



RAPPORT

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Milieueffectrapportage bij het TAM-omgevingsplan
Laakhaven Centraal in Den Haag

Klant: Gemeente Den Haag

Referentie: BK5935-NRD-RP-04

Status: Definitief/02

Datum: 17 juni 2025

Projectgerelateerd

HASKONING NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Netherlands
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 20 00
Fax: +31 33 463 36 52
Email: info@rhdhv.com
Website: royalhaskoningdhv.com

Titel document:	Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Ondertitel:	Milieueffectrapportage bij het TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal in Den Haag
Referentie:	BK5935-NRD-RP-04
Uw kenmerk	Click or tap here to enter text.
Status:	Definitief/02
Datum:	17 juni 2025
Projectnaam:	NRD Laakhaven Centraal
Projectnummer:	BK5935

Classificatie: Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. Haskoning Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

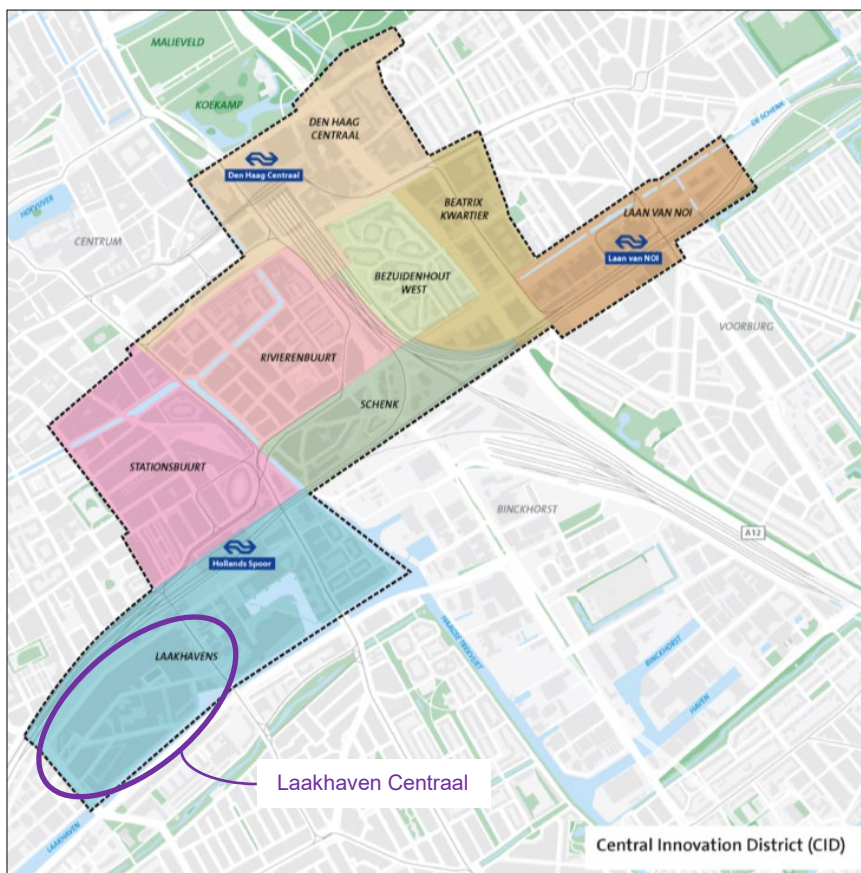
Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van Haskoning Nederland B.V. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Introductie	1
2	Wat houdt het TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal in?	3
2.1	Context	3
2.2	Wat het TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal planologisch mogelijk maakt	9
3	Wat wordt er in het MER onderzocht?	12
3.1	Onderzoeksgebied	12
3.2	Beoordelingskader	12
3.3	Alternatieven en voornemen	15
3.4	Effectenbeoordeling en mitigerende maatregelen	17
3.5	Inhoud van het MER	17
3.6	Natura 2000	18
4	Wanneer zijn welke vervolgstappen te verwachten?	19
4.1	Proces en tijdpad TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal	19
4.2	Proces en tijdpad MER	19
	Begrippenlijst	20

1 Introductie

De gemeente Den Haag wil het gebied Laakhaven Centraal herontwikkelen. Het gaat om een stedelijke ontwikkeling die moet voorzien in nieuwe woningen en gebouwen met maatschappelijke, commerciële en kantoorfuncties. Ook een stadspark, een mobiliteitshub en infrastructuur gericht op vooral fietsen en wandelen maken deel uit van de ontwikkeling. Dit alles is onderdeel van het gebied Laakhavens Hollands Spoor, en het overkoepelende Central Innovation District (CID), zoals onderstaand weergegeven in figuur 1.



Figuur 1. Ligging CID en Laakhavens Den Haag.

Voor het CID is eerder op het niveau van een structuurvisie een planMER opgesteld. Om de gebiedsontwikkeling Laakhaven Centraal planologisch mogelijk te maken, moet het opgenomen worden in het omgevingsplan.¹ Daarbij maakt de gemeente gebruik van de 'tijdelijke alternatieve maatregel' (TAM) omgevingsplan via IMRO.² Dit TAM-omgevingsplan voorziet in activiteiten die volgens de regels van de Omgevingswet mer-(beoordelings)plichtig zijn.³ Dat betekent dat met een mer-procedure de milieueffecten in beeld gebracht en beoordeeld moeten worden in een projectMER.⁴

¹ Er is van rechtswege één integraal omgevingsplan voor de hele gemeente Den Haag. Het TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal is juridisch gezien integraal onderdeel van dat omgevingsplan, maar wordt daar technisch gezien los van gepubliceerd.

² Dat wordt gedaan omdat het TAM-omgevingsplan de mogelijkheid biedt om via de IMRO-standaard (Informatiemodel Ruimtelijke Ordening) en de bestaande voorziening Ruimtelijke Plannen het omgevingsplan te wijzigen voor urgente gebiedsontwikkelingen. Qua MER gelden hiervoor dezelfde vereisten als voor een reguliere wijziging van een omgevingsplan.

³ Conform bijlage V bij het omgevingsbesluit gaat het hier om een stedelijk ontwikkelingsproject (J11).

⁴ De gebiedsontwikkeling wordt voor het TAM-omgevingsplan op concreet niveau uitgewerkt, waarvoor na vaststelling geen verdere besluitvorming meer plaatsvindt. Waar aan de orde zullen er wel omgevingsvergunningen aangevraagd moeten worden, met daarbij behorende procedures.

Het doel van mer is het belang van het milieu op een volwaardige manier meewegen bij de besluitvorming over in dit geval het TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal.

Wat is mer en wat is MER?

Mer staat voor 'milieueffectrapportage' en is de procedure volgens de Omgevingswet waarin een MER wordt opgesteld. MER staat voor 'milieueffectrapport' en bevat de resultaten van het onderzoek naar de (milieu)effecten van een mer.

Rol NRD in mer-proces

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) vormt de start van de mer-procedure voor Laakhaven Centraal. Het beschrijft wat er in het MER aan alternatieven, omgevingsaspecten en effecten vanwege de gebiedsontwikkeling Laakhaven Centraal onderzocht gaat worden ('reikwijdte'). Daarnaast geeft de NRD informatie over de manier waarop de effecten van de gebiedsontwikkeling onderzocht gaan worden en met welke diepgang ('detailniveau').

Inspraak op NRD

Van 19 juni 2025 tot en met 30 juli 2025 ligt deze NRD ter inzage. Tijdens deze periode kan eenieder reageren op de aanpak van het MER Laakhaven Centraal, zoals beschreven in deze NRD. Reacties in de vorm van zienswijzen kunnen op de volgende manieren bij de gemeente Den Haag ingeleverd worden:

- Digitaal: per e-mail, naar m.e.r@denhaag.nl
- Schriftelijk: per post, onder vermelding van zienswijze NRD "NRD Laakhaven Centraal"
Gemeente Den Haag, Dienst Stadsbeheer/BAS/M&G, t.a.v. dhr. J. Majoor, Postbus 12651, 2500 DP Den Haag.
- Mondeling: wanneer u niet in staat bent om per e-mail of schriftelijk uw zienswijze te geven, dan kunt via telefoonnummer 14070 een afspraak maken met dhr. J. Majoor.

Zienswijzen worden gebruikt bij de verdere uitwerking van het MER.

