



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Central Innovation District Den Haag

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

26 november 2020 / projectnummer: 3403



1 Advies over het MER en de aanvulling daarop in het kort

De gemeente Den Haag wil binnen het bestaande stedelijk gebied ruimte bieden aan de groei van het verwachte aantal inwoners en bedrijven. Deze ontwikkeling moet onder andere plaatsvinden in het gebied tussen en rondom de stations Hollands Spoor, Den Haag Centraal en Den Haag Laan van NOI. Dit is het *Central Innovation District* (CID). In het gebied worden tot 2040 minimaal 25.000 arbeidsplaatsen, ongeveer 20.500 woningen en alle daarbij behorende ondersteunende economische en maatschappelijke functies toegevoegd. De gemeente wil het gebied ontwikkelen tot een mondiale ontmoetingsplaats en een internationaal knooppunt voor innovatie ontwikkelen, waarbij verdichting, vergroening en verduurzaming voorop staan. De plannen worden vastgelegd in een structuurvisie.

Voor het besluit over de structuurvisie is een milieueffectrapport opgesteld. In haar voorlopige advies van 14 juli 2020 signaleerde de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') enkele tekortkomingen in het rapport. De gemeente heeft daarop het rapport aangevuld en de Commissie gevraagd de juistheid en volledigheid van het aangevulde rapport te beoordelen.

Wat blijkt uit het MER en de aanvulling daarop?

In het MER zijn zes alternatieven voor het hele CID-gebied onderzocht vanuit een minimaal of een maximaal bouwprogramma, dit in combinatie met een volgend, sturend of sterk sturend mobiliteitsbeleid. Door (sterk) te sturen op mobiliteit, dat wil zeggen autoverkeer te ontmoedigen en langzaam verkeer en openbaar vervoer te stimuleren, blijft het gebied ook bij verdichting goed bereikbaar.

De aanvulling gaat nader in op de hoeveelheid ruimte die globaal nodig is voor nieuwe woningen, groen en verkeer. Per saldo is een kleine toename van het aantal parkeerplaatsen nodig. Ondanks de bouwopgave neemt het bebouwde oppervlak nauwelijks toe. In het gebied komt vooral de ambitie voor groen onder druk te staan.

Uit de aanvulling blijkt verder dat in het gehele gebied een lagetemperatuurwarmtenet (LT-warmtenet) op basis van bodemenergie en aquathermie toegepast gaat worden. De nadere uitwerking hiervan komt in de wijkenergieplannen.

Effecten op luchtkwaliteit, zowel positieve als negatieve, doen zich vooral in het CID-gebied zelf voor. De concentraties fijnstof bevinden zich buiten het CID-gebied rond, en plaatselijk boven, de WHO- advieswaarden.

Op dit moment is nog niet zeker of het totale bouwprogramma voor het CID vanwege de toename van stikstofdepositie op gevoelige natuur uitvoerbaar is. Volgens het MER moeten hiervoor nog maatregelen worden onderzocht en uitgewerkt.

Wat is advies van de Commissie?

Het MER en de aanvulling daarop zijn goed opgebouwd en bevatten veel onderzoeksresultaten van goede kwaliteit. Omdat het bouwprogramma en de mobiliteit de grootste milieugevolgen hebben, is de keuze voor de onderzochte alternatieven begrijpelijk. De aanvulling bevat veel nuttige milieu-informatie, zoals een analyse van de ruimteclaims. Een belangrijke veronderstelling is dat de grote bouwopgave vrijwel geheel zal plaatsvinden binnen het bebouwd oppervlak. Dat moet gebeuren door inzet van "intensief ruimtegebruik",

