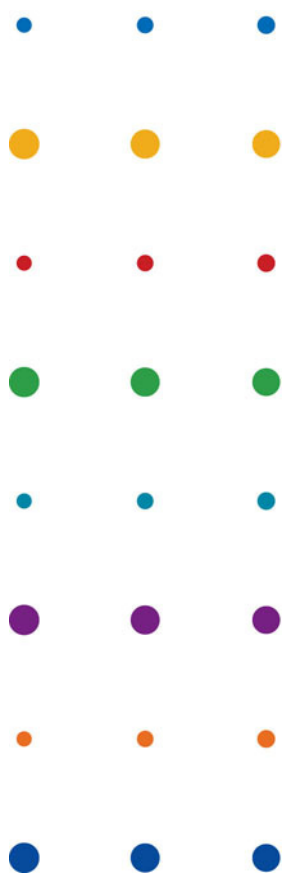


# MER verbetering bereikbaarheid Den Haag Sociale Aspecten



Deelrapport

Stadsgewest Haaglanden  
mei 2007



# MER verbetering bereikbaarheid Den Haag Sociale Aspecten

## Deelrapport

dossier : A7841-01.001

registratienummer : WN-ZH20070200

Stadsgewest Haaglanden  
mei 2007



<b>INHOUD</b>	<b>BLAD</b>
1 INLEIDING	3
2 BELEID EN TOETSINGSCRITERIA	3
3 TOETSINGSCRITERIA	5
3.1 Oversteekbaarheid c.q. barrièrewerking	5
3.2 Visuele hinder	5
3.3 Gedwongen vertrek	5
4 HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING	7
5 EFFECTBESCHRIJVING	9
5.1 Oversteekbaarheid c.q. barrièrewerking	9
5.2 Visuele hinder	10
5.2.1 Geluidschermen	10
5.2.2 Ongelijkvloerse kruisingen	10
5.3 Gedwongen vertrek	10
5.4 Conclusie	11
6 LEEMTEN IN KENNIS:	13
7 COLOFON	15

**DHV B.V.**

## 1 INLEIDING

Sociale aspecten zijn subjectief van aard en daardoor moeilijk meetbaar. De waardering van het woon- en leefmilieu aan de hand van deze aspecten berust over het algemeen op persoonlijke ervaringen en beleving. Bij de beoordeling van het thema sociale aspecten is geprobeerd een dubbeltelling met andere milieuaspecten zoveel mogelijk te voorkomen. Het onderzoek naar de sociale aspecten vertoont namelijk veel overeenkomsten met andere milieuthema's. Zo zal het aantal te amoveren woningen, altijd een zeer gevoelig punt, wel in deze paragraaf worden beschreven maar niet in de beoordeling worden meegenomen. Het criterium "gedwongen vertrek" (aantal te amoveren woningen) wordt bij RO en Economie gewaardeerd.

## 2 BELEID EN TOETSINGSCRITERIA

Met een analyse van de sociale aspecten wordt getracht in beschrijvende zin de gevolgen van de infrastructurele ingreep voor vooral bewoners langs of in de directe omgeving van het Trekvliettracé aan te geven. Zowel bestaande als nieuwe infrastructurele voorzieningen kunnen een grote invloed hebben op de sociale beleving.

De doelstellingen met betrekking tot de sociale aspecten van het woon- en leefmilieu kunnen vanuit verschillende beleidsvelden worden benaderd. In het ruimtelijke ordeningsbeleid, als wel het verkeers- en vervoersbeleid en het milieubeleid, wordt op rijks-, provinciaal en lokaal niveau gestreefd naar het in stand houden en waar mogelijk verbeteren van het woon- en leefmilieu.

**DHV B.V.**



### 3 TOETSINGSCRITERIA

De volgende toetsingscriteria zijn voor de sociale aspecten gehanteerd:

- 1) oversteekbaarheid c.q. barrièrewerking;
- 2) visuele hinder;
- 3) gedwongen vertrek.

#### 3.1 Oversteekbaarheid c.q. barrièrewerking

Barrièrewerking kan optreden wanneer een nieuwe weg functionele of sociale relaties doorsnijdt. Verder kan de bereikbaarheid verminderen doordat met name langzaam verkeer moet omrijden of lastiger kan oversteken dan wel hoogteverschillen moet overbruggen en dus te maken krijgt met tijdverlies.

#### 3.2 Visuele hinder

Verkeer en verkeersvoorzieningen (wegen, bruggen, geluidsschermen en dergelijke) vormen een dominant onderdeel van de omgeving. De waardering die de meeste mensen hebben voor het uitzicht op verkeer is zelden positief.

