



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Verkenning Bereikbaarheid central innovation district Binckhorst

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

14 december 2020 / projectnummer: 3505



1 Advies voor de inhoud van het MER

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de Provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag en de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg willen een pakket aan mobiliteitsmaatregelen, inclusief Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in de vorm van bus-ART, tram of lightrail, onderzoeken. Hiervoor wordt een MIRT¹-traject doorlopen waarin een voorkeursbeslissing wordt vastgesteld, die wordt vastgelegd in een Structuurvisie geheten 'Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst'.² Voor het besluit hierover wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg hebben de Commissie gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen MER.

Onderbouwing met milieu-informatie op verschillende niveaus

De doelen voor het Masterplan zijn zeer breed geformuleerd en richten zich op de grote mobiliteitstransitie die nodig is om de leefbaarheid te garanderen, ook bij een sterk verdichtende stad met veel extra wonen en werken. Het valt de Commissie op dat de uitwerking in de notitie R&D vooral inzoomt op a) het HOV (andere types mobiliteit worden als gegeven beschouwd) en b) het korte tracé tussen de stations Voorburg en Den Haag CS, waardoor alleen de systeemkeuze voor HOV-bus-ART, HOV-tram of light-rail op dat tracé nog open staat voor de Structuurvisie. **Geef daarom een duidelijke beschrijving van de scope en de doelen.** De titel van de notitie R&D en de beschreven doelen suggereren een aanzienlijk bredere scope dan de uitwerking zoals later in de notitie voorgesteld. Maak daarom duidelijk onderscheid naar de doelen voor de projectgebieden CID en Binckhorst en de regio, de doelen voor het brede mobiliteitspakket en de doelen voor het aan te leggen HOV-tracé.

De Commissie adviseert de opzet uit de notitie R&D vervolgens uit te breiden naar 3 niveaus:

1. **Schaalniveau 1. Onderbouwing dat het no-regretpakket plus HOV voldoende is om het bredere bouwprogramma en de doelen te realiseren.** In bijlage 4 van het MER bij het besluit over de CID zélf is onderbouwd dat een (sterk) sturend mobiliteitspakket nodig is om doelen te halen. De uitwerking van dit mobiliteitspakket verwacht de Commissie in dit Masterplan/MER. Dit is nu nog geen onderdeel van de opzet in de notitie R&D waardoor niet duidelijk wordt of de beoogde maatregelen voldoende zijn en de doelen daarmee gehaald kunnen worden. Dit wordt in hoofdstuk 2 van dit advies nader toegelicht.
2. **Schaalniveau 2. Informatie nodig voor keuze type HOV,** waarbij de keuze voor het HOV-tracé wordt onderbouwd vanuit onderzoek naar alternatieven voor de hele Koningscorridor en naar de globale effecten op het bredere studiegebied van de Koningscorridor. Een deel van deze onderbouwing kan in het MER voor de CID gebiedsontwikkeling zélf gevonden worden, maar deze is nog niet compleet. Dit wordt in de hoofdstukken 3 en verder nader toegelicht. De hoofdpunten daaruit zijn in het vervolg van dit hoofdstuk opgenomen.

¹ Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) is een uitvoeringsprogramma van de rijksoverheid.

² Verder 'Masterplan'. In een aparte recente m.e.r.-procedure is de structuurvisie 'Gebiedsvisie CID' opgesteld met wonen, werken en hoge leefbaarheidsambities. <https://commissiemer.nl/adviezen/3403>. Ook voor het bestemmingsplan van de Binckhorst is een m.e.r.-procedure doorlopen <https://commissiemer.nl/adviezen/2985>.

3. Schaalniveau 3. **Informatie nodig voor de inpassing binnen gebied CID/Binckhorst.** Dit onderdeel wordt te zijner tijd verder uitgewerkt in het separate project-MER bij het ruimtelijke plan en is daarom nog geen onderdeel van dit advies.

Essentiële informatie voor het Plan-MER op schaalniveau 1: halen brede doelen

De Commissie adviseert de mobiliteits- en leefbaarheidsdoelen met het voorgestelde pakket verder te onderzoeken, zodat de informatie die het beantwoorden van de vragen oplevert, kan worden meegewogen bij het besluit.

