

2046-131

WATERGEBONDEN BEDRIJVEN HAAGLANDEN

Een verkenning naar 4 alternatieve locaties

Mei 2009



Postbus 85457
3508 AL Utrecht
+31 30 686 69 70
info@2rc.nl

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
Opdracht.....	1
2. BETROKKEN BEDRIJVEN	3
Watergebonden bedrijven	4
Vergunningen en hindercirkels.....	6
Minimum- en maximumvariant.....	7
Conclusies	8
3. PLANONTWIKKELING HUIDIGE LOCATIES	9
Binckhorst.....	9
Plaspoelpolder Rijswijk	9
Klein Plaspoelpolder Leidschendam / Voorburg	9
Conclusies	10
4. ALTERNATIEVE LOCATIES	11
Programma	11
Locaties	13
Maatschappelijke gevolgen	23
Planning	23
Conclusies	24
5. SLOTCONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	25
Vervolgstappen.....	26
Stappen.....	28
Colofon	30
Bijlage 1. Gehinderd gebied.....	30
Bijlage 2. Monumenten Vlietzone	31
Bijlage 3. Kwalitatieve MKBA.....	33
Bijlage 4. Planning.....	36
Bijlage 5. Gegevens Bedrijven	37
Bijlage 6. Richtafstanden hindercirkels	38
Bijlage 7. Samenstelling begeleidingsgroep	39
Bijlage 8. Financiën	40

Het betreft de volgende locaties:

- Jan Thijssenweg (1), Den Haag
- Jan Thijssenweg (2), Den Haag
- Oksel A4/A13, Rijswijk
- Calvé terrein, Delft



INLEIDING

De herontwikkeling van de Binckhorst is onder meer afhankelijk van het vinden van een alternatieve locatie voor een aantal watergebonden bedrijven.¹ Voor de herontwikkeling van een deel van de Plaspoelpolder in Rijswijk en Klein Plaspoelpolder in Leidschendam-Voorburg speelt eenzelfde afhankelijkheid.

Door Haskoning zijn in 2008 twee studies uitgevoerd ten behoeve van de uitplaatsing van de watergebonden bedrijvigheid. Een quick scan naar de haalbaarheid van ondergrondse oplossingen voor watergebonden bedrijvigheid en een verkenning bereikbaarheid watergebonden bedrijvigheid Haaglanden. In de laatste Haskoning studie zijn 19 locaties verkend en gewaardeerd op omvang en bereikbaarheid over water en weg. 2RC heeft daarnaast nog een alternatieve locatie aangereikt, waarmee 20 locaties in beeld waren.

Op 5 oktober 2008 is het laatste Haskoning rapport bestuurlijk besproken door bestuurders van Haaglanden en de gemeenten Delft Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. De uitkomsten van die bespreking zijn:

- Van de 20 locaties zijn er 4 overgebleven als een mogelijk alternatief, waaronder de variant van 2RC.
- Aan 2RC wordt gevraagd aan de betreffende watergebonden bedrijven de vier overgebleven locaties voor te leggen en op basis van een analyse van de programma's van eisen en de wensen van de bedrijven de meest ideale locatie voor te leggen aan de bestuurders.
- Daarbij moet een minimum en een maximumvariant worden beschouwd. Het verschil heeft betrekking op de bedrijven die wel dan wel niet zullen meeverhuizen.
- De Binckhorst dient als referentie te worden meegenomen in het onderzoek.

Opdracht

De gemeente Den Haag heeft in samenspraak met het Stadsgewest Haaglanden 2RC opdracht gegeven voor het volgende:

- de programma's van eisen van de betreffende bedrijven voor een nieuwe locatie
- de locatievoorkeur van de bedrijven
- een globale analyse van de kosten en opbrengsten
- een mogelijke planning
- een advies

¹ Bedrijven die voor de aanvoer- en/of afvoer van materialen en producten afhankelijk zijn van vervoer over water.

Het onderzoek is begeleid door een begeleidingsgroep.² De rapportage is daarnaast inhoudelijk besproken met de gemeente Rijswijk en Voorburg-Leidschendam.

Tussentijds zijn de eerste resultaten in het bestuurlijk overleg besproken. Dit heeft geleid tot een aanvulling op bovenstaande opdracht met de uitwerking van de maatschappelijke gevolgen voor drie locaties.

Leeswijzer

In deze rapportage komen achtereenvolgens aan de orde. De resultaten ('programma van eisen') van de gesprekken met de watergebonden bedrijven. Een beschrijving van de planontwikkeling van de huidige locaties en een uitwerking van de alternatieve locaties. Afgesloten wordt met conclusies en aanbevelingen. In de bijlagen is een raming van de kosten en de dekking opgenomen.

² Zie Bijlage 7

De volgende bedrijven zijn betrokken in het onderzoek:

- Cementbouw, (Den Haag/Rijswijk)
- Mebin, (Voorburg-Leidschendam)
- Basal, (Den Haag)
- HAC/BAM Wegen (Den Haag)
- AVR/HMS (Den Haag)
- Jachtwerf de Haas (Den Haag)
- Meeuwisse Nederland BV (Den Haag)
- Reparco (Den Haag)

BETROKKEN BEDRIJVEN

Met de betrokken bedrijven zijn 2 gesprekken gevoerd. Het eerste gesprek heeft plaatsgevonden ter verkenning van bereidheid tot uitplaatsing, het (gewenste) programma waarmee eventuele uitplaatsing plaats vindt en voorkeur voor een eventuele alternatieve locatie. De conceptresultaten zijn in een tweede gespreksronde besproken.

Op basis van deze gesprekken en andere beschikbare informatie is een beschrijving van de mogelijk te verplaatsen bedrijven opgesteld. De sfeer waarin de eerste verkennende gesprekken plaatsvonden was openhartig. Alle betrokken bedrijven zien de noodzaak tot verplaatsing, zijn niet op voorhand tegen, en zijn voorzichtig bereidt tot medewerking. De één meer dan de ander.

Naast de betrokken bedrijven is verder gesproken met:

- Hoogheemraadschap van Delfland (ter eerste verkenning)
- Rijswijkse Golfclub (toetsend op bereidheid tot medewerking)
- Geerlofs (toetsend op bereidheid tot medewerking)
- Uzimet (toetsend op bereidheid tot medewerking)
- Van Vliet Contrans / HRM (ter eerste verkenning)

In Bijlage 5 is een overzicht gegeven van de betrokken bedrijven op de volgende punten:

- aard bedrijven
- aantal scheepsbewegingen
- aantal vrachtwagenbewegingen
- huidig oppervlak/gewenst oppervlak
- benodigde kadelengte
- aantal werknemers

Samengevat komt het er op neer dat indien alle betrokken bedrijven worden uitgeplaatst naar een nieuwe locatie dit:

- circa 7,5 hectare netto ruimte vraagt
- circa 8 schepen die per dag in en uit de haven varen oplevert (16 vaarbewegingen)
- op dit moment circa 800 m1 benodigde kadelengte vraagt
- gemiddeld maximaal 375 vrachtwagens het terrein bezoeken (750 vrachtwagenbewegingen per werkdag)

Watergebondenheid

Alle betrokken bedrijven (m.u.v. Reparco en delen van AVR/HMS) zijn in principe afhankelijk van het water. In theorie zou het vervoer ook over de weg plaats kunnen vinden. Het voornaamste bezwaar van de bedrijven is dat wegvervoer relatief duur is, onderhevig aan vertragingen, het meer verkeersbewegingen oplevert en deze meer milieubelastend zijn dan vervoer per boot.

Watergebonden bedrijven

Van de 8 uit te plaatsen bedrijven lijken er 5 sterk op elkaar. Het betreft de 4 betonmortelcentrales plus de asfaltcentrale. Daarnaast is er nog een aantal overige bedrijven die watergebonden zijn.

Beton- en asfaltcentrales

De 4 betonmortelcentrales en de asfaltcentrale zijn:

- Cementbouw (Den Haag)
- Cementbouw (Rijswijk)
- Mebin (Leidschendam- Voorburg)
- Basal (Den Haag)
- HAC/BAM Wegen (Den Haag)

Marktontwikkeling

De ontwikkelingen in de markt voor beton-, cement- en asfalt zijn redelijk stabiel. Jaarlijks wordt er circa 8 miljoen kubieke meter betonmortel geproduceerd in Nederland. Voor de regio Haaglanden komt dat op circa 0,5 miljoen kubieke meter. De te verplaatsen betoncentrales hebben een capaciteit van 0,4 miljoen kubieke meter. Andere betoncentrales in de regio zijn gevestigd in Katwijk (Mebin), Delft (Basal) of Rotterdam (meerdere).

De markt wordt beheerst door een aantal grote aanbieders. Af en toe treedt er een kleine speler toe. De betrokken bedrijven hebben geen wensen geuit over grotere dan wel andere installaties of specifieke veranderingen ten opzichte van de huidige situatie. De omzetverwachting is redelijk constant. Zo wordt niet verwacht dat de huidige marktomstandigheden een grote impact zal hebben. De afzwakkende woning- en utiliteitsbouw wordt gecompenseerd door de aantrekkende infrastructuurmarkt.

Productontwikkeling

Ook wat betreft de productontwikkeling zijn geen grote veranderingen voorzienbaar die andere eisen zullen stellen aan locatie, inrichting of ruimtevrage. Innovaties zitten vooral in verdere specialisatie door verschillende soorten van mengsels of samenstellingen. Ook in de toeleverende industrie (zand, grind en cement) is dit beeld herkenbaar. De wens bestaat om een deel van het grind overeenkomstig landelijke afspraken te vervangen door granulaat. Er is geopperd om de mogelijkheden te bezien om op een nieuwe locatie de mogelijkheid tot een breekinstallatie te realiseren.

