

Startnotitie m.e.r. herontwikkeling Wijnhavenkwartier

Concept, 25 augustus 2005

**Startnotitie m.e.r. herontwikkeling
Wijnhavenkwartier**

ConceptKenmerk R001-4412075EMR-nva-V01

Verantwoording

Titel	Startnotitie m.e.r. herontwikkeling Wijnhavenkwartier
Opdrachtgever	Gemeente Den Haag
Projectleider	Esther van Rosmalen
Auteur(s)	Gosewien van Eck, Esther van Rosmalen en Marlies Verspui
Projectnummer	4412075
Aantal pagina's	22 (exclusief bijlagen)
Datum	25 augustus 2005
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
1 Milieueffectrapportage Wijnhavenkwartier	9
2 Het plan en zijn voorgeschiedenis	11
2.1 Waarom deze plannen op deze locatie?	11
2.1.1 Het kader: Den Haag Nieuw Centrum	11
2.1.2 Het Wijnhavenkwartier	11
2.1.3 Locatieonderzoek herhuisvesting ministeries (2000)	11
2.2 Bestemmingsplan Wijnhavenkwartier	13
2.2.1 Algemeen	13
2.2.2 Fasering	13
2.2.3 Stedenbouwkundige inrichting	14
3 Onderdelen van de m.e.r.	15
3.1 Doel en functie van deze startnotitie, reikwijdte van het MER-onderzoek	15
3.2 Locatieaspecten	15
3.3 Alternatieven	16
3.4 Milieuaspecten	17
3.4.1 Welke milieuaspecten zijn relevant?	17
3.4.2 Autonome ontwikkeling	18
3.4.3 Verkeer en vervoer	19
3.4.4 Geluid	19
3.4.5 Luchtkwaliteit	20
3.4.6 Windhinder en bezonning	20
3.4.7 Tijdelijke situatie: hinder in de bouwfase	20
3.4.8 Duurzaam bouwen	20
4 Hoe nu verder?	21

Bijlagen

1. Locatiekeuze
2. Koppeling m.e.r. en ruimtelijke planvorming
3. Overzicht gebruikte literatuur en documenten

1 Milieueffectrapportage Wijnhavenkwartier

Vóór u ligt de startnotitie milieueffectrapportage Wijnhavenkwartier. Nadat de Raad van State het bestemmingsplan in de zomer van 2005 vernietigde, omdat geen m.e.r.-beoordeling is uitgevoerd, heeft de gemeente Den Haag besloten de m.e.r.-procedure te doorlopen. Deze startnotitie is hierin de eerste stap.

De gemeente Den Haag wil het Wijnhavenkwartier ontwikkelen tot een wandel-, winkel- werk- en verblijfsgebied. De eerste fase biedt ruimte voor een woontoren en voor twee kantoorstorens (voor de ministeries van Justitie en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties), met stedelijke voorzieningen op de begane grond. In de twee bouwblokken in de tweede fase komen ook stedelijke voorzieningen, woningen en kantoren. Eind 2003 is hiervoor het bestemmingsplan Wijnhavenkwartier door de gemeenteraad vastgesteld. De provincie Zuid-Holland heeft er vervolgens in juli 2004 goedkeuring aan verleend. De gemeente Den Haag heeft op basis hiervan de bouwplannen voor de eerste fase uitgewerkt.

In juli 2005 is het bestemmingsplan door de Raad van State vernietigd, omdat geen zogenoemde m.e.r.-beoordeling heeft plaatsgevonden. Dat wil zeggen dat de gemeente had moeten beoordelen of er bijzondere omstandigheden zijn, die het maken van een MER noodzakelijk maken.

De procedure voor een m.e.r.-beoordeling is geregeld in de artikelen 7.8a - 7.8d van de Wet milieubeheer. Onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage geeft een overzicht van m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten. De herinrichting van het Wijnhavenkwartier kan worden gezien als een stadsproject (categorie 11.2. Er geldt een drempelwaarde van 200.000 m² bedrijfsvloeroppervlak (bvo). De gemeente was er gezien de regelgeving en de toelichting daarop van uitgegaan dat parkeergarages niet meegerekend hoeven te worden als bvo. De rechter oordeelde anders: de parkeergarages moeten meegerekend worden en daarmee komt het bvo boven de drempelwaarde.

De gemeente heeft vervolgens besloten niet een m.e.r.-beoordeling uit te voeren, maar direct de volledige m.e.r.-procedure te starten, gekoppeld aan de besluitvorming over het bestemmingsplan. Als initiatiefnemer treedt het College van Burgemeester en Wethouders op. Het bevoegd gezag is de gemeenteraad.

Wat is milieueffectrapportage?

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. Vervolgens moet worden nagegaan welke alternatieven in aanmerking komen, die geen of minder milieugevolgen hebben. Pas daarna wordt het besluit genomen over hoe het plangebied zal worden ingericht.

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 voorontwerpbestemmingsplan)
 - Evaluatie

De voorliggende startnotitie is de eerste stap in de procedure. In hoofdstuk 4 van deze startnotitie leest u hoe de m.e.r.-procedure verder loopt.

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 milieurapport moet worden opgesteld. Gezien het stadium van de planvorming worden beide instrumenten (SMB én m.e.r.) integraal voor het Wijnhavenkwartier ingezet. Niet alleen procedureel maar ook inhoudelijk vertonen de producten van SMB en m.e.r. veel overeenkomsten. Daarom geldt deze startnotitie ook direct als doel- en reikwijdtenotitie conform de SMB-richtlijn en geldt het milieueffectrapport straks ook als milieurapport in het kader van SMB.