Essentiële informatie voor het Plan-MER op schaalniveau 2: keuze type HOV

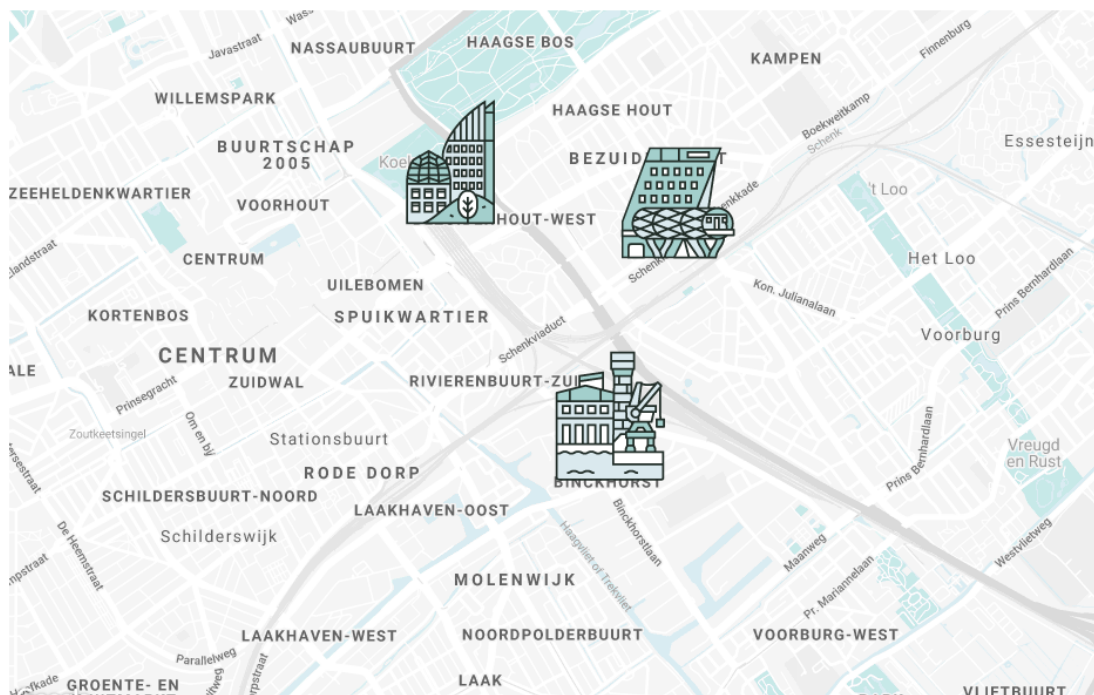
De notitie R&D is goed leesbaar opgesteld. De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie voor het Plan-MER voor de keuzes in de Structuurvisie. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in het besluit het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- **HOV Systeemkeuze.** Onderbouw de systeemkeuze voor het HOV op het niveau van de gehele Koningscorridor door alternatieven te onderzoeken op enerzijds hun globale milieueffecten op het hele tracé van de Koningscorridor en anderzijds vanuit de bijdrage die deze levert aan het halen van alle doelen. Maak duidelijk onderscheid tussen effectbeschrijving en doelbereik. Geef aan hoe is omgegaan met de conclusie uit het MER voor de CID dat de bus eigenlijk als optie al is afgevallen.
- **Natuur.** Een uitvoerbaar alternatief met het oog op de Wet natuurbescherming.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

Dit advies is opgesteld met het oog op het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming.

De Commissie maakt in de rest van het advies onderscheid in de zaken die beschreven moeten worden voor het mobiliteitspakket als randvoorwaarde voor ontwikkelingen (hoofdstuk 2), en de zaken die beschreven moeten worden om het milieubelang te kunnen meewegen bij de systeemkeuze voor het HOV-tracé (hoofdstuk 3 en verder). Ze bouwt in haar advies voort op de notitie Reikwijdte en Detailniveau (notitie R&D). Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die daarin naar haar mening voldoende aan de orde komen.



