



**Den Haag**

**Anna van Hannoverstraat 4**

**Notitie Reikwijdte en Detailniveau**



**Rho**

**—  
ADVISEURS  
VOOR  
LEEFRUIMTE**

**© RHO ADVISEURS BV**

Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/ of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Rho Adviseurs bv, behoudens voorzover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.



**Den Haag**

Anna van Hannoverstraat 4

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

**identificatie**

projectnummer:

20170107.003

projectleider:

Ir. L.C. Snel

auteurs:

drs. M. van der Meulen

**planstatus**

datum:

21 december 2021

status:

Definitief

# Inhoud

<b>1. Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1. Aanleiding	3
1.2. Reden en doel van de milieueffectrapportage	3
1.3. M.e.r.-procedure en koppeling met het bestemmingsplan	5
1.4. Leeswijzer NRD	6
<b>2. Herontwikkeling locatie Anna van Hannoverstraat 4</b>	<b>7</b>
2.1. Plangebied en omgeving	7
2.2. Vigerend bestemmingsplan	8
2.3. Gebiedsagenda's en structuurvisie CID	9
2.4. Knelpunten en kansen	11
2.5. Uitgangspunten herontwikkeling locatie Anna van Hannoverstraat 4	12
2.6. Fasering	15
<b>3. Reikwijdte en detailniveau MER</b>	<b>17</b>
3.1. Inleiding	17
3.2. Relatie met het planMER voor de structuurvisie CID	17
3.3. Plangebied en studiegebied	17
3.4. Te onderzoeken alternatieven en varianten in het MER	18
3.5. Reikwijdte/milieuthema's in het MER	20
3.6. Beoordelingswijze	22

## 1.1. Aanleiding

Naast het station Laan van NOI was tot 2015 het voormalige ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid gevestigd. Eind 2016 is het gebouw verkocht. VORM Ontwikkeling wil het gebouw en de directe omgeving daarvan herontwikkelen tot een nieuwe stadsentree met een mix van wonen en werken. Naast woningen en werkplekken komt er ruimte voor ontmoetingen, voorzieningen, een volwaardig stationsplein, veel groen en betere verbindingen naar de wijken. Om de beoogde herontwikkeling planologisch mogelijk te maken wordt een bestemmingsplan opgesteld. Vanwege de omvang van de ontwikkeling en de mogelijke milieugevolgen, dient in het kader van dit bestemmingsplan rekening te worden gehouden met verplichtingen op grond van het Besluit milieueffectrapportage.

## 1.2. Reden en doel van de milieueffectrapportage

### Stedelijk ontwikkelingsproject

In de Wet milieubeheer en het bijbehorende Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is wettelijk geregeld voor welke projecten en besluiten een vorm van m.e.r.-verplichting geldt. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen activiteiten, waarvoor altijd een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen (m.e.r.-plicht) en activiteiten waarvoor het bevoegd gezag nader moet beoordelen of een m.e.r.-procedure al dan niet nodig is (m.e.r.-beoordelingsplicht). In bijlagen C en D van het Besluit milieueffectrapportage is aangegeven voor welk type activiteiten een planm.e.r.-, projectm.e.r.- of m.e.r.-beoordelingsprocedure moet worden doorlopen en in het kader van welk besluit deze verplichting geldt. Categorie D11.2 heeft betrekking op stedelijke ontwikkelingsprojecten.

	Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
D 11.1				
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m <sup>2</sup> of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

### Uitsnede D-lijst Besluit milieueffectrapportage, categorie D11.2

In het op 16 december 2021 vastgestelde planuitwerkingskader (PUK) zijn onder andere programmatische uitgangspunten voor de herontwikkeling van de locatie Anna van Hannoverstraat 4 vastgelegd. Het totale

bovengrondse functionele programma omvat maximaal 120.000 m<sup>2</sup> bvo, met daarbij de mogelijkheid om maximaal 15.000 m<sup>2</sup> bvo parkeren bovengronds en in pandig (uit het zicht) te realiseren. In het PUK is een bandbreedte van 1.000 – 1.200 voor het aantal woningen opgenomen. In het MER wordt uitgegaan van 1.000 - 1.320 woningen (bovengrens van 1.200 woningen uit het PUK + 10%, zie nadere toelichting in paragraaf 2.5.2). De oppervlakte van het perceel waar de herontwikkeling plaatsvindt is kleiner dan 2 hectare. Dit betekent dat de drempelwaarden zoals opgenomen in de D-lijst bij het Besluit milieueffectrapportage (100 hectare, 200.000 m<sup>2</sup> bvo of 2.000 woningen) niet worden overschreden.

De drempelwaarden in de D-lijst bij het Besluit milieueffectrapportage zijn echter niet 'hard' waardoor ook in gevallen waarbij de drempelwaarden niet worden overschreden, dient te worden bekeken of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden die aanleiding geven voor het doorlopen van een projectm.e.r.-procedure<sup>1</sup>. Voor activiteiten onder de drempelwaarde is sprake van een zogenaamde 'vormvrije' m.e.r.-beoordeling. Kijkend naar de potentiële effecten van de ontwikkeling van de locatie Anna van Hannoverstraat 4 voor de omgeving vragen onder andere de mobiliteitsgevolgen en de daaraan gerelateerde effecten de nodige aandacht. Datzelfde geldt voor belangrijke thema's zoals energietransitie en klimaatadaptatie. Gezien de omvang van de plannen, de locatie en de potentiële effecten is besloten om geen m.e.r.-beoordeling uit te voeren, maar direct de keuze te maken voor het doorlopen van een projectm.e.r.-procedure in het kader van het bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4.

### **Passende beoordeling**

Een andere mogelijk aanleiding voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure zijn de eventuele gevolgen van een plan voor Natura2000-gebieden. Wanneer significante negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten is een passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming noodzakelijk. Wanneer in het kader van een bestemmingsplan een passende beoordeling vereist is, kan dat leiden tot een (plan)m.e.r.-plicht. Met de 20ste tranche van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet is een uitzondering geïntroduceerd voor kleinschalige projecten, waarmee een passende beoordeling niet langer automatisch leidt tot een (plan)m.e.r.-plicht.

Gezien de afstand van de locatie Anna van Hannoverstraat 4 tot omliggende Natura2000-gebieden kunnen voor de meeste criteria significante negatieve effecten op voorhand worden uitgesloten. Dat geldt niet voor de mogelijke gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden. In een overbelaste situatie kan een kleine depositietoename op grote afstand al leiden tot significante negatieve effecten. In het kader van het bestemmingsplan en MER wordt onderzoek gedaan naar de gevolgen van de herontwikkeling van de locatie Anna van Hannoverstraat 4 voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000. Daarbij wordt zowel de gebruiksfase als de aanlegfase beschouwd. Op basis van de resultaten van het onderzoek stikstofdepositie wordt bekeken of een passende beoordeling noodzakelijk is. Mocht dat het geval zijn, dan wordt de passende beoordeling opgenomen in het MER voor de locatie Anna van Hannoverstraat 4.

### **Doel m.e.r.-procedure**

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is wettelijk verankerd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer. Doel van een plan- en projectMER is het integreren van milieuoverwegingen bij de voorbereiding van in dit geval de besluitvorming over een bestemmingsplan. Zo wordt ervoor gezorgd dat de milieuaspecten in een zo vroeg mogelijk stadium van de planvorming worden betrokken. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de procedure die moet worden doorlopen voor het bestemmingsplan (zie paragraaf 1.3).

---

<sup>1</sup> Met de aanduiding 'm.e.r.' (kleine letters) wordt de procedure of de verplichting bedoeld. De aanduiding 'MER' (grote letters) heeft betrekking op het rapport zelf, het resultaat van de procedure.

*Relatie met structuurvisie en planMER CID*

De locatie Anna van Hannoverstraat 4 is onderdeel van het Central Innovation District (CID). Het CID in Den Haag vormt een innovatiedistrict in de stad en ligt tussen en rondom de drie intercity stations Den Haag Centraal Station, Den Haag Hollands Spoor en Den Haag Laan van NOI. De komende 20 jaar zijn een groot aantal ruimtelijke ontwikkelingen voorzien binnen het CID waarbij sprake zal zijn van grootschalige transformatie en verdichting. Recent heeft de gemeenteraad de structuurvisie voor het CID vastgesteld. In het kader van de structuurvisie is een planm.e.r.-procedure doorlopen. Het planMER geeft op hoofdlijnen inzicht in de cumulatieve milieugevolgen van alle ruimtelijke ontwikkelingen binnen het CID. Daarbij zijn verschillende programmatische bandbreedtes en mobiliteitsstrategieën onderzocht. In het projectMER voor de locatie Anna van Hannoverstraat 4 zal verder worden ingezoomd op de gevolgen van de herontwikkeling van deze locatie en de daaruit volgende randvoorwaarden en maatregelen, voortbordurend op de resultaten van het planMER voor het CID. In het kader van het projectMER zal meer gedetailleerd onderzoek worden uitgevoerd. In hoofdstuk 3 is nader toegelicht hoe de reikwijdte en het detailniveau van het projectMER voor de locatie Anna van Hannoverstraat 4 aansluiten bij het planMER voor het CID.

