



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Verkenning Bereikbaarheid Central Innovation District & Binckhorst

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

8 november 2022 / projectnummer: 3505



1 Advies over het MER in het kort

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties, de Provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag en de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg willen de bereikbaarheid van het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst in Den Haag verbeteren. Daarom willen ze een pakket aan mobiliteitsmaatregelen vaststellen, inclusief Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in de vorm van bus, tram of lightrail. Hiervoor wordt een MIRT¹-traject doorlopen waarin een voorkeursbeslissing wordt vastgesteld, die wordt vastgelegd in een Structuurvisie geheten ‘Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst’.² Voor het besluit hierover wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk hebben de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna ‘de Commissie’) gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat blijkt uit het MER?

Het MER onderzoekt vijf alternatieven voor de route van de HOV-verbinding tussen Den Haag Centraal en station Voorburg met een aftakking naar Rijswijk en Delft. Per route is gekeken welke HOV-typen³ mogelijk zijn, wat heeft geleid tot tien varianten. Een Basispakket Mobiliteit maakt – naast de HOV-verbinding – onderdeel uit van alle alternatieven. Dat Basispakket Mobiliteit is in alle alternatieven hetzelfde en bestaat uit maatregelen voor onder andere fietsers/voetgangers, logistiek, fietsvoorzieningen bij stations en smart mobility.

De alternatieven hebben volgens het MER positieve tot zeer positieve effecten op de realiseerbaarheid van het verstedelijkingsprogramma voor de wijken CID en vanwege de grotere capaciteit van het verkeersnetwerk. Daarnaast hebben ze volgens het MER positieve effecten op het aspect bodem en op Natura 2000 vanwege afname van stikstofdepositie in de gebruiksfase. De alternatieven leiden tot een (grote) afname van wijkgroen en leiden tot verlies van ruimtelijke kwaliteit vanwege verlies aan belevings- en gebruikswaarde. Daarnaast hebben de alternatieven negatieve tot zeer negatieve effecten op onder andere de stedelijke groene hoofdstructuur, beschermde soorten en water, en scoren ze negatief op de bijdrage aan een circulaire economie en aan klimaatadaptatie.

Wat is het advies van de Commissie?

Het MER is goed opgebouwd en maakt een grote hoeveelheid informatie beschikbaar.

De Commissie is van oordeel dat het MER, op één punt na, de essentiële informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te wegen in het besluit over het Masterplan en het voorkeursalternatief. Het gaat om de mogelijke gevolgen van stikstofdepositie in de bouwfase, op al overbelaste Natura 2000-gebieden. Door het vervallen van de

¹ Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) is een uitvoeringsprogramma van de rijksoverheid. Meer informatie vindt u in het grijze blok op pagina 3.

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

³ HOV-bus, HOV-tram, of lightrail.

bouwvrijstelling uit de Wet Stikstofreductie en natuurverbetering op 2 november 2022⁴ is onduidelijk of de in het MER onderzochte alternatieven uitvoerbaar zijn. De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit over het voorkeursalternatief te nemen. In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe.

Daarnaast beveelt de Commissie aan om bij het besluit over het voorkeursalternatief twee punten te verduidelijken:

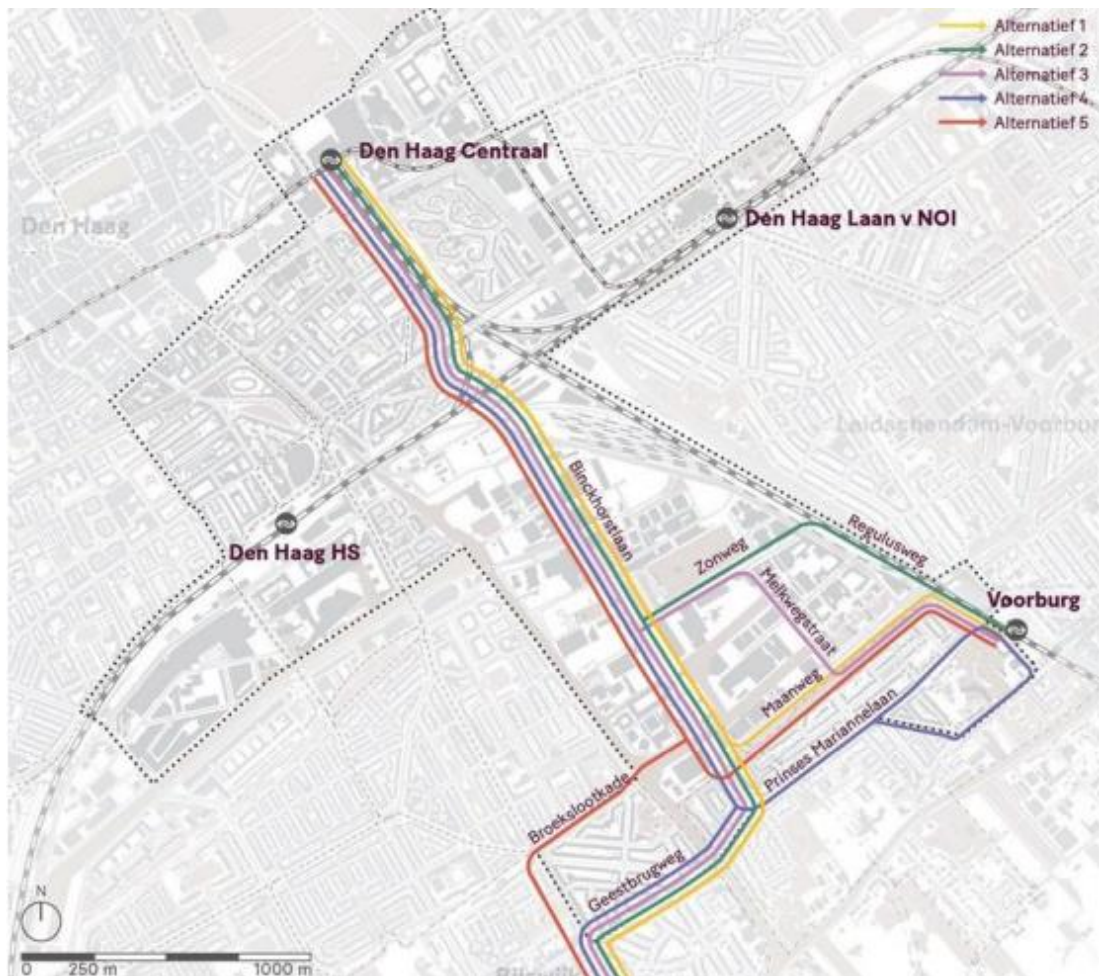
- Onderbouw (nader) waarom er niet voor is gekozen de afzonderlijke routes voor de Voorburg-tak en de Rijswijk-tak in het alternatievenonderzoek te betrekken.
- Maak in de effectbeoordeling onderscheid tussen het verlies van parkeerplaatsen in de Binckhorst en het verlies van parkeerplaatsen in Voorburg en Rijswijk.

Na de vaststelling van het voorkeursalternatief wordt deze in de planuitwerkingsfase verder uitgewerkt. De Commissie geeft de volgende aandachtspunten mee voor het in die fase op te stellen MER:

- Onderzoek welke maatregelen nodig zijn om de duurzame mobiliteitsambities in het gebied te kunnen realiseren. Om bij te dragen aan de beoogde mobiliteitstransitie is namelijk een consequente vertaling van de Strategie Mobiliteitsambitie 2022–2040 naar concrete maatregelen voor CID en de Binckhorst essentieel.
- Breng de ontwikkeling in de tijd van de capaciteit en kwaliteit van het fiets- en voetgangersnetwerk in beeld, met name vanuit het perspectief van verkeersveiligheid.
- Beschrijf de in Den Haag vastgestelde regelgeving en het beleid op het gebied van groen en speelvoorzieningen en toets het voorkeursalternatief daaraan. Beschrijf ook de mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen.
- Onderzoek trillings- en geluidshinder van trams, en beschrijf mogelijke mitigerende maatregelen. Beschrijf ook hoe wordt bijgedragen aan de ambitie om bij het opnieuw inrichten van wegen stiller asfalt te gebruiken.
- Breng de stikstofeffecten van de bouwfase in beeld, zeker gezien het feit dat Natura 2000-gebieden gelegen zijn in de nabijheid van het plangebied.

