



## Notitie

---

**Contactpersoon** Rob Evelein

**Datum** 24 november 2010

**Kenmerk** N001-4739349REV-evp-V02-NL

## Toets MER Internationaal Strafhof

### Aanleiding

Ten behoeve van de realisatie van de permanente huisvesting van het Internationaal Strafhof (ICC) op het terrein van de Alexanderkazerne in Den Haag is in 2009 een milieueffectrapport (MER) opgesteld. In dit MER is de bandbreedte onderzocht waarbinnen de milieueffecten van de permanente huisvesting van het ICC kunnen optreden. Op verzoek van de Commissie voor de m.e.r. is een aanvulling op het MER geschreven waarin de conclusies op een aantal punten nader onderbouwd zijn. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aangegeven van oordeel te zijn dat de essentiële informatie in het MER en de aanvulling daarop aanwezig is om het milieubelang een volwaardige rol te geven bij de besluitvorming over het bestemmingsplan.

De milieueffecten zijn onderzocht aan de hand van de toen geformuleerde uitgangspunten van het voornemen: de benodigde functies van het ICC, de benodigde functies in het openbaar gebied, de bandbreedte van het programma van het ICC, de stedenbouwkundige en technische richtlijnen en uitgangspunten van de ICC locatie en de uitgangspunten voor parkeren en ontsluiting. De bandbreedte van de milieueffecten is mede bepaald aan de hand van de bandbreedte van het programma van het ICC, variërend van 1200 werknemers (opdracht voor huidig ontwerp) tot 2520 werknemers (maximale toekomstige vulling).

Na afronding van het MER is het ontwerp voor de permanente huisvesting van het ICC verder uitgewerkt. Het ontwerp blijkt op enkele punten enigszins af te wijken van de ontwerputgangspunten die destijds geformuleerd zijn. Het gaat hierbij met name om een afwijking van de stedenbouwkundige en technische richtlijnen en uitgangspunten van de ICC locatie. Het is de vraag wat de gevolgen hiervan zijn voor de conclusies in het MER. Deze notitie geeft inzicht in de consequenties van het gewijzigde ontwerp voor de conclusies in het MER en de eventuele noodzaak van nader onderzoek.

### **Gewijzigde uitgangspunten**

De relevante wijzigingen in het ontwerp, ten opzichte van de ontwerpuitgangspunten, betreffen de wijziging van de bouwhoogte, diepere ligging van de gebouwen en verschuiving van de parkeerfuncties. De mogelijk relevante effecten van deze wijzigingen zijn:

- Hogere bouwhoogte: betere zichtbaarheid en schaduwwerking op Natura 2000-gebied
- Diepere ligging gebouw en aanwezigheid voetgangerstunnel: effecten geohydrologie
- Verschuiving parkeerfuncties: wijziging van verkeersstromen en mogelijk bijbehorende verkeersmilieueffecten

Deze notitie geeft per punt aan wat de gehanteerde uitgangspunten in het MER zijn en welke conclusies op basis van deze uitgangspunten getrokken zijn. Vervolgens wordt aangegeven wat de gevolgen zijn van de afwijking van deze uitgangspunten in de ontwerpsituatie. Hierbij wordt aangegeven wat de gevolgen hiervan zijn voor de conclusies in het MER en de aanvulling daarop. De input voor het onderzoek bestaat uit het MER en de aanvulling daarop, de ontwerptekeningen en de memo 'bevestiging situatie bestemmingsplan en ontwerp ICC'.

### **Wijziging bouwhoogte**

In het MER is uitgegaan van een maximale bouwhoogte van 25 meter, met plaatselijk een ontheffing tot 40 meter over een beperkte oppervlakte. In het ontwerp is er sprake van een bouwhoogte van maximaal 45 meter, over een beperkte oppervlakte. Het is de vraag of deze hogere bouwhoogte leidt tot andere conclusies voor wat betreft de effecten van hoogbouw op het natuurschoon van natuurmonument Harstenhoek en de effecten van schaduwwerking op het Natura 2000-gebied Meijndel en Berkheide.