Een ontwikkeling die van invloed is op de verkeersbewegingen is dat in toenemende mate de productie die nu overdag plaatsvindt over 24 uur wordt gespreid. Voor de asfaltcentrale is deze beweging richting de nacht en het weekend het sterkst.

De huidige milieuwetgeving zou in de milieuvergunning extra eisen kunnen stellen aan opslag van materialen en vervoer van en naar locatie. Dit is in huidige situatie nog vaak nog niet het geval. Het eerste kan mogelijk leiden tot een extra ruimtevrage.

Overige bedrijven

De overige watergebonden bedrijven zijn AVR/HMS, Jachtwerf De Haas, Meeuwisse en HRM. Met Reparco is niet gesproken omdat deze niet watergebonden is.

AVR/HMS

Van genoemde bedrijven neemt AVR/HMS de meeste ruimte in. Naast het kantoor van de AVR/HMS zijn te volgende activiteiten te onderscheiden:

- Afvaloverslag (Plutostraat)
De afvaloverslag betreft het overslaan van het GFT, huisvuil, grof afval en bedrijfsafval van vrachtwagen >> container >> schip. Vanaf de overslag gaat het per schip naar de verbrandingovens in het Botlek-gebied. Het betreft voornamelijk afval uit Den Haag. Een kleiner deel (bijna 15%) betreft de overslag van Avalex voor afval uit Rijswijk, Leidschendam-Voorburg. Er zijn geen bedrijven op de Binckhorst die afhankelijk zijn van deze overslag. Dit neemt circa 6.000 m² ruimte in beslag. De afvaloverslag veroorzaakt ongeveer de helft van het vrachtverkeer (320 bewegingen per dag). Er zijn geen markt of productontwikkelingen op dit moment voorzienbaar die een ander ruimtebeslag vragen voor de afvaloverslag. De ontwikkeling in ondergrondse afvalcontainers is vooral interessant voor het optimaliseren van de exploitatie. De verwachting is niet dat er een significante toename komt in het aanbod van afval.
- Straten en Vegen (Trekvlieplein)
Dit betreft de bedrijfsonderdelen Straten en Vegen van de Dienst Stadsbeheer (DSB) van de gemeente Den Haag. Dit onderdeel is niet watergebonden. Er is geen relatie met het overslagstation. Op het terrein is een werkplaats voor de medewerkers van Straten en een depot voor het materieel van Vegen. Het voormalige fabrieksgebouw is als kantoor, depot en werkplaats in gebruik. Het totale terrein exclusief afvalbrengstation beslaat 16.500 m².
- Afval brengstation (Plutostraat)
Het brengstation is voor het afgeven van grofvuil door burgers. Het is niet watergebonden. De relatie met het overslagstation bestaat eruit dat het afval uiteindelijk via de overslag wordt afgevoerd. Dit is in wezen niet anders dan de brengstations op De Werf in Zichtenburg en de Vissershavenstraat elders in de stad. Recentelijk is door Avalex een nieuw afval brengstation geopend voor de inwoners van Rijswijk, Leidschendam-Voorburg en Pijnacker-Nootdorp. Dit station op de Laan van 's-Gravenmade, bevindt zich hemelsbreed 3 km van het brengstation op de Binckhorst. Het huidige depot vraagt circa 2.000 m² ruimte.

Voor de bedrijfsvoering is het voor de AVR/HMS praktisch als de drie functies naast elkaar zijn gevestigd, maar het is geen noodzaak.

Jachtwerf De Haas

De Jachtwerf is een familiebedrijf en wordt door vader en zoon gerund. Het terrein (3.000 m²) wordt gebruikt voor een werkplaats en opstal van circa 100 boten (2.000 m² overdekt, 1.000 m² in open lucht). Naast werkzaamheden die door het bedrijf worden uitgevoerd, kunnen particulieren ook zelf aan hun boot werken. De werf is niet bereikbaar voor vrachtwagens. Er zijn geen significante markt- of productontwikkelingen te verwachten die de toekomstige ruimtevrage of gewenst programma beïnvloeden.

Meeuwisse

Meeuwisse Nederland BV is een aannemersbedrijf in grond-, water en wegenbouw. Andere werkzaamheden bestaan uit baggerwerken, grondverzet en transport. Meeuwisse heeft circa 10.000 m² in gebruik en heeft de wens tot uitbreiden van 7.000m². Slechts een aantal activiteiten van Meeuwisse is watergebonden. Op dit moment is het lastig hierin een splitsing te maken. Optimalisatie van de bedrijfsvoering inclusief de huidige watergebonden activiteiten leidt tot een ruimtevrage voor de nieuwe locatie van 7.000 m².

Reparco

Reparco richt zich op het verzamelen, inkopen, sorteren en verkopen van oudpapier en karton. Naast de locatie aan de Saturnusstraat huurt het nu een stuk terrein van AVR/HMS aan de Plutostraat. Het huurcontract met de AVR loopt af en zal niet worden verlengd.

Van Vliet Contrans / HRM

De HRM is overgenomen door Van Vliet Contrans. De Zwart Containers Den Haag, een dochter van Van Vliet Contrans verzamelt op deze locatie bedrijfs-, sloop en bouwafval in en vervoert deze naar de stort, verbrandingsovens of de recycling. Van Vliet heeft aan de Zonweg circa 12.000m² in gebruik. In de komende periode wordt in overleg met Van Vliet bekeken in hoeverre zij als water gebonden bedrijf in uitwerkingsfase moeten worden meegenomen.

Vergunningen en hindercirkels

De Wet milieubeheer stelt regels ter beperking van de milieugevolgen die ontstaan als gevolg van het uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten. Hiervoor is vaak een milieuvergunning nodig. Deze vergunningen worden verleend door de gemeente, de provincie en het ministerie van VROM. Het grootste deel van de betrokken watergebonden bedrijven moet bij de provincie Zuid Holland een milieuvergunning aanvragen.

De hinder van bedrijven voor gevoelige functies als wonen wordt primair voorkomen door het ruimtelijke ordeningsinstrument. Oftewel het creëren van afstand in het bestemmingsplan tussen bron en ontvanger. Richtlijn hiervoor is de VNG-uitgave Bedrijven en milieuzonering, ook wel bekend als het Groene Boekje (2007). In het boekje is een lijst opgenomen met ruim 600 verschillende typen bedrijvigheid, elk met een eigen milieucategorie. Deze lijst kan in het

bestemmingsplan vertaald worden naar een Staat van bedrijfsactiviteiten, die aan de voorschriften van het bestemmingsplan kan worden gevoegd.

Omdat het niet altijd mogelijk is om het optreden van hinder te voorkomen wordt secundair ook uitgegaan van de feitelijke situatie die formeel moet worden gemeten en vastgelegd.

Gehinderd gebied

De fase waarin deze verkenning van alternatieve locaties plaatsvindt, leidt ertoe dat uitgegaan wordt van het primaire ruimtelijke ordeningsinstrument. Dit houdt in dat er vooralsnog is uitgegaan van de maximale richtafstanden voor geur, stof, geluid en gevaar. In bijlage Bijlage 1 is een tabel opgenomen met specifieke afstanden per activiteit. Deze afstanden zijn als cirkels weergegeven op de alternatieve locaties. Voor geur en stof geldt voor de betrokken bedrijven een grootste afstand van 200 meter, voor geluid een grootste afstand van 300 meter.³ Optimalisatie van deze afstanden door het treffen van hinderbeperkende maatregelen zijn in deze verkenning nog niet meegenomen.

Indien uitgegaan wordt van de grootste afstand behorende bij de betrokken bedrijven wordt op dit moment een zonder beperkende maatregelen een gebied van circa 114 ha gehinderd. Indien deze bedrijven naar één locatie verhuizen wordt dit gehinderde gebied teruggebracht naar circa 30 ha. Een reductie van ruim 80 ha.⁴

Minimum- en maximumvariant

Met de verzamelde gegevens is een minimum- en een maximumvariant qua ruimtebeslag uitgewerkt. Er is onderscheid gemaakt tussen watergebonden activiteiten en niet watergebonden activiteiten:

1. alle bedrijven
2. alleen de watergebonden bedrijven

Dit leidt tot de volgende tabel:

³ Zie Bijlage 6

⁴ Zie Bijlage 1.