Leeswijzer

p.m.

2 Het plan en zijn voorgeschiedenis

In dit hoofdstuk leest u hoe de plannen voor de herinrichting van het Wijnhavenkwartier tot stand zijn gekomen.

2.1 Waarom deze plannen op deze locatie?

2.1.1 Het kader: Den Haag Nieuw Centrum

Den Haag Nieuw Centrum is de verzamelnaam voor de grootschalige projecten die een kwaliteitsimpuls aan het Haagse centrum moeten geven. Hiertoe behoren onder andere het stadhuis, het gebied de Resident, de Hoftoren en de andere nieuwe gebouwen die de afgelopen tien jaar in het gebied zijn gebouwd.

Doelstelling is een goed bereikbaar Den Haag met een aantrekkelijk centrum voor bewoners (woningen), ondernemers (bedrijven, kantoren) en bezoekers (winkels, vrijetijdsbesteding).

2.1.2 Het Wijnhavenkwartier

Het Wijnhavenkwartier is onderdeel van Den Haag Nieuw Centrum. Het is het gebied tussen het Centraal Station en het winkelgebied Spuimarkt, langs de Turfmarkt. Zie figuur 2.1.

De centrale ligging biedt uitgelezen kansen voor een gevarieerd programma van wonen, werken en ontspannen.

Momenteel zijn in het gebied de volgende functies aanwezig:

- Woongebouw de Zwarte Madonna met een gemeenschappelijke binnentuin op het dak van de parkeervoorziening
- Kantoren van de ministeries van Justitie en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties met ondergrondse en bovengrondse parkeervoorzieningen
- Winkelruimtes (in de Zwarte Madonna aan de Turfmarkt)

Het woongebouw staat vrijwel geheel leeg, omdat vanwege het eerder vastgestelde bestemmingsplan al 320 van de 336 huurders zijn vertrokken. De kantoorgebouwen van de ministeries zijn verouderd en hebben achterstallig onderhoud; vanwege de te verwachten nieuwbouw is sinds 1998 geen grootschalig onderhoud meer gepleegd.

2.1.3 Locatieonderzoek herhuisvesting ministeries (2000)

Op zoek naar een geschikte locatie voor de ministeries

In het kader van de herbezinning op de huisvesting van de ministeries van Justitie en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is in 2000 een locatieonderzoek voor de nieuwe huisvesting uitgevoerd. Beide ministeries wensen nadrukkelijk in de directe omgeving van het Binnenhof gevestigd te blijven. Daarom is gezocht naar geschikte locaties in de directe omgeving van de huidige vestigingen aan de Turfmarkt/Schedeldoekshaven.

Concept

Kenmerk R001-4412075EMR-nva-V01

Het zoekgebied werd begrensd door de Schedeldoekshaven/Prins Bernardviaduct, het Spuiplein, de Herengracht-Bezuidenhoutseweg en de Prins Clauslaan/Utrechtsebaan.

De herhuisvesting van de twee ministeries is een omvangrijke opgave. Niet alleen de omvang van het programma (tweemaal circa 50.000 m² bvo en parkeervoorzieningen), maar ook vanwege de directe en indirecte effecten op het centrum van Den Haag. Het tijdpad van realisatie speelt ook een belangrijke rol: de ministeries willen de vernieuwde huisvesting in 2010 betrekken.

Locaties en beoordelingscriteria

In de locatieafweging zijn zes locaties onderzocht (zie figuur ..):

1. Huidige kavel (JuBi-kavel)
2. Zwarte Madonna
3. Busplatform
4. Koningin Julianaplein
5. Babylon
6. Rijnstraat-Oranje Buitensingel

Figuur .. Onderzochte locaties voor herhuisvesting ministeries (p.m.)

De locaties zijn gescreend op de volgende aspecten:

- Bruikbaarheid (past het programma op de locatie)
- Bijdrage aan de stedelijke kwaliteit
- Representativiteit en herkenbaarheid
- Bereikbaarheid en parkeervoorzieningen
- Tijdpad en realisatie
- Mogelijke risico's

Milieuaspecten hebben in de destijds gemaakte afweging geen expliciete rol gespeeld.

In bijlage 1 vindt u een inhoudelijke samenvatting van het locatieonderzoek, alsmede een beeld van de actuele situatie.

Conclusie

De direct aan elkaar grenzende locaties Zwarte Madonna en JuBi-kavel bieden samen voldoende ruimte voor de huisvesting van de twee ministeries in het gebied.

De ontwikkeling past binnen het programma voor de Turfmarktroute: het verbeteren van de stedenbouwkundige kwaliteit in combinatie met het realiseren van een gemengd stedelijk karakter. De risico's voor ontwikkeling van deze locaties zijn beperkt.

De enige andere locatie met mogelijk voldoende bouwvolume voor één ministerie is het busplatform. Deze locatie kent echter diverse nadelen, zoals de complexe bouwconstructie, het tijdrisico en de beperkingen voor een representatieve entree op maaiveldniveau.

2.2 Bestemmingsplan Wijnhavenkwartier

Het Wijnhavenkwartier dankt zijn recente naam aan de Wijnhaven, die in het begin van de 17^e eeuw gegraven is. Het kleine haventje lag in het verlengde van de Nieuwe Haven, tussen de Kalvermarkt en de Turfmarkt.

