



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Central Innovation District Den Haag

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

14 juli 2020 / projectnummer: 3403



1 Advies over het MER in het kort

De gemeente Den Haag wil binnen het bestaande stedelijke gebied ruimte bieden aan de groei van 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: 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. Het moet een mondiale ontmoetingsplaats en internationaal knooppunt voor innovatie worden, waarbij verdichting, vergroening en verduurzaming voorop staan. Voor het besluit hierover is een milieueffectrapport opgesteld. De gemeente Den Haag heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd om over de juistheid en volledigheid van het MER te adviseren.

Wat blijkt uit het MER?

In het MER zijn zes alternatieven onderzocht vanuit een minimaal of een maximaal bouwprogramma in combinatie met een volgend, sturend of sterk sturend mobiliteitsbeleid. Door te sturen op mobiliteit, dat wil zeggen door autoverkeer te ontmoedigen en langzaam verkeer en openbaar vervoer te stimuleren, blijft het plangebied ook bij verdichting bereikbaar.

Wat is het advies van de Commissie?

Het MER is goed opgebouwd en bevat veel goede onderzoeken. Omdat het bouwprogramma en de mobiliteit de grootste milieugevolgen hebben, is de keuze voor de onderzochte alternatieven begrijpelijk. 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.

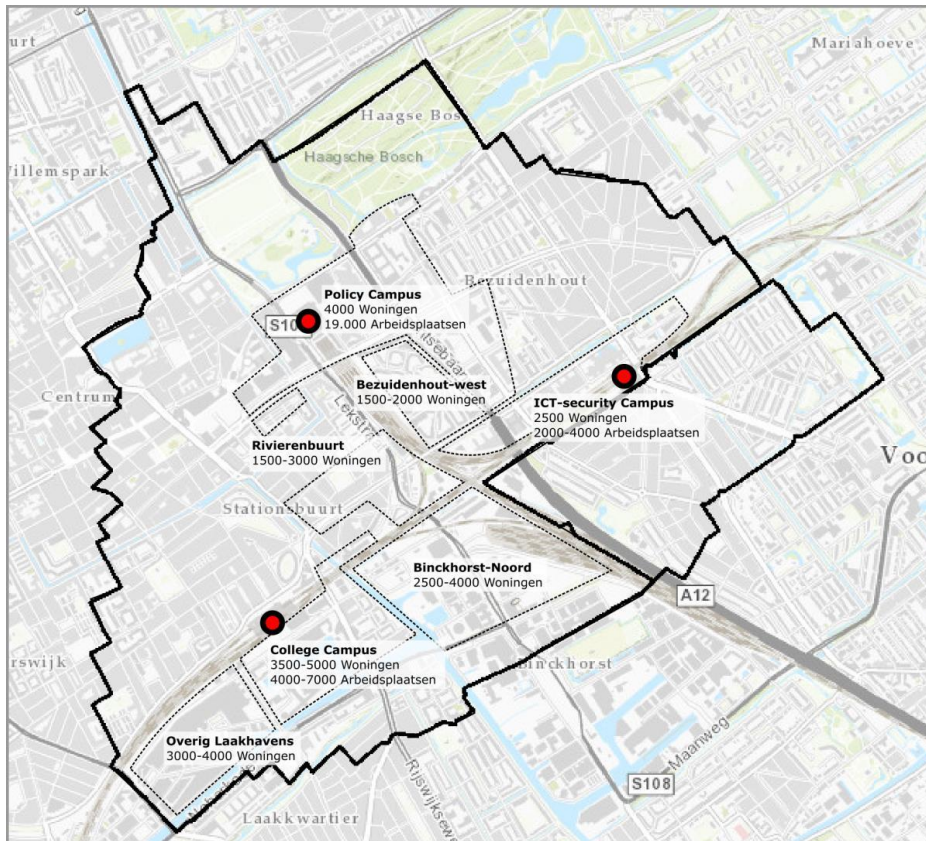
De Commissie signaleert desondanks bij de toetsing van het MER dat essentiële informatie ontbreekt voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over de Gebiedsvisie CID. Het gaat om de volgende informatie:

- **Ruimteclaims:** het inzichtelijk maken of voldoende ruimte beschikbaar is voor alle ambities uit de structuurvisie, en welke afwegingen gemaakt worden als er niet voldoende ruimte is.
- **Energietransitie:** het inzichtelijk maken op welk moment welke keuzes gemaakt moeten worden voor een geslaagde energietransitie.
- **Deelgebieden:**
 - het onderbouwen waarom afwegingen tussen gebieden niet nodig zijn;
 - hoe bij de uitwerking van de deelgebieden de overkoepelende vragen, zoals de optimale verdeling van de bouwopgave, meegenomen worden.
- **Effecten en doelbereik:** het helder onderscheiden in tabellen tussen het weergeven van effecten ten opzichte van het doel of ten opzichte van de referentiesituatie.
- **Mobiliteit:** het inzichtelijk maken hoe en waar parkeren plaatsvindt.
- **Gezondheid:** het berekenen van de luchtkwaliteit buiten het plangebied.
- **Natuur:** het op hoofdlijnen inzichtelijk maken hoe omgegaan wordt met de gevolgen van stikstofdepositie op daarvoor gevoelige natuur.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over de Gebiedsvisie CID.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.

In het advies geeft de Commissie aanbevelingen voor vervolgbesluitvorming over verkeersveiligheid, gezondheidseffecten door geluid en hittestress, 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. 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.

Waarom een advies?

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 oordeel toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn per onderdeel 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 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 Ruimte; passen de ambities?

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 apart en tezamen is ruimte nodig, en de vraag is of die beschikbaar is. Die vraag kan op basis van het MER niet beantwoord worden. De alternatieven in het MER combineren immers wel mogelijke aantallen te bouwen woningen en mobiliteitsstrategieën (de meest bepalende factoren voor de milieueffecten), maar gaan niet in op andere ambities en de ruimte die daarvoor nodig is¹. Denk hierbij aan groen, kwaliteit openbare ruimte, leisure, klimaatadaptatie en energie, etc. De invulling van die functies komt pas in de volgende planfase, bij de uitwerking van plannen per gebied, aan de orde. Het risico bestaat dat dan pas blijkt dat er onvoldoende fysieke ruimte voor alle wensen is, en afwegingen tussen ruimteclaims gemaakt moeten worden². Veelal krijgen bij conflicterende ruimteclaims 'hardere' functies zoals het bouwprogramma als vanzelfsprekend voorrang ten koste van 'zachtere' functies zoals de kwaliteit van de openbare ruimte.

De Commissie meent dat juist in een structuurvisie op hoofdlijnen al in beeld gebracht moet worden wat het ruimtebeslag van alle ambities zal zijn, of daarvoor voldoende ruimte beschikbaar is of gemaakt kan worden en wat eventuele afwegingen zijn.

De Commissie adviseert dan ook om een ruimtelijke analyse in het MER op te nemen, met aandacht voor onder andere de volgende vragen:

- Hoeveel ruimte is beschikbaar?
- Hoeveel ruimte is te winnen door minder auto–infrastructuur, afbreken woningen, minder parkeerplaatsen, dubbel ruimtegebruik, ondergrond?
- Hoeveel ruimte is nodig voor meer openbaar vervoer en fietsinfrastructuur, parkeren³, groen, openbare ruimte, energietransitie⁴, warmte–koude opslag (WKO), etc.?
- Hoeveel ruimte is nodig voor nieuwe woningen en bedrijven?

