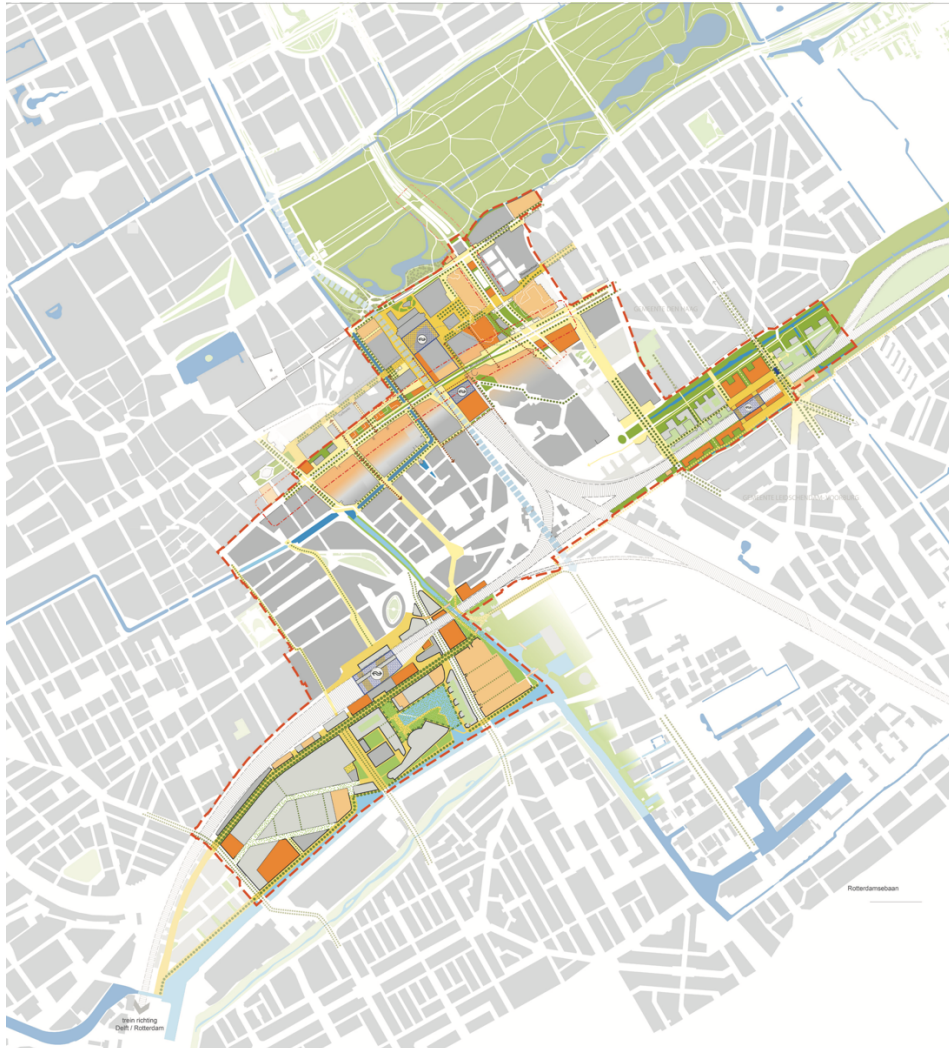


# Aanvulling MER

## Central Innovation District



*Aanvulling n.a.v. het voorlopig toetsingsadvies (14-07-'20)  
van de commissie voor de milieueffectrapportage*

Gemeente Den Haag  
7 oktober 2020

# 1. Inleiding

Eind april 2020 is de structuurvisie voor het Central Innovation District (CID) tezamen met de bijbehorende Milieueffectrapportage (MER) ter inzage gelegd en ter advisering aan de commissie m.e.r. toegezonden.

Op 14 juli 2020 heeft de gemeente een voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport van deze commissie ontvangen. <https://www.commissiemer.nl/adviezen/3403>

De commissie geeft in haar advies aan dat het MER goed is opgebouwd en veel goede onderzoeken bevat. Zij geeft aan dat de keuze voor de onderzochte alternatieven begrijpelijk is, omdat het bouwprogramma en de mobiliteit de grootste milieugevolgen hebben. Daarnaast geeft de commissie aan dat het MER een heldere aanpak voor monitoring geeft aan de hand van goede beoordelingscriteria.

De Commissie signaleert ook dat naar haar mening 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.

Deze notitie is opgesteld om op bovenstaande punten nadere informatie te geven als aanvulling op het MER, zoals deze ter inzage heeft gelegen.

Voor de duidelijkheid is er voor gekozen deze aanvulling als “losse” notitie aan het MER toe te voegen en niet in de MER te verwerken.

## 2. Aanvullingen op de MER CID

In het onderstaande wordt per punt ingegaan op de aanvulling, waar bij sommige punten naar een uitgebreidere toelichting in de bijlage verwezen wordt.

### 2.1. Ruimte; passen de ambities

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.

*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, parkeren<sup>3</sup>, groen, openbare ruimte, energietransitie<sup>4</sup>, 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 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 Voorzieningsprogramma CID' en de 'Gereedschapskist openbare ruimte CID', blijkt dat hiervoor al veel sectorale informatie beschikbaar. Zo is er informatie over de benodigde aantal m<sup>2</sup> voor woningen, basisvoorzieningen (als onderwijs), buitenruimte (groen, speelruimte), hoogstedelijke (commerciële) voorzieningen (theater, horeca, hoger onderwijs) en benodigde ruimte per reiziger per modaliteit.*

Voor de gewenste uitbreiding van het programma, zoals aangegeven in de structuurvisie, is enerzijds ruimte nodig en anderzijds is de beschikbare ruimte een gegeven. Het is immers bestaand gebied. Het programma zal hierdoor vooral door efficiënter gebruik van de ruimte en door slim combineren een plek moeten krijgen, daarnaast zal door prioritering ruimte gevonden moeten worden voor het gewenste nieuwe programma.

Om in kaart te brengen of het geschetste bouwprogramma en de ruimtelijke ambities passen is *bijlage 1A en 1B (toelichting ruimtevraag vanuit mobiliteit)* opgesteld. Hieruit kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- De hoeveelheid bebouwde ruimte in het CID neemt nauwelijks (ca 1%) toe als gevolg van de plannen. Dit heeft te maken met de wijze van verdichten door intensief ruimtegebruik en het toepassen van hoogbouw.
- Van de onbebouwde ruimte komt een deel van de ‘functionele verkeersruimte’ vrij door afname van het aantal parkeervakken en rijbanen. Deze kan worden ingezet voor voetganger en fietser en voor een klein deel voor vergroening.
- Zonder maatregelen neemt als gevolg van de toename van het aantal woningen dan de hoeveelheid groen per woning sterk af tot ruim onder de streefnorm van 8 m<sup>2</sup>, zelfs wanneer zowel “kijkgroen” als “gebruiksgroen” worden samengenomen.
- Door in te zetten op stevige vergroeningsingrepen (creëren van grotere groenstructuren) kan de streefnorm van 8m<sup>2</sup> groen per woning worden gerealiseerd. Daarnaast is inzetten op extra straatgroen en groen op particulier terrein belangrijk voor een leefbaar en klimaatadaptief CID.

Aanvullend kan voor de voorzieningen worden aangegeven dat in de bijlage van de structuurvisie (Bijlage voorzieningenprogramma bij de structuurvisie) een berekening op basis van kengetallen is opgenomen naar de hoeveel m<sup>2</sup> aan voorzieningen, gerelateerd aan het te ontwikkelen programma. Vervolgens is berekend of voor deze voorzieningen voldoende ruimte beschikbaar is in m.n. de plinten van de nieuwe bebouwing. Hieruit bleek dat de benodigde voorzieningen ruimtelijk gerealiseerd kunnen worden in het CID. Uitzondering hierop vormt de grootschalige georganiseerde sport, waarvoor buiten het CID naar locaties dient te worden gezocht. In de structuurvisie is om deze reden dit punt opgenomen als uit te werken opgave.

De gemeente is ook gestart met een inventarisatie van alle voorzieningen in het CID. Op basis van deze inventarisatie en ook een inventarisatie van de voorzieningen net buiten het CID, kan op deelgebiedniveau worden gezien welke voorzieningen daadwerkelijk aan het CID moeten worden toegevoegd, waarbij rekening kan worden gehouden met het gebruik van de huidige voorzieningen.