In de aanvulling op het MER is de zichtbaarheid van hoogbouw met een bouwhoogte van 40 meter vanuit het natuurmonument Harstenhoek gevisualiseerd. Uit deze visualisaties blijkt dat hoogbouw op het ICC-terrein met een bouwhoogte van 40 meter zichtbaar is vanuit het natuurmonument. Deze zichtbaarheid is beperkt tot enkele locaties in het natuurmonument. Hoogbouw met een bouwhoogte van 45 meter zal eveneens waarneembaar zijn vanuit het natuurmonument. De verhoging met 5 meter is echter beperkt en geldt voor incidentele bebouwing. Bovendien geldt dat het natuurmoment aan de noordrand en de noordwestzijde omgeven wordt door stedelijke bebouwing, waaronder een woontoren van 52 meter hoog. De hoogbouw op het ICC-terrein zal slechts een kleine toevoeging zijn aan deze stedelijke achtergrond. Juist door de kenmerkende openheid van het natuurmonument is de stedelijke achtergrond zichtbaar, het past bij de identiteit van de plek. De conclusie dat het effect van hoogbouw op het ICC-terrein in alle gevallen neutraal is blijft daarom overeind.

In de aanvulling op het MER is geconcludeerd dat uitgesloten kan worden dat schaduwwerking van de gebouwen leidt tot schade aan de instandhoudingsdoelstellingen die voor het Natura2000-gebied Meijndel en Berkheide gelden. Deze conclusie komt voort uit het feit dat de schaduwwerking leidt tot het wegnemen van een deel van de zonuren op de vegetatie in een zeer klein deel van het gebied en niet tot het wegnemen van directe lichtinstraling. Een verhoging van de bouwhoogte met 5 meter zorgt niet voor een substantiële toename van de schaduwwerking en leidt bovendien niet tot een afname van de directe lichtinstraling. In het ontwerp is het gebouw met een hoogte van 45 meter bovendien verder van de noordgrens gelegen dan de in het MER gehanteerde 10 meter. De conclusie in de aanvulling op het MER, dat er geen effecten te verwachten zijn als gevolg van beschaduwing, blijft daarom ook bij een bouwhoogte van 45 meter overeind.

### **Wijziging bouwdiepte**

In het MER is uitgegaan van een maximale bouwdiepte van 9 meter beneden peil (-1 NAP). Het ontwerp wijkt van deze maximale bouwdiepte af. Het gaat hierbij om bebouwing over een beperkt oppervlak (circa 3.000 m<sup>2</sup>) en een voetgangerstunnel die de parkeergelegenheid met de gebouwen verbindt. Het is de vraag wat de effecten hiervan zijn op de grondwaterstanden in de omgeving en op de instandhoudingsdoelen binnen het naastgelegen Natura2000-gebied Meijndel en Berkheide. Om deze effecten te onderzoeken wordt uitgegaan van een worst case benadering met een bouwdiepte tot 12 meter beneden peil (-4 NAP) voor zowel de bebouwing als de tunnel.

In de aanvulling op het MER is geconcludeerd dat de waterstandsverhoging in het Natura2000-gebied als gevolg van verdiept bouwen (in een onrealistische, extreme modelvariant) maximaal 20 cm bedraagt. Aangezien de grondwaterstand diep beneden maaiveld (1,6 NAP, 6,4 meter beneden maaiveld) gelegen is, worden de instandhoudingsdoelen voor habitattypen met zekerheid niet geschaad. Het is de vraag of deze conclusie overeind blijft als uitgegaan wordt van een bouwdiepte tot 12 meter beneden peil (-4 NAP).

Om te kunnen bepalen of er bij een bouwdiepte tot -4 NAP sprake is van sterke opstuwung van grondwater, is het van belang of de bebouwing tot in een dikke, aaneengesloten, ondoorlaatbare laag reikt. Indien dit het geval is wordt de bovenliggende watervoerende laag door de bebouwing afgesloten en fungeert de bebouwing feitelijk als een soort damwand. Is dit niet het geval dan zullen grondwaterstromen zich aanpassen aan de nieuwe situatie, en blijft de opstuwung beperkt. Om te bepalen of en waar zich in de bodem dikke, aaneengesloten, ondoorlaatbare lagen bevinden, zijn op basis van de REGIS schematisatie twee doorsneden van het plangebied gemaakt, zowel noordwest-zuidoost als zuidwest-noordoost. Uit deze doorsneden blijkt geen aanwezigheid van ondoorlatende lagen in de eerste 12 meter beneden maaiveld (van 8 NAP tot -4 NAP).