### 1.3. M.e.r.-procedure en koppeling met het bestemmingsplan

Initiatiefnemer voor de herontwikkeling van de locatie Anna van Hannoverstraat 4 is VORM Ontwikkeling. De gemeenteraad van Den Haag is het bevoegd gezag. De m.e.r.-procedure bestaat uit verschillende stappen die geïntegreerd zijn in de bestemmingsplanprocedure. Verwezen wordt naar de volgende tabel.

Tabel 1.1 Koppeling m.e.r.- en bestemmingsplanprocedure

stap	MER	Bestemmingsplan
1	openbare kennisgeving opstellen MER en bestemmingsplan	
2	Inspraak en raadpleging bestuursorganen/wettelijke adviseurs over reikwijdte en detailniveau MER (a.d.h.v. NRD)	
3	opstellen MER	opstellen ontwerpbestemmingsplan
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zienswijzen op ontwerpbestemmingsplan</li> <li>terinzagelegging MER en toetsingsadvies van de Commissie m.e.r.</li> </ul>	
5	Eventueel aanvullen MER	Aanpassen ontwerpbestemmingsplan
6		Vaststellen bestemmingsplan, met MER als bijlage

Het openbaar maken van deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. Met deze notitie wordt inzicht gegeven in de uitgangspunten voor de beoogde herontwikkeling, de alternatieven en omgevingsaspecten die in het MER worden onderzocht (oftewel, wat is de reikwijdte van het MER) en de onderzoeksopzet per omgevingsaspect (oftewel, wat is het detailniveau van het MER).

#### Procedure NRD

In de inspraakperiode kan een ieder reacties op de NRD naar voren brengen. De inspraak is erop gericht de onderzoeksvragen voor het MER scherper te maken. U heeft tot 6 weken na de start van de terinzagelegging van deze NRD de tijd om uw (schriftelijke) reactie aan de gemeente kenbaar te maken.

Inspiraakreacties kunnen worden gestuurd naar:

*Per post:*

O.v.v. "Zienswijze NRD m.e.r. Anna van Hannoverstraat 4"

Gemeente Den Haag  
Beleidsafdeling Stadsbeheer/ Milieu en Gebiedsgericht werken  
Postbus 12651  
2500 DP Den Haag

*Per e-mail:*

[m.e.r@denhaag.nl](mailto:m.e.r@denhaag.nl)

De NRD wordt ook voorgelegd aan betrokken overheidsinstanties (zoals de provincie, waterbeheerder, rijksdiensten). Ook zal de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. worden gevraagd om advies uit te brengen over de reikwijdte en het detailniveau van het MER.

#### **Vervolgprocedure**

De NRD en de reacties en adviezen daarop vormen het vertrekpunt voor het opstellen van het MER. Het MER zal gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter visie worden gelegd. In het bestemmingsplan wordt gemotiveerd op welke wijze in het plan is omgegaan met de resultaten en conclusies uit het MER. Op het moment dat MER en ontwerpbestemmingsplan in procedure worden gebracht, zal het MER ook ter toetsing worden voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r.

#### **1.4. Leeswijzer NRD**

In hoofdstuk 2 van deze notitie wordt ingegaan op de uitgangspunten voor de herontwikkeling met aandacht voor de begrenzing van het plangebied, de ambities en doelstellingen, het beoogde programma, de stedenbouwkundige opzet en de fasering. Hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van de onderzoeksopzet voor het MER met een overzicht van de te onderzoeken alternatieven en een toelichting op de aspecten die in het MER worden onderzocht en de wijze waarop de milieugevolgen in beeld worden gebracht.

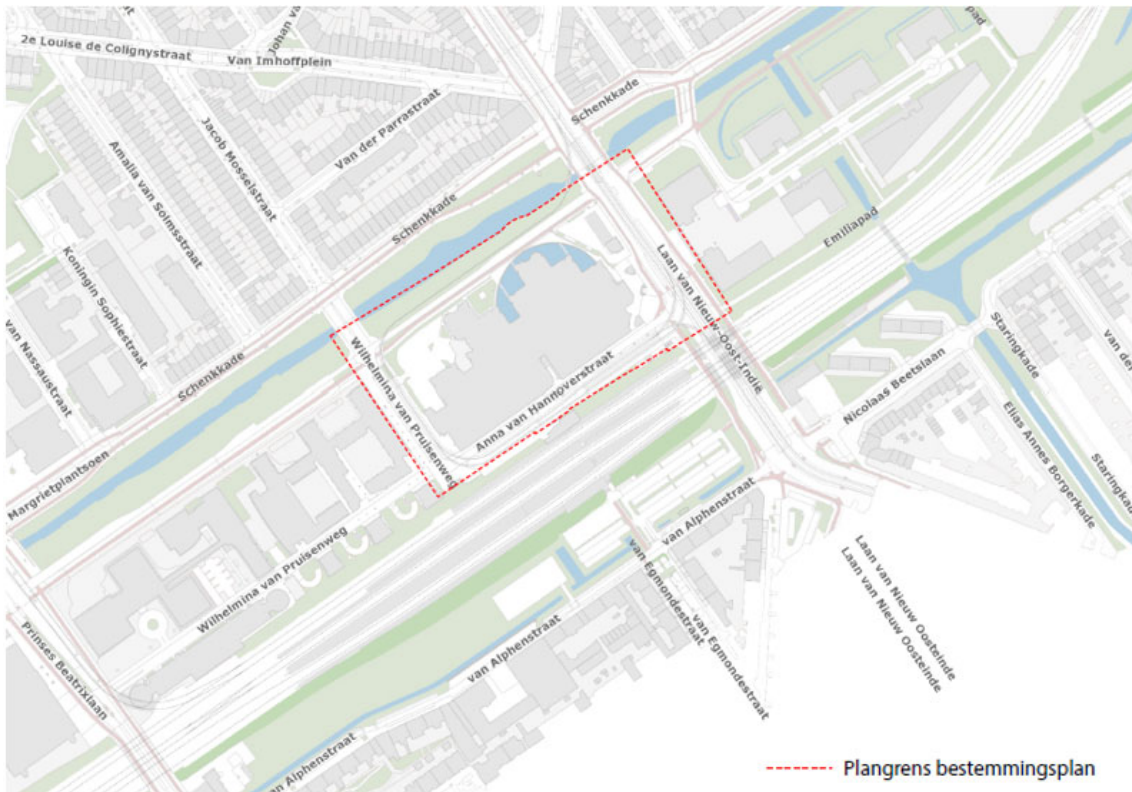


## 2. Herontwikkeling locatie Anna van Hannoverstraat 4

7

### 2.1. Plangebied en omgeving

De locatie Anna van Hannoverstraat 4 is onderdeel van de huidige kantorenlocatie bij het station Den Haag Laan van NOI in de wijk Bezuidenhout. Deze kantorenlocatie wordt begrensd door de Schenkade, de Laan van Nieuw Oost-Indië, de spoorverbinding Delft – Den Haag – Leiden en de Prinses Beatrixlaan. De plangrens voor het bestemmingsplan is ruimer dan alleen de locatie Anna van Hannoverstraat 4 en omvat ook een deel van het omliggende openbaar gebied. Mogelijk geven het MER en de onderliggende onderzoeken aanleiding om voorwaarden of maatregelen vast te leggen binnen de aangrenzende bestemmingen. Figuur 2.1. laat de beoogde plangrens voor het bestemmingsplan zien.



Figuur 2.1 Ligging en begrenzing plangebied bestemmingsplan

Het gebouw van het voormalige Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid is een ontwerp van architect Herman Herzberger. Het kenmerkende gebouw bestaat uit zestien achthoekige kantoortorens, die rondom een langgerekte interne straat zijn gesitueerd. Het gebouw is in 1990 opgeleverd. De maat en schaal van het gebouw sluiten aan op de aangrenzende bebouwing in deze zone langs het spoor en past bij de kantoorfuncties die deze gebouwen hebben. Het zuidwestelijke deel van het bestaande gebouw wordt tijdelijk gebruikt, door onder andere bewoning door statushouders en studenten, verschillende

(start-up)bedrijven en een horeca school. Het noordoostelijke deel van het bestaande gebouw staat leeg (gedeeltelijk anti-kraak).



