

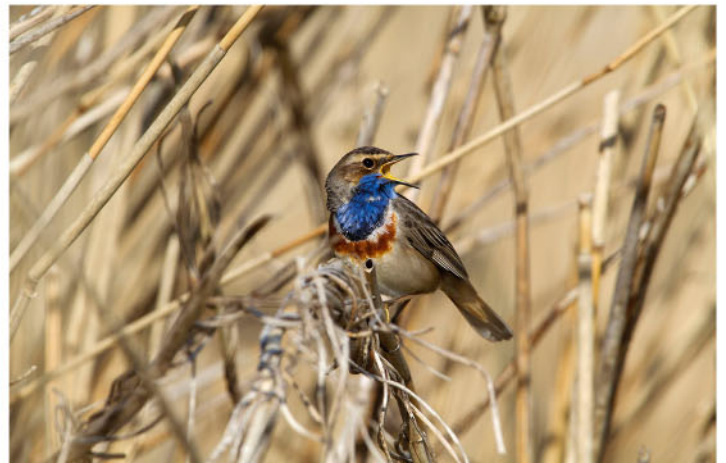


Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

## Central Innovation District Den Haag

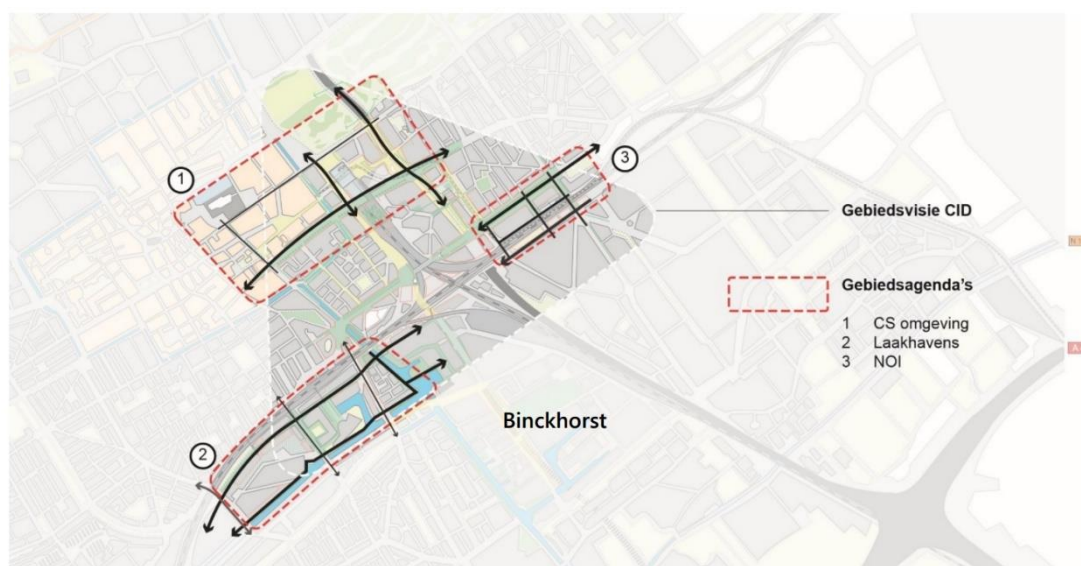
Advies over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

18 juli 2019 / projectnummer: 3403



# 1 Advies voor de inhoud van het MER

Het college van burgemeester en wethouders van Den Haag wil binnen het bestaand stedelijk gebied ruimte bieden aan de groei van inwoners en bedrijven. Een belangrijk deel van de verdichting en stedelijke transformatie gaat plaatsvinden in het gebied tussen en rondom de stations Hollands Spoor, Den Haag Centraal en Den Haag Laan van NOI (Central Innovation District). Voor het totale gebied bereidt het college een structuurvisie voor (Gebiedsvisie CID), voor het deelgebied Laakhavens een bestemmingsplan (Bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor). Voor deze besluiten wordt een milieueffectrapport (plan/project-MER) opgesteld. De gemeenteraad van Den Haag heeft de Commissie gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen MER.



Bron: Central Innovation District, Notitie Reikwijdte en Detailniveau, gem. Den Haag

## Essentiële informatie voor het MER

De NRD bevat volgens de Commissie een goede basis voor het opstellen van het MER. Er is al veel (denk)werk verzet in een complexe en dynamische omgeving. Bij de effectbepaling gaat de NRD ook al in op de methoden die daarbij gebruikt gaan worden.

In aanvulling op de NRD beschouwt zij de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over de structuurvisie en het bestemmingsplan het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- Een uitwerking van de alternatieven voor het CID gebied, met naast een concrete invulling van het bouwprogramma en de mobiliteitsstrategie, ook aandacht hoe de openbare ruimte ingevuld wordt en welke maatregelen in verband met klimaatverandering genomen worden (gelet op de beschikbare ruimte).
- Een uitwerking op dezelfde manier van deze alternatieven per deelgebied. Op die manier wordt ook per deelgebied duidelijk wat het optimale programma zou zijn en hoe zich dat verhoudt tot het optimale programma voor het hele CID.
- Een verkenning van mogelijke oplossingen voor duurzame energieopwekking naast de onderzochte alternatieven.

- Een onderbouwing dat door het plan geen nadelige effecten optreden op Natura 2000-gebied vanwege een toename van stikstofdepositie.
- De aanpak voor het monitoren van milieueffecten en het behalen van ambities, zodat de samenhang van het totale gebied in beeld blijft en de ontwikkeling eventueel bijgestuurd kan worden.
- Een voor een breed publiek toegankelijke, zelfstandig leesbare samenvatting die een goede afspiegeling is van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de Notitie reikwijdte en detailniveau. Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in 'Central Innovation District, Notitie reikwijdte en detailniveau' d.d. 10 juli 2019 voldoende aan de orde komen.