Commissie mer

Bij de [Commissie mer](#) wordt advies over de reikwijdte en het detailniveau (advies over dit NRD) ingewonnen. Dit advies wordt net als de zienswijzen gebruikt bij de verdere uitwerking van het MER. Na het opstellen van het MER vraagt de gemeente ook een toetsingsadvies bij de Commissie mer. Daarbij beoordeelt de commissie of er aan de MER-vereisten voldaan wordt, en het voldoende informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming.

Leeswijzer

Deze NRD is uitgewerkt op basis van 3 vragen, die elk in een hoofdstuk beantwoord worden:

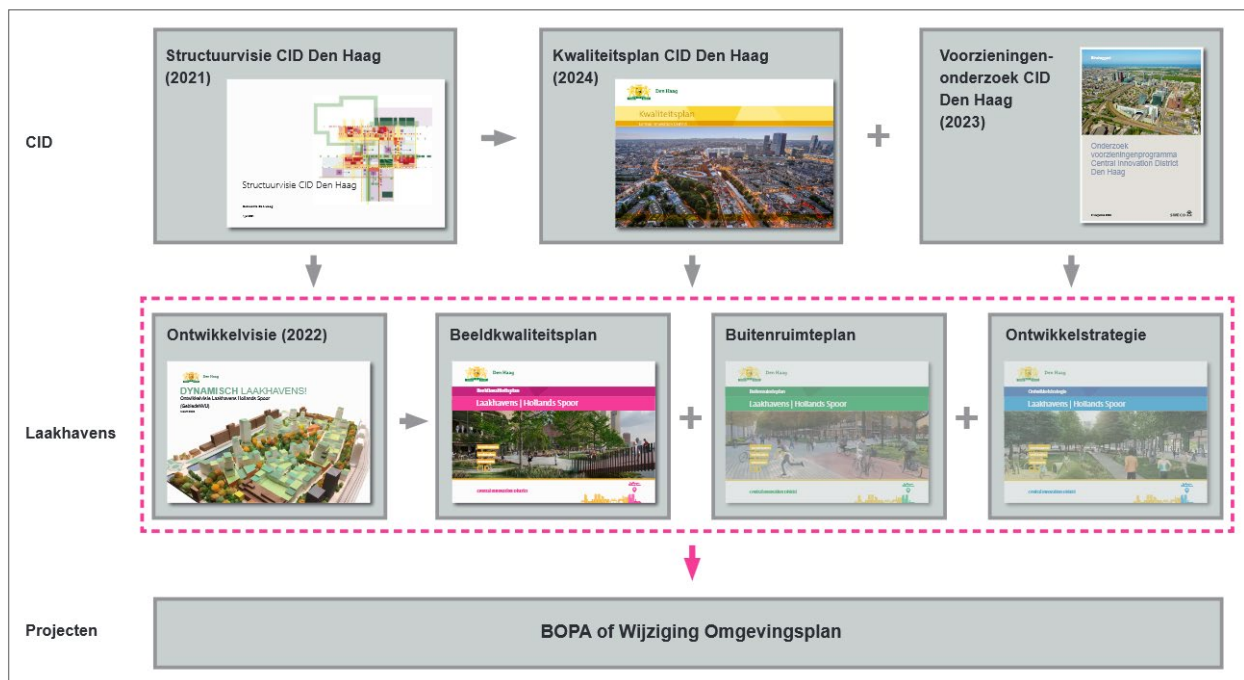
- Hoofdstuk 2: wat houdt het TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal in?
- Hoofdstuk 3: wat wordt er in het MER onderzocht?
- Hoofdstuk 4: wanneer zijn welke vervolgstappen te verwachten?

Na hoofdstuk 4 is een [begrippenlijst](#) opgenomen met per begrip dat in deze NRD voorkomt een uitleg wat het betekent.

2 Wat houdt het TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal in?

2.1 Context

Laakhaven Centraal is onderdeel van het deelgebied Laakhavens Hollands Spoor in het Central Innovation District (CID), zie [figuur 1](#) voor de ligging. Voor het CID is in 2021 een Structuurvisie vastgesteld, met een daarvan afgeleid Kwaliteitsplan en Voorzieningenonderzoek. Deze producten vormden de uitgangspunten voor verdere gebiedsuitwerking van Laakhavens Hollands Spoor. Voor Laakhavens Centraal zijn of worden vervolgens een ontwikkelvisie, een beeldkwaliteitsplan, een buitenruimteplan en een ontwikkelstrategie vastgesteld. Deze vier producten vormen de kaders voor het TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal. In onderstaande figuur 2 is dit schematisch weergegeven. Na de figuur worden het overkoepelende CID en gebiedsuitwerking Laakhavens Hollands Spoor op hoofdlijnen beschreven, voor zover relevant als kaderstelling voor Laakhaven Centraal en het daarvoor op te stellen MER.



Figuur 2. Context en producten CID en Laakhavens Centraal.⁵

Overkoepelend: Central Innovation District

Het Central Innovation District (CID) ligt naast de historische binnenstad en tussen en rond de treinstations Den Haag Centraal, Hollands Spoor en Laan van NOI – zie de kaart in [figuur 1](#). De gemeente Den Haag wil het doorontwikkelen tot een 'internationaal economisch topmilieu', met ruimte voor kantoren en instellingen met een aantrekkelijk vestigingsklimaat en met oog voor de buitenruimte. Er wordt een toename van minimaal 25.000 arbeidsplekken en ongeveer 20.500 woningen voorzien, met daarbij benodigde economische en maatschappelijke voorzieningen. Inzet is dat de drie stationsgebieden met elkaar verbonden worden, waarbij wandelen en fietsen voorop komen te staan.

⁵ Den Haag (2024), Beeldkwaliteitsplan Laakhavens Hollands Spoor, mei 2024.

Structuurvisie

In 2021 heeft de gemeente de [Structuurvisie CID Den Haag](#)⁶ vastgesteld. Dit is een integrale langetermijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied, ten aanzien van het ruimtelijk raamwerk, de mobiliteitsstrategie, programmering van economische functies en woningbouw en duurzaamheid. Daarnaast bepaalt de structuurvisie de contouren van de programmatische opgave van de deelgebieden, en moet het de onderlinge samenhang borgen. Daarvoor heeft de gemeente de onderstaande ruimtelijke principes in de structuurvisie opgenomen.

Ruimtelijke principes CID conform structuurvisie	
1.	<i>Het CID wordt een centrummilieu: verdubbeling van het Haagse centrum</i> Hoogstedelijk gebied gekenmerkt door hoge concentratie van woningen, werkplekken en voorzieningen, in gebied met hoge verblijfskwaliteit en uitstekende bereikbaarheid.
2.	<i>Van drie losse stationsgebieden naar een hechte 'triple hashtag' verbonden door lange lijnen</i> Gebruiken van bestaande doorgaande lange lijnen die kenmerkend zijn voor Den Haag om CID onderling en met rest van de stad te verbinden.
3.	<i>Nieuwe ontwikkelingen als motor om het CID en haar omgeving schoner en rijker te maken</i> Verdichting en nieuwbouw ingezet voor duurzaamheidsthema's, zoals versnellen energietransitie en klimaatbestendig maken stad, kansen voor kwetsbare wijken in de omgeving.
4.	<i>Funciemenging wordt het nieuwe normaal</i> Mix van wonen, werk en voorzieningen, levendig en aantrekkelijk straatbeeld, economische en culturele kruisbestuiving, vermindering van reisafstanden.
5.	<i>Karakter van buurten wordt versterkt en niet overal verandering</i> Voortbouwen op bestaande kwaliteit en identiteit van gebieden, gebieden met veel ontwikkelingen en gebieden zonder grote ontwikkelingen.
6.	<i>Een raamwerk van reuring, rust en ruis als middel voor een goede balans</i> Altijd funciemix, mate van funciemenging varieert: van rustige woonmilieus tot dynamische woon-werkomgevingen.
7.	<i>Door slim te combineren ontstaat ruimte om alle opgaven op te lossen</i> Delen en combineren van functies, schaarse onder- en bovengrondse ruimte optimaal benutten, inpandig oplossen van voorzieningen als fietsparkeren, meer ruimte op straat creëren.