Op basis hiervan kan inzicht gegeven worden of voldoende ruimte beschikbaar is voor alle ambities, en welke afwegingen en keuzen eventueel aan de orde kunnen komen. Dat is voor

¹ Het MER geeft ook aan dat een concrete ruimtelijke uitwerking van de alternatieven ontbreekt (zie pag. 50 van het MER). De milieueffecten zijn daarmee slechts een globale inschatting van de mogelijke ruimtelijke gevolgen

² Ook het MER ziet de mogelijkheid van conflicterende ruimteclaims: "Het ruimtelijk inpassen van de ene ambitie kan ervoor zorgen dat ruimtelijke inpassing van andere ambities niet mogelijk is. Niet alle ambities zijn immers te combineren.". Ook geeft het MER aan dat ruimte wordt gewonnen door minder auto–infrastructuur, maar het is niet duidelijk of dat voldoende is om ruimte te vinden voor allerlei andere ambities (fiets– en loopinfrastructuur, maar ook groen e.d.). Ook in diverse zienswijzen wordt gewezen op de uitvoerbaarheid van alle ambities.

³ Zie in dit verband ook paragraaf 2.5 van dit advies.

⁴ Overigens is niet duidelijk hoe de gemeentelijke ambities zich verhouden tot ander beleid, zoals de Regionale Energie Strategie (RES), de Transitievisie Warmte en Regionale Structuurvisie Warmte, maar ook aan hele concrete projecten zoals de Warmteronde. Op die manier blijkt niet duidelijk hoe het rijksbeleid, om klimaatneutraal te zijn in 2050, ingevuld wordt en hoeveel ruimtebeslag daarvoor (extra?) nodig is. Ook is niet ingegaan op de koudevraag, die mogelijk ook ruimte in beslag neemt.

de besluitvorming over de structuurvisie van belang, omdat dit inzicht zou kunnen leiden tot andere keuzes over aantallen te bouwen woningen en de verdeling daarvan, en ook voor komende besluiten over uitwerkingen van plannen voor deelgebieden.

Deze analyse moet aansluiten bij het detailniveau van de structuurvisie (agenda, gebiedskaarten). Uit deelrapporten bij de structuurvisie, zoals de bijlage 'concept Voorzieningenprogramma CID' en de 'Gereedschapskist openbare ruimte CID', blijkt dat hiervoor al veel sectorale informatie beschikbaar. Zo is er informatie over de benodigde aantal m² voor woningen, basisvoorzieningen (als onderwijs), buitenruimte (groen, speelruimte), hoogstedelijke (commerciële) voorzieningen (theater, horeca, hoger onderwijs) en benodigde ruimte per reiziger per modaliteit.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, globaal aan te geven of:

- voldoende ruimte beschikbaar is om alle ambities uit de structuurvisie (breder dan alleen woningbouw en mobiliteit, ook groen, openbare ruimte, energie en voorzieningen) te kunnen realiseren;
- welke afwegingen en dilemma's naar voren komen als dat niet het geval is en hoe daar in het verdere proces mee omgegaan wordt.

2.2 Energietransitie

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. Een nadere verkenning van de bandbreedtes van de mogelijkheden is daarom zinvol. Het gaat daarbij om kijken naar de bandbreedtes die er zijn aan de kant van de energievraag en de bijbehorende temperatuurniveaus voor de warmte- en koudevoorziening. Ook is het nodig te kijken naar verschillende strategieën, die ofwel een optimalisatie van de mogelijkheden om energie van binnen de contouren van het CID optimaal benutten, of (een deel van de) energiestromen 'van buiten' halen. Een dergelijk overzicht hoeft niet te leiden tot een voorkeur of keuze, maar kan wel inzicht bieden in de zogenaamde 'no regret' opties, die zich in de mogelijke alternatieven voordoen. Hiermee komen keuzes in beeld die mogelijk niet per direct ingevuld kunnen worden, maar die op termijn noodzakelijk zijn om verdere ontwikkelingen mogelijk te maken. Ook geeft dit inzicht in de afhankelijkheid, volgordelijkheid en integraliteit van de mogelijkheden. Sommige keuzes voor energie, bijvoorbeeld voor WKO, zullen gemaakt moeten worden vóórafgaand aan de invulling met andere functies in de schaarse, beschikbare ruimte.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, inzichtelijk te maken welke keuzes op welk moment gemaakt moeten worden voor een geslaagde energietransitie.

