



WILLEM ROYAARDSPLEIN

GEMEENTE DEN HAAG

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

8 mei 2023

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM	8 mei 2023
KENMERK	20170759.004
PROJECT PROJECTLEIDER	Willem Royaardsplein ir. R.A. Sips
OPDRACHTGEVER	WP Retail Invest Duinzigt C.V.
AUTEURS	S. Lie T. Hartemink
STATUS	Definitief



Inhoud

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	4
1.3 Leeswijzer	4
2. Plaats en omvang van het project	5
2.1 Plaats van het project	5
2.2 Kenmerken van het project	8
3. Kenmerken van de milieueffecten	11
3.1 Verkeer en parkeren	11
3.2 Geluid	14
3.3 Bodem en water	16
3.4 Natuur	17
3.5 Luchtkwaliteit	18
3.6 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid	20
3.7 Cultuurhistorie en archeologie	20
3.8 Aanlegwerkzaamheden	21
3.9 Mitigerende maatregelen	21
4. Conclusie	22
Bijlagen	23
Bijlage 1 – Mobiliteitstoets	23
Bijlage 2 – Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï	24
Bijlage 3 – Akoestisch onderzoek inrichtingslawaaï	25
Bijlage 4 – Karakteristieke geluidwering van de gevel	26
Bijlage 5 – Verkennend bodemonderzoek (1)	27
Bijlage 6 – Verkennend bodemonderzoek (2)	28
Bijlage 7 – Verkennend bodemonderzoek (3)	29
Bijlage 8 – Memo Watersleutel	30
Bijlage 9 – Bemalingsadvies	31
Bijlage 10 – Notitie stikstofdepositie gebruiksfase	32
Bijlage 11 – Notitie stikstofberekening aanlegfase	33
Bijlage 12 – Toetsing Wet Natuurbescherming	34
Bijlage 13 – Nader onderzoek vleermuizen	35

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De eigenaar van het winkelcentrum Duinzigt aan het Willem Royaardsplein in Den Haag heeft een plan ontwikkeld voor de herontwikkeling en herstructurering van het winkelcentrum. Het plan voorziet in modernisering van het verouderde winkelcentrum en uitbreiding van het (winkel) areaal. Hierbij wordt onder andere voorzien in de revitalisering van de openbare ruimte, verplaatsing van de supermarkt, het bouwen van een ondergrondse parkeergarage en de ontwikkeling van appartementen. De initiatiefnemer heeft hiervoor een stedenbouwkundig plan opgesteld. De ontwikkeling van dit plan past niet in de vigerende beheersverordening Benoordenhout Noord Oost. Daarom wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. In het Besluit milieueffectrapportage is in onderdeel D 11.2 van de bijlage opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. De beoogde ontwikkeling bestaat uit 39 woningen en in totaal 6.574 m² bvo aan detailhandel, kantoor, bedrijf en horeca.. Hiermee blijft de ontwikkeling ruim onder de drempelwaarde. Dit betekent dat kan worden volstaan met een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Dit document bevat deze beoordeling.

1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?

In een m.e.r.- beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de omvang van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Het bevoegd gezag dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

1.3 Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 is gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken welke te vinden zijn in de bijlagen.

2. PLAATS EN OMVANG VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het project

Het plangebied ligt in de wijk Benoordenhout van de gemeente Den Haag. De begrenzing van het plangebied wordt gevormd door de Esther de Boer - van Rijklaan, Nyelantstraat, Theo Mann-Bouwmeesterlaan en de Amerikaanse Kerk. De ligging is in figuur 2.1 weergegeven.