#### **Achtergrond**

*Voor de besluitvorming over activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke activiteiten het gaat. De structuurvisie Gebiedsvisie CID is kaderstellend voor de activiteit D 11.2. (stedelijk ontwikkelingsproject) en daarom plan-m.e.r.-plichtig. Het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor is project-m.e.r.-(beoordelings)plichtig. Een m.e.r.-procedure is ook nodig als significante nadelige effecten op Natura 2000-gebieden niet op voorhand uitgesloten zijn. Daarom is een gecombineerd plan/project-MER nodig. Het MER volgt het detailniveau van de te nemen besluiten; het project-MER zal daarom gedetailleerder zijn dan het plan-MER.*

#### **Waarom een advies?**

*De onafhankelijke Commissie m.e.r. is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeenteraad van De Haag – besluit over het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor en de structuurvisie Gebiedsvisie CID. De Commissie m.e.r. adviseert in dit geval over de inhoud van het nog op te stellen MER. Op het moment van advisering heeft zij geen ontwerpen van de besluiten ontvangen, deze zijn nog niet gereed.*

*De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer [3403](#) op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) in te vullen in het zoekvak.*

## 2 Achtergrond en doel, beleid en besluiten

### 2.1 Achtergrond en doel

In de NRD staat dat de gemeente Den Haag tot 2040 een groei met 50.000 tot 80.000 inwoners verwacht. Om aantrekkelijk te zijn en blijven voor inwoners en bedrijven, wil de gemeente die groei laten plaatsvinden binnen bestaand stedelijk gebied onder de voorwaarde dat die bijdraagt aan een mooie en leefbare stad. De gemeentelijke ambities voor het CID zijn verwoord in de 'CID Agenda 2040'. Deze worden ruimtelijk vertaald in de Gebiedsvisie CID.

De NRD beschrijft de uitgangspunten voor de ontwikkeling, deze zijn:

- verdere verdichting tot sterk functiegemengde hoogstedelijke interactiemilieus nabij hoogwaardig openbaar vervoer die draaien om de nabijheid van, en de uitwisseling tussen bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen;
- verdere verbeteringen van de knooppuntwaarde door verbeteren van bereikbaarheid, zoals die met de schaa sprong van het openbaar vervoer en de aanleg van de Rotterdamsebaan al is ingezet;
- versterking van de kenniseconomie door meer werkgelegenheid en het vergroten van economische innovatie door naast de hoogstedelijke interactiemilieus ook de 'rauwe rafelranden' in, met name de Binckhorst (Noordwest) en Laakhavens, te benutten voor de vestiging van startups;
- duurzame en gezonde stedelijke woonmilieus en het vergroten van ruimtelijke kwaliteit en belevingswaarde door vergroening, energietransitie, gezondheid en duurzame mobiliteit.<sup>1</sup>

Het programma voor CID bestaat volgens de NRD uit minimaal 18.500 woningen en minimaal 25.000 arbeidsplekken. Daarmee verbonden is er voor het CID een minimaal en een maximaal programma opgenomen voor kantoren, voorzieningen, leisure en woningen<sup>2</sup>.

De Commissie adviseert in het MER de minimale en maximale aantallen en typen woningen en arbeidsplaatsen te onderbouwen, mede gezien de verwachte behoefte.

De NRD beschrijft verder dat voor drie prioritaire gebieden – te weten Policy Campus Centraal, College Campus HS en ICT–Security Campus– de ambities uit de CID Agenda 2040 nader uitgewerkt zijn door het college in gebiedsagenda's.

- Policy Campus Centraal moet zich ontwikkelen tot een hoogstedelijk levendig knooppunt van nationale en internationale allure, met meer ruimte voor fietser en voetganger, OV-gericht en door groen en natuurinclusief te bouwen. Door aanwezigheid van overheid, universitair onderwijs, kennisinstellingen, verblijfsvoorzieningen en woningen voor kenniswerkers, kan het gebied zich transformeren tot een innovatief kenniscluster.
- College Campus HS zal met een hoge dichtheid en een gemengd programma aantrekkelijk zijn om te verblijven en wordt verbonden met het centrum en andere wijken. Er zal ruimte geboden worden voor stedelijke gezinnen, ruimte voor wooncomplexen voor kwetsbare groepen, woongroepen, huisvesting met extra services en rond de Haagse Hogeschool startups en hoofdkantoren. Gezocht wordt naar nieuwe

---

<sup>1</sup> Zie pagina 7 van de NRD.

<sup>2</sup> Zie pagina 19–20 van de NRD.

verbindingen en een andere routing van verkeersstromen door het gebied, aanpassing van het huidige parkeerbeleid en parkeervoorzieningen.

- ICT-Security Campus (het gebied rond Den Haag Laan van NOI) moet zich gaan profileren als ICT-en securitycampus met nationale en internationale allure. Het station zal worden ge-upgrade tot intercystation dat een toegangspoort vormt voor Voorburg enerzijds, en het CID en Den Haag anderzijds. Er wordt ingezet op een evenwichtig programma van wonen, werken en voorzieningen. De kwaliteit van de openbare ruimte wordt verbeterd door groen en oplossingen voor mobiliteit en parkeren.

Voor de drie prioritaire gebieden (zie afbeelding 1) is per gebied een gekwantificeerd minimaal en een maximaal programma opgesteld voor het aantal woningen en arbeidsplaatsen, en daarmee verbonden voor de hoofdfuncties kantoren, voorzieningen en leisure<sup>3</sup>.