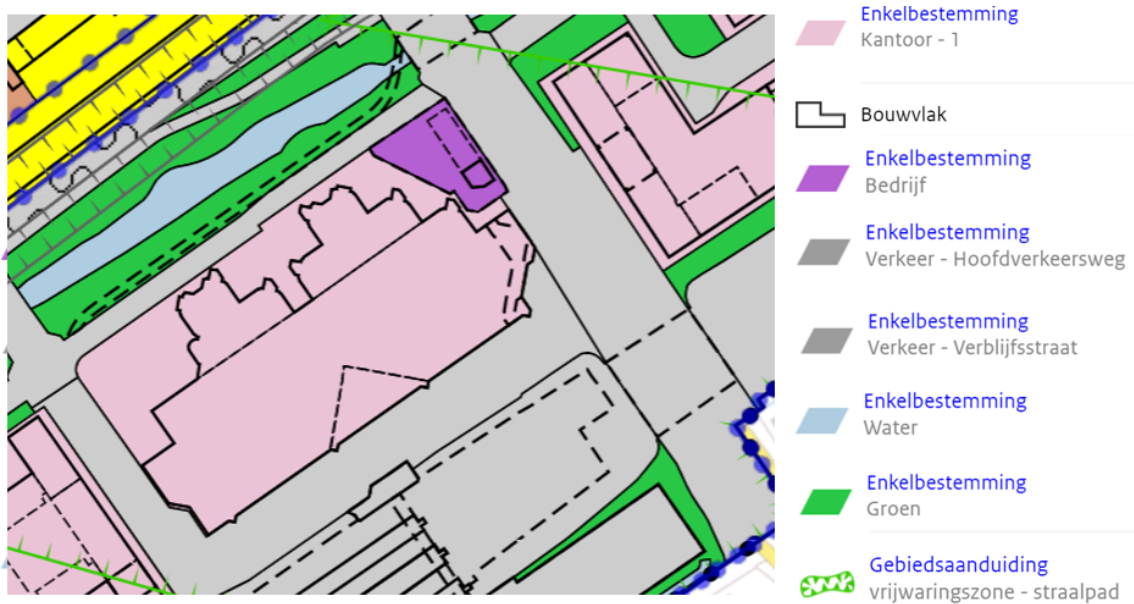
Figuur 2.2 Het bestaande gebouw op de locatie Anna van Hannoverstraat 4

Typerend voor de omgeving van het station Den Haag Laan van NOI, is de combinatie van het kantorencluster, woonwijken en de nabijheid van de ecologische verbindingzone de Groene Schenk.

## 2.2. Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van de locatie Anna van Hannoverstraat 4 geldt het in 2014 vastgestelde bestemmingsplan Bezuidenhout. Figuur 2.3 laat een uitsnede van de verbeelding zien met de ter plaatse geldende bestemmingen. Binnen de vigerende bestemming 'Kantoor – 1' varieert de maximale bouwhoogte van 10 tot 31 meter. Ondergronds zijn parkeervoorzieningen toegestaan in maximaal 2 bouwlagen. Het naastgelegen tankstation heeft een bedrijfsbestemming met een specifieke aanduiding waarmee de verkoop van motorbrandstoffen (zonder LPG) wordt mogelijk gemaakt. Het aansluitende openbare gebied heeft een verkeersbestemming. 'Verkeer – Verblijfsstraat' aan de zijde van de Anna van Hannoverstraat, Wilhelmina van Pruisenweg en Schenkkade. 'Verkeer – Hoofdverkeersweg' aan de zijde van de Laan van Nieuw Oost-Indië. Ter plaatse van de ecologische verbindingzone de Groene Schenk is in het vigerende bestemmingsplan gekozen voor de bestemmingen Groen en Water (met een functieaanduiding 'openbaar vervoer' ter plaatse van de trambaan.

Tot slot ligt op de verbeelding van het vigerende bestemmingsplan over de locatie Anna van Hannoverstraat 4 en de directe omgeving een 'vrijwaringszone – straalpad' waarbinnen het verboden is om bouwwerken op te richten die hoger zijn dan 60 meter.



Figuur 2.3 Uitsnede verbeelding bestemmingsplan Bezuidenhout

### 2.3. Gebiedsagenda's en structuurvisie CID

De omgeving van station Den Haag Laan van NOI en het huidige gebouw op de locatie Anna van Hannoverstraat 4 zijn onderdeel van één van de drie knooppunten in het Central Innovation District (CID). Binnen het CID krijgen de drie polen rond de hoofdstations elk een eigen profiel, dat zich vertaalt in de invulling van de economische functies, doelgroepen en identiteit. Het gebied rondom het station laan van NOI is aangeduid als *ICT - Security Campus*. Een internationaal toonaangevend cluster rond thema Security, ICT - Tech en diverse hubs, hoofdkantoren en financiële instellingen, met doorloop naar het Beatrixkwartier.

#### Gebiedsagenda ICT Security Campus

Voor de drie polen van het CID zijn 'gebiedsagenda's' opgesteld die in december 2018 door het college van B&W zijn vastgesteld. Deze gebiedsagenda's geven de ambities, uitgangspunten en sturingsprincipes weer voor de uitwerking van de verschillende (deel) projecten die binnen deze gebieden worden ontwikkeld. Binnen het CID onderscheidt het gebied rond station Den Haag Laan van NOI zich door bedrijven in de ICT-Tech en (cyber-)security sector. Het knooppunt is hierin cruciaal voor de doorontwikkeling naar een vooraanstaande campus en het hart van de Europese veiligheidscluster. De zones aan weerszijden van het spoor worden ontwikkeld tot één campusegebied met het station als hart. Het bestaande cluster wordt uitgebreid met ruimte voor nieuwe high-end instellingen, hoofdkantoren (al dan niet single tenant), start-ups, scale-ups en hieraan gerelateerde functies, die samen een ecosysteem vormen. De kantoren zijn onderdeel van een sterke functiemix met onder andere (verblijfs-)voorzieningen en wonen. De stadscampus draait om interactie en ontmoeting. Zowel in de buitenruimte als binnen de gebouwen zijn er ontmoetingsfaciliteiten. Ontwikkelruimte wordt gevonden door een deel van de bestaande kantorenzone aan de noordzijde (Haagse zijde) te herontwikkelen en te verdichten maar ook door de zone aan de zuidzijde (Voorburgse zijde) van het spoor te ontwikkelen, beter te verbinden en daarmee onderdeel van de nieuwe ICT - Security Campus te maken. Ook in het aangrenzende Beatrixkwartier, dat meer gericht is op de zakelijke (kantoren-)markt, wordt gestuurd op een mix van functies.

In het toekomstbeeld van het knooppunt Den Haag Laan van NOI speelt het station een belangrijke rol.

De gemeente zet in op het structureel verbeteren van de verbindingen binnen de stadscampus, onder andere door het opheffen van het spoor als barrière en het verbeteren van de verblijfskwaliteit van de langzaam verkeerroutes, en de aansluiting met de stad aan alle zijden van het station. Uitgangspunt is dat het station en -entree op termijn een forse upgrade krijgt en transformeert van gedateerde logistieke knoop naar een aantrekkelijk verblijfsgebied en scharnierpunt in het gebied. Het station wordt een toegangspoort met allure voor zowel Leidschendam-Voorburg als het CID in Den Haag, wat tot uitdrukking komt in twee zichtbare voorkanten die je welkom heten in het CID, Den Haag en Leidschendam-Voorburg. Deze ambitie is richtinggevend bij de nieuwe stedenbouwkundige uitgangspunten voor de herontwikkeling van de locatie Anna van Hannoverstraat 4.

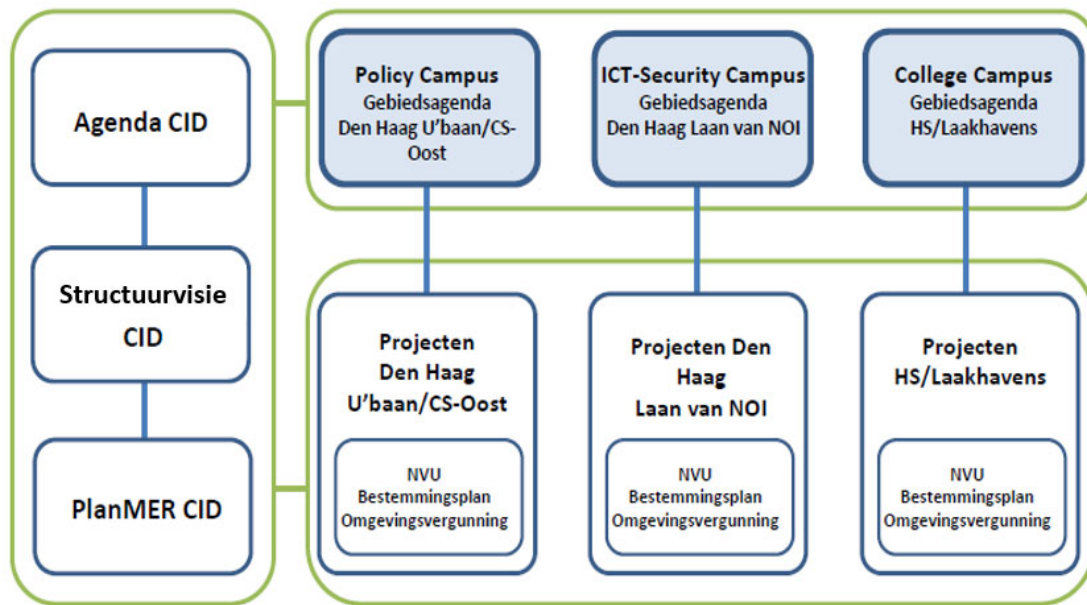
De stadscampus Laan van NOI biedt ruimte aan hoogbouw in de directe omgeving van het station. Uitgangspunt daarbij is dat deze hoogbouw bijdraagt aan het realiseren van een aantrekkelijk hoogstedelijk milieu rond het station. Daarbij gelden de principes van de 'Nota Haagse hoogbouw: Eyeline en Skyline', die sturen op goed ingepaste hoogbouw met levendige plinten en veel aandacht voor vergroening en verduurzaming van de omgeving. Het hoogbouwcluster bij het station heeft een evenwichtige hoogteopbouw, die in principe moet voldoen aan het gemeentelijk beleid voor bezonning en wind en de gestelde uitgangspunten uit het planuitwerkingskader voor deze ontwikkeling.

