



Commissie voor de
milieueffectrapportage

CID Den Haag, transformatie SoZa-locatie

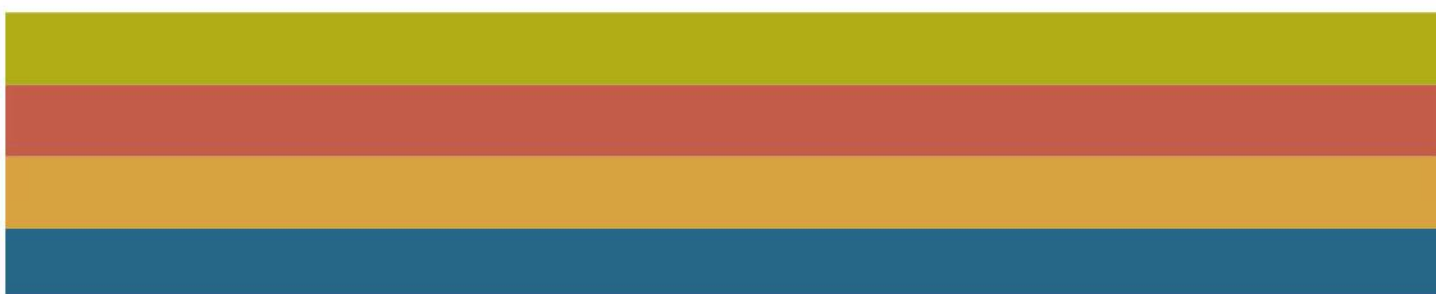
Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

15 maart 2022 / projectnummer: 3601



35 JAAR

onafhankelijk en deskundig advies



1 Advies voor de inhoud van het MER

De gemeente Den Haag wil de herontwikkeling van de locatie Anna van Hannoverstraat 4 mogelijk maken. Hier staat nu het gebouw van het voormalige ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. De huidige eigenaar, VORM Ontwikkeling, wil deze locatie herontwikkelen. Dit moet ruimte bieden aan wonen en werken en de entree naar het treinstation Laan van NOI opwaarderen. De locatie ligt binnen het Central Innovation District Den Haag (CID).¹

Om de herontwikkeling van Anna van Hannoverstraat 4 mogelijk te maken is een nieuw bestemmingsplan nodig. Voor het besluit daarover gaat de gemeente een milieueffectrapport (MER) opstellen. Ze heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage om advies gevraagd over de inhoud van het MER.

Essentiële informatie voor het MER

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over het bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4 het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- **De context van het plan** Laat zien hoe het plan past binnen al vastgestelde kaders en plannen (zoals de Structuurvisie CID² en de Gebiedsagenda voor de ICT-Security Campus³). Maak vervolgens duidelijk wat dit plan betekent voor andere ontwikkelingen in de omgeving (zoals rond het station Den Haag Laan van NOI), ook in relatie tot de ambities voor het CID.
- **Ambities en concrete doelen** Bied duidelijkheid over de ambities voor Anna van Hannoverstraat 4 en vertaal deze naar concrete doelen. Zo kan het MER laten zien wat de alternatieven daar aan bijdragen.
- **Onderscheidende alternatieven** Onderzoek hoe de hoge ambities voor de locatie bereikt kunnen worden met behulp van onderscheidende alternatieven. De Commissie adviseert een *mensgericht alternatief*, een *duurzaam alternatief* en een alternatief dat uit gaat van de *maximale invulling* van het Planuitwerkingskader⁴.
- **De gevolgen van de alternatieven voor het milieu** Kijk naar de realisatie- en de gebruiksfase en besteed aandacht aan windhinder, mobiliteit en gezondheidsrisico's.

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.

¹ Dit omvat het gebied tussen en rondom de stations Hollands Spoor, Den Haag Centraal en Den Haag Laan van NOI. De gemeente wil hier ruimte bieden aan de groei van inwoners en bedrijven.

² *Structuurvisie CID Den Haag*. Gemeente Den Haag, 1 juli 2021.

³ *ICT – Security Campus Gebiedsagenda Den Haag Laan van NOI*. Gemeente Den Haag, 18 december 2018.

⁴ *Planuitwerkingskader Anna van Hannoverstraat 4. Herontwikkeling voormalig Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid*. Gemeente Den Haag, 26 mei 2021; het *Voorstel van het college inzake Planuitwerkingskader Anna van Hannoverstraat 4 (DSO/10153681, RIS309866)* van 31 augustus 2021 en de door de Raad aangenomen amendementen op 16 december 2021.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. Ze bouwt in haar advies voort op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau⁵ (verder: NRD). Ze herhaalt slechts punten die al in de NRD aan de orde komen als dat voor een goed begrip van het advies nodig is of als ze voorstelt de aanpak op onderdelen aan te passen.



Figuur 1 Ligging en begrenzing van het plangebied (bron: NRD)

Aanleiding MER

De beoogde herontwikkeling van Anna van Hannoverstraat 4 past niet binnen het vigerende bestemmingsplan, onder andere omdat bebouwing nu niet hoger dan 31 meter mag zijn. Omdat het besluit over het bestemmingsplan een stedelijke ontwikkeling betreft (categorie D11.2 van het Besluit milieueffectrapportage) moet beoordeeld worden of een MER noodzakelijk is. Gezien de omvang van het plan (tot 1.320 woningen), de locatie (stedelijk gebied) en de potentiële effecten (zoals voor mobiliteit) kiest de gemeente ervoor direct een project-MER op te stellen. Omdat op voorhand niet uit is te sluiten dat de realisatie van het plan leidt tot significant negatieve effecten op Natura 2000-gebied (vanwege stikstof) is mogelijk een Passende beoordeling nodig. In dat geval geldt een plan-MER plicht en wordt er een gecombineerd plan- en project-MER opgesteld, zo valt uit de NRD af te leiden.