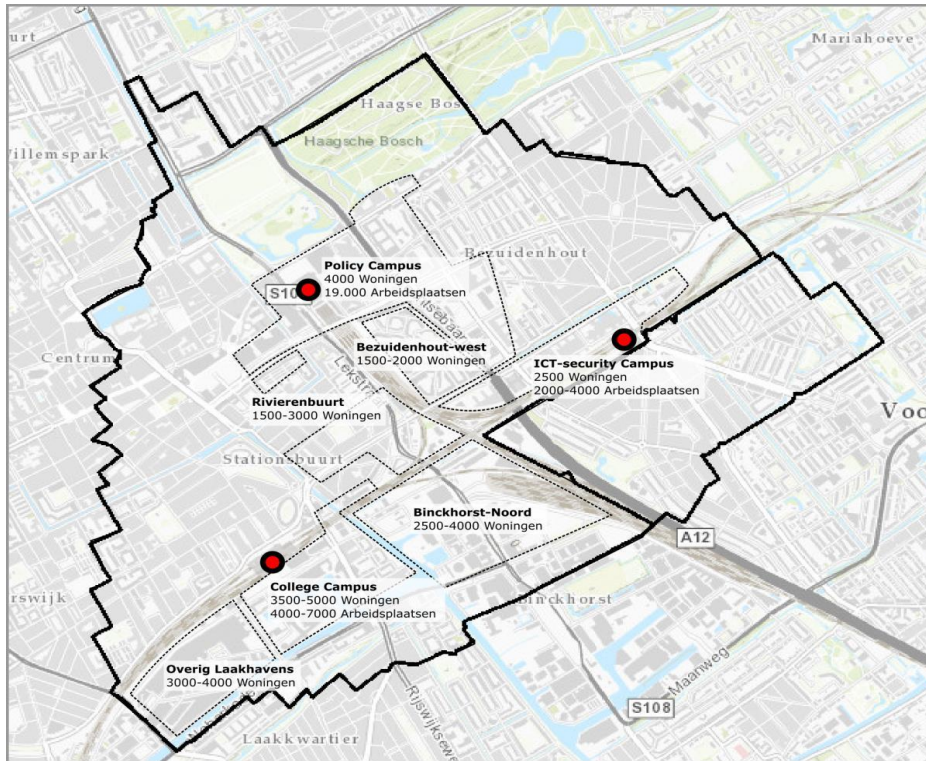
“verdichten” en “prioriteren”. De Commissie signaleert dat hieraan in het vervolgproces risico’s ten aanzien van de haalbaarheid en overkoepelende CID ambities zijn verbonden. Het is van belang in het vervolgproces die ambities te bewaken, indien er bij de uitwerking van de plannen toch keuzen tussen concurrerende ruimteclaims gemaakt moeten worden. Daarnaast merkt de Commissie op dat het welslagen van de mobiliteitstransitie deels afhankelijk is van planoverstijgende factoren. Zij adviseert ook dit in de vervolgbesluitvorming streng te bewaken.

Ook de aanvullende berekeningen voor luchtkwaliteit buiten het CID-gebied geven nuttige informatie. Ondanks dat die effecten klein zijn, is deze informatie volgens de Commissie toch belangrijk; doordat maatregelen ook kleine effecten kunnen hebben is het inzicht in de (kleine) veranderingen in luchtkwaliteit zinvol. Dit geldt des te meer nu de concentraties dichtbij de WHO-advieswaarden zitten. De aanvulling heeft een heldere parkeerbalans. De aanvulling geeft een goede uiteenzetting over energie en maakt inzichtelijk waar de keuzemomenten liggen (met uitzondering van de infrastructuurkeuzes). Gezien het belang van monitoring bij globale plannen met een lange tijdshorizon en onzekere ontwikkelingen, verdient dit onderwerp bijzondere aandacht. Het MER geeft volgens de Commissie een heldere aanpak voor monitoring aan de hand van goede beoordelingscriteria.

De informatie over de (on)mogelijkheden om de toename van stikstofdepositie als gevolg van het plan te beperken, is correct en duidelijk aangevuld.

De Commissie onderschrijft de conclusie daarin dat op dit moment niet genoeg informatie beschikbaar is om de verzekering te krijgen dat het plan geen belangrijke nadelige effecten heeft op stikstofgevoelige natuur in Natura 2000-gebieden. Zij acht deze informatie essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over de Gebiedsvisie CID. De Commissie adviseert daarom deze informatie aan te vullen alvorens een besluit te nemen over de Gebiedsvisie CID. Het detailniveau van deze informatie kan aansluiten op die van het besluit, in dit geval dus een globale inschatting van beschikbare maatregelen bevatten.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar advies toe en geeft ze een aandachtspunten voor het vervolgtraject met betrekking tot deelgebieden, energie, gezondheid, verkeersveiligheid en beschermde soorten.



Figuur 1: Het in het MER gehanteerde onderzoeksgebied met de globale verdeling van het bouwprogramma over de deelgebieden van het CID (Bron: Afbeelding 0.4, pag. 11 MER).