Binnen het deelgebied College Campus HS zijn rond het spoor al enkele concrete initiatieven, die in het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor worden vastgelegd. Het gaat om maximaal 3.500 wooneenheden, 90.000m<sup>2</sup> bvo kantoor, 15.000 m<sup>2</sup> (onderwijs)voorzieningen en 15.000m<sup>2</sup> leisure<sup>4</sup>.

Voor een aantal overige deelgebieden, buiten de drie prioritaire gebieden, is ook een minimaal en maximaal programma opgesteld.

De Commissie adviseert in het MER een topografische kaart op te nemen waarin alle deelgebieden en de verdere opdeling daarbinnen in één oogopslag duidelijk worden, gelet op de verschillende benamingen van de gebieden. Ook adviseert zij om daarbij per deelgebied de minimale en maximale opgave voor de verschillende aspecten die in de NRD genoemd worden aan te geven. Geef ook weer wat het totale studiegebied van het MER is; dit kan per milieueffect anders zijn.

## 2.2 Beleidskader

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor CID en of het voornemen kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op:

- Wet natuurbescherming en Natura 2000-gebieden
- Wet geluidhinder
- Klimaatbeleid
- Luchtkwaliteit
- BENG-normen
- Ladder van circulariteit en van duurzame verstedelijking
- Klimaatakkoord (nieuwbouw geen gasaansluiting); Aanpassing Gaswet voor ontheffing plicht op gasaansluiting; Akkoord Nieuwbouw aardgasvrij
- Lokaal mobiliteitsbeleid, met name de Haagse Nota Mobiliteit en de Haagse Mobiliteitsagenda
- Regionaal mobiliteitsbeleid (MRDH) en het provinciale beleid Ruimte en Mobiliteit
- Gemeentelijk beleid op het gebied van duurzaamheid, zoals weergegeven in de Kadernota duurzaamheid (Den Haag, 2019)

---

<sup>3</sup> Overigens ontbreekt een heldere definitie van 'leisure'. Deze is wel nodig voor een goed begrip van het MER.

<sup>4</sup> Zie pagina 24 van de NRD.

- Gemeentelijk beleid op het gebied van circulariteit, zoals weergegeven in de beleidsagenda Circulair Den Haag (Wethouder Wijsmuller, Den Haag, 2018)
- Woon- en kantorenbeleid

Geef in het MER aan in hoeverre wet- en regelgeving en beleid randvoorwaarden voor het plan/project opleveren. De m.e.r.-procedure wordt doorlopen voor de structuurvisie en het bestemmingsplan. Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen, zoals bijvoorbeeld door de NS/rijksoverheid om het station Laan van NOI te upgraden tot een intercitystation. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de tijdsplanning is. In een MER worden de milieueffecten van het totale voornemen onderzocht.

## 3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

### 3.1 Algemeen

De Commissie begreep tijdens het locatiebezoek<sup>5</sup> dat het MER en de Structuurvisie in een iteratief proces ontwikkeld zullen worden. De Commissie acht dit een prima aanpak. Daarbij is van belang te bewaken dat de keuzen die in de uiteindelijke Structuurvisie vastgelegd worden, weerspiegeld worden in de in het MER onderzochte alternatieven. Dit geldt voor zowel de projecten die in de Structuurvisie gekozen zullen worden, als voor regels en kaders die gelden voor initiatieven van particuliere partijen. Het MER moet immers de informatie geven mede op basis waarvan de bestuurlijke keuzen gemaakt kunnen worden. Kortom, laat de relatie tussen besluiten en kaders aan de ene kant en MER alternatieven aan de andere kant zien in het MER<sup>6</sup>.

De Commissie adviseert in het MER te beschrijven hoe de gestelde doelen de keuze en de afbakening van de alternatieven hebben bepaald, inclusief de minimale en maximale aantallen woningen, arbeidsplaatsen e.d. Maak daarbij duidelijk dat deze ambities aanvullend zijn ten opzichte van projecten waarover reeds is besloten (zie bij 'referentie' hieronder). Maak ook duidelijk dat er voldoende fysieke ruimte in het gebied is om de alternatieven uit te voeren, en tegelijkertijd te voldoen aan kwalitatieve ambities voor het gebied.

Het MER volgt het detailniveau van het te nemen besluit. Het gedeelte dat zich richt op het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor zal daarom een veel groter detailniveau moeten hebben dat het gedeelte van het MER dat ten behoeve van de structuurvisie opgesteld wordt.

<sup>5</sup> Op 14 juni 2019 heeft de Commissie de locatie bezocht.

<sup>6</sup> Dat betekent ook dat wanneer het bestuur uiteindelijk een keuze maakt voor een alternatief dat wezenlijk afwijkt van de oorspronkelijk in het MER onderzochte alternatieven, dat dit alternatief alsnog in het MER op milieueffecten onderzocht moet worden.

## 3.2 Referentie en alternatieven

### 3.2.1 Referentie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten en te bereiken milieudoelen. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten<sup>7</sup>. Op die manier wordt een duidelijke scheiding aangebracht tussen initiatieven (met aantallen woningen, arbeidsplaatsen en omvang leisure en onderwijsvoorzieningen) waartoe al besloten is (in de referentie) en initiatieven die al wel in discussie zijn maar waarover besluiten nog genomen moeten worden (in de alternatieven).

Geef ook aan wat de mobiliteitsstrategie in de referentie concreet inhoudt. Ga in op afspraken die al gemaakt zijn met bijvoorbeeld de NS/ProRail en/of de Rijksoverheid over de aanpassingen die integraal onderdeel zijn van de plannen, maar buiten de directe invloedssfeer liggen van de gemeente, zoals het overkappen van het spoor bij station Den Haag Centraal en de ontwikkeling van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).