In hoofdstuk 3 licht de Commissie de aanbevelingen voor deze fase en de planuitwerkingsfase nader toe.

⁴ Op 2 november 2022 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een uitspraak gedaan waarmee artikel 2.9a van de Wet natuurbescherming (Wnb) en artikel 2.5 Besluit natuurbescherming onverbindend zijn verklaard. Dat betekent dat de bouwvrijstelling niet meer kan worden toegepast en de stikstofeffecten van de bouwfase wel betrokken moeten worden bij het besluit over een natuurvergunning en de daaraan voorafgaande voortoets.



Figuur 1 – Alternatieven HOV-verbindingen Den Haag Centraal – Voorburg/Rijswijk (bron: MER, hoofdrapport p. 8)

MIRT

In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) worden opgaves die door Rijk en regio samen onderkend zijn uitgevoerd. Elk MIRT-programma kent een aantal stappen van onderzoek, verkenning, planuitwerking tot en met realisatie, inclusief de bijbehorende beslismomenten. Dit plan-MER is opgesteld te behoeve van een MIRT-verkenning. Op basis van deze verkenning wordt een voorkeursalternatief vastgelegd in een structuurvisie (hier: 'Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst'), het plan-MER is daarvoor opgesteld. Daarna wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt. De uitkomst hiervan wordt in een bestemmings- of omgevingsplan vastgelegd, daarvoor wordt in een later stadium een project-MER opgesteld.

Aanleiding MER

In CID en de Binckhorst zijn tot 2040 25.500 nieuwe woningen en 30.000 arbeidsplaatsen voorzien. Het is belangrijk om het gebied ook in de toekomst bereikbaar, leefbaar, duurzaam en verkeersveilig te houden. Om die reden zijn initiatiefnemers – de colleges van burgemeester en wethouders van Den Haag en Leidschendam-Voorburg, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, gedeputeerde staten van Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag – een MIRT-Verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst gestart. Gedurende de beoordelingsfase van de MIRT-verkenning wordt een voorkeursalternatief vastgesteld. Dit voorkeursalternatief wordt opgenomen in een (ontwerp-) structuurvisie 'Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst'. Dit plan bevat daarmee op hoofdlijnen de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in

CID-Binckhorst. Deze structuurvisie 'Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst' is daarmee kaderstellend voor m.e.r.-plichtige of m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten (in ieder geval D2.2, Aanleg, wijziging of uitbreiding van een tramrails, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies) en daarom is het verplicht een plan-MER op te stellen.

Eerdere relevante adviezen

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

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeenteraden van Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk – besluit over het Masterplan.

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

2 Essentiële informatie

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij advies voor de op te stellen aanvulling. Dat advies is opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming.

2.1 Stikstof in de bouwfase

De Commissie stelt vast dat het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Meijendel & Berkheide' betreft, op circa 3 kilometer van het plangebied. Dit gebied is gevoelig voor stikstofdepositie en op dit moment komt al meer stikstofdepositie op dit gebied dan goed is voor de natuur.

Op 2 november 2022 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een uitspraak gedaan waarmee artikel 2.9a van de Wet natuurbescherming (Wnb) en artikel 2.5 Besluit natuurbescherming onverbindend zijn verklaard. Dat betekent dat de bouwvrijstelling niet meer kan worden toegepast en de stikstofeffecten van de bouwfase wel betrokken moeten worden bij het besluit over een natuurvergunning en de daaraan voorafgaande voortoets.

Het MER gaat nog uit van deze bouwvrijstelling en heeft niet de stikstofeffecten van de bouwfase in beeld gebracht. Die effecten kunnen aanzienlijk zijn, doordat Natura 2000-gebieden in de omgeving – zoals het gebied Meijendel & Berkheide – al overbelast zijn door stikstof. Doordat de stikstofeffecten niet in beeld zijn, ook niet in relatie tot mogelijke

mitigerende maatregelen⁵, is het onderscheid tussen de alternatieven niet duidelijk en kunnen de effecten niet meewegen bij het besluit over het voorkeursalternatief. Doordat onduidelijk is of voor de alternatieven de aantasting van de natuurlijke kenmerken is uitgesloten is ook onduidelijk of de alternatieven uitvoerbaar zijn binnen de Wnb.