Vestiging	alle bedrijven	watergebonden bedrijven
	<i>in m2</i>	<i>in m2</i>
Mebin	4.500	4.500
Cementbouw Rijswijk	2.000	2.000
Cementbouw Binckhorst	6.000	6.000
HAC	20.600	20.600
Basal	5.300	5.300
Meeuwisse	7.000	7.000
De Haas	3.000	3.000
Reparco	2.500	
AVR milieudepot	2.000	
overslagstation	6.000	6.000
straten en vegen,		
kantoor, garage, stalling	16.500	
totaal	75.400	54.400

Bij deze varianten is uitgegaan van het huidige ruimtegebruik en kadelengete. Er is niet gekeken naar mogelijke optimalisaties. In een volgende definitiefase dient het programma definitief bepaald te worden en kan ook eventuele optimalisatie van het ruimtebeslag en kadelengete nader worden uitgewerkt.⁵

Conclusies

- Reparco, Straten en Vegen en het Afvalbrengstation zijn geen watergebonden bedrijven of bedrijfsonderdelen
- Er is geen significante ruimtewinst of behoefte te verwachten als gevolg van nieuwe product- of marktontwikkelingen
- Als alle genoemde bedrijven en bedrijfsonderdelen meegaan op basis van huidig ruimtegebruik is circa 7,5 hectare netto ruimte nodig. Als alleen de watergebonden onderdelen meegaan is circa 5,5 hectare netto ruimte voldoende (circa 10,8 bruto). De minimumvariant is voor deze verkenning als uitgangspunt genomen
- De bedrijven veroorzaken gemiddeld maximaal circa 16 scheepsbewegingen (7,7 schip) per dag
- Om de schepen aan te kunnen laten leggen en te laden en lossen is op dit moment circa 800 m¹ kadelengete in gebruik
- De bedrijven veroorzaken gemiddeld maximaal circa 750 vrachtwagenbewegingen (375 vrachtwagens) per dag
- Verplaatsing van de betrokken bedrijven levert een reductie van gehinderd gebied van minimaal 84 hectare.

⁵ Zie ook pagina 13, paragraaf ruimtevraag.

PLANONTWIKKELING HUIDIGE LOCATIES

De in dit onderzoek betrokken bedrijven functioneren in een omgeving waarvoor de betrokken gemeenten plannen ontwikkelen. Om een beeld te schetsen van de noodzaak tot verplaatsing van de watergebonden bedrijven wordt hieronder kort weergegeven wat de plannen op de huidige locaties behelzen. In het hoofdstuk alternatieve locaties wordt per alternatieve locatie aangegeven wat de plannen zijn op de alternatieve locaties.

Binckhorst

Binckhorst verandert de komende twintig tot dertig jaar van een bedrijventerrein in een stedelijk, woon-, werk- en leefgebied. Het te realiseren programma voor Nieuw Binckhorst tot 2030 bestaat uit:

- 7.000 woningen (waarvan maximaal 5.000 vóór 2020 gereed),
- 200.000 m² kantoren,
- 65.000 m² bedrijfsruimte,
- 65.000 m² aan vrijetijdsvoorzieningen en
- 65.000 m² aan grote (internationale) publiekstrekkingen.
- 160.000 m² groot park met vele gebruiksmogelijkheden

Bestaande bedrijven kunnen in Nieuw Binckhorst blijven indien zij passen in het nieuwe profiel van het gebied. Milieuhinderlijke bedrijven en bedrijven die heel veel ruimte nodig hebben worden uitgeplaatst. In totaal blijft 130.000 m² bedrijfsruimte en 275.000 m² kantoorruimte gehandhaafd.

Plaspoelpolder Rijswijk

Op 13 maart 2009 is het ontwerp bestemmingsplan voor de Plaspoelpolder de inspraakprocedure ingegaan. De grote lijnen van het bestemmingsplan zijn dat het gebied qua functies niet veranderd (consolidatie), maar wel qua opbouw van de gebouwen, de verkeerstructuur en qua openbare ruimte en dat lopende initiatieven juridisch-planologisch mogelijk worden gemaakt. Hiertoe worden een aantal gebieden bestemd met gemengde doeleinden waardoor een meer gedifferentieerd programma (met o.a. woningbouw) mogelijk wordt. Dit betreft dan de zone aan de Churchilllaan en het havengebied waar Cementbouw onderdeel van uitmaakt.

Klein Plaspoelpolder Leidschendam / Voorburg

De gemeente Leidschendam Voorburg heeft in september 2007 een structuurvisie opgesteld. In deze structuurvisie zijn ook over het gebied 'Klein Plaspoelpolder' uitspraken gedaan. De wens bestaat om deze locatie te transformeren van een werk- naar een woonlocatie. Hiertoe dienen de activiteiten van Mebin beëindigd te worden.

De gemeente heeft het terrein waarop Mebin gevestigd is in eigendom evenals de naastgelegen gemeentewerf. Het

erfpachtcontract met Mebin is opgezegd en wordt per 1 april 2017 beëindigd.

Conclusies

- Voor de drie bedrijfsterreinen zijn plannen opgesteld die een herontwikkeling beogen
- Voor deze herontwikkeling zijn de watergebonden bedrijven op hun huidige locatie vanwege hun hindercontouren een obstakel

ALTERNATIEVE LOCATIES

Er zijn in eerste instantie vier alternatieve locaties verkend. Het betreft de volgende locaties:

- Jan Thijssenweg (1), Den Haag
- Jan Thijssenweg (2), Den Haag
- Oksel A4/A13, Rijswijk
- Calvé terrein, Delft

Aan de betrokken bedrijven is gevraagd welke van de vier locaties hun voorkeur heeft en welke input voor een eventueel programma van eisen moet worden meegenomen. Dit levert een aantal beelden op. Deze worden hieronder kort weergegeven.

Aansluitend wordt van de alternatieve locaties de eigenschappen en voor- en nadelen, de maatschappelijke gevolgen en een planning op hoofdlijnen in beeld gebracht. Tot slot worden conclusies getrokken.

Programma

Ten behoeve van het programma voor een nieuw watergebonden bedrijventerrein zijn de eisen en wensen van de betrokken bedrijven geïnventariseerd. Tevens is de ruimtevrage bepaald op basis van huidig gebruik.

Eisen en wensen betrokken bedrijven

Alle bedrijven eisen bereikbaarheid over het water, goede bereikbaarheid over de weg en liefst een centrale ligging in Haaglanden. De locatie moet een vestiging qua vergunningen mogelijk maken.

AVR

Voor de AVR is elke locatie bespreekbaar (mits deze voldoet aan bovengenoemde eisen). Eventuele hogere extra exploitatielasten als gevolg van mogelijk meer kilometers vertalen zich in de tarieven. De gevolgen voor het beslag in tijd als gevolg van meer te rijden kilometers naar een andere locatie kan worden opgevangen binnen de huidige werktijd van de medewerkers. Indien het hele cluster van activiteiten wordt verplaatst is een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer dringend gewenst. Indien alleen de overslag wordt verplaatst en niet de overige activiteiten (stalling en garage) is deze behoefte minder.

Basal

Basal heeft twee vestigingen in de regio. Naast de vestiging op de Binckhorst beschikken ze ook nog over een grote vestiging in Delft Zuid. Er is geen behoefte tot samenvoeging. De vestiging in Delft is de grootste van de twee, het toevoegen van capaciteit daar heeft geen meerwaarde. Men wil beide vestigingen behouden. De alternatieve locatie Calvé ligt te dicht bij die in tweede vestiging in Delft-zuid en heeft daarom niet hun voorkeur.

Cementbouw

Cementbouw heeft aangegeven dat het tevreden is met de huidige situatie en dat behoudt van de twee vestigingen (Binckhorst en Plaspoelpolder) hun voorkeur heeft. Twee vestigingen geeft wederzijdse mogelijkheden tot back-up.

De Haas

Wil het liefst in stad Den Haag gevestigd blijven en heeft voorkeur voor vestiging in Laakhavens. Men vreest echter dat de omwonenden zich zullen verzetten tegen mogelijke overlast. Een nieuwe vestiging dient beschermt te zijn tegen grote boeggolven om beschadiging van de jachten die aan de kade liggen te voorkomen.

Meeuwisse

Heeft voorkeur voor locatie in Den Haag of Rijswijk. Heeft op dit moment circa 200 m¹ kadelenkte in gebruik voor het afmeren van haar materieel.

Ruimte vraag

Naast bovengenoemde wensen, eisen is de ruimte vraag geprogrammeerd op basis van huidig gebruik in de minimale variant. Dit ter bepaling van de benodigde ruimte per alternatieve locatie. Hierbij zijn de uitgangspunten uit de Haskoning rapportages ten aanzien van de haveninrichting gehanteerd.

Locatie	Uitgeefbaar	Haven	Aanlegkade	Infrastructuur	Bruto opp
	in ha	in ha	in m1	in ha	in ha
Leeuwenbergh	5,8	3,8	520	1,1	10,7
Drievliet	5,8	2,4	380	0,9	9,1
Tolbrug	5,8	2,5	520	1,5	9,8
Rijswijkse Golfbaan	5,8	1,4	380	1,1	8,3
Calvé	2,5	nvt		nvt	nvt
Binckhorst	5,8	1,4	380	0,4	7,5

Per locatie is uitgegaan van een uitgeefbaar oppervlak van circa 6 ha, een haven en ontsluiting naar en op het terrein.

Geen van de locaties voldoet op dit moment aan de huidig in gebruik zijnde kadelenkte. Het verschil in kadelenkte in bovenstaande tabel ontstaat als gevolg van een beperkte uitwerking van de standaardhaven voor de betreffende locatie. In een volgende definitiefase dient het programma definitief bepaald te worden en kan ook eventuele optimalisatie of uitwisseling tussen uitgeefbaar oppervlak en kadelenkte nader worden uitgewerkt (bijvoorbeeld een haven met twee armen kent meer kadelenkte, maar minder uitgeefbaar oppervlak). Verdere optimalisatie dient bekeken te worden in samenwerking met de betrokken bedrijven, haar leveranciers en uitwerking van de technische en ruimtelijke mogelijkheden. Het is derhalve op dit moment nog geen onderscheidende factor.

In het onderstaande worden de belangrijkste voor- en nadelen per locatie besproken.