Uitgangspunt voor de ontwikkelingen binnen het gebied is een evenwichtig programma van wonen, werken en voorzieningen. Goede oplossingen voor onder andere mobiliteit en parkeren (gerelateerd aan OV-georiënteerd bouwen), kwaliteitsverbetering van openbare ruimte, toevoegen van groen en invloed op bezonning en wind zijn hier ook onderdeel van. De gemeente heeft oog voor de leefbaarheidseffecten van de verdichtingsopgave rondom het station. Daarbij gaat het zowel om effecten in het gebied zelf als voor de omringende wijken. Uitgangspunt is dat de beoogde ontwikkelingen door bijv. het toevoegen van voorzieningen en werkgelegenheid bijdragen aan de verbetering van de leefbaarheid in de aangrenzende buurten. De stadscampus Laan van NOI ontleent een groot deel van zijn groene kwaliteit aan de twee groene verbindingen die het gebied inkaderen: de groene ecologische Schenkzone en de heringerichte groenzone langs de Van Alphenstraat. Deze groene dragers zijn van betekenis op stedelijk niveau. Binnen het plangebied wordt de overmaat aan verharding verwijderd en ingezet om het al aanwezige groene karakter in de omgeving te verbinden met nieuw gebruiksgroen voor bewegen en spelen, rust, waterberging en verkoeling op openbaar en privé terrein, bijvoorbeeld in de vorm van pocket parks (kleinschalige, groene parkjes die functioneren als ontmoetingsplek en rustpunt), hoven, groene daktuinen en vergroening van straatprofielen. Ook het omgevingsdomein van het station krijgt een stedelijke maar groene uitstraling. De combinatie met levendige plinten, hogere dichtheden en een grote functiemix zorgt ervoor dat de buitenruimte aantrekkelijk en veilig is voor ontmoeten, bewegen en verblijven.

### **Structuurvisie CID**

De structuurvisie CID bevat de integrale lange termijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van het gehele CID ten aanzien van het ruimtelijk raamwerk, de mobiliteitsstrategie, de programmering van economische functies en woningbouw, beeldkwaliteit en duurzaamheid. Omdat het stedelijk gebied waarop de structuurvisie betrekking heeft, groter en meer omvattend is dan de huidige prioritaire gebieden van de gebiedsagenda's, worden de onderlinge samenhang tussen deze gebieden, de verbindingen, de groen en waterstructuur en de relaties met de omliggende wijken en stedelijke structuren daarin behandeld en verder uitgewerkt.

Voor de drie prioritaire gebieden (Policy Campus Centraal, ICT-Security Campus en College Campus) worden in de structuurvisie uitspraken gedaan over de ontwikkelingsruimte per gebied, de wijze waarop de bereikbaarheid wordt georganiseerd, maatregelen om de milieueffecten te borgen en de project overstijgende investeringen. De structuurvisie biedt daarmee tevens een basis voor het kostenverhaal van publieke investeringen die aantoonbaar bijdragen aan de ontwikkelingsruimte van individuele projecten.



## 2.4. Knelpunten en kansen

In de bestaande situatie sluit de ruimtelijke kwaliteit van het gebied rondom station Den Haag Laan van NOI niet aan op de ambities die de gemeente Den Haag heeft voor deze entree van de stad. De potentie van deze locatie is nog onderbenut. De herontwikkeling van de locatie Anna van Hannoverstraat 4 kan bijdragen aan het oplossen of verbeteren van de volgende knelpunten:

- Er is een gebrek aan levendigheid in het gebied gedurende de dag door de monofunctionele bebouwing in de zone tussen het spoor en de Schenkkade. Het tijdelijke gebruik van het bestaande pand zorgt op dit moment al voor meer levendigheid;
- Het bestaande gebouw ligt als een gesloten burcht in de stad. De plint is voor een deel afgesloten door muren. Het gebouw toonde op geen enkele manier de achterliggende collectieve functies, zoals de vergaderzalen en het restaurant. Dit is voor tijdelijk gebruik op enkele punten aangepast. Op de hoeken aan de spoorzijde bepalen onaantrekkelijke arcades het beeld. Het gesloten karakter wordt versterkt doordat het totale complex maar één entree heeft. Inmiddels wordt in de tijdelijke situatie gewerkt aan het toevoegen van entrees. Aan de Schenkkade is het gebouw ooit ontworpen als een gebouw in een groene setting, nu wordt het beeld op de hoeken bepaald door parkeren en een tankstation;
- De voetgangersroute aan de zijde van de Schenkkade is niet doorlopend. Hij wordt onderbroken door een trap naar een lager niveau. De herontwikkeling van de locatie Anna van Hannoverstraat 4 biedt de mogelijkheid om het fietspad en het voetpad op een goede manier in te passen door de rooilijn van de nieuwbouw aan deze zijde terug te leggen;
- De grote massa van het gebouw zorgt ervoor dat het station vanaf de Schenkkade niet zichtbaar en daardoor slecht vindbaar is.

De ontwikkelingen in en rondom het plangebied bieden kansen voor:

- Transformatie en verdichting van naar binnen gerichte kantoorbebouwing naar een gemengde en uitnodigende hoogstedelijke bebouwing met een levendige plint;
- Creëren van ruimte voor een verbeterd station met een hoge knooppuntwaarde en stationsentree in de ontwikkelzone langs het spoor;
- De ontwikkeling van een innovatiever klimaat en bruisender gebied door functiemenging;
- Versterking van het economische klimaat door het verbeteren van de vestigingscondities en ruimte te bieden aan economisch programma in de ICT-security sector;

- Verbetering van de kwaliteit en vergroening van de openbare ruimte;
- Verbeteren van de bewandelbaarheid van het gebied door meer adressen en bestemmingen, verfijning van het netwerk en brede stoepen;
- De mogelijkheid om een goede fietsvoorziening te realiseren voor de reizigers die vanaf en naar Den Haag Laan van NOI reizen;
- Ruimte voor stedelijke fietsstructuren;
- Het in gang zetten van de mobiliteitstransitie door in te zetten op OV georiënteerd wonen en werken, door bijvoorbeeld minder autoparkeren te realiseren bij wonen en het aanleggen van een mobiliteitshub;
- Het realiseren van een nieuwe stadsentree met een mix van wonen en werken. Naast woningen en werkplekken komt er ruimte voor ontmoetingen, voorzieningen, een volwaardig stationsplein, veel groen en betere verbindingen naar de wijken.

## 2.5. Uitgangspunten herontwikkeling locatie Anna van Hannoverstraat 4

### 2.5.1. Inleiding

De afgelopen periode zijn door de initiatiefnemer in overleg met de gemeente Den Haag en andere belanghebbenden de uitgangspunten voor de herontwikkeling van de locatie Anna van Hannoverstraat 4 bepaald, ten aanzien van (onder andere) het programma, de stedenbouwkundige opzet, de mobiliteitsstrategie en de aspecten klimaat en energie. De uitgangspunten en afspraken tussen initiatiefnemer en gemeente worden vastgelegd in een plan uitvoeringskader (PUK). Voor het bepalen van de uitgangspunten is een zorgvuldig proces doorlopen met ook een uitgebreid participatietraject met de omgeving. De komende tijd vindt op onderdelen een verdere uitwerking plaats, waarbij ook het projectMER en de onderliggende onderzoeken een rol kunnen spelen. Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het projectMER relevante uitgangspunten en de eventuele keuzes die daarbinnen nog gemaakt moeten worden. In hoofdstuk 3 van de NRD wordt beschreven op welke wijze met deze uitgangspunten wordt omgegaan in de onderzoeksalternatieven.