Er is van afgezien in dit stadium op CID niveau een berekening te maken voor de benodigde ondergrondse ruimte, dit vergt een maatwerk-aanpak op deelgebied niveau. Hieraan wordt wel al op dit moment gewerkt voor de deelgebieden Laakhaven en Policy-campus. Zie ook onderdeel energietransitie van deze notitie (paragraaf 2.2.). Daarnaast wordt op dit onderwerp (herordening van de ondergrond) ingegaan in de gereedschapskist openbare ruimte (bijlage gereedschapskist openbare ruimte bij de structuurvisie).

## 2.2. Energietransitie

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.

*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 energietransitie van het CID is een omvangrijk en langlopende transformatieopgave, waar veel verschillende partijen bij betrokken zijn. Om de energietransitie gemeentebreed tot een succes te maken heeft de gemeente een programmteam in het leven geroepen. Dit team, onder aanvoering van de verantwoordelijke wethouder, programmeert de plannen en projecten in het kader van de transitie over de gehele stad. De gemeente heeft een strategie voor geheel Den Haag neergelegd in een ontwerp Stedelijk Energieplan (RIS305064). Deze ligt momenteel ter visie.

(<https://denhaag.raadsinformatie.nl/modules/13/Overige%20bestuurlijke%20stukken/571434>)

In dit ontwerp-stedelijk energieplan zijn onder andere in kaart gebracht:

- Welke kansen er liggen voor duurzame energiebronnen en energienetwerken.
- Welke stappen de gemeente zet.
- Welke partijen er nodig zijn.
- Op welke manier bewoners en bedrijven hierbij worden betrokken.
- Welke instrumenten de gemeenten kan inzetten.
- Welke initiatieven er al lopen.

Het is op dit moment niet mogelijk een precies tijdpad voor het gehele CID met keuzemomenten aan te geven gezien de vele factoren waarvan die energietransitie afhankelijk is. In het onderstaande geven we aan waar de gemeente aan werkt in het CID.

Voor het CID is de keuze gemaakt dat nieuwbouw wordt verwarmd met (lokale) Lage Temperatuur (LT) bronnen en in principe niet aansluit op het Hoge Temperatuur (HT-) stadswarmtenet.

Voor de CID gebieden wijzen de meest recente onderzoeken uit dat er voldoende lokale bodempotentie & plaatselijk aquathermie (beide LT) aanwezig is voor de geplande

nieuwbouw, mits zij efficiënt gestructureerd (gepositioneerd) en collectief georganiseerd wordt. Als gemeente hebben wij een tweetal sturingsinstrumenten.

1. Een *Bodemenergieplan*, waarin wordt aangegeven waar koude en waar warme bronnen mogen worden geboord en aan moeten sluiten op een collectief warmtenet. Daarmee kan de gemeente onder andere regie voeren op de ordening in de openbare ruimte. In de ordening van de bronnen wordt ook de bestaande stad meegenomen.
2. Een *Warmteplan* waarin de verplichting voor nieuwbouw tot aansluiting op dit warmtenet worden vastgelegd.

Deze sturingsinstrumenten kunnen worden ingezet nadat er een potentiëstudie is uitgevoerd waaruit blijkt dat bodemenergie kansrijk is. Voor Binckhorst, Policy Campus en College Campus is deze studie uitgevoerd. Voor andere gebieden binnen het CID nog niet. Het is belangrijk dat deze sturingsinstrumenten (bodemenergieplan en warmteplan) vastgesteld zijn, vóórdat ontwikkelaars energiecontracten afsluiten.

Tot die tijd doet het energieteam aan stakeholdersmanagement en wordt gestimuleerd dat de ontwikkelaars mee werken aan de ambities van de gemeente. Waarbij zo nodig het bestuurlijk niveau wordt ingezet om de urgentie van het onderwerp helder bij partijen voor het voetlicht te brengen.

Voor het CID kunnen we stellen dat we warmte en koude voor de nieuwbouw zoveel mogelijk binnen de contouren van het gebied halen. Het collectief gebruik van de lokale potentie is voor zowel de energetische als ruimtelijke efficiëntie gewenst. Zowel voor Binckhorst als voor College Campus zijn bodemenergieplannen vastgesteld of zitten in het besluitvormingstraject om vast te stellen. Voor College Campus laten we een warmteplan vaststellen voor een groot deel van het gebied. Voor het gebied waar een publiek collectief ontstaat doen we dit niet. In de gebieden binnen het CID waar met name de bestaande stad aanwezig is, zal de gemeente een soort gelijke pad volgen als voor de nieuwbouw en zal ook op basis van onder andere energetische en ruimtelijke efficiëntie de keuze worden gemaakt in welke mate de gemeente regie zal voeren. Daarnaast worden in de stappen die gezet worden voor de nieuwbouw gebieden ook naar kansen gekeken om de bestaande stad te koppelen.

Voor elektriciteit kunnen we stellen dat de toekomstige nieuwbouwwontwikkelingen zich aan de nieuwe BENG eisen moeten houden en daarmee voor hun eigen elektriciteitsopwekking moeten zorgen. Dit wordt dan aangevuld met elektriciteit van buiten het gebied.

De volgende tekstonderdelen uit het ontwerp stedelijk energieplan zijn in het bijzonder van belang voor het CID:

#### *Wijkenergieplannen*

Elke wijk krijgt een wijkenergieplan waarin staat welke energiebronnen het meest geschikt zijn en in welk tempo de wijk van fossiele naar schone energie gaat. De begrenzing van een wijkenergieplan wordt voornamelijk bepaald door het soort huizen en de beschikbare energiebronnen en sluiten dus niet altijd aan op de wijkindeling die de gemeente hanteert. De mogelijkheden voor schone energiebronnen en netten houden zich niet aan de grenzen van de Haagse wijken. Voor sommige wijken wordt daarom één gezamenlijk wijkenergieplan opgesteld. Elders komt er eerst een plan voor een buurt, waar andere wijken worden gesplitst.

#### *Nieuwbouwwoningen*

Omdat nieuwe woningen goed geïsoleerd zijn is het uitgangspunt om deze aan te sluiten op lage temperatuur verwarmingssystemen, zoals vloer- en wandverwarming, waardoor de

energievraag afneemt. Ook is lage temperatuur verwarming geschikter voor het toepassen van duurzame bronnen en biedt het meer comfort en een beter binnenmilieu.

#### *Maatschappelijke en bedrijfsgebouwen*

Bij deze gebouwen is, net als bij woningen, de energievraag naar beneden brengen de eerste stap. Het gaat hier om een grote verscheidenheid aan panden: kantoren, bedrijfsverzamelgebouwen, winkels, scholen en sportaccommodaties, bedrijfshallen, horeca, etc. De vervolgstap is aansluiting op een duurzame warmtebron.

Wettelijk is bepaald dat alle kantoorgebouwen op 1 januari 2023 (uitgezonderd monumenten en kantoren kleiner dan 100m<sup>2</sup>) minimaal energielabel C moeten hebben. Ook bestaat er een energiebesparingsplicht, een informatieplicht vanuit de Wet Milieubeheer en een verplichte energieaudit voor grote ondernemingen vanuit de Energy Efficiency Directive (EED). De komende jaren intensificeert de gemeente de handhaving vanuit de Wet Milieubeheer en EED en krijgt hulpaanbod vanuit de gemeente aan bedrijven een meer structureel karakter. Vanaf 2030 moeten kantoren energielabel A hebben.

#### **CID**

Binnen het CID wordt prioriteit gegeven aan de College Campus (gebied rondom Station Holland Spoor/Laakhavens) en de Policy Campus/ Campusboulevard, het gebied rondom Centraal Station. Voor de overige gebieden binnen het CID volgt later een uitwerking. De focus ligt nu op de stadsontwikkelingsgebieden.