De gevolgen van de extra stikstof door het voorkeursalternatief moeten in een Passende beoordeling worden beoordeeld. Deze Passende beoordeling moet in beeld brengen of aantasting van natuurlijke kenmerken kan worden uitgesloten. Hierbij kunnen mitigerende maatregelen worden meegewogen.

De Commissie adviseert voorafgaand aan het besluit over het Masterplan een Passende beoordeling op te stellen en deze informatie op te nemen in het MER. Beoordeel hierin of aantasting van natuurlijke kenmerken als gevolg van het voornemen is uit te sluiten.

Uit de wetgeving volgt dat een project of plan alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of bijvoorbeeld de zogenaamde ADC-toets met succes wordt doorlopen.⁶

3 Aanbevelingen

In dit hoofdstuk wordt een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren. Twee van de aanbevelingen (in paragraaf 2.3 over alternatieven en in paragraaf 2.5 over parkeren) gaan over de verduidelijking van het voorliggende MER, de overige aanbevelingen hebben betrekking op het MER voor de planuitwerkingsfase.

3.1 Achtergrond en doelbereik

In het CID en de Binckhorst in Den Haag wordt met de Structuurvisie CID en het Omgevingsplan Binckhorst tot 2040 een forse groei van woon- en werklocaties mogelijk gemaakt. Het MER stelt dat door de verdichting een sterke toename in verplaatsingen zal ontstaan via alle modaliteiten. Dit moet worden opgevangen, aangezien het huidige wegen-, OV- en fietsnetwerk onvoldoende kwaliteit en capaciteit biedt om deze toename te faciliteren. Met name de toename van autoverkeer zou leiden tot problematische knelpunten op het gebied van ruimte voor verkeer en parkeren. Hierdoor ontstaan dan problemen rond uitgeefbare ruimte, leefbaarheid en aantrekkelijkheid, bereikbaarheid en milieu.

Drie opgaven

Het doel van de samenwerkende overheden bij het opstellen van het Masterplan⁷ is dan ook om de bereikbaarheid van CID-Binckhorst te verbeteren, gegeven de ontwikkelambities in het gebied. Daarbij wordt uitgegaan van drie samenhangende centrale opgaven.

⁵ Als mitigerende maatregel is het uitvoeren van de aanlegwerkzaamheden met materieel met beperkte emissies, bij voorkeur met elektrisch materieel, in het MER opgenomen (zie paragraaf 3.5 van deelrapport Leefomgeving en verstedelijking).

⁶ De ADC-toets bestaat op grond van artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming uit de volgende vragen: A: is er een alternatieve oplossing voorhanden? D: dient de activiteit een dwingende reden van groot algemeen belang? C: zijn compenserende maatregelen mogelijk om de gevolgen teniet te doen?

⁷ Zie paragraaf 1.1 van het Masterplan.

Opgave 1: Het mogelijk maken van de verstedelijking en het versterken van de economische kracht van de (inter)nationale toplocaties CID en Binckhorst, door in iedere ontwikkelfase een passende duurzame mobiliteit aan te bieden.

Opgave 2: Het bijdragen aan de bereikbaarheid van de Zuidelijke Randstad door het wegnemen van de NMCA OV-knelpunten Rijswijkseplein en Binckhorstlaan en het voorkomen van extra belasting van het hoofdwegennet door de verstedelijking van CID – Binckhorst.

Opgave 3: Het bijdragen aan regionale ambities rond OV en fiets.