### 2.5.2. Programma

In het planuitwerkingskader (PUK) zijn onder andere de programmatische uitgangspunten vastgelegd. Het programma voor de locatie Anna van Hannoverstraat 4 omvat maximaal 120.000 m<sup>2</sup> bvo bovengronds, functioneel programma. Het gaat om een gemengd programma van wonen, werken en voorzieningen. Daarnaast biedt het PUK de mogelijkheid om maximaal 15.000 m<sup>2</sup> bvo parkeren bovengronds en in pandig (uit het zicht) te realiseren.

In het PUK zijn eisen opgenomen waar het gaat om de differentiatie van het woonprogramma. Ook is in het PUK vastgelegd dat binnen het niet-woon programma sprake mag zijn van maximaal 24.000 m<sup>2</sup> bvo kantoor. Verder kan worden gedacht aan horeca, detailhandel of onderwijs (MBO, HBO, WO) en hotel. Tabel 2.1 geeft een overzicht van de programmatische bandbreedtes, waarbij de optelsom van alle programma onderdelen nooit meer dan 120.000 m<sup>2</sup> bvo mag bedragen. In het PUK is uitgegaan van maximaal 1.200 woningen. In de onderzoeksopzet voor het MER wordt ruimte geboden voor een mogelijke beperkte verhoging van het aantal woningen (+10%). Daarbij blijft de minimale omvang van het maatschappelijk en/of economisch programma ongewijzigd (meer woningen betekent kleinere woningen). In hoofdstuk 3 van deze NRD is uitgewerkt op welke wijze in het projectMER en de onderliggende onderzoeken wordt omgegaan met deze bandbreedtes.

Tabel 2.1 Programma

Omschrijving	Aantallen / oppervlakte
Woonprogramma	1.000 – 1.320
Maatschappelijk en/of economisch programma	Minimaal 30.000 m <sup>2</sup> bvo, waarvan maximaal 24.000 m <sup>2</sup> bvo kantoor
<i>Totaal (bovengronds)</i>	Maximaal 120.000 m <sup>2</sup> bvo

### 2.5.3. Stedenbouw en beeldkwaliteit

Uitgangspunt voor de herontwikkeling van de locatie is de sloop van het bestaande pand en de realisatie van samengestelde blokken, bestaande uit een stedelijke laag (waaronder een plint) en torens (met een kroon). De hoogteaccenten hebben een bouwhoogte van maximaal 75 meter en tussen de hoge gebouwen blijft de lucht zichtbaar. Bij de nieuwe hoogbouw krijgt de overgang naar de schaal en korrelgrootte van de bebouwing in de aangrenzende bestaande wijken veel aandacht. De nieuwe gebouwen zullen aantrekkelijk ogen en hebben een eigen herkenbare identiteit. Op deze wijze wordt bijgedragen aan het kennis- en innovatiekarakter van het gebied en het realiseren van een aantrekkelijk vestigingsmilieu. In de stedelijke laag en met name de plint openen de gebouwen zich naar de straat met veel transparantie.



Figuur 2.4 Impressie toekomstige situatie

### 2.5.4. Mobiliteit

Door de stedelijke ligging van de locatie Anna van Hannoverstraat 4 zijn veel bestemmingen op loop- en fietsafstand bereikbaar. De locatie is daarnaast op landelijk, regionaal en stedelijk niveau uitstekend bereikbaar door de ligging naast het knooppunt van Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV-knooppunt Den Haag Laan van NOI). Dit knooppunt omvat een Intercitystation en haltes van buslijnen, tramlijnen en de metro / RandstadRail.

Duurzame mobiliteitsconcepten zijn daarom het uitgangspunt, waarbij optimaal wordt voorzien in de mobiliteitsbehoefte en tegelijkertijd wordt inzet op beperking van het eigen autobezit. Op die wijze wordt

bijgedragen aan een beter bereikbare en leefbare stad. De ambitie is een mobiliteitshub binnen het plangebied te realiseren die voorziet in deelauto's, deelfietsen en een verzamelpunt voor pakketdiensten. De mobiliteitshub zal resulteren in een diensten-app waarin de verschillende mobiliteitsdiensten verzameld zijn. In de diensten-app kunnen aanbieders van verschillende vervoerswijzen gericht inspelen op de gebruikers van de locatie en omgeving door bijvoorbeeld voordeelabonnementen of combinaties in vervoerswijzen aan te bieden. Zo kan iedere gebruiker zijn/haar voorkeur in vervoers-wijze bepalen op basis van bijvoorbeeld reistijd, (reis)kosten en reiscomfort (naar persoonlijke wens).

Het parkeren op maat is een belangrijke pijler onder het mobiliteits-concept. De fysieke ruimte die bestemd is voor parkeren wordt zo ingericht dat deze flexibel en op verschillende manieren kan worden benut. De verdeling van de ruimte hangt samen met de doelgroepen en toekomstige (deels onzekere) trends en ontwikkelingen. Zo kan het zijn dat er bij de oplevering van het gebouw een bepaald deel van de parkeerplaatsen bestemd is voor eigen autobezit, maar dat dit aandeel in de loop van de tijd daalt als gevolg van de toename van deelauto's. De mobiliteitsvisie gaat er vanuit dat parkeerplaatsen worden gedeeld en niet in eigendom worden uitgegeven. Dat betekent dat naast dubbelgebruik van (deel)auto's ook dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is, waarbij bijvoorbeeld bewoners en werknemers van kantoren gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen. De omvang van een (beperkt) aantal beschikbare parkeerplaatsen en de verhuurprijs daarvan zijn er op gericht het eigen autobezit te beïnvloeden ten gunste van een 'modal shift' waarbij meer voor de fiets en/of openbaar vervoer wordt gekozen. Ook bij de herinrichting van het openbare gebied rond de locatie Anna van Hannoverstraat 4 is er veel aandacht voor het langzaam verkeer. Zo wordt bijvoorbeeld de positionering van de tram binnen het profiel van de Wilhelmina van Pruisenweg aangepast, zodat er meer ruimte voor de voetganger ontstaat aan de zijde van de ontwikkeling.

#### **2.5.5. Duurzaamheid en energie**

De gemeente en initiatiefnemer hebben de ambitie dat de nieuwe bebouwing zal voldoen aan hoge duurzaamheidseisen. Op deze wijze blijft de milieu-impact van de toekomstige bebouwing zo klein mogelijk en wordt een wezenlijke bijdrage geleverd aan de vitaliteit en gezondheid van de gebouwgebruikers.

Op het gebied van energie, koeling en verwarming wordt gebruik gemaakt van de bestaande faciliteiten en combinaties met de nieuwste inzichten. Om het energieverbruik zo laag mogelijk te houden, wordt het verlies via de gevel geminimaliseerd conform de toekomstige BENG eisen. Op dit moment wordt verkend op welke wijze kan worden voorzien in de benodigde energie. Daarbij wordt onder andere gekeken naar de mogelijkheden voor warmte-koudeopslag (WKO), stadswarmte of een waterstofsysteem. Op basis van een studie naar de haalbaarheid en mogelijkheden voor inpassing binnen het plan zal uiteindelijk een keuze worden gemaakt. Daarbij spelen onder andere de bodemgesteldheid en initiatieven in de omgeving een rol.

Bij de keuze van bouwmaterialen vormt circulair bouwen het uitgangspunt. Voor nieuwe bouwmaterialen worden materialenpaspoorten opgesteld met de intentie dat deze materialen in de toekomst kunnen worden hergebruikt.

