

Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

28 september 2006 / rapportnummer 1663-74



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de gemeenteraad van Den Haag
Postbus 12 651
2500 DP DEN HAAG

uw kenmerk
SB/2006-16960

uw brief
13 juli 2006

ons kenmerk
1663-75/Pi/hb

onderwerp
Toetsingsadvies over het MER Heront-
wikkeling Wijnhavenkwartier
Den Haag

doorkiesnummer
(030) 234 76 34

Utrecht,
28 september 2006

Geachte raadsleden,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag. Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag het (ontwerp)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

drs. H.G. Ouwerkerk
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Herontwikkeling Wijnhavenkwartier
Den Haag

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport over Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag,

uitgebracht aan de gemeenteraad van Den Haag door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.

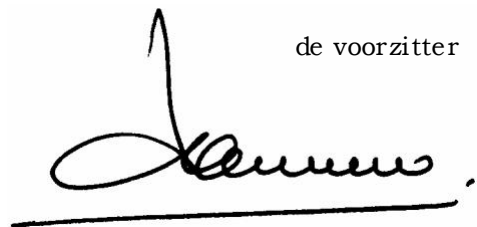
Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag,

de secretaris



mr. S. Pieters

de voorzitter



drs. H.G. Ouwerkerk

Utrecht, 28 september 2006

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. OORDEEL OVER HET MER.....	2
2.1 Algemeen	2
2.2 Verschil renovatiealternatief versus planalternatief.....	2
2.3 Parkeerbehoefte en effecten.....	3
2.4 Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)	4
2.5 Luchtkwaliteit.....	4
2.6 Geluid en geluidsbelasting.....	5
2.7 Toedeneren naar de locatie.....	5
2.8 Naar aanleiding van de inspraak.....	6

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 13 juli 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in De Posthoorn d.d. 13 juli 2006
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen
5. Brief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 november 2006

1. INLEIDING

Het college van Burgemeester en Wethouders van Den Haag heeft het voornemen om het gebied Wijnhavenkwartier te gaan herinrichten, waardoor er nieuwe kantoren, nieuwe voorzieningen en nieuwe woningen gerealiseerd gaan worden binnen het plangebied. De gemeenteraad van Den Haag, als Bevoegd Gezag, moet daartoe een bestemmingsplanherziening gaan vaststellen.

Omdat in dit vast te stellen bestemmingsplan toeristisch en/of recreatieve voorzieningen worden opgenomen, die gezamenlijk meer dan 500.000 bezoekers per jaar kunnen trekken, is er sprake van een m.e.r.-plicht op grond van het Besluit milieueffectrapportage. Mogelijk kan er zelfs ook nog sprake zijn van een SMB-plicht. Daarom is voor dit project een MER/SMB opgesteld.

Bij brief van 13 juli 2006¹ heeft het college van Burgemeester en Wethouders van Den Haag de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 13 juli 2006 ter inzage gelegd².

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat over een essentiële tekortkoming in het MER, waarvoor de Commissie adviseert een aanvulling op het MER op te stellen alvorens de besluitvorming doorgang kan vinden;
- informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies;
- belangrijke onjuistheden bevat die ter voorkoming van misverstanden weerlegd dienen te worden.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁴ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

2. OORDEEL OVER HET MER

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie in het MER aanwezig** is.

Op verzoek van de Commissie heeft de Initiatiefnemer een toelichtende notitie opgesteld en toegestuurd aan de Commissie, tijdens de periode van de toetsing van het MER, waarbij er informatie is gegeven over de achtergrondconcentraties in verband met de luchtkwaliteit en een toelichting is gegeven op de parkeernorm.

In het MER is voldoende feitelijke informatie aanwezig om te komen tot een goed afgewogen besluit. Echter, op bepaalde onderdelen van het MER levert de Commissie kritiek omdat sommige conclusies niet in overeenstemming zijn met de feiten.

Algemene opmerking over het MER

In het MER staat dat er geen grote verschillen in milieueffecten zijn tussen het planalternatief en het renovatiealternatief. Dit is onjuist. Het renovatiealternatief is op een aantal onderdelen milieuvriendelijker. In de navolgende tekst gaan wij daar dieper op in.

2.2 Verschil renovatiealternatief versus planalternatief

Het grootste verschil tussen het planalternatief en het renovatiealternatief is de hoeveelheid sloopafval en nieuw bouw materiaal, alsmede de daaraan gekoppelde vervoersbewegingen. Dit verschil blijkt onvoldoende uit het MER⁵.

■ De Commissie wijst het Bevoegd Gezag bij deze op deze belangrijke verschillen tussen het planalternatief en het renovatiealternatief. Het renovatiealternatief zal aanzienlijk minder sloopafval opleveren en ook zullen er minder bouwmaterialen nodig zijn, hetgeen ook zal leiden tot veel minder transportbewegingen tijdens de (ver)bouwfase. Ten aanzien van deze aspecten is het renovatiealternatief milieuvriendelijker dan het voorkeursalternatief. Dit komt onvoldoende tot uitdrukking in de vergelijkingstabel op pagina 15 van het MER. Ook de conclusie op pagina 16 dient te worden aangepast in het licht van deze informatie. Geconcludeerd dient te worden dat er wel grote verschillen bestaan tussen het planalternatief en het renovatiealternatief voor wat betreft de hoeveelheid sloopafval en bouwmaterialen, alsmede de transportbewegingen tijdens de (ver)bouwfase die daaraan gekoppeld zijn.