Daarnaast is gekeken naar specifieke boringen op locatie, beschikbaar vanuit het DINO-loket. Hieruit blijkt dat zich rond 0 NAP een laag bevindt met af en toe kleine veenlensjes (Hollandveen) en dat zich tussen -5 en -10 NAP een ondoorbroken, dunne kleilaag (tussen 0,4 en 0,8 m dik) bevindt.

Door de afwezigheid van dikke, aaneengesloten, ondoorlatende lagen in de eerste 12 meter beneden peil (8 NAP - -4 NAP) is er geen sprake van sterke opstuwung van grondwater wanneer tot deze diepte gebouwd wordt. Dit is zowel het geval bij incidentele diepere bebouwing als een relatief lange voetgangerstunnel op diepte. De ondoorbroken kleilaag die zich tussen -5 en -10 NAP bevindt wordt niet geraakt. Ten opzichte van de in het MER onderzochte situatie is er weliswaar sprake van meer opstuwung, deze blijft echter beperkt tot hooguit enkele centimeters. Deze verandering valt ruimschoots binnen de jaarlijkse fluctuatie van de grondwaterstand en zal in de praktijk niet of nauwelijks merkbaar zijn. De conclusie dat de instandhoudingsdoelen voor habitattypen met zekerheid niet geschaad worden blijft daarom ook in de worst case situatie overeind.

#### **Wijziging locatie parkeerfuncties**

In het MER is uitgegaan van twee ontsluitingen voor autoverkeer, aan de noordzijde en aan de westzijde. In de verkeerscijfers die in de milieuonderzoeken gebruikt zijn is uitgegaan van een evenredige verdeling van de verkeersstromen van en naar het ICC over de twee ontsluitingen. In het definitieve ontwerp is de parkeerfunctie echter bijna volledig aan de noordoostzijde van het ICC-terrein gesitueerd en zal in de praktijk alleen de ontsluiting aan de noordzijde gebruikt worden. De ontsluiting aan de westzijde dient alleen voor incidenteel transport, bijvoorbeeld voor gedetineerden, getuigen en VIP's. Dit heeft tot gevolg dat de verkeersstromen anders over de verschillende wegvakken verdeeld worden dan in het MER is aangenomen.

In tabel 7.10 op pagina 71 van het MER is een overzicht opgenomen van de verkeersintensiteiten op de wegvakken in het plangebied. Het gaat hierbij om de intensiteiten in de autonome situatie, het basisalternatief en variant 1. Als gevolg van de wijziging van de locatie van de parkeerfuncties verandert de verkeersintensiteit op twee wegvakken, te weten de Oude Waalsdorperweg (tussen doorsteek en Landscheidingsweg) en de Van Alkemadelaan (tussen Waalsdorperweg en inrit kazerne). De verdeling van het verkeer ten behoeve van het ICC over de overige wegvakken blijft intact. In tabel 1.1 is aangegeven hoe de verkeersintensiteiten op de genoemde wegvakken wijzigen ten opzichte van de situatie die in het MER onderzocht is.

**Tabel 1.1 Wijziging verkeersintensiteiten**

Jaar 2020	Autonome situatie	Basis alternatief MER	Variante 1 MER (maximaal)	Gewijzigde situatie (Basis)	Gewijzigde situatie (maximaal)
Oude Waalsdorperweg (tussen doorsteek en Landscheidingsweg)	16930	16879	17044	17579	18514
Van Alkemadelaan (tussen Waalsdorperweg en inrit kazerne)	25744	26102	26624	25862	26120

Als gevolg van de wijziging in de locatie van de parkeerfuncties is er sprake van een lichte toename van de verkeersintensiteit op de Oude Waalsdorperweg ten opzichte van de in het MER onderzochte intensiteiten. Op de Van Alkemadelaan zorgt de wijziging voor een afname van de verkeersintensiteit ten opzichte van de in het MER onderzochte situatie. Daartegenover zal de verkeersintensiteit op de ontsluitingsweg aan de noordzijde van het ICC-terrein toenemen ten opzichte van de in het MER onderzochte situatie.