Figuur 1 Het Central Innovation District (CID) met daarin de deelgebieden 'Rondom Den Haag CS', 'Rondom laan van NOI', en 'Binckhorst en Binckhaven'. Bron: <https://www.ciddenhaag.nl/het-cid-gebied/> geraadpleegd op 15 november 2020.

Aanleiding MER

Gedurende de beoordelingsfase van de MIRT-verkenning wordt een voorkeursalternatief vastgesteld. Dit voorkeursalternatief bestaat uit een pakket aan mobiliteitsmaatregelen inclusief een nieuw HOV-tracé in, van en naar het CID en de Binckhorst. Dit voorkeursalternatief wordt opgenomen in een (ontwerp-) structuurvisie 'Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst'. Dit plan bevat daarmee op hoofdlijnen de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in CID-Binckhorst. Deze structuurvisie 'Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst' is daarmee kaderstellend voor m.e.r.-plichtige of m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten en daarom is het verplicht een plan-MER op te stellen. Een plan-MER is ook verplicht omdat voor het plan tevens een Passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming moet worden opgesteld.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, 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. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – de gemeente Den Haag en de gemeente Leidschendam-Voorburg – besluiten over de maatregelen.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer [3505](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Advies over mobiliteit als randvoorwaarde voor stedelijke ontwikkelingen: schaalniveau 1

Doelen voor Masterplan (bladzijde 5 en 6 notitie R&D)

In het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst in Den Haag wordt met de Structuurvisie CID en het Omgevingsplan Binckhorst tot 2040 een forse groei van woon- en werklocaties mogelijk gemaakt. De notitie R&D stelt dat er grenzen zijn aan wat haalbaar is binnen het gebied; indien op de huidige voet wordt doorgegaan met mobiliteit kunnen de hoge ontwikkelambities niet worden gerealiseerd.

De notitie R&D geeft ook aan dat problemen ontstaan rond uitgeefbare ruimte, leefbaarheid en aantrekkelijkheid, bereikbaarheid en milieu. Deze knelpunten worden grotendeels veroorzaakt door de (toename van) verkeersbewegingen en de hiervoor benodigde verkeers- en parkeercapaciteit. De forse verdichtingsopgave vraagt daarom om een andere benadering van stedelijke mobiliteit. Volgens de notitie R&D is het daarom nodig dat er ook maatregelen op het gebied van bereikbaarheid worden getroffen. Daarbij wordt ingezet op:

- het verbeteren van de leefbaarheid;
- minder ruimte voor de auto;
- ruimte voor fietsers en voetgangers en
- hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).

Door in bereikbaarheid te investeren wordt de 'modal shift' van de auto naar andere vormen van vervoer gestimuleerd. Dit mobiliteitspakket, dat moet leiden tot een mobiliteitstransitie, wordt uitgewerkt in een (Ontwerp) Masterplan, het besluit waar het MER voor wordt opgesteld.

Conclusies MER CID: sterke sturing noodzaak voor halen doelen CID

Voor het CID (inclusief de Binkhorst) en het bouwprogramma daarin is al een milieueffectrapport opgesteld. Hierbij is ook een mobiliteitsonderzoek (bijlage 4 van het MER CID) opgenomen waarin alle modaliteiten zijn meegenomen. Hieruit bleek dat alleen met (sterk) sturend mobiliteitsbeleid de ambities haalbaar zullen zijn als het volledige bouwprogramma wordt gerealiseerd. De Commissie onderschreef deze conclusie ook in haar advies.

Beperkte uitwerking in de notitie R&D

De doelen voor het Masterplan zijn hoog en duidelijk is dat een transitie in de mobiliteit nodig is. Ook de conclusies uit het MER voor het CID zelf zijn helder over de (sterke) sturing die nodig is.