Bij de structuurvisie is een [planMER](#)⁷ opgesteld. Daarin zijn de milieueffecten van de strategische keuzes in de structuurvisie in beeld gebracht en beoordeeld. Daarbij zijn verschillende alternatieven beoordeeld. In deze alternatieven is gevarieerd met de omvang van het programma (aantallen woningen, omvang functies, et cetera) en de manier van omgaan met mobiliteit. Conclusies van het planMER zijn:

- De kansen voor groei van de stad zijn het grootst bij sterke mobiliteitstransitie en hoog bouwprogramma.
- Mobiliteitstransitie is noodzakelijk voor bereikbaarheid van het CID.
- De kansen voor gezondheid zijn het grootst bij sterke mobiliteitstransitie; de centrumring blijft een aandachtspunt.
- Mobiliteitstransitie vergroot kansen voor klimaatbestendigheid; stikstofgevoelige natuur is een aandachtspunt.
- Hoge ambities voor energie en circulariteit dreigen niet gehaald te worden zonder uitwerking.
- Hinder tijdens de bouw is een aandachtspunt bij ontwikkeling.

⁶ Gemeente Den Haag (2021), *Structuurvisie CID Den Haag*, 1 juli 2021.

⁷ Witteveen+Bos (2020), *Central Innovation District, Milieueffectrapport*, 20 april 2020.

De resultaten van het planMER zijn gebruikt bij het maken van keuzes in de structuurvisie. Het planMER is ter toetsing voorgelegd aan de Commissie mer. Belangrijke punten uit haar [toetsingsadvies](#)⁸ van destijds zijn:

- Het is van belang in het vervolgproces de overkoepelende ambities te bewaken, als er bij de uitwerking van de plannen toch keuzen tussen concurrerende ruimteclaims gemaakt moeten worden. De Commissie beveelt aan in de vervolgfase de te maken keuzes af te zetten tegen de integrale ambities voor de leefbaarheid in het gebied.
- Het welslagen van de mobiliteitstransitie is deels afhankelijk is van plan-overstijgende factoren, de Commissie adviseert dit in de vervolgbesluitvorming streng te bewaken.
- Er was onvoldoende informatie beschikbaar om de verzekering te krijgen dat het plan geen belangrijke nadelige effecten heeft op de stikstofgevoelige natuur in Natura 2000-gebieden. Deze informatie is essentieel voor het meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming.
- Qua energie beveelt de Commissie aan om niet alleen per wijk te kijken, maar ook wijk- en buurt-overstijgende oplossingen ten aanzien van complicerende infrastructuur (snelwegen, wegen, sporen, viaducten, tunnels, etc.) bij de verdere planvorming mee te nemen.
- De Commissie beveelt aan de in de verdere uitwerking van de deelgebieden te beschrijven hoe overkoepelende vragen, zoals de infrastructuur die deelgebieden verbindt, meegenomen worden en hoe ambities voor het hele gebied daarbij bewaakt blijven.
- De Commissie wijst erop dat, naast de voordelen voor bijvoorbeeld gezondheid en luchtkwaliteit bij meer fiets- en voetgangersverkeer, belangrijke veiligheidsrisico's kunnen ontstaan voor het langzaam verkeer. De Commissie beveelt aan bij de verdere uitwerking van de plannen de huidige en toekomstige verkeersveiligheid kwantitatief te onderzoeken en de resultaten daarvan te betrekken in zowel de inrichtingsplannen (focus op structuur en duurzame inrichting van de infrastructuur) als in de aanlegfase (herkenbaarheid, snelheidsbeheersing en materialisering).
- De Commissie beveelt aan om in de besluitvorming over de deelgebieden het aantal ernstig geluidgehinderden te berekenen vanaf 42 dB voor de huidige situatie en de verschillende alternatieven.
- De Commissie beveelt aan om in de besluitvorming over de deelgebieden de gevolgen van koeling van gebouwen voor hittestress, de ondergrond en het omgevingsgeluid mee te nemen.

De Structuurvisie CID is een structuurvisie in de zin van de vroegere Wet ruimtelijke ordening.⁹ Het is een zelfbindend juridisch-planologisch kader. De gemeente Den Haag gebruikt het als leidraad bij verdere uitwerking naar deelgebieden en gebiedsontwikkelingen, en vervolgbesluitvorming daarover bij aanpassing van het omgevingsplan en over projecten.¹⁰

Kwaliteitsplan

Als vervolg op de structuurvisie heeft de gemeente in 2024 het [Kwaliteitsplan Central Innovation District](#)¹¹ vastgesteld. Dat geeft invulling aan de beoogde omgevingskwaliteit van het CID. Het geeft richting aan het opstellen van ontwikkelvisies, beeldkwaliteitsplannen, ontwikkelstrategieën en buitenruimteplannen voor deelgebieden – waaronder Laakhavens Hollands Spoor, waar Laakhaven Centraal in ligt. Daarbij beschrijft het kwaliteitsplan ook de samenhang tussen de verschillende deelgebieden en de te onderscheiden karakters. Op deze manier dient het als basis om de ruimtelijke kwaliteit in het CID te borgen. In het kwaliteitsplan zijn voor het CID drie kernkwaliteiten en zeven kwaliteitsopgaven vastgesteld, zie onderstaand.

⁸ Commissie voor de milieueffectrapportage (2020), *Central Innovation District Den Haag, Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop*. 26 november 2020, projectnummer 3403.

⁹ De Wet ruimtelijke ordening is opgegaan in de huidige Omgevingswet, en daarmee als zodanige zelfstandige wet komen te vervallen.

¹⁰ De inhoud van de structuurvisie is opgenomen in de omgevingsvisie, die op dit moment in de besluitvormingsprocedure zit. De structuurvisie blijft gewoon gelden totdat de omgevingsvisie is vastgesteld.

¹¹ Den Haag (2024), *Kwaliteitsplan Central Innovation District*, januari 2024.

Kernkwaliteiten CID conform kwaliteitsplan

I. Eeuwige Haagse Schoonheid

- Ontwikkelingen verhouden zich tot de lokale context door alle tijdslagen. Aan een ontwikkeling ligt altijd een cultuurhistorische onderbouwing ten grondslag.
- Gebouwen zijn adaptief en aanpasbaar in functie en gebruik. Uitgangspunt in het CID is uitgaan van de bestaande gebouwen.
- Ontwikkelingen zijn 'schoon', zowel in uitstraling als in impact op milieu en omgeving.¹²

II. Lange lijnen verbinden de stad

- Ontwikkelingen gaan uit van het opheffen van barrières en het leggen van nieuwe verbindingen.
- Ontwikkelingen dragen bij aan herkenbaarheid en oriëntatie.

III. Eigen karakters per deelgebied

- Dynamiek van ontwikkelingen is verschillend en wordt gescheiden door de sporen; in Laakhavens hoge dynamiek.
- Gebiedsprofielen op basis van cultuurhistorie; Laakhavens wordt College Campus: toevoegen van (groene) kwaliteiten in fijnmazig stadsplan, nieuw dynamisch stadsdeel waar gewoond, gewerkt, gestudeerd en gerecreëerd kan worden, waar het aangenaam is op straat, vergroening gaat hand in hand met flinke verdichtingsopgave; de deelgebieden binnen Laakhavens ontwikkelen vanuit hun eigen karakter en verschillen ten opzichte van elkaar.

Kwaliteitsopgaven CID conform kwaliteitsplan

1. *Verblijfskwaliteit* - garandeer prettig verblijf op straat.

2. *Voor iedereen* – betrek meer mensen en vergroot kansengelijkheid.

3. *Mix* – zorg voor een goede functiemix en een passend voorzieningenniveau.

4. *Natuurlijk!* – ontwikkel toekomstbestendig (duurzame en gezonde leefomgeving).¹³

5. *Slim verdichten* – gebruik verdichting om kwaliteit in de stad te vergroten, energie-efficiëntie.

6. *Economisch topmilieu* – zet in op een robuuste, diverse en inclusieve economie.

7. *Haal er meer uit dan er in zit* – combineer opgaven en zorg voor integrale oplossingen.

Gebiedsuitwerking van CID: Laakhavens Hollands Spoor

Het deelgebied Laakhavens Hollands Spoor is vanuit het CID uitgewerkt in een ontwikkelvisie, een beeldkwaliteitsplan, een buitenruimteplan en een ontwikkelstrategie:

- Ontwikkelvisie: bevat ruimtelijk en programmatisch kader waarbinnen bouwplannen mogen worden uitgewerkt en plannen voor de openbare ruimte kunnen worden gemaakt.
- Beeldkwaliteitsplan: bevat ruimtelijke principes en ontwerpprincipes voor het gebied en voorwaarden voor toekomstige projecten; heeft status van beleidsregel in het omgevingsplan.¹⁴
- Buitenruimteplan: beschrijft karakter van toekomstige buitenruimte, met voorwaarden waar openbare ruimte aan moet voldoen.
- Ontwikkelstrategie: beschrijft hoe de gemeente de ontwikkeling van het gebied gaat uitvoeren, met middelen, samenwerkingsvormen en bouwfasering.