2.2.1 Algemeen

Het accent van de plannen voor het Wijnhavenkwartier ligt op stedenbouwkundige kwaliteit in combinatie met een gemengd stedelijk karakter.

De Turfmarktroute is de belangrijkste route voor langzaam verkeer tussen het Centraal Station en de Spuimarkt, maar momenteel mist dit gebied kwaliteit en uitstraling. Herontwikkeling van de locatie Zwarte Madonna met nieuwbouw voor de ministeries biedt uitgelezen kansen de stedenbouwkundige kwaliteit te verhogen en een gevarieerd programma te realiseren.

Het bestemmingsplan Wijnhavenkwartier is de weerslag van een intensief ontwerpproces.

Verwezen wordt naar de diverse onderliggende studies en documenten (zie literatuurlijst), waarin te zien is hoe de plannen vorm hebben gekregen.

In hoofdstuk 1 van de toelichting op het bestemmingsplan is ook een toetsing opgenomen van het plan aan het ruimtelijke beleidskader.

2.2.2 Fasering

De ontwikkeling vindt plaats in een aantal fasen, zie onderstaand figuur.

Figuur .. Fasering (p.m.)

Fase 1 betreft de herontwikkeling van de locatie Zwarte Madonna. Hier komen de ministeries en een woontoren met stedelijke voorzieningen op de begane grond. Voor de ministeries is een bouwvergunning verleend, waartegen nog beroep loopt. Voor de woontoren wordt de bouwaanvraag gereed gemaakt. Fase 2 van het project betreft de herontwikkeling van de huidige locatie van de twee ministeries. Hier wordt een gevarieerd programma gerealiseerd. De precieze uitwerking van deze fase is nog niet bekend, maar het gaat om een mix van de volgende functies:

- Wonen
- Detailhandel
- Horeca, met inbegrip van een hotel met congresfaciliteiten
- Kantoren
- Recreatieinrichtingen
- Welzijnsvoorzieningen, vooral educatieve voorzieningen en maatschappelijke dienstverlening
- Parkeren

Bij de uitwerking van de tweede fase zal een relatie worden gelegd met de aangrenzende bebouwing rond het Spuiplein.

Concept

Kenmerk R001-4412075EMR-nva-V01

2.2.3 Stedenbouwkundige inrichting

Aan het bestemmingsplan ligt een in 2002 vastgesteld stedenbouwkundig plan ten grondslag. Er zullen vijf torens worden gebouwd, met verschillende bouwhoogtes. De hoogteopbouw sluit aan op de omgeving; de hoogte van de torens wordt namelijk lager richting binnenstad. De bebouwing aan de kant van de Nieuwe Kerk is 70 meter (met een vrijstelling naar 90 meter) en de hoogste torens worden geconcentreerd aan de kant van het Centraal Station. Dit zijn de kantoren van de ministeries, die maximaal 140 meter hoog mogen worden. De naastgelegen woontoren mag maximaal 125 meter hoog worden.

De bebouwing wordt in drie blokken opgedeeld, die elk een eigen mix aan functies krijgen. Het eerste blok betreft de kantoren van de ministeries en de hoge woontoren met servicegerichte stedelijke voorzieningen. De andere twee blokken betreffen fase 2 van het Wijnhavenkwartier. In het westelijke blok zal het accent liggen op cultuur en vermaak, ook 's avonds. Verspreid over de bouwblokken komen ruim 500 woningen.

Het parkeren wordt ondergronds gerealiseerd, met entrees aan de Schedeldoekshaven.

Figuur .. Met bouwhoogtes (p.m.)

3 Onderdelen van de m.e.r.

Centraal in de m.e.r. staat het verantwoorden van gemaakte keuzes en deze deels, met milieubril op, nog een keer tegen het licht houden. Daarnaast zal het MER integraal de milieueffecten van het plan zichtbaar maken, waarbij in aanvulling op het bestemmingsplan ook buiten het plangebied gekeken wordt. Zoals gebruikelijk in een m.e.r., wordt een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) ontwikkeld.

3.1 Doel en functie van deze startnotitie, reikwijdte van het MER-onderzoek

In deze startnotitie worden de kaders voor m.e.r. aangegeven. De functie van de startnotitie is driedelig:

- Bron van informatie voor betrokken partijen in de m.e.r.-procedure zoals insprekers, wettelijke adviseurs en de Commissie voor de milieueffectrapportage
- Overzicht op hoofdlijnen over de opzet en inhoud van het MER
- Officiële start van de m.e.r.-procedure voor het Wijnhavenkwartier

De planvorming voor het Wijnhavenkwartier kent al een hele voorgeschiedenis, zoals geschetst in hoofdstuk 2. Het 'waarom' van de ontwikkeling van de plannen wordt gezien dit voortraject niet ter discussie gesteld in het kader van deze m.e.r.. De m.e.r. richt zich op de volgende onderdelen:

- Vanuit milieuoogpunt onderbouwen van de gemaakte keuzes, vooral ten aanzien van de locatie (zie paragraaf 3.2)
- Het onderzoeken van inrichtingsalternatieven, waaronder in ieder geval het meest milieuvriendelijk alternatief (zie paragraaf 3.3)
- Het onderzoeken van de milieueffecten van de voorgenomen activiteit (zie paragraaf 3.4)

3.2 Locatieaspecten

In hoofdstuk 2 is beschreven op basis waarvan de locatie Wijnhavenkwartier gekozen is voor de ontwikkeling van de beoogde functies. Hierbij zijn milieuaspecten niet expliciet betrokken.