Locaties

De vier locaties zijn nader geanalyseerd op mogelijke realisatie en getoetst op voorkeur bij de betrokken bedrijven. Voor de referentielocatie Binckhorst gelden de uitgangspunten zoals verwoord voor de bovengrondse variant in de 'Quicksan Binckhorst, haalbaarheid ondergrondse oplossingen voor watergebonden bedrijven' d.d. 17 januari 2008⁶ aangepast aan het programma zoals gehanteerd in dit onderzoek.

0. Referentie Binckhorst

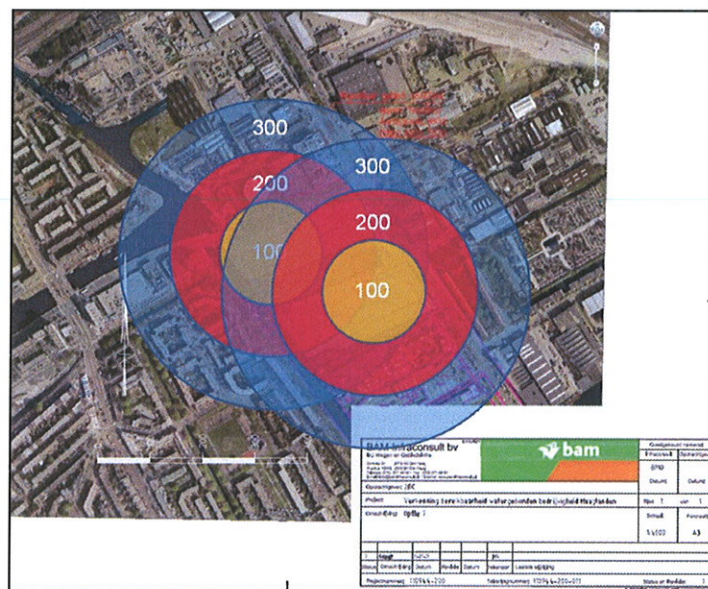
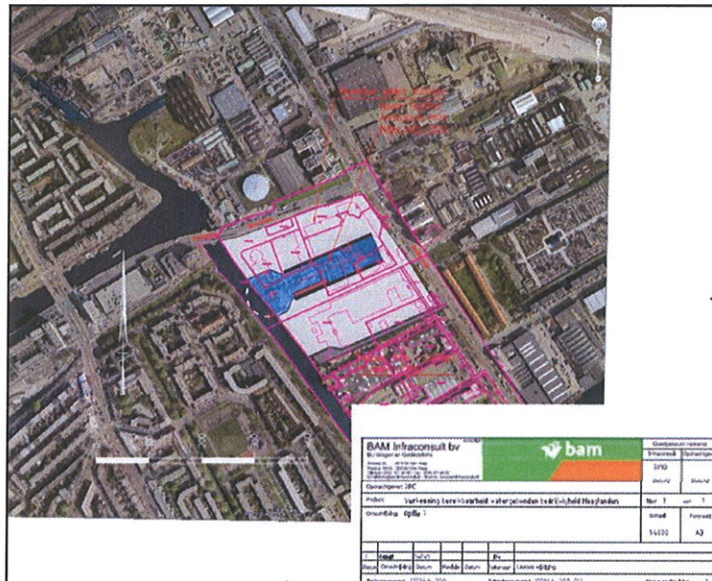
De referentie Binckhorst uit het Haskoning onderzoek betreft de bovengrondse referentie aan de Mercuriusweg.

Toekomstige ontwikkelingen

De toekomstige ontwikkelingen worden sterk beperkt door een haven op deze locatie. Gezien de ligging van de Binckhorst, tegen het stadcentrum van Den Haag, en haar belang binnen de regio is het van groot belang dat het bestaande bedrijventerrein wordt herontwikkeld tot een stedelijk gebied waar je kan wonen, werken en ontspannen. Het realiseren van een haven voor de watergebonden bedrijven op de locatie belemmert deze ambitie op aanzienlijke schaal.

Het programma dat niet kan worden gerealiseerd ter plekke van de locatie zelf en onder de hindercontouren beslaat ruim 1500 woningen van de in totaal 7000 geprogrammeerde woningen. Verder bevinden de bestaande woningen in Laak zich binnen de hindercontour.

⁶ Dit onderzoek is op verzoek van de Raadscommissie SRO verricht en vastgesteld bij de besluitvorming over het Masterplan Binckhorst d.d. 6 maart 2008. De conclusie van dit onderzoek is dat een (ondergrondse) oplossing voor de watergebonden bedrijven in de Binckhorst, in financieel opzicht (qua investerings- en qua operationele kosten) niet haalbaar is. Ook de programmatische gevolgen voor de omgeving bij een oplossing in de Binckhorst zijn ongewenst. Een nieuwe haven elders is derhalve noodzakelijk en randvoorwaardelijk voor de transformatie van Binckhorst.



De voordelen van deze locatie:

- Bereikbaarheid per water

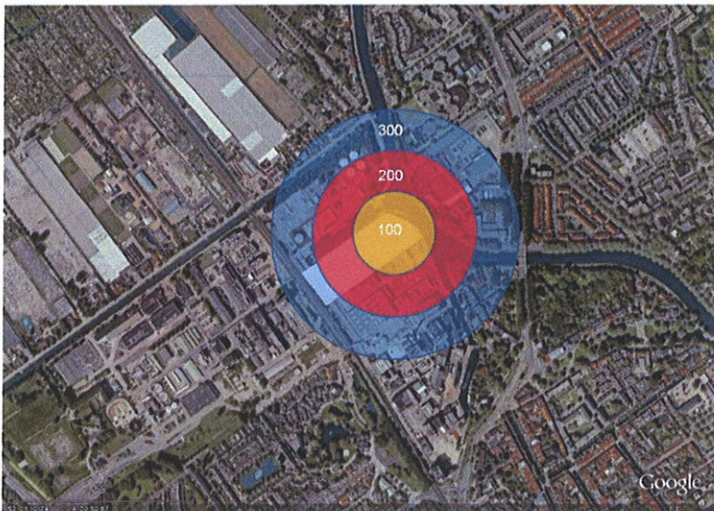
De nadelen van deze locatie zijn:

- Omgeving: de locatie is zeer dicht in de buurt van woningbouw gelegen
- Belemmert toekomstige ontwikkelingen zeer sterk
- Hoge kosten verwerving waaronder het kantoor van de Koninklijke Luchtmacht

- Geconcentreerd vrachtverkeer (vrachtwagenbewegingen) door toekomstige binnenstedelijk gebied

1. De Calvé-locatie

De locatie in gemeente Delft is eigendom van Unilever. Unilever heeft deze locatie samen met twee andere locaties (Vlaardingen, Loosdrecht) medio vorige jaar te koop aangeboden.

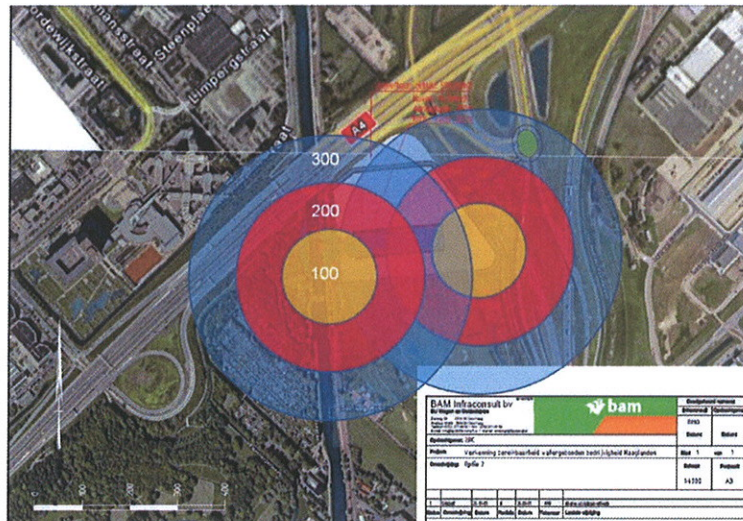


De voordelen van deze locatie:

- Bestaand bedrijventerrein met bestaande milieucategorie.
- Bestaande haven
- Bereikbaarheid per water

De nadelen van deze locatie zijn:

- Omvang: Locatie is te klein (2,6 ha) om alle bedrijven (5 of 7 ha) te kunnen huisvesten.



De voordelen van deze locatie:

- Bereikbaarheid: De bereikbaarheid per weg en water is goed te realiseren.
- Omgeving: In de directe omgeving bevinden zich geen functies die last kunnen ondervinden van de te verplaatsen bedrijven
- Combinatie van hindercontouren snelwegen en bedrijven

De nadelen van deze locatie:

- Er moeten meerdere bedrijven worden uitgeplaatst en een drietal woningen worden verworven.
- Indien Uzimet bladlood wordt verplaatst naar het nieuwe watergebonden bedrijventerrein neemt de ruimte vraag toe met 1 ha.
- Haven, terrein en ontsluiting moeten nog worden gerealiseerd.
- Tramlijn 1, die mogelijk in de toekomst wordt opgewaardeerd naar Randstadrail, krijgt te maken met een extra klapbrug. De doorvaarhoogte van de klapbrug (gesloten) is circa 3 meter. Dit wil zeggen dat het aantal openstellingen van de brug beperkt wordt doordat een aantal geladen boten onder de gesloten brug door kunnen varen.

3. Jan Thijssenweg - Vlietzone

Er zijn twee locaties aan de Jan Thijssenweg⁷ uitgewerkt. Bij het uitwerken van de locaties aan de Jan Thijssenweg zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

⁷ Het is onduidelijk in hoeverre de locaties aan de Jan Thijssenweg te maken krijgen met archeologische vindplaatsen. De kans hierop is echter groot.