De Commissie had verwacht dat dit Masterplan de concretere uitwerking van de benodigde sturing zou bevatten. Het valt de Commissie op dat de verdere uitwerking in de notitie R&D direct inzoomt op het HOV op het tracé door de Binkhorst (tussen stations Voorburg en Den Haag CS) en daarbij alleen de systeemkeuze nog open staat; wordt het HOV-bus-ART, HOV-tram of een vorm van light-rail? De beoogde andere doelen (leefbaarheid, minder ruimte voor auto en meer voor fietsers en voetgangers) worden verder alleen ingevuld met een 'no-regret' pakket, wat op het hele CID gebied betrekking heeft (daarbij valt het overigens op dat in dit pakket niets over parkeren, in en/of op afstand van het plangebied, wordt gezegd). Of met deze maatregelen de ambitie van het CID haalbaar is, wordt niet duidelijk.

De Commissie raadt met klem aan om deze opzet uit te breiden, omdat het MER zoals in de notitie R&D opgezet de volgende vragen niet gaat beantwoorden:

1. **Bredere mobiliteitsdoelen.** Zijn meer maatregelen mogelijk en nodig voor het behalen van de bredere andere doelen, zoals verwoord in de notitie R&D (verschuiving van auto naar lopen/ov/fiets, leefbaarheid)? Met andere woorden, is de beoogde mobiliteitstransitie mogelijk met het no-regretpakket uit de notitie R&D?
2. **Uitvoerbaarheid bouwopgave.** Is het in de notitie R&D opgenomen pakket van maatregelen voldoende om de bouwopgaven in CID/Binckhorst waar te kunnen maken. Of is een grotere inspanning nodig om de doelen te halen, ook gezien de conclusie uit het MER CID dat sterk gestuurd moet worden op mobiliteit in brede zin?

Ad 1 haalbaarheid bredere mobiliteitsdoelen

Van de genoemde doelen (het verbeteren van de leefbaarheid, minder ruimte voor de auto, ruimte voor fietsers en voetgangers en HOV) wordt alleen HOV volgens de notitie R&D uitgebreid in het MER onderzocht. Daarmee wordt niet duidelijk of het Masterplan straks ook voldoet aan de overige doelen die gesteld zijn. Onderbouw of het no-regret pakket, zoals genoemd in de notitie R&D als onderdeel van alle alternatieven, voldoende is om deze doelstellingen te behalen.

Ad 2 uitvoerbaarheid bouwopgave en leefbaarheid CID

De uitvoerbaarheid van de bouwopgave in de gebieden CID en Binckhorst, is zeer afhankelijk van een goede uitwerking van de mobiliteit in, van en naar het gebied. Ook de leefbaarheidsdoelstellingen hangen voor een belangrijk deel af van een goed mobiliteitspakket. In de milieueffectrapporten die aan CID respectievelijk Binckhorst ten grondslag hebben gelegen, is mobiliteit en de transitie hierin als absolute randvoorwaarde gesteld. En hoewel de titel van het voorliggende besluit 'Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst' het doet vermoeden, zal dit plan en het MER met de huidige opzet geen zicht op geven op de consequenties voor de uitvoering van de bouwopgave.

Het antwoord op deze vragen overstijgt het belang van het besluit over dit korte HOV-tracé en is er mogelijk ook op van invloed. De Commissie adviseert daarom de gemeenten en/of de regio om te onderzoeken of de bredere mobiliteitsdoelen worden gehaald. Verder raadt de Commissie dringend aan om te onderzoeken of de CID-bouwopgave hiermee kan worden gerealiseerd. Als blijkt dat de mobiliteitsdoelen niet gehaald worden, is het wellicht nodig om het no-regretpakket uit te breiden met verdergaande maatregelen/alternatieven voor de verschuiving van auto naar lopen/ov/fiets en het verbeteren van de leefbaarheid. Op die manier kan de informatie die het beantwoorden van de vragen oplevert, worden meegewogen bij het besluit.³

Nu verder met keuze type HOV in groter geheel

Wat betreft het OV (waartoe de NRD zich nu heel nadrukkelijk beperkt) moet de gehele Koningscorridor (tracé van Scheveningen via het plangebied naar Leidschendam-Voorburg) worden onderzocht in het MER, waarbij dan ook het regionale schaalniveau terug kan komen. Op deze manier kan op het juiste schaalniveau een systeemkeuze worden gemaakt. Dit komt terug in het volgende hoofdstukken over de keuzes over het tracé HOV lijn CID/Binckhorst.