2.3 Deelgebieden

Het MER richt zich op het CID als geheel. Voor de deelgebieden is wel bekend wat de ambities zijn voor aantallen woningen en banen, maar onduidelijk is hoe deze getallen en bijbehorende bouwprojecten doorwerken in de CID-brede alternatieven.⁵

De CID-alternatieven zijn ook niet vertaald naar alternatieven voor deelgebieden. Hierdoor is duidelijk dat het MER afwegingen binnen en tussen deelgebieden niet in beeld brengt. Ook ontstaat geen inzicht in wat voor de stad als geheel en voor de afzonderlijke deelgebieden de meest gewenste keuzen (bouwprogramma, mobiliteit, andere ambities) zijn. Dat geldt niet alleen voor de drie prioritaire deelgebieden Policy Campus Centraal, College Campus HS en ICT-Security Campus, maar ook voor de andere deelgebieden, waar meer dan de helft van de bouwopgave moet plaatsvinden⁶.

Het MER kiest er zonder onderbouwing voor om in dit stadium van de planvorming niet te variëren in de ruimtelijke of functionele spreiding van het programma binnen het CID⁷. Ook stelt het MER dat geen (bouw- en mobiliteit)alternatieven voor deelgebieden zijn uitgewerkt omdat er tussen de deelgebieden geen grote verschillen zitten⁸.

Volgens de Commissie zijn de deelgebieden echter verschillend van aard. Dat blijkt bijvoorbeeld uit mogelijke woningbouwaantallen, en verschillen in ontwikkelingsmogelijkheden. De ontwerp-structuurvisie gaat ook uit van een verschillende identiteit per deelgebied met een aparte gebiedsagenda. Maar afwegingen tussen gebieden (waar wat minder en waar meer bouwen?), komen nu niet aan de orde in het MER.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER voorafgaand aan de besluitvorming te:

- onderbouwen waarom variatie tussen deelgebieden niet onderzocht is;
- beschrijven hoe bij de uitwerking van plannen voor afzonderlijke gebieden overkoepelende vragen (bijvoorbeeld optimale verdeling van de bouwopgave, infrastructuur die deelgebieden verbindt) aandacht zullen krijgen.

Voor het deelgebied Binckhorst-Noord wordt gerekend met 2.500–4.000 woningen, boven op de 5.000 woningen die in het Omgevingsplan voor de totale Binckhorst het uitgangspunt is. In het MER ontbreekt een onderbouwing over deze drastische wijziging van de opgave en of een herziening van het omgevingsplan voor de Binckhorst nodig zou zijn. Uit de ontwerp-structuurvisie blijkt wel dat voor de Binckhorst een separate visie opgesteld gaat worden⁹. Daarin zouden de onderbouwing voor de uitbreiding van de Binckhorst én de bovengenoemde punten die voor alle gebieden gelden (ruimte, energie, etc) dan een plek moeten krijgen.

2.4 Wijze van bepaling effecten en doelbereik

Het MER geeft in tabellen weer wat de milieueffecten zijn.

Het werken met twee groepen criteria (milieueffecten en doelbereik) met verschillende grondslagen (referentiesituatie en doelen) is voor de lezer moeilijk navolgbaar. In het ene geval betekent een “+” een positief effect ten opzichte van de referentiesituatie, in het andere geval een positieve bijdrage aan het doel. Binnen één scoringsmaatstaf (aantal plussen)

⁵ Zie bijvoorbeeld pag. 89 van het MER, “Bij het bepalen van de effecten wordt uitgegaan van een gelijkmatige verdeling van het bouwprogramma over het CID.”

⁶ Zie tabel 6.1 in het MER.

⁷ Zie pag. 50 van het MER.

⁸ Zie pag. 10 van het MER.