#### *College Campus*

De College Campus heeft momenteel een hoge temperatuur netwerk. Nieuwbouw wordt aangesloten op een netwerk waaraan meerdere WKO-bronnen zijn gekoppeld. Daarnaast is er voldoende warmte in de bodem aanwezig. Zo nodig kan er ook warmte uit oppervlaktewater en afvalwater worden gebruikt om nieuwbouw te verwarmen en koelen. De warmte die overblijft kan worden gebruikt voor bestaande bouw die geschikt gemaakt moet worden voor lage temperatuur warmte. De temperatuur van het bestaande netwerk kan op termijn omlaag naar 70°C, zodat het kan worden met restwarmte en geothermie). Het wordt benut voor het deel van de warmtevraag dat met lage temperatuur niet in te vullen is. Zo kunnen we alternatieven bieden aan eigenaren van bestaande woningen en gebouwen.

#### *Policy Campus/Campusboulevard*

Uit energiepotentie studie blijkt dat dit gebied energetisch op te delen is in twee deelgebieden met elk een eigen energiescenario; 'rondom het Plein' – een gebied met de nadruk op vooroorlogse panden, en het gebied 'rondom het station' – met voornamelijk nieuwe ontwikkelingen en panden met een bestaande WKO-bron. De vooroorlogse panden zijn het meest geschikt voor hoge temperaturen, terwijl de nieuwbouw en naoorlogse panden, met kleine aanpassingen, goed geschikt zijn voor lage temperaturen.

In de Policy Campus is een bestaand hoge temperatuur netwerk dat in de toekomst verduurzaamd wordt. Daarnaast is er een groot aantal WKO-bronnen. In samenwerking met het EnergieRijk Den Haag (ERDH) programma wordt onderzocht hoe deze bronnen gekoppeld kunnen worden, zodat energie efficiënt uitgewisseld wordt. Ontwikkelaars van nieuwbouw en eigenaren van bestaande bouw worden hierbij betrokken. Samen met bewoners(organisaties) en bedrijven zullen de energiescenario's besproken worden om zo toe te werken naar een wijkenergieplan en de uitvoering voor dit deelgebied.

## 2.3. Deelgebieden

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.

*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.<sup>1</sup>*

*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 plaatsvinden.<sup>2</sup>*

*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 CID<sup>3</sup>. Ook stelt het MER dat geen (bouw- en mobiliteit) alternatieven voor deelgebieden zijn uitgewerkt omdat er tussen de deelgebieden geen grote verschillen zitten.<sup>4</sup>*

*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 komen nu niet aan de orden in het MER.*

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (10 april 2019) heeft de gemeente een keuze gemaakt, welke alternatieven in het kader van het planMER zouden worden onderzocht. Dit betrof twee alternatieven voor het (bouw)programma (een minimaal en een maximaal programma) en drie alternatieven voor de mobiliteitsstrategie. Het minimale programma was gebaseerd op uitgangspunten van de Agenda ruimte voor de Stad en de ambities opgenomen in de toen vastgestelde drie gebiedsagenda's.<sup>5</sup> Uitgangspunt daarbij was dat de toekomstige groei van de stad met name zou plaatsvinden door verdichting rondom OV-knooppunten.

Voor de maximale variant is extra programma opgenomen op basis van de toen al bekende extra planvorming in de prioritaire gebieden en op basis van waarschijnlijk geachte scenario's voor de ontwikkeling van de overige deelgebieden.<sup>6</sup> De gemeente heeft er niet voor gekozen

---

<sup>1</sup> 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."

<sup>2</sup> Zie tabel 6.1 in het MER

<sup>3</sup> Zie pag. 50 van het MER

<sup>4</sup> Zie pag. 10 van het MER

<sup>5</sup> Zie pagina 50 van de planMER. De door de commissie MER aangehaalde uitspraak op pagina 89 van het MER (zie voetnoot 1) ziet op het verkeersmodel en ziet niet op de verdeling van het programma. Dat meer dan de helft van het programma buiten de prioritaire gebieden zou plaatsvinden, zoals de cie MER stelt, is niet juist. Het programma ten behoeve van arbeidsplaatsen is juist in het kader van



in dit stadium verschillende alternatieven te onderzoeken waarbij het programma op andere wijzen over het CID verdeeld zou zijn. Ten opzichte van het al bekende en op hoofdlijnen verdeelde basisprogramma vormde het extra programma een beperkte toevoeging. Het onderscheiden van variatie in de toedeling van dat extra programma zou een verfijning opleveren die niet past niet in het abstractieniveau van de structuurvisie.

Uit het planMER (pagina 14, tabel 0.4) blijkt dat een minimale of maximale invulling van het programma niet onderscheidend is voor de meeste beoordelingsthema's; het is met name de gevoerde mobiliteitsstrategie die onderscheidend is. Dit bevestigt ons beeld dat het voor deze fase van visievorming geen toegevoegde waarde zou hebben gehad, om verschillende varianten van de toedeling van het extra programma te onderscheiden.

De uitkomsten van het planMER bevestigen daarmee de keuze van de gemeente om te verdichten in de nabijheid van OV-knooppunten, met een nadruk op duurzame vormen van verkeer zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer.

De effecten van die ontwikkelingen op mobiliteit en milieu worden gemonitord en er vindt onderzoek plaats bij de verdere uitwerking en planvorming voor deelgebieden. Wanneer onderzoeksresultaten daartoe aanleiding geven, kan dit ook leiden tot een aanpassing van het beoogde programma voor het betreffende gebied.

---

het planMER geheel in de prioritaire gebieden geprojecteerd (tabel 6.1, pagina 49 planMER). Ook van het woonprogramma is het merendeel geprojecteerd in de prioritaire gebieden. Ter verduidelijking zij opgemerkt dat het gebied benoemd als 'overig Laakhavens' ook onderdeel uitmaakt van de gebiedsagenda 'College Campus HS / Laakhavens Hollands Spoor'.

## 2.4. Wijze van bepaling effecten en doelbereik

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.

*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) worden zelfs verschillende grondslagen gehanteerd. 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 onduidelijkheid die de Commissie opmerkt komt voort uit keuze om in het MER CID een integraal beoordelingskader te hanteren. Dit heeft doorgewerkt op een aantal plekken in de onderzoeksmethode in hoofdstuk 5 en kan door de beschrijving de indruk wekken dat afwisselend en schijnbaar willekeurig op basis van verschillende grondslagen effecten bepaald en beoordeeld worden. Dat is niet het geval. Er is een duidelijke werkwijze en hoofdregel die gevolgd is in het MER. Er zijn ook enkele uitzonderingen en bijzonderheden die de Commissie opmerkt. Dit wordt in onderstaande en in de *bijlage 2* behorend bij dit onderwerp verduidelijkt.

De hoofdregel is: effecten zijn afgezet tegen de referentiesituatie

Het integrale beoordelingskader in het MER CID is gebaseerd op de ambities uit het Coalitieakkoord en bevat naast brede leefomgevingsambities ook ambities ten aanzien van de groei van de stad. De zes beoordelingsthema's die de kapstok vormen voor het beoordelingskader zijn geformuleerd als ambities en doelen. In het MER zijn de zes beoordelingsthema's uitgewerkt tot een beoordelingskader waarin effecten worden afgezet tegen een referentiesituatie. Dit is de gebruikelijke en wettelijk voorgeschreven methode waarmee effecten worden bepaald en beoordeeld. Er is daarmee geen sprake van een mix van beoordeling van effecten en doelbereik op basis van verschillende grondslagen zoals de algemene beoordelingschaal uit het MER ten onrechte suggereert. Ook bij niet-milieuthema's als mobiliteit, hoogstedelijkheid en concurrentiekracht zijn de effecten afgezet tegen een referentiesituatie.

Er zijn enkele uitzonderingen en bijzonderheden op de hierboven beschreven hoofdregel. Deze staan in onderstaande tabel weergegeven. Het gaat om:

- de *grondslag* voor het thema energietransitie en circulariteit: de beoordeling van de aspecten circulariteit bebouwing en afval is vanwege diverse beperkingen afgezet tegen de beoogde doelen en niet tegen de referentiesituatie. De beoordelingswijze komt daarmee niet overeen met de systematiek passend bij de m.e.r. en wijkt af van de rest van het MER CID. Ondanks deze methodische afwijking is de milieu- informatie voor dit criterium betrouwbaar en bruikbaar voor de besluitvorming zoals in paragraaf 1.3.4 wordt toegelicht;
- het *type criterium*: niet alle effecten zijn ook milieueffecten. Dit speelt bij de thema's mobiliteit, hoogstedelijkheid en concurrentiekracht. Het onderscheid tussen

milieueffecten en overige effecten leidt niet tot een andere beoordeling of afweging van de (milieu)gevolgen die staan beschreven in het MER.