### 3.2.2 Alternatieven

De NRD beschrijft dat de alternatieven voor het CID-gebied gekozen zijn op basis van de twee hoofdkeuzes die, zowel voor het bestemmingsplan als voor de structuurvisie, het meest bepalend zijn voor de ontwikkelingsruimte. De hoofdkeuzes richten zich op de omvang van het bouwprogramma en op de mobiliteitsstrategie. De alternatieven bestaan enerzijds uit het variëren met een minimaal en een maximaal bouwprogramma, en anderzijds met drie opties voor de mobiliteitsstrategie die variëren van een vraagvolgend beleid (minimale modal shift), een sturend beleid tot een sterk sturend beleid (maximale modal shift van autogebruik naar OV, fiets en lopen). De Commissie adviseert in het MER het minimale en het maximale bouwprogramma en de drie mobiliteitsstrategieën te onderbouwen, en de verschillen met de referentiesituatie inzichtelijk te maken<sup>8</sup>.

Voor het bestemmingsplangebied wordt alleen gevarieerd in de mobiliteitsstrategie, omdat er volgens de NRD voor dit gebied al een maximaal programma is van ver uitgewerkte concrete initiatieven dat gereed is voor besluitvorming. Onderbouw waarom er geen beperkter programma mogelijk is, of werk alsnog een alternatief met een beperkter programma uit.

De Commissie merkt ook op dat de alternatieven die variëren in bouwprogramma's concreet in cijfers zijn vastgelegd, zonder dat echter duidelijk is welke activiteiten en programma's verondersteld worden. Welke types woningen, welke leisure, type kantoren, groen, etc. Dit wordt ook in diverse zienswijzen opgemerkt. De Commissie adviseert de alternatieven daarom zo concreet mogelijk uit te werken.

---

<sup>7</sup> Dit speelt met name in het bestemmingsplangebied, waar volgens informatie tijdens het locatiebezoek al concrete initiatieven zijn.

<sup>8</sup> Er lijkt bijvoorbeeld nu weinig verschil te zijn tussen referentiesituatie voor mobiliteit en het alternatief 'minimale modal shift'. Geef in het MER aan of er verschillen zijn, en zo ja welke.

De Commissie kan zich voorstellen dat dilemma's maar ook kansen naar voren komen waarover keuzes gemaakt moeten worden die direct van invloed zijn op de nadere inrichting van de alternatieven. Bijvoorbeeld beschikbare oppervlak voor nieuwe bebouwing versus benodigde ruimte voor infrastructuur en verblijfsruimten. Belangrijke vragen in de ontwikkeling van de CID alternatieven zijn de omvang van de beschikbare (milieugebruiks)ruimte, de keuzes in typen ontwikkelingen en de wijze waarop daarin kan worden gestuurd. Ook de ambities ten aanzien van de kwaliteit van de buitenruimte en klimaatadaptatie nemen mogelijk ruimtebeslag in. Wellicht kunnen deze thema's deels gecombineerd worden. Maak in het MER in ieder geval duidelijk wat per alternatief het programma is voor openbare ruimte (groen, wandel- en fietsroutes, aantrekkelijke verblijfsgebieden) en klimaatadaptatie.

Verder valt op dat de alternatieven die variëren in sturing van de mobiliteit niet duidelijk uitgewerkt zijn. De variatie tussen een vraagvolgend beleid, een 'gewone' vraagsturing en een sterke vraagsturing is abstract, mede omdat beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag complex is. De mate waarin ander mobiliteitsgedrag in de verschillende alternatieven moet worden bereikt en welke maatregelen en voorzieningen daarbij noodzakelijk zijn, zal via de verkeersonderzoeken moeten worden onderzocht en onderbouwd.

### **Alternatieven deelgebieden**

Het MER gaat qua bouwprogramma voor het CID als geheel twee alternatieven uitwerken: een minimum bouwprogramma, bestaande uit de optelsom van de minimale bouwprogramma's voor de drie prioritaire gebieden (en overige gebieden), en een maximum bouwprogramma, de optelsom van de maximale programma's voor de drie prioritaire gebieden (en overige gebieden). Hierdoor lijkt er een keuze te resulteren tussen óf een minimum programma voor alle gebieden (bij een keuze voor min CID) óf een maximum programma voor alle gebieden (bij een keuze voor max CID). Daarmee ontstaat geen zicht op de vraag of voor het ene deelgebied een keuze voor bijvoorbeeld een beperkt bouwprogramma optimaal zou kunnen zijn, en voor het andere deelgebied juist een keuze voor een maximaal programma. Dit alles tegen de achtergrond van de opgestelde gebiedsagenda's. Maak daarom in het MER per deelgebied duidelijk hoe de alternatieven (inclusief inrichting openbare ruimte, te nemen maatregelen in verband met klimaatverandering) zich verhouden, en welk alternatief per deelgebied optimaal zou kunnen zijn.<sup>9</sup> Dit geldt ook voor de te kiezen mobiliteitsstrategie. Geef ook hoe keuzes voor het programma en de mobiliteitsstrategie in het ene deelgebied andere deelgebieden beïnvloeden.

