1	-1	0

Als gevolg van het doorvoeren van de maatregelen uit het VCP verbetert de luchtkwaliteit op een deel van de routes in en om het plangebied. Deze verbetering is het gevolg van de afname van het autoverkeer in de omgeving van het plangebied en de betere doorstroming (minder afremmen en optrekken).

5.2.4 Effectbeschrijving

Toetsing aan Besluit luchtkwaliteit

Uit de berekeningen blijkt dat realisering van het planalternatief of het renovatiealternatief op wegvakken waar reeds sprake is van een grenswaarde-overschrijding, ten opzichte van de autonome situatie niet leidt tot een wijziging van de luchtkwaliteit op die wegvakken.

De luchtkwaliteit in het plangebied en het studiegebied blijft langs deze wegvakken gelijk.

De berekende overschrijdingen voor fijn stof en stikstofdioxide in 2010 en 2015 zijn autonoom en kunnen dus niet aan de plannen voor het Wijnhavenkwartier toegerekend worden.

Benzeenemissies bij parkeergarages

Voor de parkeergarages van de woontoren en de ministeriegebouwen van fase 1 zijn berekeningen uitgevoerd naar benzeenemissies naar de buitenlucht. De beide onderzoeken zijn uitgevoerd conform de richtlijnen gesteld in de publicatie TNO-MEP/R22 en door TNO op consistentie en werkwijze beoordeeld¹⁶. Naar het oordeel van TNO kan bij de berekende concentratieniveaus aan de uitlaat worden gesteld dat de jaargemiddelde benzeen concentraties op leefniveau of aan de gevel van omringende bebouwing naar verwachting lager zullen zijn dan de vanaf 2010 geldende grenswaarde van 5 µg/m³.

Bij de in- en uitrit van de parkeergarages zal het in- en uitrijdend autoverkeer invloed hebben op de luchtkwaliteit. De mate en ernst van luchtverontreiniging wordt bepaald door het aantal in- en uitrijdende auto's, rijgedrag (snelheid) en ligging van de in- en uitrit. Uit een analyse van de in- en uitrijdaantallen bij de huidige parkeergarages van de ministeries van Justitie en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties blijkt dat filevorming bij de ingang onwaarschijnlijk is¹⁷. Onder invloed van het ventilatiesysteem van de parkeergarages stroomt verse lucht door de in- en uitrijdopeningen de garages in om de afgezogen lucht te vervangen. Als gevolg hiervan worden bij de in- en uitrijdopeningen van de garages geen significante emissies naar de naastliggende straat verwacht.

¹⁶ Brief TNO van 2 juni 2005 met kenmerk 2005M&L/800/03000.91/mrk

¹⁷ Brief TNO van 13 juni 2005 met kenmerk 2005M&L/837/03000.91/mrk

5.3 Geluid

In het onderzoeksgebied zijn het wegverkeer, trams en railverkeer de belangrijkste geluidsbronnen. De planontwikkeling in het Wijnhavenkwartier heeft uitsluitend invloed op het wegverkeer. Door de planontwikkeling gaan er niet meer treinen en/of trams rijden. Naast de invloed van het wegverkeer, zijn trams en railverkeer op of in het studiegebied, wel meegenomen in het onderhavige onderzoek.

5.3.1 Huidige situatie

De belangrijkste geluidsbronnen in de omgeving van het plangebied waarmee bij de planvorming rekening moet worden gehouden zijn trams, wegverkeer en railverkeer.

In overeenstemming met de Wet geluidhinder (Wgh) is voor het MER uitgegaan van de toekomstige situatie; het jaar 2015.

5.3.2 Autonome ontwikkeling

Op basis van de verkeersintensiteiten uit paragraaf 4.4 zijn geluidscontouren voor weg- en tramverkeer en het spoorweglawaaai berekend. Per weg zijn de 50 dB(A), 55 dB(A), 60 dB(A), 65 dB(A) en 70 dB(A)-contour berekend op 5 meter hoogte ten opzichte van lokaal maaiveld in zowel etmaalwaarden als Lden.

De etmaalwaarde is de dosismaat volgens de vigerende Wgh. De etmaalwaarde is gelijk aan de hoogste van de volgende drie waarden voor het railverkeerslawaaai:

- Het equivalente geluidsniveau gedurende de dagperiode (07.00 – 19.00 uur)
- Het equivalente geluidsniveau gedurende de avondperiode (19.00 – 23.00 uur) vermeerderd met 5 dB(A)
- Het equivalente geluidsniveau gedurende de nachtperiode (23.00 – 07.00 uur) vermeerderd met 10 dB(A)

Voor het wegverkeerslawaaai en tramlawaaai, wordt de avondperiode buiten beschouwing gelaten voor de berekening van de etmaalwaarde¹⁸.

De Lden is de dosismaat volgens de nog niet van kracht zijnde, gewijzigde, Wgh. De Lden is gelijk aan het gemiddelde van de volgende drie waarden:

- Het equivalente geluidsniveau gedurende de dagperiode (07.00 – 19.00 uur)
- Het equivalente geluidsniveau gedurende de avondperiode (19.00 – 23.00 uur) vermeerderd met 5 dB(A)
- Het equivalente geluidsniveau gedurende de nachtperiode (23.00 – 07.00 uur) vermeerderd met 10 dB(A)

¹⁸ Dit is wettelijk bepaald (art. 1 Wgh): De etmaalwaarde voor wegverkeerslawaaai is de hoogste van het geluidsniveau in de dagperiode of nachtperiode + 10 dB(A)

Uit de geluidscontouren blijkt dat:

- Het geluidsniveau ten gevolge van railverkeer maximaal 55 dB(A) etmaalwaarde bedraagt op de meest nabij gelegen (geplande) gevel van het Wijnhavenkwartier. Hiermee wordt de (voorkeurs) grenswaarde van 57 dB(A) niet overschreden
- Het geluidsniveau ten gevolge van de in het plangebied aanwezige trams bedraagt 61 t/m 65 dB(A) etmaalwaarde op de geplande gevels (van Wijnhaven/Turfmarkt en Schedeldoekshaven) van het plangebied Wijnhavenkwartier
- Het optredende geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeerslawaai bedraagt 71 t/m 75 dB(A) etmaalwaarde op de geplande gevels van het plangebied Wijnhavenkwartier aan de Schedeldoekshaven en Zwarteweg

Het wegverkeerslawaai is daarmee maatgevend. Aangezien de verschillen in geluidscontouren marginaal zijn, zijn naast de geluidscontouren voor verschillende punten op de toekomstige bouwblokken (zie ook figuur 3.1) ook de gevelbelastingen berekend. Ten behoeve van de bepaling van de geluidwerendheid van de gevels worden, binnen de gemeente Den Haag, de geluidbelastingen ten gevolge van alle relevante wegen en trams gecumuleerd. In tabel 5.5 zijn de gecumuleerde gevelbelastingen voor de verschillende punten voor de autonome situatie weergegeven. Hierbij is eveneens onderscheid gemaakt in etmaalwaarde en Lden.

Tabel 5.5 Gevelbelasting weg- en tramverkeer (gecumuleerd) in autonome situatie voor 2015 in etmaalwaarden en in Lden

Omschrijving	Hoogte (m)	Gevelbelasting autonome situatie in dB(A)	
		Etmaalwaarden*	Lden*
Blok 1: Zijde Zwarte weg	5	71,18	70,28
Blok 1: Zijde Schedeldoekshaven oost	5	69,98	69,33
Blok 1: Zijde Schedeldoekshaven west	5	68,61	67,96
Blok 1: Zijde Turfmarkt	5	53,68	52,78
Blok 2: Zijde Schedeldoekshaven	5	69,66	68,95
Blok 2: Zijde Theaters	5	63,43	62,62
Blok 2 Zijde Turfmarkt	5	60,46	58,17
Blok 3: Zijde Theaters	5	67,44	66,63
Blok 3: Zijde Schedeldoekshaven	5	66,99	66,17
Blok 3: Zijde Turfmarkt	5	51,22	49,29

* waarden zonder aftrek artikel 103 Wgh (- 5 dB(A))¹⁹

¹⁹ Voor wegen met een maximale snelheid van 50 km/u in het stedelijk gebied mag 5 dB(A) van de berekende waarde worden afgetrokken in verband met het stiller worden van het verkeer in de toekomst (art. 103 Wgh)

Voor de wegvakken waar een belangrijke toe- of afname van de verkeersintensiteiten zijn te verwachten (zie hoofdstuk 4) is het aantal gehinderden berekend. Voor de Schedeldoekshaven (tussen tramdoorsteek en Nieuwe Haven) bedraagt het aantal gehinderden in de autonome situatie 0, er bevinden zich hier geen woningen. Langs de Oranjobuitensingel/Zwarteweg is het aantal gehinderden 487.

In figuur 5.2 is de geluidssituatie in de autonome situatie voor wegverkeer in etmaalwaarde weergegeven.



Figuur 5.2 Wegverkeer gecumuleerd in autonome situatie (etmaalwaarde)

5.3.3 Autonome ontwikkeling VCP

Als gevolg van het doorvoeren van de maatregelen uit het VCP vermindert het verkeersaanbod en daarmee de geluidshinder op een deel van de routes in en om het plangebied. Deze verbetering is het gevolg van de afname van het autoverkeer in de omgeving van het plangebied en de betere doorstroming (minder afremmen en optrekken).

Van een aantal wegvakken zijn in hoofdstuk 4 de te verwachten verkeersintensiteiten na effectuering van het VCP weergegeven.

In tabel 5.6 zijn de resultaten van de geluidsberekeningen weergegeven. De berekeningen voor deze wegvakken laten zien dat sprake is van een beperkte afname van geluid (circa 0,5 - 1 dB op de doorgaande routes).

Tabel 5.6 Gevelbelasting (gecumuleerd) in VCP ten opzichte van de autonome situatie voor 2015 in etmaalwaarden en in Lden

Omschrijving	Gevelbelasting autonome situatie		Gevelbelasting autonome situatie VCP			
	Etmaalwaarde	Lden	Etmaalwaarde	toe- of afname	Lden	toe- of afname
Blok 1: Zijde Zwarte weg	71,18	70,28	71,1	-0,1	70,19	-0,1
Blok 1: Zijde Schedeldoekshaven oost	69,98	69,33	69,48	-0,5	68,86	-0,5
Blok 1: Zijde Schedeldoekshaven west	68,61	67,96	68,09	-0,5	67,47	-0,5
Blok 1: Zijde Turfmarkt	53,68	52,78	53,67	0	52,76	0
Blok 2: Zijde Schedeldoekshaven	69,66	68,95	69,16	-0,5	68,49	-0,5
Blok 2: Zijde Theaters	63,43	62,62	62,78	0,6	61,79	-0,8
Blok 2 Zijde Turfmarkt	60,46	58,17	60,6	0,1	58,16	0
Blok 3: Zijde Theaters	67,44	66,63	66,87	-0,6	66,02	-0,6
Blok 3: Zijde Schedeldoekshaven	66,99	66,17	66,37	-0,6	65,53	-0,6
Blok 3: Zijde Turfmarkt	51,22	49,29	51,23	0	49,26	0

5.3.4 Effectbeschrijving

Planalternatief

Ook voor het planalternatief is op basis van de verkeersintensiteiten de geluidsbelasting in en om het plangebied bepaald. Op basis van de geluidscontouren kan gesteld worden dat als gevolg van het planalternatief er geen merkbare wijziging in de geluidsbelasting optreedt. Dit wordt bevestigd door de gevelbelastingen die zijn weergegeven in tabel 5.7.

Tabel 5.7 Gevelbelasting (gecumuleerd) in planalternatief ten opzichte van de autonome situatie voor 2015 in etmaalwaarden en in Lden

Omschrijving	Gevelbelasting autonome situatie		Gevelbelasting planalternatief			
	Etmaalwaarde	Lden	Etmaalwaarde	toe- of afname	Lden	toe- of afname
Blok 1: Zijde Zwarte weg	71,18	70,28	70,45	-0,7	69,53	-0,8
Blok 1: Zijde Schedeldoekshaven oost	69,98	69,33	69,39	-0,6	68,72	-0,6
Blok 1: Zijde Schedeldoekshaven west	68,61	67,96	69,44	0,8	68,79	0,8
Blok 1: Zijde Turfmarkt	53,68	52,78	54,47	0,8	53,54	0,8
Blok 2: Zijde Schedeldoekshaven	69,66	68,95	69,54	-0,1	68,82	-0,1
Blok 2: Zijde Theaters	63,43	62,62	63,2	-0,2	62,4	-0,2
Blok 2 Zijde Turfmarkt	60,46	58,17	60,58	0,1	58,31	0,1
Blok 3: Zijde Theaters	67,44	66,63	68,49	1,1	67,69	1,1
Blok 3: Zijde Schedeldoekshaven	66,99	66,17	70,76	3,8	69,92	3,8
Blok 3: Zijde Turfmarkt	51,22	49,29	51,8	0,6	49,72	0,4

Het verschil tussen de uitkomsten van de autonome situatie en het planalternatief bedraagt circa – 1 tot + 1 DB(A) met uitzondering van blok3 aan de zijde van de Schedeldoekshaven. Deze gevel van blok 3 is dichterbij de wegas van de Schedeldoekshaven gelegen. Een andere dosismaat is het aantal gehinderden. Omdat de geluidbelasting niet of nauwelijks toeneemt, neemt het aantal gehinderden ook niet toe door het planalternatief.

Renovatiealternatief

Voor het renovatiealternatief is op basis van de verkeersintensiteiten eveneens de geluidsbelasting in en om het plangebied bepaald. Op basis van de geluidscontouren kan gesteld worden dat als gevolg van het planalternatief er nauwelijks een wijziging in de geluidsbelasting optreedt. Dit wordt bevestigd door de gevelbelastingen die zijn weergegeven in tabel 5.8.

Tabel 5.8 Gevelbelasting weg- en tramverkeer (gecumuleerd) in renovatiealternatief ten opzichte van de autonome situatie voor 2015 in etmaalwaarden en in Lden

Omschrijving	Gevelbelasting autonome situatie		Gevelbelasting renovatiealternatief			
	Etmaalwaarde Lden		Etmaalwaarde toe- of afname		Lden toe- of afname	
Blok 1: Zijde Zwarte weg	71,18	70,28	71,22	0,0	70,32	0,0
Blok 1: Zijde Schedeldoekshaven oost	69,98	69,33	70,02	0,0	69,37	0,0
Blok 1: Zijde Schedeldoekshaven west	68,61	67,96	68,65	0,0	68	0,0
Blok 1: Zijde Turfmarkt	53,68	52,78	53,72	0,0	52,82	0,0
Blok 2: Zijde Schedeldoekshaven	69,66	68,95	69,72	0,1	69,01	0,1
Blok 2: Zijde Theaters	63,43	62,62				
Blok 2 Zijde Turfmarkt	60,46	58,17	61,23	0,8	58,94	0,8
Blok 3: Zijde Theaters	67,44	66,63	68,78	1,3	68,07	1,4
Blok 3: Zijde Schedeldoekshaven	66,99	66,17	70,61	3,6	69,77	3,6
Blok 3: Zijde Turfmarkt	51,22	49,29	51,22	0,0	49,29	0,0

De uitkomsten van het renovatiealternatief zijn in overeenstemming met de autonome situatie. Als gevolg van het renovatiealternatief treedt er geen verslechtering van de geluidsbelasting op. Ook in het geval van het renovatiealternatief vormt blok 3 aan de Schedeldoekshaven een uitzondering, omdat het gebouw dicht op de wegas staat. Het aantal gehinderden in het renovatiealternatief komt overeen met de autonome situatie.

5.4 Bouwhinder

Planalternatief

De realisatie van het planalternatief vindt zoals beschreven in twee fasen plaats. In de eerste fase wordt de Zwarte Madonna gesloopt. Deze werkzaamheden nemen naar verwachting zeven maanden in beslag nemen.

Vervolgens wordt gestart met de bouwwerkzaamheden voor de ministeries. Als planningsindicatie kan worden aangegeven dat de bouw tot en met verhuizing van het ministeriecomplex ruim vier jaar zal duren. In de eerste acht maanden wordt de bouwput (damwanden) gemaakt, ontgraven en worden de palen geheid. Voor het deel van de woontoren gelden de volgende indicaties: bouwtijd circa drie jaar, waarvan de eerste drie maanden het maken van de bouwput en het heien van de palen.

De tweede fase start met de sloop van de huidige ministeries. De sloop duurt circa één jaar. De afvoer van materiaal zal binnen deze periode gedurende circa negen maanden plaatsvinden. De nieuwbouw, met handhaving van de bestaande kelder, duurt circa vier jaar.

Verkeershinder

Gedurende de sloop- en bouwwerkzaamheden rijdt er bouwverkeer van en naar het plangebied voor het af- en aanvoeren van materialen, betonmixers, bouwmachines, et cetera. In de opbrekvergunning is aangegeven dat de afvoer van materialen buiten de spits dient plaats te vinden. Om de hinder als gevolg van dit verkeer te beperken worden opstelplaatsen op de bouwterreinen gerealiseerd waar de vrachtwagens hun materialen kunnen laden of lossen.

Naast dit aantal vrachtauto bewegingen zijn er de voertuigen (tot circa 200 per dag afhankelijk van de bouwfase) van het personeel. Hiervoor is echter op de bouwlocatie geen ruimte tot stallen tenzij de parkeergarages na gereedkomen hiervoor gebruikt kunnen en mogen worden. Dit laatste is afhankelijk van de bouwveiligheid. Een andere tijdelijke mogelijkheid is het huren van stallingruimte op een andere locatie in de omgeving.

De Turfmarktroute is voor bouwverkeer niet bruikbaar (te smal). Alle aan- en afvoer dient aan de zijde van de Zwarteweg en de Schedeldoekshaven plaats te vinden. Hiervoor dienen de partijen logistieke plannen op te stellen. Voor fase 2 is voor zowel de sloop als de bouw alleen de aanvoerroute via de Schedeldoekshaven beschikbaar. De afvoer kan / moet via het Bernhardviaduct c.q. de Binckhorst plaatsvinden.

Bij de bouw zal er altijd een fasering zijn waarin een deel van het complex niet meer in gebruik is en dus geen verkeer meer genereert. In aard en omvang zal het verkeer ten gevolge van de bouw beperkter zijn dan het verkeersaanbod van de huidige aanwezige complexen. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat de hinder ten gevolge van het bouwverkeer niet groter zal zijn dan ten ziele gevolg van de huidige bebouwing zou voordoen.