Overzicht van de gehanteerde criteria en grondslagen per thema van het MER CID

<b>Thema</b>	<b>Type criterium</b>	<b>Grondslag</b>
Mobiliteit	effecten: een combinatie van milieueffecten (aspect verkeersveiligheid) en overige effecten (andere aspecten)	referentiesituatie
Gezondheid en leefbaarheid	milieueffecten	referentiesituatie
Klimaatbestendigheid	milieueffecten	referentiesituatie
Energietransitie en circulariteit	milieueffecten	deels referentie/ deels doelen
Hoogstedelijkheid en concurrentiekracht	effecten (geen van allen milieueffecten)	referentiesituatie

Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar de *bijlage 2*.

## 2.5. Mobiliteit

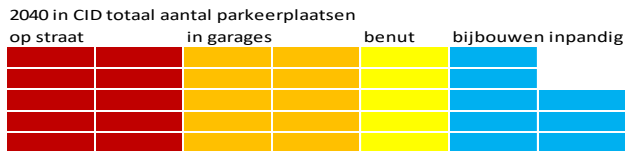
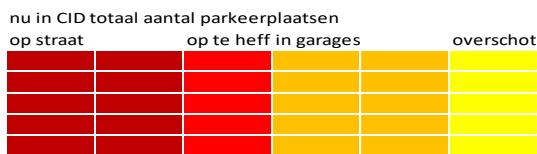
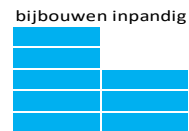
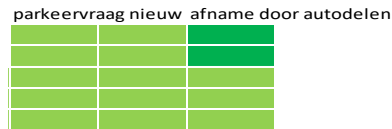
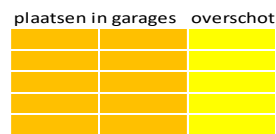
De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, de globale omvang en de opzet van de parkeerordering in de vorm van een parkeerbalans in beeld te brengen, inclusief benodigde ruimteclaims buiten het plangebied.

*In aanvulling op paragraaf over de ruimtevraag, merkt de Commissie op dat het 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 parkeerbehoefte van het CID wordt volledig binnen het CID opgelost. Mogelijk kan beperkte reductie van het parkeren worden bereikt door autoverkeer af te vangen op P&R locaties buiten het CID. Er wordt gewerkt aan uitbreiding van de P&R capaciteit in schillen rond de stad. Voor het CID zal met name een P&R voorziening bij het Forepark een effectieve bijdrage leveren. In Leidschenveen wordt eerst een tijdelijke P&R voorziening gerealiseerd van circa 150 parkeerplaatsen bij Leidschenveen. Uiteindelijk wordt ingezet op een stevige P+R van 600-800 parkeerplaatsen bij Forepark.

Met het mobiliteitsbeleid wordt actief ingezet op het reduceren van de totale parkeervraag in het gebied en op het terugdringen van het parkeren op straat. Met de parkeernormering, mobiliteitstransitie en het ontwerpen van de openbare ruimte gericht op lopen, fietsen en gebruik van OV wordt hierop actief ingezet. De ontwikkeling van de houding ten aanzien van autogebruik en autobezit, de doorbraak van deelauto's en MaaS-diensten zal een belangrijke invloed hebben op de parkeervraag. Het nieuwe parkeernormenbeleid kent daarom een flexibele insteek om verdere reductie mogelijk te maken. Een inschatting voor het aantal bij te bouwen parkeerplaatsen voor 2040 kan dan ook fors variëren, bijvoorbeeld van enkele honderden tot enkele duizenden. De verwachting is dat de benodigde uitbreiding eerder laag zal uitvallen, omdat ook de parkeervraag in de bestaande bouw afneemt en omdat restruimte in bestaande parkeergarages kan worden benut. Daarnaast worden nieuwe parkeergarages zo (centraal) aangelegd en opengesteld dat medegebruik mogelijk is. Hoe dan ook wordt eventuele extra benodigde parkeercapaciteit in pandig gerealiseerd; op de betreffende te ontwikkelen plot, danwel in een gezamenlijke parkeeroplossing in het zoekgebied, zoals aangegeven in figuur 4.6 (blz. 23) van de ontwerp-structuurvisie.

De ontwikkeling van de huidige en toekomstige parkeerbalans is schematisch weergegeven in het volgende figuur:



saldo toename parkeerplaatsen in CID



Toelichting bij de illustratie:

Bovenaan wordt in rood het huidige aantal parkeerplaatsen op straat weergegeven en in geel het huidige aantal parkeerplaatsen in parkeergarages.

Het donkerrood geeft weer wat de verwachte parkeervraag in 2040 zal zijn voor het parkeren op straat. Lichtrood geeft aan welk deel van de huidige parkeerplaatsen op straat in 2040 zal zijn omgezet in ander gebruik: lopen, fietsen, groen etc.

Daarnaast geeft donkergeel (oranje) weer hoeveel parkeerplaatsen in parkeergarages nu al worden benut en lichtgeel wat van de bestaande capaciteit in parkeergarages kan worden gebruikt voor parkeren door nieuwe bewoners en werkenden of voor reduceren van parkeerplaatsen op straat.

Het groen geeft weer wat de parkeervraag zal zijn van nieuwe ontwikkelingen op basis van de parkeernormen. Het donkergroen geeft aan welk deel daarvan kan worden gereduceerd, bijvoorbeeld door deelauto's aan te bieden. In deze hoogstedelijke context waarbij mensen erg veel alternatieven hebben kan autodelen een aanzienlijke impact hebben op autobezit. Het lichtgroen geeft dan de resterende parkeervraag van de nieuwe ontwikkelingen weer.

De nieuwe parkeervraag (lichtgroen) kan worden geaccommodeerd in bestaande parkeergarages (lichtgeel) en in nieuw te bouwen inpandige parkeergelegenheid (blauw). Het blauw geeft weer wat uiteindelijk aan nieuwe inpandige parkeerplaatsen nodig zal zijn; dit is dus het saldo van de nieuwe parkeervraag (lichtgroen) minus wat er in bestaande garages nog aan ruimte beschikbaar is (lichtgeel).

In het paars staat wat per saldo de toename zal zijn van het totale aantal parkeerplaatsen in het gebied: wat inpandig wordt bijgebouwd (blauw) minus wat op straat wordt gereduceerd (lichtrood).

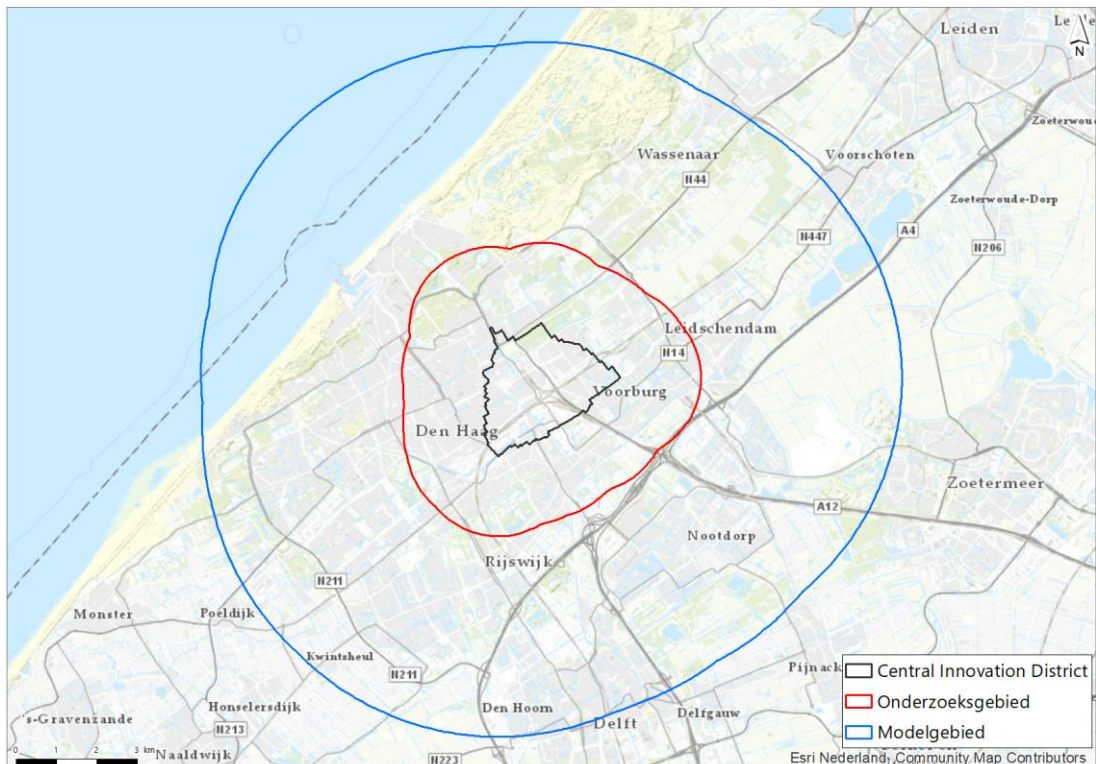
Verder reduceren van het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen kan door medegebruik mogelijk te maken. De piek in de parkeervraag voor werknemers valt bijvoorbeeld vaak niet samen met de piek in parkeervraag voor bewoners. Door hiervan gebruik te maken zijn minder parkeerplaatsen nodig. Op deze reductie wordt ingezet door bij nieuwbouw zo veel mogelijk uit te gaan van centraal gesitueerde parkeergarages die door zo veel mogelijk categorieën parkeerders gebruikt kunnen worden. Op het gebruik van de parkeerplaatsen wordt gestuurd met de hoogte van de parkeertarieven.

