



Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Verheeskade I en II | Den Haag

projectnummer 0473130.100
concept revisie 01
20 december 2021

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Verheeskade I en II | Den Haag

projectnummer 0473130.100

concept revisie 01
20 december 2021

Auteurs

J.H. Kuipers, MSc
R.J. Last, MSc
drs. H.W. Lindeboom

Opdrachtgever

Ontwikkelcombinatie Verheeskade 1 BV i.o. en Ontwikkelcombinatie Verheeskade 2 BV i.o.
Verheeskade 321
2521 DE Den Haag

datum
20 december 2021

beschrijving
concept

vrijgave
A. Hatzman

Inhoudsopgave

Blz.

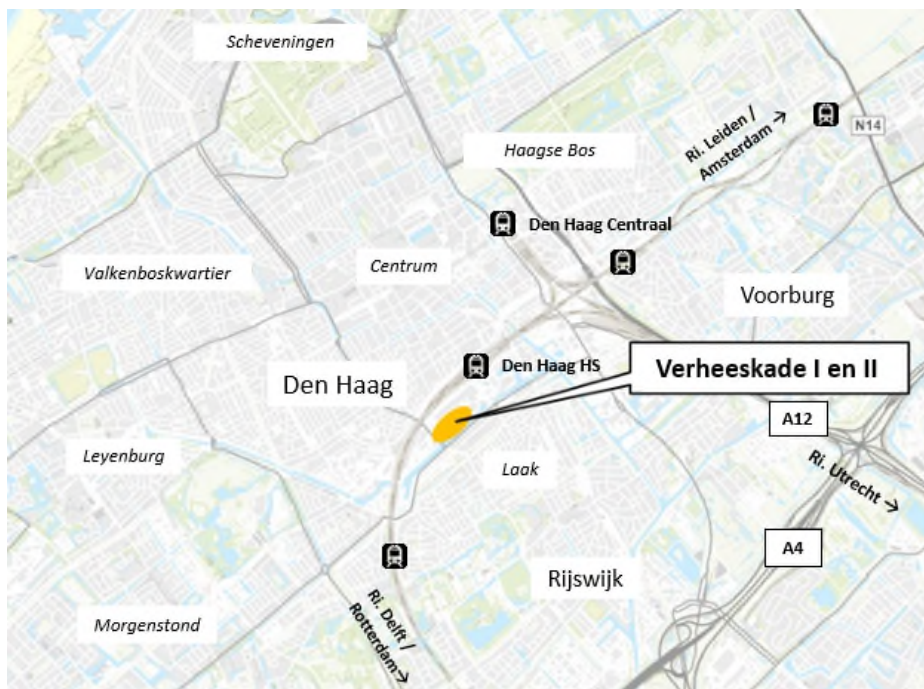
1	Inleiding	1
1.1	Ontwikkeling Verheeskade I en II	1
1.2	Te nemen besluit	2
1.3	Waarom een m.e.r.?	2
1.4	Doel projectMER en relatie met overige plannen in CID	4
1.5	Stappen in de m.e.r.-procedure	5
1.6	Participatie	6
1.7	Leeswijzer	7
2	Kaders voor de ontwikkeling van Verheeskade I en II	8
2.1	CID Agenda 2040	9
2.2	Structuurvisie CID 2040	10
2.3	Gebiedsagenda College Campus HS	14
2.4	Thematisch beleid	15
3	Huidige situatie, referentiesituatie en planvoornemen	16
3.1	Plangebied	16
3.2	Huidige situatie	16
3.3	Referentiesituatie 2030	18
3.4	Planvoornemen	19
3.5	Eén inpassingsalternatief	21
4	Onderzoeksmethodiek	23
4.1	Doel en samenhang planMER CID en projectMER Verheeskade I en II	23
4.2	Gevoeligheidsanalyse CID (2040)	24
4.3	Beoordelingskader	24
4.4	Effectenbeoordeling, mitigerende maatregelen en voorkeursalternatief	26
4.5	Studiegebied	27

1 Inleiding

1.1 Ontwikkeling Verheeskade I en II

Den Haag groeit naar verwachting tot 2040 met 50.000 tot 80.000 inwoners¹. De stad biedt ruimte voor groei onder de voorwaarde dat die groei bijdraagt aan een mooie en leefbare stad. De groei zal vooral plaatsvinden binnen bestaand stedelijk gebied, omdat buiten de stad geen uitbreidingsmogelijkheden zijn.