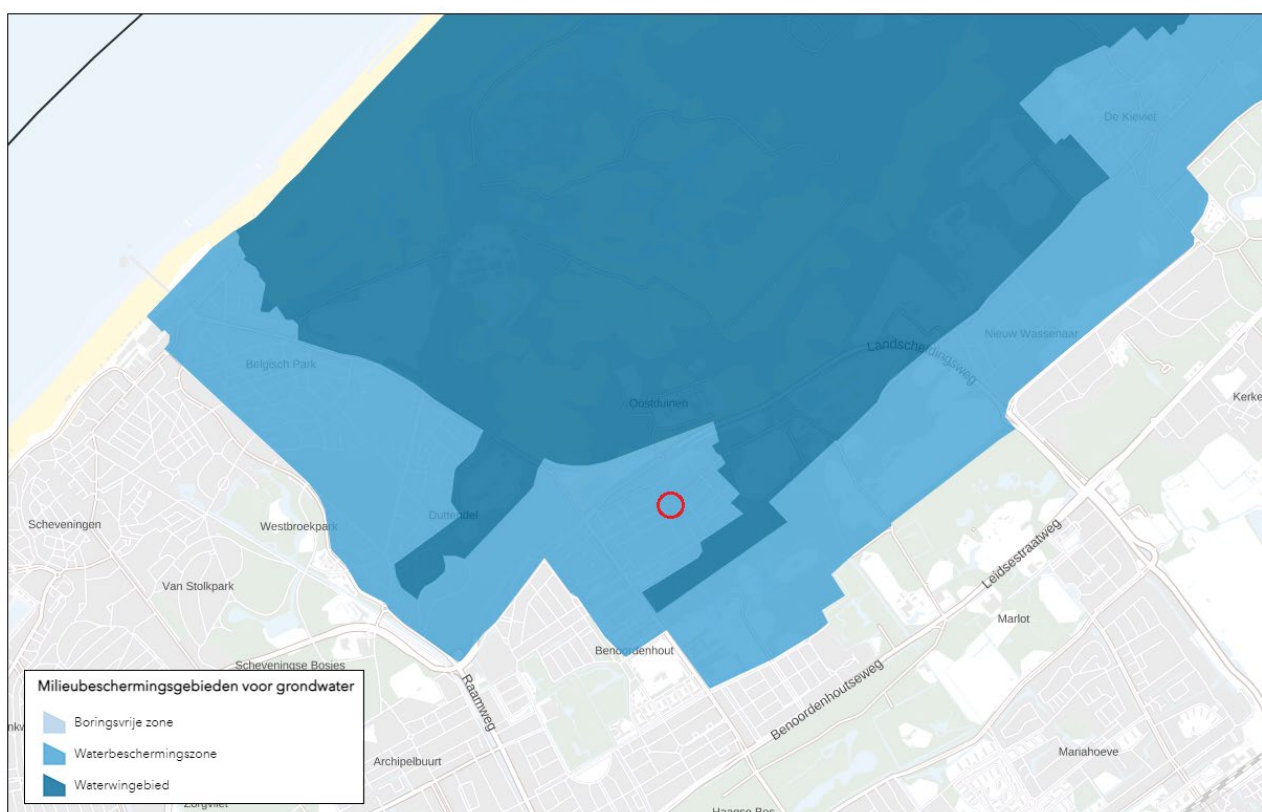
Figuur 2.1 Ligging van het plangebied

Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

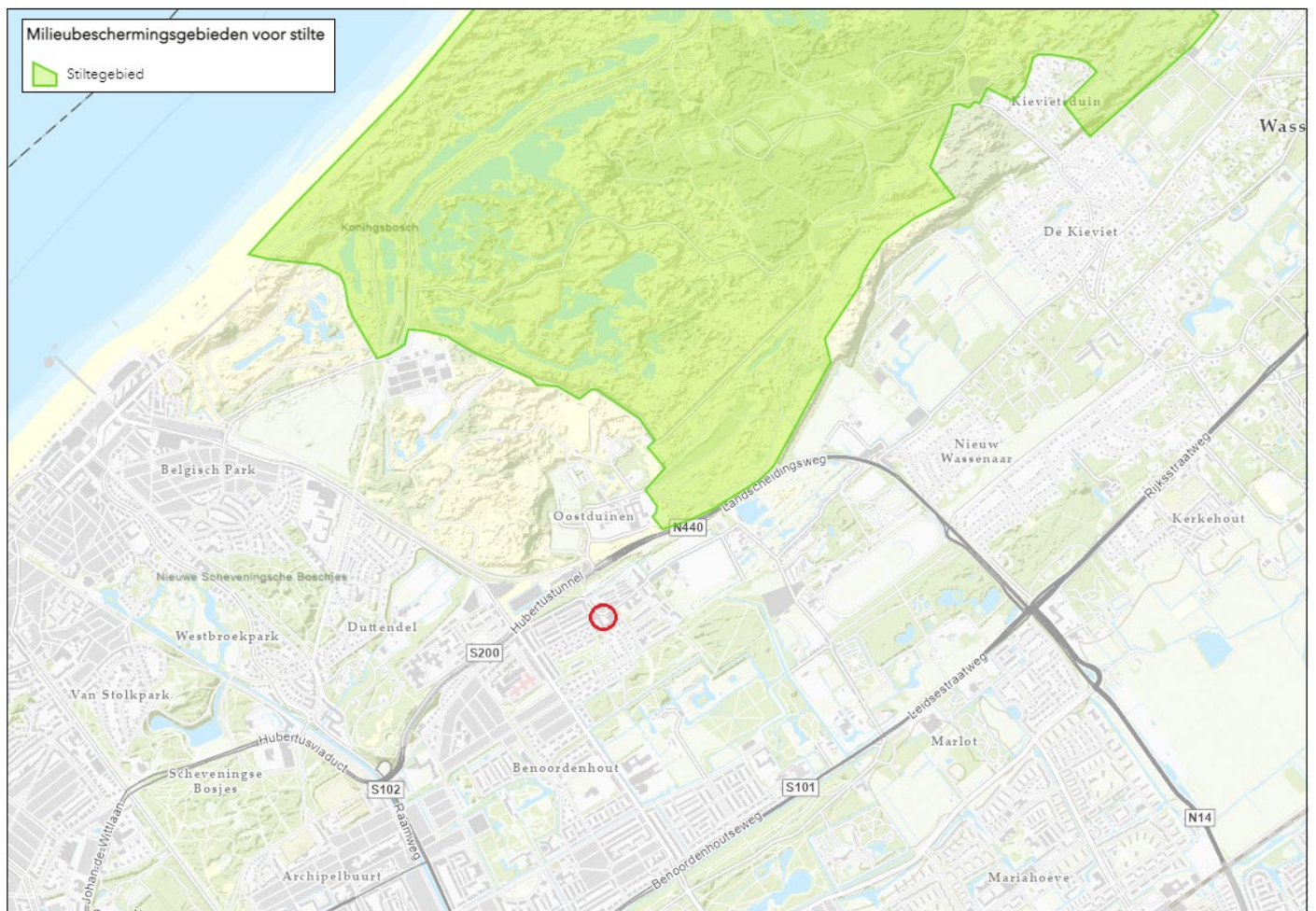
Momenteel vigeert de beheersverordening Benoordenhout Noord Oost (vastgesteld op 11 oktober 2012). Het plangebied is geen onderdeel van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied Meijndel & Berkheide bevindt zich op circa 360 meter. Het dichtstbijzijnde Natuurnetwerk Nederland-gebied (NNN) bevindt zich op circa 111 meter (figuur 2.2). Het plangebied is gelegen binnen een grondwaterbeschermingsgebied (figuur 2.3). Het plangebied is niet in een stiltegebied gelegen (figuur 2.4).



Figuur 2.2 Ligging plangebied (rood omcirkeld) ten opzichte van Natura 2000-gebieden en Natuurnetwerk Nederland (bron: Provincie Zuid-Holland)



Figuur 2.3 Ligging plangebied (rood omcirkeld) ten opzichte van waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden (bron: Provincie Zuid-Holland)



Figuur 2.4 Ligging plangebied (rood omcirkeld) ten opzichte van stiltegebieden (bron: Provincie Zuid-Holland)

2.2 Kenmerken van het project

Voor de locatie is een plan ontwikkeld dat onder meer ruimte biedt aan een nieuwe gelijkvloerse supermarkt en een grote ondergrondse parkeergarage. Om de nieuwbouw te kunnen realiseren wordt het gemeentelijke parkeerterrein tussen het huidige winkelcentrum en de Amerikaanse kerk door WPRI aangekocht. Vanuit de gemeente is aangegeven dat de verdichting gepaard moet gaan met een vergroening en verduurzaming van de stad. In de uitwerking van het bouwplan wordt zodoende gehecht aan een groene kwalitatieve buitenruimte, het toepassen van groen (op bijvoorbeeld daken in het bouwplan en een hoge duurzaamheidsambitie in het bouwplan en de inrichting van de openbare ruimte. Bijvoorbeeld door langzaamverkeer en OV-gebruik te stimuleren door een goede inrichting van de ruimte hiervoor.

Om de herontwikkeling te kunnen realiseren zullen de huidige éénlaagse commerciële paviljoens (eigendom WPRI) worden gesloopt zodat ter hoogte hiervan en het parkeerterrein een nieuw bouwblok kan ontstaan. Daarin is plaats voor een ondergrondse parkeergarage (158 plaatsen) en op begane grond een supermarkt, omzoomd met winkels langs het plein. Vanaf de eerste verdieping (tot de derde verdieping) komen trapsgewijs 24 woningen. Op het plein komen twee solitair geplaatste paviljoengebouwen zodat er een enigszins beschut plein ontstaat. De 'kiosken' moeten verwijderd worden van hun huidige plek vanwege de bouw en nieuwe inrichting van het winkelcentrum, waarbij overigens de terugkeer van de ambulante handelaren door afspraken tussen GdH en ontwikkelaar zijn gewaarborgd.