Achtergrond

Voor de besluitvorming over activiteiten die grote milieugevolgen hebben, kan een milieueffectrapport verplicht zijn. De C- en D-lijsten bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan bij welke activiteiten dat zo is. In dit geval gaat het om een structuurvisie (Gebiedsvisie CID). Dit is een plan dat kaderstellend is voor de activiteit D11.2 (stedelijke ontwikkeling). Ook is op grond van de Wet natuurbescherming een passende beoordeling nodig. Uit de wet volgt dan dat ook om die reden een plan-MER verplicht is.

Wat is de rol van de Commissie?

De onafhankelijke Commissie m.e.r. is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeenteraad van Den Haag – besluit over de Gebiedsvisie CID.

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

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar advies toe. Bij het onderwerp natuur is een tekstkader opgenomen. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren daarvan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over de Gebiedsvisie CID door de gemeenteraad van Den Haag.

In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

2.1 Stikstofdepositie op Natura 2000-gebied

Omdat het MER aangeeft dat de aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden door een toename van stikstofdepositie niet valt uit te sluiten en nu nog geen mitigerende maatregelen beschikbaar lijken te zijn, heeft de Commissie geadviseerd om in een aanvulling op het MER na te gaan of een ADC-toets¹ succesvol kan worden doorlopen. Op die manier ontstaat op hoofdlijnen inzicht in hoeverre het plan uitvoerbaar is volgens de vereisten van de Wet natuurbescherming.

Informatie uit de aanvulling

De aanvulling beschrijft dat tot 80% van de bronnen van stikstofdepositie buiten Den Haag ligt. Om de stikstofdepositie te reduceren op onder andere de drie Natura 2000-gebieden die rond de stad liggen, is de gemeente dus afhankelijk van anderen. De gemeente is in overleg met Rijk en provincie over de mogelijkheden om ook op Rijks- en provinciaal niveau tot een reductie in deze regio te komen.

De gemeente zet een administratie op in de vorm van een 'Haagse stikstofbank', die naar verwachting eind 2020 operationeel is. Met de stikstofbank kan gestuurd worden op natuurherstel en op (in combinatie met reductie) het mogelijk maken van bouwprojecten. Vooruitlopend op de Haagse stikstofbank verkent de gemeente mogelijkheden om stikstofdepositie versneld te verminderen, waarvoor ze ook in gesprek is met grote bouwbedrijven.

De gemeente onderzoekt ook mogelijke bijdragen aan behoud of herstel van duinnatuur in de Natura 2000-gebieden door het verwijderen van gebiedsvreemde soorten (invasieve exoten), het ondersteunen van beheermaatregelen (maaaien/plaggen/begrazen/bekalken) en het treffen van effectbeperkende maatregelen binnen de gemeentegrenzen. Daarbij kan worden gedacht aan energietransitie, nadere aanbestedingseisen, reductie van stikstofemissie van activiteiten in de duinen en op het strand, instellen van milieuzones, uitbreiden walstroom in de haven en het sluiten van de Haagse asfaltcentrale.

De aanvulling op het MER concludeert dat op dit moment geen afname van stikstofdepositie als gevolg van het plan te verwachten is omdat de oplossingen zich nog in de verkennende fase bevinden. Daarom is de kansrijkheid voor het doorlopen van een ADC-toets onderzocht. Daaruit blijkt dat onderbouwing van de ontstentenis van alternatieven met minder effecten een complexe opgave is. Ook compensatie is lastig omdat die buiten de gemeente Den Haag gerealiseerd moet worden. De komende periode wordt daarom gebruikt om duidelijkheid te krijgen over onder meer de mogelijkheden om te salderen, en op basis daarvan afspraken te maken met betrokken partijen om per saldo ontwikkelingsruimte te creëren. Vooral nog concludeert de aanvulling dat een ADC-toets voor uitsluitend CID niet kansrijk is. Wel wordt onderzocht of een regionale ADC-toets mogelijk is; de resultaten daarvan zijn nog niet bekend.

Advies van de Commissie

De analyse is goed uitgevoerd en onderbouwd. Zij onderschrijft de conclusie dat op dit moment niet de op grond van de Wet natuurbescherming vereiste zekerheid gegeven kan worden dat het totale bouwprogramma van het CID uitvoerbaar is.

¹ Als nadelige effecten van het plan op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebied niet kunnen worden voorkomen, moet het bevoegd gezag onderbouwen dat geen Alternatieven zijn, Dwingende redenen van openbaar belang aanwezig zijn, en Compensatie van natuurwaarden gerealiseerd is op het moment van planvaststelling.