Alle alternatieven zijn opgebouwd uit drie bouwstenen: (1) een verbinding met hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) tussen Den Haag Centraal en station Voorburg, (2) een aftakking van de HOV-verbinding richting Rijswijk/Delft en (3) een Basispakket Mobiliteit met voornamelijk lokale maatregelen op het gebied van langzaam verkeer, Smart Mobility, logistiek en stations. Alleen de wijze waarop de HOV-verbinding met HOV-aftakking wordt ingevuld verschilt in de alternatieven, het Basispakket Mobiliteit is in alle alternatieven gelijk.⁸

Doelbereik per opgave

Uit paragraaf 5.2 van het Deelrapport Mobiliteit blijkt dat alle alternatieven neutraal scoren op het aspect mobiliteitstransitie⁹. De alternatieven dragen wel bij aan de mobiliteitstransitie, maar zeer beperkt. Dat is volgens het MER deels het gevolg van de lokale verbeteringen van OV en fietsvoorzieningen en deels een gevolg van de reeds ingezette brede mobiliteitstransitie in de referentiesituatie. Het MER is echter niet helder over welke maatregelen reeds zijn verondersteld in de referentiesituatie en in hoeverre deze zijn meegenomen in het Basispakket Mobiliteit.

Voor de analyse van de effecten van de alternatieven is het 'standaard' verkeersmodel gebruikt. Die keuze vloeit voort uit landelijke afspraken over MIRT-verkenningen. In één van de gevoeligheidsanalyses is wel gekeken naar de effecten van een model dat beter past bij de trend voor stedelijke mobiliteit, welke trend duidt op een groter aandeel van fiets en OV. Deze trend lijkt mede het resultaat van generiek beleid voor mobiliteitstransitie, maar is niet meegenomen in het gebruikte 'standaard' model. Uit de gevoeligheidsanalyses blijkt dat een extra sturend generiek mobiliteitsbeleid van de gemeente een significante bijdrage kan leveren aan het terugdringen van de groei van het autogebruik in het plangebied. Ook hier geldt dat niet geheel duidelijk is hoe dit extra beleid aansluit op het reeds ingezette beleid voor mobiliteitstransitie.

Tenslotte blijkt dat de implementatie van verschillende maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit in de tijd varieert en dat sommige maatregelen nog zodanig abstract of nieuw zijn (zoals Mobility-as-a-Service of centrale logistiek) dat ze niet in de effectanalyse zijn meegenomen.

De beschrijving van de relatie tussen maatregelen en effecten in het MER is vanwege bovenstaande constatering op onderdelen diffuus. Daardoor is niet duidelijk of het totale maatregelenpakket (HOV, lokale maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit en de generieke

⁸ Naast de maatregelen van het Basispakket Mobiliteit is een aantal mogelijke aanvullende maatregelen bepaald, welke ook onderdeel uitmaken van het totale pakket aan mobiliteitsmaatregelen. Het verschil tussen het Basispakket en de aanvullende maatregelen zit in het moment waarop deze in het proces van de verkenning opgenomen zijn. Het Basispakket is vanaf de start van de verkenning meegenomen, het aanvullende pakket is daar later aan toegevoegd. De aanvullende maatregelen zijn daardoor geen onderdeel van de alternatieven, maar zijn wel betrokken bij één van de gevoeligheidsanalyses.

⁹ Mate van stimuleren van de transitie van auto naar andere modaliteiten.

maatregelen uit de referentiesituatie) zonder extra sturende maatregelen op de automobilititeit, voldoende bijdraagt aan het bereiken van opgave 2: het oplossen van knelpunten met betrekking tot autoverkeer, en opgave 3: het bijdragen aan regionale ambities rond OV en fiets.

Geen invloed keuze voorkeursalternatief

Aangezien het Basispakket Mobiliteit in alle alternatieven gelijk is, is de keuze voor het voorkeursalternatief in feite beperkt tot de keuze voor de HOV-route en het HOV-type (bus, tram of lightrail). De bovengenoemde constatering met betrekking tot de bijdrage aan opgave 2 en 3, vormt daarom geen belemmering om een beargumenteerde keuze te kunnen maken voor het voorkeursalternatief.