Het kopgebouw, waar nu de Albert Heijn is gehuisvest, zal (grotendeels) worden gesloopt. In de plaats komt een gebouw dat als hoekaccent aansluit op de omliggende bebouwing. De huidige bebouwing met 2.100 m² bvo supermarkt (Albert Heijn) en 580 m² horeca-/bedrijfsruimte wordt met het nieuwe Kopgebouw vervangen door 1.200 m² winkelruimte. Boven de nieuwe commerciële ruimtes komen 15 appartementen. De kelderruimte wordt voornamelijk (her-)gebruikt als parkeerruimte (circa 16 pp.) voor de nieuwe appartementen en gedeeltelijk als magazijnruimte voor de detailhandel. Deze parkeergarage is bereikbaar middels een autolift vanaf de Nyelantstraat en het magazijn met een goederenlift vanaf de Stalpertstraat. Daarnaast bevat het plan een uitbreiding van de bestaande winkelstrip op de begane grond aan zowel de voor-, zij- als achterzijde. De gevels worden vernieuwd en laaghangende luifels worden vervangen door hoger geplaatste, grotendeels doorzichtige, en minder ver uitkragende luifels.



Figuur 2.5 Impressie van WPRI en architect RPHS+, uit 2019, van de nieuwe bebouwing aan het plein met een voorstel voor de inrichting van de openbare ruimte

Het totale programma is in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 2.1 Huidige en toekomstige situatie

Huidige situatie				Toekomstige situatie			
Functiegroep	Functietype	Programma		Functiegroep	Functietype	Programma	
Detailhandel	Supermarkt	2.019	m ² bvo	Detailhandel	Supermarkt	2.170	m ² bvo
Detailhandel	Winkel	2.032	m ² bvo	Detailhandel	Supermarkt	1.367	m ² bvo
Horeca en recreatie	Restaurant	942	m ² bvo	Detailhandel	Winkel	1.673	m ² bvo
Sport, cultuur, ontspanning	Fitnessstudio/sport school	511	m ² bvo	Werken	Kantoor (zonder baliefunctie)	225	m ² bvo
				Werken	Bedrijf (opslag)	739	m ² bvo
				Horeca en recreatie	Restaurant	300	m ² bvo
				Horeca en recreatie	Café	100	m ² bvo
				Wonen	Appartement (100-160 m ²)	39	woningen

Nieuw blok

In het nieuwe bouwblok kan onderstaand programma gerealiseerd worden:

- Circa. 2.295 m² nieuwbouw supermarkt (inclusief 125 m² sociale ruimte op de verdieping)
- Circa. 575 m² nieuwbouw commerciële ruimte
- 24 appartementen op de eerste verdieping
- 158 parkeerplaatsen in de kelder met een buiten het bouwblok liggende hellingbaan als toegang en uitgang naar de T.Mann-Bouwmeesterlaan. Voetgangers komen middels liften of het tapis roulant op het plein.

Bestaande bebouwingswand

Dit betreft de bestaande winkelstrip met de bovenwoningen. Er wordt ruimte geboden om onder de bestaande luifels te bouwen ter vergroting van de winkels. Ook aan de achterzijde is een uitbreiding mogelijk waardoor de achterliggende straat een herinrichting van het straatprofiel kan krijgen.

Het programma in dit deel bestaat uit:

- 739 m² bestaande kelderruimte van winkels.
- 777 m² commerciële ruimte op de begane grond met 541 m² uitbreiding waarvan 370 m² aan de achterzijde aan de Nyelantstraat en 171 m² aan de pleinzijde
- Op de uitbreiding aan de achterzijde kunnen daktuinen en/of een nieuwe galerijontsluiting komen t.b.v. de woningen op de eerste verdieping

Kopgebouw

Het Kopgebouw zal herontwikkeld worden middels gedeeltelijke sloop-nieuwbouw ten behoeve van:

- 1.470 m² winkelruimte (266 m² kelderruimte, 1.101 m² begane grond en 103 m² 1e verdieping)
- 15 appartementen op de verdiepingen
- 16 parkeerplaatsen in de kelder t.b.v. de nieuwe woningen

Pleinpaviljoenen

Er is sprake van de mogelijkheid tot de bouw van een tweetal paviljoenen op het plein:

- Het grote paviljoen maximaal 180 m² bvo groot en circa 4 meter hoog. Het grote paviljoen is zo gesitueerd dat er aan weerszijde een minimaal 5m brede toegang tot het plein is.

- Het kleine paviljoen t.b.v. kiosken. De oppervlakte van het kleine paviljoen is maximaal 50 m² en circa 4 meter hoog waarbinnen 2 eenheden te realiseren zijn. Het kleine paviljoen is zo gesitueerd dat het niet de zichtlijn op het plein vanaf de Theo Mann-Bouwmeesterlaan blokkeert.
- De ruimtelijke inpassing van drie 'kiosken' is een ingewikkelde puzzel en is daarom enigszins flexibel opgenomen in het bestemmingsplan. De uitwerking heeft geleid tot drie ruimtereserveringen in het plangebied (waarvan twee hierboven genoemd). Voor de derde ruimtereservering is ter hoogte van het Kopgebouw, langs de Theo Mann-Bouwmeesterlaan een functieaanduiding opgenomen.

Verkeer

Het plangebied wordt vanaf het parkeerterrein ontsloten op de Theo Mann-Bouwmeesterlaan. Aan de andere zijde van het plangebied is de Esther de Boer van Rijklaan gelegen. Het huidige parkeerterrein heeft tevens een ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer met de Esther de Boer van Rijklaan. Deze wegen hebben de functie van een erftoegangsweg met een maximum snelheid van 30 km/u. De Theo Mann-Bouwmeesterlaan ontsluit via de Waalsdorperweg (gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km/u) op de ontsluitingswegen van Den Haag, de Oude Waalsdorperweg en van Alkemadelaan. Deze wegen hebben ook een gebied ontsluitende functie en beschikken over een maximum snelheid van 50 km/u. In noordoostelijke richting wordt vanaf de Theo Mann-Bouwmeesterlaan ontsloten naar het overige (zuidoostelijke) deel van de wijk.

Parkeren

De ontwikkeling voorziet in ondergrondse parkeergarages op eigen terrein. In de eerste plaats is er een parkeergarage onder de nieuwbouw met 158 parkeerplaatsen voor het winkelcentrum inclusief de supermarkt en de woningen boven de supermarkt. De in- en uitrit van de parkeergarage zal ontsluiten aan de Theo. Mann Bouwmeesterlaan. Daarnaast komt er een parkeergarage in het kopgebouw van 16 parkeerplaatsen voor de woningen in het Kopgebouw. Het plan voorziet vrijwel volledig in het benodigd aantal parkeerplaatsen op eigen terrein.

Duurzaamheid en natuur inclusief bouwen

In de uitwerking van de beoogde ontwikkeling zijn diverse maatregelen met betrekking op duurzaamheid en natuur inclusief bouwen opgenomen. Dit zijn onder andere de volgende maatregelen:

- de woningen en winkels worden gasloos gerealiseerd;
- de woningen worden voorzien van warmtepompen;
- er worden PV-panelen op het paviljoen toegepast;
- de daken worden grotendeels voorzien van groen (sedum);
- er worden voorzieningen in de gevels aangebracht voor dwergvleermuizen en gierzwaluwen;
- de bestaande kelder van het Kopgebouw wordt hergebruikt.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Voor de realisatie van de beoogde ontwikkeling worden de gebruikelijke bouwmaterialen en natuurlijke hulpbronnen benut. Afvalstoffen zullen slechts ontstaan tijdens de aanlegfase. Afvalstromen zullen zoveel mogelijk worden gescheiden ten behoeve van hergebruik.