De Commissie adviseert om na te gaan of op een bij het besluit over de structuurvisie passend detailniveau kan worden onderbouwd dat het bouwprogramma niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van de omliggende Natura 2000-gebieden. De informatie uit de aanvulling kan daarbij worden benut als startpunt.

Het is essentieel dat voorafgaand aan het besluit over de structuurvisie, de zekerheid is verkregen dat significant nadelige effecten op Natura 2000-gebieden zijn uitgesloten. De informatie daarover dient op een bij een bij het besluit passend detailniveau beschikbaar zijn. De lopende verkenningen en onderzoeken kunnen de onderbouwing voor het besluit gaan leveren. Daarbij adviseert de Commissie te concretiseren welke te ondernemen stappen ze zelf al in gang kan zetten.

Natuur Netwerk Nederland (NNN) en beschermde soorten

De informatie over de gevolgen voor het NNN² en beschermde soorten is volgens de Commissie correct. Ten aanzien van beschermde soorten stelt het MER dat naast mitigatie ook compensatie nodig is bij vernietiging van essentieel leefgebied. Voordat het plan uitgevoerd wordt, zal nader soortgericht onderzoek naar ten minste vleermuizen, gebouw bewonende vogels en planten worden gedaan, waarna mitigatie en eventueel compensatie kan worden uitgewerkt. Het MER maakt aannemelijk dat de benodigde ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming bij zorgvuldig werken verleend kan worden.

De Commissie beveelt aan de te doorlopen stappen voor een gebiedsontheffing in een protocol³ samen te vatten, en bij het besluit aan te geven hoe dit protocol betrokken wordt bij de vervolgprocedures.

2.2 Ruimteclaims

De gemeente heeft hoge ambities voor het gebied. Het gaat daarbij niet alleen om ambities voor het bouwprogramma en mobiliteit, maar ook voor de invulling van de openbare ruimte, energietransitie, recreatie en groen. Voor al die ambities is ruimte nodig.

De aanvulling op het MER laat inzichtelijk de veronderstelling zien dat, ondanks het toevoegen van ruim 20.000 woningen aan de nu aanwezige 13.000 woningen, het oppervlakte bebouwd terrein nauwelijks toeneemt door binnenstedelijke verdichting en dubbel ruimtegebruik.

De Commissie ziet een zeker risico voor het behalen van de bouwopgave, omdat nu nog niet helemaal ingeschat kan worden of de genoemde instrumenten voldoende zullen opleveren.

- **Parkeerbalans.** In de aanvulling is ook een globale parkeerbalans opgenomen. Daaruit wordt duidelijk dat de gemeente ernaar streeft om met meer P+R en aanvullend OV naar het CID-gebied de parkeervraag op te vangen. Per saldo zal een kleine toename van het aantal parkeerplaatsen in het gebied nodig zijn.

² De alternatieven liggen buiten het NNN maar in de omgeving is veel NNN aanwezig waaronder duinnatuur

³ Daarbij denkt de commissie aan het uitwerken van aard en omvang van risico's voor beschermde soorten (in samenhang met andere risico's als grootschalige woningbouwrenovaties voor gebouw bewonende vogels en vleermuizen), het in kaart brengen van de verspreiding/ ecologische hotspots, uitwerken en (voor)tijdig treffen van mitigerende maatregelen en effectmonitoring/bijsturing, voortbordurend op lopende monitoringprogramma's waaronder NEM.

- **Vrijkomende ruimte door terugdringen auto.** Ook blijkt uit de aanvulling dat door het sterk terugdringen van de auto, slechts beperkt functionele verkeersruimte vrijkomt⁴. Die vrijgekomen ruimte komt grotendeels ten goede aan busbanen, voetgangersgebied, (snel)fietspaden en ov. Een klein deel van de vrijgekomen verkeersruimte wordt groen. Uit het MER en de aanvulling wordt duidelijk dat vooral de ambitie voor groen onder druk komt te staan.
- **Gebruiksgroen.** Voor gebruiksgroen wordt de norm niet gehaald. De norm voor groen wordt alleen gehaald door gebruiksgroen dichtbij de woning, gebruiksgroen in een park op afstand in het CID-gebied en kijkgroen bij elkaar op te tellen. Extra ruimte voor groen zal vooral gecreëerd moeten worden door de huidige onbebouwde ruimte en de privé-erven te gaan benutten.