#### 3.3 Gedwongen vertrek

Het criterium "gedwongen vertrek" uit woningen valt onder het begrip sociale aspecten. Omdat het echter tevens een onderdeel is van het thema Ruimtelijke Ordening en Economie wordt het hier wel beschreven maar niet meegenomen in de scores. Anders zou er sprake zijn van een dubbeltelling.

In het plangebied ligt een aantal woongebieden. In een aantal gevallen is het noodzakelijk dat ten gevolge van de aanleg van de nieuwe verbinding woningen worden geamoveerd. De woningen die geamoveerd dienen te worden, zullen financieel worden gecompenseerd. Het amoveren van bedrijfspanden (zonder woonbestemming) worden bij het criterium "gedwongen" vertrek niet behandeld. Het onderwerp komt nadrukkelijk ter sprake bij het thema "Ruimtelijke Ordening en Economie".

**DHV B.V.**

## 4 HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING

### **Huidige situatie**

Momenteel vindt er veel vervoer plaats tussen het hoofdwegennet en Den Haag Centrum. Het gaat daarbij vooral om woon-werkverkeer van en naar de woonwijken en kantoorlocaties/bedrijventerreinen langs de invalsroutes maar ook om doorgaand verkeer. Er is momenteel sprake van een leefbaarheidsprobleem dat onder andere wordt veroorzaakt door de verkeersdrukke.

Het gebied tussen het hoofdwegennet en het centrum is een zeer divers gebied met woonkernen, parken en werkgelegenheid. In het gebied liggen de bedrijventerreinen de Binckhorst en Plaspoelpolder, maar ook de woonwijken Laakkwartier, Spoorwijk en Voorburg. Het gebied kent ook een paar open stukken zonder bebouwing zoals de parken Drievliet, Hoornpark, De Put en Park Leeuwenberg. De open delen zijn voor een groot deel langs de A4 gesitueerd.

### **Autonome ontwikkeling**

In de autonome ontwikkeling zal het leefbaarheidsprobleem verder toenemen. De verkeersdrukke op de bestaande wegen zal toenemen waardoor de visuele hinder en de barrièrewerking toeneemt. In de autonome ontwikkeling is er geen sprake van gedwongen vertrek.

**DHV B.V.**

## 5 EFFECTBESCHRIJVING

### 5.1 Oversteekbaarheid c.q. barrièrewerking

Het criterium oversteekbaarheid c.q. barrièrewerking wordt beoordeeld op de oversteekbaarheid van de sluiproutes en de oversteekbaarheid van de bestaande routes. Bij barrièrewerking gaat het om de eventuele barrièrewerking van de nieuwe route. De sluiproutes zijn genoemd als meest belangrijke routes als het gaat om het bereiken van één van de nevendoelen, namelijk het weren van sluipverkeer. De sluiproutes zijn ook de routes door de woongebieden.

Bestaande en potentiële sluiproutes zijn de:

- Haagweg (de belangrijkste sluiproute)/Rijkwijkseweg
- Binkhorstlaan-zuid (Voorburg): tussen Maanweg en Geestbrugweg/Pr. Mariannelaan)
- Weerszijden Julianapark (Burg. Elsenlaan-Steenlaan)
- Fonteijnenburghlaan, brug over de vliet. (langs het ziekenhuis)

Totaal verkeer	Ref	T2/V2/B TK/TBT/ NBT	T2f/ V2f	T3	T3f	B	H	H f	M	BTL	C
Geïndexeerd t.o.v. referentiealternatief (Ref.=100)											
Burgemeester Elsenlaan	1.200	81	91	84	94	89	89	95	93	87	91
Steenlaan	300	88	89	85	86	83	96	<b>101</b>	90	86	73
Haagweg	2.500	80	85	83	88	97	65	65	99	87	<b>146</b>
Geestbrugweg	1.800	64	65	62	65	95	93	91	<b>102</b>	76	<b>102</b>
Binckhorstlaan Voorburg	1.500	45	55	46	53	88	78	78	92	66	86
Fonteijnenburghlaan	1.150	67	73	69	76	94	82	83	94	78	86

**Tabel 1: intensiteiten sluiproutes**

In de autonome ontwikkeling zijn de huidige sluiproutes druk. Op de Haagweg passeren er in de avondspits circa 2.500 auto per uur. Dit heeft effecten op de oversteekbaarheid van de route.

Veel sluiproutes krijgen door aanleg van de tracés te maken met een daling van de intensiteiten. Dit komt de oversteekbaarheid van deze route ten goede. Het houdt in dat de wachttijden om over te steken verminderd worden. Met name de aanleg van T2/V2/BTK/TBT/NBT en de T3 laten een sterke afname van het sluipverkeer in de avondspits zien. Op een aantal routes is deze 35 tot 55%. In het geval van het tracé Haagweg en het tracé Prinses Beatrixlaan zullen de bovengrondse Haagweg en de Prinses Beatrixlaan een stuk rustiger worden wat de oversteekbaarheid ten goede komt.