Verontreiniging, hinder, risico van zware ongevallen en rampen, risico's voor de menselijke gezondheid

Deze thema's komen mede aan bod in het volgende hoofdstuk.

Cumulatie met andere projecten

Voor zover bekend zijn er redelijkerwijs geen te verwachten toekomstige ontwikkelingen in de buurt waarmee cumulatie verwacht kan worden.

3. KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. Het is gebruikelijk de milieueffecten van de beoogde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie uit het bestemmingsplan dat voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

3.1 Verkeer en parkeren

Verkeersgeneratie

Voor de beoogde ontwikkeling is een mobiliteitstoets opgesteld, zie bijlage 1. Hierin is ook de huidige en toekomstige verkeersgeneratie berekend op basis van de kencijfers uit CROW-publicatie 317 (2018). In de toekomstige situatie vindt er een verschuiving plaats tussen de bestaande oppervlakte van de supermarkt en de horeca. Bovenal vindt er een uitbreiding plaats met 1.100 m² detailhandel en 39 appartementen (100 – 160 m²). Van de uitbreiding van de detailhandel wordt een groot deel ingevuld door een supermarkt. Met de gemeente Den Haag is afgesproken dat hiervoor worst-case wordt gerekend met volledige uitbreiding van een supermarkt. Voor de nieuwe appartementen is aangesloten bij de kencijfers van een 'koopwoning, etage, duur'. In tabel 3.2 is de verkeersgeneratie voor de toekomstige situatie weergegeven.

Tabel 3.1 Huidige verkeersgeneratie in mvt/etmaal

Berekening verkeersgeneratie				verkeersgeneratie	
functiegroep	functietype	programma per	kencijfer CROW per	mvt/etmaal weekdag	
1 Detailhandel	Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	2.019 m ² bvo	0,778 m ² bvo	1.570,8	
2 Detailhandel	Wijkcentrum (gemiddeld)	2.032 m ² bvo	0,467 m ² bvo	948,9	
3 Horeca en recreatie	Cafe/bar/cafetaria	949 m ² bvo	0,5 m ² bvo	474,5	
4 Sport, cultuur, ontspanning	Fitnessstudio/sportschool	511 m ² bvo	0,2625 m ² bvo	134,1	
5					
6					
7					
8					
9					
10					
totale verkeersgeneratie				3.129	

Tabel 3.2 Toekomstige verkeersgeneratie in mvt/etmaal

Berekening verkeersgeneratie				
functiegroep	functietype	programma	kencijfer CROW	verkeersgeneratie
		per	per	mvt/etmaal weekdag
1 Detailhandel	Supermarkt	2.107 m2 bvo	0,778 m2 bvo	1.639,2
2 Detailhandel	Supermarkt	1.367 m2 bvo	0,778 m2 bvo	1.063,5
3 Detailhandel	Winkel	1.673 m2 bvo	0,467 m2 bvo	781,3
4 Werken	Kantoor (zonder baliefunctie)	225 m2 bvo	0,039 m2 bvo	8,8
5 Werken	Bedrijf	739 m2 bvo	0,036 m2 bvo	26,6
6 Wonen	Appartement (100 - 160 m2)	39 per woning	5,8 per woning	226,2
7 Horeca en recreatie	Cafe/bar/cafetaria	100 m2 bvo	0,5 m2 bvo	50,0
8 Horeca en recreatie	Restaurant	300 m2 bvo	0,3 m2 bvo	90,0
9				
10				
totale verkeersgeneratie				3.886

Op basis van het bestaande en beoogde programma neemt de theoretische verkeersgeneratie toe. De verkeerstoename als gevolg van de planontwikkeling bedraagt op een gemiddelde weekdag 757 mvt/etmaal. Door de openstelling van de functies in het weekend is een weekdag maatgevend geacht boven een werkdag. De verkeerstoename is met name te verklaren door de uitbreiding van de supermarkt.

Specifieke situatie Duinzigt

In de voorbereiding van de ontwikkeling van het winkelcentrum is een onderzoek uitgevoerd naar de herkomst van de bezoekers en de wijze van vervoer van en naar het winkelcentrum. Voor vergelijkbare wijkwinkelcentra is bekend dat circa 55%-60% van de bezoekers met de auto komt. Echter uit het passantenonderzoek dat in 2017 is uitgevoerd naar de herkomst en de wijze van vervoer naar het winkelcentrum Duinzigt blijkt dat het autogebruik ter plaatse veel lager is gelegen, het aandeel bezoekers dat gebruik maakt van de auto om bij het winkelcentrum te komen bedraagt voor Duinzigt 35%.

Dit percentage is lager dan vergelijkbare winkelcentra, dit is te verklaren door de hoge mate van verstedelijking rondom het winkelcentrum. Waardoor er meer andere wijze van vervoer worden gebruikt om naar het winkelcentrum te komen.

Dit maakt het aannemelijk dat de berekende verkeersgeneratie voor het winkelcentrum dan ook lager is dan op basis van de verkeersnormen die op basis van het CROW zijn aangenomen zal zijn. Op basis van het feit dat bij vergelijkbare winkelcentra 55% van de bezoekers met de auto komt, en bij het winkelcentrum Duinzigt dit op het moment 35% is, zou impliceren dat de CROW-norm een overschatting is van circa 30%.

In de onderstaande tabellen is dan ook voor de commerciële functie een extra reductie toegepast als gevolg van de zeer hoge mate van verstedelijking bij het winkelcentrum. Er is hierbij gekozen om een reductie van 20% toe te rekenen. Daarbij is rekening gehouden met het feit dat als gevolg van de uitbreiding van het winkelcentrum mogelijk meer bezoekers gebruik maken van de auto dan in de huidige situatie het geval is.