Aanbevelingen voor het vervolg

De Commissie beveelt wel aan in het MER voor de planuitwerkingsfase duidelijkheid te geven over generieke maatregelen, lokale maatregelen en de feitelijke en te verwachten effecten. Geef daarbij ook aan op welke wijze de Strategie Mobiliteitsambitie 2022–2040 wordt vertaald in concrete maatregelen voor het gebied CID en de Binckhorst. Onderzoek welke maatregelen nodig zijn op het gebied van onder andere parkeernormen, betaald parkeren, toegestane snelheid en het anders routeren van wegverkeer (bijvoorbeeld door onderbreking van (rechtstreekse) wegverbindingen), om de duurzame mobiliteitsambities in dit gebied te kunnen realiseren. Gebruik daarbij de resultaten van de gevoeligheidsanalyses uit het MER.

Verder beveelt de Commissie aan om in het MER voor de planuitwerkingsfase aandacht te besteden aan monitoring om inzicht te hebben in de daadwerkelijk optredende effecten ten aanzien van autogebruik. Daarbij is het belangrijk om maatregelen achter de hand te hebben voor het geval het autogebruik minder afneemt dan waar in het MER vanuit wordt gegaan.

3.2 Alternatieven

Ieder van de onderzochte alternatieven bestaat uit een HOV-verbinding tussen station Den Haag Centraal en station Voorburg ('Voorburg-tak') met een aftakking naar Rijswijk/ Delft ('Rijswijk-tak'). Het MER brengt de milieueffecten van de Voorburg-tak en de Rijswijk-tak niet afzonderlijk in beeld. Dat lijkt een gemis, want het 'lostrekken' van beide routes zorgt op een aantal punten voor minder negatieve effecten. Zo betekent het realiseren van enkel de Rijswijk-tak dat 'Opa's veldje' in Voorburg ongemoeid kan blijven. Wanneer alleen de Voorburg-tak wordt gerealiseerd zal het aantal gehinderden (bewoners van de Binckhorstlaan/Geestbrugweg) lager zijn en zal minder sprake zijn van aantasting van wijkgroen en zullen minder parkeerplaatsen verloren gaan. Aangezien een (groot) aantal van de zienswijzen¹⁰ ingaat op dit onderwerp beveelt de Commissie aan om bij het vaststellen van het voorkeursalternatief (nader) te onderbouwen waarom er niet voor is gekozen de afzonderlijke routes in het alternatievenonderzoek te betrekken.

¹⁰ Bijvoorbeeld de zienswijzen met nummers 080801; 081101; 081802; 090303; 090602; 090901; 091205; 091302; 091318.

3.3 Mobiliteit

Verkeersveiligheid

Het MER beschrijft dat in de referentie het aantal knelpunten qua verkeersveiligheid groeit als gevolg van de sterke toename van het aantal verplaatsingen. De alternatieve scores, op basis van expert oordelen, bijna allemaal neutraal of positief voor verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie, mede door infrastructurele maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit.

Uit verschillende zienswijzen blijkt dat de verkeersveiligheid in de huidige situatie al onder druk staat, en dat de zorg leeft dat deze met de realisatie van de HOV verbinding verder verslechtert. Ook in het MER zijn aanwijzingen in deze richting te vinden, onder andere omdat het fietsnetwerk qua intensiteit steeds zwaarder belast wordt (in combinatie met toenemende snelheidsverschillen) en het negatieve effect van de HOV-verbinding op de afwikkelingscapaciteit voor andere verkeer op een aantal kruispunten. Grotere problemen met de verkeersafwikkeling kunnen ook de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden. De mate waarin positieve of negatieve effecten optreden is sterk afhankelijk van de concrete uitwerking van de fiets-, loop- en weginfrastructuur in de planuitwerkingsfase. Beschrijf in het MER voor de planuitwerkingsfase daarom de capaciteit en kwaliteit van het fiets- en voetgangersnetwerk en baseer de te kiezen oplossingen mede op de resultaten van dynamische verkeersstroomsimulaties.