Bijna alle aan te leggen tracés betreffen tunnelalternatieven waardoor oversteekbaarheid van de tracés zelf nauwelijks een issue is.

Hetzelfde geldt voor de barrièrewerking van de tracés. Omdat de te onderzoeken tracés allemaal tunnelalternatieven zijn, met op de bovengrondse gedeelten een beperkt aantal uitwisselpunten in de vorm van ongelijkvloerse kruisingen, treedt er nauwelijks barrièrewerking op. Een voorwaarde is wel dat aan de vormgeving van de ongelijkvloerse de nodige aandacht moet worden besteed. Bij de dalpunten van de tunnelalternatieven die de Vlietzone ter plaatse van recreatiepark Drievliet en golfbaan Leeuwenbergh snijden, treedt eventueel barrièrewerking op ten aanzien van geplande hoofd fietsroutes die de Vinex-locaties Ypenburg met Den Haag en Voorburg verbindt. Aangezien die fietsroutes nog aangelegd moeten

worden, kunnen effecten gemitigeerd worden door middel van aanleg van een fietsbrug over het open gedeelte van de tunnel en/of zijdelingse verplaatsing van het fietspad in noord-zuid richting.

## 5.2 Visuele hinder

Visuele hinder wordt vooral veroorzaakt door de hinder ten gevolge van geluidsschermen of ongelijkvloerse aansluitingen. De visuele hinder van de tracés blijft beperkt omdat het vooral tunnelalternatieven betreft.

### 5.2.1 Geluidsschermen

Waar ten gevolge van de nieuwe tracés geluidsschermen worden voorgesteld is nog niet duidelijk.

### 5.2.2 Ongelijkvloerse kruisingen

De T2, T3, V2, de Haagweg, de korte Boortunnel, TBT en NBT hebben te maken met een volledig ongelijkvloerse aansluiting op knooppunt Ypenburg, waarbij het tracé vanuit de Vlietzone omhoog gaat om over alle infrastructuur heen aan te sluiten op de A4 en de A13. De T2, V2, TBT, NBT, korte en lange Boortunnel sluiten ongelijkvloers aan op de Neherkade. In de verdere uitwerking van de ontwerpen verdienen deze aansluitpunten aandacht. Het tracé Mercuriusweg voorziet in een ongelijkvloerse aansluiting van de Mercuriusweg – Neherkade en Binckhorstlaan. De gefaseerde alternatieven sluiten i.p.v. Ypenburg gelijkvloers aan op de Laan van Hoornwijck en veroorzaken hierdoor minder visuele hinder.

Met name de ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Neherkade kan bij toekomstige woningbouw in de Binckhorst voor problemen zorgen. Op dit moment bevinden zich in de directe omgeving van de kruising Neherkade, Brinckhorstlaan, Koningskade, Mercuriusweg nauwelijks woningen waardoor visuele hinder beperkt blijft. Door een ongelijkvloerse aansluiting bij het knooppunt Ypenburg zal de visuele hinder toenemen. Het parkachtig landschap staat hier al onder druk, deze druk neemt toe

Qua visuele hinder scoort het Combinatiealternatief gelijk aan de referentiesituatie, omdat er geen grootschalige infrastructurele ingrepen plaatsvinden. Ook de Prinses Beatrixtunnel en het tracé Mercuriusweg zorgen voor beperkte visuele hinder.

## 5.3 Gedwongen vertrek

Er moeten bij de aanleg van een aantal tracés woningen worden geamoveerd. Weliswaar zullen de woningen c.q. gebouwen die worden gesloopt financieel worden gecompenseerd. In tabel 1 staan de gebouwen aangeduid die per tracéalternatief moeten verdwijnen. De aangeduide gebouwen met gemengde functie 'wonen-werken' bevinden zich in de Binckhorst. Geconcludeerd mag worden dat er, afgezien van het Voorburg-alternatief, voor de overige tracés nauwelijks woningen hoeven te worden afgebroken. Het slechtst scoort dus het Voorburg-alternatief met 30 woningen die zich voornamelijk bevinden tussen Prinses Mariannelaan en Overburgkade/Maanweg. Voor het tracé langs de Prinses Beatrixlaan moeten 5 gebouwen (met functie wonen, gemengd en onbekend) worden afgebroken.