3 Advies voor de keuze type HOV: schaalniveau 2

3.1 Beleidskader

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor het voornemen en of het project/plan kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op de volgende besluiten en geef aan welke onderbouwing vanuit milieuoogpunt hieraan ten grondslag heeft gelegen. Geef ook aan welke randvoorwaarden deze besluiten hebben opgeleverd, bijvoorbeeld op milieugebied voor dit voornemen:

- Ontwikkelingsplan Binckhorst.
- Ontwerp-structuurvisie CID.
- Visie OV Schaalsprong Den Haag en regio.
- MIRT bereikbaarheid Den Haag Rotterdam.

Geef een overzicht van vorige besluiten en de samenhang ertussen. Geef daarbij ook aan hoe het milieubelang daarbij is meegenomen en of deze besluiten voor inspraak open hebben gestaan.

CID én Binckhorst of Binckhorst als onderdeel van CID?

In de verschillende stukken worden het CID en de Binckhorst als aparte gebieden gezien, of wordt de Binckhorst als onderdeel van het CID gezien.⁴ Geef duidelijk aan welke van deze indelingen de juiste is.

3.2 Alternatieven voor keuze HOV; kies breder perspectief

In ontwerp-structuurvisie CID wordt het tracé van de Koningscorridor als volgt beschreven:

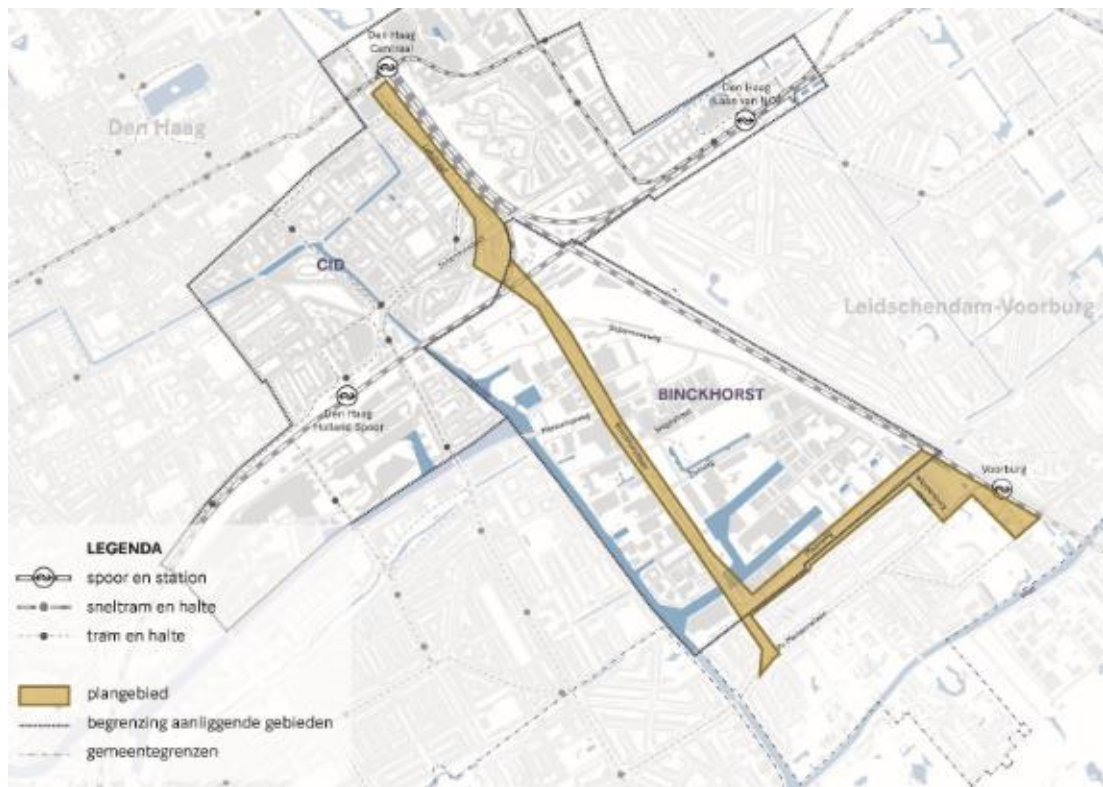
[De verbinding die] de Binckhorst, het CID, Den Haag Centraal en Madurodam met elkaar verbindt. Aan de landzijde moet deze OV- corridor worden doorgekoppeld naar Zoetermeer en Delft/Rotterdam. Aan de zeezijde waaiert de OV-corridor uit om zowel Scheveningen Bad als Scheveningen Haven te bedienen.