Met het coalitieakkoord 2018-2022 besloten de partijen een belangrijk deel van de stedelijke groei gestalte te laten krijgen in het Central Innovation District (CID). Het CID is het gebied tussen en rondom de stations Hollands Spoor, Den Haag Centraal Station en Den Haag Laan van NOI² met een oppervlakte van circa 5,7 km². Het omvat een langjarig samenhangend programma van verschillende deelontwikkelingen die gezamenlijk leiden tot een duurzaam, economisch, leefbaar en inclusief hart van de stad. Het project Verheeskade I en II, gelegen in de wijk Laakhavens, is één van deze deelontwikkelingen binnen CID.



Figuur 1.1: Ligging Verheeskade I en II binnen Den Haag.

Ontwikkelcombinatie Verheeskade 1 BV i.o. en Ontwikkelcombinatie Verheeskade 2 BV i.o. (de initiatiefnemers) hebben het voornemen om in een gebied van circa 2 hectare project Verheeskade I en II te realiseren. Het voornemen bestaat uit het amoveren van de bestaande panden (bouwmarkt, opslagboxen, sportcentrum, kantoorpanden en een parkeerplaats) aan de Verheeskade, Lulofsstraat en Lobattostraat in Den Haag en het realiseren van een multifunctioneel

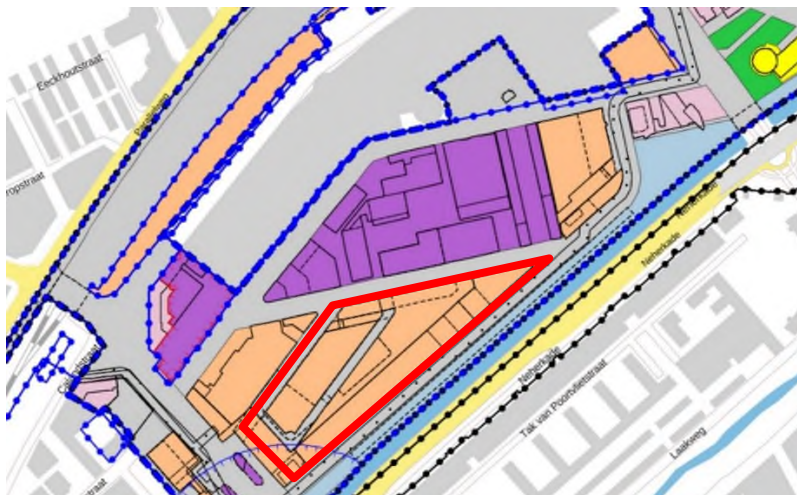
¹ Gemeente Den Haag (2016). Dienst Stedelijke Ontwikkeling. Agenda Ruimte voor de Stad.

² Gemeente Den Haag (2021). Structuurvisie CID 2040.

hoogstedelijk gebied met de focus op wonen, maar ook kantoren, detailhandel en kleinschalige bedrijvigheid. Het project is opgedeeld in twee delen: Verheeskade I en Verheeskade II. Het programma beslaat circa 2.500 woningen en 10.500 m² commerciële functies. Er komt circa 8.500 m² parkeerruimte. Het totale programma wordt gerealiseerd in 7 torens van maximaal 120 meter hoog.

1.2 Te nemen besluit

Het project past niet in het vigerende bestemmingsplan 'Laakhavens', dat op 27 november 2013 door de gemeenteraad van Den Haag is vastgesteld. In het bestemmingsplan kent het gebied rond de Verheeskade de bestemming "Gemengd - 1", met de functieaanduidingen "kantoor", "sport" en "verkeer". Binnen deze bestemmingen zijn (perifere detailhandel) bedrijven, kantoren, sportvoorzieningen en parkeervoorzieningen toegestaan. Woningen zijn niet toegestaan op grond van deze bestemming (zie figuur 1.2).



Figuur 1.2: Uitsnede bestemmingsplan Laakhavens (oranje = bestemming Gemengd - 1, paars = bestemming Bedrijven)

De huidige maximale bouwhoogte betreft 39 meter. Een deel van het plangebied (zuidwestelijk deel) kent daarnaast de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - lpg', vanwege de nabije aanwezigheid van een risicovolle inrichting.

Om de woontorens met een maximale bouwhoogte van 120 meter aan de Verheeskade mogelijk te maken wordt met een omgevingsvergunning (artikel 2.12 lid 1, sub a onder 3^o Wabo) buitenplans afgeweken van het bestemmingsplan. Onderdeel hiervan is onderzoek naar milieueffecten (zie volgende paragraaf).