Trillings- / geluidhinder

Tijdens het inbrengen van de damwanden van de bouwkuip zal er mogelijk hinder in de omgeving kunnen ontstaan. Voor het bouwplan zal, op basis van de eis in de bouwvergunning, door de aannemer een voorstel moeten worden gedaan hoe hiermee wordt omgegaan en welke maatregelen er zullen worden getroffen om hinder te beperken. Mogelijkheden hiervoor zijn het hoogfrequent trillen en het toepassen van geluidsmantels bij het heien van de damwanden. Het zelfde geldt voor het aanbrengen van de funderingspalen.

Ook aan de uitvoering van de ruwbouw en afbouw worden in de bouwvergunning eisen gesteld ter beperking van overlast. De aannemer dient ook hiervoor een plan in te dienen ter goedkeuring van de bouwinspecteur.

Zicht-stof hinder

Tijdens de uitvoering van de sloop wordt de stofvorming beperkt door de bestekseis van het nathouden van de bouwplaats en het af te voeren materiaal. Door het plaatsen van een juiste bouwschutting zal de bouwlocatie op een zo optimaal mogelijke manier van de omgeving worden afgesloten. Hierdoor wordt stofhinder vanaf de bouwlocatie beperkt. Door het toepassen van afscherming op steigers, fijn gaas of gesloten folie, wordt stofhinder verder beperkt.

Renovatiealternatief

De renovatie van de Zwarte Madonna zal circa twee jaar duren, waarbij geen grote sloopwerkzaamheden plaatsvinden. De renovatie valt uiteen in drie delen te weten de aanpassing van de gevel op de begane grond aan de Turfmarkt zijde, de gevelrenovatie en de renovatie van de entrees van de woningen.

De renovatie van de ministeries zal ongeveer even lang duren als volledige sloop en nieuwbouw, vier jaar.

Verkeersshinder

Ook voor het renovatiealternatief geldt dat gedurende de bouwwerkzaamheden er bouwverkeer van en naar het plangebied rijdt. Het aandeel bouwverkeer als gevolg van het renovatiealternatief, vooral in het geval van de Zwarte Madonna, is minder dan in het planalternatief. Om de hinder als gevolg van dit verkeer te beperken worden opstelplaatsen gerealiseerd waar de vrachtwagens hun materialen kunnen laden of lossen. Ook voor het renovatiealternatief zal er door de fasering in de bouw een deel van het complex niet meer in gebruik zijn en dus geen verkeer meer genereren. Ook dan zal het verkeer ten gevolge van de bouw beperkter zijn dan het verkeersaanbod van de huidige aanwezige complexen en dus de hinder ten gevolge van het bouwverkeer niet groter zal zijn dan ten gevolge van de huidige bebouwing zou voordoen.

Voor de periode van de ingrijpende renovatie van de ministeries geldt dat er zowel sprake is van bouwverkeer als van woon-werkverkeer door het bouwpersoneel (tot circa 200 per dag afhankelijk van de bouwfase). Voor de laatste voertuigen is echter op de bouwlocatie geen ruimte tot stallen tenzij de parkeergarages na gereedkomen hiervoor gebruikt kunnen en mogen worden. Dit laatste is afhankelijk van de bouwveiligheid. Voor de renovatie van de ministeries is net zoals in het planalternatief voor fase 2 alleen de aanvoerroute via de Schedeldoekshaven beschikbaar.

Trillings- / geluidhinder

Aan de uitvoering van (de ruwbouw en) afbouw worden in de bouwvergunning eisen gesteld ter beperking van overlast. De aannemer dient hiervoor ter goedkeuring van de bouwinspecteur een plan in.

Zicht-stof hinder

De maatregelen om zicht- en stofhinder te beperken zijn in overeenstemming met het planalternatief.

5.5 Beleving / relatie met beschermd stadsgezicht

5.5.1 Huidige situatie

Het plangebied Wijnhavenkwartier en haar directe omgeving kenmerkt zich in de huidige situatie door een verzameling van hoge kantoorachtige bebouwing. Tabel 5.9 geeft een overzicht van de in en om het plangebied aanwezige hoogbouw

Tabel 5.9 Huidige hoogbouw in en om het plangebied

Gebouw	Bouwhoogte
Ministerie van Justitie en Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties	Ruim 70 meter
Ministerie van VROM (Rijnstraat)	60 meter
Stadhuis en bibliotheek (Spui)	55 meter
Toren van Krier (Muzestraat)	73 meter
Pelli-toren (Zwarteweg)	90 meter
Twin Peaks (Zwarteweg)	105 meter
Hoftoren (Oranjevuitensingel/Rijnstraat)	142 meter



Figuur 5.3 Huidige situatie wijnhavenkwartier (Bron: www.DenHaag.nl)

5.5.2 Autonome ontwikkeling

In de autonome ontwikkeling zouden de in het gebied aanwezige gebouwen een opknapbeurt krijgen. De bouwhoogte en het silhouet van de gebouwen blijft ongewijzigd.

In de omgeving van het plangebied worden wel een aantal hoogbouwplannen uitgevoerd. Het gaat hier om Babylon (140 meter), Koningin Julianaplein (90 meter) en het busplatform (70 meter).

5.5.3 Effectbeschrijving

Planalternatief

De gemeente Den Haag heeft de invloed van de hoogbouw op de omgeving onderzocht. (Wijnhavenkwartier, Aspecten Hoogbouw, maart 2006). In de genoemde rapportage zijn compositiefoto's opgenomen, die de invloed op de directe omgeving zichtbaar maken. Vanaf het maaiveld ontstaat een interessant en afwisselend gevelbeeld. In het verlichtingsplan wordt uitgegaan van goede verlichting op straat. Daarnaast is aanvullende verlichting van de plint belangrijk om 's avonds een aantrekkelijk en sociaal veilige omgeving tot stand te brengen.

Om een impressie te geven van de hoge accenten gezien vanuit de omgeving, zijn foto-impressies gemaakt. Hiermee kan de invloed op het beschermd stadsgezicht inzichtelijk worden gemaakt. De resultaten zijn besproken met de Rijksdienst voor Monumentenzorg. Geconcludeerd wordt dat het beeld vanaf het Plein zelfs verbetering te zien geeft. In het beeld vanaf het Malieveld is geen sprake van verstoring van de skyline, er is geen sprake van aantasting van de historische dominanten van het stadsgezicht. Langs de zichtlijnen over de belangrijke aanlooproutes is de hoogbouw niet onverenigbaar met het beeld van de historische stad. In de zichtlijn vanaf de Plaats richting Binnenhof zijn de afzonderlijke torens boven de daklijn weliswaar zichtbaar, maar toch blijft het autonome karakter van het historische complex voldoende in tact.

Renovatiealternatief

In het renovatiealternatief verandert er in vergelijking met de autonome situatie niets aan de bouwhoogte en het silhouet. Daarmee wordt niet ingespeeld op de ambities van de gemeentelijke Hoogbouwvisie. Wel is zeker dat de gevelopbouw van vooral de ministeriegebouwen sterk verandert.

5.6 Bezonnning

De nieuw te bouwen woningen binnen het Wijnhavenkwartier dienen te voldoen aan de wettelijke eisen zoals omschreven in het Bouwbesluit. Bezonnning maakt hiervan geen onderdeel uit.

In 1996 heeft de raadscommissie ROSV bezonningsrichtlijnen vastgesteld met als doel om een ongewenste vermindering van de verblijfskwaliteit als gevolg van de afname van de bezonnning van gevels en openbare ruimten in de omgeving van nieuwbouw zoveel mogelijk te voorkomen.

In het bezonningsonderzoek is daarom vooral het effect op de bestaande omgeving, en in het bijzonder op de bestaande woningen rondom het Wijnhavenkwartier, onderzocht.

In de bezonningsonderzoeken zijn de effecten van de verschillende alternatieven onderzocht. Voor het planalternatief zijn twee varianten bekeken (variant A en variant B). Uit de onderzoeken blijkt dat de woningen gelegen aan de Turfmarkt (even zijde) het meest kritisch zijn qua bezonning. Deze 'Turfmarkt woningen' (eerste tot en met de zesde verdieping) zijn daarom nader onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat in variant A een aantal woningen op de eerste en tweede verdieping niet voldoen aan de bezonningsrichtlijnen²⁰ van de gemeente Den Haag. Dit zijn er meer dan in de autonome ontwikkeling en het renovatiealternatief. Variant B voldoet een gelijk aantal woningen aan de bezonningsrichtlijnen als in de autonome ontwikkeling en het renovatiealternatief. Als wordt uitgegaan van variant B voldoen de overige woningen aan de bezonningsrichtlijnen van de gemeente Den Haag, zowel in de autonome ontwikkeling, het plan- als renovatiealternatief.

5.7 Windhinder

In 1996 heeft de raadscommissie ROSV windrichtlijnen vastgesteld met als doel om een ongewenste vermindering van de verblijfskwaliteit als gevolg van de verslechtering van het windklimaat in de openbare ruimten in de omgeving van nieuwbouw zoveel mogelijk te voorkomen. Voor wat betreft het aspect wind wordt onderscheid gemaakt in windhinder en windgevaar. Voor een toelichting op deze begrippen en de gehanteerde normen wordt verwezen naar bijlage 5 (paragraaf windhinder en bezonning).

Om de effecten als gevolg van windhinder in beeld te brengen is een windtunnelonderzoek uitgevoerd. Ook hier zijn voor het planalternatief twee varianten onderzocht (variant A en variant B). Uit het onderzoek blijkt voor het aspect windhinder dat zowel voor de autonome ontwikkeling als het renovatiealternatief op één punt een hogere jaargemiddelde windsnelheid wordt gemeten dan de richtlijn aangeeft. In beide gevallen betreft het een gebouwingang. Alle overige punten voldoen aan de criteria van de gemeente Den Haag. In variant A zijn er meer meetpunten die niet voldoen aan de criteria van de gemeente Den Haag. Variant B voldoet eveneens op één meetpunt niet aan de criteria van de gemeente Den Haag. Op basis van dit onderzoek is in het planalternatief variant B opgenomen. Hiermee wordt zowel in de autonome ontwikkeling, het plan- als renovatiealternatief op één punt een hogere jaargemiddelde windsnelheid gemeten dan de richtlijn aangeeft. In alle gevallen betreft het een gebouwingang.

Het windgevaarcriterium wordt voor de autonome ontwikkeling, het plan- en het renovatiealternatief op geen enkel punt overschreden.

²⁰ Voor een toelichting op deze begrippen en de gehanteerde normen wordt verwezen naar bijlage 5 (paragrafen windhinder en bezonning)

Uit het onderzoek wordt dan ook geconcludeerd dat beide situaties aan alle door de gemeente Den Haag gestelde criteria voor windhinder en windgevaar voldoen. Met behulp van de inrichting van het plangebied kan het enige overschrijdingspunt voor windhinder worden verbeterd.

5.8 Sociale veiligheid

De afwezigheid van 'leven' in de buurt (sociaal toezicht) en verlaten, donkere of aan het zicht onttrokken locaties zijn niet bevorderlijk voor de sociale veiligheid. Door meer verlichting en het verwijderen van onnodige obstakels wordt de sociale veiligheid verbeterd. De stedelijke functies op maaiveld dragen bij aan een veiliger klimaat op straat ten opzichte van een situatie waarbij het maaiveld wordt bepaald door gesloten gevels en achterkanten zoals nu in het Wijnhavenkwartier op veel plaatsen het geval is. In het planalternatief wordt de begane grond ingevuld met stedelijke functies. In het renovatie alternatief blijft de gesloten gevel aan de Zwarte weg en Schedeldoekshaven grotendeels gehandhaafd.

Het toevoegen van woningen op de locatie van de huidige ministeries in zowel het planalternatief als het renovatiealternatief draagt eveneens bij aan een verbetering van de sociale veiligheid omdat toezicht op het openbare gebied hierdoor toeneemt. In het weekend en 's avonds neemt de levendigheid in het gebied toe door de aanwezigheid van de bewoners en de verlichte gevels van de woningen en de stedelijke voorzieningen. In het verlengde hiervan wordt door een verbeterde inrichting van het openbare gebied en straatverlichting (onder andere op basis van Kern Gezond) de sociale veiligheid verbeterd.

6 Overige milieuaspecten

In dit hoofdstuk worden de milieuaspecten beschreven die niet of nauwelijks van invloed zijn op de gewenste planontwikkeling.

6.1 Bodem

De bodemkwaliteit in het plangebied is gedeeltelijk bekeken, omdat er tot op heden niet op alle locaties bodemonderzoeken zijn uitgevoerd. De uitgevoerde bodemonderzoeken (2003 - 2004) op de locaties Turfmarkt, Zwarteweg en Schedeldoekshaven laten zien dat de bodem licht tot matig verontreinigd is met zware metalen en PAK (teerachtige verbindingen). Op het overige deel van het plangebied (de ministeries) is een historisch onderzoek uitgevoerd. Uit dit historisch onderzoek blijkt dat dit deel van het plangebied verdacht is voor het voorkomen van zware metalen, PAK, minerale olie en oplosmiddelen. Verder is het niet uitgesloten dat verontreinigd (bodem)materiaal wordt aangetroffen ter plaatse van de voormalige Nieuwe Haven.

Uit de bodemkwaliteitskaart gemeente Den Haag blijkt dat de bovengrond (0 - 0,5 m -mv) in het plangebied gemiddeld matig verontreinigd is met zware metalen lood en zink en licht verontreinigd is met cadmium, koper, nikkel en PAK (teerachtige stoffen). In de diepere bodemlagen (0,5 - 2,0 m -mv) worden nog licht verhoogde gehalten aan kwik, lood, zink en PAK aangetoond.

In de directe omgeving van de locatie zijn in het verleden, tussen 1983 - 1989, in verband met diverse herinrichtingen en de bouw van het stadhuis ook bodemonderzoeken uitgevoerd. Uit deze onderzoeken blijkt dat de bovengrond (tot ongeveer 1 m -mv) licht tot plaatselijk matig verontreinigd is met zware metalen en PAK. In de diepere grondlagen worden zeer plaatselijk lichte verontreinigingen in de grond aangetroffen. In het grondwater worden geen verontreinigingen aangetroffen. Ter plaatse van voormalige olietanks is een sterke verontreiniging met minerale olie aangetoond, deze verontreiniging is voor de bouw van het stadhuis gesaneerd. Voordat werkzaamheden met grond worden verricht, worden nadere bodemonderzoeken uitgevoerd. Als gevallen van ernstige bodemverontreiniging worden aangetroffen, worden deze gesaneerd.

6.2 Water

Het plangebied ligt in het boezemgebied van het hoogheemraadschap van Delfland. In het gebied is het vastgestelde waterpeil NAP - 0,40 m. Gezien de hoogteligging van het gebied is er geen bezwaar tegen het gebruik van deze locatie als woningbouw- en kantorenlocatie. Met betrekking tot het aspect waterberging zijn afspraken gemaakt met het Hoogheemraadschap van Delfland: de benodigde waterberging wordt elders gerealiseerd.

Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat de voor het plan vereiste waterbergingscapaciteit kan worden opgelost in hetzelfde boezemstelsel als waartoe het Wijnhavenkwartier behoort, en wel in het project Madestein.

In de eerder uitgevoerde bodemonderzoeken is geen verontreiniging van het grondwater in de omgeving van het plangebied aangetroffen. De autonome ontwikkelingen leiden niet tot een (merkbare) verandering van de beschreven milieuaspecten.

Voor het onttrekken van grondwater tijdens de bouwwerkzaamheden voor de nieuwe ministeries in fase 1 is een bemalingsvergunning verleend door de provincie. Deze vergunning is onherroepelijk. Uit onderzoek ten behoeve van de vergunningaanvraag blijkt dat het niet te verwachten is dat de bemaling van de bouwput voor de nieuwbouw van de ministeries negatieve invloed op de omgeving zal hebben. Ook blijkt uit onderzoek dat het niet te verwachten is dat de activiteiten nadelige gevolgen voor de waterkwaliteit zullen hebben, of dat er sprake zal zijn van ernstige bodem- en of grondwaterverontreiniging en dat zich significante effecten zullen voordoen op de chemische en microbiologische samenstelling van het grondwater.²¹

Voor de aanleg van de parkeergarage in de eerste fase is apart onderzoek uitgevoerd²². Hieruit blijkt dat de parkeergarage een grondwaterstandverandering van maximaal 4,5 cm tot gevolg heeft. Op een afstand van 140 m van de locatie bedraagt de grondwaterstandverandering maximaal 1 cm. Vergeleken bij de natuurlijke grondwaterstandfluctuatie van 35 cm is dit verwaarloosbaar. De aanleg van de parkeergarage onder de nieuwe ministeries en de woontoren beïnvloedt het stromingspatroon in de omgeving van de parkeergarage. Op een afstand van circa 160 m is de invloed van de parkeergarage op het stromingspatroon verwaarloosbaar.