- De ingang van de haven bevindt zich ten zuiden van de Nieuwe Tolbrug
- Er is zoveel als mogelijk rekening gehouden met rijksmonumenten.⁸ In de detailuitwerking in een volgende fase moet worden bekeken in hoeverre een aantal monumenten kan worden behouden.
- Drievliet wordt in beide varianten geraakt. In variant 1 is de impact groot, in variant 2 zal Drievliet in zijn geheel moeten worden verplaatst.
- Het gegeven Trekvljettracé wordt beschouwd als zoektracé.⁹ Voor de realisatie van het gevraagde ruimtebeslag dient het wegtracé maximaal circa 50 meter naar het noordoosten te worden opgeschoven. . In de uitwerking van het ontwerp van het Trekvljet dient te worden bekeken of dit mogelijk is. Dit heeft als bijkomend nadeel dat de consequenties voor de golfbaan Leeuwenbergh door de verschuiving groter worden

NB. In het ontwerp van het Trekvljettracé wordt rekening gehouden met 100 m vrije zone aan weerszijden. Het binnen deze zone realiseren van een haven leidt tot extra kosten (bijvoorbeeld damwanden). Deze kosten zijn niet opgenomen in deze rapportage.

Toekomstige ontwikkelingen

De toekomstige ontwikkelingen in de Vlietzone worden beperkt door een haven op deze locatie. In de Vlietzone (Noord en Zuid) en dus exclusief de deelplannen Gavi en TNO (laatste delen van Ypenburg) zijn ca. 4.500 woningen gepland.

Daarnaast is het een gebied voor hoogwaardige bedrijvigheid (kantoren en diensten) en bijbehorende functies zoals winkels, leisure, zorgfuncties, e.d.

De Vlietzone krijgt 30% groen waarbij de relatie wordt gelegd met de historische buitenplaatsen die in en rondom het gebied liggen (ook aan zijde van Voorburg en Rijswijk). Daarnaast wordt de relatie gelegd met de groenstructuur van Leidscheveen en Ypenburg.

Variant 1: Jan Thijssenweg (Leeuwenbergh)

De locatie Jan Thijssenweg (1) is geprojecteerd op de golfbaan Leeuwenbergh. Voor toegang tot het terrein dient het Trekvljettracé gekruist te worden met een aquaduct. De locatie nadert de woningen in villapark Leeuwenbergh en kan deze gaan overlappen qua hindercirkel (300 m).

⁸ Zie Bijlage 2

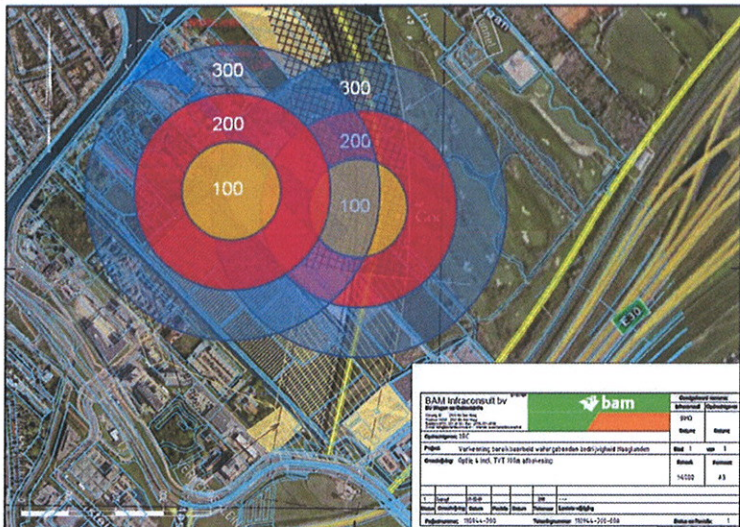
⁹ Dit houdt in dat er vanuit wordt gegaan dat binnen de voorwaarden van de MER nog minimaal geschoven kan worden met het tracé om te optimaliseren.

Drievliet (Chinees restaurant) kan niet op de huidige locatie blijven.

- Haven, terrein en ontsluiting moeten nog worden gerealiseerd
- Belemmert toekomstige ontwikkelingen in en de ontsluiting van de Vlietzone sterk
- Ontsluiting via Hoornwijk. Dit moet tijdig goed geregeld zijn, wil deze locatie voor de bedrijven acceptabel zijn

Variant 2: Jan Thijssenweg (Drievliet)

De tweede locatie aan de Jan Thijssenweg is gesitueerd op de huidige locatie van Drievliet. De locatie nadert de strook woningen nabij Hoornwijk en kan deze gaan overlappen qua hindercirkel. Ten opzichte van variant 1 hoeven er minder dure oplossingen te worden gerealiseerd voor het bereikbaar maken van de haven over water.



De voordelen van deze locatie:

- Omvang: voldoende oppervlak voor de watergebonden bedrijven (>5 ha) met nog extra uitbreidingsmogelijkheden. Het uiteindelijke uitteefbare oppervlak is afhankelijk van het definitieve tracé van de Trekvlittunnel. Voor de realisatie van het gevraagde ruimtebeslag is het wenselijk dat het wegtracé (zwarte lijn) maximaal circa 50 meter (gele lijn) naar het noordoosten wordt opgeschoven. Indien het huidige tracé gehandhaafd blijft (excl. 100 m zone) is aanvullend 0,7 ha nodig.

De nadelen van deze locatie:

- Omgeving: In de directe omgeving bevinden zich (woon)functies die last kunnen ondervinden van de te verplaatsen bedrijven.
- Drievliet dient te worden verworven of verplaatst evenals een tankstation en het monument Woning Drievliet
- Haven, terrein en ontsluiting moeten nog worden gerealiseerd
- Belemmert toekomstige ontwikkelingen in de Vlietzone
- Ontsluiting via Laan van Hoornwijck. Dit moet tijdig goed geregeld zijn, wil deze locatie voor de bedrijven acceptabel zijn

Variant 3: Jan Thijssenweg (alternatief)

Als alternatief is een derde variant uitgewerkt waarbij de ingang van de haven is gelegen voorbij het rijksmonument de Nieuwe Tolbrug. De Nieuwe Tolbrug dient hiertoe verplaatst te worden naar het noorden.



- Ontsluiting via Hoornwijk. Dit moet tijdig goed geregeld zijn, wil deze locatie voor de bedrijven acceptabel zijn.

Maatschappelijke gevolgen

In het bestuurlijk overleg van 4 maart 2009 is besloten om voor de 3 best scorende locaties in termen van bereikbaarheid, omvang, voorkeur bedrijven, hinder omgeving en kosten, een nadere analyse te maken van de maatschappelijke gevolgen van een eventuele realisatie van een watergebonden bedrijventerrein op deze locaties. Tevens is gevraagd voor deze analyse van de maatschappelijke gevolgen de referentielocatie Binckhorst nader uit te werken. Het betreft de locaties oksel A4/13 (golfbaan Rijswijk), Jan Thijsenweg (2) Drievliet en (3) Tolbrug

Dit is via twee lijnen uitgewerkt. In de hoofdtekst van de rapportage zijn de plannen voor de huidige locaties van de betrokken bedrijven weergegeven evenals de plannen voor de locaties waar het watergebonden bedrijventerrein mogelijk wordt gerealiseerd inclusief de referentievariant.

De tweede lijn is via een kwalitatieve invulling van de maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) conform de richtlijn Overzicht Effecten infrastructuur (OEI). Dit geeft slechts een indicatie van een mogelijke uitkomst van een werkelijke MKBA. Geadviseerd wordt om deze na bespreking van dit onderzoek en keuze voor één of meer locaties alsnog uit te voeren.

In deze analyse¹⁰ zijn aspecten het effect op bereikbaarheid en mobiliteit en de consequenties voor natuur en milieu, (verkeers)veiligheid, en het welzijn van omwonenden kwalitatief beoordeeld. Als nulvariant geldt de referentievariant Binckhorst.

Conclusie

De conclusie op basis van de kwalitatieve analyse is dat alle varianten licht positief scoren ten opzichte van de referentievariant. Dit betreft vooral de onderdelen bereikbaarheid over water, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Van de drie varianten scoort de variant oksel A4/A13 het best.

Planning

Voor de planning van de verplaatsing van de watergebonden bedrijven is het volgende van belang:

- Wanneer dienen de betrokken bedrijven uiterlijk uitgeplaatst te zijn uit de Binckhorst dan wel de andere locaties?
- Hoe snel kan het nieuwe watergebonden bedrijventerrein gerealiseerd worden?

¹⁰ Zie Bijlage 3

Voor het eerste punt geldt dat voor de Binckhorst met name de realisatie van het Trekvljettracé van invloed is. De huidige planning gaat uit van start uitvoering medio 2014.

Voor het tweede punt is een globale planning op hoofdlijnen opgesteld in twee scenario's die toepasbaar is op alle locaties.¹¹ Hierbij is nog geen rekening is gehouden met locatiespecifieke kenmerken (o.a. verwerven/onteigenen/uitplaatsen van de huidige functies, evt. sanering, omleggen van kabels & leidingen). Aanname is dat deze locatiespecifieke kenmerken binnen de globale planning kunnen worden opgevangen en niet op het kritische pad liggen. De planning laat zien dat het bij het 'mooi weer' scenario medio 2016 de nieuwe haven gerealiseerd kan zijn. Bij het 'zwaar weer' scenario wordt dat medio 2019.