¹² Nastreven van 'schone' ontwikkelingen die het milieu en de omgeving niet (onnodig) belasten tijdens de bouw en gebruiksfase; qua energie, materiaalgebruik, water, klimaat, mobiliteit en programma.

¹³ Toekomstbestendig op gebied van onder andere klimaat, energie, ecologie.

¹⁴ Beleidsregel als bedoeld in art. 4.19 Omgevingswet.

Ontwikkelvisie Laakhavens Hollands Spoor

De [Ontwikkelvisie Laakhavens Hollands Spoor](#)¹⁵ is in maart 2022 door de gemeente Den Haag vastgesteld. Daarbinnen is Laakhaven Centraal één van de vier deelgebieden. In de ontwikkelvisie zijn onderstaande vier thema's opgenomen die leidend zijn voor de verdere uitwerking van de deelgebieden.

Leidende thema's conform Ontwikkelvisie Laakhavens Hollands Spoor
Verdichten Gemengd gebruik met versterkt onderwijs, gecreëerde banen, woningen voor de toekomst (9.000 woningen), voorzieningen op peil (plm. 150.000 m ² bvo economische functies, plm. 58.000 m ² bvo maatschappelijke functies).
Verbinden Voetganger centraal ¹⁶ , barrières slechten, verbinden lange lijnen, netwerk van ontmoetingsplekken.
Vergroenen Aantrekkelijke leefomgeving (groen, parken, ontmoeten), elk kwadrant een groen hart, vergroenen lange lijnen, innoveren boven- en ondergronds.
Verfijnen Stadsblokken in plaats van megablokken ¹⁷ , aangenaam klimaat, levendige plinten, ruimte voor ondernemerschap, schone slimme logistiek.

Daarnaast is in de ontwikkelvisie opgenomen dat er in de deelgebieden wordt geprogrammeerd aan de hand van 'rust, reuring en ruis'. Dit moet zorgen voor balans tussen gebieden waar veel activiteiten plaatsvinden en zones van stedelijke rust. In figuur 3 is te zien dat de Ontwikkelvisie voor Laakhaven Centraal in een combinatie van rust, reuring en ruimte voorziet:

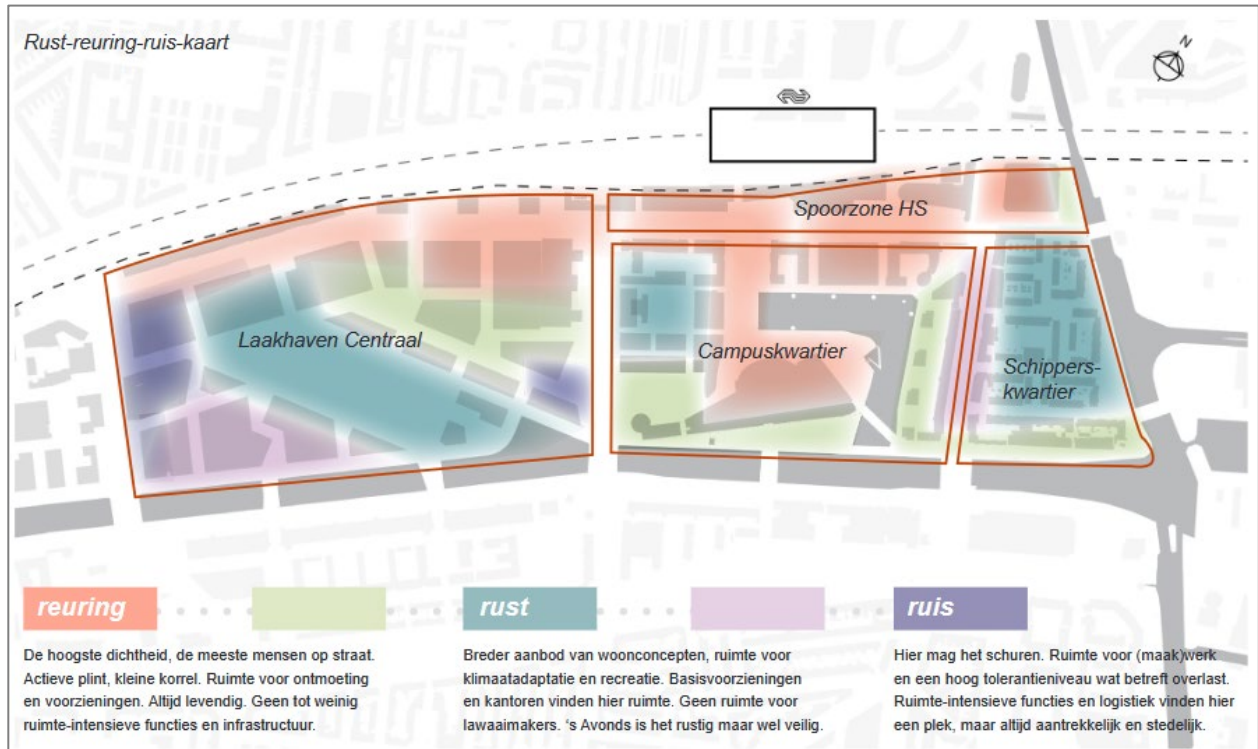
- Centraal in het gebied: 'rust', waar onder verstaan wordt een breder aanbod van woonconcepten, ruimte voor klimaatadaptie en recreatie, ruimte voor basisvoorzieningen en kantoren, geen ruimte voor lawaaimakers.
- Westelijke flank: 'reuring', wat inhoudt de hoogste dichtheid, meeste mensen op straat, ruimte voor ontmoeting en voorzieningen, altijd levendig, geen tot weinig ruimte-intensieve functies en infrastructuur.
- Zuidelijke flank: 'ruis', ruimte voor werk, ruimte-intensieve functies en logistiek, hoog tolerantieniveau wat betreft overlast.

Vanuit bovenstaande uitgangspunten is in de Ontwikkelvisie voor Laakhaven Centraal de volgende kenschets opgenomen: "Laakhaven Centraal wordt een gemengd woon-werkgebied die de binnenstad evenaart. Met de levendigheid van een volwaardig winkelcentrum voor dagelijkse boodschappen en interieur en een mix aan bedrijfsruimten voor creatieve en maakindustrie. Tegelijkertijd biedt het de rust en geborgenheid door intieme groene tussenstraatjes en bovenal een aantrekkelijk nieuw stadspark waar niet alleen stadsdeel Laak, maar heel de stad van profiteert."

¹⁵ Den Haag (2022), *Dynamisch Laakhavens! Ontwikkelvisie Laakhavens Hollands Spoor (GebiedsNVU)*, maart 2022.

¹⁶ "Dat vraagt om een nieuwe structuur voor het autoverkeer. Een aantal doorgaande routes verdwijnt en de auto kan straks niet overal meer komen. Vanaf de centrumring wordt het verkeer zo snel mogelijk naar één van de centrale parkeergarages geleid: de bestaande parkeergarage onder het campusgebied en een nieuwe parkeergarage in Laakhaven Centraal voor zowel bewoners als bezoekers."

¹⁷ "Laakhaven Centraal wordt gekenmerkt door stadsblokken met enkele hoogteaccenten."



Figuur 3. 'Rust-reuring-ruis'-kaart Laakhavens Hollands Spoor.¹⁸

Beeldkwaliteitsplan

Het **Beeldkwaliteitsplan Laakhavens Hollands Spoor**¹⁹ is in 2024 door de gemeente vastgesteld. Het bevat de onderstaande ruimtelijke principes, die leidend zijn bij voor deelgebieden – waaronder Laakhaven Centraal.

Ruimtelijke principes conform Beeldkwaliteitsplan Laakhavens Hollands Spoor	
Landschappelijk raamwerk	
1.	<i>Voetgangersvriendelijk gebied:</i> van een auto gedomineerd gebied naar een wandelnetwerk van goed verbonden publieke ruimtes.
2.	<i>Gemengd programma:</i> van monofunctionele deelgebieden naar een levendig gebied waar functies op gepaste wijze met elkaar mixen.
3.	<i>Een tactiele omgeving:</i> van gesloten gevels naar aantrekkelijke plinten en een prettig microklimaat op de straat.
4.	<i>Groen, gezond en innovatief:</i> van verharde buitenruimte naar een duurzame, klimaatbestendige omgeving, die aanzet tot ontmoeten en bewegen.
Lange lijnen en tussenstraten	
In Laakhavens vormen de lange lijnen de hoofdstructuur. Samen met tussenstraten vormen ze een fijnmazig netwerk. Een netwerk dat prettig is voor voetgangers en voldoende ruimte biedt voor fietsers. De openbare ruimte kent verschillende structuren die onderscheiden worden door hun formele en informele karakter.	