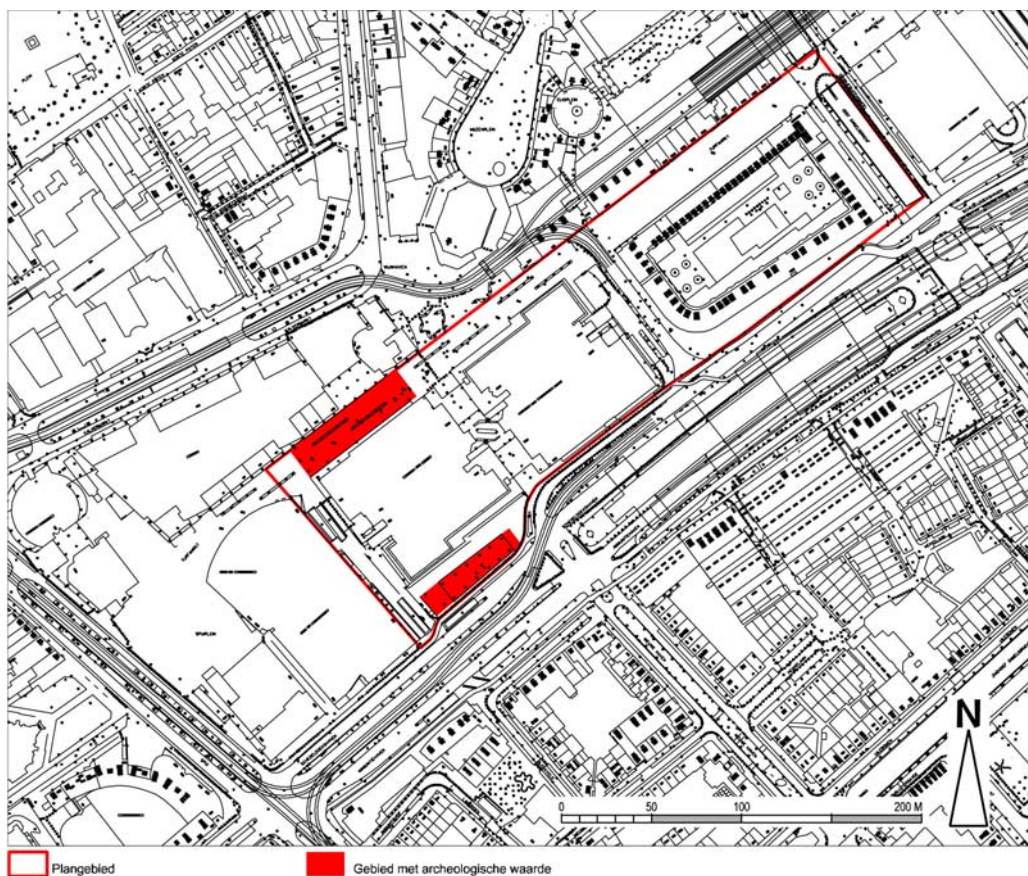
6.3 Cultuurhistorie en archeologie

Het plangebied ligt op een van oorsprong archeologisch redelijk interessant gebied, te weten een strandvlakte met een middelhoge trefkans op archeologische waarden. Echter, door de ontwikkelingen in het plangebied in de afgelopen decennia (hoogbouw, parkeergarages, et cetera) zijn de eventuele aanwezige waarden grotendeels verloren gegaan. In de openbare ruimte ten noordwesten en zuidoosten van het Ministerie van Justitie zijn waarschijnlijk nog wel archeologische waarden aanwezig: hier liepen ooit de kanalen van de Turfmarkt/Houtmarkt en van de Schedeldoekshaven (zie figuur 6.1²³). Ruim voor de start van de bouw wordt archeologisch archeologisch vervolgonderzoek uitgevoerd.

²¹ Geomet B.V., 28 januari 2004 en Deerns Raadgevende Ingenieurs BV (concept, 24 mei 2004)

²² Effecten damwanden op grondwaterstroming en -standen, IF Technology, 19 april 2006.

²³ Bureauonderzoek archeologische waarden Wijnhavenkwartier, Dienst Stadsbeheer, afdeling archeologie, 2006



Figuur 6.1 Gebieden met archeologische waarden in het plangebied

6.4 Natuur

De herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier is een ingreep in een al sterk verstedelijkt gebied. Door de nagenoeg volledige verharding van het gebied en vele bebouwing is de natuurwaarde en de biodiversiteit in (de directe omgeving van) het plangebied minimaal tot zelfs afwezig. Het enige groen bestaat uit de binnentuin van de Zwarte Madonna en de geheel gecultiveerde dakterrassen van de ministeries. Onderzoek²⁴ ter plaatse heeft uitgewezen dat:

- Er geen enkele aanwijzing is dat de onderzochte complexen als vaste verblijfplaats worden gebruikt door vleermuizen, huismussen, gierzwaluwen of andere streng beschermde diersoorten. Daarom is voor deze soorten voor de geplande ingreep geen ontheffing in het kader van de Flora- en Faunawet nodig

²⁴ Quick Scan plangebied Wijnhavenkwartier, DGR, 2006

- In het plangebied komt een zeer beperkt aantal planten- en diersoorten voor. Een deel van de plantensoorten is aangeplant. Met uitzondering van vogels staan alle waargenomen beschermde diersoorten vermeld op tabel 1 van de AMvB artikel 75 Flora- en Faunawet. Voor verstoring van deze soorten geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen een automatische vrijstelling
- Het plangebied biedt de groene specht geen enkele nest- of broedgelegenheid; de indirecte waarneming (uitwerpselen en graafsporen) wijzen er op dat de groene specht de binnentuin bezoekt om te foerageren. Verstoring van deze functie is niet ontheffingsplichtig omdat de Haagse parken voor de groene specht voldoende foerageermogelijkheden blijven bieden. Er worden geen (andere) streng beschermde planten- of diersoorten verwacht
- Met het oog op de zorgplicht wordt aanbevolen de panden te slopen vóórdat vogels in of aan de gebouwen gaan nestelen. Als datum kan daarvoor half april worden aangehouden. Dit is uitdrukkelijk een richtdatum. In het kader van de Flora- en Faunawet wordt geen standaardperiode voor het broedseizoen gehanteerd; van belang is dat er geen broedgevallen worden verstoord
- In zijn algemeenheid dient verstoring, ook buiten de planlocatie, zoveel mogelijk voorkomen te worden. Zo dient bijvoorbeeld voorkomen te worden dat afval of ander materiaal in de watergang (gracht tussen de Zwarteweg en de Oranjevuitensingel) terecht komt

6.5 Veiligheid

Externe veiligheid

Het treinstation Den Haag Centraal is een eindstation voor personenvervoer. Er vindt op dit gedeelte van het spoor dan ook geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats.

Geen van de in de omgeving van het plangebied gelegen wegen is aangewezen als route voor vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Het aspect externe veiligheid is daarmee niet van invloed op de plannen voor het Wijnhavenkwartier.

Calamiteiten

In geval van een calamiteit moeten mensen goed en veilig het gebied kunnen verlaten. Ook moeten hulpdiensten het gebied snel kunnen bereiken. Het gebied is in de huidige situatie goed bereikbaar, en er zijn voldoende routes om het gebied snel te kunnen verlaten. In principe verandert dit niet in de nieuwe situatie. Er vindt over dit punt overleg plaats met de brandweer.

7 Duurzaamheid

7.1 Inleiding

Bij het ontwerp van de gebouwen en de parkeervoorziening is duurzaamheid één van de leidende principes. Voor de utiliteitsgebouwen wordt gestreefd naar een hoge Milieu-index (conform de RGD-methodiek, de rekenmethodiek voor de bepaling van de milieubelasting van utiliteitsgebouwen). Bovendien heeft de gemeente Den Haag als doelstelling in 2050 volledig CO₂-neutraal te zijn. Dit kan alleen worden gerealiseerd als binnen bouwprojecten een hoge prioriteit wordt gegeven aan maatregelen die de CO₂-uitstoot drastisch verminderen.

Voor de nieuwbouw van de ministeries in de eerste fase zijn twee onderzoeken uitgevoerd:

1. Greencalc-studie nieuwbouw ministeries van justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, februari 2005, DGMR
2. 4P Beoordeling JuBikavel, september 2005, BOOM

Aanvullend is ten behoeve van het MER voor het hele plangebied een onderzoek uitgevoerd naar 'Gebouwgebonden milieu-effecten Wijnhavenkwartier' (maart 2006, BOOM). Voor de beoordeling van de duurzaamheidsaspecten zijn deze onderzoeken als basis gebruikt.

Om de effecten op duurzaamheid te kunnen bepalen, kijken wij naar de volgende aspecten:

- Intensief ruimtegebruik
- Duurzaam materiaalgebruik
- Water
- Energie

7.2 Intensief ruimtegebruik

Duurzaamheid kan vanuit intensief ruimtegebruik vertaald worden in:

- Bouw in bebouwd gebied, waardoor ruimtebeslag elders niet noodzakelijk is
- Bouw in de nabijheid van voorzieningen, zoals openbaar vervoer

Door de gekozen locatie nabij een belangrijk openbaar vervoersknooppunt en het optimaal benutten van beschikbare ruimte is de activiteit op zichzelf een goed voorbeeld van duurzame ontwikkeling. De winst door de herinrichting van het Wijnhavenkwartier wordt in het planalternatief vooral behaald door de grote mate van verdichting op de locatie van de Zwarte Madonna (circa 130.000 m² extra in de eerste fase en circa 10.000 m² extra in de tweede fase, exclusief parkeerplaatsen). De ontwikkelingen in het Wijnhavenkwartier zorgen voor een intensieve en gevarieerde mix van functies in binnenstedelijk gebied.

Werken, wonen, servicegerichte stedelijke voorzieningen en cultuur en vermaak worden op een zeer compacte schaal en hoogwaardige manier ontwikkeld. De paradox is dat een dergelijke intensieve mix tevens kan leiden tot extra hinder voor de bewoners van het gebied. Het renovatiealternatief scoort op het onderdeel 'intensief ruimtegebruik' minder goed, omdat er naast de functiewisseling vrijwel geen intensivering van het vloeroppervlak plaatsvindt (circa 7.000 m² extra, exclusief parkeerplaatsen).

7.3 Duurzaam materiaalgebruik

Duurzaamheid kan vanuit materiaalgebruik vertaald worden in:

- Vermindering van het gebruik van materialen, dan wel het stimuleren van meervoudig (her)gebruik van materialen
- Gebruik van herbruikbare materialen en onderhoudsvriendelijke materialen
- Gebruik van milieuvriendelijke materialen (materialen die niet uitlogen)
- Gebruik in openbare ruimten van materialen die vandalismebestendig, graffitiwerend en hoogwaardig zijn

Realisering van het planalternatief leidt tot een toenemend gebruik van materialen en grondstoffen. Ten opzichte van de autonome situatie en het renovatiealternatief is de toename groot. Bovendien komt door de sloop van de Zwarte Madonna en de kantoren van de ministeries veel bouw materiaal vrij. Gezien de relatief jonge leeftijd van de gebouwen is dit vanuit het oogpunt van duurzaamheid een negatief effect (de gebruiks jaren van de Zwarte Madonna en kantoren zijn respectievelijk 19 en 30 jaar, de economische levensduur is circa 50 jaar). Het negatieve effect wordt enigszins beperkt doordat circa 95 % van de afvalstoffen geschikt gemaakt wordt om afgevoerd te worden naar verwerkingsinrichtingen ten behoeve van hergebruik. Beton kan bijvoorbeeld verwerkt worden tot secundaire grondstof voor de fundering van rijkswegen.

De gemeente Den Haag streeft naar duurzaam bouwen. Hiertoe heeft de gemeente onder andere eind 2005 een convenant getekend waarin het gebruik van duurzaam geproduceerd, FSC-gekeurd, hout sterk zal worden gestimuleerd. Bij de beoordeling van de plannen voor fase 1 (ministeriegebouwen) op basis van het '4P-model; duurzaam bouwen' is de score voor het onderdeel 'Nationaal Pakket maatregelen: materiaal 'redelijk'. Positief is het toepassen van duurzaam geproduceerd FSC-gekeurd hout. De score wordt negatief beïnvloed door de relatief zware betonconstructie en de extra milieubelasting door de twee parkeerlagen. De levensduur van de nieuwe gebouwen wordt op meer dan 50 jaar geschat.

7.4 Water

Gezien de plaats en aard van de ingreep is op het gebied van water weinig winst te behalen. De score van de 4P-beoordeling van de ministeriegebouwen is voor water 'maximaal', vooral door toepassing van maatregelen zoals korte leidinglengten en waterbesparende voorzieningen.

In de Turfmarkt, de Schedeldoekshaven en de Zwarteweg ligt een gescheiden rioolstelsel. Bij de aansluiting van de gebouwen zowel in fase 1 (locatie Zwarte Madonna) als in fase 2 (locatie bestaande ministeries) zullen de afvoeren van de dakvlakken en andere regenwater verzamelde oppervlakten worden aangesloten op het regenwater riool dat afstroomt naar het oppervlakte water van de Zwarteweg zoals dat ook nu het geval is. Het overige afvalwater zal worden afgevoerd via het vuilwater riool naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie (rwzi) van Delfland.

7.5 Energie

7.5.1 Trias energetica

Door het toevoegen van stedelijke functies zal het energiegebruik in het plangebied toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De herinrichting van het Wijnhavenkwartier biedt echter goede mogelijkheden om de energievraag en het energieaanbod op elkaar af te stemmen. Er wordt gestreefd naar een zo hoog mogelijke Energie Prestatie op Locatie (EPL). Het leidende principe voor het realiseren van energiebesparing wordt gevormd door de zogenaamde Trias Energetica. Dit principe gaat allereerst uit van de vraagbeperking: een energievraag die er niet is, hoeft ook niet te worden geleverd. Bij vraagbeperking moet worden gedacht aan bijvoorbeeld isolerende maatregelen, maar ook warmteterugwinning uit ventilatielucht is een energiebesparende maatregel. Op de tweede plaats is het zaak om de resterende energievraag zoveel mogelijk te realiseren uit hernieuwbare bronnen.

Hiertoe worden ondermeer zonne-energie en windenergie gerekend. Tenslotte moet de nog resterende energievraag geleverd worden via zo efficiënt mogelijke omzettingen (ook wel conversies genoemd). Samengevat luidt de Trias Energetica:

1. Vraagbeperking
2. Maximalisering van de inzet van hernieuwbare bronnen
3. Zo efficiënt mogelijke conversies toepassen voor de resterende energievraag

Vraagbeperking

Om de vele mogelijke en zeer diverse besparingsopties en de resulterende energieprestatie van een gebouw te kunnen beoordelen, is de zogenaamde Energie Prestatie Normering (EPN) ingevoerd. De EPN beschrijft de rekenmethode om de energieprestatie van een gebouw te kunnen berekenen. In het Bouwbesluit zijn voor de verschillende gebouwtypen limietwaarden opgenomen voor de energieprestatie van het gebouw: de zogenaamde energieprestatiecoëfficiënt (EPC). Bij de plannen wordt gestreefd naar een zo hoog mogelijke energieprestatie.

Het energieverbruik wordt verminderd door een goede uitvoering en inregeling van de klimaatinstallatie. Ook wordt de bouwkundige schil optimaal geïsoleerd, wordt gebruik gemaakt van zeer hoog-rendement glas en wordt gebruik gemaakt van een laag geïnstalleerd verlichtingsvermogen in combinatie met een daglichtschakeling.

Duurzame energie

Ondanks het uitvoeren van vraagbeperkende maatregelen, blijft er altijd een zekere energievraag over. De tweede stap uit de Trias Energetica is gebruik van duurzame energiebronnen. Bij de herinrichting van het Wijnhavenkwartier wordt de volgende maatregel toegepast:

- Warmte- / koudeopslag in de bodem (WKO). Hiermee wordt de uitstoot van CO₂ ten opzichte van traditionele verwarming met circa 30 - 40 % gereduceerd

WKO (bewezen techniek met zeer korte terugverdientijd) heeft als bijkomend voordeel dat het comfortniveau van de woningen flink stijgt. Bovendien kan het systeem in de verdere toekomst relatief eenvoudig geschikt gemaakt worden voor toepassing van geothermie. In die situatie is een CO₂-reductie van 90 % realistisch.

Efficiënte conversies

De laatste stap in de Trias Energetica is het zo efficiënt mogelijk omgaan met de resterende energievraag. In het Wijnhavenkwartier wordt dit gedaan door aan te sluiten op een collectieve warmtevoorziening (stadsverwarming) in combinatie met een elektrische warmtepomp.

De score van de 4P-beoordeling voor de ministeriegebouwen op 'Nationaal Pakket maatregelen: energie' is 'maximaal'.

7.5.2 Milieueffecten energieverbruik

Om de milieueffecten als gevolg van energiegebruik in beeld te brengen is in een onderzoek gekeken naar het energiegebruik in de beide alternatieven²⁵:

- In gebouwen (warmte en elektriciteit)
- Voor de drinkwatervoorziening

Het energieverbruik in de verschillende alternatieven is weergegeven in tabel

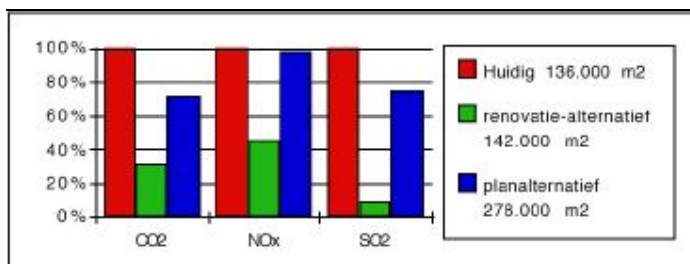
²⁵ 'Gebouwgebonden milieu-effecten Wijnhavenkwartier', maart 2006, BOOM

Tabel 7.1 Direct verbruik (gas inclusief hulpketel stadsverwarming, warmte, electriciteit en water) van het plan- en renovatiealternatief

	Gas (m ³)	Warmte (GJ)	Water (m ³)	Electriciteit (kWh)
Huidige situatie	2.612.000	0	53.000	15.622.000
Planalternatief	136.000	20.000	208.000	18.321.000
Renovatiealternatief	128.000	19.000	104.000	7.783.000

Het directe verbruik van gas is zeer sterk gedaald door de andere wijze van verwarmen met elektrische warmtepompen en stadsverwarming. Het warmteverbruik uit de warmtekrachtcentrale van de stadsverwarming van het plan- en renovatiealternatief ontloopt elkaar niet veel doordat het extra programma in het planalternatief vooral kantoren zijn die geen warmte afnemen van de warmtekrachtcentrale zelf. Ook zijn de nieuwe woningen zuiniger dan de slechts matig verbeterde woningen in de Zwarte Madonna uit het renovatiealternatief. Het waterverbruik neemt sterk toe. Dat komt vooral door de stijging van het aantal woningen. Daling van het elektriciteitsverbruik in het renovatiealternatief ten opzichte van het planalternatief komt vooral door minder kantooroppervlak. Kantoren blijven grootverbruikers van elektriciteit. Daarom is het elektriciteitsverbruik het planalternatief ook groter dan in de huidige situatie.

Uit de berekeningen van de gebouwgebonden milieubelasting van het Wijnhavenkwartier blijkt dat zowel het renovatiealternatief als het planalternatief een lagere uitstoot hebben dan de huidige bebouwing, terwijl het huidige vloeroppervlak kleiner is dan het vloeroppervlak in beide voorstellen. In de verschillen tussen het renovatiealternatief en het planalternatief is het verschil van bijna een factor twee in vloeroppervlak terug te zien. Er is alleen naar de effecten van energie- en waterverbruik gekeken.



Procentuele verdeling van de uitstoot voor de drie varianten. Het vloeroppervlak is in de legenda vermeld.