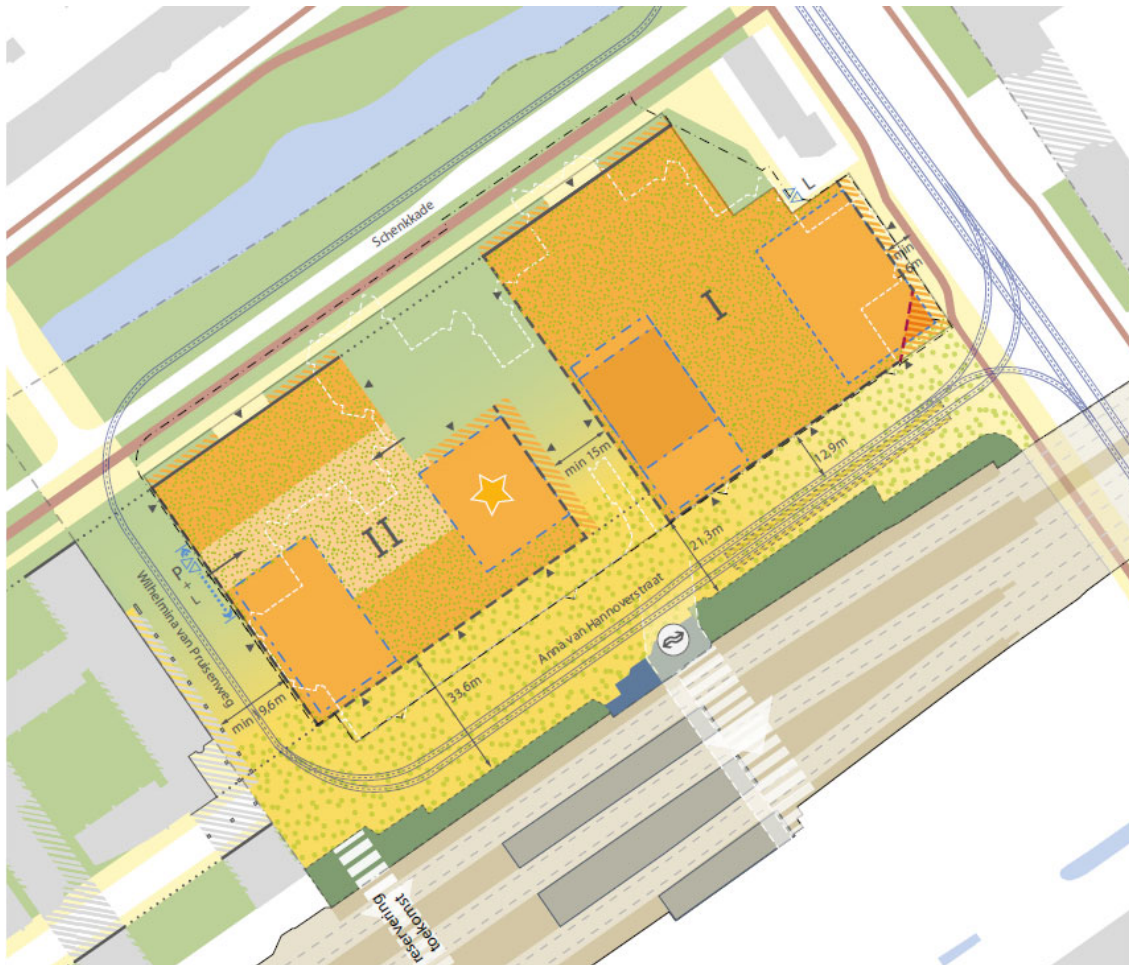
#### **2.5.6. Klimaatbestendigheid**

Doordat het weerpatroon grilliger wordt, zullen neerslag, harde wind en hitte vaker voorkomen. Zowel het gebouw als de openbare ruimte wordt daarom klimaatadaptief ingericht. Er wordt voorzien in een groen dak en toevoeging van groen in de openbare ruimte, in combinatie met andere voorzieningen om de afvoer van hemelwater te vertragen. Door de vergroening van de locatie van het gebied wordt ook opwarming, als gevolg van hittestress, beperkt. Bij het plaatsen van bomen en toevoegen van groenelementen wordt ook bekeken op welke wijze kansen voor het vergoten van de natuurwaarden kunnen worden benut, conform de nota natuurinclusief bouwen. Het gebouwgebonden groen wordt georiënteerd op de ecologische verbinding Schenk, waardoor synergie ontstaat tussen de bebouwing en de natuur.



## 2.6. Fasering

De herontwikkeling van de locatie Anna van Hannoverstraat 4 komt gefaseerd tot stand. Fase 1 omvat het noordoostelijke deel van het gebouw dat op dit moment grotendeels leeg staat. Fase 2 omvat het zuidwestelijke deel van het gebouw waarin de tijdelijke functies zijn ondergebracht. Fase 1 en 2 zullen echter snel na elkaar worden ontwikkeld. Volgens planning zal in 2023 worden gestart met de sloop van de bestaande bebouwing binnen fase 1 en de realisatie van de bouw binnen die eerste fase. De bouw van fase 2 start op z'n vroegst eind 2024.



Figuur 2.5 Fasering (indicatieve plattegrond)



## 3. Reikwijdte en detailniveau MER

### 3.1. Inleiding

In dit hoofdstuk komt het studiegebied voor het MER aan bod, de alternatieven die in het MER worden onderzocht en de reikwijdte en het detailniveau van de milieuonderzoeken. Uitgangspunt is dat de onderzoeksopzet wordt afgestemd op de maximale planologische mogelijkheden zoals die in het bestemmingsplan worden vastgelegd. Het MER brengt daarmee de totale bandbreedte aan mogelijke milieugevolgen in beeld, geeft inzicht in de randvoorwaarden waaronder de plannen uitvoerbaar zijn en de mogelijke maatregelen om nadelige effecten te voorkomen of beperken en kansen te benutten. Op basis van de uitkomsten uit het MER zal een integrale afweging plaatsvinden en worden bekeken welke randvoorwaarden en maatregelen in het bestemmingsplan, of eventueel op andere wijze, worden geborgd.

### 3.2. Relatie met het planMER voor de structuurvisie CID

De Structuurvisie CID biedt een integrale lange termijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van het CID. In het kader van de structuurvisie is een planMER opgesteld waarin de milieugevolgen van alle ontwikkelingen binnen het gebied in samenhang in beeld zijn gebracht. Planhorizon in de structuurvisie en het planMER is 2040. De effectbeoordeling in het planMER is over het algemeen kwalitatief gericht op de hoofdlijnen van de milieugevolgen van de keuzes die in de structuurvisie worden gemaakt. Op onderdelen zijn echter ook meer gedetailleerde, kwantitatieve analyses uitgevoerd, met name waar het gaat om de verkeerseffecten. In het planMER is op basis van de verkeersmodelberekeningen voor de verschillende alternatieven in beeld gebracht welke groei het verkeerssysteem aan kan, met de daaruit volgende mobiliteitsstrategie en de mogelijke infrastructurele ingrepen. Het planMER geeft daarmee inzicht in de cumulatieve gevolgen van alle ruimtelijke ontwikkelingen binnen het CID.

Met het planMER CID ligt er een gedegen basis voor het projectMER voor de locatie Anna van Hannoverstraat 4. De herontwikkeling van deze locatie is onderdeel van het totale programma voor het CID zoals dat in het planMER op hoofdlijnen is onderzocht. In het projectMER voor de locatie Anna van Hannoverstraat 4 vindt een verdere verdieping plaats, voortbouwend op de uitkomsten van het planMER CID. In het projectMER wordt op een hoger detailniveau ingezoomd op de milieugevolgen die samenhangen met de herontwikkeling van de locatie Anna van Hannoverstraat 4, de maatregelen die kunnen worden getroffen om nadelige effecten te voorkomen of beperken en de mogelijke optimalisaties om kansen te benutten en positieve gevolgen te versterken. Ook in het projectMER zal waar relevant aandacht worden besteed aan cumulatie van milieugevolgen door andere ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied.

### 3.3. Plangebied en studiegebied

Het plangebied voor het bestemmingsplan is weergegeven in figuur 2.1. Het studiegebied is het gebied waar milieueffecten, als gevolg van de uitbreiding van de beoogde herontwikkelingen (kunnen) optreden. Dit betreft het plangebied van het bestemmingsplan en de omgeving ervan. De reikwijdte van milieugevolgen kan verschillen per milieuaspect. Voor bepaalde milieuaspecten komt het studiegebied

vrijwel overeen met het plangebied (bijvoorbeeld waar het gaat om de aspecten bodem, water en archeologie), voor andere milieuthema's kan het studiegebied zich tot (ver) buiten het plangebied uitstrekken. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om de verkeerseffecten. Op basis van de mobiliteitsstudie voor de locatie Anna van Hannoverstraat 4 en de uitkomsten uit het planMER CID (en de eventuele aandachtspunten in de verkeersafwikkeling die daaruit naar voren komen) zal het studiegebied voor de verkeersanalyses worden bepaald. Bij het in beeld brengen van de verkeersgerelateerde effecten zoals de gevolgen voor de luchtkwaliteit en geluidbelasting langs de ontsluitende wegen wordt in het projectMER gekeken naar de belangrijkste ontsluitingsroutes in de omgeving van het plangebied waarlangs bestaande woningen zijn gelegen. Ook waar het gaat om de effecten van de hoogbouw (schaduw- en windhinder) wordt in het projectMER nadrukkelijk gekeken naar de mogelijke gevolgen voor de bestaande woningen, in het bijzonder de woningen aan de overzijde van de Schenkkade. Datzelfde geldt voor de effecten tijdens de aanlegfase (verkeer, luchtkwaliteit, geluid en trillingen).