## 2.6. Gezondheid

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.

*In het MER zijn berekeningen gedaan binnen het studiegebied, maar niet daarbuiten. In de verschillende alternatieven is een lichte toename te zien van concentraties NO<sub>2</sub> 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.*

In bijlage 3 is een aanvulling opgenomen als reactie op bovenstaand advies. In de aanvulling zijn de effecten op luchtkwaliteit voor een groter studiegebied in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat de belangrijkste effecten zich vooral in het CID zelf voordoen en de effecten (zowel positief als negatief) in het grotere studiegebied zeer gering zijn. Er is hiermee aanvullende milieu- informatie beschikbaar gekomen. De aanvullende informatie is echter in lijn met de informatie die al beschikbaar was in het MER CID en gebruikt is voor besluitvorming over de structuurvisie CID.



In het MER CID is al vastgesteld dat voor luchtkwaliteit met name de effecten van de mobiliteitsstrategie bepalend zijn. Uit een vergelijking van alternatieven 2B en 3B blijkt dat het hogere bouwprogramma maar een zeer geringe invloed heeft op emissies. Daarom

worden in deze aanvulling de effecten op de alternatieven in beeld gebracht die zich onderscheiden op de mobiliteitsstrategie. Dit zijn de alternatieven 1A en 3A. Aan de hand van deze effecten in het groter studiegebied, zijn ook de effecten van de overige alternatieven in het groter studiegebied af te leiden.

Onderstaande tabel toont de beoordeling voor de verschillende criteria op het aspect luchtkwaliteit. De effecten van beide alternatieven worden door het grotere studiegebied niet anders beoordeeld. De sterkste effecten en ook de hoogste absolute waarden concentreren zich in het CID-gebied dat in het Milieueffectrapport van 20 april 2020 al in beeld was gebracht. De effecten (zowel positief als negatief) in het grotere studiegebied zijn zeer gering. Het beeld uit het MER CID is daarmee door deze aanvulling niet anders:

- alle alternatieven leiden tot een (geringe) verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een vraagvolgend mobiliteitsbeleid (Alternatief 1A) leidt tot een grotere generieke verslechtering maar zonder grote lokale verschillen;
- een sterk vraagsturend mobiliteitsbeleid (Alternatief 3A) leidt tot een kleinere generieke verslechtering maar kent lokaal wel grote verschillen. Door de ingrepen in het verkeerssysteem en de mobiliteitstransitie treden lokaal sterke toenames van concentraties toe langs hoofdroutes. Daar tegenover staat dat er door dezelfde ingrepen ook rondom stationsgebieden en andere verblijfsgebieden lokaal sterke afnames van concentraties plaatsvinden.

Beoordeling van de effecten op luchtkwaliteit (zonder inzet van deze maatregelen)

Aspect	Criterium	Alternatieven	
		1A	3A
Luchtkwaliteit	Stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> )	-	0
	Fijnstof (PM <sub>10</sub> )	-	0
	Zeer fijnstof (PM <sub>2,5</sub> )	0	0

Zie voor een uitgebreide toelichting *bijlage 3*.

## 2.7. Natuur

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

*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-toets<sup>18</sup> succesvol kan worden doorlopen. Op die manier ontstaat op hoofdlijnen inzicht of het plan uitvoerbaar is volgens de vereisten van de Wet natuurbescherming.*

De ligging van de stad direct aan zee maakt de Haagse situatie fundamenteel anders dan elders.

Een zeer groot deel van de bronnen (tot 80 %) ligt volgens RIVM buiten Den Haag, zoals buitenland (33-37 %), ammoniak uit zee (15%), scheepvaart en landbouw (19 – 26%). Om de stikstofdepositie in Den Haag te reduceren is de gemeente dus voor het grootste deel afhankelijk van anderen.

Onze stad en een aantal hoofdwegen (Ockenburghstraat/Kijkduinsestraat, Van Alkemadelaan) grenst direct aan de drie Natura 2000 gebieden. Op sommige plekken loopt de depositie lokaal op tot boven de 2.000 mol/ha/jaar, terwijl voor de meest gevoelige habitatsoort een kritische depositiewaarde (KDW) van 714 mol/ha/jaar geldt. De afgelopen jaren zijn daarom al maatregelen getroffen om de natuurwaarden te herstellen. Er zijn echter meer maatregelen nodig om de overschrijding van de KDW verder te reduceren.

De reductie van stikstofemissie en depositie in Den Haag zal dus moeten worden bereikt door:

- Rijksmaatregelen;
- Door de provincie te treffen aanvullende maatregelen;
- Door de gemeente te treffen aanvullende maatregelen.

Omdat de gemeente maar (in)direct een klein deel van de stikstofdepositie kan beïnvloeden, is de gemeente vooral aangewezen op maatregelen van Rijk en Provincie en maatregelen aan bronnen buiten de Haagse gemeentegrenzen. Het Rijk erkent de bijzondere positie van de gemeente Haag als een gebied waar de grenzen sneller dan elders bereikt zijn.

De gemeente is in overleg met Rijk en provincie over haar positie en de mogelijkheden op Rijks- en provinciaal niveau.

Daarnaast werkt de gemeente aan een aantal zaken om het percentage dat zij zelf kan beïnvloeden naar beneden te krijgen. Zie:

<https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/9000451/2/RIS305865%20Haagse%20aanpak%20stikstof%20en%20bouwen>

### **Gemeentelijke maatregelen**

De gemeente zet een administratie op als Haagse stikstofbank, die naar verwachting uiterlijk eind 2020 operationeel is. Doel van deze stikstofbank is om de ruimte die ontstaat door reductie van stikstofemissie bij uitvoering van bronmaatregelen in de gemeente Den Haag, te behouden voor Den Haag. In deze stikstofbank wordt de beschikbare data over bijvoorbeeld het effect van de verkeersmaatregelen, gerichte aanpak bronemissies en de energietransitie gezet. Met de stikstofbank, kan gestuurd worden op natuurherstel en op het mogelijk maken van bouwprojecten.



Vooruitlopend op de Haagse stikstofbank heeft de gemeente Haag de volgende acties ingezet:

1. Onderzoeken van de mogelijkheden om bijvoorbeeld elektrisch bouw materieel en elektrische voertuigen in te zetten en te werken met bouwhubs.
2. Er zijn contacten met grote bouwbedrijven die de Malieveldverklaring hebben ondertekend. Met deze partijen wordt nagegaan hoe emissies ten gevolge van bouwactiviteiten, nieuwe gebouwen en gebiedsontwikkelingen versneld kunnen worden gereduceerd.
3. Via de Bouwcampus, een platform waarin diverse partijen hun kennis en ervaring delen, worden op dit moment twee Haagse plannen (Plesmanweg fase 2 en 3) en Vuurtorenweg 35-36 (circa 80 woningen) waarvoor de planontwikkeling loopt, voorzien van adviezen hoe de emissie van stikstof bij deze plannen kan worden teruggedrongen en waar mogelijk ook toegepast kunnen worden bij andere ontwikkelingen.