Figuur 7.1 Verdeling uitstoot

Kenmerk R003-4412075GGV-nva-V02-NL

8 Vergelijking alternatieven, meest milieuvriendelijk alternatief

In dit hoofdstuk vindt een vergelijking van (milieu)effecten van het plan- en renovatiealternatief plaats. Verder wordt een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) samengesteld, waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen of zoveel mogelijk beperkt.

8.1 Toetsing en vergelijking van de alternatieven

8.1.1 Werkwijze

Het planalternatief en het renovatiealternatief worden eerst op hun milieueffecten vergeleken. Daarna worden de alternatieven getoetst aan de in paragraaf 2.3 geformuleerde doelstelling en milieucriteria. Deze vergelijking en toetsing is de opstap voor de bouwstenen voor het MMA. Deze bouwstenen geven milieuoptimalisaties ten opzichte van het plan- en het renovatiealternatief.

8.1.2 Algemene milieuoverwegingen

Tegenover de mogelijke milieunadelen van de ontwikkeling (geluid, luchtkwaliteit e.d.) staan ook milieu- en ruimtevoordelen: intensief ruimtegebruik, optimale benutting van de ligging nabij openbaarvervoersknooppunten en verbetering van de beleving van het gebied.

De keuze voor verdichting van het gebied sluit optimaal aan bij het Rijks- en provinciaal beleid om ruimtelijke ontwikkelingen nabij openbaarvervoersknooppunten te realiseren. Doelstelling hiervan is het autogebruik te verminderen. Door optimaal gebruik te maken van de beschikbare ruimte is het ruimtebeslag bovendien beduidend kleiner, dan wanneer een 'leeg' gebied aan de rand van de stad zou worden benut.

Keuze voor verdichting betekent impliciet ook een keuze voor een hoger risico op milieuhinder. De uitdaging is deze hinder te beperken tot een niveau dat in een stadscentrum aanvaardbaar is en uiteraard past binnen de geldende wet- en regelgeving. De aanwijzing van het Wijnhavenkwartier als gebiedstype 'gemengd werken' sluit hierbij aan.

Bij het beoordelen van de toekomstige milieusituatie is tot slot het volgende van belang. Het gaat in het Wijnhavenkwartier niet alleen om het toevoegen van nieuwe functies. Integendeel, voor een groot deel gaat het namelijk om het vervangen van de huidige bebouwing, waar dezelfde functies terugkomen (kantoren, wonen, parkeren, winkels). In hoofdstuk 3 is de kwantitatieve onderbouwing hiervan gegeven.

8.1.3 Vergelijking milieuaspecten

Als gevolg van de plannen voor het Wijnhavenkwartier (beide alternatieven) zijn er geen belangrijke nadelige milieueffecten te verwachten. Dit komt doordat het plangebied nu ook stedelijke functies herbergt met verkeersaantrekkende werking.

In het planalternatief vinden de voornaamste wijzigingen ten opzichte van de verkeersintensiteiten in de autonome ontwikkeling plaats op de Schedeldoekshaven, nabij tramdoorsteek (toename van 13,7 %) en op de Oranjevuitensingel (afname van 10%). Alleen op deze wegvakken is sprake van mogelijke belangrijke milieugevolgen.

De berekeningen voor luchtkwaliteit voor deze wegvakken wijzen uit dat er geen verslechtering optreedt als gevolg van de wijzigingen. Ook uit de geluidsberekeningen blijkt dat er geen merkbaar verschil is tussen de autonome ontwikkeling en het planalternatief.

De verkeersintensiteiten in het renovatiealternatief zijn wat lager dan in het planalternatief. Belangrijkste oorzaak hiervoor is het kleinere programma voor kantoren en stedelijke voorzieningen. Als gevolg van dit kleinere programma zijn ook de milieueffecten voor wat betreft lucht en geluid geringer dan het planalternatief, de conclusies veranderen echter niet (geen verslechtering luchtkwaliteit, geen merkbare toename geluidsbelasting). Belangrijkste kanttekening die hierbij geplaatst moet worden is dat een deel van het programma in dit alternatief elders gerealiseerd zal moeten worden met alle milieugevolgen op die locatie van dien. In het kader van dit MER is niet onderzocht over welke activiteiten en welke locaties het dan zou kunnen gaan. Op dit punt kunnen de alternatieven dus moeilijk worden vergeleken.

8.1.4 Toetsing aan de doelstelling van het plan

De doelstelling waaraan de alternatieven getoetst worden is (zie paragraaf 2.3 van het MER): Het Wijnhavenkwartier als onderdeel van Den Haag Nieuw Centrum een impuls geven door herontwikkeling van het gebied met herhuisvesting van de ministeries, woningbouw en toevoeging van stedelijke functies. Verdichting en verhoging van de stedenbouwkundige kwaliteit zijn daarbij de kernbegrippen.

Verdichting

Het planalternatief voldoet voor het onderdeel verdichting in grotere mate aan de doelstelling dan het renovatiealternatief. Belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- In het renovatiealternatief wordt maar één ministerie gehuisvest
- In het renovatiealternatief wordt een minder stedelijke mix van functies toegevoegd
- Het renovatiealternatief kent in mindere mate verdichting

Stedenbouwkundige kwaliteit

De stedenbouwkundige structuur wordt door de beperktere kwaliteitsslag in het renovatiealternatief minder grondig aangepakt. Hierdoor blijft de aansluiting op de omgeving voor verbetering vatbaar. Het planalternatief biedt de mogelijkheid het hele gebied inclusief de openbare ruimte te verbeteren.

8.1.5 Toetsing aan milieucriteria

In hoofdstuk 2 van het MER zijn de volgende milieucriteria genoemd

1. Tenminste voldoen aan normen/grenswaarden en verplichtingen uit de milieuregelgeving (Besluit Luchtkwaliteit, Wet geluidhinder, Wet milieubeheer)
2. Voldoen aan de milieumambities voor het gebiedstype gemengd werken zoals vastgesteld in het Gebiedsgericht Milieubeleid van Den Haag. In de duurzaamheidparagraaf behorende bij het vast te stellen bestemmingsplan wordt aangegeven of de ambities uit het gebiedsgerichte milieubeleid zijn gehaald en zo niet wat daarvan de reden is
3. Waar mogelijk bijdragen aan de gestelde Haagse Ambities in de Contourennota voor milieubeleid 2006 - 2010:
 - Den Haag CO₂-neutrale stad (lange termijn ambitie): daarvoor moet minimaal worden voldaan aan de landelijke Kyotodoelstelling: 6 % minder uitstoot ten opzichte van 1990 (2029 Kton) door bijvoorbeeld gebruik maken van aardwarmte en windturbines
 - Het aantal bronnen van terechte klachten met betrekking tot incidentele geluidsoverlast (bedrijven, horeca) in 2010 reduceren
 - Het aantal ernstig gehinderden door continue geluidsoverlast (voornamelijk verkeer) op lange termijn reduceren
4. Milieuhinder voor toekomstige bewoners en gebruikers in het plangebied en omwonenden *buiten* het plangebied zoveel mogelijk beperken, ook tijdens de bouwfase
5. Mogelijkheden voor duurzaamheid worden optimaal benut

Beide alternatieven voldoen aan criterium 1 en 2. De ambities die zijn genoemd onder criterium 3 gelden voor de stad als totaal. Het planalternatief biedt meer mogelijkheden om in te spelen op de ambities, omdat niet voortgebouwd hoeft te worden op bestaande systemen en dus vanaf het eerste ontwerp geanticipeerd kan worden op het halen van de ambities. Om deze reden voldoet het planalternatief ook beter aan het vierde criterium.

Hinder vanwege de aanwezige functies (criterium 4) kan zowel in het planalternatief als in het renovatiealternatief goed worden voorkómen door technische maatregelen toe te passen. Bijvoorbeeld geluidwerende voorzieningen of maatregelen op / langs wegen (voor vermindering van geluidbelasting en luchtverontreiniging). In dat opzicht is er geen verschil tussen de alternatieven.

In hoofdstuk 7 van het MER is beschreven hoe duurzaamheid (criterium 5) is ingebed in de alternatieven. In paragraaf 8.2 worden hiervoor nog optimalisatiemogelijkheden benoemd.

8.2 Milieuoptimalisatie (MMA)

Voor beide alternatieven is gekeken hoe ze vanuit milieuoogpunt geoptimaliseerd kunnen worden. Daarmee zijn in feite twee meest milieuvriendelijke alternatieven ontwikkeld. Door beide alternatieven te optimaliseren, wordt milieu gelijkwaardig in beide alternatieven meegenomen en maakt dit de afweging op dit punt zorgvuldiger en transparanter. Per maatregel wordt aangegeven voor welk alternatief het van toepassing is: P (planalternatief) en/of R (renovatiealternatief)

8.2.1 Bouwstenen vanuit het programma

Voor de invulling van de recreatieve activiteiten is ten behoeve van dit MER in beide alternatieven (P/R) een maximumprogramma (qua bezoekersaantallen) aangehouden. Uit het effectenonderzoek blijkt dat in vergelijking met het minimale programma (zie bijlage 4) nauwelijks sprake zal zijn van extra verkeersbewegingen. Ook blijkt dat er ten opzichte van de autonome ontwikkeling geen merkbare verandering zal zijn van de geluidsbelasting en in de luchtkwaliteit. Er is dus vanuit milieuoogpunt geen aanleiding om in het MMA van een kleiner programma uit te gaan.

8.2.2 Bouwstenen vanuit verkeer en vervoer (P/R)

Het effectueren van het VCP in de nu voorgestelde voorkeursvariant (sectorenmodel) is een belangrijke factor voor het kunnen beperken van het verkeersaanbod. Het VCP maakt door deze beperking van het verkeersaanbod ook de inkorting van het Prins Bernhardviaduct mogelijk. Daarmee kan weer het aantal "omrijdbewegingen" vanaf en naar het huidige Prins Bernhardviaduct voor fase 1/complex Zwarte Madonna (nu via Ammunitionshaven en Schedeldoekshaven) worden beperkt.

Een andere bouwsteen is het optimaliseren van de verkeersafwikkeling, bijvoorbeeld door vooruitlopend op het inkorten van het Prins Bernhardviaduct te kijken in hoeverre omrijdbewegingen geminimaliseerd kunnen worden.

Het verder verbeteren van de CentrumRing en de routes van en naar de hoofdwegen (Trekvliettracé) kunnen bijdragen aan een verdere beperking van het verkeersaanbod op de routes door de binnenstad en de sterke concentratie daarvan op het Prins Bernhardviaduct. De Nota Zwaar Verkeer met daarin een vergaande vorm van milieuzonering (euro 3 of euro 4) kan verder bijdragen aan het beperken van de verkeershinder.

Deelautosystemen zoals Greenwheels kunnen bijdragen aan een beperking van het autobezit en -gebruik. Bewoners kunnen door deelname aan een autodeelsysteem afzien van een eigen (tweede) auto wat tot een beperking van het aantal benodigde parkeerplaatsen en het autogebruik leidt. Voor werknemers neemt, door de mogelijkheid van een deelautosysteem, de 'noodzaak' tot autogebruik in het woon-werkverkeer af.

Goede en goed toegankelijke fietsenstallingen die direct aansluiten op de fietsroutes vergroten het aandeel fietsgebruik voor de ritten van en naar het plangebied. In het bijzonder bij de woningen is een goede stallingmogelijkheid essentieel (zit niet meer in het Bouwbesluit).

De interne ontsluiting van de parkeervoorzieningen kan door een inpandige koppeling van garages tussen fase 1 en fase 2 de toename van het verkeersaanbod op de omliggende wegvakken door het plan beperken. Ritten binnen een complex kunnen immers beter worden "gestuurd" dan op straat en daarbij kunnen emissie en geluidshinder op de openbare weg worden beperkt. Deze maatregel is niet toepasbaar in het renovatiealternatief, en is dus alleen onderdeel van het MMA voor het planalternatief (P).

Een andere maatregel is stimuleren dat nog meer gebruik gaat worden gemaakt van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld door het aanbieden van kortingskaarten of het geven van korting op een toegangskaartje (bijvoorbeeld bij de bioscoop) als gereisd wordt met het openbaar vervoer (P/R).

Vormen van vervoermanagement gericht op het sturen op het woon-werk en/of zakelijk verkeer door bedrijven en organisaties kunnen verder bijdragen aan het beperken van het autogebruik. Dit is echter een instrument dat nu, in het stadium van planvorming, nog niet concreet te maken is. Nog niet bekend is immers wie zich allemaal gaan vestigen in het complex en hoe partijen vervoermanagement gaan implementeren. Wel zijn door de aanwezigheid van goede openbaar vervoerverbindingen, voorzieningen voor langzaam verkeer en strenge parkeernormen de condities geschapen waarbinnen vervoermanagement adequaat kan worden geëffectueerd.

De gebruikte parkeernormen gaan al uit van een terughoudende, maar reële parkeerbehoefte voor deze locatie. Het verlagen van de parkeernorm sec, om het aantal ritten omlaag te brengen, wordt daarom niet als voorstel in het MMA opgenomen. Aangenomen wordt namelijk dat het aantal ritten van en naar het Wijnhavenkwartier dan wel zal dalen, maar dat gezien de parkeerbehoefte bezoekers elders hun auto gaan parkeren. Voor de optredende verkeersintensiteiten leidt dit dan dus niet tot een verbetering.

Wel kan, gezien de Parkeerbalans, onderzocht worden of de genoemde parkeerbehoefte deels elders, in de omgeving van het plangebied, ondergebracht kan worden.

8.2.3 Bouwstenen vanuit woon- en leefmilieu (P/R)

Vanuit het woon- en leefmilieu zijn de volgende milieuoptimalisaties mogelijk:

- Geluidsreducerende maatregelen (stil asfalt)
- Stimuleren van schone voertuigen van werknemers en bewoners
- Bundeling van transportstromen van en naar de kantoren
- Bundeling van personenvervoer van en naar de recreatieve functies

De genoemde maatregelen hebben een gunstige invloed op de geluidsbelasting en op de luchtkwaliteit. Hoewel er als gevolg van het plan geen merkbare verslechtering optreedt, zal de berekende (kleine) bijdrage van het plan aan de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit daarmee kleiner worden. Voor luchtkwaliteit geldt verder dat vooral in het kader van het Plan van Aanpak Luchtkwaliteit maatregelen zullen worden uitgevoerd voor het centrumgebied van Den Haag.

8.2.4 Bouwstenen vanuit duurzaamheid

In hoofdstuk 7 is beschreven hoe duurzaamheid in fase 1 (P) is ingebed in ontwerp en gebruik. Ook bij de realisering van de gebouwen van fase 2 (P/R) zijn er duidelijke milieukansen op het gebied van duurzaam bouwen en energie. Hieronder wordt kort ingegaan op de milieukansen.

Intensief ruimtegebruik

De beschikbare ruimte wordt in het planalternatief optimaal benut. In de buitenruimte kan daarom nauwelijks meer milieuwinst worden behaald (P). In het renovatiealternatief zijn er wel mogelijkheden om het ruimtegebruik te intensiveren. Zo is in het renovatiealternatief al aangegeven dat realisering van dakwoningen op de Zwarte Madonna mogelijk is. Het intensieve ruimtegebruik kan nog aangevuld worden met maatregelen gericht op het binnenmilieu van de gebouwen (P). Een slechte kwaliteit van het binnenmilieu kan invloed hebben op de gezondheid. Dergelijke maatregelen sluiten aan bij één van de speerpunten uit het gemeentelijk Milieubeleidsplan, namelijk het binnenmilieu.

Duurzaam materiaalgebruik (P/R)

Vanuit het oogpunt van duurzaam bouwen is het gewenst om alle 'vaste' maatregelen uit het basispakket van het Nationaal Pakket Utiliteitsbouw, plus een zo hoog mogelijk percentage maatregelen uit het variabele pakket te realiseren.

De vraag naar (primaire) grondstoffen dient zoveel mogelijk te worden beperkt. Het is wenselijk om het materiaal dat vrijkomt bij de sloop (en het strippen) van de huidige bebouwing zoveel mogelijk te hergebruiken. Aanvullend daarop is het wenselijk om daarnaast zoveel mogelijk duurzame, vernieuwbare grondstoffen en eindige grondstoffen die het milieu het minst belasten te gebruiken en hergebruik van grondstoffen afkomstig van andere locaties toe te passen (P).

Energie (P/R)

Het energieverbruik is in de plannen relatief hoog vanwege de toepassing van elektrische waterpompen en de relatief grote energiebehoefte van de liften. Er is daarom nog winst te behalen op het gebied van energie. Hieronder wordt ingegaan op de mogelijke maatregelen, weer volgens het principe van de Trias Energetica.

Allereerst is het zinvol om het streven van de gemeente Den Haag naar een zo hoog mogelijke EPL concreet te maken. Om dit instrument optimaal in te kunnen zetten, is het goed om een concreet ambitieniveau aan te geven (bijvoorbeeld een EPL van minimaal 7.0 - innovatief).

Een andere goede maatregel met het oog op vraagbeperking is het toepassen van energiezuinige liften en een geoptimaliseerde liftkeuze. Daarnaast zijn er nog verschillende bouwkundige en installatietechnische maatregelen waarmee de EPC verbeterd kan worden:

- Vermindering van het energiegebruik door oriëntatie van de bebouwing op de zon, het creëren van bufferzones tussen binnen- en buitenruimten en het toepassen van voldoende schilisolatie (vloer en gevel, dak, beglazing en deuren)
- Toepassen van balansventilatiesystemen met hoogrendement warmteterugwinning uit bijvoorbeeld ventilatielucht of douchewater

De inzet van hernieuwbare bronnen kan verder gemaximaliseerd worden door:

- Inpassing van (gebouwgebonden) windenergie. Bij de inpassing van windvermogen hoeft daarbij niet direct gedacht te worden aan grote commerciële windturbines. Momenteel zijn ook windturbines ontwikkeld voor inpassing in de gebouwde omgeving
- Inkoop van groene stroom
- Zonne-energie

Mogelijkheden om zo efficiënt mogelijk om te gaan met de resterende energievraag zijn:

- Restwarmtebenuutting
- Een eigen warmtekrachtinstallatie. Een WKK bestaat over het algemeen uit een gasmotor en een generator. De gasmotor drijft de generator aan, waarbij elektriciteit wordt opgewekt. De bij de verbranding vrijkomende warmte kan worden aangewend voor gebouwverwarming. Een WKK-aggregaat produceert dan ook elektriciteit en warmte. Momenteel is het technisch mogelijk een WKK-aggregaat ook als noodstroomaggregaat te gebruiken. Onderzocht moet worden of de schaalgrootte van de voorgenomen activiteit groot genoeg is voor een rendabele exploitatie

Het toepassen van de maatregelen sluit aan bij één van de speerpunten uit het gemeentelijk Milieubeleidsplan voor de lange termijn: Den Haag als CO₂-neutrale stad.