Een afweging tussen strippen en volledig slopen met de bijbehorende afvalstromen vindt niet plaats. Ongetwijfeld vergt het volledig slopen en het volledig weer opbouwen van een bestaand pand meer energie en brengt dit meer milieuoverlast met zich mee, dan het gedeeltelijk slopen en deels hergebruiken van een bestaand gebouw. Wel wordt in het MER gemeld dat er in eerste instantie geprobeerd is om op basis van dit uitgangspunt een plan uit te wer-

⁵ Dit komt onder andere tot uitdrukking in de vergelijkingstabel op pagina 15, alsmede in de conclusie op pagina 16.

ken – Bureau Jo Coenen & Co heeft een dergelijke plan ontwikkeld – maar dat om financiële redenen dit niet is gelukt⁶. Maar de milieuvoordelen voor het hergebruik van de bestaande bebouwing worden daarbij niet genoemd.

- De Commissie adviseert om alsnog een afweging tussen het renovatiealternatief en het planalternatief voor dit aspect te maken en dit mee te nemen in de beoordeling van de bouw hinder en de duurzaamheid.

Door dit aspect in dit advies expliciet te benoemen is dit informatiegebrek opgeheven en kan dit aspect alsnog bij de besluitvorming betrokken worden als één van de af te wegen aspecten en is er geen sprake van een essentiële tekortkoming.

Terecht wordt in de inspraak⁷ gewezen op de mogelijkheid van cumulatie van bouw hinder. Bij de uitvoering van de plannen dient daar nadrukkelijk rekening mee gehouden te worden, gezien de verschillende bouwplannen die in Den Haag aan de orde zijn.

- De Commissie wil aandacht vragen voor de overlast die kan ontstaan als gevolg van cumulatie van allerlei bouw hinder. Bij de uitvoering van dit plan – maar ook bij de andere plannen in Den Haag – dient daar terdege rekening mee gehouden te worden.

2.3 Parkeerbehoefte en effecten

In de richtlijnen is gevraagd naar een berekening en onderbouwing van de parkeerbehoefte van het Wijnhavengebied in relatie tot de parkeerbalans in de omgeving. Het MER geeft een uitgebreide berekening van de parkeerbehoefte binnen het plangebied, uitgaande van de programma's van huidige situatie, het planalternatief en het renovatiealternatief. Daarbij wordt voor de ministeries een scherpe norm van 1 parkeerplaats per 30 werknemers gehanteerd, met verwijzing naar de functie en de gebruiker. Een onderbouwing met welke maatregelen deze norm in de toekomst wordt gehaald, is echter in het MER niet gegeven. In een toelichtende notitie, die de Commissie van de Initiatiefnemer heeft ontvangen, wordt ingegaan op het totstandkomen van die norm. Daarbij is het uitgangspunt dat er wordt aangesloten op de bij het ministerie van VROM gehanteerde strenge parkeernormen voor werknemers. In het MER wordt echter niet aangegeven welke concrete maatregelen er worden genomen om er voor te zorgen dat het aantal autobewegingen van en naar het Wijnhavenkwartier daadwerkelijk wordt beperkt. Dit zou bij de besluitvorming alsnog kunnen gebeuren. Daarnaast constateert de Commissie dat dit strengere beleid voor werknemers niet wordt doorgetrokken naar andere doelgroepen, zoals de bezoekers van deze ministeries.

- De Commissie adviseert aan het Bevoegd Gezag om bij het besluit aan te geven met welke maatregelen de parkeernorm zal worden geëffectueerd.

⁶ Zie daartoe het MER op pagina 25.

⁷ Zie bijlage 4, inspraakreactie nummer 3 onder het eerste punt (De MER geeft een beeld van de te verwachten overlast).

2.4 Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

Uit de MMA-vergelijking blijkt dat het renovatiealternatief op onderdelen beter scoort dan het planalternatief. Zo blijkt uit figuur 7.1 dat uitstoot van CO₂ en NO_x ruim 2 keer zo laag is in het renovatiealternatief en de uitstoot van SO₂ zelfs 7x keer zo laag is. Ook deze informatie geeft aan dat er wel verschillen bestaan tussen het planalternatief en het renovatiealternatief.

Daarnaast kan een eventueel kleiner initiatief ook leiden tot minder milieugevolgen. Maar dat is evident.

De bouwstenen vanuit verkeer en vervoer die in het MMA worden aangedragen (effectuering VCP, beperking autobezit door deelautosystemen, het realiseren van goede fietsvoorzieningen, het stimuleren van openbaar vervoer combi-kaarten, toepassen van vervoermanagement) worden vrijblijvend beschreven. Nergens wordt in het MER aangegeven dat het dan ook zal gaan gebeuren. In het kader van de Wet milieubeheer zijn nu minder vrijblijvende afspraken mogelijk (zie bijlage 5: brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 5 november 2005) rondom het toepassen van mobiliteitsmanagement.

■ De Commissie vraagt in dit verband aandacht voor de verruimde reikwijdte zoals neergelegd in de brief van 5 november 2005 van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

2.5 Luchtkwaliteit

Een tabel met achtergrondconcentraties (NO₂ en PM₁₀) in verschillende jaren in het studiegebied zou een beeld kunnen geven van de algemene situatie nu, en de verbetering in de toekomst. Op pagina 78 van het MER staat wel dat de hoge achtergrondconcentraties de overschrijdingen verklaren, maar er worden geen waarden gegeven. In de toelichtende notitie die de Commissie heeft ontvangen worden die waarden wel gegeven. Het verdient aanbeveling om deze waarden openbaar te maken, zodat iedereen er kennis van kan nemen.