Voorgesteld wordt daarom in het MER alsnog een milieuafweging te maken, zodat ook vanuit milieuoogpunt de locatiekeuze onderbouwd kan worden.

De locaties worden globaal vergeleken aan de hand van een aantal ruimtelijk relevante milieucriteria.

Concept

Kenmerk R001-4412075EMR-nva-V01

Gedacht wordt aan de volgende aspecten:

- Bereikbaarheid voor auto, openbaar vervoer en langzaam verkeer
- Luchtkwaliteit
- Parkeren
- Verkeersgeluid
- Sociale veiligheid

Gezien het stedelijke karakter zijn de overige aspecten zoals bodem en water, ecologie, et cetera niet of nauwelijks onderscheidend. Daarom worden deze niet meegenomen in de locatievergelijking.

3.3 Alternatieven

In het MER voor het Wijnhavenkwartier komen de volgende alternatieven aan de orde:

- Het nulalternatief
- Het planalternatief (de voorgenomen activiteit)
- Een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Daarnaast speelt het renovatiealternatief een rol in het MER.

Nulalternatief

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. De mogelijkheden van het Turfmarktgebied worden op dit moment immers onvoldoende benut: herontwikkeling is noodzakelijk voor het verbeteren van de stedenbouwkundige kwaliteit in combinatie met het realiseren van een gemengd stedelijk karakter.

De voorgenomen activiteit: het planalternatief

In het planalternatief wordt het Wijnhavenkwartier ontwikkeld tot een wandel-, winkel-, werk- en verblijfsgebied. In de kantoortorens in de eerste fase worden twee ministeries gehuisvest: het Ministerie van Justitie en het Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties. Daarnaast komt de woontoren, met onder beide gebouwen servicegerichte voorzieningen en parkeerkelders. In paragraaf 2.1 is het planalternatief beschreven.

Het programma voor fase 2 staat - gezien de lange ontwikkeltermijn - nog niet helemaal vast. Om toch een representatief beeld van de milieueffecten te kunnen geven, wordt ten behoeve van het MER een indicatief programma opgesteld. Het gaat hierbij om een maximale invulling van het vloeroppervlak, te verwachten bezoekersaantallen en de tijdstippen van bezoek (ook tijdens avond- en nachtperiode).

@@ Eventueel programma al opnemen indien tijdig bekend @@

Het meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) is het alternatief dat voldoet aan de doelstelling, maar dat door optimalisatie van het planalternatief zo min mogelijk nadelige effecten voor het milieu veroorzaakt. Daarbij gaat het zowel om milieueffecten binnen het plangebied, als om uitstralingseffecten buiten het plangebied. Verkeer en de verkeersgerelateerde milieueffecten spelen hierbij een belangrijke rol.

Het renovatiealternatief

De gemaakte keuzes voor de inrichting van het Wijnhavenkwartier zijn niet onomstreden. De sloop van de Zwarte Madonna, de gedwongen verhuizing van bewoners, de effecten van de geplande hoogbouw op de historische binnenstad en de langdurige bouwoverlast roepen weerstand tegen de voorgenomen activiteit op. Door de gezamenlijke oppositiepartijen is daarom een alternatief plan ontwikkeld, waarbij is uitgegaan van het behoud van de bestaande bebouwing. De Zwarte Madonna wordt gehandhaafd en de huidige woon- en winkelfunctie wordt opgewaardeerd. De huidige ministeries worden omgebouwd tot één ministerie en één woontoren. Voor het tweede ministerie wordt in dit alternatief een andere locatie gezocht.

Dit alternatieve plan is in 2002 samen met het stedenbouwkundig plan voor de ontwikkeling van nieuwbouw in de gemeenteraad behandeld. Daarbij hebben milieueffecten geen expliciete aandacht gekregen. Het alternatieve plan voor behoud van de bestaande bebouwing heeft verder geen rol gespeeld bij de uitwerking van de plannen.

In het MER Wijnhavenkwartier worden daarom ook de milieueffecten van het renovatiealternatief in beeld gebracht. Dit gebeurt door middel van een gevoeligheidsanalyse, waarbij de voor- en nadelen van het renovatiealternatief voor het milieu ten opzichte van het planalternatief in beeld worden gebracht.

3.4 Milieuaspecten**3.4.1 Welke milieuaspecten zijn relevant?**

Op basis van onderzoek (onder andere in het kader van het vernietigde bestemmingsplan Wijnhavenkwartier) is gebleken dat in het plangebied geen bijzondere bodemkundige, archeologische, cultuurhistorische en ecologische waarden aanwezig zijn die van invloed zijn op de inrichting van het plangebied. In het MER komen deze aspecten daarom kort aan de orde. Wel relevant zijn de verkeerseffecten en de daaraan gerelateerde milieueffecten (geluid, lucht, veiligheid), de effecten die samenhangen met de hoogte van de bebouwing (windhinder, bezonning) en de effecten in de tijdelijke situatie (hinder door bouwactiviteiten). De herontwikkeling van het gebied levert ook kansen op voor het milieu, die meestal worden samengevat onder de term 'duurzaam bouwen'. De genoemde aspecten komen hierna aan de orde, maar eerst wordt ingegaan op de autonome ontwikkeling.