De uitkomst van voorgaande punten wordt in de tweede helft van 2020 verwacht.

De gemeente zal de volgende maatregelen voortzetten en/of treffen:

1. Investeren in de kwalitatieve verbetering van de natura 2000 gebieden:
  1. verwijderen van gebiedsvreemde soorten uit de Natura-2000-gebieden
  2. beheermaatregelen (maaïen/plaggen/begrazen/bekalken)
  3. maatwerkonderzoek naar methoden om de gewenste habitat in stand te houden (de huidige normen voor habitat zijn generiek)
  4. Robuuster maken door uitbreiden Natura 2000-gebieden
2. Bronmaatregelen treffen binnen de Haagse gemeentegrenzen die de emissie reduceren
  1. Energietransitie;
  2. Aanbestedingseis bij gemeentelijke aanbestedingen;
  3. Reductie stikstofemissie van activiteiten in de duinen en op het strand;
  4. Milieuzone
  5. Uitbreiden walstroom in de haven;
  6. Haagse Asfalt Centrale (HAC) sluiten.
3. Maatregelen laten treffen buiten de Haagse gemeentegrenzen door in samenwerking met de Provincie Zuid-Holland emissiebronnen in de provincie aan te pakken.

#### ADC-toets

De aanvragen voor een omgevingsvergunning voor bouwprojecten moeten o.a. worden voorzien van een ecologische onderbouwing en een stikstofberekening (via het rekenprogramma Aerius) waaruit blijkt of en zo ja hoeveel stikstoftoename het betreffende project oplevert en de effecten daarvan op de natuur. Deze gegevens worden beoordeeld door de Provincie. Bij beoordeling van de aanvraag worden de volgende stappen genomen:

- Beoordelen of het initiatief leidt tot negatieve effecten voor de natuur, zo ja dan
- Het nemen van bronmaatregelen om de effecten te verminderen en Intern salderen: binnen de locatie kijken wat het effect van stikstofuitstoot was en dit als ruimte gebruiken voor nieuwe functie
- Extern salderen: de effecten van stikstofruimte van een andere locatie benutten

Als saldering niet lukt dan kan beroep gedaan worden op provinciale stikstofruimte. Als ook dat niet lukt dan is komt de zogenaamde ADC-toets in beeld. Er mag dan geen sprake zijn van alternatieven (A), er moeten dwingende (D) redenen zijn van openbaar belang om het betreffende initiatief door te laten gaan en de effecten van het initiatief op de

natuurwaarden moeten worden gecompenseerd (C). Dit betreft een zeer complexe en tijdrovende procedure waarbij onder meer een meldplicht geldt bij de Europese commissie.

#### Verkenning naar een ADC-toets voor het CID-gebied.

De gemeente is met verschillende partijen in gesprek gegaan om te verkennen of en hoe een ADC-toets ingezet kan worden.

Of een ADC-toets een effectief middel is voor het CID wordt betwijfeld. Hiervoor moet namelijk onderbouwd worden dat er geen alternatief is voor het programma zoals geprojecteerd in het CID. Dat is lastig als wordt uitgegaan van een regionale opgave voor woningbouw en werkgelegenheid.

Tevens moet er een dwingende reden van groot openbaar belang, dat het programma in het CID is opgenomen, worden aangetoond.

Vervolgens gaat het om compensatie. Hiervoor heeft Den Haag weinig te bieden. De compensatie moet door andere spelers bewerkstelligd worden met eventueel met een bijdrage van Den Haag (zie bovenstaande).

Op dit moment wordt door de gemeente onderzocht of een regionale ADC-toets tot de mogelijkheden behoort.

De plannen voor het CID zijn op dit moment nog globaal en met de nodige onzekerheden / onbekendheden. Er zal meer uitgewerkt en doorgerekend moeten worden en meer duidelijkheid moeten komen over planning en fasering.

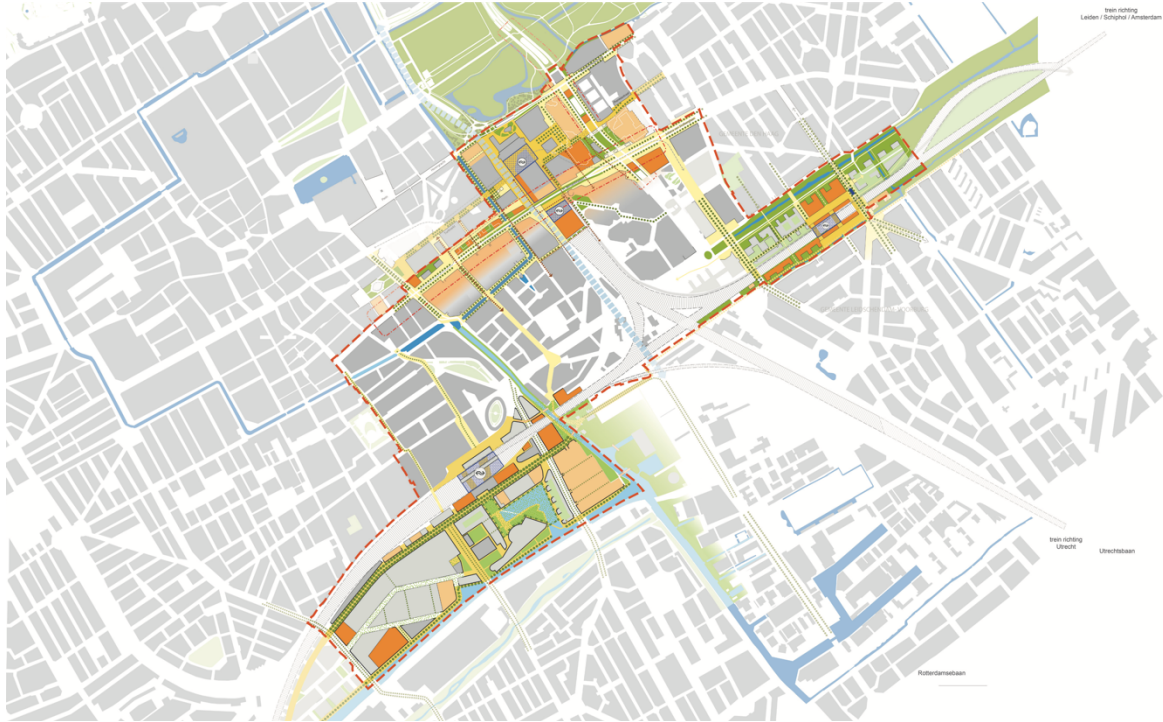
De aankomende periode zal gebruikt worden om meer duidelijkheid te krijgen over de stikstofeffecten en mogelijkheden om te salderen en op basis daarvan afspraken te maken met betrokken partijen (bouwers, ontwikkelaars, Rijk en Provincie) om ontwikkelingsruimte te creëren.

In het geval van het CID kunnen walstroom in de Derde Haven en het verplaatsen van de afvalcentrale al ruimte bieden (zie bovenstaande).

#### Conclusie:

De Haagse aanpak van het stikstofdossier is hierboven beschreven. Een specifieke ADC-toets voor het CID wordt door de gemeente niet overwogen. Wel wordt onderzocht of een regionale ADC-toets tot de mogelijkheden behoort, de uitslag hiervan is echter niet op korte termijn beschikbaar. Het voorgaande betekent dat de uitvoerbaarheid van het totale bouwprogramma van het CID vanuit het oogpunt van stikstofdepositie/Wet Natuurbehoud op dit moment nog geen zekerheid is. Ook een verkenning naar de haalbaarheid van een ADC-toets zou die zekerheid niet kunnen garanderen. Daarmee bevindt Den Haag zich niet in een unieke situatie, omdat dit een landelijke problematiek is. Bij structuurvisie CID in het MER in beeld gebracht of er een probleem is; het stoplicht staat op rood. Daarom is het een belangrijk aandachtspunt voor de verdere uitvoering.