Het plan maakt onderdeel uit van het CID waarvoor in 2021 een structuurvisie is vastgesteld. Voor deze structuurvisie is een plan-MER opgesteld. Het MER zal daarom voortborduren op de resultaten van het plan-MER voor het CID, zo staat in de NRD.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, 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 (voor dit bestemmingsplan is dat het college van burgemeester en wethouders van Den Haag). Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeenteraad van Den Haag – besluit over het bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken, die bij het advies zijn gebruikt, zijn te vinden door nummer 3601 op <http://www.commissiemer.nl> in te vullen in het zoekvak.

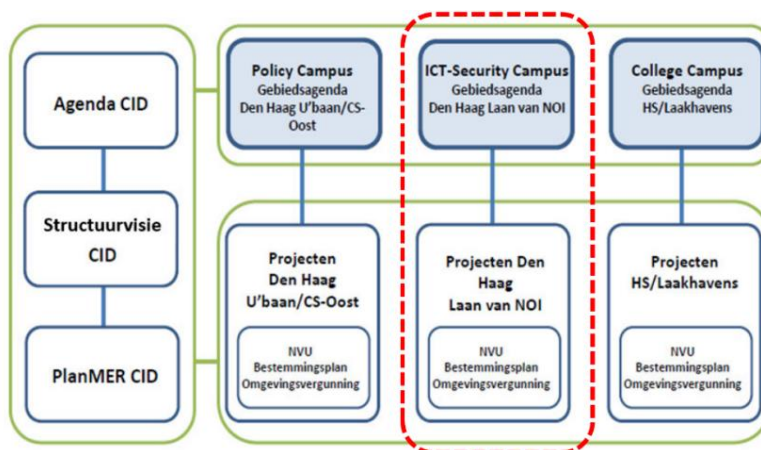
⁵ Den Haag Anna van Hannoverstraat 4 Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Rho Adviseurs BV, 21 december 2021.

2 Kaders, doelen en besluiten

2.1 Kaders, randvoorwaarden en raakvlakken

Het MER moet laten zien welke kaders, afspraken en randvoorwaarden gelden voor Anna van Hannoverstraat 4 en met welke andere plannen rekening moet worden gehouden.

De ontwikkeling van Anna van Hannoverstraat 4 past binnen een overkoepelend toekomstbeeld van de gemeente Den Haag voor haar stedelijke gebied. Figuur 2 van dit advies geeft dit schematisch weer. In de Structuurvisie CID is de integrale langetermijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van het gehele CID vastgelegd. Ook bevat deze uitspraken over de ontwikkelingsruimte per gebied, de bereikbaarheid en maatregelen om de milieueffecten te borgen. De Structuurvisie biedt zo een kader voor de ontwikkeling van drie prioritaire gebieden, waaronder de ICT-Security Campus.



Figuur 2 Relatie Structuurvisie CID en de drie prioritaire gebieden. Anna van Hannoverstraat 4 valt binnen de ICT-Security Campus (rood omkaderd) (bron: NRD).

In 2018 is voor deelgebied ICT-Security Campus een gebiedsagenda vastgesteld. Deze bevat de ambities, uitgangspunten en sturingsprincipes voor de omgeving van het station Den Haag Laan van NOI. De agenda noemt vier ontwikkellocaties:

1. Ministerie van Sociale zaken en werkgelegenheid
2. Station Den Haag Laan van NOI
3. Van Alphenstraat
4. Inrichting openbare ruimte

NS Stations en de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg werken samen aan de ontwikkeling van de Spoorzone van Alphenstraat⁶ (ontwikkellocaties 2 en 3). Maak duidelijk hoe deze projecten met elkaar samenhangen, hoe ze elkaar (kunnen) beïnvloeden en wat dat betekent voor het plan voor Anna van Hannoverstraat 4.

⁶ www.spoorzone-vanalphenstraat.nl

2.2 Concrete doelen

In 2016 is de initiatiefnemer gestart met het ontwikkelen van plannen voor Anna van Hannoverstraat 4. Uitgangspunten zoals het maximale oppervlaktes voor wonen, werken en parkeren en de maximale bouwhoogte zijn vastgelegd in het Planuitwerkingskader. Beschrijf in het MER of er, naast deze uitgangspunten, meer doelen zijn voor de herontwikkeling en maak deze zo concreet mogelijk. Dit maakt duidelijk in hoeverre de ambities en doelen van de herontwikkeling aansluiten op die van de stad Den Haag en voor het CID.

Ter illustratie: uit de NRD blijkt dat de gemeente Den Haag bij de herontwikkeling toe wil naar een ontsluiting die past bij de verschillende verkeersdeelnemers. Dit kan echter niet los gezien worden van de mobiliteitsaanpak en de infrastructuurnetwerken voor de omliggende gebieden en voor het CID. Uit het MER voor het CID bleek dat een sterk sturend beleid nodig is om verkeersproblemen door de toename van woningen en kantoren in Den Haag te voorkomen. Het is daarom van belang dat de doelstellingen voor de toekomstige mobiliteit en bereikbaarheid voor zowel het gehele CID als voor de ICT-Security Campus en zijn omgeving duidelijk in het MER staan. Dat gaat verder dan het voorkomen van verkeersproblemen en omvat ook ambities om lopen en fietsen (gezonde mobiliteit) waar te kunnen maken. Voor het plan betekent dit onder andere dat de parkeernormering (het maximaal aantal parkeerplaatsen en het type parkeervoorziening voor de doelgroepen) concreet moet zijn.