De berekeningen in het MER geven aan dat er geen sprake is van invloed op concentraties, terwijl er wel verschillen zijn qua intensiteit. Dit wordt veroorzaakt door de (ruwe) afronding van het model CAR op 1 µg/m³. Er wordt nu geconcludeerd dat er in de alternatieven geen invloed op de luchtkwaliteit is. De conclusie moet zijn dat er *volgens de berekeningen* geen invloed door de alternatieven is. Er is namelijk wel op enkele plaatsen binnen het plangebied een toename van verkeer.

Bij alle berekeningen is er vanuit gegaan dat er langs de wegen bomen staan. Dit geeft een overschatting van de berekende concentraties voor beide alternatieven. Volgens de Commissie staan er langs de meeste wegen weinig of geen bomen. Maar deze constatering geeft geen verschil tussen de resultaten in de beide alternatieven.

■ De Commissie constateert dat er in de berekeningen op alle plaatsen rekening gehouden is met een verhoogde bomenfactor. Dat is volgens de Commissie op de meeste plaatsen onterecht. Daardoor is er op die plaatsen sprake van een overschatting van de berekende concentraties. Deze constatering geeft echter geen verschil tussen de resultaten in de beide alternatieven.

De opmerking dat het aantal blootgestelden niet relevant is, is gedeeltelijk juist. De Raad van State geeft aan dat de wet en regelgeving geen onderscheid maakt tussen gebieden waar wel of geen mensen (kunnen) zijn. De normen zijn echter wel opgesteld voor de bescherming van de gezondheid van mensen.

Het windtunnelonderzoek wat DGMR bij TNO heeft laten uitvoeren had ook gebruikt kunnen worden om op enkele plaatsen (knelpunten) de concentraties beter (nauwkeuriger) te laten bepalen. Door het voorkomen van veel hoge gebouwen is de windsnelheid groter dan de gemiddelde windsnelheid waarmee het model rekent. Hierdoor is de verspreiding beter en zullen de concentraties lager zijn.

■ De Commissie wijst erop dat vanwege de hoogbouw er sprake zal zijn van hogere windsnelheden, hetgeen een gunstig effect op de luchtkwaliteit heeft vanwege de snellere verspreiding.

Volgens de conclusie in het windtunnelonderzoek geeft planalternatief A+B een verslechtering van het windklimaat. Hier volgt dus een versterking van de verspreiding van de luchtverontreiniging en dus lagere concentraties. Extra verhoging van de torens geeft door de verhoging van de windsnelheid op grondniveau een verbetering van luchtkwaliteit.

2.6 Geluid en geluidsbelasting

In het MER wordt geconstateerd dat in het planalternatief het aantal gehinderden niet toeneemt omdat de gemiddelde geluidsbelasting niet toeneemt. Tegelijk is te zien dat de geluidsbelasting op Blok 3 (waarin woningbouw is gepland) erg hoog wordt en flink toeneemt. Het is niet duidelijk of zich achter deze gevel woningen bevinden en dus het aantal gehinderden stijgt. Bij de uitwerking van dit deel van het plangebied dient hier rekening mee gehouden worden.

■ De Commissie wijst erop dat de geluidbelasting op Blok 3 flink zal toenemen. Bij de uitwerking van dit deel van het plangebied zal daar rekening mee gehouden moeten worden, om daarmee te voorkomen dat het aantal gehinderden wel toeneemt.

2.7 Toedeneren naar de locatie

Het MER is transparant waarom deze locatie als meest geschikte locatie uit de totale afweging gekomen is. Maar in een aantal gevallen worden de criteria niet onderbouwd, waardoor er sprake lijkt te zijn van toedeneren naar deze locatie. Gewezen kan onder andere worden op het criterium beschikbaar in 2010 (terwijl dit criterium ook voor het Wijnhavenkwartier niet gehaald zal worden), terwijl niet duidelijk wordt gemaakt wat de relevantie is van dit criterium.

Er wordt rekening gehouden met de loopafstand tot het Binnenhof, als criterium, terwijl de reisafstand een logischer criterium zou zijn. Daardoor worden de OV-verbindingen tussen andere locaties en het Binnenhof niet bij de beoordeling betrokken, terwijl die in reistijd redelijk tot goed zouden kunnen scoren.

De absolute waarde waarmee de aantallen benodigde vierkante meters worden gehanteerd, sluit bepaalde alternatieven uit. Maar ook de mogelijkheid om dit

programma op bijvoorbeeld twee naast elkaar gelegen locaties te realiseren (Rijnstraat, Julianaplein en Babylon), wordt niet meegenomen.

- De Commissie constateert dat er kanttekeningen zijn te maken bij de onderbouwing van de keuze voor het Wijnhavenkwartier als voorkeurslocatie. Aangezien milieueffectrapportage niet leidt tot de verplichting om te kiezen voor het meest milieuvriendelijke alternatief, heeft deze constatering verder geen consequenties.

2.8 Naar aanleiding van de inspraak

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER, zoals vastgesteld op 2 februari 2006;
- op eventuele onjuistheden;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁸.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit over de actualisatie van het bestaande bestemmingsplan.

Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

De Commissie is van mening dat voor dit MER geen aanvulling nodig is⁹ omdat alle essentiële informatie ten behoeve van de besluitvorming aanwezig is. Terwijl de Commissie tegelijkertijd wel een aantal kritiekpunten heeft op dit MER en deze kritiek in dit advies ook heeft geformuleerd. De aanbevelingen, naar aanleiding van deze kritiekpunten, kunnen een rol spelen bij de navolgende besluitvorming. De feitelijke informatie is in dit MER in voldoende mate aanwezig. Het zijn vooral enkele conclusies waarop de Commissie commentaar heeft geleverd.

⁸ Wm, artikel 7.10.