⁹ Zie blz. 45, tweede alinea, van de ontwerp-structuurvisie.

worden zelfs verschillende grondslagen gehanteerd.¹⁰ Dit maakt het lezen van de tabellen met effecten lastig en moeilijk navolgbaar. Het zou inzichtelijker zijn om te kiezen voor het één of het ander, maar geen mix.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER voorafgaand aan de besluitvorming de wijze van scoren met twee grondslagen (referentiesituatie en doel) te verhelderen en bij elke tabel aan te geven wat de grondslag voor de scores is.

2.5 Mobiliteit

In het MER, en met name in het deelrapport Mobiliteit, is op overzichtelijke en navolgbare wijze het aspect mobiliteit onderzocht en 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 dat een (sterk) sturend mobiliteitsbeleid noodzakelijk is om de negatieve effecten van vraagvolgend beleid te voorkomen.

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

In aanvulling op par. 2.1 van dit advies, merkt de Commissie op dat het echter niet inzichtelijk is op welke wijze het parkeren in de verschillende situaties zal gaan plaatsvinden. De beoogde parkeernormering van de parkeervoorzieningen in de deelgebieden is weliswaar duidelijk, maar de omvang, verdeling in de ruimte en het beoogde gebruik is niet beschreven. Dit leidt tot vragen zoals in welke mate parkeren op afstand (mobiliteitshubs) zal moeten plaatsvinden en welke parkeervoorzieningen in de deelgebieden van het CID beschikbaar blijven.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, de globale omvang en de opzet van de parkeerordening in de vorm van een parkeerbalans in beeld te brengen, inclusief benodigde ruimteclaims buiten het plangebied.

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).

¹⁰ "Een positieve beoordeling is een indicatie van een (merkbaar) verbetering ten opzichte van de referentiesituatie. Een zeer positief effect ontstaat wanneer de verbetering dermate groot is dat de doelen op dat thema worden behaald", zie pag. 46 van het MER.

2.6 Gezondheid

In het MER is het onderwerp gezondheid op hoofdlijnen goed meegenomen.

Een aantal aanbevelingen uit het NRD, zoals het toevoegen en uitwerken van het aspect sociale veiligheid, is in het MER opgevolgd.

Luchtkwaliteit

In het MER zijn berekeningen gedaan binnen het studiegebied, maar niet daarbuiten. In de verschillende alternatieven is een lichte toename te zien van concentraties NO₂ en fijn stof. De effecten van het verkeer zijn echter niet beperkt tot het studiegebied. Ook elders in Den Haag en in omliggende gemeenten zijn effecten mogelijk. Die zijn weliswaar klein, maar veel gemeenten doen forse inspanningen om kleine reducties in luchtverontreiniging te bewerkstelligen, bijvoorbeeld om te voldoen aan de WHO advieswaarden voor luchtkwaliteit. De Commissie adviseert dan ook om berekeningen voor luchtkwaliteit te doen voor een groter gebied, vergelijkbaar met het gebied waar het verkeer wijzigt, inclusief aangrenzende gemeenten.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, berekeningen voor luchtkwaliteit te doen in een groter gebied dan het onderzoeksgebied, ook voor aangrenzende gemeenten.

Geluid

Wat in het MER niet is onderzocht, is om naast de MGR¹¹ 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.¹²

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.

¹¹ Met de milieugezondheidsrisico-indicator (MGR) worden de effecten van gecumuleerde milieubelasting op de gezondheid in beeld gebracht.

¹² Hiervoor kan om praktische redenen de zogenaamde Miedemacurve worden gebruikt en niet de nieuwe curve van de WHO.

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 nemen¹³.