3.4 Ruimtegebruik en verstedelijking

Uit Deelrapport Ruimtegebruik en verstedelijking blijkt dat alle alternatieven (zeer) negatief scoren op bijna¹¹ alle criteria voor ruimtegebruik en verstedelijking. Dit terwijl een aantal van deze criteria – zoals kwantiteit en kwaliteit van groen en de ruimtelijke kwaliteit – al aan de orde zijn geweest in (het MER van) het omgevingsplan Binckhorst. Uit het voorliggende MER blijkt niet of de alternatieven voldoen aan de in het omgevingsplan Binckhorst vastgestelde regels en uitgangspunten. Maak dit in de planuitwerkingsfase inzichtelijk door de gevolgen van het voorkeursalternatief te toetsen aan de ambities uit het omgevingsplan Binckhorst, maar ook aan de ambities uit bijvoorbeeld de Structuurvisie ‘Gebiedsvisie CID’ en beschrijf welke mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn.

Wijkgroen en recreatief groen

Uit het MER blijkt dat alle alternatieven, inclusief het voorkeursalternatief, negatieve gevolgen hebben voor het wijkgroen. Met mitigerende maatregelen kan dat deels worden gecompenseerd.¹² Het MER maakt niet duidelijk in hoeverre de ambities voor groen die zijn vastgelegd in eerdere trajecten in het gedrang komen. Het omgevingsplan Binckhorst en het (aangevulde) omgevingseffectrapport (OER) noemen ‘proeftuin voor duurzaamheid en vergroening’ als één van de vier pijlers. In het omgevingsplan staat dat dit geldt voor de gehele Binckhorst en wordt per gebied toegelicht wat dat inhoudt.

¹¹ Alleen voor het criterium realiseerbaarheid van het verstedelijkingsprogramma (capaciteit van het verkeersnetwerk voor auto, fiets en OV) scoort positief.

¹² Uit een aantal zienswijzen blijkt dat men zorgen heeft over het kappen van (grote) bomen en de onherstelbare schade die dat betekent. In de praktijk blijkt het namelijk lastig het kappen van grote bomen te compenseren.

In het Voorzieningsprogramma Binckhorst¹³ van 12 november 2019 is de behoefte aan groen- en recreatievoorzieningen in de Binckhorst op buurt-, blok- en wijkniveau in vierkante meters uitgerekend. Daarnaast hanteert de gemeente Den Haag referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen waaronder speelvoorzieningen en (openbaar) gebruiksgroen. De Commissie beveelt aan om in het MER voor de planuitwerkingsfase de gevolgen van het voorkeursalternatief te toetsen aan de ambities uit het omgevingsplan, het Voorzieningsprogramma en de Haagse referentienormen voor groen en speelvoorzieningen en te beschrijven welke mitigerende en compenserende maatregelen mogelijk zijn.

Parkeren

In alle alternatieven is sprake van een aanzienlijk aantal te verwijderen parkeerplaatsen. Het verlies van parkeerplaatsen vanwege het plan krijgt daarom een rode score (zeer negatief effect). Deze score is opmerkelijk, omdat parkeren op straat in de Binckhorst volgens de stedenbouwkundige visie juist zoveel mogelijk wordt beperkt. Uit het Deelrapport Ruimtegebruik en verstedelijking blijkt (op pagina 61) waar de zeer negatieve score op gebaseerd is. In de straten in Voorburg en Rijswijk verdwijnen ook parkeerplaatsen en daar is weinig ruimte om die parkeerplaatsen te compenseren. Het vervallen van parkeerplaatsen in Voorburg en Rijswijk is volgens het MER niet wenselijk¹⁴, en daarom worden alle alternatieven als zeer negatief beoordeeld.

Aangezien het vervallen van parkeerplaatsen in de Binckhorst juist positief is, terwijl het vervallen daarvan in Voorburg en Rijswijk een negatief effect is, beveelt de Commissie aan dit onderscheid duidelijker aan te geven in het MER. Waar verlies aan straatparkeren in de Binckhorst opgevangen wordt door onder andere een ander parkeerconcept, vraagt het verlies aan straatparkeren in Voorburg/Rijswijk om in de planuitwerkingsfase creatieve oplossingen te zoeken voor mitigatie van dit effect.