De notitie R&D richt zich uitdrukkelijk op het deel van de Koningscorridor in het gebied van de CID en de Binckhorst (zie figuur 2). De Commissie adviseert voor de keuze van het type HOV het *studiegebied* voor de systeemkeuze echter uit te breiden naar (het hele gebied rondom) het tracé van de Koningscorridor, met als verondersteld uitgangspunt dat vermijden van overstappen nodig is gezien de hoge mobiliteitsdoelen. Op die manier wordt de systeemkeuze voor het hele traject onderzocht, en onderbouwd vanuit effecten langs het hele tracé, en kan ook gekeken worden naar het halen van doelen voor het hele gebied. Om een goede systeemkeuze te kunnen maken, zijn de aansluiting op het verdere tracé en de mogelijkheden en onmogelijkheden aldaar immers ook van groot belang.

Beschrijf hoe de gestelde doelen voor de HOV-lijn en de milieueffecten de keuze en de afbakening van de alternatieven voor de HOV-systeemkeuze hebben bepaald. Breng daarom

⁴ Op bladzijde 5 van de notitie R&D staat bijvoorbeeld CD én Binckhorst.

voor de alternatieven tijdelijke en permanente effecten in beeld langs het hele tracé van de Koningscorridor.



Figuur 2 in bruin het plangebied voor de mobiliteitsmaatregelen. Bron: NRD

3.3 Van tien naar drie alternatieven

In de NRD wordt van tien kansrijke oplossingsrichtingen verder gewerkt met drie uit te werken alternatieven:

- HOV TramAlternatief.
- LightrailAlternatief.
- HOV bus + ART/tram.

Geef globaal aan op basis van welke milieuoverwegingen deze alternatieven zijn gekozen, ook in het bredere studiegebied.

In de NRD worden voor de HOV-alternatieven geen tracéalternatieven onderzocht. Maak duidelijk waarom dit zo is en hiervoor geen alternatieven worden onderzocht.

3.4 Referentie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied. Beschrijf ook de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige milieutoestand zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ga bij beschrijving van deze ontwikkeling uit van te verwachten veranderingen in de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten

waarover reeds is besloten. Beschrijf de effecten uiteindelijk zowel ten opzichte van de huidige feitelijke situatie en ten opzichte van de huidige situatie plus de autonome ontwikkeling tezamen.

Geef aan eventueel met een scenario aan wat de gevoeligheid van het plan is voor het aanleggen van de laatste 4000 woningen in de Binckhorst, zowel voor het halen van de doelen als de milieueffecten.

3.5 Onderscheid doelbereik en effectbereik

Het MER is niet alleen bedoeld om te laten zien of de alternatieven aan wettelijke (milieu)randvoorwaarden voldoen, maar ook of nagestreefde doelen ermee worden gerealiseerd. Maak daarom in het beoordelingskader onderscheid tussen criteria waarmee kan worden bepaald of doelen gehaald worden, en de milieueffecten in brede zin. Zie verder hierover 4.3 van dit advies.

3.6 Te nemen besluit(en)

Het MER wordt opgesteld voor een besluit over de structuurvisie. Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen, inclusief de vaststelling van een omgevingsplan met bijbehorend milieueffectrapport. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de planning is.