### **3.4. Te onderzoeken alternatieven en varianten in het MER**

#### **3.4.1. Inleiding**

Belangrijk onderdeel van dit projectMER is in beeld brengen van de milieugevolgen van mogelijke alternatieven en varianten als basis voor de besluitvorming over het bestemmingsplan. Daarbij dient het te gaan om reële en onderscheidende alternatieven of varianten die aansluiten bij ambities en uitgangspunten voor het initiatief. Zoals beschreven in paragraaf 2.5.1 liggen de hoofduitgangspunten voor de herontwikkeling van de locatie Anna van Hannoverstraat 4 vast. Het onderzoeken van alternatieven met sterk onderscheidende programma's of grote variaties in de stedenbouwkundige opzet is dan ook niet meer aan de orde. De uitgangspunten zoals die zijn bepaald zijn de uitkomst van een zorgvuldig proces met de verschillende betrokken partijen. Wel is er binnen deze uitgangspunten sprake van enige mate van flexibiliteit en zullen op onderdelen nog keuzes moeten worden gemaakt bij de verdere uitwerking van de plannen. Het is de bedoeling dat het bestemmingsplan voor de locatie Anna van Hannoverstraat 4 ook deze flexibiliteit en zal bieden om binnen de planperiode in te kunnen spelen op de behoefte vanuit de markt en actuele ontwikkelingen. De maximale invulling van de beoogde ontwikkelingsruimte in het bestemmingsplan vormt het vertrekpunt voor de effectbeoordeling (alternatief 1). Vervolgens wordt binnen een tweede alternatief op een aantal thema's gevarieerd met de uitgangspunten ten aanzien van mobiliteit, klimaat/energie (alternatief 2). De alternatieven zijn niet gericht op het maken van een keuze tussen een van beide alternatieven, maar op het in beeld brengen van de maximale bandbreedte aan milieugevolgen, de eventueel daarmee samenhangende randvoorwaarden en maatregelen en de mogelijkheden voor optimalisaties.

De milieugevolgen van de alternatieven en varianten worden vergeleken met de referentiesituatie. Dit betreft de huidige situatie en de eventuele autonome ontwikkelingen. Zichtjaar voor de effectbeoordeling in het MER is 2032 (einde planperiode bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4).

Deze paragraaf geeft een overzicht van de uitgangspunten voor de verschillende in het MER te onderzoeken alternatieven.

#### **3.4.2. Referentiesituatie**

De referentiesituatie omvat de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen. Dit betreffen ontwikkelingen die doorgang vinden, ook als de beoogde herontwikkeling van de locatie Anna van Hannoverstraat 4 niet plaatsvindt. De referentiesituatie dient als vergelijking voor de overige alternatieven. Voor de referentiesituatie en de autonome ontwikkelingen (tot 2032) die daarin zijn meegenomen wordt aangesloten bij de uitgangspunten uit het planMER voor het CID.

Waar relevant zal in het projectMER en de onderliggende onderzoeken een nadere specificering plaatsvinden van de referentiesituatie. Dat kan bijvoorbeeld aan de orde zijn voor het onderzoek stikstofdepositie, waarbinnen strikte eisen gelden waar het gaat om de uitgangspunten voor de referentiesituatie.

### 3.4.3. Alternatief 1: maximale planologische invulling (maximale verkeersgeneratie)

Van belang is dat het projectMER in ieder geval de milieugevolgen van de maximale planologisch mogelijkheden in beeld brengt. Binnen het programma is sprake van enige flexibiliteit waar het gaat om het aandeel kantoren en het aandeel woningen. Daarnaast zijn er ook binnen het woonprogramma en het kantoorprogramma nog verschillende uitwerkingen mogelijk waarbij bijvoorbeeld de oppervlaktes van de woningen en het aandeel sociale woningbouw kunnen variëren. Het totale bovengrondse (functioneel) programma zal echter nooit meer zijn dan 120.000 m<sup>2</sup> bvo. Voor de meeste omgevingsaspecten is de (beperkte) programmatische flexibiliteit niet van invloed op de effectbeoordeling in het MER. Belangrijkste uitzondering vormen de mobiliteitseffecten. Uit een eerste verkenning van de mobiliteitseffecten blijkt dat een groter aandeel kantoor tot een grotere verkeersgeneratie leidt. Daarnaast zijn er ook waar het gaat om het soort kantoren en de plintfuncties verschillende invullingen denkbaar, waarbij de verkeersgeneratie kan variëren. Om de maximale effecten in beeld te brengen wordt in het MER een alternatief onderzocht de combinatie van functies met de hoogste verkeersgeneratie en het maximaal aantal benodigde parkeerplaatsen (conform de gemeentelijke normen). De verdere uitgangspunten ten aanzien van de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte worden in de mobiliteitsstudie onderbouwd.

Verder wordt in dit alternatief aangesloten bij de uitgangspunten zoals die zijn beschreven in paragraaf 2.5 van deze notitie reikwijdte en detailniveau. Voor de thema's klimaat en energie wordt in alternatief 1 uitgegaan van de uitgangspunten zoals vastgelegd in het plan uitvoeringskader (PUK). Daarbij wordt ook aansluiting gezocht bij de resultaten van de verkenning die momenteel wordt uitgevoerd naar de wijze waarop kan worden voorzien in de benodigde energie. Wat betreft de stedenbouwkundige opzet is van belang dat de maximale bouwhoogtes in het bestemmingsplan voor de locatie Anna van Hannoverstraat 4 per deelgebied zullen worden gespecificeerd. Alternatief 1 gaat uit van vier hoogteaccenten met een maximale bouwhoogte van 75 meter.

### 3.4.4. Alternatief 2: varianten mobiliteit, windhinder en klimaat/energie

Binnen de uitgangspunten voor de herontwikkeling van de locatie Anna van Hannoverstraat 4 zijn er verschillende uitwerkingen mogelijk. Alternatief 2 bevat een combinatie van mogelijke varianten op het gebied van mobiliteit, windhinder en klimaat/energie.

#### Minimale (auto)verkeersgeneratie

Ook alternatief 2 gaat uit van 120.000 m<sup>2</sup> bvo bovengronds, maar met een andere verdeling wonen-kantoren. In dit alternatief ligt het aandeel kantoren lager dan in alternatief 1 en wordt uitgegaan van een maximaal aandeel woningen. De verkeersgeneratie is in dit alternatief aanzienlijk lager. Ook eventuele onderwijsvoorzieningen kunnen bijvoorbeeld onderdeel zijn van alternatief 2. De verdere uitgangspunten ten aanzien van de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte worden in de mobiliteitsstudie onderbouwd.

#### Optimalisatie windklimaat

In het kader van het PUK is een verkennende studie uitgevoerd naar het windklimaat. Uit deze verkenning blijkt dat het windklimaat op verschillende plekken in en rond het projectgebied een aandachtspunt vormt. Bij de verdere uitwerking van het plan dienen maatregelen te worden getroffen om de risico's op windgevaar weg te nemen en het geconstateerde windklimaat te verbeteren. Binnen alternatief 2 wordt in het MER onderzocht met welke aanpassingen ten opzichte van het basismodel (hoogtes en positie van torens en opbouw van de stedelijke laag) kan worden gekomen tot een beter windklimaat. Tevens wordt inzicht gegeven in de maatregelen die in het openbaar gebied kunnen worden getroffen om de windhindersituatie te verbeteren.

### **Klimaat en energie**

Voor de herontwikkeling van de locatie Anna van Hannoverstraat 4 is sprake van hoge ambities op het vlak van klimaat en energie. Binnen alternatief 2 wordt maximaal wordt ingezet op deze thema's. Dat betekent dat wordt bekeken welke aanvullende maatregelen op het gebied van klimaatadaptatie en energie kunnen worden geïntegreerd in het plan. Ook de hoeveelheid groen is een van de variabelen. De concrete uitgangspunten zullen de komende periode worden uitgewerkt. Daarbij wordt aansluiting gezocht bij de studie naar de verschillende mogelijke concepten om te voorzien in de energiebehoefte en de winst die kan worden behaald door binnen het plan relaties te leggen tussen de warmte- en koelbehoefte van de verschillende functies.

#### **3.4.5. Optimalisatiemogelijkheden per omgevingsaspect**

In het MER wordt op basis van de effecten van de beide alternatieven per omgevingsaspect bekeken of er maatregelen of optimalisaties mogelijk zijn waarmee negatieve effecten kunnen worden voorkomen of juist kansen kunnen worden benut. Daarbij gaat het niet alleen om optimalisatiemogelijkheden of maatregelen die volgen uit de hiervoor beschreven varianten op het gebied van mobiliteit, windhinder, klimaat en energie. Ook voor andere omgevingsaspecten worden waar relevant in het MER mogelijke optimalisaties en maatregelen beschreven, bijvoorbeeld in de vorm van akoestische maatregelen of maatregelen gericht op het vergroten van natuurwaarden. Op hoofdlijnen zal ook worden ingegaan op mogelijke maatregelen om hinder tijdens de bouwfase te voorkomen of beperken (verkeer, geluid, luchtkwaliteit, trillingen).

#### **3.4.6. Doorvertaling in het bestemmingsplan**

Op basis van de effectbeoordeling in het projectMER wordt uiteindelijk een afweging gemaakt van de wijze waarop in het bestemmingsplan wordt omgegaan met de uitkomsten van het MER. Daarbij vindt ook een integrale afweging van de maatregelen en optimaliseringsmogelijkheden plaats.