Conclusies

- De Calvé-locatie valt af omdat:
 - Deze te klein is
 - Het vergunningentraject waarschijnlijk zeer moeizaam zal verlopen gezien het grote aantal omwonenden
 - Zowel voor het overslagstation van de AVR als voor Basal is deze locatie niet bruikbaar
- De Rijswijkse Golfbaanlocatie is qua vergunningen waarschijnlijk het minst problematisch
- Jan Thijsenweg variant 1 (Drievliet) en 2 (Leeuwenbergh) zijn vergelijkbaar qua bereikbaarheid en vergunningentraject. Voor beide locaties geldt dat de afstand tot de bestaande woningen het vergunningentraject mogelijk tot een probleem maakt.
- Jan Thijsenweg variant 3 (Nieuwe Tolbrug) ontziet qua hindercontouren de bestaande woningbouw en is daarmee qua vergunningen vergelijkbaar met de Rijswijkse Golfbaan. Bereikbaarheid is een vraagteken en voor de bedrijven cruciaal.
- Voor met name Jan Thijsenweg variant 3 geldt dat het Trekvljettracé circa 50 meter naar het noordoosten moet worden opgeschoven

¹¹ Zie Bijlage 4

SLOTCONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Midden 2008 werd er gestart met 19 potentiële locaties voor de watergebonden bedrijven in Haaglanden. Na bestuurlijke keuze van oktober 2008 is dat aantal teruggebracht naar 4. In deze studie wordt 1 variant toegevoegd en is de referentievariant Binckhorst uitgewerkt. Er zijn dus 5 varianten beschouwd op basis van:

- Bereikbaarheid vanuit perspectief betrokken bedrijven
- Voorkeur vanuit perspectief bedrijven
- Omvang op basis van minimum maximum scenario
- Hinder op basis van functies in de directe omgeving
- Financiën op basis van realisatie nieuw bedrijventerrein inclusief verwervingen/verplaatsingen
- Maatschappelijk gevolgen

De waardering van de locaties heeft op basis van de bovenstaande kwalitatieve criteria plaatsgevonden. Dit levert de volgende tabel met de volgende scores op.

Locatie/criterium	Leeuwenbergh	Drievliet	Tolbrug	Rijswijkse Golfbaan	Calvé
Bereikbaarheid	+/-	+/-	+/-	+	-
Omvang	+	+	+/-	+	-
Voorkeur bedrijven	+	+	+	+	-
Hinder omgeving	-	-	+/-	+	--
Kosten	-	--	+/-	+	nvt
Maatschappelijke gevolgen	nvt	--	-	+/-	nvt

De referentievariant Binckhorst is niet opgenomen in deze tabel omdat het geen te beschouwen variant is in deze verkenning. De scores zijn zelfstandig te lezen. Zo is de bereikbaarheid (weg en water) beoordeeld per locatie, is de omvang van een locatie beoordeeld op de mogelijkheid om de minimumvariant te realiseren, de voorkeur van de betrokken bedrijven, de te verwachten hinder in de omgeving, en de kosten ten opzichte van elkaar. Tot slot zijn de maatschappelijke gevolgen (consequenties ontwikkeling toekomstige locatie + kwalitatieve MKBA) gewaardeerd voor drie locaties: Drievliet, Tolbrug en de Rijswijkse Golfbaan.

Op basis van het materiaal dat nu verzameld is, kan de conclusie worden getrokken dat er in de 5 beschouwde locaties de volgende rangorde is aan te brengen:

1. Rijswijkse Golfbaan
2. Nieuwe Tolbrug
3. Drievliet
4. Leeuwenbergh
5. Calvé

De gespreksronde langs de bedrijven en de analyse van de locaties brengen ons tot de volgende hoofdconclusies:

- 1) *De betrokken watergebonden bedrijven zijn in principe bereid tot medewerking aan een verplaatsing, mits de nieuwe locatie goed bereikbaar is en de bedrijven er (financieel) niet op achteruit gaan.*
- 2) *Om de bedrijven te kunnen verplaatsen is een bedrijfsterrein van circa 6 hectare netto nodig (circa 10,8 bruto). Op basis van huidig gebruik dient de kade een lengte te hebben van circa 800 m1.*
- 3) *Welke locatie ook wordt gekozen het gehinderde oppervlak bij huidig gebruik wordt teruggebracht van minimaal circa 114 ha naar circa 30 ha in de toekomstige situatie*
- 4) *De locatie Calvé valt af omdat het geboden oppervlak te klein is om de bedrijven te huisvesten, de locatie is voor 2 bedrijven, Basal en AVR, niet wenselijk, de ontsluiting per weg matig is en de bedrijven teveel hinder opleveren voor de bestaande woningbouw in de directe omgeving.*
- 5) *De locatie Jan Thijssenweg Leeuwenbergh valt af omdat deze qua hinder voor de reeds bestaande woningbouw een problematisch vergunningstraject zal kennen, de kosten met name door de kruising met de Trekvliettunnel hoog zijn en de ontsluiting nog een vraagteken is.*
- 6) *Bij de overgebleven drie locaties gaat onze voorkeur uit naar de locatie van de Rijswijkse Golfbaan boven de twee aan de Jan Thijssenweg (Drievliet, Nieuwe Tolbrug). Hoewel met name Nieuwe Tolbrug en de Rijswijkse Golfbaan elkaar qua kosten en mogelijke dekking niet veel ontlopen, laten de volgende redenen de balans naar de Rijswijkse Golfbaan doorslaan:*
 - *de hindercirkels overlappen die van de rijkswegen A4 en A13 en die van de naastliggende industriegebieden*
 - *de bereikbaarheid is op kortere termijn goed te regelen*
 - *de toekomstwaarde en toekomstige ontwikkelingen van de Vlietzone worden niet gehinderd*
 - *uit de analyse van de maatschappelijke gevolgen komt deze variant er positief uit*
- 7) *De planning laat zien dat het bij het 'mooi weer' scenario medio 2016 de nieuwe haven gerealiseerd kan zijn. Bij het 'zwaar weer' scenario wordt dat medio 2019. Beide scenario's passen niet bij de start bouw van het Trekvliettracé dat gepland staat voor 2014. Dit heeft mogelijk ook consequenties voor de ontwikkeling van de Binckhorst.*

Vervolgstappen

De zoektocht naar een nieuwe locatie voor de watergebonden bedrijven levert in Haaglanden de nodige spanningen en bestuurlijke aandacht op. Dit is logisch gezien de vele belangen die er mee zijn gemoeid, die van de burgers, de bedrijven en die van de gemeenten .

Behalve dat het een zoektocht is naar een objectieve beoordeling van een geschikte locatie, die op basis van technische eisen en financiën met enige moeite is te vinden, is het ook een zoektocht naar draagvlak. Deze moet gevonden worden bij de betrokken bedrijven en de betrokken grondeigenaren. Dit draagvlak is in basis onder voorwaarden aanwezig. Maar het belangrijkste draagvlak moet worden gevonden bij de omwonenden en politiek/bestuurlijk bij de betreffende gemeente. Landschappelijke inpassing en hinderbeperkende maatregelen kunnen hier aan bijdragen.

Hieronder zijn een aantal aanbevelingen gedaan om het draagvlak bij al deze partijen vast te leggen, dan wel te veroveren. Communicatie is daarbij een continu punt van aandacht.

Bedrijven en grondeigenaren

Bij de te verplaatsen bedrijven moet onderscheid worden gemaakt in exploitanten en grondeigenaren.

- a. Bij de HAC zijn de exploitant en de grondeigenaar één en dezelfde. Met de BAM zullen afspraken moeten worden gemaakt over de verplaatsing van de HAC, de verplaatsingskosten, het al of niet verwerven van de oude locatie en het huren dan wel verkopen van de nieuwe locatie. Deze afspraken zouden moeten worden vastgelegd in een letter of intent.
- b. Dit geldt ook voor Cementbouw in de Plaspoelpolder en de AVR/gemeente, de Haas, Basal en Meeuwisse in de Binckhorst.
- c. Voor de Mebin in Leidschendam-Voorburg en Cementbouw in de Binckhorst geldt dat zij exploitant en huurder zijn. Met deze partijen zullen afspraken moeten worden gemaakt over de datum van het leeg opleveren van hun vestiging en de condities waarop zij op de nieuwe locatie kunnen huren of kopen. Deze afspraken zouden moeten worden vastgelegd in een letter of intent.

Gemeenten

In het geval dat Den Haag de 'ontvangende' gemeente van de nieuwe locatie is, zijn de belangen binnen één gemeente gebundeld. Den Haag veroorzaakt dan dat Rijswijk en Leidschendam-Voorburg het voordeel hebben dat ze een rendabelere herontwikkeling ter hand kunnen nemen.

In het geval dat Rijswijk de ontvangende gemeente is, komen de voordelen bij Den Haag en Leidschendam-Voorburg terecht, terwijl Rijswijk de volgende voordelen heeft:

- Rendabelere herontwikkeling haven Plaspoelpolder door vertrek Cementbouw, mits de regio toestaat dat er een transformatie plaatsvindt die naast werkgelegenheid ook andere functies zoals wonen mogelijk maakt
- Heeft voldaan aan de regionale afspraak om 7 ha nieuw bedrijfsterrein te realiseren

Of deze voordelen opwegen tegen de vestiging van de nieuwe haven, is een bestuurlijke afweging.