2.7 Natuur

Natura 2000

Het MER concludeert terecht dat stikstofdepositie een belangrijk aandachtspunt is bij de ontwikkeling van het CID, vanwege het risico voor de uitvoerbaarheid van daaruit volgende projecten. De problematiek is in het MER goed onder woorden gebracht. Kort samengevat hebben volgens het MER alle alternatieven ten opzichte van de huidige feitelijke situatie een toename van stikstofdepositie tot gevolg. Dit geldt overigens ook voor de autonome ontwikkeling. Het plan kan daardoor leiden tot significant negatieve effecten op voor verzuring en vermessing gevoelige duinnatuur in nabijgelegen Natura 2000-gebieden, zoals "Westduinpark & Wapendal" en "Meijendel & Berkheide"¹⁴. De Europese en nationale natuurbeschermingsregels staan dit niet toe.

De toename is een gevolg van toenemende mobiliteit¹⁵. De aanlegeffecten zijn niet beoordeeld omdat daarover nog niet voldoende bekend is. Wel stelt het MER dat depositie ook in de aanlegfase "hoogstwaarschijnlijk relevant is", en in de verdere uitwerking beoordeeld moet worden¹⁶.

Het MER concludeert enerzijds dat effecten niet te mitigeren zijn en compensatie noodzakelijk is, en anderzijds dat wordt ingezet op interne saldering nu externe saldering niet mogelijk is¹⁷. In beide gevallen geldt als complicatie dat de exacte hoogte van de extra stikstofdepositie in de aanleg- en eindfase nog niet is vast te stellen.

Omdat aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden door een toename van stikstofdepositie niet valt uit te sluiten, adviseert de Commissie om na te gaan of een ADC-toets¹⁸ succesvol kan worden doorlopen. Op die manier ontstaat op hoofdlijnen inzicht of het plan uitvoerbaar is volgens de vereisten van de Wet natuurbescherming.

¹³ 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.

¹⁴ Het rapport van de Commissie Hordijk beveelt aan om de afkapgrens voor het berekenen van stikstofeffecten van 5 km voor wegen te laten vervallen, omdat niet verdedigbaar is waarom voor stallen geen afstandscriterium geldt en voor wegen wel. Ook verder dan 5 kilometer van de bron kan er stikstofdepositie neerkomen op Natura 2000-gebieden. Dit kan voor dit plan betekenen dat de stikstofdepositie hoger uitvalt dan nu is berekend. Houd hier rekening mee bij het besluit over de structuurvisie.

¹⁵ Indicatieve berekeningen wijzen erop dat stikstofdepositie bij een mobiliteitstransitie minder ver reikt dan bij voortzetting van het bestaande mobiliteitsbeleid. Bij een transitie naar lopen, fietsen en OV is de toename van het wegverkeer (en daarmee de uitstoot van stikstof) kleiner. Keerzijde is dat doorgaand wegverkeer nieuwe routes door de stad kiest. Sommige van deze routes liggen dichterbij Natura 2000-gebieden, wat volgens het MER lokaal tot een toename van stikstofdepositie op gevoelige natuur kan leiden.

¹⁶ Deelrapport Klimaatbestendigheid, pag. 47.

¹⁷ Deelrapport Klimaatbestendigheid, pag. 57, respectievelijk MER pag. 121.

¹⁸ ADC staat voor Alternatieven, Dwingende redenen van groot openbaar belang en Compensatie. Dat betekent dat niet mag worden voorbijgegaan aan alternatieven met minder schade aan Natura 2000-gebieden. Ook moet sprake zijn van één van de in de wet vermelde 'dwingende redenen van groot, openbaar belang'. De compenserende maatregelen moeten aantoonbaar effectief zijn.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER voorafgaand aan de besluitvorming de kansrijkheid van een ADC-toets te verkennen.

Natuur Netwerk Nederland (NNN) en beschermde soorten

De informatie over de gevolgen voor het NNN¹⁹ 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, gebouwbewonende 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 protocol²⁰ samen te vatten, en bij het besluit aan te geven hoe dit protocol betrokken wordt bij de vervolgprocedures.

VOORLOPIG

¹⁹ De alternatieven liggen buiten het NNN maar in de omgeving is veel NNN aanwezig waaronder duinnatuur

²⁰ 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 gebouwbewonende 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.

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:

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