### **Verkenning mogelijkheden energieopwekking**

Gelet op de omvang van het bouwprogramma, zal ook de energievraag groot zijn. De beschikbare ruimte is daarentegen beperkt. Voor zowel de warmte-, koude- als elektriciteitsvraag moet minimaal een CO<sub>2</sub>-vrij alternatief worden toegepast. Hiervoor zijn diverse mogelijkheden, zoals geothermie, aquathermie, wko of restwarmte voor de warmte- en koudevoorziening, zonnepanelen, urban windmills en innovatieve opslagtechnieken. Om de gemeentelijke en nationale klimaatdoelen te bereiken, is het van belang dat de nieuwbouw geen extra druk legt op de mogelijkheden van de bestaande bouw van de stad. Concreet betekent het dus dat duidelijk moet zijn wat de verwachte energievraag (warmte, koude,

---

<sup>9</sup> In diverse zienswijzen wordt hier ook om gevraagd.



elektriciteit) van de nieuwbouw gaat zijn en hoe deze op, ondergronds en rond de nieuwbouw ingevuld kan worden. Het kan bij het maken van keuzen helpen om onderscheid te maken in type energievraag (temperatuurniveau), momenten van vraag en capaciteiten. Tevens moet rekening gehouden worden met nadelige milieueffecten van duurzame energieopwekking, zoals bijvoorbeeld geluid en fijnstofemissies, en externe veiligheid. Daarnaast met ruimtebeslag (zowel ondergronds als op maaiveldniveau) en het 'wegnemen' van kansen van de bestaande bouw binnen én buiten de ontwikkelgebieden. Verken daarom in het MER de voor- en nadelen van de verschillende mogelijkheden voor duurzame energieopwekking en hoe deze inpasbaar zijn binnen de alternatieven voor CID en de deelgebieden.

## 4 Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

### 4.1 Effectbepaling

De NRD bevat een goede aanzet voor beoordelingscriteria. Om een verdere verbeterslag te kunnen maken, merkt de Commissie het volgende op.

In het integraal beoordelingskader wordt een onderscheid gemaakt tussen "effecten op het milieu" en "leefomgevingsambities en overige doelen". Bij de beoordelingswijze worden de effecten afgezet tegen de referentiesituatie, en de ambities en overige doelen de mate waarin het doel wordt bereikt. Het werken met twee groepen criteria met verschillende referenties lijkt de inzichtelijkheid voor de lezer niet te dienen (een "+" betekent in het ene geval "positief effect ten opzichte van de referentiesituatie"), in het andere geval "positieve bijdrage aan het doel").

De Commissie geeft in overweging om de splitsing in twee groepen criteria te laten vervallen, en alle scores af te zetten tegen de referentiesituatie (ook voor ambities: nadat vastgesteld is in hoeverre de ambities worden gehaald in de referentiesituatie, wordt onderzocht of het doelbereik toeneemt dankzij het voornemen).

De criteria in het afwegingskader zijn in het algemeen herkenbaar. Enkele punten vallen op:

- Bij concurrentiekracht wordt niet expliciet verwezen naar mogelijkheden voor circulaire economie.
- De criteria bij het thema ruimtelijke kwaliteit zijn op zich tamelijk beperkt, maar elders staan belangrijke aspecten van ruimtelijke kwaliteit (stedenbouw, openbare ruimte, hoogstedelijkheid). De Commissie geeft in overweging om alle criteria die ruimtelijke kwaliteit weerspiegelen bijeen te brengen.

Omdat het CID zich afspeelt in bestaand stedelijk gebied, is het belangrijk bij de effectbepaling van de alternatieven duidelijk te maken wat de gevolgen zijn voor bestaande inwoners en bedrijven.

Bij een stedelijke ontwikkeling kunnen bijvoorbeeld tijdens de aanlegfase aanzienlijke milieueffecten optreden, bijvoorbeeld op het gebied van verkeersopstoppingen, veiligheid en leefbaarheid<sup>10</sup>. Beschrijf in het MER welke maatregelen genomen zullen worden.

---

<sup>10</sup> In de zienswijzen wordt bijvoorbeeld opgemerkt dat jarenlange bouwputten wandelroutes onaantrekkelijk maken.

## 4.2 Mobiliteit en infrastructuur

In de Notitie R&D is in beperkte mate informatie over de huidige en toekomstige verkeerssituatie opgenomen. Door de wijze waarop de mobiliteit in het gebied wordt gefaciliteerd, kunnen ontwikkelingen worden gestuurd in de richting van de ambities rond duurzame mobiliteit, bereikbaarheid en ruimtegebruik. De Commissie adviseert in het verkeersonderzoek voor de verschillende situaties (huidig, autonoom, alternatieven) de beoogde structuren voor het autoverkeer (inclusief parkeervoorzieningen), het fietsverkeer (inclusief kansen voor Park en Bike), het openbaar vervoer en de belangrijkste loop- en wandelroutes in hun samenhang in beeld te brengen (aanbodzijde). Beschrijf dan de wegcategorisering en maak duidelijk welke kenmerken de verschillende wegen/routes hebben.

In het verkeerskundig onderzoek zal moeten worden onderzocht wat het te verwachten toekomstige gebruik zal zijn (vraagzijde). Wat gaat de woningbouw, de kantoren, leisure en onderwijsinstellingen aan extra verkeersbewegingen opleveren? Hiervoor zal naast de aantallen verplaatsingen als gevolg van de nieuwe woningen, bedrijvigheid en onderwijs beschouwd moeten worden hoeveel bezoekers (leisure, onderwijs) worden verwacht (met verdeling in tijd) en welke verdeling over de verschillende vervoerwijzen mag worden verwacht.

Beschrijf voor de verschillende situaties de bereikbaarheid, de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid op de netwerken. Ga hierbij naast de vervoerwijzen auto, fiets en openbaar vervoer ook in op de voetganger en de loopstromen die in het gebied zullen optreden. Het beoordelingskader rond mobiliteit en bereikbaarheid is naar de mening van de Commissie goed doordacht en volledig.

Onderzoek vervolgens welke voorzieningen en maatregelen in beeld komen en uitgevoerd moeten worden om de toekomstige mobiliteit van bewoners, werknemers en bezoekers te kunnen verwerken. Naast fysieke routes en parkeer- en stallingsvoorzieningen moet hierbij ook gedacht worden aan communicatie- en gedragsmaatregelen. Ook is het aan te bevelen om na te denken over 'achter de hand maatregelen' wanneer eerdere maatregelen volgens de alternatieven onvoldoende effecten sorteren (zie in dit verband ook 5.1 van dit advies).