Bewoners

Voor de bewoners is de afweging aan de orde welke locatie de minste aantallen gehinderden tot gevolg heeft. Dit is ons inziens aan de hand van de verschillende varianten goed te communiceren.

Stappen

Het vervolg op deze rapportage kan uit de volgende stappen bestaan.

1. De eerste stap betreft een bestuurlijke afweging over de resterende drie locaties
2. De tweede stap betreft het vastleggen van de betrokken partijen middels letters of intent
3. De derde stap is vervolgens het uitwerken van de gemaakte keuzes en afspraken. Dit zal betrekking hebben op de feitelijke planontwikkeling, ook voor de ontsluiting, voor 1, 2 of 3 locaties en de benodigde vergunningtrajecten
4. De vierde stap is een bestuurlijke besluitvorming over de uitgewerkte alternatieven

Stap 2 en 3 kunnen in tijd parallel worden geschakeld. De vierde stap kan in september 2009 plaatsvinden, als op korte termijn de opdrachten voor de planuitwerking worden gegeven.

Colofon

2RC

Janssoniuslaan 80

Postbus 85457

3508AL Utrecht

BAM Infraconsult bv

Zonweg 33

Postbus 16310

2500 BH Den Haag

Den Haag

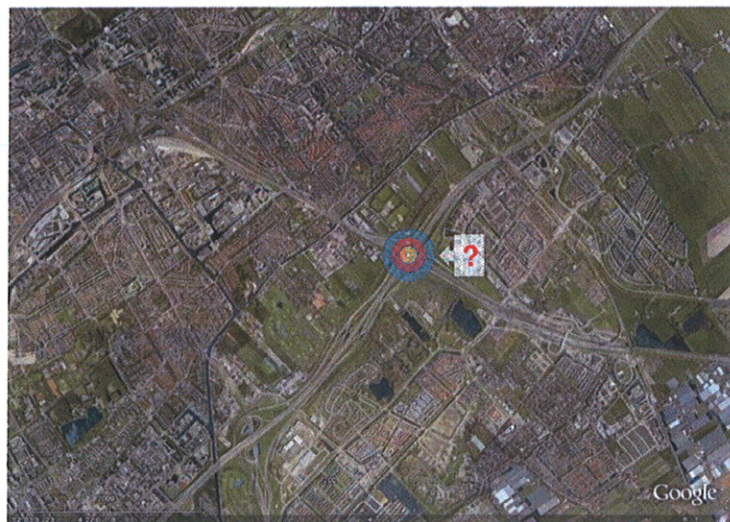
Mei 2009

Bijlage 1. Gehinderd gebied

Huidige situatie **circa 111** hectare mogelijk gehinderd gebied



Toekomstige situatie **circa 30** hectare mogelijk gehinderd gebied



Bijlage 2. Monumenten Vlietzone



Den Haag:

- Landhuis Zeerust, Westvlietweg 148 en 149 - Rijks monument
- Westvlietweg 150 en 151 - gemeentelijk monument
- Landhuis, Jan Thijssenweg 8 - gemeentelijk monument
- Landhuis Vredenoord, Jan Thijssenweg 11, 12 en 13 - Rijks monument (het gehele landgoed is monument); deel A op de tekening
- Woning Drievliet, Jan Thijssenweg 16 - Rijks monument (nr.15 thans het hoofdgebouw hoort bij dit ensemble)
- Kippenbruggetje, Hoekweg - Rijks monument

Leidschendam-Voorburg:

- Landhuis Hoekenburg, Effathalaan Voorburg - gemeentelijk monument
- Landhuis Arentsburgh, Effathalaan Voorburg - gemeentelijk monument

Rijswijk:

- landgoed Hoornwijck aan de Jan Thijssenweg, status onbekend.

Bijlage 3. Kwalitatieve MKBA

In het bestuurlijk overleg van 4 maart 2009 is besloten om voor de 3 best scorende locaties in termen van bereikbaarheid, omvang, voorkeur bedrijven, hinder omgeving en kosten een nadere analyse te maken van de maatschappelijke gevolgen van een eventuele realisatie van een watergebonden bedrijventerrein op deze locaties. Tevens is gevraagd voor deze analyse van de maatschappelijke gevolgen de referentielocatie Binckhorst nader uit te werken.

Dit is via twee lijnen uitgewerkt. In de hoofdtekst van de rapportage zijn de plannen voor de huidige locaties van de betrokken bedrijven weergegeven evenals de plannen voor de locaties waar het watergebonden bedrijventerrein mogelijk wordt gerealiseerd inclusief de referentievariant.

De tweede lijn is via een maatschappelijke kosten baten analyse conform de richtlijn Overzicht Effecten infrastructuur (OEI). Een OEI bevat: een overzicht van de kosten van aanleg en onderhoud. Een beschrijving van de effecten van wegen, spoorwegen en vaarwegen op de bereikbaarheid, economie, veiligheid, natuur en het milieu. Relevante informatie uit verschillende rapportages (zoals de Milieu Effect Rapportage). De functie van een OEI is het aanleveren van transparante beleidsinformatie die kan helpen een besluit over het project te nemen. OEI geeft geen pasklaar antwoord op de vraag of een project wel of niet uitgevoerd moet worden. In de begeleidingsgroep van 10 maart is besloten dat de tijd tot aan het volgende bestuurlijke overleg te kort is om een echte maatschappelijk kosten en baten analyse uit te voeren van het verplaatsen van de watergebonden bedrijven. Voor zover mogelijk wordt er kwalitatief invulling gegeven aan deze richtlijn. In deze paragraaf worden de aspecten het effect op bereikbaarheid en mobiliteit en de consequenties voor natuur en milieu, (verkeers)veiligheid, en het welzijn van omwonenden kwalitatief beoordeeld. Als nulvariant geldt de referentievariant Binckhorst. De volgende varianten zijn uitgewerkt:

1. Variant Drievliet
2. Variant Tolbrug
3. Variant Oksel A4/A13

Conclusie

De conclusie op basis van onderstaande tabel is dat alle varianten licht positief scoren ten opzichte van de referentievariant. Dit betreft vooral de onderdelen bereikbaarheid over water, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Van de drie varianten scoort de variant oksel A4/A13 het best.

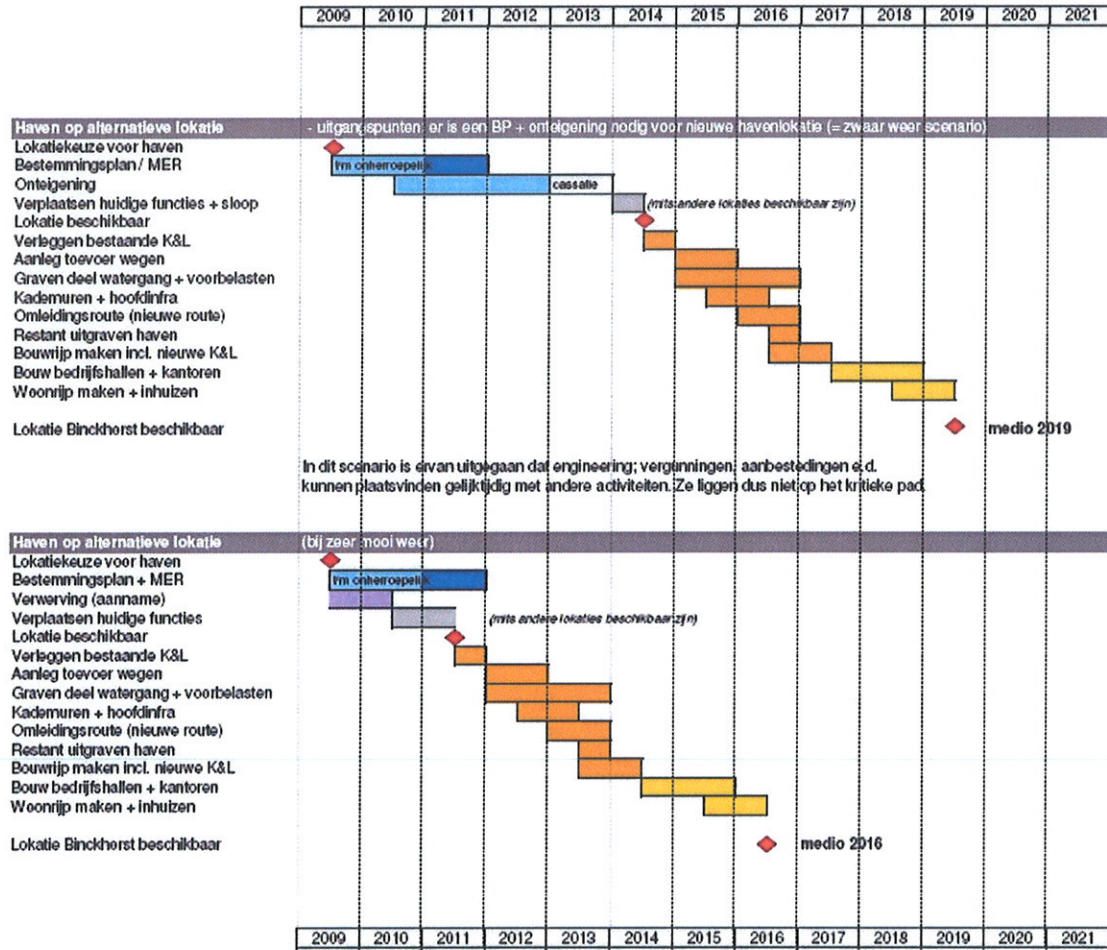
Kwalitatieve invulling format Binnenvaart MIT Werkwijzer OEI bij MIT-verkenningen