#### **3.4.7. Leemten in kennis**

Uit de beoordeling van de effecten kan volgen dat sprake is van leemten in kennis of onzekerheden. Bijvoorbeeld waar het gaat om het slagen van de mobiliteitsstrategie of de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten binnen het studiegebied. Ook ten aanzien van de mogelijke energieconcepten kan sprake zijn van onzekerheden. Het kan daarom van belang zijn om de milieusituatie ook tijdens de looptijd van het bestemmingsplan te monitoren en waar nodig bij te sturen wanneer de monitoringsresultaten daar aanleiding toe geven. Het projectMER zal waar relevant aanbevelingen doen voor de thema's waarvoor en wijze waarop monitoring plaats kan vinden en de eventuele aanvullende maatregelen die kunnen worden getroffen.

### **3.5. Reikwijdte/milieuthema's in het MER**

In de volgende tabel is op hoofdlijnen aangegeven welke omgevingsaspecten in het MER voor de locatie Anna van Hannoverstraat 4 worden onderzocht en de wijze waarop de effecten in beeld worden gebracht. Daarbij is tevens aangegeven in hoeverre gebruik wordt gemaakt van de informatie uit het planMER voor het CID en op welke punten een verdere verdiepingsslag plaatsvindt toegespitst op de gevolgen van de herontwikkeling van de locatie Anna van Hannoverstraat 4. Dit beoordelingskader is opgebouwd in lijn met de ambities van de gemeente Den Haag zoals beschreven in het Coalitieakkoord 2019-2022 'Samen voor de Stad'<sup>2</sup>: Bouwen en Wonen, Mobiliteit en Bereikbaarheid en Duurzaamheid en Energietransitie. De thema's Kansen voor Iedereen en Veiligheid zijn ook kernthema's in dit akkoord, maar zijn niet te vatten in milieuthema's en blijven daarom in deze beoordeling buiten beschouwing.

---

<sup>2</sup> Gemeente Den Haag (2019, 9 december) Samen voor de stad, Coalitieakkoord 2019-2022, RIS 304121

Tabel 3.1 Beoordelingskader

Ambitie Den Haag / thema in het MER	Criteria ProjectMER locatie Anna van Hannoverstraat 4
<b>Leefbaarheid en gezondheid</b>	
Functiemenging	- (kwalitatief) verhouding tussen wonen en overige gebruiksfuncties werken/detailhandel/voorzieningen
Openbare ruimte	- (kwalitatief) aandeel publiek toegankelijke ruimte - (kwalitatief) kwaliteit van publieke ruimte
Geluid	- (kwantitatief) verschuiving van het aantal geluidgevoelige objecten binnen geluidklassen t.g.v. wegverkeer; - (kwantitatief) verschuiving van het aantal geluidgevoelige objecten binnen geluidklassen t.g.v. railverkeer <sup>3</sup> ; - (kwantitatief) verschuiving van het aantal geluidgevoelige objecten binnen geluidklassen in cumulatie
Trillingen	- (kwalitatief) verandering van blootstelling aan trillingen op basis van personendichtheden en infrastructuur
Luchtkwaliteit	- (kwalitatief) verandering van blootstelling aan schadelijke stoffen <sup>4</sup>
Milieugezondheidsrisico's	- (kwantitatief) verandering van blootstelling aan gecumuleerde effecten op aspecten van luchtkwaliteit en geluid (MGR-indicator)
Gezond gedrag	- (kwalitatief) mate waarin het plan en de inrichting van de publieke ruimte aanzetten tot gezond gedrag
Externe veiligheid	- (kwalitatief) verandering van risicocontouren en personendichtheden
Ruimtelijke kwaliteit	- (kwalitatief) gevolgen van het plan voor de ruimtelijke kwaliteit in brede zin
Hinder tijdens de bouw	- (kwalitatief) knelpunten in de leefbaarheid in termen van (cumulatieve) tijdelijke hinder van bijvoorbeeld verkeer, geluid, trillingen, luchtkwaliteit, stof en veiligheid.
<b>Mobiliteit en Bereikbaarheid</b>	
Vervoerskeuze	- (kwantitatief) mate waarin het percentage autogebruik wordt teruggedrongen - (kwalitatief) robuustheid van het netwerk
Bereikbaarheid langzaam verkeer	- (kwantitatief) aantal fietsers op aandacht routes van/naar plangebied
Bereikbaarheid openbaarvervoer	- (kwantitatief) intensiteiten / capaciteiten per lijn station Den Haag Laan van NOI
Autobereikbaarheid	- (kwantitatief) verkeersafwikkeling autoverkeer ontsluitende wegen - (kwantitatief/kwalitatief) verkeersafwikkeling autoverkeer op hoofdwegen in schil rond het plangebied (op basis van resultaten verkeersmodel studie planMER CID)
Verkeersveiligheid	- (kwantitatief) mate van concentratie autoverkeer op hoofdwegen - (kwalitatief) oversteekbaarheid omliggende wegen voor voetgangers en fietsers

<sup>3</sup> Dit criterium geeft ook een indicatie van de toe- of afname van (permanente) trillingshinder.

<sup>4</sup> Het aspect geur wordt niet opgenomen vanwege het ontbreken van relevante (grote) bronnen van geurhinder. Ook worden bij de ontwikkeling van de locatie Anna van Hannoverstraat 4 geen inrichtingen toegevoegd die relevante geurhinder kunnen veroorzaken.

Ambitie Den Haag / thema in het MER	Criteria ProjectMER locatie Anna van Hannoverstraat 4
<b>Duurzaamheid en Energietransitie</b>	
Bodem	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (kwalitatief) beïnvloeding van de bodemkwaliteit (verontreinigingen)</li> <li>- (kwalitatief) beïnvloeding van de bodemgesteldheid (dichtheid en verzakking)</li> <li>- (kwalitatief) ruimte voor energietransitie in de ondergrond</li> </ul>
Water	- (kwantitatief / kwalitatief) beïnvloeding van wateroverlast (inclusief waterberging bij extreme neerslag of droogte)
Natuur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (kwantitatief) effecten op Natura2000</li> <li>- (kwalitatief) effecten op het NNN</li> <li>- (kwalitatief) effecten op beschermde soorten</li> <li>- (kwalitatief) effect op biodiversiteit</li> </ul>
Stadsklimaat	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (kwalitatief) beïnvloeding van hittestress als gevolg van de stedenbouwkundige inrichting</li> <li>- (kwantitatief) beïnvloeding van windhinder als gevolg van de stedenbouwkundige inrichting (op basis van windhinderonderzoek)</li> <li>- (kwantitatief) beïnvloeding van schaduwhinder als gevolg van de stedenbouwkundige inrichting (op basis van bezonningsonderzoek)</li> </ul>
Energie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (kwantitatief) CO<sub>2</sub>-uitstoot door verandering in de energieprestatie van bebouwing</li> <li>- (kwalitatief) CO<sub>2</sub>-uitstoot door verandering in de energieprestatie van mobiliteit</li> <li>- (kwantitatief) CO<sub>2</sub>-uitstoot van energievoorziening voor bebouwing en openbare voorziening</li> </ul>

### 3.6. Beoordelingswijze

In het projectMER voor de locatie Anna van Hannoverstraat 4 worden de milieugevolgen en de mate van doelbereik beoordeeld op basis van een vijfpuntsschaal. Voor de vergelijking van de alternatieven worden de milieueffecten en de mate van doelbereik van de alternatieven met plussen en minnen op een vijfpuntsschaal beoordeeld (zie tabel 3.2). Deze effecten worden afgezet tegen de referentiesituatie, ten behoeve van een eerlijke vergelijking. Een positieve beoordeling is een indicatie van een (merkbare) verbetering ten opzichte van de referentiesituatie. Een zeer positief effect ontstaat wanneer de verbetering dermate groot is dat de doelen op dat thema worden behaald. Bij een negatieve beoordeling vindt een (merkbare) verslechtering plaats ten opzichte van de referentiesituatie en/of komen beleidsdoelen verder buiten bereik te liggen. Een zeer negatieve beoordeling wordt toegekend bij een (dreigende) overschrijding van een wettelijke (harde) norm of het onmogelijk maken van het behalen van beleidsdoelen. In de deelrapporten wordt per criterium de duiding van de schaal beschreven, zodat de aspecten qua beoordeling en weging vergelijkbaar zijn.

Tabel 3.2 Beoordelingschaal

Score	Milieueffecten	Mate van doelbereik
++	Zeer positief effect	Doel wordt (vrijwel) volledig behaald
+	Positief effect	Positieve bijdrage aan het behalen van doel
0	(Vrijwel) geen effect	(Vrijwel) geen invloed op het behalen van doel
-	Negatief effect	Negatieve bijdrage aan het behalen van doel
--	Zeer negatief effect: (dreigende) normoverschrijding	Doel behalen wordt onmogelijk