In het CID zullen regelmatig bijzondere situaties plaatsvinden en evenementen worden georganiseerd. Dit geeft vaak bijzonder patronen van vervoerwijzen en tijdstippen van aankomsten en vertrekken. Besteed daarom in de verkeersonderzoeken aandacht aan de (rest)capaciteiten en nut en noodzaak van evenementenmanagement ten einde risico's op overbelasting te beheersen.

## 4.3 Natuur

### Natura 2000

In de omgeving van CID bevindt zich Natura 2000-gebied met soorten en habitattypen die gevoelig zijn voor stikstofdepositie, zoals bijvoorbeeld Witte Duinen en Grijze Duinen. Op 29 mei 2019 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan over het PAS. Daaruit blijkt dat de Passende beoordeling bij het PAS niet als toestemmingsbasis kan dienen voor plannen en projecten die leiden tot een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden met instandhoudingsdoelstellingen voor

stikstofgevoelige soorten en habitattypen. Als negatieve gevolgen voor Natura 2000-gebied niet met zekerheid is uit te sluiten, moet daarom een Passende beoordeling opgesteld worden.

In de Passende beoordeling moet worden beoordeeld of aantasting van natuurlijke kenmerken kan worden uitsloten. Bij deze beoordeling kunnen mitigerende maatregelen worden meegenomen. Het is, in het licht van bovengenoemde uitspraak, op dit moment niet op voorhand duidelijk welk type mitigerende maatregelen kunnen worden meegenomen en of de maatregelen aangemerkt worden als mitigerend dan wel als instandhoudingsmaatregel dan wel als passende maatregel. De uitspraak lijkt mogelijk te maken<sup>11</sup>:

- *Brongerichte maatregelen* zijn waarschijnlijk onder omstandigheden nog toegestaan. Let op: autonome ontwikkelingen, zoals het voldoen aan geldende wet- en regelgeving, mogen hierbij niet meegenomen worden.
  - *Intern salderen met brongerichte maatregelen*. Salderen binnen het voornemen is waarschijnlijk nog toegestaan. Denk hierbij aan het nemen van extra bronmaatregelen binnen een bedrijf.
  - *Extern salderen<sup>12</sup> met brongerichte maatregelen*. Salderen met een bron elders is nu weer toegestaan buiten het PAS om. Denk hierbij aan het opkopen van een bestaand bedrijf of het verplaatsen van een bedrijfslocatie.

Maak bij de berekeningen gebruik van de nieuwste versie van AERIUS.

De Commissie acht het van belang dat het voorkeursalternatief per saldo niet leidt tot een toename van stikstofdepositie in daarvoor gevoelige Nederlandse Natura 2000-gebieden zoals Solleveld en Kapittelduinen, Westduinpark en Wapendal en Meijendel en Berkheide. Dit is ook van belang voor een eerste verkenning van de haalbaarheid van het succesvol, en in de juiste volgorde doorlopen van een ADC-toets<sup>13</sup>.

#### NatuurNetwerkNederland (NNN)

In het gebied bevindt zich een gedeelte van het NNN. Onderzoek welke gevolgen het initiatief op deze actuele en potentiële (wezenlijke) kenmerken en waarden heeft. Voor het NNN geldt provinciaal beleid. Geef aan hoe het NNN provinciaal is uitgewerkt en of het voornemen hierin past. Beschrijf mogelijke en/of nodige mitigerende en/of compenserende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen.

#### Beschermde soorten

Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor beschermde soorten en bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats. Geef indien verbodsbepalingen overtreden kunnen worden aan of en in hoeverre de staat van instandhouding van de betreffende soort verslechtert. Beschrijf mogelijke en/of nodige mitigerende en/of compenserende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen.

---

<sup>11</sup> Op dit moment is nog geen nieuwe landelijke aanpak voorhanden.

<sup>12</sup> Het verbod op extern salderen is onverbindend verklaard. Er kan extern worden gesaldeerd met een bedrijf dat: op 1 juli 2015 geen stikstofdepositie veroorzaakte, of op 1 juli 2018 nog stikstofdepositie veroorzaakte, of binnen één kilometer afstand van een Natura 2000-gebied staat.

<sup>13</sup> Op grond van artikel 2.8, vierde en vijfde lid, van de Wet natuurbescherming kan bij aantasting van de natuurlijke kenmerken van een Natura 2000-gebied alleen een toestemming worden verkregen als (A) alternatieven ontbreken, (D) sprake is van een dwingende reden van groot openbaar belang (D) en (C) compenserende maatregelen worden getroffen.

## 4.4 Leefomgeving en gezondheid

De NRD noemt de hoge ambities die Den Haag heeft op het gebied van gezondheid en leefbaarheid. Voor gezondheid gaat het daarbij om gezondheidsbescherming en gezondheidsbevordering. Gezondheidsbescherming bevat klassieke aspecten zoals luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid en lichthinder. Bij gezondheidsbevordering gaat het vooral om gezond bewegen en het stimuleren van groen. Die twee hebben ook een sterke relatie met de gewenste hoogwaardige kwaliteit van de leefomgeving.

De ambities zijn stevig, maar moeten nog wel worden uitgewerkt in concrete plannen. De NRD noemt daarvoor een aantal nog te ontwikkelen instrumenten, zoals de gereedschapskist buitenruimte CID en een gebiedsgerichte mobiliteitsnorm.