De aanvulling biedt volgens de Commissie belangrijke informatie over benodigde ruimteclaims, die voor de besluitvorming van belang is. Niet alleen voor besluitvorming over de voorliggende structuurvisie, maar ook voor besluiten in het vervolgproces, als de plannen voor het CID-gebied ingevuld gaan worden. Daarbij gaat het niet alleen om de vraag of het bouwprogramma te realiseren is zonder extra ruimte, maar ook hoe de integrale ambities voor het CID-gebied gewaarborgd kunnen worden mochten toch in het vervolg ruimteclaims tegen elkaar afgewogen moeten worden. De Commissie beveelt aan ook in de vervolgfase de te maken keuzes af te zetten tegen de integrale ambities voor de leefbaarheid in het gebied.

2.3 Energie

Het MER geeft een goed eerste inzicht in de mogelijkheden en uitdagingen voor energie. Het beoogde bouwvolume en de daaraan gerelateerde elektriciteits-, warmte- en koudevraag, is echter omvangrijk en bevindt zich midden in bestaand bebouwd gebied. Dit brengt aanzienlijke infrastructurele uitdagingen met zich mee in de opslag, transport en distributie van alle energiestromen. Uit de aanvulling op het MER blijkt dat voor nieuwbouw in het gehele gebied wordt ingezet op toepassing van een laagtemperatuurwarmtenet (LT-warmtenet) op basis van bodemenergie en aquathermie.

De Commissie meent dat dit een goede combinatie van verwarmen en koelen mogelijk maakt, omdat dan het hitte-eiland-effect niet versterkt wordt (wat wel zou gebeuren als luchtwarmtepompen toegepast worden). Voor Binckhorst, Policy Campus en College Campus is een onderzoek naar de potentie van het gebied uitgevoerd. Voor andere gebieden binnen het CID nog niet. Het is volgens de aanvulling op het MER belangrijk dat het bodemenergieplan en warmteplan vastgesteld zijn, vóórdat ontwikkelaars energiecontracten afsluiten.

De Commissie wijst erop dat op woning-, gebouw- of clusterniveau tevens een voorziening voor het warmtapwater moet komen. Omdat de verwarming met LT gaat, moeten er ook aparte voorzieningen komen om HT te maken voor het tapwater in de gebouwen. Ook merkt de Commissie op dat vanwege de focus op hoogbouw het waarschijnlijk niet haalbaar is dat de nieuwbouw in de eigen elektriciteitsopwekking kan voorzien, zodat de kans zéér groot is dat de 'aanvulling van buiten' veel groter is dan wat 'van binnen' gemaakt kan worden. De

⁴ Dit is begrijpelijk omdat in steden ongeveer 5% van de ruimte voor verkeer is. Door van dat aandeel ongeveer 20% af te halen, komt slechts ongeveer 1% ruimte vrij.

Commissie merkt op dat een aanzienlijk (ondergronds) ruimtebeslag nodig is⁵ en dat dat een goede planning vraagt.

In zijn algemeenheid geeft de aanvulling een goede toelichting en blijkt eruit waar de keuzemomenten liggen. Voor elke wijk (inclusief bestaande bouw) zal een wijkenergieplan worden uitgewerkt. De Commissie beveelt aan om niet alleen per wijk te kijken, maar ook wijk- en buurtoverstijgende oplossingen ten aanzien van complicerende infrastructuur (snelwegen, wegen, sporen, viaducten, tunnels, etc.) bij de verdere planvorming mee te nemen. Op die manier wordt ook daarbij vooraf duidelijk wanneer eventuele 'no-regret'-keuzes gemaakt moeten worden.

2.4 Deelgebieden

In het MER zijn in de alternatieven een minimaal en maximaal bouwprogramma voor het gehele CID-gebied onderzocht, die de optelsom vormen van veronderstelde bouwprogramma's voor de deelgebieden: de drie prioritaire gebieden rond de stations, en de groep daarbuiten. Die bouwprogramma's per deelgebied waren een gegeven in het MER, er is niet gevarieerd (meer in het ene gebied, minder in het andere). De aanvulling zet uiteen wat de reden is dat geen afzonderlijke varianten voor het programma in de deelgebieden zijn onderzocht. De keuze voor het minimale en maximale bouwprogramma per deelgebied lijkt al in een eerder stadium (ook bestuurlijk) gemaakt te zijn. Op voorhand, zonder bestudering van onderliggende stukken ziet de Commissie geen variant met een andere verdeling van de bouwopgave met onderscheidende milieugevolgen.