Tabel 3.3 Huidige verkeersgeneratie in mvt/etmaal inclusief reductie CROW-norm

Berekening verkeersgeneratie						verkeersgeneratie
functiegroep	functietype	programma	kencijfer CROW	mvt/etmaal		weekdag
		per	per			
1 Detailhandel	Fullservice supermarkt (m	2.019 m2 bvo	0,6224 m2 bvo			1.256,6
2 Detailhandel	Wijkcentrum (gemiddeld)	2.032 m2 bvo	0,3736 m2 bvo			759,2
3 Horeca en recreatie	Cafe/bar/cafetaria	949 m2 bvo	0,4 m2 bvo			379,6
4 Sport, cultuur, ontspanning	Fitnessstudio/sportschool	511 m2 bvo	0,21 m2 bvo			107,3
5						
6						
7						
8						
9						
10						
totale verkeersgeneratie						2.503

Tabel 3.4 Toekomstige verkeersgeneratie in mvt/etmaal inclusief reductie CROW-norm

Berekening verkeersgeneratie						verkeersgeneratie
functiegroep	functietype	programma	kencijfer CROW	mvt/etmaal		weekdag
		per	per			
1 Detailhandel	Supermarkt	2.107 m2 bvo	0,6224 m2 bvo			1.311,4
2 Detailhandel	Supermarkt	1.367 m2 bvo	0,6224 m2 bvo			850,8
3 Detailhandel	Winkel	1.673 m2 bvo	0,3736 m2 bvo			625,0
4 Werken	Kantoor (zonder baliefunctie)	225 m2 bvo	0,039 m2 bvo			8,8
5 Werken	Bedrijf	739 m2 bvo	0,0288 m2 bvo			21,3
6 Wonen	Appartement (100 - 160 m2)	39 per wonin	5,8 per wonin			226,2
7 Horeca en recreatie	Cafe/bar/cafetaria	100 m2 bvo	0,4 m2 bvo			40,0
8 Horeca en recreatie	Restaurant	300 m2 bvo	0,24 m2 bvo			72,0
9						
10						
totale verkeersgeneratie						3.156

Uit de berekening blijkt dat gebruikmakend van de reductie ten opzichte van de CROW-normen de verkeersgeneratie als gevolg van de planontwikkeling op een gemiddelde weekdag 653 mvt/etmaal bedraagt.

Verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling wordt beoordeeld aan de hand van de intensiteiten, wat een toename ondervindt van 669 mvt/etmaal (toename van 25%). De verkeersafwikkeling vindt plaats via het parkeerterrein ten noorden op de Theo Mann-Bouwmeesterlaan. Naar verwachting heeft het winkelcentrum een verzorgingsgebied tot in de wijk Bezuidenhout.

Uit Passantenonderzoek uit 2017 blijkt dat het winkelcentrum op dit moment een verzorgingsgebied heeft binnen de wijk Benoordenhout en daar buiten. Hierbij komt circa 35% van binnen de buurt Duinzigt en 27% uit het overige deel van de wijk Benoordenhout. De overige bezoekers komen van elders uit Den Haag of de regio.

Gezien de ontwikkeling van het winkelcentrum wordt de aanname gedaan dat het aandeel bezoek uit de buurt Duinzigt gelijk blijft of iets zal afnemen en dat een groter deel van de bezoekers van buiten de buurt zal komen. Hierdoor wordt veronderstelt dat circa 30% van de verkeersgeneratie binnen de buurt Duinzigt blijft (196 mvt) en 70% van het verkeer zal afwikkelen via de Oude Waalsdorperweg (457 mvt).

Van het verkeer dat binnen de buurt blijft zal naar verwachting 50% van de verkeersgeneratie gebruik maken van de route richting de Stalperstraat (98 mvt) en 50% in noordoostelijke richting ontsluiten naar het overige deel van de wijk (98 mvt). Deze verkeerstoename zal opgaan in het straatbeeld binnen de buurt. De verdeling van het verkeer is weergegeven in figuur 2, zowel een relatieve verdeling als de absolute aantallen van de verkeersgeneratie.

Parkeerbehoefte

De toekomstige parkeerbehoefte is bepaald aan de voorgenomen functies in het winkelcentrum. De parkeerbehoefte wordt voorzien in de openbare parkeergarage en voor de woningen in een aparte parkeergarage. Het huidige parkeerterrein komt te vervallen en wordt bebouwd. Het toekomstige parkeeraanbod bedraagt 211 parkeerplaatsen. De toekomstige normatieve parkeerbehoefte is 217,8 parkeerplaatsen. Na rekening houdend met dubbelgebruik van parkeerplaatsen komt de parkeerbehoefte uit op 191 parkeerplaatsen, berekend op een zaterdagmiddag. Met een totaal parkeeraanbod van 211 parkeerplaatsen ontstaat er een overschot van 20 parkeerplaatsen.

In de huidige situatie was er sprake van een tekort van 20 parkeerplaatsen, waarmee de situatie in de toekomst per saldo verbeterd; er is dan meer parkeergelegenheid aanwezig dan voor het bouwprogramma strikt nodig is, zodat een deel van de parkeerproblematiek (i.c. het tekort in de parkeerbalans van de huidige situatie) binnen dit deel van de wijk wordt opgelost.

12

Hiermee worden vanuit de aspecten verkeer en parkeren geen negatieve effecten verwacht.

3.2 Geluid

Wegverkeerslawaai

In het kader van de ontwikkeling is onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting op de gevels van de nieuwe appartementen als gevolg van wegverkeer. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 2. Uit dit onderzoek blijkt dat:

- Als gevolg van het wegverkeer op de Esther de Boer Rijklaan wordt de richtwaarde van 48 dB niet overschreden. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 48 dB inclusief aftrek artikel 110g Wgh.
- Als gevolg van het wegverkeer op de Neylantstraat wordt de richtwaarde van 48 dB niet overschreden. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 23 dB inclusief aftrek artikel 110g Wgh.
- Als gevolg van het wegverkeer op de Louis Gimberglaan, wordt de richtwaarde van 48 dB niet overschreden. De maximale berekende geluidsbelasting bedraagt 35 dB inclusief aftrek artikel 110g Wgh.
- Als gevolg van het wegverkeer op de Stalperstraat wordt de richtwaarde van 48 dB niet overschreden. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 47 dB inclusief aftrek artikel 110g Wgh.
- Als gevolg van het wegverkeer op de Oud Waalsdorperweg, wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. De maximale berekende geluidsbelasting bedraagt 40 dB inclusief aftrek artikel 110g Wgh.
- Als gevolg van het wegverkeer op de Waalsdorperweg wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 51 dB inclusief aftrek artikel 110g Wgh.
- Als gevolg van het wegverkeer op de Theo Mann Bouwmeesterlaan wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De maximale aanvaardbare ontheffingswaarde van 68 dB wordt niet overschreden. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 56 dB inclusief aftrek artikel 110g Wgh.

¹ Volgens vaste jurisprudentie van de RvS hoeft een ontwikkelaar een bestaand historisch tekort niet op te lossen.

² De gemeente heeft ook een parkeerbalans gemaakt op basis van haar beleid "parkeren op eigen terrein". Ook daaraan voldoet het plan.



Maatregelen om de geluidsbelasting aan de gevel van de ontwikkeling terug te dringen zijn onvoldoende doeltreffend of stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige of financiële aard. Omdat de maximale ontheffingswaarde voor geen van de gezoneerde bronnen wordt overschreden en de gecumuleerde geluidsbelasting niet resulteert in een significante geluidstoename, kunnen hogere waarden worden aangevraagd.

Inrichtingslawaaï

Als gevolg van de nieuwe inrichting is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting van het laden en lossen en de inrit van de parkeergarage. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 3.