De wijziging van de verkeersintensiteit op de Oude Waalsdorperweg en de Van Alkemadelaan kan gevolgen hebben voor de verkeersafwikkeling op de kruising Oude Waalsdorperweg - Van Alkemadelaan. De intensiteit in de ontwerpsituatie (maximaal) ligt echter circa 6.600 vervoersbewegingen lager dan de intensiteit in 2008. Uit het MER blijkt dat de verkeersafwikkeling op deze kruising problemen op zou kunnen leveren wanneer het verkeersaanbod uit 2008 afgewikkeld wordt op het in het MER gebruikte, mogelijke toekomstige profiel van de kruising. Aangezien het aantal vervoersbewegingen in de ontwerpsituatie (maximaal) veel lager ligt dan in 2008, wordt aangenomen dat dit geen problemen oplevert voor de verkeersafwikkeling op de kruising. Het programma wat in het huidige ontwerp gerealiseerd wordt (basisprogramma) ligt bovendien nog lager dan deze maximale waarde.

De toename van de verkeersintensiteit op de ontsluitingsweg aan de noordzijde van het ICC-terrein kan tot gevolg hebben dat de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer op het fietspad aan de noordzijde verslechtert. Wij adviseren om te onderzoeken of het mogelijk is om op deze locatie een vrijliggend fietspad te creëren.

De milieuonderzoeken naar geluid en luchtkwaliteit in het MER wijzen uit dat er geen problemen verwacht worden op het gebied van geluidhinder door wegverkeerslawaaai, en dat er geen verschillen in betekenende mate optreden ten opzichte van het nulalternatief voor wat betreft de invloed van wegverkeer op luchtkwaliteit. De verhoging van de verkeersintensiteit op de Oude Waalsdorperweg in de ontwerpsituatie geeft geen aanleiding om deze conclusies te wijzigen. Langs de Oude Waalsdorperweg zijn geen geluidgevoelige bestemmingen (woningen) gelegen. Het nabijgelegen Natura2000-gebied Meijndel en Berkheide is niet voor vogels aangewezen en ook de andere kwalificerende soorten en habitattypen zijn niet gevoelig voor geluid.

Het beschermde natuurmonument Harstenhoek ligt zoals in de aanvulling op het MER is aangegeven weliswaar binnen de 42 dB(A) contour, het geluid wat afkomstig is van het ICC wordt echter gemaskeerd door het verkeersgeluid van de Van Alkemadelaan. Dit geldt zowel voor de in het MER onderzochte situatie als in de ontwerpsituatie. De conclusie dat een effect van geluid van het ICC op het beschermde natuurmonument Harstenhoek uitgesloten kan worden blijft daarom overeind.

De resultaten van het onderzoek naar de effecten op luchtkwaliteit laten langs de Oude Waalsdorperweg voor zowel NO<sub>2</sub> als PM<sub>10</sub> minieme veranderingen zien voor variant 1 ten opzichte van de autonome situatie. De berekende waarden vallen binnen de wettelijke normen zoals vastgelegd in de Wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). Aangezien de verandering in verkeersintensiteit in de ontwerpsituatie gering is wordt niet verwacht dat dit tot grote veranderingen in de conclusies leidt, dan wel dat wettelijke normen overschreden worden. Deze kwalitatieve beschouwing geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van nieuwe berekeningen.

### **Conclusies en aanbevelingen**

Het ontwerp voor de permanente huisvesting van het Internationaal Strafhof wijkt op enkele punten af van de stedenbouwkundige en technische richtlijnen en uitgangspunten, die in het MER gehanteerd zijn om de bandbreedte van de milieueffecten te kunnen bepalen. Daarnaast treedt er een verandering op ten opzichte van de in het MER gehanteerde verdeling van het verkeer ten behoeve van het ICC over de wegvakken in de omgeving. In deze notitie hebben wij op kwalitatieve wijze onderzocht of deze wijzigingen gevolgen (kunnen) hebben voor de conclusies in het MER. Hieruit blijkt dat de conclusies zoals in het MER en de aanvulling daarop zijn geformuleerd ook in de ontwerpsituatie overeind blijven. De kwalitatieve beschouwing geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van nieuwe berekeningen.