Uit oogpunt van gezondheid is het een compliment waard dat naast het beschermen van de gezondheid, gezondheidsbevordering als ambitie wordt genoemd. Er valt daarmee veel gezondheidswinst te behalen. Naast de genoemde aspecten, geldt dat bijvoorbeeld voor de twee oorzaken met de grootste ziektelast in Nederland: roken en ongezonde voeding. De fysieke inrichting heeft ook hierop veel invloed en zou een plaats in ruimtelijke planvorming kunnen krijgen.

Een aspect dat voor de gestelde ambities van bewegingsstimulering en de hoogwaardige omgevingskwaliteit aandacht behoeft, is sociale veiligheid. Een omgeving die mensen als sociaal onveilig beschouwen, zullen ze niet of weinig gebruiken. De Commissie adviseert om sociale veiligheid toe te voegen als ambitie in het beoordelingskader.

Omdat er nog weinig concrete plannen zijn voor de uitwerking van de gezondheids- en leefbaarheidsambities, is het belangrijk om een goede monitoring te doen met een concreet beoordelingskader. Voor gezond bewegen zijn dat onder andere de indicatoren voor het percentage autogebruik, het aantal fietsers en het aantal voetgangers. Het is te overwegen om dat uit te drukken in een modal split.

Voor gezond gedrag is er een kwalitatieve indicator voor de mate waarin de inrichting aanzet tot bewegen en sport. Die lijkt weinig toe te voegen aan de indicator over het daadwerkelijke beweggedrag. Het is nuttiger om met een indicator te werken voor de hoeveelheid en kwaliteit van groen en speelruimte.

Voor lucht en geluid is ziektelast het criterium. Dat is zeer bruikbaar. Als indicator voor de ziektelast wordt de MGR (Milieugezondheidsrisico) genomen. Ook die is bruikbaar, maar kan aangevuld worden met meer directe indicatoren voor de ziektelast die een beeld geven van de effecten op het gehele CID-gebied en de deelgebieden. De informatie om dat uit te rekenen is beschikbaar, want identiek aan de informatie die nodig is om het MGR uit te rekenen. Bij geluid gaat het dan bijvoorbeeld om het percentage en het absoluut aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden. Het bepalen van het aantal ernstig gehinderden is extra nuttig omdat deze niet in de MGR zitten. Bij luchtkwaliteit gaat het vooral om levensduurverlies.

## 4.5 Klimaat

De gemeente Den Haag wil in 2030 klimaatneutraal zijn. In de praktijk heeft dit de consequentie dat nieuwbouw eigenlijk géén, danwel negatieve emissies (CO<sub>2</sub> onttrekken aan de atmosfeer) moet hebben. (zie in dit verband ook hetgeen hierover is opgenomen onder 'verkenning mogelijkheden energieopwekking' in 3.2.). Deze gebouwen zullen namelijk in de

eerste 20–30 jaar na de bouw geen noemenswaardige transformatie meer ondergaan, dus zij moeten in één keer goed zijn. Daarnaast zou in een situatie waarin deze gebouwen wél emissies hebben, de emissie van de gemeente juist toenemen, in plaats van de gewenste/verplichte afname van de emissies. Dit betekent dat in het beschouwde gebied voldoende mitigerende maatregelen getroffen moeten worden om emissies te voorkomen. Daarnaast moeten in het gebied ook voldoende adaptieve maatregelen worden getroffen om rekening te houden met de klimaatverandering die wordt veroorzaakt door emissies elders (buiten de scope en invloedssfeer van de beoogde ontwikkelingen in Den Haag). Een voorbeeld hiervan is waterberging en groene daken.

Ga bij de beschrijving van de milieugevolgen uit van de range aan mogelijke effecten van klimaatverandering vastgesteld op basis van de vier klimaatscenario's van het KNMI en het worst-case-scenario van het PBL.

Geef aan welke mitigerende maatregelen ingezet (kunnen) worden, afhankelijk van de daadwerkelijk optredende effecten. Beschrijf op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te vergelijken.

## 4.6 Grondstoffengebruik/energie

Om een goed beeld te hebben van de effecten van de energievoorziening, moet een indicatie worden gegeven van de verschillende energievragen van de diverse projecten. Het gaat daarbij om zowel de warmte-, koude- als elektriciteitsvraag van de gebouwen en de buitenruimte (zie in dit verband ook hetgeen hierover bij 'verkenning mogelijkheden energieopwekking' is vermeld). Conform de ambities van de gemeente Den Haag en het Rijk, mogen deze oplossingsrichtingen voor de energievoorziening géén CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaken. Dit zou immers leiden tot een toename van de CO<sub>2</sub>-emissie van de stad, terwijl een reductie naar een absolute nul-emissie de ambitie is. In de NRD wordt in tabel 4.7 wel gesproken over besparing en opwekking, maar niet over het uiteindelijke gebruik. Dit laatste moet dus geheel zonder CO<sub>2</sub>-emissie plaatsvinden. Hiervoor is het dan wel van belang dat duidelijk wordt gedefinieerd met welke scope (I, II of III) naar deze emissies wordt gekeken. Houd daarom bij de beoordeling er rekening mee, dat de energievoorziening volgens het beleid op korte termijn al volledig CO<sub>2</sub>-vrij zou moeten zijn.