3.4.2 Autonome ontwikkeling

De autonome situatie is de situatie die ontstaat wanneer de plannen voor het Wijnhavenkwartier niet worden uitgevoerd. De autonome situatie geldt in het MER als referentiekader waartegen de milieueffecten van de alternatieven worden afgezet.

Het is moeilijk te voorspellen hoe het plangebied zich zou ontwikkelen als de voorgenomen activiteit niet wordt ondernomen. In het stadscentrum van Den Haag worden daarnaast momenteel zoveel projecten uitgevoerd of staan op stapel, dat de autonome situatie niet direct duidelijk is.

Plangebied

Het is niet mogelijk om eenduidig te bepalen hoe het plangebied zich zou ontwikkelen als de voorgenomen activiteit niet wordt ondernomen. Worden in dat geval de kantoren van de ministeries gerenoveerd, of wordt toch een andere locatie gezocht (en zo ja; welke?). Wordt de Zwarte Madonna gehandhaafd of wordt hier andere bebouwing gerealiseerd (en zo ja met welke functies?). Voor het plangebied wordt daarom voorgesteld géén autonome ontwikkeling te definiëren, maar de milieueffecten van de alternatieven af te zetten tegen de huidige situatie. Daarmee wordt ook het meest inzichtelijk gemaakt welke veranderingen in milieueffecten daadwerkelijk optreden door realisatie van de plannen.

De omgeving van het plangebied

Een belangrijk project in de directe omgeving van het Wijnhavenkwartier is *Den Haag Nieuw Centraal*. Het project Den Haag Nieuw Centraal bestaat uit:

- De verbetering en vernieuwing van het Centraal Station
- De bouw van kantoren op het Koningin Julianaplein
- De ontwikkeling van het Anna van Buerenplein tot een aantrekkelijk ontmoetingspunt met stedelijke functies
- Modernisering en uitbreiding van het winkel- en dienstencentrum Babylon, ook met woningen
- Overbouwing van het busplatform met kantoren
- Ondergrondse parkeerruimte voor auto's en fietsen

Op dit moment ligt het voorontwerpbestemmingsplan Den Haag Nieuw Centraal ter inzage.

Verder wordt op dit moment gewerkt aan een *verkeerscirculatieplan* voor het centrumgebied. Aanleiding hiervoor is de overschrijding van de wettelijke normen die vanaf 2010 voor de luchtkwaliteit gelden in een deel van het centrum. De doelstelling van het verkeerscirculatieplan is het vinden van een verkeerscirculatie in het centrumgebied met de optimale mix tussen bereikbaarheid, economische ontwikkeling, ruimtelijke kwaliteit en milieukwaliteit. Uitvoering van het verkeerscirculatieplan kan leiden tot andere verkeersstromen in het centrumgebied en heeft daarmee consequenties voor het plangebied.

Wanneer gestart wordt met het opstellen van het MER Wijnhavenkwartier wordt nagegaan hoe het staat met de relevante besluitvorming voor de omgeving. Op basis hiervan wordt de autonome situatie gedefinieerd. Gezien de lange ontwikkeltermijn wordt als horizon het jaar 2020 gekozen.

3.4.3 Verkeer en vervoer

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 de binnenstad en het openbaar vervoer.

Het Wijnhavenkwartier wordt voor auto-, vrachtverkeer en het openbaar vervoer 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. Deze weg wordt ook gebruikt door vrachtverkeer. De parkeergarages van de huidige ministeries zijn bereikbaar vanaf de Schedeldoekshaven.

Het Centraal Station van Den Haag is op zeer korte afstand gelegen. Vanaf het station is de langzaamverkeersroute richting de binnenstad gelegen door het plangebied over de Turfmarkt. Deze route wordt ook gebruikt door fietsers.

Het wegverkeer in en om het plangebied beïnvloedt de omgevingskwaliteit in het plangebied omdat wordt bijgedragen aan het geluidniveau en de luchtkwaliteit in het plangebied, zie paragraaf 3.4.4 en 3.4.5. In het MER zullen de verkeerseffecten van de maximale invulling van het programma worden beschreven en zal een parkeerbalans worden opgenomen.

3.4.4 Geluid

De belangrijkste geluidbronnen in het plangebied waarmee bij de planvorming rekening wordt gehouden zijn wegverkeer en railverkeer. In het MER worden de milieueffecten als gevolg van wijzigingen in de verkeersintensiteiten in beeld gebracht. De plannen voor Nieuw Centraal en de consequenties voor het aandeel geluid van het station worden ook inzichtelijk gemaakt.

3.4.5 Luchtkwaliteit

Twee belangrijke stoffen die de luchtkwaliteit van een locatie bepalen zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

In 2004 werden de normen voor PM₁₀ en NO₂ in de omgeving van het plangebied (onder andere de Stille Veerkade, de Koningskade en de Pletterijkade) overschreden. Op 23 juni 2005 is echter het Besluit luchtkwaliteit 2005 in werking getreden. Nieuw in het Besluit luchtkwaliteit 2005 is de correctie voor zwevende deeltjes (zeezout), die zich van nature in de lucht bevinden en niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens. De wijze waarop gecorrigeerd mag worden wordt beschreven in de Meetregeling luchtkwaliteit 2005.