⁹ In de inspraak (zie bijlage 4, inspraakreactie nummer 1) wordt gesteld dat “het MER (...) dient dus te worden aangevuld en gewijzigd.” Tevens meldt dezelfde inspreker dat “de werkgroepen van de Commissie er vaak voor terugdeinzen een aanpassing van het MER te vragen.” De inspreker baseert dit op eigen ervaringen als m.e.r.-deskundige.

De Commissie is ondertussen bij ruim 1800 projecten betrokken geweest en brengt op jaarbasis meer dan 150 adviezen uit. Gemiddeld vraagt de Commissie in 35 tot 40% van de toetsingen van milieueffectrapporten om een aanvulling. Deze gegevens zijn openbaar en zijn in het Jaarverslag van de Commissie terug te vinden. Het oordeel van de inspreker, wat daar ook van zij, is gebaseerd op betrokkenheid bij ongeveer 10 m.e.r.-projecten. Abusievelijk meldt dezelfde inspreker dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State om dit MER gevraagd zou hebben. Echter, de Afdeling bestuursrechtspraak heeft alleen geconstateerd dat er sprake was van een m.e.r.-beoordelingsplicht vanwege het feit dat het wel om een stadsproject ging zoals beschreven in onderdeel D, van de Bijlage behorende bij het Besluit m.e.r., activiteit 11.2) en dat er een m.e.r.-beoordelingsbesluit genomen had moeten worden. Bij m.e.r.-beoordeling is het uitgangspunt dat er geen MER gemaakt hoeft te worden, tenzij het project aanzienlijke milieugevolgen kan veroorzaken.

Kritiek van sommige insprekers¹⁰ richt zich op de kwaliteit van het MER, in het bijzonder op de discussie over de (beleving van de) hoogbouw. Zowel in het MER, alsook door het bijgeleverde beeldmateriaal, wordt een feitelijk beeld geschetst van de toekomstige hoogbouw. De feitelijke beschrijving en dat beeldmateriaal is voor de noodzakelijke informatie in het MER voldoende. Constateringen met betrekking tot het gewijzigde landschapsbeeld horen ook in het MER thuis. Maar waarderingsen waar duidelijk subjectieve afwegingen in doorklinken, horen niet in het MER thuis. De geciteerde zin 'Hoogbouw heeft geen negatieve invloed op het beschermd stadsgezicht en past beter in skyline dan handhaving van de bestaande bebouwing' hoort dan ook eerder thuis bij de argumentatie voor het te nemen besluit, dan als informatie in het MER. Duidelijk is wel dat meerdere opvattingen en waarderingsen mogelijk zijn over de inpassing van hoogbouw in bestaand stedelijk gebied, op basis van hetzelfde feitelijke (beeld)materiaal. Het is aan de besluitnemer om daar een keuze in te maken. De tabel op pagina 15 dient ten aanzien van het aspect 'beleving' beoordeeld te worden tegen de achtergrond van de hier door de Commissie gemaakte opmerkingen.

■ De Commissie constateert dat de wijziging van het stadbeeld, vanwege de plannen voor het Wijnhavenkwartier, op voldoende wijze in het MER zijn beschreven. Het aanvullende beeldmateriaal – visualisatie vanuit verschillende relevante posities – levert een nog completer beeld op. Op basis van al dit materiaal kan de besluitnemer ook voor wat betreft het aspect ruimtelijke inpassing een verantwoorde afweging maken. De toelichting in de tabel op pagina 15 bij het aspect 'beleving' is niet van feitelijke aard en hoort eerder bij de toelichting van het besluit thuis. De gegeven waardering ('0' en '0/-') kan alleen met wetenschappelijk belevingsonderzoek objectief bepaald worden. Maar dat heeft niet plaatsgevonden. Een dergelijk onderzoek is echter niet verplicht. Maar doordat dat onderzoek ontbreekt kan er geen objectief oordeel over het aspect 'beleving' in deze tabel worden opgenomen.

¹⁰ Zie bijlage 4, en in het bijzonder inspraakreactie nummer 4, onder punt 11 (pagina 9 van die inspraakreactie) waar de inspreker stelt dat er vraagtekens gezet kunnen worden bij de kwaliteit van de milieueffectrapportage.

BIJLAGEN

bij het Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag

(bijlagen 1 t/m 5)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 13 juli 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

	Commissie voor de milieu-erectrapportage		Gemeente Den Haag Dienst Stadsbeheer
ingekomen :	14 JULI 2006		Milieu en Vergunningen
nummer			
dossier	1663-304/M 44		
kopie naar :	LD LP		

Reguladries: Postbus 12.651, 2500 DP Den Haag

Commissie voor de m.e.r.
T.a.v. dhr. S. Pieters
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Onderwerp
Toezending MER Herontwikkeling Wijnhavenkwartier
Den Haag

Geachte heer Pieters,

Het MER en milieuraapport SMB Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag is op 1 juni 2006 door de gemeenteraad aanvaard en op 12 juli 2006 is een bekendmaking verschenen in de Posthoorn. Het MER ligt vanaf 13 juli 2006 ter inzage en van 13 juli tot en met 23 augustus 2006 kan een ieder schriftelijk en mondeling reageren op het MER. Op 9 augustus 2005 wordt een informatie-/inspraakbijeenkomst gehouden in het Stadhuis, Spui 70 (De Haagse Lobby) te Den Haag, aanvang 19:30 uur.

Hierbij wil ik u verzoeken om advies uit te brengen over het MER en milieuraapport SMB Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag. Dit MER treft u hierbij in achtvoud aan, met een tweetal sets met deelrapporten. Tevens treft u een afdruk aan van de kennisgeving.