Een hogere bouwhoogte zal slechts een kleine toevoeging zijn aan de stedelijke achtergrond. Juist door de kenmerkende openheid van het natuurmonument is de stedelijke achtergrond zichtbaar, het past bij de identiteit van de plek. De conclusie dat het effect van hoogbouw op het ICC-terrein in alle gevallen neutraal is blijft daarom overeind. Een verhoging van de bouwhoogte met 5 meter zorgt eveneens niet voor een substantiële toename van de schaduwwerking en leidt bovendien niet tot een afname van de directe lichtinstraling. De hogere bouwhoogte leidt daarom eveneens niet tot andere conclusies ten aanzien van de effecten van schaduwwerking op de instandhoudingsdoelen die voor het Natura 2000-gebied gelden.

De wijziging van de bouwdiepte leidt er niet toe dat de bouwlagen beneden maaiveld een ondoorbroken, ondoorlatende lagen in de bodem doorsnijden. Hierdoor treedt er naar verwachting geen sterke opstuwing van grondwater op als gevolg van de lagere bouwdiepte. Ten opzichte van de in het MER onderzochte situatie is er weliswaar sprake van meer opstuwing, deze blijft echter beperkt tot hooguit enkele centimeters. Deze verandering valt ruimschoots binnen de jaarlijkse fluctuatie van de grondwaterstand en zal in de praktijk niet of nauwelijks merkbaar zijn. Er is dus nauwelijks tot geen effect op de geohydrologische situatie.

Het wijzigen van de locatie van de parkeerfunctie ten behoeve van het ICC heeft tot gevolg dat de verkeersintensiteit op de Oude Waalsdorperweg toeneemt ten opzichte van de in het MER onderzochte situatie. Op de Van Alkemadeaan, tussen de kruising met de (Oude) Waalsdorperweg en de huidige inrit van de kazerne neemt de intensiteit juist af. Deze wijzigingen in de verkeersintensiteit hebben naar verwachting geen gevolgen voor de conclusies ten aanzien van de verkeersafwikkeling, geluid en luchtkwaliteit. Wel heeft een verhoging van de verkeersintensiteit op de ontsluitingsweg aan de noordzijde mogelijk negatieve gevolgen voor de veiligheid van langzaam verkeer op het fietspad aan de noordzijde. Om dit aan te pakken adviseren wij om te onderzoeken of het mogelijk is om in het ontwerp van de ontsluitingsweg een vrijliggend fietspad aan te brengen.

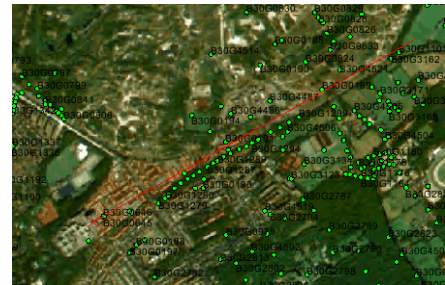
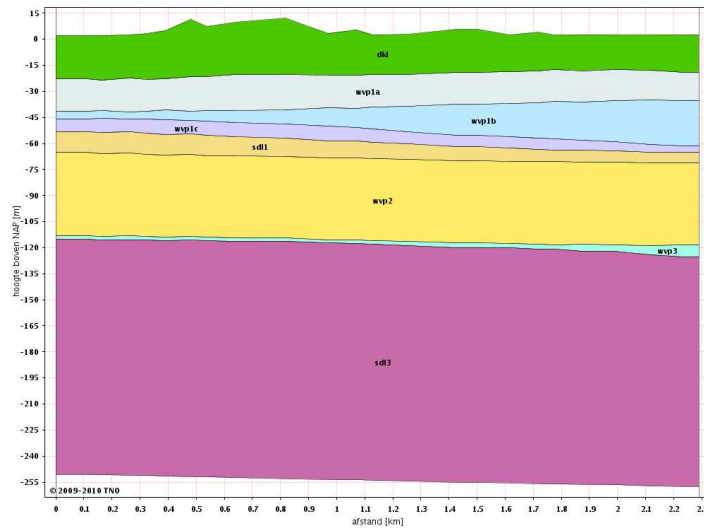
Kenmerk N001-4739349REV-evp-V02-NL