In het MER worden de effecten van luchtkwaliteit op basis van het nieuwe Besluit luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt.

3.4.6 Windhinder en bezonning

Met het oog op de gewenste bouwhoogte voor kantoorstorens en de woontoren zijn de aspecten windhinder en bezonning van belang. In het MER wordt inzichtelijk gemaakt in hoeverre de plannen leiden tot windgevaar of tot windhinder. Ten behoeve van het bestemmingsplan en de bouwplannen voor de 1^e fase is naar deze aspecten onderzoek verricht. De resultaten worden in het MER samengevat.

3.4.7 Tijdelijke situatie: hinder in de bouwfase

Het gebied wordt gefaseerd ontwikkeld, door verschillende partijen. Naar verwachting duurt het circa 10 jaar, gerekend vanaf de start van de sloop van de Zwarte Madonna, voordat het plan helemaal gerealiseerd is. Dat betekent dat gedurende een lange periode hinder kan ontstaan vanwege bouwactiviteiten (bouwverkeer, laden en lossen van bouwmaterialen, gebruik van zware machines en dergelijke).

In het MER wordt aangegeven welke hinderaspecten van belang zijn en hoe de gemeente hier mee om zal gaan.

3.4.8 Duurzaam bouwen

De herontwikkeling van het gebied levert ook kansen op voor het milieu. Deze zullen in het MER concreet worden gemaakt. Te denken valt aan:

- Aansluiten bij de stedelijke ecologische structuur
- Gebruik van energie (nulvraag?)
- Milieuvriendelijke wijze van slopen, optimaal hergebruik van materialen
- Overige aspecten van duurzaam bouwen

4 Hoe nu verder?

In dit hoofdstuk leest u hoe de m.e.r.-procedure verder gaat en hoe de koppeling tussen m.e.r. en ruimtelijk spoor wordt vormgegeven.

Publicatie startnotitie

De publicatie van deze startnotitie is vooral bedoeld om derden (burgers, belangengroepen en toekomstige bewoners), wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. te informeren over de start van de m.e.r. voor het Wijnhavenkwartier.

Inspraak en advies

Nu de startnotitie bekendgemaakt is, heeft iedereen in het kader van de inspraak de mogelijkheid om aan te geven welke onderwerpen naar zijn/haar mening in het MER aan de orde moeten komen. De termijn die hiervoor staat is vier weken.

Tijdens deze periode vraagt het bevoegd gezag ook aan de Commissie voor de m.e.r. en andere wettelijke adviseurs advies over de inhoud van het op te stellen MER.

U kunt uw Inspraakreactie richten aan:

De raad van de gemeente Den Haag

t.a.v.

...

Richtlijnen

De Commissie voor de m.e.r. stelt een advies voor richtlijnen voor de inhoud van het MER op. Op basis van de startnotitie, het advies van de Commissie voor de m.e.r., de overige adviezen en de inspraakreacties stelt het bevoegd gezag van de gemeente Den Haag de richtlijnen vast. Deze richtlijnen geven aan welke vragen in het MER moeten worden beantwoord.

Opstelling MER

Het College van Burgemeester en Wethouders (de initiatiefnemer) verzorgt in deze fase de opstelling van het MER conform de richtlijnen. In het MER zal worden ingegaan op de (beleids)achtergronden van het initiatief, alternatieven voor de uitwerking van het initiatief en de te verwachten milieueffecten in vergelijking met de autonome ontwikkeling van het gebied. Parallel daaraan wordt het voorontwerpbestemmingsplan Wijnhavenkwartier opgesteld, rekening houdend met de resultaten van de m.e.r.. In het ruimtelijke plan wordt gemotiveerd welke rol het MER heeft gespeeld in de uitwerking.

Concept

Kenmerk R001-4412075EMR-nva-V01

De inhoud van het milieueffectrapport wordt enerzijds bepaald door de eisen die de wet aan de inhoud van het rapport stelt en anderzijds door de richtlijnen die voor het milieueffectrapport zullen worden opgesteld. In wezen vormen de wettelijke eisen het brede kader voor de inhoud van het rapport en zijn de richtlijnen een specifieke invulling van dat kader voor het project. De richtlijnen en de wettelijke eisen vullen elkaar dan ook aan.

Het MER zal tevens voldoen aan de eisen van de Strategische MilieuBeoordeling.

Aanvaarding MER

Nadat de initiatiefnemer het MER heeft aangeboden aan het bevoegd gezag van de gemeente Den Haag toetst deze of het MER voldoet aan de richtlijnen: bevat het MER voldoende antwoord op alle vragen? Als het bevoegd gezag positief oordeelt, aanvaardt deze het MER als basis voor verdere besluitvorming.

Inspraak op het MER en voorontwerpbestemmingsplan

Na de aanvaarding brengt de gemeenteraad het MER samen met het voorontwerpbestemmingsplan in de inspraak door ze ter visie te leggen en een inspraakavond te organiseren. Tevens vraagt de gemeenteraad advies over het MER aan de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijk adviseurs.

Vervolgtraject ruimtelijk plan

Na verwerking van de inspraakreacties en wettelijk adviezen besluit het bevoegd gezag over het ontwerpbestemmingsplan. Dit ontwerpbesluit wordt ter inzage gelegd om een ieder in de gelegenheid te stellen bedenkingen in te brengen.