Overige maatregelen om het elektriciteitsverbruik te verminderen zijn:

- Warmtapwater in de kantoren door de stadsverwarming in plaats van elektrisch verwarmen.
- Koken op gas in plaats van elektrisch in de nieuwe woningen.
- Keuze voor de zuinigste kantoorapparatuur.
- Stimuleren van zuinige apparaten bij de bewoners van de woningen.

Het planalternatief (P) biedt meer aanknopingspunten voor maatregelen dan het renovatiealternatief (R). In het renovatiealternatief is nog winst te behalen door meer werk te maken van energiebesparing bij de Zwarte Madonna, bijvoorbeeld door extra dakisolatie en vervangen van de beglazing door HR++ glas.

9 Leemten in kennis en evaluatieprogramma

Dit MER is inhoudelijk afgesloten op 1 april 2006. Op dat moment was alle benodigde informatie voor MER en bestemmingsplan beschikbaar. Er zijn dus geen belangrijke kennisleemten blijven bestaan, die de besluitvorming in de weg staan.

Wel is er een aantal onzekerheden blijven bestaan, of zijn er punten naar voren gekomen die ook na realisering van het plan aandacht verdienen. Dit zijn mogelijke onderdelen van het evaluatieprogramma.

Op grond van de m.e.r.-regeling moet de gemeente onderzoeken of de daadwerkelijk optredende milieueffecten overeenkomen met dat wat is voorspeld. Hiervoor moet een evaluatieprogramma worden vastgesteld.

De berekeningen van de te verwachten verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op kengetallen. Op basis hiervan zijn ook luchtkwaliteit en geluidbelasting berekend. Regelmatig worden in de gemeente Den Haag verkeerstellingen uitgevoerd. Aanbevolen wordt de aldus beschikbaar komende gegevens te leggen naast de gegevens die in het MER zijn gepresenteerd. Als de verkeersintensiteiten blijken af te wijken van de voorspelde intensiteiten, is een herbeoordeling van de voorspelde luchtkwaliteit en geluidsbelasting gewenst.

Tegelijkertijd kan dan ook beoordeeld worden of de aannames die in het MER zijn gedaan voor de invulling van het recreatieve programma, overeen komen met de werkelijkheid.

Hinder in de bouwfase wordt geminimaliseerd door in de betreffende bouwvergunningen voorwaarden te stellen. Het m.e.r.-evaluatieprogramma hoeft geen aanvullend onderzoek te bevatten.

Kenmerk R003-4412075GGV-nva-V02-NL

Literatuurlijst

Documenten Wijnhavenkwartier

Geschiedenis plan (ontwerp)

Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling (2000), *Locatie onderzoek Turfmarktroute en CS-kwadrant ministeries van Justitie en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties*

Richard Meier & Partners Architects, Den Haag (2001), *Wijnhavenkwartier; stedenbouwkundige en programmatische studie Wijnhavenkwartier*

Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke ontwikkeling (2002), *Stedenbouwkundig Plan Wijnhavenkwartier, bijlage bij Projectdocument Wijnhavenkwartier*

Strijland, R., J. Wijsmuller c.s., Den Haag (2002), *Stedenbouwkundige Schets van Wijnhaven naar Centraal Station (incl. Plan oppositie: Tussen Turfmarkt en Schedeldoekshaven*

Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Stafafdeling Communicatie (2004), *Den Haag Nieuw Centrum, De kroon op de Stad, Wijnhavenkwartier*, Den Haag

Gemeente Den Haag (2005), *Wijnhavenkwartier; Stand van zaken planvorming (bijlage 1)*

Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, afdeling Ruimtelijke Ordening en Monumentenzorg (2006), *Locatieonderzoek Wijnhavenkwartier, Locatieonderzoek naar nieuwe huisvesting van de Ministeries van Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties*

Geschiedenis plan (bestuur, beleid en regelgeving)

Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling (2001), *Raadsvoorstel Locatie onderzoek Turfmarktroute en CS-kwadrant ministeries van Justitie en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties*

Gemeente Den Haag (2001), *Openbare werkbijeenkomst voor de leden van de commissie voor Ruimtelijke ordening, Stadsvernieuwing en Volkshuisvesting*, uitnodiging en agenda (incl. werkschrift 1)

Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling (2002), *Raadsvoorstel: Projectdocument Wijnhavenkwartier Indicatief programma Wijnhavenkwartier*, 20 september 2002

Gemeente Den Haag (2003), *Bestemmingsplan Wijnhavenkwartier*, vastgesteld bij raadsbesluit 238, 11 december 2003

Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (STAB), Den Haag (2005), *Verslag advisering inzake Bestemmingsplan Wijnhavenkwartier (inclusief bijlagen)*

Schippers, C.M. (2005), *Pleitnotitie inzake de beroepen tegen de goedkeuring van het bestemmingsplan Wijnhavenkwartier*

Gemeente Den Haag (2005), *Stand van zaken Wijnhavenkwartier*, Raadsmededeling DSO/2005.2692

Vergelijkbare plannen / processen

Commissie voor de m.e.r. (2002), *Spoorzone Delft; Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport*, rapportnummer 1276-69, Utrecht

Commissie voor de m.e.r. (2003), *Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport eerste fase Aanpak Stationsgebied Utrecht*, ISBN 90-421-1227-1, Utrecht (incl. advies voor richtlijnen)

Commissie voor de m.e.r. (2004), *Herontwikkeling Zeeburgereiland Amsterdam; Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport*, rapportnummer 1422-44, Utrecht

Commissie voor de m.e.r. (2004), *Den Haag Nieuw Centraal (Stationsgebied); Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport*, rapportnummer 1452-31, Utrecht

Commissie voor de m.e.r. (2005), *Spoorzone Breda; Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport*, rapportnummer 1504-27, Utrecht

Commissie voor de m.e.r. (2005), *Actualisatie m.e.r.-beoordeling Binnenstad Nieuwegein; Advies ten behoeve van de m.e.r.-beoordeling*, rapportnummer 1086-64, Utrecht

Gemeente Den Haag (2005), *MER Nieuw Centraal*, Den Haag

Gemeentelijk Beleid

Gemeente Den Haag (1989), *De Kern Gezond*

Gemeente Den Haag (2001), *Verkeersplan, het verkeersbeleid tot 2010*

Gemeente Den Haag (2001), *Binnenstad Buitengewoon; Binnenstadbeleid 2000 – 2010*

Gemeente Den Haag (2003), *Haagse beleidsstrategie kantoor- en bedrijfsruimte 2003-2015*

Gemeente Den Haag (2003), *Bodemkwaliteitskaart Gemeente Den Haag*

Gemeente Den Haag (2004), *Plan van aanpak luchtkwaliteit 2004- 2010*

Gemeente Den Haag (2004), *Detailhandelsnota Den Haag (Kadernota) "Maak het nieuwe mogelijk, behoud het goede"*

Gemeente Den Haag (2004), *Haagse Woonvisie 2020 "Den Haag, dat zijn we allemaal"*

Gemeente Den Haag (2004), *Plan van Aanpak luchtkwaliteit 2004 - 2010*

Gemeente Den Haag (2004), *Update Plan van aanpak luchtkwaliteit 2005- 2007*

Gemeente Den Haag (2005), *Leisurenota Den Haag 2005 – 2010*

Gemeente Den Haag (2005), *Wereldstad aan zee, structuurvisie Den Haag 2020*

Gemeente Den Haag (2005), *Position paper Den Haag, internationale stad van recht en bestuur "Werken aan de wereld in Den Haag", Den Haag mei 2005*

Gemeente Den Haag (2005), *Verkeerscirculatieplan Centrumgebied Den Haag*

Gemeente Den Haag (2005), *Gebiedsgericht Milieubeleid*

Gemeente Den Haag, *"Tien voor milieu, contourennota voor milieubeleid 2006 – 2010", Den Haag, 2 februari 2006*

Gemeente Den Haag (2006), *Parkeerbilans Binnenstad Den Haag; analyse, conclusies en aanbevelingen*

Deelonderzoeken Milieu

BOOM-Duijvestein, Delft (2005), *4P Beoordeling JuBiKavel, Nieuwbouw Ministeries van Justitie en Binnenlandse Zaken in Den Haag*

BOOM-Duijvestein, Delft (2006), *Gebouwgebonden milieu-effecten Wijnhavenkwartier*
Deerns, Rijswijk (2003), *Benzeenberekening bouwaanvraag*

Deerns, Rijswijk (2004), *Voorontwerp installaties*

DGMR, Den Haag (2005), *Greencalc-studie, Nieuwbouw Ministeries van Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties te Den Haag*

DGMR, Den Haag (2006), *Windtunnelonderzoek Wijnhavenkwartier te Den Haag – Renovatie en planalternatief*

DGMR, Den Haag (2006), *Bezonningsonderzoek Wijnhavenkwartier te Den Haag – Renovatie en planalternatief*

DGR (2006), *Quick scan plangebied Wijnhavenkwartier (ecologie)*

Gemeente Den Haag, Dienst Stadsbeheer, afdeling Archeologie, Den Haag (2006), *Bureauonderzoek archeologische waarden Wijnhavenkwartier*

Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Den Haag (2006), *Aspecten hoogbouw Wijnhavenkwartier*

Geomet, Alphen aan de Rijn (2004), *Bemaling bouwput*

IF Technology (2006), *Effecten damwanden op grondwaterstroming en -standen*

Tauw (2006), *Luchtkwaliteitsonderzoek Wijnhavenkwartier Den Haag*

Bijlage

1

Begrippenlijst m.e.r.

Begrippenlijst MER

Alternatief

Een samenhangend pakket van maatregelen dat een mogelijke oplossing vormt voor het in de probleemstelling geformuleerde probleem.

Archeologie

Wetenschap van de oude historie op grond van bodemvondsten en opgravingen.

Autonome ontwikkelingen

Plannen die te maken hebben met de voorgenomen activiteit die in dit MER wordt beoordeeld op milieueffecten. Het betreft plannen die onafhankelijk van de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier worden gerealiseerd.

Bevoegd gezag

Overheidsorgaan dat bevoegd is (in dit geval de gemeenteraad van de gemeente Den Haag) besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer (in dit geval het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Den Haag).

Cultuurhistorie

De geschiedenis van de beschaving.

Decibel (dB(A))

Eenheid van geluidrukniveau. De toevoeging A duidt erop dat een frequentieafhankelijke correctie is toegepast in verband met gevoeligheid van het menselijk gehoor.

Doorgaand verkeer

Verkeer zonder herkomst en zonder bestemming in een gebied waarin de weg ligt.

Duurzame ontwikkeling

Ontwikkeling die voorziet in de behoefte van de huidige situatie zonder daarmee deze mogelijkheid voor toekomstige generaties in gevaar te brengen.

Ecologie

Wetenschap die de relaties bestudeert van levensvormen en hun omgeving.

Emissie

Hoeveelheden stoffen of geluid die door bronnen in het milieu worden gebracht.

Energieprestatiecoëfficiënt (EPC)

Theoretisch berekend energieverbruik van een gebouw aan de hand van een genormeerde berekening, waarbij rekening wordt gehouden met het energieverbruik voor verwarming (isolatie en ventilatie), koeling, bevochtiging, ventilatoren, pompen, warm tapwater, verlichting bij een bepaald gebruikersgedrag. Deze EPC-waarde is een dimensieloos getal en is een maat voor de energie-efficiency van een gebouw. Hoe lager het getal, hoe energiezuiniger het ontwerp.

Energieprestatie op locatie (EPL)

Een maat, waarmee de energiezuinigheid van een bouwlocatie wordt aangegeven en uitgedrukt in een rapportcijfer van 1 tot 10. Zuinig met energie betekent beperking van het gebruik van niet duurzame energiebronnen. Naast maatregelen op woningniveau spelen ook maatregelen op locatieniveau een rol, zoals een efficiënte energievoorziening. Vanaf het jaar 2000 moet tenminste een EPL van 6 worden gerealiseerd. Dit cijfer 6 is al haalbaar wanneer woningen worden gebouwd met een EPC van 1,0 bij toepassing van individuele verwarming.

Energieprestatienorm (EPN)

De genormeerde methode om de energieprestatiecoëfficiënt (EPC) te bepalen. De hoogte van de EPC is vastgelegd in het Bouwbesluit. Sinds 1 januari 2006 is de eis voor de woningbouw een EPC van maximaal 0,8. Voor utiliteitsbouw gelden aangepaste EPC-waarden, afhankelijk van de functie van het gebouw, variërend van 1,5 voor een schoolgebouw tot 3,6 voor een ziekenhuis.

Etmaalintensiteit

De hoeveelheid verkeer op een weg in 24 uur.

Externe veiligheid

Beleidsveld dat zich bezig houdt met de beheersing van activiteiten die een risico voor de omgeving met zich mee brengen. In bedrijven kunnen namelijk ongevallen voorkomen met effecten binnen en buiten het bedrijfsterrein. Het gaat vaak om kleine kansen op ongevallen, maar soms met grote gevolgen. Het begrip 'risico' drukt deze combinatie van kans en effect uit.

Fauna

Verzameling van diersoorten die in een gebied wordt aangetroffen.

Flora

Verzameling van plantensoorten die in een gebied wordt aangetroffen.

Geluidscontour

Lijn getrokken door een aantal punten van gelijke geluidbelasting. Door contouren te berekenen is het mogelijk het gebied vast te stellen dat een bepaalde geluidsdruk ondervindt.

Gevoelige bestemmingen

Bestemmingen waaraan getoetst wordt in het kader van zonering; bestemmingen waar hinder kan worden ervaren bij het oprichten van nieuwe inrichtingen en dergelijke.

Initiatiefnemer

(Rechts)persoon die de m.e.r.-plichtige activiteit wil ondernemen.

Meest milieuvriendelijk alternatief

Alternatief voor de voorgenomen activiteit, opgesteld vanuit de doelstelling zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, respectievelijk zoveel mogelijk verbetering te realiseren uitgaande van de gegeven doelstelling.

MER

Het milieueffectrapport.

M.e.r.

Milieueffectrapportage (de procedure).

Milieuthema

Te onderzoeken aspect dat relevant wordt geacht voor het beoordelen van alternatieven.

Mobiliteit

Aantal en lengte van verplaatsingen per inwoner en tijdseenheid.

M.v.t.

Motorvoertuigen.

Nulalternatief / referentiesituatie

Het niet doorgaan van de voorgenomen activiteit.

Plangebied

Het gebied waarin de voorgenomen activiteit wordt ondernomen.

Studiegebied

Het gebied tot waar de milieugevolgen ten gevolge van de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier reiken.

Verkeersafwikkeling

Doorstroming en verwerking van verkeersstromen.

Verkeersintensiteit

Aantal voertuigen dat per tijdseenheid een bepaald punt op een wegverbinding passeert.

Vigerend beleid

Beleid dat door een overheid is vastgesteld en wordt uitgevoerd.

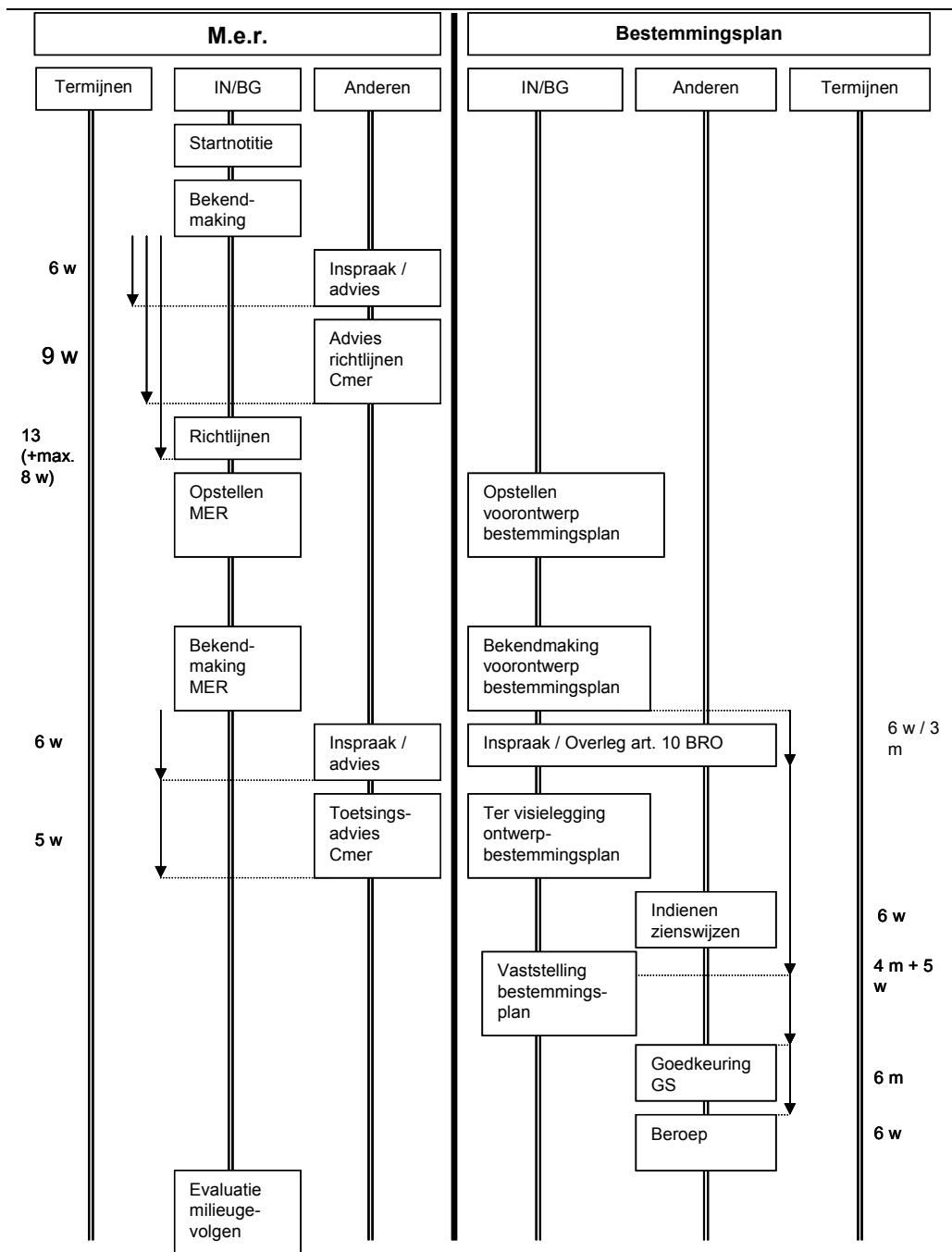
Waterkwaliteit

Chemische samenstelling van water.