Met vriendelijke groeten,



Mw. L. van Leeuwen
Hoofd afdeling Beleid

Inlichtingen bij
Mw. M.A.W.G. Feller
Afdeling
Milieu en Vergunningen / Beleid
Bezoekadres
Paviljoensgracht 1

Doorkiesnr
070 - 353 6366
Fax
070 - 353 6490


INVESTIRE IN PEOPLE

BIJLAGE 2

Kennisgeving van het milieueffectrapport in De Posthoorn d.d. 13 juli 2006

Bestemmingsplan

Uitspraak

Uitspraak van het Gemeentelijk ContactCentrum (adresblok 1), liggen aan 13 juli tot en met 23 augustus 2006 ter inzage:

het Voorontwerp-bestemmingsplan Wijnhavenkwartier. Het plangebied is gelegen tussen de Turfmarkt, de Zwarteveg, de Schedeldoekshaven en de theaters aan het Spui. Het betreft hier de herontwikkeling van de locaties Zwarte Madonna en de ministeries van Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Uitspraak van het besluit, d.d. 11 december 2003 (rb 238) heeft de voormalige raad het Bestemmingsplan Wijnhavenkwartier vastgesteld. Bij besluit, d.d. 6 juli 2004, hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland aan dit bestemmingsplan goedkeuring verleend. Uiteindelijk heeft de Afdeling Bestuursrechtpraak aan de Raad van State (ABRS) goedkeuring onthouden aan dit bestemmingsplan, omdat er in verband met het te realiseren bedrijfsploeroppervlak naar het oordeel van de Afdeling prake is van een stadsproject, waarvoor een Mer-beoordelingsprocedure had moeten worden doorlopen.

Uitspraak van de reactie op de uitspraak van de ABRS heeft het gemeentebestuur van Den Haag besloten om een Milieueffect-rapportage op te stellen en daarbij te onderzoeken in hoeverre er significante gevolgen voor het milieu te verwachten zijn bij de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier. In dit ruimtelijke plan is met de uitkomsten van het MER rekening gehouden en dat heeft ook geleid tot het op onderdelen aanpassen van het hierboven aangehaalde bestemmingsplan.

U kunt gedurende de inzageperiode schriftelijke dan wel mondeling uw opmerkingen indienen bij Burgemeester en wethouders van Den Haag, p.a. DSO/BTD/JZ, Postbus 12655, 500 DP Den Haag, onder vermelding van "Voorontwerp-bestemmingsplan Wijnhavenkwartier". Wilt u mondeling uw opmerkingen kenbaar maken, dan kunt u hiertoe een afspraak maken via telefoonnummer: 070-353 4319.

het Ontheffingsverzoek/geluidrapport Wet geluidhinder Bestemmingsplan Wijnhavenkwartier.

Om te voldoen aan de bepalingen van de Wet geluidhinder (Wgh) is een akoestisch onderzoek gedaan naar de geluidbelasting ten gevolge van weg- en railverkeer. De geluidbelasting vanwege het weg- en railverkeer overschrijdt de zogenaamde voorkeursgrenswaarden, zodat conform de bepalingen van de Wgh om ontheffing zal worden verzocht bij de provincie.

U kunt gedurende de inzageperiode schriftelijke dan wel mondeling uw opmerkingen over het concept-ontheffingsverzoek indienen bij Burgemeester en wethouders van Den Haag, p.a., DSO/BTD/JZ, Postbus 12655, 2500 DP Den Haag, onder vermelding van "Ontheffingsverzoek Wgh Bestemmingsplan Wijnhavenkwartier". Wilt u mondeling uw opmerkingen kenbaar maken, dan kunt u hiertoe een afspraak maken via telefoonnummer: 070-353 4319.

het Milieu-effectrapport, Wet milieubeheer, Besluit milieu-effectrapportage.

Uitspraak van de reactie op de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtpraak van de Raad van State (ABRS) met betrekking tot het bestemmingsplan Wijnhavenkwartier, heeft het gemeentebestuur van Den Haag besloten om een milieueffect-rapportage op te stellen en daarbij te onderzoeken in hoeverre er significante gevolgen voor het milieu te verwachten zijn bij de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier.

De gemeenteraad heeft op 1 juni 2006 besloten het Milieueffectrapport (MER) Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag (d.d. mei 2006, kenmerk R003-4412075GGV-nva-02-NL) aanvaardbaar te achten.

Om te voldoen aan de bepalingen van de Wet milieubeheer, besluit milieu-effectrapportage is een milieu-effectrapport opgesteld voor de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier. De procedure in het kader van de milieu-effectrapportage is gekoppeld aan het Bestemmingsplan Wijnhavenkwartier. In het milieu-effectrapport worden de te verwachten milieugevolgen van de voorgenomen activiteiten van de gemeente beschreven.

U kunt gedurende de inzageperiode uw zienswijze op de kwaliteit van het Milieu-effectrapport "Herontwikkeling Wijnhavenkwartier" kenbaar maken aan de Gemeenteraad, Postbus 9 157, 2500 CD Den Haag, onder vermelding van "MER Wijnhavenkwartier" (u kunt hierbij verzoeken om uw persoonlijke gegevens niet bekend te maken). Wilt u uw zienswijze mondeling kenbaar maken, dan kunt u hiertoe een afspraak maken via telefoonnummer: 070-353 6638.