1.3 Waarom een m.e.r.?

De ontwikkeling van Verheeskade I en II kan effecten hebben op het milieu. Om de milieuaspecten mee te wegen in de besluitvorming wordt de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r) doorlopen. Met een m.e.r. wordt inzicht verkregen in de effecten van de voorgenoemde activiteiten.

Daarmee kan het bevoegd gezag (de gemeente Den Haag), die het besluit neemt over het juridisch planologisch kader voor de ontwikkeling, de milieugevolgen volwaardig meewegen.

Waarom is het project m.e.r.-(beoordelings)plichtig?

De ontwikkeling van Verheeskade I en II kan worden aangemerkt als een 'stedelijk ontwikkelproject' zoals opgenomen onder categorie D 11.2 in de zogenoemde D-lijst van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Onder een stedelijk ontwikkelingsproject valt zowel de aanleg als het wijzigen en/of uitbreiden van (bouw)projecten met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterrein. De omschrijving van de drempelwaarden behorend bij deze categorie is opgenomen in de volgende tabel.

Tabel 1.1: Categorie D11.2 uit de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage

	Activiteiten	Gevallen	Besluit
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet

Verheeskade I en II omvat de realisatie van in totaal circa 2.500 woningen. Dit is hoger dan de drempelwaarde uit het Besluit m.e.r (zie voorgaande tabel). Voor ontwikkelingen die boven de drempelwaarde vallen wordt formeel een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd indien het bevoegd gezag op voorhand het doorlopen van een m.e.r.-procedure niet noodzakelijk acht.

Reden voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure

Voor het project Verheeskade I en II is besloten direct een project-m.e.r.-procedure te doorlopen om de volgende redenen:

- Het project dient in samenhang te worden gezien met de bredere gebiedsontwikkeling van het CID. Het bevoegd gezag heeft geconcludeerd dat belangrijke nadelige milieugevolgen op voorhand niet zijn uit te sluiten, gezien de mogelijke cumulatie van milieueffecten met andere projecten binnen het CID en in het bijzonder deelgebied 'College Campus Hollands Spoor' (het gebied rondom Station HS);
- De projectlocatie ligt in een drukke stedelijke omgeving met een redelijk hoge milieubelasting.

Het bevoegd gezag heeft om deze redenen geoordeeld dat er een nadere analyse en beoordeling in een milieueffectrapport (MER) dient plaats te vinden.

1.4 Doel projectMER en relatie met overige plannen in CID

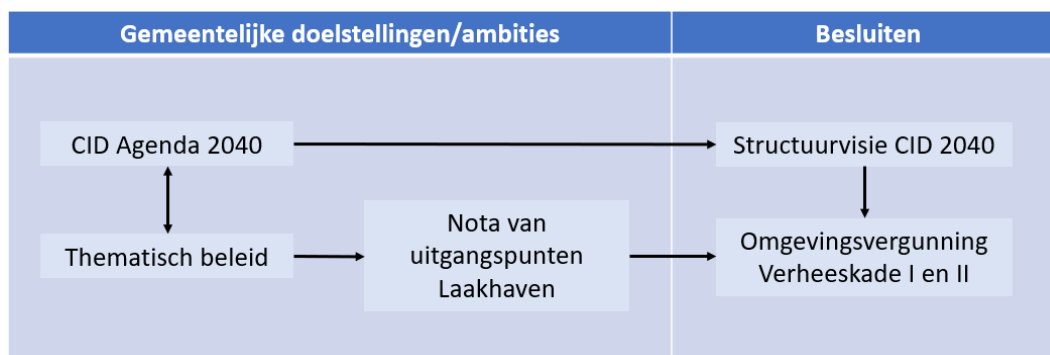
Doel projectMER

Een m.e.r.-procedure is bedoeld om de milieu-, gezondheids- en veiligheidsbelangen vroegtijdig en volwaardig in de besluitvorming in te brengen. Het doel van het projectMER is het genereren van beslisinformatie over:



Relatie met plannen en besluiten in CID

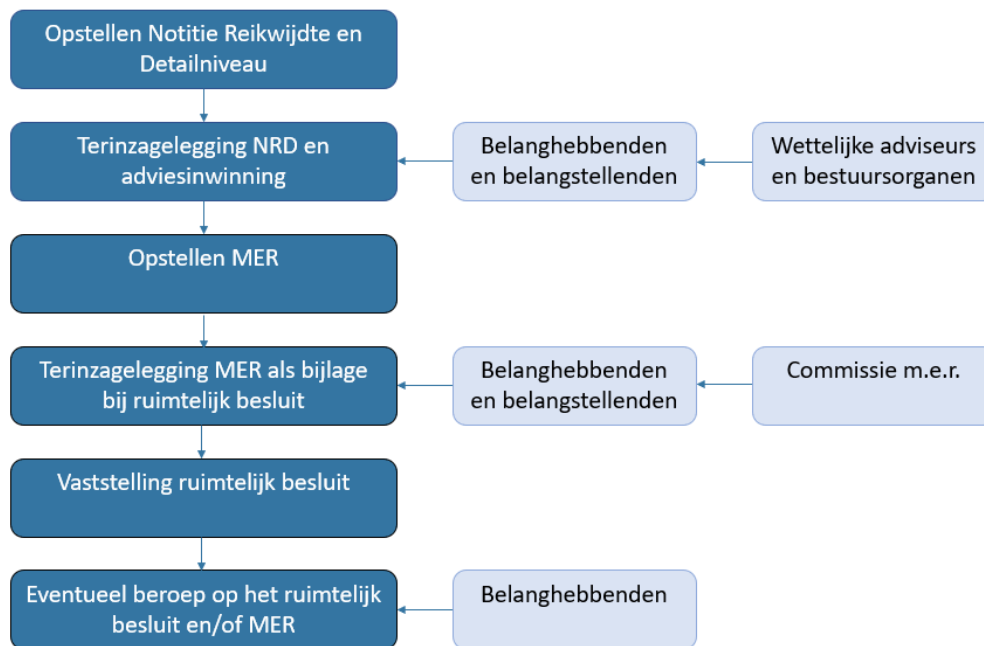
In CID spelen diverse plannen, projecten en overige besluiten tegelijkertijd. In de figuur is versimpeld schematisch de onderlinge relaties weergegeven. De CID Agenda 2040 en de Structuurvisie CID 2040 zijn vastgesteld. De gemeente stelt momenteel een Nota van Uitgangspunten (NvU) voor Laakhaven op. Deze NvU is een nadere invulling van de gebiedsagenda College Campus HS en geeft de kaders voor de bouwplanontwikkelingen aan en vormt de onderlegger voor het ontwerp en de omgevingsvergunning.



Ter ondersteuning van de besluitvorming over de Structuurvisie CID is een planMER opgesteld. In het projectMER voor de Verheeskade I en II worden de milieueffecten van de ontwikkeling van de Verheeskade in beeld gebracht en wordt beschouwd hoe dit past binnen de kaders binnen CID en de analyse van de totale milieueffecten van het CID die beschouwd zijn in dit planMER bij de Structuurvisie CID.

1.5 Stappen in de m.e.r.-procedure

Procedureel wordt de m.e.r.-procedure aan de ruimtelijke procedure voor de Verheeskade I en II gekoppeld (afwijking bestemmingsplan volgens artikel 2.12 lid 1, sub a onder 3^o Wabo). De procedurestappen van de m.e.r. zijn schematisch weergegeven in figuur 1.3.



Figuur 1.3: Stappenplan van de m.e.r.-procedure

Opstellen en terinzagelegging NRD

De m.e.r. heeft enkele verplichte procedurestappen (zie figuur 1.3). De start van de m.e.r. begint met de kennisgeving op basis van de voorliggende notitie Reikwijdte en Detailniveau (hierna: NRD). In de NRD staan de projectuitgangspunten, de te onderzoeken milieuthema's en de wijze van onderzoek (dit wordt de 'reikwijdte' genoemd). Daarnaast staat in de NRD op welk detailniveau onderzoek wordt verricht.

De NRD wordt gepubliceerd door het College van Burgemeester en Wethouders (B&W). Eenieder kan zienswijzen indienen op de reikwijdte en het detailniveau van het milieuonderzoek (zie paragraaf 1.6). Daarnaast raadpleegt de gemeente betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs. De gemeente Den Haag is voornemens in ieder geval de volgende instanties over dit project te raadplegen:

- Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland;
- Rijkswaterstaat;
- Hoogheemraadschap van Delfland;
- Alliander;
- Gasunie;
- Veiligheidsregio/brandweer;
- GGD;
- RCE.

De zienswijzen en adviezen op de NRD worden vervolgens meegenomen bij het opstellen van het MER.