# BIJLAGE 1A: Ruimteclaims (aparte PDF)



## BIJLAGE 1B: Toelichting ruimtevraag mobiliteit

Door de ontwikkeling van het CID neemt de parkeervraag per saldo toe. De afname van autobezit en autogebruik en de verplichting om het parkeren bij nieuwbouw en transformatie in pandig op te lossen betekenen dat de ruimtebehoefte voor het parkeren op de openbare straat zal afnemen. Het totale aantal parkeerplaatsen in het gebied neemt minder toe dan de extra vraag van nieuwbouw, omdat er nog ruimte beschikbaar is in bestaande parkeergarages. Tevens zal auto-infrastructuur minder ruimte innemen, zodat meer ruimte vrij komt voor lopen, fietsen en groen.

### Ruimte winnen door minder auto-infrastructuur

Dit beperkt zich tot een aantal wegvakken:

- doorgaande autostructuur
- wijkontsluitingswegen
- woonstraten

### **Doorgaande autostructuur**

De ingrepen in de doorgaande autostructuur hebben betrekking op de 3 hoofdassen:

1. Schenkviaduct – Weteringkade - Rijswijkseplein – Rijswijkseweg - Waldorpstraat,
2. Campusboulevard
3. Beatrixlaan.

Hier kan een belangrijk deel van de ruimte die de autostructuur nu inneemt voor het doorgaande autoverkeer worden omgezet in een andere functie. Daarvan kan dan weer een substantieel deel worden omgezet in ruimte voor groen, zowel gebruiksgroen als inpassing van extra bomenrijen, naast bijvoorbeeld lopen en fietsen.

### **Wijkontsluitingswegen**

Van een deel van de wijkontsluitingswegen kan de ruimte die het autoverkeer nu inneemt worden gedeeld met fietsers en voetgangers door de snelheid van het autoverkeer te beperken tot 30km/uur. Omdat de vrijkomende ruimte grotendeels ten goede komt aan voetgangers en fietsers, zal de toename van ruimte voor groen beperkt zijn, maar kunnen bijvoorbeeld wel bomenrijen worden toegevoegd.

### **Woonstraten**

Van een aantal woonstraten kan de autoverkeersruimte geheel worden omgezet in ruimte voor fietsers en voetgangers. Daarmee zal ook een redelijk substantieel deel kunnen worden omgezet in ruimte voor groen.

### Ruimte winnen door minder parkeerplaatsen op straat

Hierbij wordt rekening gehouden met de volgende ontwikkelingen:

- Inpandig oplossen parkeerbehoefte bij nieuwbouw en transformatie van bestaande bouw;
- Afnemende parkeerbehoefte bij bestaande bouw.

### **Nieuwbouw**

Bij nieuwbouw of herontwikkeling/transformatie neemt de parkeerbehoefte op de openbare weg niet toe, omdat het parkeren op eigen terrein (inpandig) moet worden opgelost. In gebieden waar relatief veel transformatie plaatsvindt, zal de behoefte aan parkeren op de openbare weg fors afnemen. Dit zal het duidelijkst zichtbaar zijn in Laakhavens, bij Laan van NOI en de

Campusboulevard. In de uitwerking van deze deelgebieden wordt hierop geanticipeerd door bij de inrichting fors minder ruimte op te nemen voor het parkeren op de openbare weg.

### **Bestaande bouw**

Ook in de bestaande woongebieden is al een aantal jaren een afnemende parkeerbehoefte zichtbaar. De parkeervraag in het CID nam in de periode 2015 - 2020 al af. Bij diverse herinrichtingen wordt daarom nu al meer ruimte vrijgemaakt voor groen, verblijven of langzaam verkeer ten koste van ede ruimte op straat voor het parkeren. Zie bijvoorbeeld de recente herinrichting van de Stationsweg en de Wagenstraat waar parkeerplaatsen zijn omgezet in meer ruimte voor voetganger, fietser en groen. Ook deze ontwikkeling maakt mogelijk dat ook in gebieden waar weinig sprake is van nieuwbouw parkeerruimte op straat zal vrijkomen en omgezet kan worden in een andere functie.

### Ruimte nodig voor meer openbaar vervoer

Hierbij kan gedacht worden aan ruimte benodigd voor:

- Nieuwe infrastructuur
- Verwerken van hogere intensiteiten

### **Nieuwe OV infrastructuur**

De toename van activiteiten in het CID zal ook leiden tot extra vervoerbehoefte in het openbaar vervoer. De aanwezigheid van veel en goed openbaar vervoer in het CID biedt goede uitgangspunten om een belangrijk deel van de toename in de vervoervraag op te vangen in het openbaar vervoer. Enerzijds is de verwachting dat de toename van de vervoervraag in het openbaar vervoer doorzet, zoals in de afgelopen jaren gebeurde. Daarbovenop zal de ontwikkeling van het CID leiden tot een extra vervoervraag in het openbaar vervoer. De beschikbare capaciteit is echter begrensd. Er treden naar verwachting dan ook voor 2040 knelpunten op.

Daarom wordt in samenwerking met het Rijk en de regio gewerkt aan oplossingen hiervoor in het kader van OV Next (Schaalsprong OV), MOVV en het Toekomstbeeld OV. Hierbij wordt gewerkt aan uitbreiding van de capaciteit op het spoor, bijvoorbeeld door het verhogen van de frequentie van de sprinters en intercity's op de Oude Lijn (Programma Hoogfrequent Spoor), maar ook door vergoten van de capaciteit en versnellen van de bestaande RandstadRail lijnen en door aanleg van een nieuwe OV verbinding via de Binckhorst.

De hiervoor benodigde extra ruimte in het CID is naar verwachting beperkt, omdat in het CID vrijwel volledig gebruik gemaakt wordt van de bestaande tracés van de trein, tram en bus.

Mogelijk zal in de toekomst gekozen worden voor ondergrondse tracés of een tracé op een viaduct, waardoor de ruimtebehoefte kan afnemen.

### **Hogere intensiteiten op de kruisingen**

Een aandachtspunt hierbij is het kruisende verkeer. Voor de hoofdassen wordt ingezet op ontvlechting. Voor de buslijnen en lokale tramlijnen wordt de oplossing gezocht in aanpassing van de rijsnelheid aan het 30 km/uur karakter van de wegen en voetgangersgebieden, zoals nu in het Centrum al gebeurt. Met een autoluwe inrichting van grote delen van het CID nemen de volumes autoverkeer op kruispunten af, waarmee er hier meer ruimte is voor het afwikkelen van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

### Ruimte nodig voor meer fietsinfrastructuur

Hierbij kan gedacht worden aan:

- Nieuwe fietsinfrastructuur
- Bestaande wegen

### **Nieuwe fietsinfrastructuur**

Voor nieuwe fietsinfrastructuur is ruimte nodig voor de nieuwe fietsroute de Velostrada, welke parallel zal lopen aan de sporen van de Oude Lijn tussen Den Haag Laan van NOI en Den Haag HS. Hiervoor is extra ruimte nodig op plaatsen waar nu nog geen fietsroute bestaat. De plannen hiervoor zijn al in een vergevorderd stadium en er is budget beschikbaar.

Daarnaast zijn voor het slechten van de barrières zoals het spoor, water en hoofdroutes voor het autoverkeer nieuwe (ongelijkvloerse) doorsteken, tunnels, bruggen nodig voor fietsers en voetgangers.

### **Bestaande wegen**

De toename van de vervoervraag in het CID zal voor een groot deel worden opgevangen door een toename van het fietsverkeer. De MER geeft een beeld van de routes waar de drukte zich zal concentreren. Hier zal in het CID extra ruimte gemaakt moeten worden voor fietsers en voetgangers. Deze ruimte wordt vooral gevonden door op die routes het ruimtebeslag van het parkeren op straat te verminderen. Daarnaast wordt ruimte gevonden door fietsers en auto's meer te mengen, waar dit veilig kan door de snelheid en intensiteit van het autoverkeer te verlagen.