4 Milieugevolgen keuze type HOV: schaalniveau 2

4.1 Effectbepaling

Studiegebied en globale effectbepaling

Voor de onderbouwing van de systeemkeuze is het voldoende om met een globale inschatting van (het type) effecten op de leefomgeving te werken. Geef aan wat de verschillende alternatieven voor het HOV globaal betekenen voor hinder voor omwonenden, en breidt dit uit naar het hele tracé waar de systeemkeuze uiteindelijk zal doorwerken.

Tijdelijke effecten aanlegfase van belang voor alternatievenkeuze en fasering

Tijdelijke ofwel aanlegeffecten spelen juist ook een belangrijke rol indien er gefaseerd keuzes worden gemaakt voor het type HOV; als eerst voor een bus met busbaan wordt gekozen en dan eventueel wordt overgeschakeld op Tram/lightrail, dan zijn er langdurig tijdelijke effecten te verwachten. Neem deze tijdelijke effecten mee in het MER.

4.2 Effectbepaling – onderscheidende effecten van belang voor systeemkeuze

Onderscheid effectbepaling met het bepalen of de doelen worden gehaald

De milieueffecten van de alternatieven moeten onderling én met de referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is laten zien in hoeverre de alternatieven andere effecten veroorzaken. Vergelijk bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie en betrek daarbij de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid.

Geef daarnaast voor ieder van de alternatieven aan in welke mate de gestelde doelen kunnen worden gerealiseerd. Gebruik ook hiervoor eenduidige toetsingscriteria.

De beoordeling van de milieueffecten en de mate van bijdrage aan de opgaven lijken door elkaar heen te lopen:

Twee aparte beoordelingstabellen, een voor milieueffecten en een voor mate van bijdrage, kan dit verhelpen.

4.3 Mobiliteit

Bij het afwegingskader (tabel 4.2 in de notitie R&D) worden drie opgaven onderscheiden:

- Met de bereikbaarheidsmaatregelen bijdragen aan de verstedelijkingsopgave.
- Wegnemen/beperken van bestaande knelpunten bereikbaarheid.
- Bijdrage aan de ambities OV en fiets.

De Commissie constateert dat in de bij deze drie opgaven genoemde aspecten een overlap zit en de ordening niet altijd logisch lijkt. Zowel bij opgave 1 als bij opgave 3 zijn diverse mobiliteitsaspecten opgenomen die betrekking hebben op het doelbereik. De Commissie adviseert al die aspecten die iets zeggen over (de bijdrage aan) de noodzakelijke mobiliteitstransitie te bundelen en onder te brengen in een ‘doel’-opgave: de bijdrage van de alternatieven aan de noodzakelijke mobiliteitstransitie.

Daarbij is het zoals gezegd van belang om de openbaarvervoersysteemkeuzes die voorliggen, niet alleen binnen het plangebied te beschouwen, maar op regionaal dan wel het niveau van de Koningscorridor. Op dit niveau en in deze plan-MER hoeven daarbij niet de detaileffecten in kaart te worden gebracht, maar is het vooral van belang om te onderzoeken of

- de drie alternatieven op de gehele Koningscorridor mogelijk zijn en;
- wat op lokaal, regionaal en bovenregionaal niveau op hoofdlijnen de cruciale milieueffecten zijn;
- Wat de bijdrage is aan de noodzakelijk mobiliteitstransitie.

Gezien het feit dat Binckhorst (grotendeels) onderdeel is van het CID, licht het voor de hand om bij de effectbeschrijving aansluiting te zoeken bij het Plan-MER CID, alsmede – voor zover mogelijk – ook rekening te houden met de kansen en aandachtspunten, zoals verwoord in bijlage 4 van dat Plan-MER (deelrapport mobiliteit).

4.4 Natuur

Natura 2000

In de omgeving bevinden zich Natura 2000-gebieden met soorten en habitattypen die gevoelig zijn voor stikstofdepositie, zoals bijvoorbeeld Witte Duinen en Grijs Duinen. De aanleg en het gebruik van het voornemen kan negatieve gevolgen hebben voor Natura 2000-gebied. Daarom moet een Passende beoordeling opgesteld worden.