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

Uit dit onderzoek blijkt dat het berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ter plaatse van de nieuwe appartementen nabij de in-/uitrit van de parkeergarage maximaal 62 dB(A) bedraagt als etmaalwaarde. Het langtijdgemiddeld geluidsniveau wordt op die locatie met name bepaald door de rijbewegingen in- en uit de parkeergarage.

Ter plaatse van de nieuwe appartementen in het nieuwe kopgebouw en nabij de laad-/loslocatie bedraagt het berekend langtijdgemiddeld beoordelingsniveau maximaal 56 dB(A) als gevolg van laad-/losactiviteiten.

Maximale geluidsniveaus

Laad-/losactiviteiten zijn ten behoeve van detailhandel; maximale geluidsniveaus vanwege laad-/losactiviteiten wordt in het kader van het Activiteitenbesluit buiten beschouwing gelaten in de dagperiode. In het kader van de planvorming zijn de maximale geluidsniveaus wel berekend.

De berekende maximale geluidsniveaus als gevolg van laad-/losactiviteiten in de dagperiode bedragen 79-87 dB(A) invallend op de gevels van de appartementen nabij de laad-/loslocaties van zowel blok A als blok C. Op de gevels van de bestaande woningen aan de Theo Mann-Bouwmeesterlaan bedraagt het maximale geluidniveau ten hoogste 76 dB(A). Het laden en lossen vindt uitsluitend in de dagperiode plaats.

De maximale geluidsniveaus vanwege het rijden van personenauto's in en uit de parkeergarage bedraagt ten hoogste 69 dB(A) invallend op de zijde van blok A nabij de inrit. Deze maximale geluidsniveaus vinden in de dag-, avond- en nachtperiode plaats.

Maatregelen

Doordat de richtwaarden worden overschreden is gezocht naar mogelijke maatregelen ter reductie van het geluid ten gevolge van de in-/uitrit. Deze maatregelen zijn overzichtelijk uitgewerkt in Bijlage 3. De uitvoering van de maatregelen aan de gevels is beschreven in bijlage 4. De maatregelen worden geborgd in de melding Activiteitenbesluit en in de maatwerkvoorschriften volgens het Activiteitenbesluit. De benodigde extra gevelwering wordt voorzien door de verplichting in het bouwbesluit vanwege de hogere waarde voor wegverkeerslawaaï. Hierom wordt dit verder niet in dit bestemmingsplan geborgd.

Procedure hogere waarden

Wanneer de voorkeursgrenswaarden worden overschreden, is parallel aan de bestemmingsplanprocedure een procedure ontheffing hogere waarden ingevolge de Wet geluidhinder noodzakelijk. De hogere waarde procedure moet zijn afgerond alvorens het bestemmingsplan wordt vastgesteld. In het plangebied zijn de volgende locaties bekend, waar mogelijk nieuwbouw in geluidsbelaste situaties voorkomen:

Tabel 3.5 Aan te vragen hogere waarden

Aantal appartementen	Ontheffingswaarde	Bron
4	49 dB	Waalsdorperweg
4	50 dB	Waalsdorperweg
4	51 dB	Waalsdorperweg
1	49 dB	Theo Mann-Bouwmeesterlaan
1	51 dB	Theo Mann-Bouwmeesterlaan
8	52 dB	Theo Mann-Bouwmeesterlaan
1	53 dB	Theo Mann-Bouwmeesterlaan
1	54 dB	Theo Mann-Bouwmeesterlaan
7	55 dB	Theo Mann-Bouwmeesterlaan
2	56 dB	Theo Mann-Bouwmeesterlaan

Voor het gebied Willem Royaardsplein wordt gelijktijdig met het bijbehorende bestemmingsplan een ontwerpbesluit ontheffing hogere waarden ter inzage gelegd.

Uitstralingseffect

Voor toetsing van het uitstralingseffect bestaat geen wettelijk kader. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat bij een toename van de verkeersomvang met meer dan 40% sprake is van een geluidstoename van meer dan 1,5 dB (wat voor het menselijk oor hoorbaar is). Gezien de ontsluitende functie van de omliggende wegen zal de extra bijdrage van 653 mvt/etmaal minder zijn dan 40% van de totale verkeersintensiteit over deze wegen. Relevante negatieve uitstralingseffecten naar de omgeving zijn dan ook uitgesloten.

3.3 Bodem en water

Bodem

Binnen het plangebied zijn diverse bodemonderzoeken verricht. De locatie maakt deel uit van een beschikt geval van ernstige bodemverontreiniging met VOCl in het grondwater (kenmerk EU4420001, d.d. 20 maart 2002). Hiervan is sprake bij een gemiddelde overschrijding van de interventiewaarde in meer dan 25 m³ vaste bodem en/of 100 m³ grondwater (bodenvolume) of bij de overschrijding van de norm voor asbest van 100 mg/kg.ds. De bacteriologische insitu sanering van deze verontreiniging is nog in uitvoering. Uit de meest recente bodemonderzoeken (opgenomen als bijlagen 5, 6 en 7) is gebleken dat de grond ten hoogste licht verontreinigd is met de geanalyseerde parameters. De bodemkwaliteit ter plaatse van de herontwikkelingslocatie is voldoende in beeld gebracht. Bij grondverzet dient, afhankelijk van de bestemming/toepassing van de grond, rekening worden gehouden met de Wet Milieubeheer (Besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen en/of de Wet bodembescherming).

Bij de herontwikkeling dient rekening te worden gehouden met de in uitvoering zijnde sanering. Daarbij moet onder andere worden gedacht aan het niet beschadigen van de saneringsinstallatie (leidingwerk, peilbuizen, - filters) en het verbod op onttrekking van grondwater. De voorgenomen werkzaamheden op of in de bodem moeten voldoen aan het gestelde in de beschikking op het saneringsplan (kenmerk SP 4420001, d.d. 11 juni 2003). Wanneer het noodzakelijk is om grondwater te onttrekken zal een wijziging op het saneringsplan worden ingediend. Daarnaast is het plangebied gelegen in een milieubeschermingsgebied voor grondwater. Voor werkzaamheden op of in de bodem wordt voorafgaand aan de uitvoering ontheffing/melding gedaan in het kader van de Provinciale Milieuverordening.

Met de ontwikkeling worden geen bodemvervuilende activiteiten mogelijk gemaakt. Negatieve effecten kunnen vanuit het aspect bodem uitgesloten worden.

Water

Het plangebied maakt deel uit van een grondwaterbeschermingsgebied. Voor werkzaamheden op of in de bodem wordt voorafgaand aan de uitvoering ontheffing/melding gedaan in het kader van de Provinciale Milieuverordening..

Het plangebied bevindt zich niet in de kern- of beschermingszone van een watergang of waterkering.

Ondanks dat er bebouwing bij komt neemt de verharde oppervlakte niet toe. Er wordt op de huidige verharde parkeerplaats gebouwd.

Het is mogelijk om groene daken te realiseren. Vanwege ruimte voor installaties e.d. op het dak kan niet het volledige dakvlak benut worden voor groene daken. Van de 2.340 m² aan dakoppervlakte in het plangebied wordt 1.200 m² benut voor een groen dak.