Bijlage

2

Schema m.e.r. en bestemmingsplan



Figuur b2.1 Schema m.e.r. en bestemmingsplan IN = Initiatiefnemer, BG = Bevoegd Gezag

Bijlage

3

Beleidskader

B3.1 Gemeentelijk vigerend beleid

De gewenste ontwikkeling van Den Haag

Den Haag wil de unieke identiteit als stad van recht, vrede en bestuur, die gebaseerd is op de aanwezigheid van wereldwijd bekende (kennis)instellingen op het terrein van internationaal recht en bestuur, de komende decennia verder versterken. Dit is vastgelegd in '**Werken aan de Wereld in Den Haag**'. Daartoe moet het vestigingsklimaat voor internationale organisaties, nationaal bestuur en de daaraan gelieerde organisaties worden verbeterd en uitgebouwd. Een van de doelen daarbij is om een hoog kwaliteitsniveau van internationale allure in de stad te realiseren (openbare ruimte, accommodaties, woningen, scholen, veiligheid). Vestiging en behoud van internationale organisaties, instellingen en bedrijven staat of valt immers met een functionele omlijsting op het zelfde internationale niveau: hoogwaardige woonmilieus, hoogwaardige internationale detailhandelsformules, internationale scholen, moderne vergader- en congrescentra en een veelzijdige culturele infrastructuur met internationaal aanbod. Den Haag Nieuw Centrum is in dit verband een belangrijke locatie om dergelijke functies te faciliteren.

De ruimtelijke visie op de toekomst van Den Haag is eind 2005 door de Raad vastgesteld in de **Structuurvisie Den Haag 2020**, onder de titel 'Wereldstad aan Zee'. In deze visie is een ambitieus programma opgenomen om dit toekomstbeeld te realiseren.

De voorgestelde ontwikkelingen zijn daarbij geconcentreerd in vijf zones waarvan het centrum er één is. De structuurvisie bouwt hier voort op de ontwikkeling van Den Haag Nieuw Centrum, die in de jaren '90 werd ingezet. Het gemeentebestuur nam toen het besluit om met een nieuw stadhuis een ingrijpende vernieuwing tot stand te brengen. Daarop volgde de ontwikkeling van 'De Resident', 'Spuimarkt' en de 'Hoftoren' naast het Centraal Station. Aan de andere kant van het Centraal station, over de Utrechtsebaan, werd het Beatrixkwartier ontwikkeld. De vernieuwing van het stationsgebied plus omgeving en de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier vormen het sluitstuk van deze ontwikkeling. Hiermee moet de hoognodige kwaliteitsverbetering van deze belangrijke schakel van Den Haag Nieuw Centrum worden bereikt. De vernieuwing van het centrum is veel meer dan een stedenbouwkundige en architectonische ingreep. Het betekent ook een toevoeging van grootstedelijke functies als kantoren, (luxe) woningen, winkelveorzieningen en vele andere voorzieningen voor de Hagenaars, de werkenden in het gebied en de talloze (internationale) bezoekers. Hiermee wordt dan ook de regionale centrumfunctie verder uitgebouwd. Het Wijnhavenkwartier draagt in belangrijke mate bij aan deze ontwikkeling. Het programma zoals opgenomen in het MER gaat uit van toevoeging van bovengenoemde functies, waarbij met een maximale invulling rekening is gehouden (zie paragraaf 2.4.3).

De versterking van de economische positie van de binnenstad is al vele jaren een belangrijk speerpunt van het college van Den Haag. Het beleid om dit te bereiken is opgenomen in het '**Binnenstadsplan 2000-2010; Binnenstad Buitengewoon**'. Het plan is het integrale beleids- en ontwikkelingskader voor de aanpak in de Haagse binnenstad. Het plan heeft als doel de economische positie van de binnenstad, in al haar facetten, te versterken.

De binnenstad is van cruciale betekenis voor de directe en indirecte bedrijvigheid en werkgelegenheid, niet alleen in de binnenstad, maar ook in de rest van Den Haag. De binnenstad is het visitekaartje van Den Haag en van belang voor het imago van Den Haag. Investeren in de binnenstad is voor de gemeente daarom van belang.

Het Wijnhavenkwartier maakt in het plan onderdeel uit van de Nieuwe Kern, een van de vijf sfeergebieden in de binnenstad met een onderscheidend karakter. Het gebied strekt zich uit tussen Spuiplein tot Centraal Station. Het gewenste sfeerbeeld is modern, zakelijk maar niet kil en tegelijkertijd grootstedelijk en ambitieus. De toekomstige ontwikkelingen in het gebied moeten een duidelijke aanvullende waarde hebben voor het functioneren van de rest van de binnenstad en de belangrijkste functies van het gebied wonen, werken, cultuur en uitgaan, entreegebied voor de binnenstad behouden en versterken. Het Wijnhavenkwartier wordt gezien als het gebied dat ruimte kan bieden aan sommige winkelvoorzieningen die qua ruimte of karakter niet in het kernwinkelgebied passen, maar hier wel mogelijk zijn.

Het sectorale beleid

Naast de Structuurvisie en het Binnenstadsplan zijn diverse beleidsdocumenten van belang voor de programmatische invulling van het Wijnhavenkwartier.

De **Evaluatie en actualisatie kantorenbeleid** uit 2006 geeft voor de periode tot 2010 en de periode 2010-2015 aan op welke locaties kantoren mogen worden ontwikkeld in Den Haag. Hiermee wordt beoogd dat het aanbod op locaties goed is afgestemd op de vraag. Het Wijnhavenkwartier is als locatietype ingedeeld onder grootstedelijk centrummilieu. Het grootstedelijk centrummilieu strekt zich uit van het Spui tot aan het Beatrixkwartier. Om te voorkomen dat er binnen het grootstedelijk centrummilieu een overschot op de markt ontstaat zijn een aantal andere plannen in Den Haag Nieuw Centraal en Utrechtse Baan uitgesteld tot na 2015.

De Haagse kantorennota is in zijn geheel onderdeel van de nota '**Kantorenstrategie Haaglanden**' van het Stadsgewest. Binnen het Stadsgewest zijn er buiten de Haagse locaties geen ontwikkelingslocaties die qua locatietype overeenkomen met het Wijnhavenkwartier. Dit maakt het Wijnhavenkwartier uniek. In de actualisering kantorenbeleid is daarnaast speciaal aandacht besteed aan het beleid van de Rijksgebouwendienst (RGD). De RGD voert een concentratiebeleid in vier steden waaronder Den Haag. Kantoren buiten het centrumcluster worden afgestoten en binnen het centrumcluster worden kantoren ontwikkeld en aangekocht. De kantoren worden geschikt gemaakt voor gebruik door verschillende rijksdiensten waardoor de kans op leegstand wordt beperkt. De RGD levert op deze manier een grote bijdrage aan de ontwikkeling van het nieuwe centrum in Den Haag. Het departementencluster in het centrum van Den Haag wordt met dit beleid verder versterkt.

De **Leisurennota** is in 2005 vastgesteld. De nota behandelt de publieksverzorgende, commerciële vrijetijdsvoorzieningen met een (boven) stedelijke verzorgingsfunctie. Om goede nieuwe leisureformules naar de stad te kunnen trekken moeten er verschillende aantrekkelijke locaties beschikbaar zijn, zodat per functie een optimale locatie kan worden gevonden. Ook het tijdstip van realisatie is daarbij van belang.

Het Wijnhavenkwartier wordt naast Spuimarkt en Den Haag Nieuw Centraal, gezien als één van de drie grote binnenstadsprojecten die samen volop kansen bieden voor de versterking van de Haagse binnenstad. De functies in het Wijnhavenkwartier moeten bij voorkeur van gemiddelde of grootschalige omvang zijn. Hoofddoelgroepen zijn bewoners, zakenmensen, ambtenaren en bezoekers van de culturele voorzieningen in de binnenstad. Leisure behoort tot de meest dynamische sectoren. Uiteindelijk invulling is afhankelijk van de stedelijke ontwikkeling (met name Den Haag Nieuw Centrum + Spuimarkt) en trends in de markt.

Het **Hotelbeleid** is gericht op versterking van het (zakelijk) toerisme. Voorkeurslocaties zijn de binnenstad en Scheveningen. Vanwege de gunstige ligging van het plangebied is deze locatie bijzonder geschikt voor een hotelaccommodatie en vergadercentrum. Een dergelijke functie is tevens goed te combineren met de in de naaste omgeving gelegen theaters. Een hotel kan een groot aantal voorzieningen voor haar klanten, zoals vergaderfaciliteiten en restaurants, openstellen voor andere consumenten.

Een hotel zal in de hoogbouw of plint kunnen worden gesitueerd, terwijl de ondersteunende diensten vooral in de plint kunnen komen en toegankelijk zullen zijn voor het algemene publiek. Ook is bijvoorbeeld een zwembad op het dak van de plint geoorloofd.

De binnenstad heeft economische impulsen nodig om een attractief bezoekersklimaat te creëren (Roomservice, Hotels in Den Haag, beleid en ontwikkelingsmogelijkheden 2000-2005; Gemeente Den Haag, juni 2000). Haaglanden is een aantrekkelijke regio voor meerdaagse bijeenkomsten vanwege de mogelijkheden van een veelzijdig nevenprogramma. Wanneer het hotelaanbod wordt vergroot, zal er ook een toenemende vraag ontstaan naar meer vergaderfaciliteiten en omgekeerd. Ook de ministeries en andere instellingen in de directe omgeving zullen baat hebben bij een vergroting van het aanbod aan vergaderfaciliteiten.

De **Detailhandelsnota** is in 2005 vastgesteld. De nota geeft de ontwikkelingsrichting aan voor de detailhandel van Den Haag. Aangegeven wordt dat het van belang is om deelplannen in de binnenstad af te stemmen en het loopcircuit te verbeteren zonder bestaande belangen (in ernstige mate) te schaden binnen de hoofdwinkelstructuur. De gemeente Den Haag heeft de ambitie een winkelstad van internationaal niveau te worden. Om daarin te slagen moeten onder meer nieuwe internationale winkelformules naar de stad worden gehaald. Hoewel het Wijnhavenkwartier gezien vanuit de winkelfunctie, geen deel uitmaakt van het kernwinkelgebied, wordt aangegeven dat deze locatie geschikt is voor een 'speciaal thema' dat een nieuwe onderscheidende dimensie aan de binnenstad kan meegeven. De stad is namelijk gebaat bij een complementair concept of thema dat de binnenstad versterkt, zoals bijvoorbeeld een design-, ict-, multimedia- of cultuurstraat. Uitbreiding van het winkelareaal met meer dan 5.000 en maximaal 15.000 m² is alleen mogelijk met behulp van een wijzigingsbevoegdheid. Daarvoor is ook goedkeuring van het stadsgewest Haaglanden vereist.

De Turfmarkt zelf zal een gemengd karakter krijgen, waarbij detailhandel niet de hoofdfunctie is.

De **Woonvisie** is vastgesteld in 2004. Voor de periode tot 2020 is een omvangrijk woonprogramma geformuleerd. Voor het merendeel van dit programma is nog geen ruimte gevonden. In het gebruikte analysemodel wordt uitgegaan van een groei van midden of hogere inkomens. Den Haag zet in op een uitbreiding van vooral centrumstedelijk en groenstedelijk wonen. Aan deze twee woonmilieus bestaat een tekort, terwijl de vraag alleen maar toeneemt. Het centrumstedelijk woonmilieu wordt gekenmerkt door een grote functiemenging van winkels, werken, recreatie en wonen en een zeer hoge bebouwingsdichtheid. In Den Haag is dat vooral de binnenstad binnen de grachtengordel, waaronder ook het Wijnhavenkwartier valt. Uitbereiding van het groenstedelijke milieu maakt geen onderdeel uit van de plannen in het Wijnhavenkwartier.

Toename van de bevolkingsomvang heeft vooral positieve effecten op het voorzieningenniveau. De aanwezigheid van hoogopgeleiden en hoge inkomensgroepen heeft daarbij vooral effect op voorzieningen als hoger onderwijs en cultuur. In navolging van de Woonvisie zet ook de Structuurvisie stevig in op uitbreiding van (centrum)stedelijke woonmilieus. Mogelijkheden om in de binnenstad woningen toe te voegen moeten daarom optimaal worden benut.

Op basis van de nota **De Kern Gezond** (DKG) wordt al jaren op een consequente manier aan de openbare ruimte van de binnenstad gewerkt. DKG beoogt een samenhang te realiseren tussen de verschillende gebieden (functie, sfeer en karakter) van de Haagse binnenstad, maar wel met aandacht voor de verschillende sfeergebieden in de stad. Daarnaast is binnen DKG ruimte om met speciale plekken in de stad iets extra's te doen, de zogenaamde Kern Gezond Plus. Verschillende entreegebieden, waaronder de Turfmarktroute, en pleinen krijgen een pluskwaliteit. Groen is daarbij een functioneel instrument voor ruimtelijke ordening. Bomen zijn bij uitstek geschikt om de openbare ruimten met elkaar te verbinden of te markeren. Versterking van de eigen identiteit en kwalitatieve verbetering van de openbare ruimte heeft al geleid tot een verlenging van de verblijfsduur van de toerist of recreant.

Het **Verkeersplan, Verkeersbeleid tot 2010**, vastgesteld in 2002 geeft de richting aan van het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid en is de aanzet geweest voor een groot aantal infrastructurele projecten. Een hoofdlijn van dit beleid is, onder andere, de keuze voor bereikbaarheid naast leefbaarheid. Daartoe wordt het autoverkeer geconcentreerd op een beperkt aantal hoofdroutes, waaronder de Buitenruit en de Centrumring. Door deze concentratie kunnen de leefbaarheid en het verblijfsklimaat in grote delen van de stad, waaronder de binnenstad, verbeteren.

Daarnaast is het beleid gericht op het verbeteren van de alternatieven voor de auto en het aantrekkelijker maken van het gebruik van die alternatieven. In dat kader gaat in december 2006 Randstadrail rijden, zijn/worden nieuwe tramlijnen aangelegd en worden op diverse plaatsen in de stad fietsroutes verbeterd of stallingsmogelijkheden voor de fiets gerealiseerd. Inmiddels is het verkeers- en vervoersbeleid op onderdelen geïntensiveerd, vooral naar aanleiding van de regelgeving met betrekking tot de luchtkwaliteit (zie hieronder en bij 4.3.3).

Mede naar aanleiding van de luchtkwaliteitsproblematiek zijn een groot aantal maatregelen in gang gezet die bijdragen aan een beperking van de verkeershinder in en rond de binnenstad. De meest in het oog springende maatregel in dit kader is het Verkeerscirculatieplan Centrumgebied. In het kader van het VerkeersCirculatiePlan Centrumgebied (VCP) worden nu maatregelen bezien die het verkeersaanbod in de binnenstad en dus ook in het plangebied moeten beperken. Het doel van het VCP is het waarborgen van de bereikbaarheid van het centrum, het verbeteren van de luchtkwaliteit en de aantrekkelijkheid van het centrum te vergroten. Recent heeft de Raadscommissie Verkeer Economie en Monumenten van de gemeente Den Haag ingestemd met het aan de inspraak voorleggen van de voorkeursoplossing uit het VCP. De voorkeursoplossing houdt in dat het Centrumgebied wordt onderverdeeld in drie sectoren. Binnen deze sectoren veranderen de verkeersstructuren niet. Echter tussen de sectoren is autoverkeer niet mogelijk en moet via de Centrumring worden gereden om van de ene naar de andere sector te komen.

Concreet gaat deze voorkeursoplossing uit van de volgende maatregelen (zie ook figuur B3.1):

- Een 'knip' in de route Paviljoensgracht
- Een 'knip' in de route via de Bierkades
- Een 'knip' op het Piet Heinplein
- De route Spui-Hofweg wordt afgesloten voor auto's

In maart 2006 heeft de inspraak plaatsgevonden voor het VCP en de daarin opgenomen voorkeursvariant. De komende periode wordt de voorkeursoplossing verder uitgewerkt in deelprojecten. De uitkomsten van deze verdere verdieping en de consequenties voor de uitvoering hiervan waren bij het schrijven van dit MER niet bekend. In dit MER is op basis van de gekozen voorkeursoplossing in het VCP als de autonome ontwikkeling VCP opgenomen.

VOORKEURSOPLOSSING



Figuur b3.1 Voorkeursoplossing Verkeerscirculatieplan

Na een positief besluit over de Voorkeursoplossing medio 2006 kan gestart worden met de verdere uitwerking in deelprojecten. Voor de daadwerkelijke effectuering van een nieuwe verkeerscirculatie voor het centrumgebied is het gereedkomen van enkele grootschalige openbaar vervoer- en autoprojecten noodzakelijk zoals de Hubertustunnel, RandstadRail en, met name, De Put (de spooronderdoorgang Vaillantlaan, gereed 2008). Om die reden kan de invoering van het VCP niet eerder dan in het voorjaar van 2009 plaatsvinden.

Gemeentelijk milieubeleid

Het gebiedsgerichte milieubeleid van Den Haag is in september 2005 door de gemeenteraad vastgesteld. Op basis van het gebiedsgerichte milieubeleid is een indeling van Den Haag gemaakt met gebieden van een zelfde functie (bijvoorbeeld wonen of werken). Gebieden met een zelfde functie behoren tot het zelfde gebiedstypen. Per gebiedstype is de gewenste milieukwaliteit (ambitie) vastgesteld. De gebiedsspecifieke kenmerken en de mogelijkheden bepalen de toekenning van de ambitie per milieudoel: geluid, lucht, bodem, afval, water, ecologie en groen, energie, mobiliteit, externe veiligheid en binnenmilieu.