2.3 Alternatieven in de NRD

De uitgangspunten van het Planuitwerkingskader zijn vertaald naar twee alternatieven die zich in aanleg vooral onderscheiden in de verdeling tussen woon- en kantooroppervlak. Beide alternatieven hebben een identieke stedenbouwkundige opzet: twee keer twee torens op een lager basement met daartussen een middenstraat. De maximale bouwhoogte is 75 meter. Dit ontwerp⁷ laat een andere opzet zien dan de visualisaties in de Gebiedsagenda: deze gaan uit van twee U-vormige gebouwen met een middenstraat.

Beschrijf in het MER de stappen die in het ontwerpproces zijn gemaakt. Onderbouw de keuzes om van het voorstel in de Gebiedsagenda te komen tot de in de NRD gepresenteerde alternatieven. Geef inzicht in de voor- en nadelen van deze keuzes met betrekking tot het milieu en laat zien in hoeverre dat een rol heeft gespeeld bij de alternatieven. Laat zien welke partijen betrokken zijn bij de ontwikkeling van de alternatieven (het participatieproces tot nog toe) en welke invloed dit op de alternatieven in de NRD heeft gehad.

Inzicht in de milieugevolgen van keuzes die in het traject vóórafgaand aan het alternatievenonderzoek zijn gemaakt is essentiële informatie voor het MER. Waar relevant kan verwezen worden naar eerdere MER-ren, zoals die voor de Structuurvisie CID.⁸ Hoofdstuk 3 van dit advies gaat nader in op het alternatievenonderzoek voor het MER.

⁷ Zie de visualisatie (figuur 2.4) en de indicatieve plattegrond (figuur 2.5) in de NRD.

⁸ Zie ook de adviezen van de Commissie m.e.r. over het plan-MER bij de Structuurvisie CID (<https://commissiemer.nl/adviezen/3403>).

Een belangrijke keuze is die om het bestaande gebouw te slopen en te vervangen door nieuwbouw. De Commissie adviseert ook deze keuze in het MER te onderbouwen.⁹

2.4 Beleidskader

De NRD bevat geen overzicht van relevant beleid. Geef in het MER aan welk landelijk, provinciaal en gemeentelijk beleid en welke wet- en regelgeving relevant zijn voor het plan. Voor het MER bij de Structuurvisie CID is al veel informatie verzameld. Vul dit aan met voor dit plan relevant beleid of wet- en regelgeving en ga in op nieuwe ontwikkelingen of besluiten. Beschrijf welke randvoorwaarden en uitgangspunten hieruit voortkomen, wat de consequenties voor (onderdelen van) de herontwikkeling zijn en hoe hier bij de keuze voor de alternatieven rekening mee is gehouden.

2.5 Te nemen besluiten

De procedure voor de milieueffectrapportage wordt doorlopen voor een bestemmingsplan. Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de planning is.

De herontwikkeling van Anna van Hannoverstraat is onderdeel van een grotere ontwikkeling. Welke andere besluiten voor het gebied van de ICT-Security Campus en voor het CID als geheel gaan genomen worden, op welke termijn en hoe hangt dit samen met dit bestemmingsplan? Ga specifiek in op de besluitvorming voor de Spoorzone van Alphenstraat en de inrichting van de openbare ruimte rond het station.

3 Alternatieven

3.1 Alternatievenonderzoek

Onderscheidende alternatieven

De alternatieven in de NRD gaan uit van hetzelfde stedenbouwkundig plan. Het belangrijkste verschil met alternatief 1 is dat alternatief 2 een andere verdeling wonen-werken kent, met mogelijk een andere verkeersgeneratie en parkeerbehoefte. Daarnaast wordt in alternatief 2 gezocht naar optimalisaties op windklimaat, klimaat en energie. Omdat voor beide alternatieven gekeken wordt naar optimalisatiemogelijkheden op omgevingsaspecten¹⁰, constateert de Commissie dat de twee alternatieven nauwelijks onderscheidend zijn en geringe verschillen in effecten zullen laten zien.

⁹ Zo vraagt een zienswijze naar een vergelijking van de milieueffecten van de twee alternatieven met de situatie waarin het gebouw (gedeeltelijk) hergebruikt wordt.

¹⁰ Zo staat in paragraaf 3.4.5 van de NRD.

Gebruik het MER om uitersten te onderzoeken en om met de uitkomsten tot een zo goed mogelijk plan te komen vanuit het oogpunt van de leefomgeving. Dat vraagt volwaardige en onderscheidende alternatieven die in een iteratief ontwerpproces onderzocht worden. De Commissie adviseert om (in ieder geval) de volgende drie alternatieven te onderzoeken:

- **Een mensgericht alternatief:** de inrichting is gebaseerd op een optimaal leefklimaat in termen van windhinder, hittestress, verblijfskwaliteit, sociale veiligheid, gezonde mobiliteit en geluidhinder. Onderzoek hiermee hoe hinder van hoge windsnelheden te voorkomen is en hoe de geluidbelasting van de nabijgelegen spoorlijn en de Schenkkade op woningen minimaal blijft. Het voldoen aan grenswaarden betekent namelijk niet dat bewoners, werknemers en bezoekers geen hinder ondervinden van geluidsbelasting.
- **Een duurzaam alternatief:** de inrichting geeft invulling aan de hoogste ambities op het gebied van klimaat en energie. Dit betekent maximale inzet op klimaatbestendigheid, een goed energiesysteem, circulariteit en duurzame mobiliteit conform het Mobiliteitsconcept. Er zijn vooral voor de energievoorziening nog veel onzekerheden¹¹: gebruik het alternatief om deze te beperken of om andere mogelijkheden te onderzoeken.
- **Alternatief 1:** dit alternatief gaat uit van de maximale invulling van het Planuitwerkingskader en kiest voor een woon- en werkprogramma wat tot een maximale verkeersgeneratie leidt, zoals beschreven in de NRD.

Laat, in ieder geval in het concept-bestemmingsplan, zien hoe rekening is gehouden met de milieugevolgen en wat is overwogen over de alternatieven.