Informatie-/inspraakbijeenkomst

Op woensdag 9 augustus 2006 van 19.30 tot 21.30 uur (zaal pen vanaf 19.00 uur), wordt in het Stadhuis (De Haagse obby), Spui 70 alhier, een informatie-/inspraakbijeenkomst gehouden over alle drie de onderwerpen. Er wordt ook infor-

matie gegeven over het bouwplan "Woon-/kantoor-toren" en onder Bouwzaken "Voorgenomen, sub Centrum".

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: het College van Burgemeester en Wethouders gemeente Den Haag

Bevoegd gezag: de gemeenteraad van Den Haag

Besluit: herziening bestemmingsplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C10.1

Activiteit: verschillende toeristische en/of recreatieve voorzieningen als onderdeel van een stadsproject waarmee zowel kantoren, woningbouw, parkeren als verschillende andere voorzieningen worden gerealiseerd.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 19 oktober 2005

richtlijnenadvies uitgebracht: 14 december 2005

richtlijnen vastgesteld: 2 februari 2006

kennisgeving MER: 13 juli 2006

toetsingsadvies uitgebracht: 28 september 2006

Bijzonderheden: dit project maakt onderdeel uit van het stadsvernieuwingsprogramma van de Haagse binnenstad en in dit plan zitten zowel de gebouwen van de ministeries van Binnenlandse Zaken en Justitie, als de “Zwarte Madonna”.

Samenstelling van de werkgroep:

ing. J.A. Janse

ir. J.E.M. Lax

L. Th. de Leu

drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep:

mr. S. Pieters

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20060802	A. Tukker	Den Haag	20060803
2.	20060816	P.J. Bos, namens Vereniging Singelpingel	Den Haag	20060830
3.	20060812	E. Reuselaars, namens Bewoners-commissie Ammunitieshaven	Den Haag	20060830
4.	20060811	L.Q. Onderwater	Den Haag	20060830

BIJLAGE 5

Brief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 november 2006

1663-18



Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
22 november 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/U.05.01567	-
Onderwerp	
Mobiliteitsmanagement en de Wet milieubeheer	

Geachte voorzitter,

Tijdens de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat op 23 en 24 november 2004 is door de leden Van der Ham en Dijkzma een motie ingediend om de toepassing van de Wet Milieubeheer (Wm) ten behoeve van mobiliteitsmanagement van zijn vrijblijvendheid te ontdoen. Die motie heb ik gesteund en ik heb toegezegd samen met de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer uit te zoeken of het instrumentarium van de Wm effectiever gemaakt kan worden. In deze brief meld ik u, mede namens de Staatssecretaris van VROM, mijn bevindingen.

Bij mijn overleg met de Staatssecretaris van VROM hebben we vastgesteld dat een aanscherping van de toepassing van de Wm in de praktijk niet alleen een positief effect zal hebben op de bereikbaarheid maar ook een gunstige uitwerking op een aantal milieuproblemen. Daarbij gaat het in het kader van de luchtkwaliteit onder meer om het terugdringen van de NOx-emissie (60% is afkomstig van verkeer) en fijn stof.

Daarnaast werd echter tevens duidelijk dat er een spanning bestaat tussen enerzijds de wens te komen tot aanscherping van de (toepassing van de) regelgeving en anderzijds de afspraken die ook met uw Kamer zijn gemaakt over de herijking van de VROM-regelgeving (door onder meer het leggen van meer beleidsverantwoordelijkheden bij de decentrale overheden) en het terugdringen van de administratieve lastendruk voor het bedrijfsleven.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

bereikbaar met tram 9 (station hs en cs) en bus 22 (station cs)

Onlangs, op 29 maart 2005, kamerstuk 2004/2005, 29383, nr. 27, hebt u van de staatssecretaris van VROM een overzicht ontvangen van de stand van zaken rond het "Herijkingsproject Modernisering algemene regels". Ik heb in het onderstaande reeds zoveel mogelijk rekening gehouden met de lijnen die in genoemde brief zijn uitgezet.

De aanscherping van de toepassing van de Wm heb ik langs drie hoofdlijnen gestalte gegeven, te weten a. een bestuurlijke lijn, b. een lijn van kennis en communicatie en tot slot c. regelgeving.

Ad a. In de bestuurlijke lijn heb ik in de essentiële onderdelen van beleid van de Nota Mobiliteit de decentrale overheden erop gewezen dat zij gebruik dienen te maken van de bevoegdheden die hen, mede krachtens de Wm, ter beschikking staan. De overheden kunnen op die manier zonodig maatregelen van het bedrijfsleven afdwingen, zoals het stimuleren van de fiets en het openbaar vervoer bij hun werknemers.

Ad b. Door het actief en passief uitdragen van een handreiking over de verruimde reikwijdte van het instrumentarium wordt de kennis bij decentrale overheden en milieuambtenaren vergroot. Daarnaast zal er een nieuw opleidingstraject worden gestart voor ambtenaren van gemeenten en provincies. Ook zullen duidelijke overzichten worden samengesteld van maatregelen die in diverse situaties een effectieve bijdrage zouden kunnen leveren aan het oplossen van milieuproblemen door het verkeer. Gebruik makend van het bestaand loket van VROM voor informatievoorziening van milieuwet- en regelgeving (InfoMil), zal VROM dit loket opdragen een aantal extra informatiebladen over deze maatregelen op te stellen.

Ad c. Bij de voorbereiding van regelgeving in het kader van het bovenvermelde "Herijkingsproject Modernisering algemene regels" wordt de verankering van het aspect vervoer in de milieuregelgeving weer gezien.