3.5 Leefomgeving en duurzaamheid

Trillingen en geluidhinder tram

Uit de zienswijzen en het Actieplan geluid van de gemeente Den Haag¹⁵ blijkt dat in de huidige situatie sprake is van klachten over hinder als gevolg van trillingen door tramverkeer¹⁶. In het MER is voor trillingen en geluid uitgegaan van een theoretisch rekenmodel¹⁷. In de werkelijke situatie kunnen de niveaus van trillingen en geluid echter afwijken van rekenmodellen, met name bij kunstwerken. De Commissie beveelt daarom aan om in de planuitwerkingsfase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek.¹⁸ Geef vervolgens inzicht in de mogelijke mitigerende maatregelen.

¹³ Het Voorzieningsprogramma Binckhorst, d.d. 12 november 2019, vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

¹⁴ Dat blijkt ook uit verschillende zienswijzen.

¹⁵ Zie [Actieplan geluid Den Haag 2021-2023 Gemeente Den Haag](https://denhaag.raadsinformatie.nl/modules/overige...)[https://denhaag.raadsinformatie.nl > modules > overige...](https://denhaag.raadsinformatie.nl/modules/overige...)

¹⁶ In de zienswijzen wordt specifiek gesproken van hinder bij bruggen, zoals de Geestbrug en de Hoornbrug (Rijswijk).

¹⁷ Dat is ook passend bij het abstractieniveau van een structuurvisie (het Masterplan).

¹⁸ Verricht dit onderzoek in ieder geval op de locaties waar in de huidige situatie trillings- en geluidshinder wordt onderzocht van trams.

Booggeluid tram

Het Deelrapport Leefomgeving en duurzaamheid laat zien dat voor de gemiddelde geluidniveaus het wegverkeer in de huidige situatie en in het voorkeursalternatief dominant is ten opzichte van de gemiddelde geluidniveaus van de trams. Uit de zienswijzen en de Actieplannen geluid van de gemeenten¹⁹ komt naar voren dat in de huidige situatie overlast wordt ervaren vanwege booggeluid²⁰ van trams in krappe bochten, met name in de avond- en nachtperiode. De Commissie beveelt aan om in het MER voor de planuitwerkingsfase is beeld te brengen in welke bochten risico is op booggeluid en welke mitigerende maatregelen²¹ mogelijk zijn.²²

Geluidhinder wegverkeer

Het Deelrapport Leefomgeving en duurzaamheid laat een forse autonome groei van het autoverkeer zien, waardoor de geluidniveaus in de toekomst zonder aanvullende maatregelen verder zullen toenemen. In de Actieplannen geluid van de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg staat de ambitie om bij een reconstructie van de weg stiller asfalt te realiseren. De Commissie beveelt aan om in het MER voor de planuitwerkingsfase te beschrijven hoe invulling wordt gegeven aan deze ambitie en om te onderzoeken welk type asfalt in dit geval het meest doeltreffend is.

¹⁹ Actieplan Leidschendam-Voorburg: <https://www.lv.nl/file/62989/download>, Actieplan Rijswijk: <https://api1.ibabs.eu/publicdownload.aspx?site=rijswijk&id=100167345>.

²⁰ Piepend of snerpend geluid dat ontstaat als een tram (of trein) door een bocht rijdt.

²¹ Gedacht kan worden aan het minder krap maken van de bochten, (frequenter) smeren en aan eisen die worden gesteld aan het materieel en het onderhoud daarvan (slijpen van de wielen).

²² Houd daarbij ook rekening met het gegeven dat hinder in de nacht- en avondperiode als meer hinderlijk wordt ervaren.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

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:

ing. Robert van Bommel
mr. Lotte Geense (secretaris)
prof. dr. ir. Rob van der Heijden
drs. Robert Jan Jonker
drs. Marieke van Rhijn (voorzitter)
dr. Fred Woudenberg

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Een structuurvisie genaamd Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst en de bijbehorende MIRT voorkeursbeslissing.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke activiteiten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit D2.2, "Aanleg, wijziging of uitbreiding van een tramrails, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies". Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom wordt voor een besluit over de structuurvisies een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

De gemeenteraden van Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk.

Initiatiefnemer besluit

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.
Provincie Zuid-Holland.
Metropoolregio Rotterdam – Den Haag (MRDH).
Gemeente Den Haag.
Gemeente Leidschendam-Voorburg.

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 14 oktober 2022 heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

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

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

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