Optelsom van ambities

De gemeente heeft hoge ambities voor het plangebied en de omgeving. Het MER kan helpen om antwoord te geven op de vraag of deze daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden of dat er keuzes nodig zijn. Het is daarom belangrijk dat in elk alternatief gekeken wordt naar de benodigde (fysieke) ruimte voor alle ambities tezamen. In hoeverre blijft het groen bijvoorbeeld van hoogwaardige kwaliteit wanneer de beschikbare oppervlakte groen veelvuldig gebruikt wordt door bewoners en bezoekers?

Leg ook vast wat keuzes voor Anna van Hannoverstraat 4 betekenen voor andere (toekomstige) ontwikkelingen rond het station Den Haag Laan van NOI of het gehele CID om de overkoepelende ambities te kunnen bereiken.

3.2 Uitwerking van de alternatieven

Gelijkwaardige en eenduidige uitwerking

Alternatief 1 is bedoeld om de maximale planologische gevolgen in beeld te brengen, zo staat in de NRD. De Commissie wijst erop dat het MER uit moet gaan van de maximale mogelijkheden die het plan biedt. Voor een goede vergelijking moeten de alternatieven op een gelijkwaardige wijze uitgewerkt zijn.

Werk bijvoorbeeld de wijze waarop per alternatief op mobiliteit gestuurd gaat worden uit en maak concreet hoe mobiliteitsmaatregelen in het alternatief zijn opgenomen (zoals de parkeernorm en voor wie de parkeerplaatsen bedoeld zijn: bewoners, kantoren of bezoekers). Dit is namelijk van invloed op de verkeersgeneratie en daarmee op de effecten.

¹¹ Zo loopt de planning waarmee VORM Ontwikkeling de locatie wil ontwikkelen vooruit op de uitvoering van het gemeentelijk Stedelijk Energieplan 2020 in de Stationsbuurt.

Visualisaties

Gebruik visualisaties, afbeeldingen en kaarten om de alternatieven toe te lichten. Zorg ervoor dat dit goed leesbaar is en een goede representatie van de werkelijkheid weergeeft.

Let bij visualisaties op de volgende punten:

- maak functioneel gebruik van visualisaties en sluit aan bij wat het bestemmingsplan werkelijk vastlegt;
- maak gebruik van relevante gezichtspunten van bewoners en gebruikers (vanaf maaiveld en niet vanuit vogelvlucht), vanuit doorgaande routes zoals de middenstraat, rij- en looproutes en het station.

Participatie

De NRD gaat niet in op het participatieproces. De Commissie stelt voor om een communicatie- en participatieplan op te stellen dat beschrijft hoe participatie georganiseerd worden.¹² Laat zien hoe met de resultaten uit dit proces is omgegaan en in hoeverre deze een plek hebben gekregen in het plan.

3.3 Referentiesituatie en studiegebied

De NRD vermeldt dat voor de referentiesituatie en de autonome ontwikkelingen wordt aangesloten bij de uitgangspunten uit het plan-MER voor het CID. Actualiseer deze op basis van de huidige stand van zaken, bestaande knelpunten en eventuele nieuwe inzichten. Leg hiermee een goede foto van de leefomgeving (boven- en ondergrond) vast voor de directe en ruime omgeving. Denk daarbij aan afspraken met bijvoorbeeld NS Stations over de entree van het station Den Haag Laan van NOI en de ontwikkeling van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).

Het studiegebied hangt af van de reikwijdte van de effecten en kan per aspect verschillen, zo staat in de NRD. Besteed daarbij aandacht aan de cumulatie van effecten van de verschillende plannen rond het station, in het CID, de gemeente Den Haag en ook daarbuiten. Borduur hierbij voort op de inzichten van het plan-MER voor het CID.

4 Gevolgen voor het milieu

4.1 Effectbepaling

Effecten van de aanleg- en de gebruiksfase

Het beoordelingskader benoemt als specifiek thema de effecten van de aanlegfase, namelijk '*hinder tijdens de bouw*'. Het criterium bevat een opsomming van vormen van hinder die mogelijk op kunnen treden zoals verkeershinder, geluid en trillingen. Het advies is om dit niet in één criterium op te nemen, maar deze mogelijke effecten als zelfstandige aspecten te beoordelen. Ze staan immers ook al als criterium in het beoordelingskader. Oftewel: gebruik de criteria die bij het thema geluid staan om zowel de aanleg- als de gebruiksfase te beoordelen. Geef overzichtelijk weer of de effecten in de aanlegfase anders zijn van aard en ernst ten opzichte van de gebruiksfase.

¹² Verschillende zienswijzen benadrukken het belang van participatie.

Maatregelen om effecten te voorkomen of beperken

Omdat de herontwikkeling plaatsvindt in bestaand stedelijk gebied nabij een station, is het belangrijk duidelijk te maken wat de gevolgen zijn voor inwoners en bedrijven in de directe omgeving. Een stedelijke ontwikkeling kan in de aanlegfase leiden tot bijvoorbeeld verkeersopstoppingen, of knelpunten rond veiligheid en leefbaarheid. Beschrijf welke maatregelen genomen gaan worden om dergelijke gevolgen te beperken of te voorkomen, zowel voor de aanleg- als de gebruiksfase.

Gebruikte methoden

Onderbouw de keuze van de rekenregels/-modellen en van de gegevens waarmee de gevolgen van het plan voor aantallen geluidgehinderden, luchtkwaliteit en voor de mobiliteit en bereikbaarheid worden bepaald. Ga ook in op de onzekerheden in deze bepaling. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens (bron, ouderdom, betrouwbaarheid, en dergelijke) en in de gehanteerde rekenregels/-modellen (afleiding en bandbreedte van kritische parameterwaarden, modelkalibratie en dergelijke). Vertaal dit zo mogelijk in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en geef aan wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven.