In het kader van klimaatbestendigheid verlangt het waterschap ook bij ontwikkelingen zonder toevoeging van verharding een extra bergingsbehoefte. In het kader hiervan is de watersleutel ingevuld (bijlage 8). Op basis hiervan geldt een bergingsbehoefte van 75 m³. Deze bergingsbehoefte wordt opgelost onder de hellingbaan van de parkeergarage.

Daarnaast worden in het kader van de verdrogingsopgave retentiekragen toegepast onder de verharding, om zodoende de (overlevings-)kwaliteit van de groene pleinrichting duurzaam te waarborgen en daarmee hittestress in stedelijk gebied te mitigeren.

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem worden milieuvriendelijke bouwmaterialen gebruikt gedurende de bouwfase.

In het kader van het grondwater is nader onderzoek gedaan naar de gevolgen van de bemaling tijdens de bouw en de realisatie van de kelder op de omgeving en het grondwater (bijlage 9). Uit dit onderzoek blijkt dat de realisatie en de ontwikkeling van de kelder niet leiden tot onaanvaardbare gevolgen voor het grondwater en de omgeving. Tevens is voor de aanlegfase door de adviseur van de bouwput een Monitoringsplan opgesteld. Het rapport is getoetst door het Hoogheemraadschap Delfland en ook goedgekeurd.

Hiermee heeft de beoogde ontwikkeling derhalve geen negatieve effecten voor de waterhuishoudkundige situatie.

3.4 Natuur

Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebied

In Den Haag dient rekening te worden gehouden met de Natura 2000-gebieden: Meijndel & Berkheide (incl. Harstenhoek, Oostduinen en Vlake van Waalsdorp), Westduinpark & Wapendal (incl. Bosjes van Poot) alsmede Solleveld & Kapittelduinen (incl. landgoed Ockenburgh, Hyacintebos, van Leydenhof en Westduinen). Dit betreft Habitatrichtlijngebieden. Er zijn geen Vogelrichtlijngebieden in de gemeente Den Haag. Het plangebied is niet in of nabij een beschermd natuurgebied is gelegen, het meest nabijgelegen Natura-2000 gebied betreft 'Meijndel & Berkheide' op een afstand van circa 360 meter.

Stikstofdepositie

De ontwikkeling van het winkelcentrum kan een effect hebben op de stikstofdepositie ter plaatse van nabijgelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Daarom dient er beoordeeld te worden of stikstofdepositie niet tot problemen leidt ter plaatse van nabijgelegen stikstofgevoelige Natura-2000 gebieden. Stikstofdepositie wordt binnen het project voornamelijk veroorzaakt door verkeer ten gevolge van de uitbreiding, verkeer tijdens de bouw en door de aanlegwerkzaamheden. Het meest nabijgelegen voor stikstofgevoelige natuurgebied betreft de Meijndel & Berkheide, welke op circa 360 m afstand is gelegen.



Met behulp van de AERIUS-calculator is zijn berekeningen uitgevoerd om de impact van de ontwikkeling op de stikstofdepositie ter plaatse van nabijgelegen stikstofgevoelige natuurgebieden te bepalen. Hieruit blijkt dat er een stikstofdepositie van 0,00 mol/ha/jr neervalt op de omliggende Natura 2000-gebieden. Er is daarmee geen sprake van een significante depositie. De stikstofonderzoeken voor de gebruiks- en aanlegfase zijn opgenomen in bijlage 10 en 11.

Soortenbescherming

In het kader van de ontwikkeling is door Eelerwoude ecologisch onderzoek (bijlage 12) gedaan naar de aanwezigheid van beschermde soorten. Op basis van dit onderzoek blijkt dat de locatie mogelijk geschikt is voor vleermuizen. Daarom is nader onderzoek gedaan naar Vleermuizen (bijlage 13). Uit dit onderzoek blijkt dat meerdere exemplaren van de gewone dwergvleermuis is aangetroffen. Tevens is aan de noordzijde van de aanwezige bebouwing één zomerverblijfplaats aangetroffen. Andere verblijfplaatsen zijn niet aangetroffen, ook zijn er geen verblijfplaatsen van andere vleermuizen aangetroffen.

Door het beperkt aanwezig openbaar groen wordt het plangebied sporadisch gebruikt om te foerageren. Met de ontwikkeling van het winkelcentrum kunnen negatieve effecten op de gewone dwergvleermuis niet worden uitgesloten. Om deze negatieve effecten te voorkomen of te beperken en om te allen tijde een verblijfplaats te bieden zijn maatregelen noodzakelijk. Deze maatregel bestaat uit het plaatsen van een tijdelijke vleermuiskast, die minimaal 3 maanden voor de start van de werkzaamheden zal worden geplaatst, zodat de vleermuizen de tijd hebben om aan de nieuwe verblijven te wennen, alvorens het oorspronkelijk verblijf wordt verwijderd. Daarnaast wordt in de nieuwe situatie de bebouwing geschikt gemaakt voor vleermuizen om te verblijven. Voor het verstoren van de verblijfplaatsen is een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming aangevraagd. de ontheffing is verleend d.d. 23 oktober 2018 (kenmerk ODH-2018-00107431). Hiermee kunnen negatieve effecten uitgesloten worden.

Bomen

Op 23 juli 2019 is er een bomeninventarisatie uitgevoerd voor het Willem Royaardsplein en omgeving. Hieruit blijkt dat er in het plangebied 48 bomen aanwezig zijn. Als gekeken wordt naar de nieuwe ontwikkeling zullen er binnen het bouwplan circa 38 bomen verwijderd moeten worden. Van deze 38 bomen zijn er circa 6 verplantbaar. Er zijn geen monumentale bomen aanwezig in het plangebied. Uitgangspunt is om de bomen te compenseren in het nieuwe ontwerp of in de nabije omgeving (in de wijk Duinzigt). Op het plein zullen circa 9 bomen terugkeren. In totaal zullen er circa 25 bomen herplant worden in de directe omgeving van het Willem Royaardsplein. Indien dit niet mogelijk blijkt, dan moet compensatie plaatsvinden middels storting in het bomenfonds. Uit de bomeninventarisatie blijkt dat voor alle te kappen (en eventueel te verplanten) bomen een kapvergunning zal worden aangevraagd.