Onderstaand geef ik u een uitgebreide, meer technische, toelichting op de voorstellen onder b. (de punten I t/m III) en c. (punt IV)

I. Handreiking "Wegen naar preventie bij bedrijven" Voor het stimuleren en reguleren van preventie bij bedrijven zijn in het verleden voor de onderwerpen vervoer, afval en energie afzonderlijk uitvoeringsdocumenten voor het Wm-bevoegd gezag verschenen. Deze documenten zijn op verschillende momenten en los van elkaar opgesteld. Het ging in dat kader voor vervoer om het document: *De Wet milieubeheer en vervoermanagement* (VNG, 2000). Het voornemen is de verschillende documenten als integraal document uit te brengen in de vorm van een handreiking van de staatssecretaris van VROM. Het gaat hier om een samenvoeging van de teksten over de verruimde-reikwijdte-onderwerpen. Het effect daarvan is dat de bevoegde gezagsinstantie de beschikking krijgen over een gemakkelijker toegankelijk document met informatie over de te volgen aanpak en de hanteren ondergrenzen voor bedrijven

waarop de voorschriften van toepassing zijn, zoals minimaal aantal werknemers en minimaal aantal bezoekers.

Het document bevat handvatten voor de uitvoeringspraktijk zonder de bestaande regelgeving uit te breiden. Daarbij moet wel worden aangetekend dat het in het kader van de uitoefening van de vergunningverlenende bevoegdheid in het kader van de Wet milieubeheer beperkingen gelden aan hetgeen van een onderneming kan worden geëist. Zo is het bijvoorbeeld niet mogelijk om in de vergunning vast te leggen met welk vervoermiddel het personeel van en naar de inrichting reist. De keuze van het vervoermiddel is aan het personeel zelf en niet aan de inrichtinghouder. Dit betekent echter niet dat het onmogelijk is te verlangen dat het bedrijf aandacht aan het onderwerp besteedt. Bijvoorbeeld door voorzieningen te treffen waardoor het personeel gestimuleerd wordt om met het openbaar vervoer te reizen.

II. Toezicht VROM-inspectie

Het uitbrengen van het genoemde document over de verruimde reikwijdte (met als onderdeel bepaalde aspecten van mobiliteitsmanagement) door VROM vormt aanleiding om te bezien op welke wijze vervoer- of mobiliteitsmanagement een plaats kan krijgen binnen het toezicht van de VROM-inspectie op de andere overheden. Het bredere kader vormt hierbij de prioriteit die door de VROM-inspectie wordt gegeven aan het onderwerp luchtkwaliteit (zie brief Minister van VROM, 30-05-'05, Tweede Kamer 29800XI, nr. 125).

III. Kennisoverdracht en kennisopbouw

InfoMil zal vervoer integraal in haar informatiepakket meenemen door aan haar opleidingstraject (een workshop-achtige opleiding in het kader van de Wm) een nieuw traject toe te voegen specifiek gericht op vervoer en de Wm; Infomil zal op haar website extra aandacht besteden aan vervoer. VROM en V&W zullen investeren in kennisopbouw als het gaat om de Wm/vervoer, best practices, bijdrage aan beleid, enzovoorts.

Voorts zal ondersteuning worden verleend aan gemeenten door de inzet van een serviceteam van specialisten op het terrein van vervoermanagement en door de mogelijkheid aan te bieden tot het verrichten van besparingsscans bij bedrijven.

Ter ondersteuning van het opleidingstraject zullen informatiebladen opgesteld worden. In de uitvoering van het stimuleringsprogramma zal ondersteuning aan de gemeente verleend worden door een serviceteam van specialisten op dit terrein en de mogelijkheden om besparingsscans te laten uitvoeren bij bedrijven. De informatiebladen dienen als referentie voor de gemeenten voor hun overleg met de bedrijven en worden uitgebracht speciaal gericht op het terugdringen van het niet-noodzakelijk autobegebruik in de sectoren gezondheidszorg, kantoren of kantoorverzamel-gebouwen en publieksgebouwen (zoals stadions, scholen, megawinkels en attractieparken). Daarnaast zal er worden gewerkt aan een algemeen vervoerinformatieblad voor personen en goederenvervoer.

Met het versterken van het opleidingstraject wordt de effectiviteit van eerder genoemde maatregelen aanzienlijk verhoogd. In de praktijk blijkt immers dat bij veel gemeenten de kennis omtrent het aspect verkeer en vervoer in het kader van de Wm ontbreekt. Vervoer in het kader van de WM dient binnen een gemeente integraal te worden opgepakt. Niet alleen milieu, maar ook vervoer, economie en ruimtelijke ordening dienen te worden betrokken. Het vernieuwde opleidingstraject rond vervoer zal zich daarom niet alleen op de vergunningverlener maar ook op deze andere sectoren richten om de integrale samenwerking te bevorderen. Van een gemeente zullen daarom meerdere sectoren bij dit traject vervoer worden uitgenodigd.

Aanspreekpunt voor vervoer

Bij Infomil zal een aanspreekpunt komen voor alle beleidspunten met een relatie met verkeer en vervoer, zoals Wm-vervoer en EU-richtlijnen luchtkwaliteit en (in de toekomst) geluid. Door het versterken van de informatiefunctie bij InfoMil over het onderwerp vervoersmanagement vanuit de organisatie SenterNovem kan de taak op dit terrein van het ondersteunen van het bevoegde gezag ingevuld worden.

Het ontbreken van een helder informatiepunt ten aanzien van dit onderdeel van de Wm leidt er toe, dat het bevoegde gezag nu met veel vragen blijft zitten. Het instellen van een aanspreekpunt Vervoer in relatie tot de milieuthema's kan dit doorbreken. Het samenbrengen van deze kennis met vragen rond luchtkwaliteit en geluid en toekomstige nieuwe thema's zal de integraliteit bevorderen.