	Drievliet		Tolbrug		Oksel A4/A13	
Bereikbaarheid						
<i>water</i>						
- Betrouwbaarheid	1 brug minder dus neemt mogelijk toe. Kans op hinder is kleiner	+	1 brug minder dus neemt mogelijk toe. Kans op hinder is kleiner	+	1 brug minder dus neemt mogelijk toe. Kans op hinder is kleiner	+
- Vervoersomvang	verwachting is dat deze gelijk blijft. Leidt niet tot nieuw verkeer	0	verwachting is dat deze gelijk blijft. Leidt niet tot nieuw verkeer	0	verwachting is dat deze gelijk blijft. Leidt niet tot nieuw verkeer	0
- Reistijd	iets korter door korter vaarroute en 1 brug minder	+	iets korter door korter vaarroute en 1 brug minder	+	korter door kortere vaarroute vanuit Rotterdam en 1 brug minder	+
- Efficiencywinst dan wel -verlies	iets lagere kosten als gevolg van kortere vaarroute en efficiëntere haven	0/+	iets lagere kosten als gevolg van kortere vaarroute en efficiëntere haven	0/+	lagere kosten als gevolg van kortere vaarroute en efficiëntere haven	+
<i>weg</i>						
- Betrouwbaarheid	PM		PM		PM	
- Vervoersomvang	verwachting is dat deze gelijk blijft. Leidt niet tot nieuw verkeer	0	verwachting is dat deze gelijk blijft. Leidt niet tot nieuw verkeer	0	verwachting is dat deze gelijk blijft. Leidt niet tot nieuw verkeer	0
- Reistijd	PM er is geen inzage in het aantal km dat meer of minder wordt gereden		PM er is geen inzage in het aantal km dat meer of minder wordt gereden		PM er is geen inzage in het aantal km dat meer of minder wordt gereden	
- Efficiencywinst dan wel -verlies	PM		PM		PM	
<i>overig</i>						
	Heeft gevolgen voor de ontsluiting van de Vlietzone	-	Heeft gevolgen voor de ontsluiting van de Vlietzone	-	hindert huidige tramlijn en mogelijke toekomstige omzetting tramlijn 1 naar randstadrail	-
	De te realiseren fietsroute tussen Ypenburg en Den Haag Centrum wordt doorsneden	-	De te realiseren fietsroute tussen Ypenburg en Den Haag Centrum wordt doorsneden	-		
Veiligheid						
<i>water</i>						
- Verkeersveiligheid	geen effect	0	geen effect	0	geen effect	0
- Externe veiligheid	mogelijk positief effect want mogelijk minder omwonenden	0/+	mogelijk positief effect want mogelijk minder omwonenden	0/+	mogelijk positief effect want mogelijk minder omwonenden	0/+
- Hoogwaterbescherming	de verwachting is dat er geen onoverkomelijke bezwaren zijn van de waterbeheerder	0	de verwachting is dat er geen onoverkomelijke bezwaren zijn van de waterbeheerder	0	de verwachting is dat er geen onoverkomelijke bezwaren zijn van de waterbeheerder	0
<i>weg</i>						
- Verkeersveiligheid	PM er is geen inzage in het aantal km dat meer of minder wordt gereden		PM er is geen inzage in het aantal km dat meer of minder wordt gereden		PM er is geen inzage in het aantal km dat meer of minder wordt gereden	
- Externe veiligheid	mogelijk positief effect want mogelijk minder omwonenden op route van en naar locatie	0/+	mogelijk positief effect want mogelijk minder omwonenden op route van en naar locatie	0/+	mogelijk positief effect want mogelijk minder omwonenden op route van en naar locatie	0/+

Kwalitatieve invulling format Binnenvaart MIT Werkwijzer OEI bij MIT-verkenningen

	Drievliet		Tolbrug		Oksel A4/A13	
Leefomgeving						
<i>luchtkwaliteit</i>						
- locatie	effect locatie vergelijkbaar met referentievariant? mogelijk klein positief effect van de locatie ten aanzien van toekomstige ontwikkeling referentievariant want route voert langs minder omwonenden	0?	effect locatie vergelijkbaar met referentievariant? mogelijk klein positief effect van de locatie ten aanzien van toekomstige ontwikkeling referentievariant want route voert langs minder omwonenden	0?	mogelijk positief effect van de locatie ten aanzien van toekomstige ontwikkeling referentievariant	+
- verkeer (weg en water)		0/+		0/+	mogelijk positief effect van de locatie ten aanzien van toekomstige ontwikkeling referentievariant want route voert langs minder omwonenden	+
<i>Geluid</i>	effect vergelijkbaar met referentievariant?	0?	effect vergelijkbaar met referentievariant?	0?	mogelijk positief ten aanzien van toekomstige ontwikkeling referentievariant	+
<i>Natuur</i>	mogelijk conflicterend met toekomstige ecologische zone?	-?	mogelijk conflicterend met toekomstige ecologische zone?	-?	geen effect	0
<i>Ruimtebeslag</i>						
- direct	geen effect		geen effect		geen effect	
- indirect (veiligheids- of hinder)	effect vergelijkbaar met referentievariant?	0?	effect vergelijkbaar met referentievariant?	0?	mogelijk positief ten aanzien van toekomstige ontwikkeling referentievariant	+
	mogelijke verdroging, geen effect want verwacht wordt dat hier geen onoverkomelijke bezwaren zullen zijn van de waterbeheerder	0	mogelijke verdroging, geen effect want verwacht wordt dat hier geen onoverkomelijke bezwaren zullen zijn van de waterbeheerder	0	mogelijke verdroging, geen effect want verwacht wordt dat hier geen onoverkomelijke bezwaren zullen zijn van de waterbeheerder	0
<i>Vernatting/verdroging</i>						
<i>Bodemkwaliteit</i>	PM		PM		PM	
<i>Delfstoffen</i>	nvt		nvt		nvt	
<i>Modal Shift</i>	geen effect		geen effect		geen effect	
Kosten en opbrengsten						
<i>kosten</i>	zie rapportage		zie rapportage		zie rapportage	
<i>opbrengsten</i>	zie rapportage		zie rapportage		zie rapportage	

Bijlage 4. Planning



DSO / PmDH
Anja Segers
8 april 2009

Scenario voor verplaatsing van havengebonden bedrijven in Binckhorst



Bijlage 6. Richtafstanden hindercirkels

De VNG uitgave "Bedrijven en milieuzonering" (VNG, juli 2007) kent een systematiek waarin diverse bedrijfsactiviteiten zijn beoordeeld op hinderaspecten. Basis voor de systematiek is de gevoeligheid voor een rustige woonwijk voor de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. Voor elk van deze milieuaspecten is per bedrijfstype een afstand opgenomen. Dit is de afstand die in de meeste gevallen aangehouden kan worden tussen een bedrijf en woningen om hinder en schade aan mensen binnen aanvaardbare normen te houden. Wanneer voor verschillende milieu aspecten andere afstanden gelden is de grootste afstand bepalend voor de milieucategorie waartoe een bedrijfstype is ingedeeld. Onderstaande afstanden zijn op de betrokken bedrijven van toepassing.

OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS					
	GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	VERKEER	GROOTSTE AFSTAND
Betonmortelcentrales:						
- p.c. < 100 t/u	10	50	100	100	3	100 3.2
- p.c. >= 100 t/u	30	200	300	50	3	300 4.2
Asfaltcentrales: p.c. < 100 ton/uur	100	50	200	30	3	200 4.1
- asfaltcentrales, p.c. >= 100 ton/uur	200	100	300	50	3	300 4.2
Afvalsecheidingsinstallaties	200	200	300	50	3	300 4.2
Vuilophaal-, straatreinigingsbedrijven e.d.	50	30	50	10	2	50 3.1
Gemeentewerven (afval-inzameldepots)	30	30	50	30	2	50 3.1
Vuiloverslagstations	200	200	300	30	3	300 4.2
Afvalsecheidingsinstallaties	200	200	300	50	3	300 4.2
Scheepsbouw- en reparatiebedrijven:						
- houten schepen	30	30	50	10	2	50 3.1
- kunststof schepen	100	50	100	50	2	100 3.2
- metalen schepen < 25 m	50	100	200	30	2	200 4.1
- metalen schepen >= 25m en/of proefdraaien motoren >= 1 MW	100	100	500	50	2	500 5.1
BOUWNIJVERHEID						
Bouwbedrijven algemeen: b.o. > 2.000 m²	10	30	100	10		100
- bouwbedrijven algemeen: b.o. <= 2.000 m²	10	30	50	10	1	50 3.1
Aannemersbedrijven met werkplaats: b.o. > 1000 m²	10	30	50	10	1	50 3.1
- aannemersbedrijven met werkplaats: b.o. < 1000 m²	0	10	30	10		30 2

Bijlage 7. Samenstelling begeleidingsgroep

- | | |
|---------------------|---|
| ▪ Wendy Eygendaal | HOB, opdrachtnemer A4/A12-zone |
| ▪ Loes Maarseveen | HOB, procesmanager Binckhorst |
| ▪ Dick van de Harst | GO Binckhorst i.o., directeur |
| ▪ John Nieuwmans | GO Binckhorst i.o., projectleider Civiele
Techniek en Milieu |
| ▪ Frank Zwetsloot | PmDH, Projectleider A4/A12- zone |
| ▪ Kees Miedema | Regio Haaglanden, sectorhoofd Ruimte |