### Ruimte nodig voor meer parkeren

Hoeveel ruimte er in totaal nodig zal zijn voor het autoparkeren in het CID wordt bepaald door de volgende factoren:

- De afnemende parkeervraag in de bestaande bouw
- Het lager normeren van de parkeervraag in de nieuwbouw
- De afname van het parkeren op straat
- Het benutten van ongebruikte ruimte in bestaande parkeergarages
- Nieuwe parkeerruimte inpandig realiseren

### **De afnemende parkeervraag in de bestaande bouw**

De tendens is dat het autobezit van bewoners in (hoog-)stedelijk gebied afneemt. Daarnaast zal reeds ingezette modal shift van werkers en bezoekers doorgaan met de verbeterde beloopbaarheid en befietsbaarheid van het gebied en de uitstekende mogelijkheden die dit biedt om te combineren met het reizen per OV. Deze ontwikkeling was de afgelopen jaren al zichtbaar in de binnenstad. De verwachting is dat deze ontwikkeling zich doorzet in het CID, mede als gevolg van gewijzigd parkeerbeleid. Daarom is de verwachting dat de parkeervraag in de bestaande bouw verder zal afnemen.

### **Het lager normeren van de parkeervraag in de nieuwbouw**

Bij nieuwbouw en transformatie wordt rekening gehouden met een afnemende parkeerbehoefte. Aan de ene kant is de verwachting dat het autobezit van de nieuwe bewoners van het CID lager zal zijn dan tot nu toe. Ook de beschikbaarheid van parkeren voor werkers en bezoekers van het CID wordt begrensd door het aantal laag te houden en een marktconform parkeertarief. De parkeernormen voor nieuwbouw in het CID kunnen laag zijn, omdat het autogebruik en het autobezit vanwege de uitstekende bereikbaarheid met OV en fiets en de hoeveelheid voorzieningen op beloopbare afstand dit mogelijk maakt.

Ook als de bestaande bouw wordt omgezet in nieuwbouw, dan gelden daarvoor de lagere parkeereisen en zal parkeerbehoefte moeten worden opgelost in gebouwde parkeervoorzieningen op eigen terrein. De parkeerdruk op straat neemt dan af.

### **De afname van het parkeren op straat**

Met de tendens van afnemend autobezit en -gebruik van bewoners en afnemend autogebruik van werknemers en bezoekers van het CID neemt de druk op het straatparkeren af. Dit biedt mogelijkheden om deze ruimte anders te benutten, bijvoorbeeld om meer ruimte te geven aan lopen, fietsen, groen etc. Door het aantal parkeerplaatsen op straat terug te dringen en door marktconforme tarieven zal hier actief op worden gestuurd. Bij nieuwbouw wordt de eis gesteld dat het parkeren inpandig moet worden opgelost, zowel voor de bewoners als de bezoekers en werknemers. Er worden geen parkeervergunningen beschikbaar gesteld voor het parkeren op straat aan bewoners en werknemers van deze nieuwbouw. Transformatie van bestaande bouw in nieuwbouw biedt daarom een concrete mogelijkheid om parkeerruimte op straat om te zetten in ruimte voor andere functies.

### *Het benutten van ongebruikte ruimte in bestaande parkeergarages*

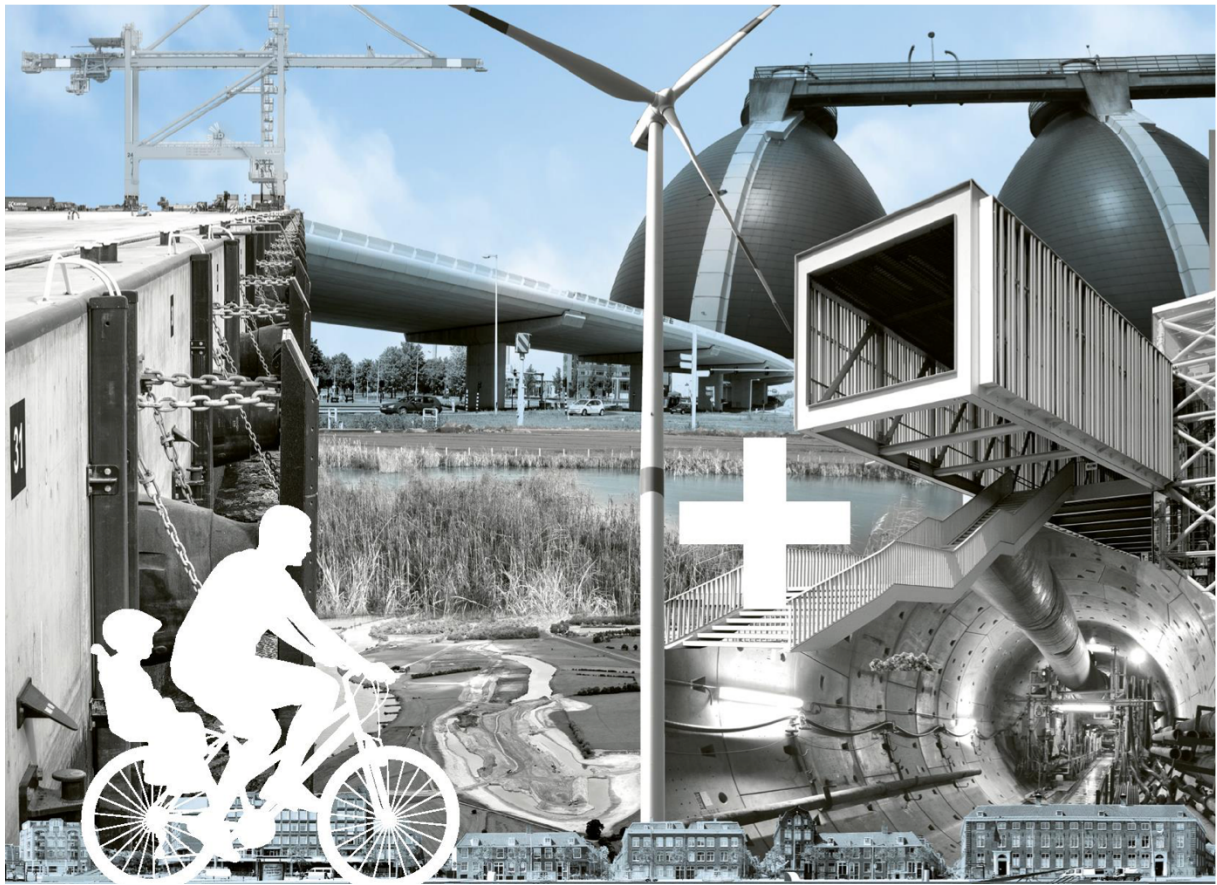
In het CID zijn parkeergarages beschikbaar waarvan de capaciteit niet volledig wordt benut. Met name bij de aanwezige grotere bezoekersgarages in en om het gebied is er nog een grote potentie als het gaat om dubbelgebruik (overdag werknemers, avond en nacht bewoners). Daardoor kan voor een substantieel deel van de toename van de parkeerbehoefte door het CID worden voorzien in de al aanwezige garages, zowel voor het parkeren door bewoners als het parkeren door werknemers en bezoekers.

### **Nieuwe parkeerruimte inpandig realiseren**

Voor zover de overcapaciteit in bestaande parkeergarages niet voldoende is om de parkeervraag van nieuwbouw op te vangen, moet de parkeervraag inpandig en in een nieuw te bouwen zo mogelijk centraal gelegen parkeervoorziening worden opgelost. Het ruimtebeslag is het meest effectief te beperken als de parkeergarage ook toegankelijk is voor bewoners, bezoekers en werknemers in de omliggende ontwikkelingen en er geen vaste parkeerplekken worden verhuurd.

De verwachting is dat door voortschrijdende mobiliteitstransitie het gemiddelde autobezit en autogebruik op termijn verder zal afnemen en de parkeervraag uiteindelijk gemiddeld lager zal zijn dan waar de huidige parkeernormen rekening mee houden. De opgave is dan een centraal gepositioneerde parkeergarage te realiseren met voldoende capaciteit voor de korte termijn die ingroei mogelijk maakt als successievelijk meer bebouwing in de omgeving wordt gerealiseerd. Bij het bepalen van de benodigde capaciteit is dan gewenst alvast rekening te houden met de afnemende parkeervraag in de toekomst. De parkeerdruk kan worden beheerst door marktconforme tarieven te hanteren.

BIJLAGE 2: Effecten en doelbereik (aparte PDF)



# Aanvulling MER CID

Wijze bepaling effecten en doelbereik





# Aanvulling MER CID

**Luchtkwaliteit**