Met het vaststellen van milieu-ambities per gebiedstype wordt richting gegeven aan de kwaliteit die de verschillende onderdelen van het milieu op een bepaald tijdstip dienen te hebben. Er is een zestal gebiedstypen gedefinieerd. Het Wijnhavenkwartier behoort tot het gebiedstype: 'Gemengde gebieden met het accent op werken'. In deze gebieden zijn alle stedelijke functies gecombineerd: wonen, werken en recreëren. Het accent ligt op de economische en recreatieve functies, daarnaast wordt er gewoond. Zo zijn in deze gebieden de meeste grootstedelijke voorzieningen gevestigd waarmee de centrumfunctie van Den Haag voor de regio tot uiting komt (horeca, bioscopen, detailhandel, etc.). In de milieu-ambities voor het gebiedstype gemengd werken is rekening gehouden met het feit dat in dit gebiedstype enige overlast onvermijdelijk kan zijn.

De gemeenteraad heeft op 2 februari 2006 de **Contourennota voor Milieubeleid 2006-2010 ('Tien voor Milieu')** vastgesteld. Hierin zijn tien ambities voor 2010 geformuleerd (vier speerpunten en zes aandachtspunten):

Speerpunten

1. Schonere lucht
2. CO₂-neutrale stad
3. Ruimte voor schoon water
4. Geluid: levendig waar het kan, stil waar het moet

Aandachtspunten

1. Vlekkeloze vergunningverlening en professionele handhaving
2. Een veilige stad
3. Een schone stad
4. Een gezond binnenmilieu
5. Bruikbare en veilige bodem
6. Doelbewuste sturing op milieu

Bijlage

4

Programmavarianten en alternatieven

B4.1 Van programmavarianten naar MER-alternatieven

B4.1.1 Bestemmingsplan Wijnhavenkwartier 2003

Het in 2003 door de gemeenteraad vastgestelde bestemmingsplan Wijnhavenkwartier, dat in juli 2005 door de Raad van State is vernietigd, maakte de ontwikkeling van de volgende functies mogelijk:

- artikel 5: kantoren, gemengde doeleinden en wonen
- artikel 6: gemengde doeleinden en wonen

Het in het bestemmingsplan opgenomen programma per functie is weergegeven in onderstaande tabel. Daarnaast zijn tevens de vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden opgenomen.

Tabel b4.1 Ruimtelijk programma bestemmingsplan 2003

Functies	Toegestane bruto-vloeroppervlak (m ²)	Vrijstelling (v) of wijzigingsbevoegdheid (w)
art. 5 kantoor (+plint)	126.000	+ 3.000 (v)
art. 5/ 6 horeca	5.000	-
art. 5/ 6 detailhandel	5.000	max. 15.000 (w) niet ten koste van woondoeleinden
art.5/ 6 recreatie	9.000, minder dan 250.000 bezoekers per jaar	9.000, meer dan 250.000 bezoekers per jaar (w)
art. 6 hotel	17.000	17.000, te wijzigen naar woondoeleinden, kantoordoeleinden en/ of welzijnsdoeleinden (w)
art. 6 vergaderfaciliteiten	4.000	4.000, te wijzigen naar woondoeleinden, kantoordoeleinden en/ of welzijnsdoeleinden (w)
art. 5/ 6 welzijn	5.000	Zie hotel en vergaderfaciliteiten
art. 6 kantoor (+plint)	14.000	Zie hotel en vergaderfaciliteiten
art. 5/ 6 wonen	90.000	Zie hotel en vergaderfaciliteiten
TOTAAL (excl. pp's e.d.)	275.000	+ 3.000 (v)

Om in te kunnen spelen op marktontwikkelingen zijn voor de programmaonderdelen hotel/vergaderfaciliteiten en detailhandel wijzigingsbevoegdheden opgenomen. In het MER is uitgegaan van de benutting van de maximaal mogelijke oppervlakte voor detailhandel, omdat deze invulling de grootste verkeerseffecten met zich meebrengt. De extra 10.000 m2 detailhandel is afgetrokken van hotel (-3000 m2), welzijn (-2000 m2) en kantoor (-5000 m2).

In het MER is de wijzigingsbevoegdheid voor hotel/vergaderfaciliteiten naar woon-, kantoor-, of welzijnsdoeleinden niet gebruikt, omdat deze functies zelf (met name de bij het hotel behorende vergaderfaciliteiten) de meeste ritten opleveren.

Specifiek voor de invulling van de recreatieve functies was als voorwaarde opgenomen dat de recreatieve voorziening maximaal 250.00 bezoekers per jaar mocht trekken.

In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, waardoor dit aantal bezoekers te verhogen is naar meer dan 250.000 bezoekers per jaar. Hierbij is tevens aangemerkt dat in het geval van meer dan 250.000 bezoekers per jaar de m.e.r.-beoordelingsplicht doorlopen moest worden en in het geval van meer dan 500.000 bezoekers per jaar de directe m.e.r.-plicht van toepassing zou zijn. Nu het bestemmingsplan wordt geactualiseerd, wil de gemeente onderzoeken of het mogelijk is direct de vestiging van dergelijke publieksaantrekkende recreatieve voorzieningen planologisch mogelijk te maken, mits de gevolgen voor het milieu binnen de gestelde normen blijven.

B4.1.2 MER Wijnhavenkwartier

In het MER Wijnhavenkwartier worden twee alternatieven met elkaar vergeleken: Het planalternatief en het renovatiealternatief.

Planalternatief

Voor het MER-onderzoek zijn de in het vernietigde bestemmingsplan genoemde functies met de (marges in) bijbehorende programma's het vertrekpunt geweest voor het planalternatief. Juridisch-planologisch heeft dit weliswaar geen formele status nu het bestemmingsplan is vernietigd, inhoudelijk staat de gemeente nog steeds achter het plan. Voor detailhandel is er in het planalternatief van uitgegaan dat maximaal gebruik wordt gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid, evenals voor de invulling van het de recreatie.

Renovatiealternatief

Het renovatiealternatief is het alternatieve plan van de oppositie, dat uitgaat van het behoud van de Zwarte Madonna en de renovatie (gedeeltelijke functiewijziging en uitbouw) van de ministeries. Bij de invulling van de functies (50.000 m2 kantoor, 1200 m2 horeca, 5000 m2 detailhandel, 9000 m2 recreatie/cultuur, 6800 m2 welzijn/dienstverlening, 586 woningen -70.200 m2-) is zo veel mogelijk uitgegaan van vergelijkbare programmaonderdelen van het planalternatief.

B4.1.3 Variantenonderzoek recreatieve inrichtingen

Om te komen tot de invulling van het recreatieve deel van het ruimtelijke programma van het plan- en het renovatiealternatief is een variantenonderzoek uitgevoerd. Doel van dit variantenonderzoek was de vanuit milieuoogpunt maximale invulling van het gebied te bepalen, uitgaande van mogelijk gewenste recreatieve programma invullingen voor, met name de tweede fase van het Wijnhavenkwartier.

Het plan biedt 9.000 m2 ruimte voor recreatieve activiteiten. De markt zal hier de komende jaren invulling aan geven, het is nu nog niet te voorspellen welke activiteiten daadwerkelijk hun onderkomen in het Wijnhavenkwartier krijgen. Voor de beoordeling van de milieueffecten is vooral het aantal te verwachten bezoekers van belang. Het aantal bezoekers beïnvloedt de verkeersstromen van en naar het plangebied, welke op hun beurt van invloed zijn op de lokale luchtkwaliteit en geluidbelasting.

Daarom is op basis van kengetallen en ervaring elders uitgezocht wat de maximale invulling van het recreatieve programma zou kunnen zijn, dat wil zeggen een combinatie van activiteiten die de meeste bezoekers trekt (meer dan 500.000 bezoekers per jaar). Tabel b.4.2 geeft een overzicht van beoordeelde varianten. De opgenomen bezoekersaantallen zijn gebaseerd op kengetallen van branche-organisaties en referenties van soortgelijke voorzieningen. Juist bij recreatieve voorzieningen is sprake van een range qua bezoekersaantallen. De uiteindelijke bezoekersaantallen zijn afhankelijk van de invulling, die pas in een veel later stadium in de tweede fase zal plaats vinden. Hier is een hoge inschatting als uitgangspunt genomen.

Tabel b4.2 Beoordeelde varianten

Varianten	Programma	Oppervlakte (m ²)	Bezoekers (circa per jaar)
Variant A1	Popmuseum / oefenruimte	7.500	60.000
	fitness	1.500	170.000
			230.000
Variant A2	Popmuseum /oefenruimte	7.500	60.000
	Fitness	500	60.000
	Snookercentrum	1.000	50.000
			170.000
Variant A3	Popmuseum / Oefenruimte	7.500	60.000
	Discotheek	1.500	250.000
			310.000
Variant B1	Muziektheater (stedelijk)	9.000	150.000
			150.000
Variant B2	Muziektheater (bovenregionaal)	9.000	350.000
			350.000
Variant C1	Discotheek	3.000	450.000
	Fitness	3.000	350.000
	Theater	3.000	70.000
			870.000
Variant C2	Discotheek	3.000	450.000
	Fitness	3.000	350.000

Varianten	Programma	Oppervlakte (m ²)	Bezoekers (circa per jaar)
	Museum	3.000	50.000
			850.000
Variant C3	Discotheek	3000	450.000
	Fitness	2000	250.000
	3D-Bioscoop	4000	200.000
			900.000

Voor het MER is uitgegaan van de variant met het hoogste aantal bezoekers en het hoogste aantal vervoersbewegingen. Een invulling waarbij het aantal bezoekers op jaarbasis minder dan 250.000 is, levert gemiddeld op een weekdag ruim 200 autobewegingen minder op. Per wegvak is het aantal ritten per dag dan weinig lager, dan wanneer uitgegaan wordt van de invulling met het maximale aantal bezoekers.

Voor een popmuseum met oefenruimte is de parkeerbehoefte aanzienlijk lager dan voor een discotheek en een bioscoop. Daar staat echter tegenover dat elke parkeerplaats vaker gebruikt zal worden, vanwege de langere openingstijd van museum en oefenruimte.

Het verschil in het aantallen ritten tussen beide invullingen is daardoor minder groot, dan op grond van de verhouding tussen de aantallen bezoekers verwacht zou worden. Ook speelt mee dat discotheek- en bioscoopgangers relatief veel gebruikmaken van openbaar vervoer en fiets.

Minder bezoekers aan recreatieve functies levert een relatief beperkte afname op in het gemiddelde aantal ritten per weekdag. De recreatieve functies trekken de meeste bezoekers aan op het einde van de week en in het weekeinde. Voor de berekening van de luchtkwaliteit is echter de situatie op de gemiddelde weekdag maatgevend. Het gemiddelde aantal ritten per dag neemt als gevolg van minder bezoekers van recreatieve functies daarom relatief weinig af.

B4.2 Varianten voor het renovatiealternatief

De richtlijnen geven aan dat nader moet worden ingegaan op de verschillende invullingen die het renovatiealternatief kan krijgen. Expliciet wordt daarbij verwezen naar de voorbeelden die in de inspraakreacties op de startnotitie zijn ontvangen. Hieronder worden deze varianten van het renovatiealternatief nader omschreven.

Eén ministerie verhuist naar elders

Deze variant sluit nauw aan bij het renovatiealternatief. In deze variant wordt ook één ministerie elders in de stad ondergebracht. De locatie van het vertrekkende ministerie komt vrij voor herontwikkeling. In het renovatiealternatief is sprake van grondige renovatie, in deze variant behoort sloop – nieuwbouw van één van de ministeries tot de mogelijkheden. Gezien het planalternatief zal (gedeeltelijke) sloop-nieuwbouw geen extra vloeroppervlakte met zich meebrengen, omdat het uitgangspunt voor deze locatie (dicht bij de Nieuwe Kerk) nauwelijks verdichting kent.

De Zwarte Madonna blijft bestaan, maar met een verstevigde woonfunctie en een verbetering van de winkelruimtes.

Beide ministeries vertrekken

Beide ministeries vertrekken naar elders in de stad en hun huidige locatie in het Wijnhavenkwartier komt vrij voor herontwikkeling. Sloop / nieuwbouw behoort tot de mogelijkheden, evenals grondige renovatie. Ook hier geldt dat het uitgangspunt voor deze locatie (dicht bij de Nieuwe Kerk) nauwelijks verdichting kent. Sloop / nieuwbouw is vergelijkbaar met de tweede fase uit het planalternatief en totale renovatie wordt de 50.000 m2 kantoren uit het renovatiealternatief vervangen door woningen en andere stedelijke voorzieningen. Dit laatste levert geen noemenswaardige extra verkeersbewegingen met zich mee.

De Zwarte Madonna blijft bestaan, maar met een verstevigde woonfunctie en een verbetering van de winkelruimtes.

Vernieuwbouw

Beide ministeries blijven op de huidige locatie gehuisvest. De keuze voor vernieuwbouw betekent een zeer grondige renovatie, waarbij – naast de benodigde technische renovatie – ook de buitenzijde volledig wordt vernieuwd. Er is in dat geval naast de ministeries geen ruimte voor het toevoegen van woningen en stedelijke functies.

- a. In de meest ingrijpende vorm worden de gebruikers voor een dergelijke operatie gedurende enige jaren ondergebracht op een tijdelijke locatie.
- b. Ogenscheinlijk minder ingrijpend is een renovatie die steeds met enige verdiepingen tegelijk wordt opgepakt. Echter, praktisch is dit hier om verschillende redenen niet uitvoerbaar. Zo zullen bijvoorbeeld diverse installaties niet meer kunnen werken in de tijdelijke fase, de asbestsanering zal voor grote problemen en extra kosten zorgen en er zal lange tijd sprake zijn van overlast voor de mensen die nog in de gebouwen werken en zullen de kosten onevenredig hoog zijn.

Ontwikkeling zonder toevoeging van parkeren

Negatieve milieugevolgen van de ontwikkeling kunnen wellicht uitblijven door te ontwikkelen zonder toevoeging van parkeren. Hierbij wordt gedacht aan:

1. De voorgenomen ontwikkeling realiseren met aanpassing van de parkeernormen en/of aantallen parkeerplaatsen. In het kader van het MMA is daarom gekeken of het mogelijk is om in het Wijnhavenkwartier van nog lagere parkeernormen en/of aantal parkeerplaatsen uit te gaan. Op deze manier komt dit aspect dus in het MER aan de orde.
2. Het programma verkleinen, zodat kan worden volstaan met de bestaande hoeveelheid parkeerplaatsen, zoals bij het renovatie alternatief aan de orde is.

Als uit het milieuonderzoek blijkt dat het voorgenomen programma leidt tot belangrijke nadelige milieugevolgen, zal ten behoeve van het bestemmingsplan worden afgewogen of deze milieugevolgen aanvaardbaar zijn. In dat kader komt dan ook een eventuele beperking van het (recreatieve) programma aan bod.

Conclusie

In het MER worden de meest vergaande alternatieven voor nieuwbouw of renovatie onderzocht, te weten het planalternatief en het renovatiealternatief. Dit geldt ook voor de bijbehorende parkeerbehoefte. De genoemde verschillende invullingen van het renovatiealternatief zijn in feite varianten op deze meest vergaande alternatieven.

Immers, wanneer beide ministeries vertrekken, wordt qua programma in de tweede fase het planalternatief benaderd. Wanneer één van de ministeries vertrekt wordt het renovatiealternatief benaderd. Hiermee wordt de bandbreedte in het programma inzichtelijk. Daarbij is nog van belang dat de tweede fase van het planalternatief en het renovatiealternatief ongeveer uitgaan van hetzelfde bouwvolume, alleen de invulling ervan is anders. De verschillende invullingen leiden weliswaar tot verschillende verkeersstromen maar door in beide alternatieven het maximale programma te onderzoeken, vallen de overige varianten binnen deze onderzoeksuitkomsten.

Verplaatsing van één of beide ministeries naar een locatie buiten het Wijnhavenkwartier betekent dat de (negatieve) effecten van nieuwbouw niet in het Wijnhavenkwartier zullen optreden, maar elders. In feite is er dus sprake van een verplaatsing van effecten en zal – afhankelijk van de locatie waar in dat geval wordt gebouwd -per saldo een vergelijkbare milieu- impact optreden. De genoemde vernieuwbouwvariant voor beide ministeries is niet realistisch, omdat in deze variant de vereiste woningen en stedelijke functies niet kunnen worden toegevoegd. Daarom wordt deze variant in het MER niet op milieueffecten onderzocht.

De belangrijkste onderdelen van de variant zonder toevoeging van extra parkeren krijgen in het MER een plek, zij het niet als variant maar als onderdeel van het meest milieuvriendelijk alternatief.

Bijlage

5

Inhoudelijke toelichting milieu-onderzoeken

Inhoudelijke toelichting deelonderzoeken

Ten behoeve van het MER zijn voor de verschillende milieuthema's onderzoeken uitgevoerd om de effecten als gevolg van het plan- en renovatiealternatief te kunnen bepalen. In deze bijlage wordt voor de verschillende deelonderzoeken een inhoudelijke toelichting gegeven op het uitgevoerde onderzoek. Aan de orde komen achtereenvolgens:

- Verkeer en parkeren
- Luchtkwaliteit
- Geluid
- Windhinder
- Bezonning

Voor een verdere toelichting op deze onderzoeken en voor de overige uitgevoerde onderzoeken wordt verwezen naar desbetreffende onderzoeksrapportages.

B5.1 Verkeer en parkeren

B5.1.1 Opzet onderzoek

In het kader van dit MER is veel aandacht besteed aan de bepaling van de te verwachten hoeveelheid verkeer bij de verschillende alternatieven en de belasting die daardoor ontstaat op de diverse omliggende wegvakken. Daarvoor zijn vier factoren van belang;

- de verkeersaantrekkende werking van een functie
- de locatie van deze functies
- het aantal beschikbare parkeerplaatsen per functie
- de locatie van de beschikbare parkeercapaciteit

Verkeersaantrekkende werking

Functies verschillen sterk in de hoeveelheid verkeer die zij met zich meebrengen. Voor dit plan wordt uitgegaan van functies die passen in het binnenstedelijk gebied en dus relatief veel verkeer genereren per oppervlakte (voorbeeld fitnesscentrum versus tennisbaan). Voor de berekening is per functie een maatgevende eenheid gehanteerd voor de bepaling van het aantal verkeersbewegingen (bijv. het aantal woningen, het aantal m² voor winkels of het aantal kamers voor een hotel).

Locatie functie

Door de locatie van dit plan nabij een hoofdstation en in een binnenstedelijk gebied is het uitstekend bereikbaar met openbaar vervoer en fiets. Daardoor kan het aandeel autogebruik in de hoeveelheid verkeer per functie beperkt worden en is de parkeerbehoefte lager dan voor eenzelfde functie op een andere locatie.

Parkeercapaciteit

De hoeveelheid autoverkeer ten gevolge van een functie hangt ook af van het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor die functie.