¹⁸ Den Haag (2022), *Dynamisch Laakhavens! Ontwikkelvisie Laakhavens Hollands Spoor (GebiedsNVU)*, maart 2022.

¹⁹ Den Haag (2024), *Beeldkwaliteitsplan Laakhavens Hollands Spoor*, mei 2024.

Ruimtelijke principes conform Beeldkwaliteitsplan Laakhavens Hollands Spoor
De informele wandelroute
Naast de formele lange lijnen, wordt Laakhavens doorkruist door een interne, informele wandelroute en verbindingroutes. Dit netwerk verbindt de plekken van betekenis in het gebied. Plekken die fungeren als ontmoetingsplek voor bewoners, werknemers, studenten, omwonenden. Ze faciliteren een maatschappelijk of economisch programma dat een breed publiek aantrekt.
Het stationsgebied
Het centrum van Den Haag maakt een sprong over het spoor. Stationsgebied Laakhavens Hollands Spoor biedt ruimte aan een hoogstedelijk en samenhangend hoogbouwcluster, met kenmerkende beeldkwaliteit die past bij het gebied. Het huisvest een gemengd programma van wonen, werken en voorzieningen

Buitenruimteplan – in ontwikkeling

Het Buitenruimteplan Laakhavens Hollands Spoor vormt de basis voor verdere uitwerking van de openbare ruimte. Het is een verdere uitwerking van het landschappelijk raamwerk voor Laakhavens dat is opgenomen in de ontwikkelvisie. In het Buitenruimteplan wordt aangegeven welke ontwerpprincipes gelden voor het ontwerp van de buitenruimte in het gebied, en wat de uitgangspunten voor de aanleg en het beheer zijn.

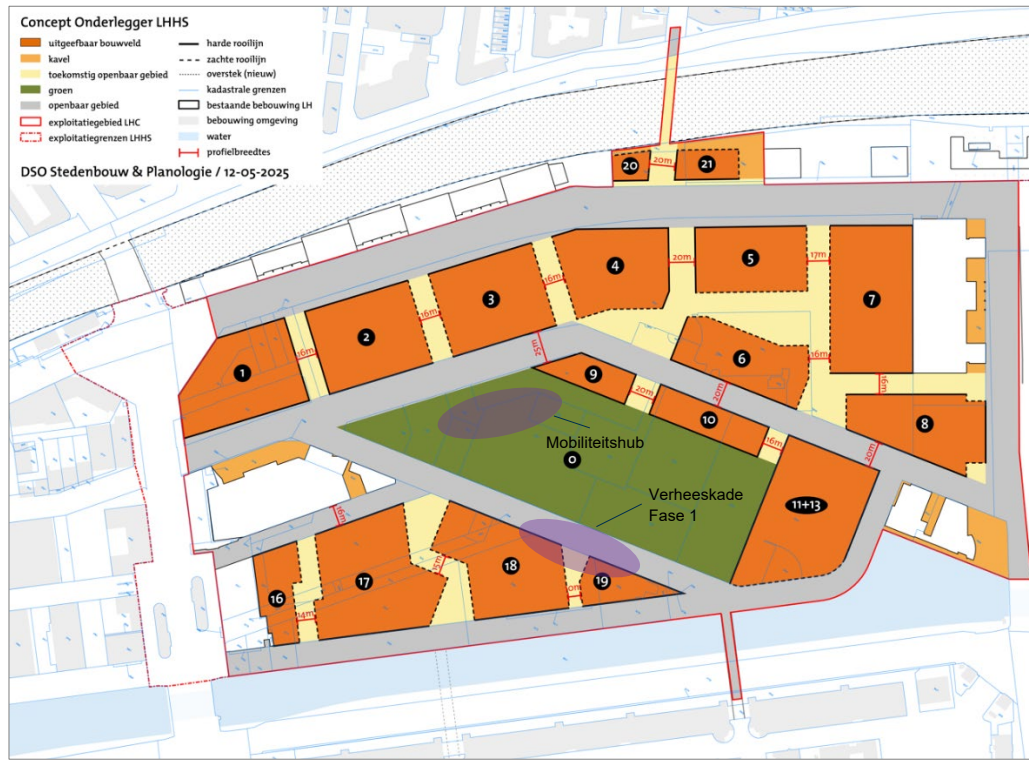
Ontwikkelstrategie – in ontwikkeling

De Ontwikkelstrategie Laakhavens Hollands Spoor is een verdere uitwerking van de ruimtelijke en programmatische kaders van de ontwikkelvisie. Het bevat de ambities en opgaven voor Laakhavens Hollands Spoor en een uitwerking van het ontwikkelkader. Ook wordt er een ontwikkelstrategie in uitgewerkt (grondbeleid, samenwerking met marktpartijen, planologische procedures, verwerving en uitplaatsing, financiële kaders, gebiedsexploitatie) en de realisatiewijze (zoals fasering en samenwerking met stakeholders).

2.2 Wat het TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal planologisch mogelijk maakt

Vanuit de uitgangspunten en principes die in de vorige paragraaf zijn beschreven, is de gemeente tot de onderstaande invulling van Laakhaven Centraal gekomen. Dat is wat er met het TAM-omgevingsplan planologisch mogelijk gemaakt gaat worden. Onderstaand figuur 4 geeft een actuele versie van de plankaart weer. De invulling is nog niet volledig afgerond, dat vindt de komende maanden verder plaats. Onderstaande kaart en de tabel met hoeveelheden daaronder geven weer wat het grotendeels zal worden. In het MER wordt het complete en definitief ingevulde beeld beoordeeld en beschreven.

Projectgerelateerd



Figuur 4. Plankaart Laakhaven Centraal, concept en in ontwikkeling.

Tabel 1 laat op hoofdlijnen de nu bekende planinvulling zien met hoeveelheden. De woningen en voorzieningen worden ingevuld in de oranje vlakken in bovenstaand figuur 4 ('uitgeefbaar bouwveld'). Deze onderdelen vormen het voornemen dat in het MER beoordeeld wordt, zie verder paragraaf [3.3](#).

Tabel 1. Onderdelen TAM omgevingsplan Laakhaven Centraal, concept en in ontwikkeling.

Onderdelen TAM Omgevingsplan Laakhaven Centraal	Omvang (indicatief)
Woningen	
Woningen	6.500 woningen
Voorzieningen	
Retail (woonwinkels, supermarkten, et cetera)	24.500 m ²
Kantoor, dienstverlening, bedrijfsmatigheid	32.000 m ²
Dienstverlening	2.000 m ²
Bedrijfsruimte (Bedrijfsonroerend goed)	28.000 m ²
Leisure	10.000 m ²
Horeca	7.500 m ²
Onderwijs (basisonderwijs)	5.000 m ²
Zorg en welzijn	7.000 m ²
Kunst en cultuur	5.500 m ²
Sport	3.500 m ²

Onderdelen TAM Omgevingsplan Laakhaven Centraal	Omvang (indicatief)
Overige maatschappelijke functies (bijvoorbeeld buurthuis, maatschappelijk werk)	2.700 m ²
Infrastructuur	
Autoparkeren (mobiliteitshub)	2.000 parkeerplaatsen
Fietsparkeren	24.000 plaatsen
Fietsbrug	1
Fietstunnel	1
Groen	
Park	25.500 m ²
Overig	12.700 m ²

Verwante ontwikkelingen nabij plangebied

Aan de zuidzijde van het plangebied wordt het plan Verheeskade ontwikkeld. Een deel van dit plan (fase 1) doorloopt een eigen besluitvormingsprocedure (omgevingsvergunning), buiten Laakhaven Centraal om. De verwachting is dat de besluitvorming daarover vóór de vaststelling van het TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal is afgerond. Daarom maakt dat in het MER bij het TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal deel uit van de autonome ontwikkeling. Het resterende deel van het plan Verheeskade wordt met het TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal mogelijk gemaakt, dat maakt deel uit van het voornemen dat in het MER op milieueffecten beoordeeld wordt.