	Gebouwen	Wonen	Gemengd	Onbekend
<b>Alternatief/Variant</b>				
Referentie				
Combinatie				
Beatrixlaan (B)	5	2	0	3
Boortunnel kort (BTK)	3	0	1	2
Boortunnel lang (BTL)	3	0	1	2
Haagweg (H)	0	0	0	0
Mercuriusweg (M)	0	0	0	0
Trekvliettrace (T2)	2	0	1	1
Trekvliettrace (T3)	3	1	1	1
Voorburg (V)	30	27	1	2
Boortunnel Noord (NBT)	2	0	1	1
Boortunnel Trekvliet (TBT)	2	0	1	1

**Tabel 2: te amoveren woningen en gebouwen met en woon-werk functie<sup>1</sup>**

#### Overlast tijdens de aanlegfase

De overlast tijdens de aanlegfase is bij sociale aspecten geen criterium, toch is het goed daar nog enige aandacht aan te besteden. Naast de genoemde effecten die zullen optreden na realisering van de alternatieven is het belangrijk bij de aanleg van de weg rekening te houden met de overlast voor de omgeving. De aanlegfase zal maanden in beslag nemen en zal onherroepelijk hinder veroorzaken. Vooral bij de aanleg van de Haagwegtunnel en de Prinses Beatrixtunnel is dat het geval, langs of boven deze routes staan bij deze tracés de meeste woningen.

Om de overlast voor mens en dier te beperken moet rekening gehouden worden met: de bereikbaarheid voor omwonenden, het stof/zand, geluidhinder (werkzaamheden overdag uitvoeren en niet 's nachts en geen zwaar vrachtverkeer 's nachts), veiligheid, verstoring voor fauna en lichthinder.

## 5.4 Conclusie

BTK, T2, V2 en de T3 scoren positief vanwege een sterke afname van het verkeer op de sluiproutes. Deze positieve score wordt enigszins teniet gedaan vanwege de visuele hinder die de ongelijkvloerse aansluiting bij Ypenburg (Vlietzone) veroorzaakt. Het Haagwegtracé en het Beatrixtracé scoren positief omdat de 'oude' bovengrondse routes een stuk rustiger worden wat de oversteekbaarheid ten goede komt. Het Haagwegtracé sluit echter ongelijkvloers aan op de Neherkade, waardoor het negatief scoort op visuele hinder. Het Beatrixtracé en de faseringsalternatieven scoren uiteindelijk het meest positief. De visuele hinder is bij deze alternatieven nihil, terwijl de oversteekbaarheid verbeterd en de barrièrewerking verminderd.

Criteria	R	C	B	BTK	BTL	T2	T2f	T3	T3f	V2	H	Hf	M	TBT	NBT
oversteekbaarheid c.q. barrièrewerking	0	0	+	+	+	+	0	+	0	+	+	0	0	+	+
Visuele hinder	0	0	0	-	0/-	-	0	-	0	-	-	0	0	-	-

**Tabel 3: Effectscores sociale aspecten**

<sup>1</sup> De gebouwen die alleen een werkfunctie hebben worden niet in de beoordeling meegenomen.

**DHV B.V.**



## 6 LEEMTEN IN KENNIS:

- Oversteekbaarheid is alleen op de sluiproutes meegenomen in de beoordeling van de alternatieven. Op welke wijze in de toekomst de oversteekvoorzieningen op met name de Neherkade, de Mercuriusweg en de Binkhorstlaan worden vormgegeven (verkeerslichten met prioriteit voor langzaam verkeer, ongelijkvloerse kruisingen, etc.) is niet bekend. Ook over de toekomstige oversteekvoorzieningen op de aansluitpunten van de tracés op het huidige wegennet bestaat op dit moment nog geen beeld.
- De sociale effecten parallel aan de infrastructuur spelen vooral bij de open tunnelbakken en de tunnelmonden. De vormgeving hiervan bepaalt het effect, Deze vormgeving zal nog nader uitgewerkt moeten worden.
- Subjectieve onveiligheid is in deze studie niet meegenomen. De tracés zelf zijn grotendeels ondertunneld, waardoor het deelaspect hier geen rol speelt. Met name op de aansluitpunten van de verschillende tracés zou de subjectieve onveiligheid kunnen veranderen. Van deze kruisingen in conform de "concept Ontwerpnoot MER verbetering bereikbaarheid Den Haag" een nadere detaillering noodzakelijk, wil op de juiste wijze de subjectieve onveiligheid kunnen worden beoordeeld.

**DHV B.V.**

## 7 COLOFON

---

Opdrachtgever	: Stadsgewest Haaglanden
Project	: MER verbetering bereikbaarheid Den Haag
Dossier	: A7841-01.001
Omvang rapport	: 15 pagina's
Auteur	: Gerrit Jan Schraa
Bijdrage	: Jos de Lange
Projectleider	: Gerrit Jan Schraa
Projectmanager	: Bart Humblet
Datum	: mei 2007
Naam/Paraaf	:

---