Over de inhoud van de contacten met de decentrale overheden zal Infomil regelmatig aan VROM en Verkeer en Waterstaat rapporteren.

De helpdesk van InfoMil maakt onderdeel uit van de helpdesk "overheden" van SenterNovem, waardoor de inhoudelijke kennis rond vervoermanagement en mobiliteit en ruimte wordt ingevuld.

IV. Project "Modernisering algemene regels voor inrichtingen"

Uit artikel 1.1, tweede lid, van de Wet milieubeheer volgt dat bij de vergunningverlening en de algemene regels voor milieurelevante bedrijven rekening dient te worden gehouden met nadelige gevolgen voor het milieu van het verkeer van personen of goederen van en naar de inrichting. Het gaat daarbij om aspecten die van invloed zijn op de organisatie van het verkeer en vervoer van bedrijven, en die ertoe leiden dat de gevolgen van het verkeer van en naar de inrichting (van werknemers, bezoekers, zakelijke klanten en goederen) zodanig veranderen dat de milieubelasting wordt teruggedrongen. Bij de toetsing op de naleving van dit artikel wordt uitsluitend gekeken naar zaken die de aan- en afvoer van verkeer en de verkeersaantrekkende werking van individuele bedrijven en instellingen. In veel gevallen zullen (combinaties met) maatregelen in het kader van de ruimtelijke ordening (bestemmingsplan), of het gronduitgifte- en het verkeersbeleid (verkeers- en vervoersplan) noodzakelijk zijn.

Vervoermanagement in het kader van het milieubeleid is vooral van belang bij bedrijven waar veel mensen werken, waar veel bezoekers komen en/of waar grote stromen goederen worden vervoerd (bijvoorbeeld grote ziekenhuizen, grote kantoren en kantoorverzamelgebouwen en publieksgebouwen zoals stadions, megawinkels en attractieparken). In het huidige beleid zoals onder meer vastgelegd in de publicatie "De Wet milieubeheer en vervoersmanagement" (VNG, 2000) wordt daarbij uitgegaan van de volgende ondergrenzen te hanteren door het bevoegd gezag in het kader van vergunningverlening en algemene regels:

- meer dan 100 werknemers en/of
- meer dan 500 bezoekers per dag en/of
- meer dan 2 miljoen transportkilometers per jaar voor verladers en uitbesteed vervoer en/of
- meer dan 1 miljoen transportkilometers per jaar voor eigen vervoerders.

Deze ondergrenzen worden thans doorgaans al in de praktijk door bevoegde gezagsinstanties aangehouden bij het stellen van (nadere) eisen en zullen tezamen met de andere ten aanzien van de verruimde reikwijdte bestaande documenten (voor energie, en afval(water)) neergelegd in de hierboven vermelde handreiking.

Zoals reeds vermeld is het ministerie van VROM bezig met een omvangrijke operatie tot herijking van de VROM-regelgeving. Dit project is voor een groot deel van de bedrijven die mogelijk voor vervoermanagement in aanmerking komen, relevant. De door dit project beoogde versobering en vereenvoudiging van de voorschriften en de daarmee gepaard gaande reductie in administratieve en bestuurlijke lasten zullen vooral worden gezocht in het uitbreiden van het aantal bedrijven dat onder algemene regels valt, het introduceren van een licht regime voor de bedrijven met een geringe milieurelevantie en het terugdringen en afslanken van onderzoeks-, monitorings- en rapportageverplichtingen.

Thans kan de gemeente in het kader van de 8.40-amvb's nadere eisen stellen ten aanzien van vervoermanagement indien dat bijzonder is aangewezen in het belang van de bescherming van het milieu. In het kader van de modernisering van de algemene regels zal worden bezien of de regels concreter vorm kunnen worden gegeven. Zo zal worden nagegaan of de thans in de praktijk gehanteerde ondergrenzen en regels ten aanzien van vervoermanagement nog voldoen en meer concreet in de nieuwe algemene maatregel van bestuur moeten worden verankerd. Daarbij is uitgangspunt dat, wanneer het bevoegd gezag de bevoegdheid krijgt en daarvan gebruik maakt, datzelfde gezag ook in staat gesteld wordt adequaat te handhaven. Op deze wijze wordt een balans nagestreefd tussen de ruimte die de uitvoering nodig heeft voor doeltreffende en op de situatie aangepaste maatregelen gericht op bedrijven, de te verwachten rechtszekerheid voor het bedrijfsleven en de administratieve lasten.

DGP/MDV/U.05.01567

Ten aanzien van een versterkte koppeling tussen milieurelevante activiteiten en het bouwen is relevant dat in het kader van de VROM-herijking bovendien wordt gewerkt aan de totstandkoming van een omgevingsvergunning. Als het gaat om het oprichten van een bouwwerk waarbij sprake is van een milieurelevante activiteit (waarbij bijvoorbeeld beide activiteiten gevolgen hebben voor het vervoer van en naar het bedrijf) zal er waarschijnlijk in de toekomst sprake zijn van een procedurele en/of inhoudelijke koppeling van het toetsingskader.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag

Het project Herontwikkeling Wijnhavenkwartier bevat zowel toeristische en recreatieve voorzieningen, alsook kantoren, woningbouw en andere voorzieningen.

In het MER staat dat er geen grote verschillen in milieueffecten zijn tussen het planalternatief en het renovatiealternatief. Dit is onjuist. Het renovatiealternatief is op een aantal onderdelen milieuvriendelijker. In dit toetsingsadvies gaat de Commissie daar dieper op in.

ISBN-10: 90-421-1896-2

ISBN-13: 978-90-421-1896-6