Figuur 5. Impressie Laakhaven Centraal, concept en in ontwikkeling.

3 Wat wordt er in het MER onderzocht?

Zoals eerder aangegeven is er in het kader van de Structuurvisie Central Innovation District in 2021 een planMER opgesteld voor het overkoepelende Central Innovation District. In onderstaande tabel is beschreven hoe het nu op stellen MER Laakhaven Centraal zich verhoudt tot het eerder opgestelde planMER Central Innovation District.

Tabel 2. Structuurvisie Central Innovation District versus TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal, en bijbehorende MER-en.

	Structuurvisie Central Innovation District	TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal
Doel	Bieden van integrale langetermijnvisie voor ontwikkeling CID en bieden van ruimtelijke en milieukundige kaders.	Planologisch mogelijk maken gebiedsontwikkeling Laakhaven Centraal
Plangebied	Gebied tussen en rondom de stations Hollands Spoor, Den Haag Centraal Station en Den Haag Laan van NOI, zie figuur 1 .	Gebied tussen en grotendeels inclusief Waldorpstraat, Leeghwaterplein, Verheeskade en Calandstraat figuur 1 (onderdeel van CID) en figuur 4 .
Planhorizon	2040	2040
Type MER	PlanMER	ProjectMER
Gerichtheid MER	In beeld brengen effecten van strategische keuzes en aanbevelingen voor behalen van ambities.	In beeld brengen effecten van TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal, en mitigerende maatregelen voor wegnemen/verminderen negatieve milieueffecten.
Alternatieven	Alternatieven gericht op strategische keuzes voor totale gebied, met variatie qua invulling met onderscheidende milieueffecten: • omvang bouwprogramma. • mobiliteitsstrategie.	Invulling TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal. Afweging over verschillende invullingen met onderscheidende milieueffecten (omvang bouwprogramma, mobiliteitsstrategie) heeft met planMER bij Structuurvisie CID plaatsgevonden.
Detailniveau milieuinformatie	Globaler, vaak kwalitatiever gericht op onderscheidende milieueffecten van hoofdkeuzes.	Gedetailleerder, en vaker kwantitatief. Toetsing aan wet- en regelgeving waar aan de orde.

3.1 Onderzoeksgebied

In het MER worden de effecten binnen het plangebied en daarnaast de relevante effecten vanwege het TAM-omgevingsplan buiten het plangebied beschouwd. Dan kan het bijvoorbeeld gaan om aan verkeer van en naar het plangebied gerelateerde effecten (luchtkwaliteit, stikstofdepositie). In de deelonderzoeken wordt voor de verschillende aspecten het onderzoeksgebied gedefinieerd, volgens de vereisten die per aspect gelden.

3.2 Beoordelingskader

De effecten van het TAM-omgevingsplan worden in beeld gebracht aan de hand van een beoordelingskader met leefomgevingsthema's. Daarbij is zoveel mogelijk aangesloten bij het beoordelingskader van het MER bij de Structuurvisie Central Innovation District, en het toetsingsadvies daarover van de Commissie mer.

Projectgerelateerd

Daarbij is er rekening mee gehouden dat het beoordelingskader zowel toepasbaar is voor de beoordeling van effecten van het TAM-omgevingsplan, als voor de beoordeling van de mate van doelbereik.

Omdat de kaderstellende documenten (zie paragraaf 2.1) ook sociale en economische aspecten bevatten, zijn in het beoordelingskader ook sociale en economische aspecten opgenomen.

Aan de hand van bovenstaande uitgangspunten is tot het in onderstaande tabel opgenomen beoordelingskader gekomen. Het kan gaandeweg het opstellen van het MER nog bijgesteld of aangescherpt worden, bijvoorbeeld vanwege ingediende zienswijzen of advies van de Commissie mer over dit NRD.

Tabel 3. Beoordelingskader TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal, concept en in ontwikkeling.

Beoordelingsaspect	Onderzoeksmethode
Gezondheid en leefbaarheid	
Gezond gedrag	<i>Kwalitatief</i> Beoordelen mate waarin inrichting openbare ruimte en aanwezige voorzieningen aanzetten tot gezond gedrag.
Luchtkwaliteit	<i>Kwantitatief</i> Berekenen en beoordelen concentraties en blootgestelden stikstofdioxide en fijn stof, toetsen aan wettelijke grenswaarden (Bkl) en gezondheidsadvieswaarden (WHO).
Geluid	<i>Kwantitatief</i> Berekenen en beoordelen geluidbelasting en gehinderden vanwege weg- en railverkeer, toetsen aan wettelijke grenswaarden (Bkl) en gezondheidsadvieswaarden (WHO).
Omgevingsveiligheid	<i>Kwantitatief</i> Beoordelen plaatsgebonden risico en aandachtsgebieden, toetsen aan wettelijke standaardwaarden en grenswaarden plaatsgebonden risico (Bkl), en beoordelen groepsrisico binnen aandachtsgebieden conform Bkl en Omgevingsverordening Zuid-Holland.
Hinder tijdens bouw	<i>Kwalitatief</i> Beoordelen voorkomen en mate van (knelpunten vanwege) hinder tijdens de aanleg van de voorziene ontwikkelingen op het vlak van verkeer, luchtkwaliteit, geluid, trillingen.
Sociale veiligheid en verbondenheid	<i>Kwalitatief</i> Beoordelen mate waarin inrichting openbare ruimte bijdraagt aan sociale veiligheid en verbondenheid en mate waarin voorzieningen voor kwetsbare groepen aanwezig en bereikbaar zijn.
Ruimtelijke kwaliteit	
Cultuurhistorische en archeologische waarden	<i>Kwalitatief</i> Beoordelen mate waarin cultuurhistorische waarden worden beschermd en versterkt, beoordeling verstoring archeologische waarden.
Stedenbouwkundige kwaliteit	<i>Kwalitatief</i> Beoordeling mate van bebouwingsdruk en de kwaliteit van de buitenruimte (hoeveelheid groen voor woningen).

Projectgerelateerd

Beoordelingsaspect	Onderzoeksmethode
<i>(stads)Klimaat</i>	
Hittestress	<i>Kwantitatief</i> Beoordelen mate van hittestress/hitte-eilandeffect.
Windhinder	<i>Kwantitatief</i> Beoordelen mate van windklimaat.
Bezonning	<i>Kwantitatief</i> Beoordelen mate van bezonning.
Water	<i>Kwalitatief</i> Beoordelen mate van (grond/oppervlakte)waterkwaliteit, -kwantiteit, -overlast, -veiligheid.
Bodem	<i>Kwalitatief</i> Beoordelen mate van bodemkwaliteit, bodemgesteldheid (opbouw, dichtheid, verzakking), bodemgebruik (ondergrondse infra).
Natuur	<i>Kwalitatief</i> Gebiedsbescherming: beoordelen ecologische effecten op beschermde gebieden (Natura 2000 ²⁰ , NNN), wat betreft Natura 2000 toetsen aan vereisten Omgevingswet. Soortenbescherming: ecologisch beoordelen van effecten op leefgebieden van beschermde soorten, en de gevoeligheid van soorten voor die effecten, toetsen aan vereisten Omgevingswet. Ecologische kwaliteit plangebied: ecologisch beoordelen van effecten op ecologische kwaliteiten in en om het plangebied (kwaliteit, oppervlakte en samenhang).
<i>Energie en grondstoffen</i>	
Energiegebruik	<i>Kwantitatief</i> Beoordelen mate van energiegebruik (gebouwen, verkeer).
Lokale duurzame energieopwekking	<i>Kwantitatief</i> Beoordelen mate van opwekking van energie uit hernieuwbare bronnen.
Uitstoot CO ₂	<i>Kwantitatief</i> Beoordelen mate van uitstoot CO ₂ (gebouwen, verkeer).
Duurzaam grondstoffengebruik (circulariteit)	<i>Kwalitatief</i> Beoordelen mate van gebruik van duurzame, hernieuwbare grondstoffen bij bouw.
Restafval	<i>Kwalitatief</i> Beoordelen mate waarin recycling van afval plaatsvindt en restafval vermeden.
<i>Voorzieningen en economie</i>	
Werkgelegenheid	<i>Kwantitatief</i> Beoordelen mate van aanbod banen.
Onderwijs	<i>Kwantitatief</i> Beoordelen aanbod (beroeps)onderwijs.