4.2 Vergelijking van alternatieven

De milieueffecten van de alternatieven moeten onderling en met de referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is laten zien in hoeverre de alternatieven andere effecten veroorzaken. Geef daarnaast voor ieder van de alternatieven aan in welke mate de gestelde doelen kunnen worden gerealiseerd. Gebruik ook hiervoor eenduidige en, zo veel als mogelijk, kwantificeerbare toetsingscriteria.

4.3 Mobiliteit en infrastructuur

De Commissie heeft begrepen¹³ dat in het MER een verkeersonderzoek wordt opgenomen met als input het mobiliteitsconcept zoals dat ook voor het CID wordt voorgestaan. Breng naast de huidige situatie ook de referentiesituatie en de alternatieven/varianten voor de toekomstige situatie in beeld¹⁴ en geef daarbij aan van welke omvang van functies en van welke netwerken wordt uitgegaan. De Commissie adviseert in dit onderzoek:

- De uitgangspunten en maatregelen te benoemen die uit het mobiliteitsconcept volgen en direct invloed hebben op de modal split, bijvoorbeeld car-sharing, toegang parkeerplaatsen en invulling van mobiliteitshubs.
- De te verwachten verkeersgeneratie voor de verschillende situaties te berekenen en te onderbouwen. Laat zien waar de gehanteerde normen en aannames op zijn gebaseerd.
- De fietsnetwerken en de ontsluiting per openbaar vervoer voor de huidige en toekomstige situatie(s) te beschrijven. Laat zien of en in welke mate aanvullende hoogwaardige fietspaden en extra OV vanuit de omgeving naar de locatie en andere mobiliteitsmaatregelen bijdragen aan beperking van het autogebruik.

¹³ In een toelichtend gesprek op 26 januari 2022.

¹⁴ Het advies is om in de verkeersmodellering als prognosejaar 2035 te nemen, zodat de verkeerscijfers beschikbaar komen voor de periode 10 jaar na realisering van het voornemen. Deze kunnen dan direct gebruikt worden voor onderzoeken naar de verkeersgerelateerde effecten zoals geluidhinder en luchtkwaliteit.

- Ook buiten het plangebied de te verwachten intensiteiten voor het autoverkeer in beeld te brengen. Laat zien hoe die doorwerken op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in het netwerk (wegvakken en kruispunten). Indien de normen voor een goede afwikkeling worden overschreden, moet worden onderzocht welke maatregelen nodig en mogelijk zijn om de doorstroming te verbeteren. Gebruik hierbij bij voorkeur een dynamische verkeerssimulatie. Geef inzicht in de bereikbaarheid van het plangebied voor hulpdiensten.

Speciale aandacht verdient het parkeren voor auto- en fietsverkeer in de toekomstige situatie. De gemeente wil bij OV-knooppunten de gangbare parkeernormen voor het autoverkeer loslaten en vervangen door een gebiedsgerichte mobiliteitsnorm. Beschrijf hoe gekomen is tot het aantal te realiseren aantal autoparkeerplaatsen, in welke mate sprake zal zijn van parkeerplaatsen bedoeld voor andere delen van het CID (met name Den Haag-centrum) en hoe het gebruik daarvan wordt gereguleerd. Ook zijn voldoende en goed gespreide fietsenstallingen van belang; beschrijf deze in aard en omvang. Ook vraagt de Commissie aandacht voor kansen om in het project in te spelen op emissieloze mobiliteit.

De Commissie wijst erop dat door de toenemende verkeersdruk de bereikbaarheid van het plangebied kwetsbaar kan zijn en kan leiden tot verhoogde risico's voor de verkeersveiligheid. Onderzoek deze risico's, zoals meer vrachtverkeer (laden en lossen, bezorgingen), hoge rijssnelheden op de langgerekte wegen, de diverse in- en uitritten en het zicht op de weg, toenemend langzaam verkeer en meer kruisingen en oversteken. Geef aan met welke maatregelen die risico's beheersbaar worden en wordt bijgedragen aan een duurzaam veilige infrastructuur.

Ga, conform het advies over de Structuurvisie CID, in op de infrastructuurnetwerken die de drie prioritaire deelgebieden van het CID met elkaar verbinden. Laat zien wat de realisatie van Anna van Hannoverstraat betekent voor de mobiliteitsambities voor het deelgebied ICT-Security Campus en voor het gehele CID. Daar moet immers een groot gedeelte van de bouwopgave en dus van de CID-ambities gerealiseerd worden. Laat daarbij ook zien wat veranderingen in mobiliteit betekenen voor bijvoorbeeld geluidhinder en luchtkwaliteit in deze gebieden.

4.4 Gezondheidsrisico's

Milieugezondheidsrisico's

Voor milieugezondheidsrisico's is de MGR (milieugezondheidsrisico) de indicator in het beoordelingskader. Deze kent echter beperkingen en neemt directe indicatoren voor ziektelast, zoals geluid en luchtkwaliteit, niet mee. 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 en dit voor het plangebied een belangrijke indicator is.

Hittestress

Het onderwerp hittestress komt in het beoordelingskader terug bij het thema 'Stadsklimaat' met als criterium de invloed van de stedenbouwkundige inrichting. Hittestress is ook relevant voor de gezondheidsrisico's. Het gaat dan om de effecten van de potentiële maatregelen die ingezet (kunnen) gaan worden om op gebouwniveau de hittestress tegen te gaan. Denk aan

de effecten van koelinstallaties (geluidsemissies en extra uitstoot van warmte in de directe omgeving), zonneweringen of de invloed die de koelvraag kan hebben op de ondergrond bij gebruik WKO-installaties. Kijk daarom ook naar (stedenbouwkundige) maatregelen die hittestress voorkomen, zowel in de buitenruimte als in woningen en kantoren.