Na verwerking van de bedenkingen stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan vast. Een vastgesteld bestemmingsplan wordt vervolgens ter goedkeuring voorgelegd aan Gedeputeerde Staten. Hierna is er tegen de goedkeuring nog beroep mogelijk.

Evaluatie MER

De Wet milieubeheer schrijft voor dat als de activiteit wordt ondernomen of is uitgevoerd, een evaluatie dient te worden uitgevoerd. Doel van de evaluatie is om na te gaan in hoeverre de daadwerkelijk optredende effecten overeenstemmen met de voorspellingen uit het MER. Mocht nu in de praktijk blijken dat de daadwerkelijk optredende effecten sterk afwijken van hetgeen is voorspeld, kan het bevoegd gezag deze effecten trachten ongedaan te maken.

Daarnaast is de evaluatie te gebruiken om meer inzicht te krijgen in de leemten in kennis, die bij het besluit een rol hebben gespeeld.

Bijlage

1

Locatiekeuze

In deze bijlage wordt inhoudelijk dieper ingegaan op de conclusies van het in 2000 uitgevoerde locatieonderzoek. Vervolgens wordt de actuele situatie op de beoordeelde locaties beschreven, om te kunnen toetsen in hoeverre de eerdere conclusies nog houdbaar zijn.

Locatieonderzoek 2000

1. Huidige kavel (JuBi-kavel)

De huidige kavel biedt ruimte voor een stedelijke mix van programma gecombineerd met huisvesting van één ministerie en daarmee voor versterking van de Turfmarkttroute en van de multifunctionele invulling van het nieuwe centrum.

2. Zwarte Madonna

Deze locatie biedt in samenhang met de herontwikkeling van de JuBi-kavel ruimte voor een stedelijke mix het conform programma, gecombineerd met huisvesting van één ministerie. Dit leidt tot versterking van de Turfmarkttroute en van de multifunctionele invulling van Nieuw Centrum. Uitgangspunt is sloop/nieuwbouw van de Zwarte Madonna.

3. Busplatform

Op de locatie van het busplatform is een bouwvolume voor één ministerie mogelijk. De bouw boven het station is qua constructie en bouwlogistiek erg complex, onder andere omdat het station tijdens de bouw moet blijven functioneren. Het tijdspect vormt bij deze locatie een groot risico. Verder is het maken van een representatieve entree op maaiveld een moeilijke opgave.

4. Koningin Julianaplein

In de planvorming van het CS Kwadrant wordt op deze locatie uitgegaan van twee torens van 130 meter op een onderbouw, met een totaalprogramma van 60.000 m² bvo voor de kantoren met wonen en/of een hotel. Gezien de wens tot een gemengd programma is één kantoorgebruiker hier niet op zijn plaats. Daarbij is de beoogde bouwvorm (torens) niet geschikt voor een efficiënte inpassing van een ministerie.

5. Babylon

Omdat hier sprake is van meerdere bouwvolumes verspreid over de kavel is het organisatorisch en planologisch moeilijk om één kantoorgebruiker in te passen. De inpassing van een ministerie laat zich niet combineren met de wens om het gemengde karakter van Babylon te handhaven en op deze locatie wonen en hotels in het topsegment te realiseren.

6. Rijnstraat-Oranje Buitensingel

Een monofunctionele invulling van de locatie Rijnstraat-Oranje Buitensingel is ongewenst. Publieksfuncties in de onderbouw en een stedelijke mix van de functies kantoren, wonen en een hotel is gewenst. Daarmee is er onvoldoende ruimte voor de huisvesting van een ministerie van 50.000 m² bvo.

Actuele situatie

De belangrijkste eis van de ministeries geldt nog steeds als uitgangspunt: De ministeries willen dicht bij het Binnenhof zitten. Tijdens het uitwerkingsproces is daar de eis bijgekomen dat de ministeries gezamenlijk in een nieuwbouwcomplex gehuisvest willen worden met een oppervlak van circa 118.000 m² bvo. Momenteel zijn ook de veiligheidsaspecten van belang voor deze ministeries. Naast de gekozen locaties komen in theorie de volgende locaties in aanmerking.

1. Busplatform

Op het busplatform wordt circa 60.000 m² bvo kantoor in twee kantorschijven ontwikkeld; oplevering is naar verwachting in 2011. Er kan één ministerie gehuisvest worden. Het busplatform is onderdeel van het bestemmingsplan Nieuw Centraal, dat nu in procedure is. Vanuit veiligheidsoogpunt (risico op aanslagen) is het echter niet gewenst een ministerie boven het station te vestigen. Om die reden is het busplatform geen geschikte locatie.

2. Koningin Julianaplein

Op het KJ-plein wordt 43.000 m² bvo kantoren gerealiseerd en 25.000 m² woningen. Oplevering kan plaatsvinden in 2009. Op het KJ-plein kan op basis van het voorontwerpbestemmingsplan slechts één ministerie worden gehuisvest en alleen indien de keuze wordt gemaakt om het aantal m² wonen drastisch te verminderen. Ook vanuit veiligheidsoogpunt is dit geen geschikte locatie voor een ministerie.

3. Rijnstraat-Oranje Buitensingel

Het bestemmingsplan bestemt de huidige situatie gedetailleerd. Studie in 2003 (naar aanleiding van de vraag van de eigenaar van het gebouw op de hoek naast het KJ-plein) gaf aan dat kantoren naar woningen omzetten positief door de stedenbouwers werd beoordeeld, met kleine opbouw mogelijkheden. Studie heeft niet geleid tot aanpassing van plannen c.q. het bestemmingsplan. De conclusie uit 2000 is nu niet anders: de locatie is niet geschikt voor een ministerie.