---

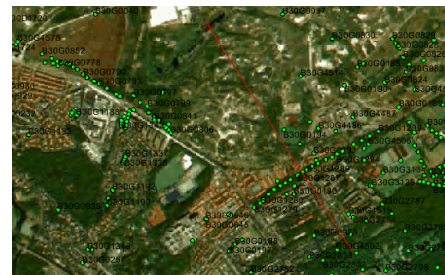
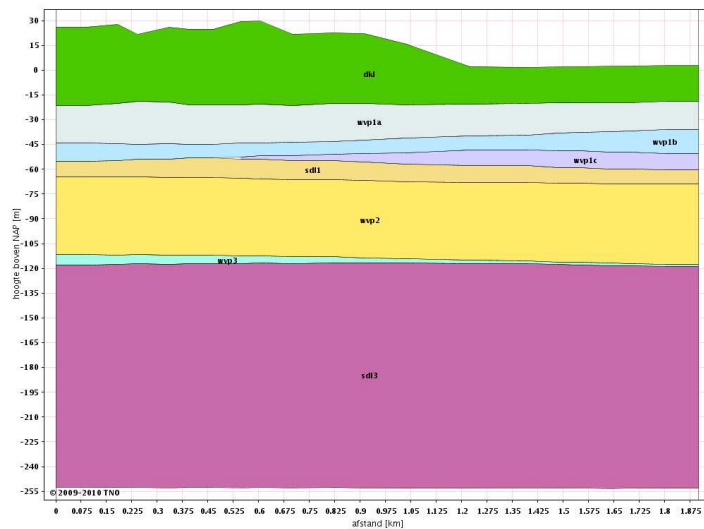


# Bijlage 1

## Doorsneden geohydrologie



### REGIS-doorsnede zuidwest-noordoost



### REGIS-doorsnede noordwest-zuidoost

#### Lagen

- dkl Deklaag
- wvp1a Watervoerend pakket 1A
- wvp1b Watervoerend pakket 1B
- wvp1c Watervoerend pakket 1C
- sd1 Slecht doorlatende laag 1
- wvp2 Watervoerend pakket 2
- wvp3 Watervoerend pakket 3
- sd3 Slecht doorlatende laag 3



## Bijlage 2

### Onderbouwing verkeerscijfers

De verkeersintensiteiten op de verschillende wegvakken in het plangebied zijn ten behoeve van deze toets aangepast aan de situatie in het ontwerp. De belangrijke wijziging ten opzichte van de in het MER onderzochte situatie is dat het verkeer ten behoeve van het ICC, op enkele incidentele transporten na, volledig via de ontsluiting aan de noordoostzijde van het ICC-terrein afgewikkeld wordt. De verkeerscijfers zijn hierop aangepast.

De aanpassing betreft twee wegvakken: de Oude Waalsdorperweg (tussen doorsteek en Landscheidingsweg) en de Van Alkemadelaan (tussen kruising en inrit kazerne). De verdeling over de overige wegvakken blijft ongewijzigd, de herkomst en bestemming van het verkeer verandert immers niet.

De prognosecijfers voor 2020, voor de twee wegvakken zijn als volgt aangepast:

Wegvak	Verkeersintensiteit conform MER	Aandeel ICC in verkeersintensiteit conform cijfers MER (zie tabel 7.8 in MER)	Nieuw aandeel ICC in verkeersintensiteit	Nieuwe verkeersintensiteit	Beargumentering
Oude Waalsdorperweg (basisalternatief)	16879	155	855	17579	In de nieuwe situatie gaat 43 % van het verkeer ten behoeve van het ICC over de Landscheidingsweg, de overige 57 % via de Oude Waalsdorperweg.
Oude Waalsdorperweg (variant 1)	17044	326	1796	18514	In de nieuwe situatie gaat 43 % van het verkeer ten behoeve van het ICC over de Landscheidingsweg, de overige 57 % via de Oude Waalsdorperweg.
Van Alkemadelaan (tussen Waalsdorperweg en inrit kazerne) (basisalternatief)	26102	465	225	25862	In de situatie conform het MER maakt 31% van het verkeer ten behoeve van het ICC gebruik van dit wegvak, in de nieuwe situatie is dit 15%.
Van Alkemadelaan (tussen Waalsdorperweg en inrit kazerne) (variant 1)	26624	977	473	26120	In de situatie conform het MER maakt 31% van het verkeer ten behoeve van het ICC gebruik van dit wegvak, in de nieuwe situatie is dit 15%.