Vermeld ook de betekenis van water en van groen rond, op en aan het gebouw om inwoners en mensen in de omgeving te beschermen tegen hitte. Maak duidelijk of dit water en groen significante invloed hebben op de benodigde capaciteit om te koelen via het koude-net.

Luchtkwaliteit

Beschrijf de effecten op de concentraties van fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) en NO_2 , ook onder de grenswaarden, en toets daarbij ook aan de meest recente WHO-advieswaarden. Presenteer de resultaten in contourenkaarten van maximaal $1 \mu g/m^3$. Geef aan hoeveel woningen in de nieuw te ontwikkelen gebieden in de verschillende contouren komen te liggen.

Geef voor bestaand gebied aan hoeveel woningen in de alternatieven te maken krijgen met een andere (lagere of hogere) concentratie luchtverontreiniging in stappen van $1 \mu g/m^3$.

Geluid

Met de voorgestelde criteria in de NRD wordt in beeld gebracht welke verandering er op gaat treden in het aantal geluidgevoelige objecten. Laat daarnaast ook zien wat de verandering is in het aantal ernstig gehinderden, binnen de 42dB-contour, en laat zien welk deel daarvan in bestaand stedelijk gebied ligt en welk deel in het plangebied. Op die manier wordt duidelijk in hoeverre de ontwikkeling voor omwonenden leidt tot veranderingen.

Zowel vanaf het spoor als vanaf de Schenkkade is de geluidbelasting op het plangebied hoog, zo blijkt uit het onderzoek geluidsbelastingen uit het Planuitwerkingskader. Ook in de situatie dat de geluidbelasting onder de normen blijft, is vanuit gezondheidsoogpunt minimaal één rustige zijde van een woning aan te bevelen. Laat daarom zien in hoeverre de nieuwe woningen beschikken over een rustige zijde en buitenruimte die voldoet aan de standaardwaarde.

Externe veiligheid

Beschrijf de effecten op externe veiligheid van het spoor en eventuele andere risicobronnen. Geef de risicocontour van het Plaatsgebonden Risico (PR) van 10^{-6} /jaar en 10^{-8} /jaar of het invloedsgebied en het plasbrandaandachtsgebied op kaart weer. Laat zien waar zich kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten bevinden en hoeveel mensen zich er ophouden. Ga in op effecten van een eventuele mobiliteitshub, waar op relatief grote schaal elektrische vervoermiddelen opgeladen zullen worden en op veiligheidsrisico's die samenhangen met duurzame energiebronnen.¹⁵

Bereken het groepsrisico als de locaties, functies en dichtheid van personen in het invloedsgebied (globaal) bekend zijn. Beoordeel de toe- en afname in PR en groepsrisico in het (deel)gebied voor het plan vergeleken met de referentiesituatie en alternatieven. Toets aan de grenswaarden en aan de oriëntatiewaarde van het groepsrisico.

¹⁵ Zo wijst de zienswijze van de Veiligheidsregio Haaglanden op de veiligheidsrisico's van nieuwe vormen van energiewinning, -opslag en -transport.

Onder de toekomstige Omgevingswet vervalt het groepsrisico en is sprake van aandachtsgebieden en voorschriftgebieden. Maak, vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet, duidelijk hoe hier mee om is gegaan.

4.5 Gezond gedrag en sociale veiligheid

Gezond gedrag wordt in de NRD gerelateerd aan de mate waarin de publieke ruimte daartoe aanzet. Maak concreet wat onder '*gezond gedrag*' verstaan wordt en hoe de effecten daarop beoordeeld worden. De Commissie adviseert om '*gezond gedrag*' in een brede context te beschouwen: naast veelgebruikte aspecten als gezond bewegen en stimuleren van groen zijn ook gezond eten en niet-roken belangrijk. De laatste twee zijn de oorzaken met de grootste ziektelast in Nederland. De fysieke inrichting heeft ook hierop veel invloed en zou een plaats in ruimtelijke planvorming kunnen krijgen.¹⁶

Bij dit onderwerp speelt ook het aspect '*sociale veiligheid*' een rol. Een omgeving die mensen als sociaal onveilig ervaren, zullen ze niet of weinig gebruiken. De Commissie adviseert om sociale veiligheid op te nemen in het beoordelingskader.

4.6 Ruimtelijke kwaliteit en openbare ruimte

Werk de criteria '*ruimtelijke kwaliteit*' en '*openbare ruimte*' uit. Maak duidelijk welke toetsingscriteria en/of meeteenheden gebruikt worden. Denk bijvoorbeeld aan de mate van interactie tussen gebouwen en openbare ruimte, comfort versus hinder, beeldkwaliteit, investeringsniveau, verblijfskwaliteit en de menselijke maat. Gebruik de criteria op twee schaalniveaus: de directe en ruime omgeving.

De windhindermodellen¹⁷ wijzen op een slecht windklimaat in en om de middenstraat wanneer dit getoetst wordt als 'slenter gebied'. Bovendien lijken de modellen uitgevoerd te zijn op basis van plintbebouwing langs de spoor. Dit resulteert in een positievere uitslag dan wanneer deze bebouwing (nog) niet aanwezig is. Zonder deze bebouwing kan er sprake zijn van meer en extreme windhinder. De uitgevoerde studies hebben plaatsgevonden in een voortraject en sluiten nog niet aan op de huidige uitgangspunten voor bijvoorbeeld hoogte. Actualiseer de uitgangspunten en gebruik bij voorkeur een windtunnel om tot meer accurate resultaten te komen. Gebruik daarbij de juiste referentiesituatie (zie §3.3 van dit advies): wanneer over de bebouwing langs het spoor nog geen besluit genomen is behoort dit niet tot de referentiesituatie.