De Commissie beveelt aan de in de verdere uitwerking van de deelgebieden te beschrijven hoe overkoepelende vragen zoals bijvoorbeeld de infrastructuur die deelgebieden verbindt, meegenomen worden, en hoe ambities voor het hele gebied daarbij bewaakt blijven. Daarbij is van belang dat niet alleen de aandacht uitgaat naar de drie prioritaire gebieden, maar ook de overige gebieden. Daar moet immers een groot gedeelte van de bouwopgave en dus van de CID-ambities gerealiseerd worden⁶. Zie in dit verband ook hetgeen hierover onder par. 2.3 ten aanzien van de wijkenergieplannen is opgemerkt.

2.5 Wijze van bepaling effecten en doelbereik

De methodiek is in de aanvulling nader toegelicht. Duidelijk is gemaakt dat effecten terecht gescoord zijn ten opzichte van de referentiesituatie en niet ten opzichte van de beleidsdoelstellingen⁷. Op die manier is navolgbaar wat de milieugevolgen zijn en zijn deze onderscheiden van in hoeverre doelen bereikt worden.

⁵ De aanvullende notitie over benodigde ruimteclaims gaat niet in op energie.

⁶ De Commissie had er eerder op gewezen dat in het maximum alternatief meer dan de helft van de bouwopgave in de overige gebieden zal plaats vinden: prioritair 10000-11.500, andere gebieden = 8500-13.000 (tabel 6.1 MER). De aanvulling merkt op dat nu - itt tot het MER - het deelgebied overig Laakhavens onder prioritair gebied College Campus HS komt te vallen, waardoor de verhouding prioritair/overig verandert.

⁷ In een enkele uitzondering is dit anders, maar dit is ook toegelicht in de aanvulling.

2.6 Mobiliteit

In het MER, en met name in het deelrapport Mobiliteit, is op overzichtelijke en navolgbare wijze het aspect mobiliteit beschreven. Naast autoverkeer zijn zowel langzaam verkeer – voetgangers en fietsers, inclusief snelle lange afstandspaden – als openbaar vervoer in de beoogde mobiliteitsstrategie meegenomen.

De verkeersproblematiek in de autonome ontwikkeling is goed beschreven. Zo zijn de mobiliteitseffecten van de planuitwerking voor de A4 Haaglanden–N14 in de modelberekeningen voor de CID– alternatieven meegenomen.

Het MER bevat een uitstekend beoordelingskader, met een goede balans tussen kwantitatieve en kwalitatieve aspecten/beoordelingen. De aspecten bij elkaar geven een goed en integraal inzicht in de effecten. De drie alternatieven voor mobiliteit zijn correct beoordeeld ten opzichte van de referentie en de scores worden goed toegelicht. Hieruit blijkt dat een (sterk) sturend mobiliteitsbeleid noodzakelijk is om de doelstellingen voor het CID te behalen. De Commissie benadrukt het grote belang van het welslagen van het mobiliteitsbeleid.

In het MER is ook de bereikbaarheid van het CID voor de verschillende vervoerwijzen goed in beeld gebracht.

Zoals ook in par. 2.1 van dit advies toegelicht, is in de aanvulling een globale parkeerbalans opgenomen. Per saldo zal een kleine toename van het aantal parkeerplaatsen in het gebied nodig zijn. Daarnaast wordt duidelijk dat de gemeente ernaar streeft om met meer P+R en aanvullend OV naar het CID–gebied de parkeervraag op te vangen. De Commissie is het eens met de conclusies in het verkeersonderzoek. Zij wijst erop dat de P+R en aanvullend OV in samenhang met het project Verkenning Bereikbaarheid CID & Binckhorst ingevuld moet worden⁸.

Verkeersveiligheid is in het MER kwalitatief meegenomen vanuit de invalshoeken van het oversteken van barrières en de grootte van verblijfsgebieden. 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).