In de Passende beoordeling moet worden beoordeeld of aantasting van natuurlijke kenmerken kan worden uitgesloten. 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.

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 Meijndel 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-toets⁵.

4.5 Gezondheid/leefomgeving

Ruimtebeslag en groen

De gemeente heeft hoge ambities voor het CID-gebied. Het gaat daarbij niet alleen om ambities voor het bouwprogramma en mobiliteit, maar ook voor de invulling van de openbare ruimte, energietransitie, recreatie en groen. Uit het MER voor de CID blijkt dat de norm voor kwalitatief gebruiksgroen onder druk staat. De HOV zal ook ruimte innemen en beslag leggen op bestaande groenvoorzieningen. Geef daarom voor de systeemkeuze tussen de alternatieven globaal aan wat het ruimtebeslag is en wat de inpassingmogelijkheden mét groen zijn.

Lucht

Voor luchtverontreiniging is het criterium "Effect op emissies door mobiliteit". De indicatoren gaan echter niet over emissies, maar over de concentraties van NO₂, PM10 en PM2,5 op leefniveau. Dit zijn goede criteria. De discrepantie is simpel op te lossen door het criterium te vervangen door "luchtkwaliteit". Voor de uitwerking is belangrijk dat voor het hele studiegebied globaal ook wordt gekeken naar het aantal blootgestelden als gevolg van de veranderende concentraties en in welke mate huidige en toekomstige bewoners daarin (kunnen) worden meegenomen.

Een aanvullende indicator kan zijn of er in de toekomst overschrijdingen van de WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit zijn.

⁵ 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.

Geluid

Plan-MER

Voor geluid is het criterium "Effect op overschrijdingen geluidsnormen door mobiliteit". Ook deze sluit niet aan bij de enige indicator die erachter staat genoemd: "Aantal gehinderden binnen verschillende geluidsklassen". De discrepantie tussen indicator en criterium is ook hier weer simpel op te lossen door het criterium te vervangen door "geluid". Voor de uitwerking is belangrijk dat voor het hele studiegebied globaal ook wordt gekeken naar het aantal (ernstig) gehinderden als gevolg van de veranderende geluidbelastingen en in welke mate huidige en toekomstige bewoners daarin (kunnen) worden meegenomen. Het gaat daarbij om geluidbelastingen boven 53 dB Lden (exclusief aftrek art. 110 Wgh), tevens de WHO-advieswaarde voor wegverkeerslawaai.

Een aanvullende indicator kan zijn of de maximale waarde van 70 dB, zoals opgenomen in de Omgevingswet, overschreden gaat worden.

Trillingen

Het is goed dat trillingen zijn opgenomen als milieu-effect. Focus hierbij op de verschillen in trillingen tussen de alternatieven. Ook hier is het beter om "trillingen" als criterium te nemen, zodat het beter aansluit bij de twee indicatoren: gehinderden en schadepanden. Breng ook voor trillingen naast het aantal gehinderden ook het aantal "ernstig gehinderden" in beeld. Bij trillingen kan het inzichtelijk zijn om de verandering in blootstelling als indicator te nemen.

4.6 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- een helder overzicht van deze en reeds doorlopen procedures;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven, de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn;
- de vergelijking van de alternatieven op doelbereik en milieueffecten en de argumenten voor de selectie van het voorkeursalternatief.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

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. 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:

bc. Rein Bruinsma

ing. Peter Kroeze

dr. Michiel van Pelt

drs. Marieke van Rhijn (voorzitter)

drs. Willemijn Smal (secretaris)

dr. Fred Woudenberg

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld

Een structuurvisie onder de Wro genaamd *Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst* en het bijbehorende MIRT 2 voorkeursbesluit.

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 D2.2, "Aanleg, wijziging of uitbreiding van een tramrails, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies". Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom wordt voor een besluit over de structuurvisies een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit(en)

De gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg voor de structuurvisies.

Initiatiefnemer besluit(en)

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de Provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam -Den Haag en de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg.

Bevoegd gezag m.e.r.-procedure

De gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3505](#) in te vullen in het zoekvak.

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

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