3.5 Luchtkwaliteit

Door de beoogde ontwikkeling is er sprake van een toename van verkeer van 653 mvt/etmaal (weekdaggemiddelde). In de NIBM-tool is 2026 als jaar van planrealisatie aangehouden. Uit de berekening blijkt dat deze verkeerstoename zorgt voor een toename van het gehalte stikstof in de lucht van 0,65 µg/m³ en van fijnstof van 0,13 µg/m³ (figuur 3.1). Beide toenames zijn onder 1,2 µg/m³.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie	2026
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	653
Aandeel vrachtverkeer	5,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,43
PM ₁₀ in µg/m ³	0,12
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 3.1 NIBM-tool

Er kan gesteld worden dat het project niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Op de NSL-viewer (www.nsl-monitoring.nl/viewer) is te zien dat ter plaatse van de Van Alkemadelaan (dichtstbijzijnde maatgevende weg) de achtergrondconcentraties van stikstofdioxide NO₂ 20,4 µg/m³, van fijnstof PM₁₀ 17,2 µg/m³ en fijnstof PM_{2,5} 8,8 µg/m³ bedragen. De grenswaarde voor toetsing van stikstofdioxide NO₂ bedraagt 40µg/m³, van fijnstof PM₁₀ 40 µg/m³ en fijnstof PM_{2,5} 25 µg/m³. Er wordt voldaan aan de grenswaarden. Negatieve effecten kunnen vanuit het aspect luchtkwaliteit uitgesloten worden.

3.6 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid

Externe veiligheid

Op basis van de risicokaart is gekeken naar de risicovolle inrichtingen en het vervoer van gevaarlijke stoffen in de omgeving van het plangebied. Hieruit blijkt dat de dichtst bijgelegen gevaarlijke inrichting is gelegen op meer dan 1 km van het plangebied. Het betreft hier een gasdrukregel- en meetstation aan de Wassenaarseweg. De plaatsgebonden risicocontour is niet gelegen buiten de inrichting. Daarnaast vindt op meer dan 330 meter afstand vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen plaats. Hierbij is de plaatsgebonden risicocontour niet gelegen buiten het hart van de leiding. Het plaatsgebonden risico is geen beperking voor de herontwikkeling van het winkelcentrum. Het invloedsgebied van de buisleiding is 170 meter. De ontwikkeling ligt buiten het invloedsgebied en zal niet leiden tot een verhoging van het groepsrisico ter plaatse. De ontwikkeling levert geen risico's op het gebied van externe veiligheid op.

Verder zijn in de directe omgeving van het plangebied geen risicovolle bronnen aanwezig. Met de beoogde ontwikkeling worden geen risicovolle bronnen mogelijk gemaakt. Hiermee worden geen negatieve effecten verwacht vanuit het aspect externe veiligheid.

Risico's op rampen door klimaatverandering

Er is geen sprake van een toename in verharding. Tevens worden er groene daken aangelegd. Ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen nemen risico's op rampen door klimaatadaptatie hiermee niet toe.

Risico's voor de menselijke gezondheid

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, bodem, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Een significant effect op de risico's voor de menselijke gezondheid is daarmee uitgesloten.

3.7 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Het plangebied maakt onderdeel uit van het Rijksbeschermd stadsgezicht Benoordenhout, vastgesteld op 29 oktober 1996. De aanwijzing tot beschermd stadsgezicht is erop gericht om de waardevolle karakteristieken binnen een gebied in stand te houden en te versterken. Het ruimtelijk karakter van deze woonwijk wordt bepaald door de typische schaal en structuur van het vooroorlogse bebouwingsbeeld, gekenmerkt door de grote harmonie in de bakstenen woonhuisarchitectuur en de homogeniteit in verschillende straatwanden, wat leidt tot hoogwaardige stedenbouwkundige ensembles. Daarnaast onderscheidt zich in cultuurhistorische opzicht de waarde van de huizen in het Nassaukwartier. De strook waarin het winkelcentrum ligt is vanaf de jaren zeventig ontwikkeld, evenals de grootschalige woonbebouwing tegenover het winkelcentrum. Winkelcentrum en omgeving horen niet tot de waarden van het beschermd stadsgezicht.

Het college van B&W heeft in 2011 de erfgoedvisie "Bekend maakt bemind" (RIS 181127) uitgebracht. Het college noemt in deze nota de verankering van de monumentenzorg in de ruimtelijke ordening en het centraal stellen van het bestemmingsplan hierbij een goede ontwikkeling. Er dient te worden vastgelegd hoe er wordt omgaan met nieuwbouw in een waardevolle omgeving, het thema 'nieuw tussen oud'. Dat vergt een "maatwerkbenadering"; behoudend waar nodig en ruimte gevend waar dat kan.



In het plangebied zijn geen gebouwde monumenten aanwezig. In de omgeving zijn een rijksmonument en beeldbepalend pand gelegen. Het betreffende ensemble wordt door de ontwikkelingen die in het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt niet gesloopt of qua straatbeeld aangetast.

Archeologie

Door de afdeling Archeologie van de gemeente Den Haag is een bureauonderzoek gecombineerd met een Inventariserend Veldonderzoek-boringen uitgevoerd. Dit onderzoek is uitgevoerd omdat het gebied vanwege zijn geologische ondergrond een archeologische verwachting heeft. Bij het bureauonderzoek is komen vast te staan dat het terrein geen archeologische waarden kent uit de laatmiddeleeuwse periode en de nieuwe tijd. De boringen hebben aangetoond dat de ondergrond niet conform de Nieuwe geologische kaart is. In geen van de boringen zijn archeologische indicatoren aangetroffen, ook niet in de aangetroffen humeuze laag. Daarom is de conclusie gewettigd dat het terrein geen behoudenswaardige archeologische waarden kent en dat de kans op niet gedetecteerde archeologische waarden zeer gering is. Op grond van bovenstaande acht de afdeling Archeologie van de gemeente Den Haag verder archeologisch onderzoek ter plaatse van het Willem Royaardsplein niet noodzakelijk. Negatieve effecten kunnen uitgesloten worden

3.8 Aanlegwerkzaamheden

Tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden kunnen milieueffecten optreden. Daarbij gaat het met name om geluidhinder, trillingen, stofoverlast en verkeer gerelateerde effecten. In dit kader is er voor de aanlegfase een Veiligheids- en Gezondheidsplan en een BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) opgesteld en ingediend. Met de maatregelen uit deze plannen wordt de overlast voor de directe omgeving zo veel mogelijk voorkomen. Gezien de tijdelijkheid van de werkzaamheden en de omvang van het plan kunnen belangrijke negatieve milieueffecten waarvoor een volledige m.e.r. procedure doorlopen moet worden uitgesloten worden.

3.9 Mitigerende maatregelen

- Met de ontwikkeling van het winkelcentrum kunnen negatieve effecten op de gewone dwergvleermuis niet worden uitgesloten. Om deze negatieve effecten te voorkomen of te beperken en om te allen tijde een verblijfplaats te bieden zijn maatregelen noodzakelijk. Deze maatregel bestaat uit het plaatsen van een tijdelijke vleermuiskast, die minimaal 3 maanden voor de start van de werkzaamheden zal worden geplaatst, zodat de vleermuizen de tijd hebben om aan de nieuwe verblijven te wennen, alvorens het oorspronkelijk verblijf wordt verwijderd. Daarnaast wordt in de nieuwe situatie de bebouwing geschikt gemaakt voor vleermuizen om te verblijven.



4. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat het plangebied niet is gelegen in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. Verder leiden de aard en omvang van het project niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure is niet noodzakelijk.