2.7 Gezondheid

Lucht

In het MER en de aanvulling daarop zijn de luchtkwaliteit onderzocht binnen het CID–gebied en binnen een zone van 2 km er omheen. Als gevolg van verkeer, is in de verschillende alternatieven zonder maatregelen een lichte verslechtering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie. De grootste toe- en afnames in concentraties NO₂ (stikstofdioxide), PM10 en PM2,5 (fijn stof en zeer fijnstof) zijn in het CID–gebied. Bij een

⁸ Momenteel werkt de Commissie m.e.r aan een advies over de inhoud van het milieueffectrapport 'Verkenning Bereikbaarheid CID & Binckhorst' (projectnummer 3505).

sterk sturend mobiliteitsbeleid, is langs hoofdroutes sprake van toenames terwijl in andere delen van het gebied juist sterke afnames zijn.

De concentraties stikstofdioxide blijven binnen de grenswaarden in de Nederlandse wet- en regelgeving en binnen de streefwaarden van de WHO. Buiten het CID-gebied zijn de effecten op luchtkwaliteit gering. PM10 en PM2,5 concentraties zitten zonder maatregelen rond –en op een aantal plaatsen boven– de WHO-advieswaarden zitten. Het nemen van maatregelen, zoals het inzetten op OV en het terugdringen van emissies door vervuילend verkeer, kan volgens de Commissie ertoe leiden dat op meer plaatsen de WHO-advieswaarden wel gehaald worden.

Geluid

Wat in het MER niet is onderzocht, is om naast de MGR⁹ ook meer directe indicatoren voor ziektelast te berekenen, zoals de Commissie in het NRD-advies had meegegeven. Dat is zeker voor geluid van belang, omdat de MGR als beperking heeft dat ernstige hinder door wegverkeer er niet in zit, terwijl geluidseffecten juist veel impact hebben.

In het MER zijn uitgebreide berekeningen gedaan voor verschillende klassen van geluidbelasting vanaf 48 dB (de voorkeursgrenswaarde). Deze bieden inzicht in de huidige situatie en de relatieve effecten van de verschillende alternatieven ten opzichte van de referentie. Afbeelding 4.12 op pagina 53 van het deelrapport gezondheid en leefbaarheid geeft een goed overzicht van die relatieve effecten. Daaruit blijkt een klein verschil tussen de mobiliteitsalternatieven 2 en 3, waarbij 3 iets positiever scoort. Het is goed denkbaar dat verschillen duidelijker zichtbaar worden in een berekening van het aantal ernstig gehinderden vanaf 42 dB. Dat heeft als bijkomend voordeel dat de verschillen zichtbaar worden in één getal per alternatief.

Gezien de beperkte meerwaarde bovenop de al uitgevoerde berekeningen is dit in deze fase voor de Commissie geen essentiële tekortkoming. De Commissie beveelt wel 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.¹⁰

Hittestress

In de analyse wordt grondig stilgestaan bij de effecten van hittestress en de oorzaken daarvan. Er wordt echter niet gekeken naar de effecten van de potentiële maatregelen die ingezet (kunnen) gaan worden om op gebouwniveau de hittestress tegen te gaan. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de effecten die koelinstallaties met zich meebrengen (geluidsemissies en extra uitstoot van warmte in de directe omgeving) of de invloed die de koelvraag kan hebben op de ondergrond indien dit gebruikt gaat worden voor WKO-installaties.

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 nemen¹¹.

⁹ Met de milieugezondheidsrisico-indicator (MGR) worden de effecten van gecumuleerde milieubelasting op de gezondheid in beeld gebracht.

¹⁰ Hiervoor kan om praktische redenen de zogenaamde Miedemacurve worden gebruikt en niet de nieuwe curve van de WHO.

¹¹ In de zienswijzen van het Hoogheemraadschap van Delfland wordt terecht gewezen op onder andere de relatie tussen bouwdiepte en grondwater. In het MER is kort ingegaan op de gevolgen voor de waterhuishouding. Gezien het abstractieniveau van het voorliggende plan, beveelt de Commissie aan dit in de vervolgbesluitvorming over de deelgebieden nadrukkelijk mee te nemen.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER en de aanvulling daarop

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dr. Michiel van Pelt

ing. Ben Peters

drs. Marieke van Rhijn (voorzitter)

drs. Benno Schepers

mr. drs. Annemarie Wagenmakers (secretaris)

dr. Fred Woudenberg

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Structuurvisie.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

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

Bevoegd gezag besluit

Gemeenteraad van Den Haag.

Initiatiefnemer besluit

College van burgemeester en wethouders van Den Haag.

Bevoegd gezag m.e.r.-procedure

College van burgemeester en wethouders van Den Haag.

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

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag tot en met 19 juni 2020 heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

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

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

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