²⁰ Berekenen stikstofdepositie van activiteiten die het TAM-omgevingsplan mogelijk maakt in Natura 2000-gebieden, en ecologisch beoordelen van die deposities, in aanleg- en gebruiksfase.

Projectgerelateerd

Beoordelingsaspect	Onderzoeksmethode
Maatschappelijke basisvoorzieningen	<i>Kwantitatief</i> Beoordelen aanbod van (nabijheid) maatschappelijke basisvoorzieningen (gezondheidszorg, cultuur, basis- en voortgezet onderwijs).
<i>Mobiliteit</i>	
Verplaatsingswijze	<i>Kwantitatief</i> Beoordelen omvang van OV en fiets in modal-split.
Fiets- en voetgangersverbindingen	<i>Kwalitatief</i> Beoordelen aanwezigheid en capaciteit fiets- en voetgangersverbindingen.
Verkeersafwikkeling en - doorstroming	<i>Kwantitatief</i> Verkeersmodelberekeningen Beoordelen intensiteiten en capaciteiten wegen en verliestijden/ kruispuntverzadigingen.
Verbindingen met omgeving	<i>Kwalitatief</i> Beoordelen mate waarin Laakhaven Centraal is verbonden met andere deelgebieden binnen CID (OV, fiets, voetgangers).
Parkeren	<i>Kwantitatief</i> Beoordelen omvang/druk van parkeervoorzieningen (fiets, auto).
Verkeersveiligheid	<i>Kwantitatief</i> Beoordelen mate van optreden verkeersongevallen.

3.3 Alternatieven en voornemen

In het [planMER](#) bij de Structuurvisie Central Innovation District zijn voor het overkoepelende gebied waar Laakhaven Centraal onderdeel van is zes alternatieven onderzocht. In deze alternatieven is gevarieerd in de omvang van het bouwprogramma en de mobiliteitsstrategie: van een qua bouwomvang minimaal programma tot een maximaal programma, en een qua mobiliteit minimale modal-shift ('vraagvolgend') tot een maximale modal-shift ('vraagsturend'). Op deze manier zijn de hoeken van het speelveld verkend aan de hand van zes verschillende alternatieven, zie hieronder in tabel 4.

Tabel 4. Onderzochte alternatieven in planMER Structuurvisie Central Innovation District. ²¹

Alternatief	Omschrijving
1A: minimaal en volgend	Minimaal bouwprogramma, volgend qua mobiliteitsvraag (dominantie bij auto)
1B: maximaal en volgend	Maximaal bouwprogramma, volgend qua mobiliteitsvraag (dominantie bij auto)
2A: minimaal en sturend	Minimaal bouwprogramma, sturend qua mobiliteitsvraag (dominantie bij fiets, voetganger, afwaardering auto, vrijkomende ruimte voor groen, water, energie)
2B: maximaal en sturend	Maximaal bouwprogramma, sturend qua mobiliteitsvraag (dominantie bij fiets, voetganger)
3A: minimaal en sterk sturend	Minimaal bouwprogramma, sterk sturend qua mobiliteitsvraag (dominantie bij fiets, voetganger, verdere afwaardering auto, vrijkomende ruimte voor groen, water, energie)
3B: maximaal en sterk sturend	Maximaal bouwprogramma, sterk sturend qua mobiliteitsvraag (dominantie bij fiets, voetganger)

²¹ Witteveen+Bos (2020), Central Innovation District, Milieueffectrapport, 20 april 2020.

De invulling van het TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal ligt het meest in de buurt van alternatief 3B: maximaal bouwprogramma, sterk sturen qua mobiliteitsvraag (dominantie bij fiets, voetganger). Bij dit alternatief is in het planMER qua milieueffecten tot de volgende conclusies gekomen:

- Alternatief 3B biedt (samen met 2B) de meeste kansen voor hoogstedelijkheid en concurrentiekracht vanwege het hogere bouwprogramma en de ruimte die door de mobiliteitstransitie vrijkomt voor een hoogwaardig interactiemilieu te creëren.
- Het hogere bouwprogramma gericht op hoogstedelijkheid en concurrentiekracht geeft risico op verdringen van betaalbare plekken voor zelfbouw, bedrijvigheid en innovatie.
- Bij transitie naar lopen, fietsen en OV kan de beschikbare ruimte efficiënter worden benut, waardoor andere vervoermiddelen dan auto's sneller, veiliger en aantrekkelijker worden;
- Op dit moment staat de gezondheid in het CID al onder druk door schadelijke effecten van met name luchtverontreiniging en geluid. Ook stimuleert de inrichting van de openbare ruimte het CID gezond gedrag niet. In de toekomst verbetert dit licht door trendmatige verbetering van de luchtkwaliteit, maar blijven schadelijke effecten bestaan. Alternatief 3B biedt mogelijkheden voor een gezonde inrichting van het CID, en voorziet in een afname van de schadelijke gezondheidseffecten in grote delen van het CID, behalve de centrumring die druk en ongezond blijft.
- De mobiliteitstransitie zoals onderzocht in alternatief 3B biedt mogelijkheden om de stikstofdepositie te verminderen, maar leidt door verschuivingen in verkeersstromen alsnog tot knelpunten. Daarmee vormt stikstofdepositie een risico voor de uitvoerbaarheid van het CID en de daarin opgenomen projecten.
- Wateroverlast door extreme buien en hittestress vormen een groeiende bedreiging voor het nu al kwetsbare CID. Alternatief 3B biedt voldoende mogelijkheden om deze risico's te verkleinen door de sloop en zorgvuldige inrichting en vormgeving van nieuwbouw. Voor het verminderen van hittestress en wateroverlast moet sterk worden ingezet op groen in zowel de buitenruimte als bebouwing. De concrete maatregelen om het CID voldoende klimaatadaptief te maken ontbreken nog.
- De toename van hoogbouw kan lokaal zorgen voor meer windhinder en schaduwwerking. In uitwerking van concrete plannen in deelgebieden zijn maatregelen nodig om deze risico's te verkleinen.
- De Haagse doelstellingen op het gebied van CO₂-vermindering en circulariteit zijn ambitieus en worden zonder ingrijpen naar verwachting niet bereikt door een intensiever bouwprogramma en een toename van inwoners, bezoekers en werknemers in het CID.
- Een strategie voor energietransitie ontbreekt nog. Het is niet duidelijk hoe bestaande en nieuwe woningen en andere bebouwing worden geïsoleerd of aangesloten op hernieuwbare bronnen. Het lijkt niet kansrijk om binnen het CID zelf lokaal te voorzien in alle hernieuwbare energie. Bodemenergie als (warmte)bron lijkt kansrijk, maar vraagt om een zorgvuldig gebruik van de ondergrond.
- Een strategie om circulair te bouwen ontbreekt nog, evenals de wijze waarop materialen uit bestaande bebouwing en infrastructuur in het gebied hergebruikt zou kunnen worden.

Bij de invulling van het TAM-omgevingsplan worden deze conclusies meegenomen.

De onderzochte variatie in planinvulling in het planMER kan gezien worden als meest bepalend voor de ontwikkelruimte binnen het gebied en als meest bepalend qua onderscheidende milieueffecten. Daarmee zijn de redelijke alternatieven voor de invulling van Laakhaven Centraal redelijkerwijs al in beeld gebracht en onderzocht op milieueffecten. In het MER bij het TAM-omgevingsplan wordt daarom één alternatief onderzocht: het voornemen tot invulling van het TAM-omgevingsplan. De invulling van het TAM-omgevingsplan vindt plaats binnen de geldende kaders, zowel de landelijke wettelijke kaders, de

gemeentelijke beleidskaders als de kaders van het Central Innovation District zoals beschreven in hoofdstuk 2 van deze NRD.

Qua voorziene hoogbouw heeft de gemeente onderzoeken laten doen naar windhinder en bezonning. Daarbij zijn verschillende invullingen/configuraties onderzocht, met de effecten daarvan op windhinder en bezonning. Daarmee is er aanvullend op de alternatievenafweging in het overkoepelende planMER Central Innovation District milieu-informatie gegenereerd. Deze informatie wordt meegenomen in het MER Laakhaven Centraal.

3.4 Effectenbeoordeling en mitigerende maatregelen

De effecten van het TAM-omgevingsplan worden aan de hand van het beoordelingskader in beeld gebracht. Het gaat om de effecten ten opzichte van de autonome ontwikkeling: de toekomstige situatie die optreedt zonder het TAM-omgevingsplan. Die autonome ontwikkeling wordt ook in het MER beschreven, net als de huidige situatie.