Voor de bepaling van de parkeerbehoefte is per functie een parkeernorm gehanteerd. Vanwege de ligging in een binnenstedelijk gebied nabij een hoofdstation (het zgn. locatiebeleid) is hierbij uitgegaan van een 'strenge' parkeernorm.

Deze norm moet enerzijds het gebruik van het openbaar vervoer of fiets bevorderen en anderzijds het autogebruik per functie beperken.

Tabel b5.1. functie en parkeernormen

Functie	Basis voor parkeernorm	Parkeernorm werknemers	Parkeernorm bezoekers	Parkeernorm woningen
		1 pp per ..	1 pp / ..	.. pp/woning
kantoren: ministeries	Aantal werknemers	30 werknemers		
	Oppervlakte		500 m ²	
kantoren vrije markt	Oppervlakte	250 m ²	500 m ²	
horeca: restaurant	Oppervlakte	500 m ²	100 m ²	
huurwoningen	Aantal woningen			0,4
huurwoningen	Aantal woningen			0,7
koopwoningen	Aantal woningen			1,5
detailhandel	Oppervlakte	500 m ²	75 m ²	
recreatie: discotheek	Oppervlakte	500 m ²	60 m ²	
recreatie: fitness	Oppervlakte	1.000 m ²	45 m ²	
recreatie:	Oppervlakte	1.000 m ²	50 m ²	
4D-bioscoop				
welzijn: Leidse	Oppervlakte	150 m ²	-	
Universiteit				
hotel	Oppervlakte	1.000 m ²		
	Aantal kamers		0,5/kamer	
vergaderruimten	Oppervlakte	2.000 m ²	50 m ²	

Locatie parkeercapaciteit

In beginsel moet een plan in zijn eigen parkeerbehoefte voorzien. Om een zo efficiënt mogelijk gebruik van parkeervoorzieningen te bereiken wordt uitgegaan van "dubbelgebruik" van parkeergelegenheid (bijvoorbeeld op werkdagen door werknemers, 's avonds door bioscoopbezoekers, zaterdag winkelbezoekers, et cetera). Hierdoor worden de verkeersstromen ten gevolge van die diverse functies ook geconcentreerd van en naar de beschikbare parkeervoorzieningen. Specifiek voor dit deel van de stad is bekend dat er in dit deel van de binnenstad enige "overcapaciteit" in de omliggende parkeergarages beschikbaar is. In dit plan wordt er van uitgegaan dat medegebruik is van die omliggende garages. Dit medegebruik is ook gebruikt is voor het bepalen van de verkeersstromen ten gevolge van het plan in de directe omgeving.

B5.1.2 Werkwijze bepaling verkeersintensiteiten

Voor de bepaling van de verandering in de verkeersintensiteiten ten gevolge van dit plan is gestreefd naar een zo gericht mogelijke schatting aan de hand van de diverse functies in het plan.

- Per functie is een bepalende eenheid gehanteerd om te komen tot het aantal verkeersbewegingen (aantal woningen, hotel > bedden, detailhandel > oppervlakte)
- Waar mogelijk is per functie een onderscheid gemaakt naar groepen die verschillende verplaatsingspatronen hebben (bezoekers, bewoners, personeel, ...).
- Per groep is een inschatting gemaakt van het aantal ritten per dag met een onderscheid naar werkdagen, zaterdag en zondag.
- Per fase is gezien welke functies/groepen welke parkeergarage gebruiken om de routes in het plangebied te bepalen. Daarbij is ook een aanname gedaan over het gebruik van garages in de directe omgeving (zie. 4.3.3).
- Voor de verkeersstromen door het plan als geheel is de verdeling over de diverse richtingen bepaald aan de hand van het Haagse Verkeersmodel zodat in en direct om het plangebied het gebruik van de belangrijkste routes kan worden bepaald.

De hoeveelheid gemotoriseerd verkeer ten gevolge van het plan is vervolgens gekoppeld aan de berekeningen voor de omliggende wegvakken zoals deze op basis van het Haagse Verkeersmodel is geprognosticeerd. Met dit verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten in de autonome ontwikkeling bepaald (2015). Belangrijke factoren die in dit model zijn meegenomen voor de bepaling van de te verwachten verkeersintensiteiten zijn:

- De autonome groei van het autogebruik
- De diverse ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de stad (zie ook rapportage 4.2.2 en 4.4.2)
- De effecten van het gemeentelijke, regionale en nationale verkeers- en vervoersbeleid die de groei van het autogebruik weer beperken (zoals de verbetering van de alternatieven voor de auto en het parkeerbeleid)

Deze bepaling van de verkeersintensiteit is uitgevoerd voor 2005 (huidige situatie) en 2015 (eindsituatie).

De resultaten van deze benadering zijn per variant in de rapportage opgenomen en vergeleken met de huidige situatie. Daarbij is uitgegaan van de intensiteiten per weekdag (etmaalintensiteit) zoals deze moet worden gebruikt voor de berekening van de luchtkwaliteit.

B5.1.3 Werkwijze bepaling parkeerbehoefte en parkeercapaciteit

Voor de bepaling van de benodigde parkeercapaciteit voor dit plan is enerzijds de parkeerbehoefte in beeld gebracht en anderzijds uitgegaan van een zo effectief mogelijk gebruik van het parkeeraanbod (de aanwezige en/of te realiseren parkeercapaciteit).

- Per functie is een bepalende eenheid gehanteerd om de parkeerbehoefte te bepalen (aantal woningen, hotel > bedden, detailhandel > oppervlakte)

- Waar mogelijk is per functie een onderscheid gemaakt naar groepen die verschillen naar de aard van hun parkeergedrag (o.a. kort parkeren door bezoekers, lang parkeren door bewoners en personeel).
- Per groep is een inschatting gemaakt van de parkeerbehoefte per dag en dagdeel met een onderscheid naar werkdagen, zaterdag en zondag om het maatgevende moment te bepalen voor de parkeerbehoefte.
- Op basis van de aanwezigheid van groepen parkeerders per dag en dagdeel deel is bepaald in hoeverre dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is waarmee het feitelijk benodigde aantal plaatsen kan worden beperkt ten opzichte van de parkeerbehoefte.
- Per fase is gezien welke functies/groepen welke parkeergarages gebruiken om de benodigde parkeercapaciteit per fase te bepalen. Daarbij is ook een aanname gedaan over het gebruik van garages in de directe omgeving (zie. 4.3.3).

B5.2 Luchtkwaliteit

Opzet onderzoek

Met behulp van het verspreidingsmodel CAR II heeft een toetsing plaatsgevonden aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit. Daarbij is, uitgaande van de maximale invulling van het recreatieprogramma, zowel de situatie in 2010 als die in 2015 getoetst (autonome situatie, planalternatief, renovatiealternatief). De ten behoeve van het MER verzamelde gegevens ten aanzien van verkeersintensiteiten zijn als basis gebruikt. Daarnaast is een beschouwing gegeven over de te verwachten benzeenemissies nabij de in- en uitritten van parkeergarages.

Toetsingscriteria

Tabel b5.2 Grenswaarden Besluit luchtkwaliteit 2005

Stof	Jaargemiddelde	8-uurgemiddelde	Uurgemiddelde	24-uurgemiddelde	Maximaal aantal
	grenswaarde	grenswaarde	grenswaarde	grenswaarde	overschrijdingen uur- en 24-uurgemiddelde grenswaarde
	[$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	[$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	[$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	[$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	
NO ₂	40	-	200	-	18x per jaar
PM ₁₀	40	-	-	50	35x per jaar
CO	-	10.000	-	-	-
benzeen	5	-	-	-	-
SO ₂	-	-	350	125	24x per jaar/3x per jaar
BaP	1	-	-	-	-
Lood*	0,5	-	-	-	-

* Kan niet worden berekend met het CAR II model en valt daarom buiten de scope van dit onderzoek

Indien een plan voor 2010 wordt gerealiseerd, dient op grond van het Besluit luchtkwaliteit 2005 tot die tijd ook aan plandrempels voor stikstofdioxide (NO₂) en benzeen te worden getoetst. Plandrempels (tabel b5.3) geven een kwaliteitsniveau van de buitenlucht aan waarboven het maken van plannen ter verbetering van de luchtkwaliteit verplicht is. Die plannen zijn erop gericht om aan de grenswaarden in 2010 te voldoen. Het niveau van de plandrempels ligt boven dat van de grenswaarden en wordt jaarlijks aangescherpt tot het jaar wanneer de plandrempels op hetzelfde niveau liggen als de grenswaarden. Aan de grenswaarden voor fijn stof (PM₁₀), koolmonoxide (CO), zwaveldioxide (SO₂), benzo-a-pyreen (BaP) en lood dient sinds 2005 al te worden voldaan.

Tabel b5.3 Plandrempels Besluit luchtkwaliteit 2005

Stof	Kalenderjaar				
	2005	2006	2007	2008	2009
NO ₂ jaargemiddelde [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	50	48	46	44	42
NO ₂ uurgemiddelde [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	250	240	230	220	210
Benzeen	-	9	8	7	6
jaargemiddelde [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]					

Op grond van het Besluit luchtkwaliteit 2005 mogen natuurlijke bronnen van fijn stof die geen schadelijke effecten hebben voor de gezondheid, zoals zeezout, bij de beoordeling van de luchtkwaliteit buiten beschouwing worden gelaten. Uit de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 kan worden afgeleid dat in het geval van Den Haag de volgende correctie op de berekende resultaten van fijn stof mogen worden toegepast: -6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor de jaargemiddelde concentratie en -6 dagen voor het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uurgemiddelde grenswaarde.

Overige informatie

Voor verdere informatie wordt verwezen naar bijlage 7 bij het MER en naar het luchtkwaliteitsonderzoek.

B5.3 Geluid

Opzet onderzoek

Het geluidsonderzoek betreft een onderzoek naar de geluidsbelastingen ten gevolge van zowel het wegverkeer, inclusief het tramverkeer, als het railverkeer rondom het Wijnhavenkwartier te Den Haag. De wegen die meegenomen zijn in dit onderzoek zijn de Ammunitionshaven, de Schedeldoekshaven, het Bernardviaduct, de Oranje Buitensingel, de Zwarteweg, het Spui, de Lekstraat, de Bezuidenhoutseweg en de Nieuwe Haven. Het wegverkeer op de Kalvermarkt, de Fluwelenvaart, de Herengracht wordt niet onderzocht, omdat deze in de toekomst als 30 km/uur-gebied wordt ingericht.

Deze is daarom niet zoneplichtig. In het onderzoek zijn de volgende wegen gezamenlijk weergegeven omdat deze als doorgaande route worden beschouwd:

- De Ammunitiehaven, de Schedeldoekshaven en het Bernardviaduct
- De Oranje Buitensingel, de Zwarteweg, de Lekstraat en de Bezuidenhoutseweg

Het tramverkeer dat in dit onderzoek is beschouwd, betreft de volgende wegvakken: Kalvermarkt, Spui, Schedeldoekshaven, Rijnstraat en Wijnhaven.

Er zijn in het onderzoek drie situaties onderzocht:

- Autonome situatie
- Planalternatief (maximale invulling)
- Renovatiealternatief (alternatieve invulling)

Toetsingscriteria

Per weg zijn voor de drie varianten de 50 dB(A), 55 dB(A), 60 dB(A), 65 dB(A) en 70 dB(A)-contour berekend in zowel etmaalwaarden als Lden. De etmaalwaarde is gelijk aan de hoogste van de volgende drie waarden en de Lden is gelijk aan het gemiddelde van de volgende drie waarden:

- het equivalente geluidsniveau gedurende de dagperiode (07.00 – 19.00 uur);
- het equivalente geluidsniveau gedurende de avondperiode (19.00 – 23.00 uur) vermeerderd met 5 dB(A);
- het equivalente geluidsniveau gedurende de nachtperiode (23.00 – 07.00 uur) vermeerderd met 10 dB(A).

Voor het wegverkeerslawaaï wordt de avondperiode buiten beschouwing gelaten voor de berekening van de etmaalwaarde²⁶. Voor de berekening van de Lden wordt de avondperiode wel meegenomen.

Daarnaast is de gevelbelasting rondom de verschillende bouwblokken bepaald.

Modellering

Voor verdere gegevens over de gebruikte modellen wordt verwezen naar het onderzoeksrapport geluid.

²⁶ Dit is wettelijk bepaald: De etmaalwaarde voor wegverkeerslawaaï is de hoogste van het geluidsniveau in de dagperiode of nachtperiode + 10 dB(A)

B5.4 Windhinder

Opzet onderzoek

Voor het windtunnelonderzoek is een model (schaal 1:350) gemaakt van het Wijnhavenkwartier in zijn stedenbouwkundige omgeving, waarbij de omgeving in een straal van 400 meter rondom het Wijnhavenkwartier is gemodelleerd. Deze maquette is in de windtunnel bij TNO-MEP in Apeldoorn geplaatst. De bebouwing in het Wijnhavenkwartier en de omgeving zijn gemodelleerd op basis van door de Dienst Stedelijke Ontwikkeling verstrekte 3D-tekeningen. Het model voor het renovatiealternatief is geconstrueerd op basis van het in 2002 ingediende voorstel. De bomen en begroeiing zijn voor beide situaties meegenomen zoals in de huidige situatie aanwezig.

In totaal zijn 99 sensoren (op hoofdhoogte) geplaatst. Op deze plaatsen zijn de tijdgemiddelde windsnelheden gemeten bij 24 verschillende windrichtingen vanaf het noorden in stappen van 15°. Op basis van de statistische gegevens van het maatgevende weerstation "Schiphol", zijn de gemeten waarden verwerkt tot jaargemiddelde windsnelheden en tot overschrijdingsfrequenties van een uurgemiddelde windsnelheid op hoofdhoogte per jaar.

De jaargemiddelde windsnelheid geeft als resultaat de mate van windhinder. Het overschrijden van de uurgemiddelde windsnelheid van 14,4 m/s geeft als resultaat de windgevaar- uren/dagen.

Toetsingscriteria

Om de mate van windhinder vast te stellen, wordt het criterium gebruikt conform de richtlijnen van de gemeente Den Haag:

- Voor windhinder: de toelaatbare jaargemiddelde windsnelheid op hoofdhoogte
- Voor windgevaar: het aantal uur per jaar dat de uurgemiddelde windsnelheid meer dan 14.4 m/s bedraagt op hoofdhoogte

Indien de uurgemiddelde windsnelheid groter is dan 14.4 m/s kunnen de maatgevende windvlagen snelheden bereiken van 20 tot 25 m/s. Het gevaarcriterium wordt bepaald door enerzijds de gemiddelde windsnelheid van 14.4 m/s en anderzijds door vlagen (bij een turbulentie-intensiteit van 55%) tot 23 m/s op hoofdhoogte.

Windhinder

De criteria die door gemeente Den Haag voor windhinder worden gehanteerd staan in tabel b5.5. De (functie)categorieën die in de richtlijnen van de gemeente Den Haag worden gehanteerd zijn hieronder nader gespecificeerd:

- I. doorloopgebied: openbare wegen, trottoirs, fietspaden, parkeerplaatsen
- II. slentergebied: winkelcentra, parken, gebouwingangen, voetpaden
- III. onoverdekt verblijfsgebied korte duur: pleinen, sportvelden
- IV. onoverdekt verblijfsgebied lange duur: terrassen, zwembaden, openluchttheaters

Tabel b5.5 criteria voor windhinder gemeente Den Haag

Categorie	Functie	Maximaal jaargemiddelde windsnelheid (m/s)
I	doorloopgebied	3.2
II	slentergebied	2.4
III	verblijfsgebied kort	1.9
IV	verblijfsgebied lang	1.8

Windgevaar

Voor windgevaar is het criterium een overschrijding van de uurgemiddelde windsnelheid van 14.4 m/s op hoofdhoogte:

- Maximaal 90 uur per jaar voor categorie I tot en met IV uit tabel b5.5;
- Maximaal 45 uur per jaar voor hoofdgebouwingangen.

Naast windhinder en windgevaar weegt de gemeente nog vele andere aspecten af zoals architectonische vormgeving, functies, verkeer, parkeren, financiën, volkshuisvesting, sociale veiligheid, aanpasbaar bouwen etc. De gemeente Den Haag heeft de taak om alle ruimtelijke en financiële aspecten op een evenwichtige wijze tot gelding te laten komen. De aspecten windhinder en windgevaar maken deel uit van een bredere afweging. Afwijking van de richtlijn is in concrete gevallen mogelijk als de totale belangenafweging daartoe noopt.

B5.5 Bezonning

Opzet onderzoek

Er bestaan geen wettelijke eisen ten aanzien van bezonning. Wel is er een richtlijn die onder andere de gemeente Den Haag hanteert met betrekking tot bezonning van woningen waarop getoetst wordt bij het verlenen van de bouwvergunning. In de gemeente Den Haag wordt geëist dat er aan de zogenaamde "lichte TNO-norm" wordt voldaan (afgeleid uit het rapport Woningwaardering, opgesteld door TNO, 1962):

- 'Lichte TNO-richtlijn': de mogelijke bezonningsduur voor het hoofdwoonvertrek (woonkamer) in de periode tussen 19 februari en 23 oktober dient minimaal twee uren te bedragen;
- Als aanvulling op deze norm geldt dat de zonshoogte ten minste 10 graden moet zijn, anders mogen de uren niet als bezonningsuur worden geteld.

Voor utiliteitsgebouwen bestaan geen richtlijnen.

De bebouwing in het Wijnhavenkwartier en de omgeving zijn gemodelleerd op basis van door de Dienst Stedelijke Ontwikkeling verstrekte 3D-tekeningen:

- MER ondergrond 3D model bestaand, d.d. 2 december 2005;
- Renovatiealternatief, d.d. 13 december 2005.

Bepalingsmethode

Voor het bezonningsonderzoek is gebruik gemaakt van het 3D computersimulatieprogramma Ecotect v5.20. Op basis van de datum, het tijdstip en de breedte- en lengtegraad wordt de stand van de zon bepaald. Het programma biedt ook de mogelijkheid om te corrigeren voor de zomertijd. Voor het weergeven van de resultaten maakt het programma gebruik van een OpenGL-weergave. Hiermee wordt een overzichtelijk beeld van de situatie verkregen.

Als uitkomst van de bezonningstudie zijn de schaduwpatronen steeds van bovenaf in stappen van 1 uur van zonsopgang tot zonsondergang gegenereerd.

Bijlage

6

Uitgebreide wegenkaart