4. Beatrixkwartier

Prinsenhof omvat een totale oppervlakte kantoorruimte van circa 65.000 m² vvo. Inmiddels is de kantoorruimte grotendeels verhuurd, onder andere 31.000 m² vvo aan het Ministerie van Financiën, voor de periode 2006-2009. Op dit moment is nog 12.300 m² beschikbaar. Deze ruimte is echter wel verdeeld over drie verschillende delen van het gebouw.

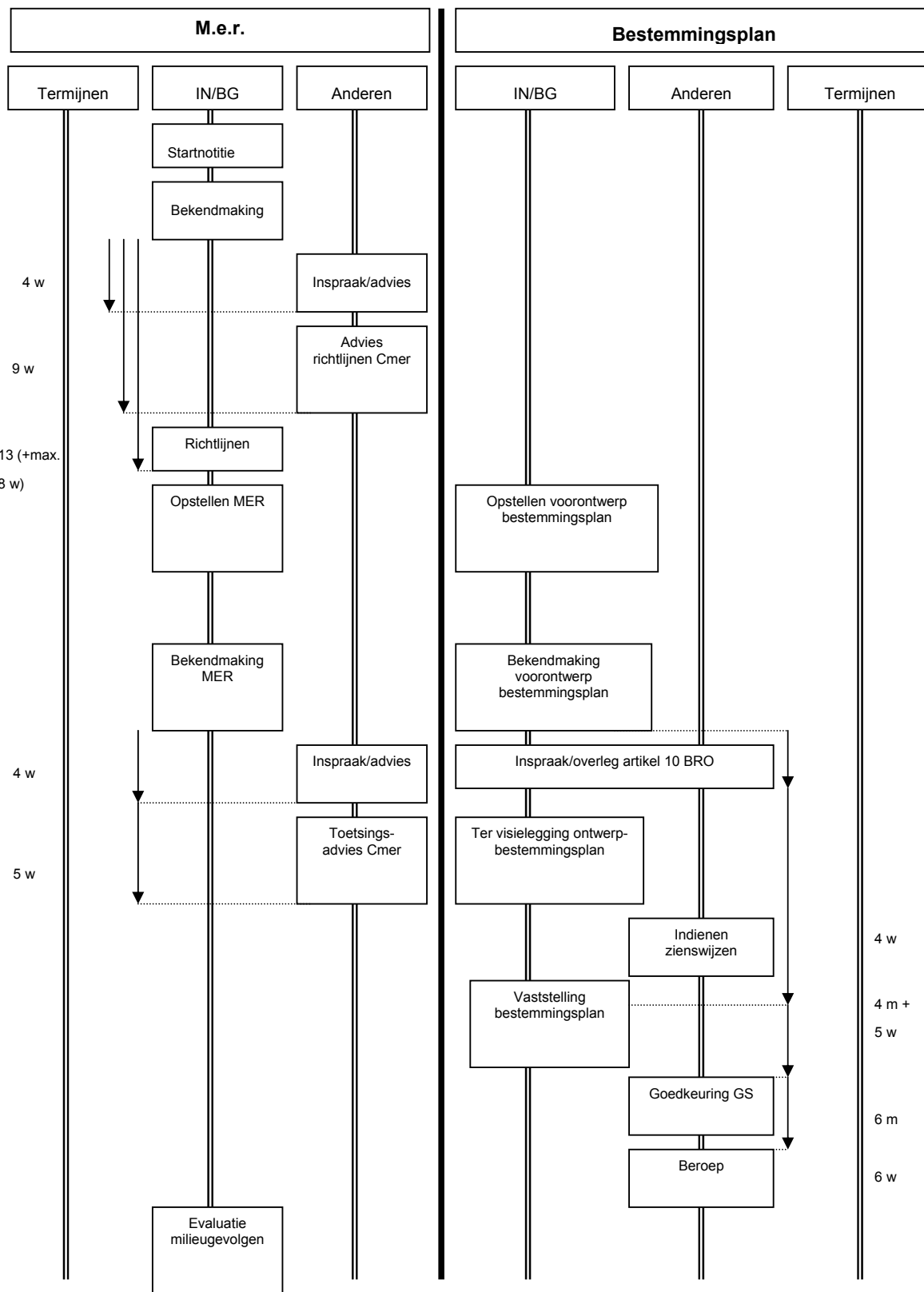
De Monarch omvat 85.000 m² bvo (73.000 m² vvo) kantoorvolume en 3.000 m² publieksfunctie/winkelruimte/overdekte corporate gardens. De Monarch is nog niet in aanbouw. De bouwaanvraag wordt in 2005/2006 verwacht. De daadwerkelijke start van de bouw volgt pas indien van de eerste fase (circa 40.000 m² bvo) 70 % verhuurd is.

Totale bouwtijd is ruim vier jaar. Oplevering van het totale bouwplan zal dus niet voor 2010 plaatsvinden. In het Beatrixkwartier kan één ministerie worden gehuisvest.

Bijlage

2

Koppeling m.e.r. en ruimtelijke planvorming



Bijlage

3

Overzicht gebruikte literatuur en documenten

p.m. nog toevoegen