4.7 Klimaat

De NRD geeft aan dat het gebouw en de openbare ruimte klimaat adaptief worden ingericht. Geef aan welke randvoorwaarden het nationale, provinciale, gemeentelijke en sectorale beleid ten aanzien van klimaatmitigatie en -adaptatie stelt aan het voornemen. Verwijs hierbij naar de relevante beleidsnota's, convenanten etcetera en instrumenten op dit gebied.

¹⁶ Dit sluit aan op de Sustainable Development Goals waar de gemeente Den Haag zich voor inzet: '*De gemeente probeert te zorgen dat alle Hagenaars op een gezonde manier en in een gezonde omgeving leven.*' (doel 3). Bron: website gemeente Den Haag.

¹⁷ *De Anna Den Haag. Windklimaatonderzoek met behulp van CFD Concept.* Peutz, april 2020.

De Commissie adviseert om te kijken naar een robuust systeem op de lange termijn, ook in het licht van de onzekerheden rondom klimaatverandering. Ga daarbij uit van de klimaatscenario's van het KNMI en geef een doorkijk voor de situatie in 2050 en daarna (jaar 2100). Geef op basis daarvan aan in welke mate aanvullende maatregelen het plan beter bestand kunnen maken tegen de gevolgen van klimaatverandering.

Werk, om de alternatieven te kunnen vergelijken, het thema klimaat ook uit in het beoordelingskader en kijk daarbij verder dan de nu genoemde aspecten windhinder, hittestress en schaduwhinder.

Dakoppervlak kan op verschillende manieren duurzaam ingezet worden. Groene daken houden water langer vast en zorgen voor verkoeling. Zonnepanelen wekken duurzame energie op. Laat zien in hoeverre sprake is van een dubbelfunctie voor daken (klimaat, verblijf, energie, groen) en wat dat betekent voor de klimaatadaptatie en de energietransitie. Ga daarbij in op vragen als: zijn zonnepanelen denkbaar op de groene daken, houden zij dan nog water vast, verkoelen groene en natte daken de panelen zodanig dat zij efficiënter zijn?

De ondergrond van het gebied bestaat uit oude veengronden. De afvoer van oppervlakte water gaat (anders dan via riolering) naar de aangrenzende Schenk. Laat zien hoe de afvoer van hemelwater plaats gaat vinden en hoe daarbij rekening wordt gehouden met piekbuien.¹⁸ Denk bijvoorbeeld aan een integraal waterbergingsysteem waarbij regenwater binnen de kavel (de voorgenomen daktuinen en vijvers) enige tijd vastgehouden wordt en vertraagd wordt afgeleverd aan de Schenk.

4.8 Grondstoffengebruik en energie

Grondstoffengebruik

Beschrijf in het MER hoe het plan zich verhoudt tot nationaal en gemeentelijk beleid met betrekking tot circulariteit, in het bijzonder de daarin opgenomen doelstellingen voor de bouw.¹⁹ 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.

Door de CO₂-footprint van de bouw en de exploitatie in beeld te brengen worden eventuele verschillen tussen de alternatieven zichtbaar. Laat bijvoorbeeld met een GPR-score²⁰ zien in hoeverre de CO₂-footprint in de hand gehouden wordt.

Energie

Omgaan met verschillende kwaliteitssystemen Er zijn verschillende methoden om de duurzaamheid van de gebouwen op het gebied van energie te beoordelen. De NRD noemt bijvoorbeeld BENG, de Gebiedsagenda en het PUK gaan uit van BREEAM terwijl de concept notitie Aanpak Duurzaamheid uit gaat van een GPR-score.

¹⁸ Het Hoogheemraadschap van Delfland wijst in haar zienswijze op het belang van een volledige watertoets voor ruimtelijke plannen.

¹⁹ Zie <https://circulairebouweconomie.nl/>

²⁰ GRP is een prestatie-instrument voor het meetbaar en bespreekbaar maken van duurzaam bouwen.

- Gebruik in het MER één zo veel mogelijk omvattend systeem met bijbehorende normen om de duurzaamheid te beoordelen. Maak duidelijk welke aspecten daarmee niet gedekt zijn en licht toe hoe die beoordeeld zijn.
- Ga bij het beoordelen van het project niet alleen uit van de rol van de gevel bij energieverlies, maar ook naar de manier waarop de kern van het gebouw helpt bij een goede score in de verschillende kwaliteitssystemen.

Systeemintegratie Om de hoge ambitie op het gebied van energie te kunnen bereiken vindt een studie plaats, aldus de NRD. Maak deze analyse onderdeel van het MER en laat zo zien in hoeverre tot een samenhangend energiesysteem wordt gekomen. Voorbeelden van systeemintegratie zijn:

- combinatiemogelijkheden van zonnepanelen op het dak, de gevel, zonthermie-panels, laadpalen en energieopslag;
- gebruik van oppervlaktewater, zoals de Schenk, of grotere waterleidingen en rioleringen als bijdrage aan de koeling en verwarming van het gebouw;
- de combinatie van WKO met de bestaande infrastructuur voor stadsverwarming, eventueel in combinatie met kansen voor waterstof.

Laat zien welk deel van de benodigde energie door het gebouw zelf opgewekt kan worden en hoe zich dat verhoudt tot de energiebehoefte. Voor de eventuele resterende energiebehoefte moet duidelijk zijn waar de duurzame energie vandaan komt. Houd rekening met energie nodig om hittestress tegen te gaan, zoals koeling via een koude-net en PHM²¹ om de inwoners te beschermen tegen hitte.

Maak inzichtelijk hoe de installaties voor ruimteverwarming bijdragen aan de beoogde GPR-score van 9 en een lagere milieubelasting, energiebelasting en woonlasten.