Het bepalen van de energiebesparing van de gebouwen aan de hand van de Uniforme Maatlat kan op zich wel, maar dat is in principe een indirecte manier om dit te doen. Inzichtelijker lijkt het om niet te kijken naar energiebesparing, maar naar het absolute energiegebruik (van besparing is immers weinig sprake wanneer de referentie voor nieuwbouw de BENG-norm is, welke in de toekomst mogelijk nog verder wordt aangescherpt). Daarnaast is deze benadering is toekomstvaster dan een verwijzing naar de UMGO<sup>14</sup>

Beschrijf in het MER verder hoe dit voornemen zich verhoudt tot nationaal en gemeentelijk beleid met betrekking tot circulariteit, in het bijzonder de daarin opgenomen doelstellingen voor de bouw<sup>15</sup>. Geef aan hoe het initiatief past in de verschillende voorkeursconcepten voor de circulariteit, vaak aangeduid met de circulariteits- of R-ladder volgens Cramer (2014), ook ten opzichte van andere gemiddelde bouw- en recreatieprojecten. Neem daarbij ook mee

<sup>14</sup> Niet zeker is of de UMGO over 5 of 10 jaar überhaupt nog wordt gebruikt.

<sup>15</sup> <https://www.circulairereconomienederland.nl/transitieagendas/transitieagenda+bouw/default.aspx>

op welke wijze het hergebruik van grondstoffen en materialen bij realisatie wordt geregistreerd en in de toekomst wordt gemonitord<sup>16</sup>.

## 4.7 Landschap en cultuurhistorie

In het gebied zijn bijzondere cultuurhistorische en bouwhistorische kwaliteiten aanwezig, zoals bijvoorbeeld het postgebouw en de fietsbrug over de Trekvlief bij de Bontekoekade. Beschrijf deze kwaliteiten in het MER en geef aan hoe deze kwaliteiten worden gewaardeerd, zowel vanuit het beleid als vanuit de beleving door gebruikers van het gebied. Geef in de beschrijving ook aan, wat de (verwachte) waarde van het bodemarchief in het plangebied is.

Beschrijf in het MER wat de positieve en negatieve gevolgen zijn van het voornemen voor bestaande kwaliteiten en voor de identiteit van het gebied, als ook voor veranderingen in gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde. Betrek daarbij ook veranderingen in (visuele) relaties van het plangebied met zijn omgeving als gevolg van het voornemen. Maak waar zinnig gebruik van visualisaties om inzicht te bieden in de manier waarop nieuwe kwaliteiten aan het bestaande worden toegevoegd en waarop het plangebied in de nieuwe situatie wordt beleefd, zoals bijvoorbeeld door een gewijzigde skyline.

## 5 Overige aspecten

Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven', 'leemten in milieuinformatie' en 'samenvatting van het MER' heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

### 5.1 Onzekerheden en monitoring & evaluatie

Gelet op de looptijd van de structuurvisie en de afhankelijkheid van andere partijen om de doelen te bereiken, zoals de realisatie van het programma door marktpartijen en het mobiliteitsgedrag van toekomstige bewoners (zoals het niet of nauwelijks gebruiken van een auto), adviseert de Commissie regelmatig te bewaken in welke mate de daadwerkelijke ontwikkelingen bijdragen aan de doelen van de gemeente, welke milieueffecten zijn opgetreden, en hoe deze zich verhouden tot de wet- en regelgeving. Een 'vinger aan-de-pols-systeem' kan inzichtelijk maken of de verschillende deeldoelstellingen gedurende de looptijd van de structuurvisie nog kunnen worden bereikt. Dit biedt bestuurders een basis om in de loop van de tijd, indien nodig, extra maatregelen te nemen. Het is van belang om vooraf maatregelen achter de hand, zoals bijvoorbeeld hoe meer sturing in de mobiliteit bereikt kan worden, te formuleren. Formuleer op basis van het beoordelingskader een monitoringsprogramma. Houd hierbij rekening met de ontwikkelingen in de kwaliteit van de leefomgeving. Deze kunnen aanleiding zijn tot het hanteren van andere beoordelingscriteria dan op dit moment zijn voorzien. Bestaande sectorale monitoringsprogramma's voor

---

<sup>16</sup> Belangrijk onderdeel in de bouw is het registreren van gebruikte grondstoffen en materialen. Deze materialen kunnen worden hergebruikt in een volgende fase. Dit kan bijvoorbeeld met het gebruik van een grondstoffenpaspoort. Dit staat ook al goed beschreven in de NRD.

luchtkwaliteit (NSL), natuur (SNL, PAS), (grond)water en gezondheid kunnen worden ingezet voor het in beeld brengen van de geactualiseerde leefomgevingskwaliteit.

## 5.2 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Zorg ervoor dat:

- het MER zo beknopt mogelijk is, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst zijn opgenomen;
- recent en goed leesbaar kaartmateriaal is gebruikt, met duidelijke legenda en zoveel mogelijk visualisaties.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens 3403 RD Central Innovation District**

### **Advies van de Commissie over het op te stellen MER**

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

### **Samenstelling van de werkgroep**

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dr. Michiel van Pelt

ing. Ben Peters

drs. Marieke van Rhijn (voorzitter)

drs. Benno Schepers

mr. drs. Annemarie Wagenmakers (secretaris)

dr. Fred Woudenberg

### **Besluiten waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld**

Structuurvisie en bestemmingsplan.

### **Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?**

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit D11.2, “stedelijke ontwikkeling”. Een MER is wellicht ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Er wordt een gecombineerd plan-/project-MER opgesteld.

### **Bevoegd gezag besluiten**

Gemeenteraad van de gemeente Den Haag.

### **Initiatiefnemer besluiten**

Het college van B&W van de gemeente Den Haag.

### **Bevoegd gezag m.e.r.-procedure**

Het college van B&W van de gemeente Den Haag.

### **Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?**

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag heeft toegevoerd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

### **Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?**

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op [www.commissierner.nl](http://www.commissierner.nl) projectnummer [3403](#) in te vullen in het zoekvak.



**Commissie voor de milieueffectrapportage**  
A. v. Schendelstraat 760  
3511 MK Utrecht

t 030-2347666  
e [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)  
w [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl)