Per aspect wordt voor de effecten van het omgevingsplan een score gegeven op basis van onderstaande zevenpuntsschaal.

Tabel 5. Zevenpuntsschaal effectbeoordeling.

Score	Toelichting
++	Sterk positief effect
+	Positief effect
0/+	Beperkt positief effect
0	Geen of verwaarloosbaar effect
0/-	Beperkt negatief effect
-	Negatief effect
--	Sterk negatief effect

Mitigerende maatregelen

In het geval van geconstateerde negatieve effecten worden in het MER mitigerende maatregelen opgenomen, waarmee de negatieve effecten voorkomen of verminderd kunnen worden.

3.5 Inhoud van het MER

Zoals voorgeschreven in het Omgevingsbesluit²² bevat het projectMER de volgende verplichte onderdelen:

- een beschrijving van het project;
- een beschrijving van de redelijke alternatieven voor het project en de specifieke kenmerken ervan, met inbegrip van een vergelijking van de milieueffecten, en een motivering voor de gekozen optie in het licht van de milieueffecten;
- een beschrijving van de relevante aspecten van de bestaande staat of kwaliteit van het milieu en de mogelijke ontwikkelingen daarvan als het project niet wordt uitgevoerd voor zover natuurlijke veranderingen redelijkerwijs kunnen worden beoordeeld op basis van beschikbare milieu-informatie en wetenschappelijke kennis;

²² Artikel 11.16 Omgevingsbesluit.

- een beschrijving van de factoren bevolking, gezondheid, biodiversiteit, land, bodem, water, lucht, klimaat, materiële goederen, cultureel erfgoed en landschap, waarop het project aanzienlijke milieueffecten kan hebben, en de samenhang daartussen;
- een beschrijving van de mogelijk aanzienlijke milieueffecten van het project;
- een beschrijving van de methoden of bewijsstukken die zijn gebruikt voor de identificatie en de beoordeling van de aanzienlijke milieueffecten, met inbegrip van de moeilijkheden die bij het verzamelen van de vereiste informatie zijn ondervonden;
- een beschrijving van de kenmerken van het project en de voorgenomen maatregelen om alle beschreven aanzienlijke nadelige milieueffecten te vermijden, te voorkomen, te beperken en, als dat mogelijk is, te compenseren en, voor zover van toepassing, van voorgestelde monitoringsmaatregelen en procedures voor monitoring;
- een beschrijving van de verwachte aanzienlijke nadelige milieueffecten van het project die voortvloeien uit de kwetsbaarheid van het project voor risico's op zware ongevallen of rampen;
- een niet-technische samenvatting van de verstrekte informatie;
- een referentielijst waarin de bronnen worden vermeld die zijn gebruikt voor de in het milieueffectrapport opgenomen beschrijvingen en beoordelingen.

3.6 Natura 2000

Als een plan of project significante gevolgen kan hebben voor Natura 2000-gebieden, dan moet volgens de Omgevingswet een passende beoordeling opgesteld worden.²³ Die beoordeling moet de zekerheid geven dat het TAM-omgevingsplan de natuurlijke kenmerken van de betreffende Natura 2000-gebieden niet zal aantasten.

Van het voornemen wordt in eerste instantie beoordeeld in hoeverre het significante gevolgen kan hebben voor Natura 2000. Stikstofdepositie is daarin een bepalende factor. Als daaruit volgt dat significante gevolgen niet uitgesloten kunnen worden, dan wordt een passende beoordeling opgesteld.

²³ Artikel 16.53c, eerste lid Ow.

4 Wanneer zijn welke vervolgstappen te verwachten?

4.1 Proces en tijdpad TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal

De gemeente Den Haag werkt nu aan de verdere invulling van Laakhaven Centraal en wijziging van het Omgevingsplan via de TAM-IMRO route. Dat moet resulteren in eerst een ontwerp TAM-omgevingsplan met tot slot een definitief TAM-omgevingsplan. Dat gebeurt op basis van het volgende tijdpad:

- 2025:
 - april-juni: Laakhaven Centraal, stakeholdergesprekken.
 - juli-oktober: opstellen ontwerp TAM-omgevingsplan.
 - eind november: ontwerp TAM-omgevingsplan ter inzage, met MER.
- 2026:
 - februari-maart: verwerken zienswijzen.
 - april: vaststelling definitief TAM-omgevingsplan.

4.2 Proces en tijdpad MER

In de tijd gezien volgt het opstellen van het MER het tijdpad van het TAM-omgevingsplan. De verschillende stappen in de mer-procedure zijn de volgende.

Vaststellen reikwijdte en detailniveau

Dit gaat om het vaststellen van de voorliggende NRD. Na vaststellen van de NRD door de gemeente wordt het gepubliceerd ('ter inzage gelegd'), waarbij eenieder daarop kan reageren door het indienen van een 'zienswijze'. De gemeente vraagt de wettelijke adviseurs om advies over de reikwijdte en het detailniveau van het MER.²⁴

Opstellen MER

Het MER wordt opgesteld op basis van de vastgestelde NRD en het ontwerp TAM-omgevingsplan. Daarbij worden ook de adviezen betrokken van wettelijke adviseurs en de ingediende zienswijzen op de NRD.

Publicatie MER en toetsingsadvies Commissie mer

Het MER wordt tegelijk met de ontwerp TAM-omgevingsplan gepubliceerd ('ter inzage gelegd'). Eenieder kan op het MER (net als op het TAM-Omgevingsplan) reageren door een 'zienswijze' in te dienen bij de gemeente. De gemeente vraagt de Commissie mer om advies over het MER. De Commissie toetst of het MER de benodigde en juiste milieu-informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het omgevingsplan.

Vaststellen omgevingsplan en verantwoording MER

Bij het vaststellen van het (definitieve) TAM-Omgevingsplan gaat de gemeente met betrekking tot het MER in op:

- hoe in het TAM-omgevingsplan rekening is gehouden met het MER en de effecten van het omgevingsplan op het milieu, en de maatregelen om die effecten te vermijden ('mitigerende maatregelen');
- monitoringsmaatregelen;
- het toetsingsadvies van de Commissie mer;
- de ingediende zienswijzen op het MER.

²⁴ Zie <https://iplo.nl/regelgeving/instrumenten/milieueffectrapportage/wettelijk-advies-minister-infrastructuur/>

Begrippenlijst

Begrip	Beschrijving
Alternatieven	De mogelijke manieren waarop een plan of project ingevuld kan worden.
Autonome ontwikkeling	Verwachte toekomstige situatie zonder plan of project. Het bevat op zichzelf staande ontwikkelingen waar eerder al over besloten is.
Bevoegd gezag	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn een besluit te nemen over een plan of project, en de mer-procedure organiseert.
Commissie voor de mer	Een bij wet ingestelde landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen. Zij adviseren het bevoegd gezag over de kwaliteit van de informatie in het milieueffectrapport en naar wens ook over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport.
Inspraak	Mogelijkheid om informatie te krijgen en op basis daarvan een mening, wensen of bezwaren kenbaar te maken, bijvoorbeeld voor een activiteit, plan of visie waarover door de overheid een besluit zal worden genomen.
Kennisgeving	Het openbaar maken van een voornemen om een mer-procedure te starten en/of een mer-plichtig programma vast te stellen.
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau: notitie die beschrijft waar de mer-procedure wel en niet overgaat ('reikwijdte'), welke aspecten in de mer onderzocht gaan worden en met welke diepgang ('detailniveau').
Mer	Mer staat voor 'milieueffectrapportage', de procedure waarbinnen een MER wordt opgesteld.
MER	Rapport dat de resultaten bevat van het doorlopen van de mer-procedure.
Natura 2000	Europees netwerk van beschermde natuurgebieden waar bepaalde dieren, planten en hun natuurlijke leefomgeving beschermd worden om de biodiversiteit te behouden.
Passende beoordeling	Beoordeling van de effecten van een activiteit op de natuurdoelstellingen van een Natura 2000-gebied.
Programma	Instrument dat de overheid in kan zetten voor uitwerking, doorwerking of uitvoering van beleid.
Ter inzage leggen	Gedurende een bepaalde tijd de gelegenheid geven om op een voorgenomen plan of project te reageren met een zienswijze.
Zienswijze	Reactie die eenieder aan het bevoegd gezag kan sturen als reactie op een NRD of MER.