De dichtheid van het stedelijk gebied biedt kansen voor collectiviteit en bundeling. Denk aan het collectief inkopen, aanleggen of gebruiken van voorzieningen met andere partijen (gebouweigenaren). Een hoge dichtheid aan gebouwen maakt de aanleg van één leidingenstraat wellicht haalbaar en biedt voordelen (minder ruimtebeslag en eenvoudig toegankelijk). Mogelijk biedt de kelder van het huidige gebouw hier ruimte voor. Onderzoek de mogelijkheden voor collectieve voorzieningen en bundeling en wat dit betekent voor de energievoorziening op de korte en lange termijn.

4.9 Natuur

Stikstof

In de buurt van het plangebied liggen drie Natura 2000-gebieden waarin habitattypen voorkomen die gevoelig zijn voor stikstof.²² Ook liggen er delen van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) in de omgeving. Op dit moment komt al meer stikstof terecht in deze gebieden dan goed is voor de natuur. Stikstofdepositie is een belangrijke oorzaak van de achteruitgang van de biodiversiteit in Nederland. Het plan kan mogelijk een toename van stikstofdepositie op al overbelaste beschermde gebieden veroorzaken. Dit kan leiden tot aantasting van natuurlijke kenmerken van deze gebieden.

²¹ Phase Change Materials: materialen die grote hoeveelheden zogenaamde 'latente' warmte opnemen of afgeven wanneer ze een verandering in hun fysieke toestand doormaken, dat wil zeggen van vast naar vloeibaar en vice versa.

²² Westduinpark & Wapendal, Meijndel & Berkheide en Solleveld & Kapittelduinen.

Beschrijf daarom de gevolgen van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden en NNN-gebieden. Maak stikstofberekeningen met AERIUS om te laten zien in hoeverre het plan leidt tot mogelijke (verdere) overschrijding van de kritische depositiewaarden. Als negatieve gevolgen niet zijn uit te sluiten, moet een Passende beoordeling opgesteld worden. Het MER moet de gevolgen van zowel de gebruiks- als de aanlegfase (of bouwphase) laten zien.²³ Beschrijf mogelijke en/of nodige mitigerende of compenserende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen.

Sinds begin 2022 berekent het wettelijk voorgeschreven rekenmodel voor stikstof AERIUS alleen effecten tot 25 kilometer van de emissiebron. Deze wijziging heeft geen betrekking op de inhoud van een MER. Een MER moet inzicht geven in het hele scala aan brede milieueffecten zodat deze volwaardig mee kunnen wegen bij het besluit.

Beschermde soorten

Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor beschermde soorten zoals gebouwbewonende soorten als vleermuizen, gierzwaluw en huismus. Denk aan verstoring tijdens de werkzaamheden en aan verlies van leefgebied of verblijfsplaatsen. Geef aan wat de gevolgen kunnen zijn voor de instandhouding van de betreffende soorten en beschrijf mogelijk mitigerende of compenserende maatregelen om deze effecten te voorkomen of te verminderen.

5 Overige onderwerpen

5.1 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:

- 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 en de argumenten voor de selectie van het voorkeursalternatief.

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;

²³ Op 1 juli 2021 is artikel 2.9a van de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden, en tegelijk artikel 2.5 Besluit natuurbescherming. Hierin wordt bepaald dat de stikstofeffecten uit de bouwphase niet betrokken hoeven te worden bij het besluit over een natuurvergunning. Deze wetswijziging heeft geen betrekking op de inhoud van een MER.

- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst zijn opgenomen;
- Recent en goed leesbaar kaartmateriaal is gebruikt, met duidelijke legenda.

5.3 Leemten in milieu-informatie

Laat zien over welke milieuaspecten er onvoldoende informatie is door gebrek aan gegevens. Spits dit toe op milieuaspecten die in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort beoordeeld kunnen worden. Geef ook aan of dat wat ontbreekt op korte termijn kan worden ingevuld.

5.4 Onzekerheden en monitoring & evaluatie

Gelet op de relatie met andere ontwikkelingen om de doelen te bereiken, zoals voor mobiliteit en duurzame energie, adviseert de Commissie om te benoemen welke onzekerheden er zijn. Vertaal dit naar punten voor monitoring waarmee de daadwerkelijke ontwikkelingen te volgen zijn, wat deze bijdragen aan de doelen van de gemeente (voor het CID, de ICT-Security Campus en Anna van Hannoverstraat 4), welke milieueffecten er zijn opgetreden en hoe deze zich verhouden tot wet- en regelgeving. Sluit met het monitoringsprogramma aan bij het beoordelingskader en benut bestaande (sectorale) monitoringsprogramma's zoals voor luchtkwaliteit (NSL), natuur, (grond)water en gezondheid.

Een 'vinger-aan-de-pols-systeem' biedt bestuurders de basis om waar nodig maatregelen te nemen. Zorg voor maatregelen achter de hand, zoals bijvoorbeeld hoe meer sturing in de mobiliteit bereikt kan worden.

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:

Ruwan Aluvihare BA. MDip LA

dr. Jurgen van der Heijden

ing. Ben Peters

drs. Marieke van Rhijn (voorzitter)

dr. Fred Woudenberg

drs. Aletta Lüchtenborg (secretaris)

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld

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". Gezien de omvang van het plan (tot 1.320 woningen) moet beoordeeld worden of een MER noodzakelijk is. De gemeente kiest er, gezien omvang, locatie en mogelijke effecten, voor om direct een project-MER op te stellen. Een MER is mogelijk ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden kunnen optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. In dat geval wordt een gecombineerd plan-/project-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Gemeenteraad van Den Haag.

Initiatiefnemer besluit

College van burgemeester en wethouders.

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

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag tot en met 8 februari 2022 heeft toegestuurd. 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.commissiemer.nl projectnummer [3601](#) 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