Opstellen en terinzagelegging MER met ontwerp omgevingsvergunning Verheeskade I en II

Nadat het MER en de ontwerp omgevingsvergunning(en) voor de Verheeskade I en II zijn opgesteld, worden deze door het college van B&W ter inzage gelegd. Eenieder kan zienswijzen indienen op de ontwerpvergunning en het MER. Daarnaast wordt de Commissie m.e.r. gevraagd om toetsingsadvies te geven over het MER. De zienswijzen en het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. worden gebruikt om het MER waar nodig aan te vullen.

Vaststelling omgevingsvergunning Verheeskade I en II

Indien de gemeenteraad besluit tot het afgeven van een verklaring van geen bedenkingen kan vervolgens het College B&W de omgevingsvergunning verlenen. De omgevingsvergunning ligt nogmaals zes weken ter inzage. Belanghebbenden kunnen beroep indienen tegen de vergunning, indien zij eerder een zienswijze hebben ingediend tegen de ontwerp omgevingsvergunning.

1.6 Participatie

Formele momenten

Paragraaf 1.4 beschrijft de procedurestappen van het MER en het bijbehorende ruimtelijke besluit voor de Verheeskade II. In de officiële procedure zijn er de volgende formele participatiemomenten:

- Eenieder kan een reactie geven op de voorliggende NRD.
- Eenieder kan een zienswijze indienen op de ontwerpvergunning en het MER.
- Belanghebbenden kunnen na verlening van de omgevingsvergunning beroep indienen.

Informele momenten

Nadat de NvU Verheeskade I en II gereed is, worden informatieavonden voor bewoners en belanghebbenden georganiseerd. Naar verwachting vinden deze informatieavonden in Q4 van 2022 plaats.

Hoe kunt u reageren op de NRD?

Eenieder kan een reactie op de NRD indienen bij de gemeente Den Haag. De gemeente vraagt u in het bijzonder om een reactie te geven op de volgende vragen:

- Welke kansen ziet u voor de Verheeskade I en II?
- Mist u onderzoeksthema's?
- Wat zou u specifiek onderzoekt willen hebben en waarom?
- Vindt u dat een bepaalde kans duidelijker moet worden meegenomen?

Per post:

o.v.v. "Zienswijze NRD m.e.r. Verheeskade"

Gemeente Den Haag

Beleidsafdeling Stadsbeheer/ Milieu en Gebiedsgericht werken

Postbus 12651

2500 DP Den Haag

Per e-mail:

m.e.r@denhaag.nl

1.7 Leeswijzer

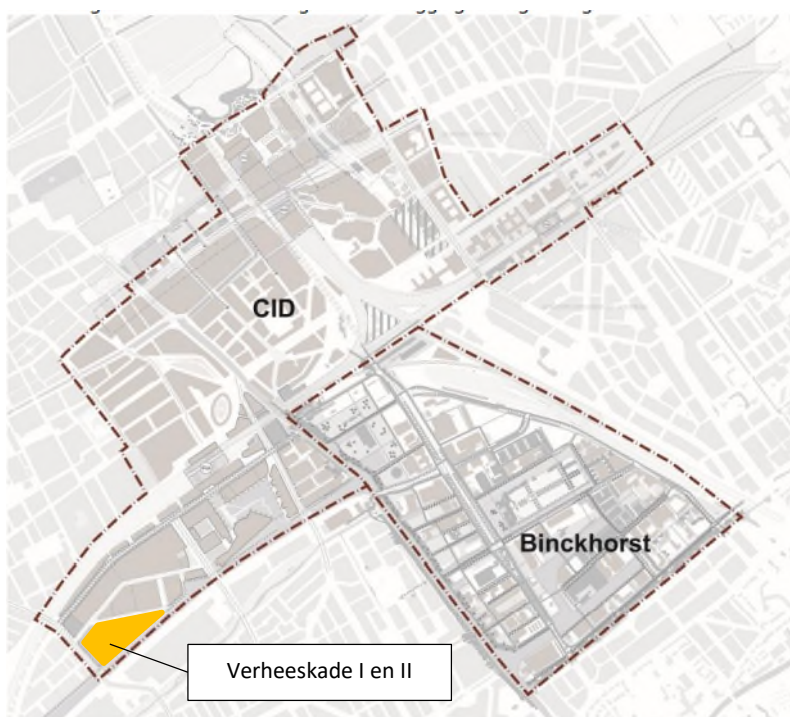
De voorliggende notitie is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 beschrijft de (beleids)kaders voor de ontwikkeling van Verheeskade I en II, waaronder de kader voor de ontwikkeling van het CID en de College Campus HS;
- Hoofdstuk 3 geeft een korte beschrijving van de huidige situatie, de referentiesituatie en vervolgens het planvoornemen en het te onderzoeken alternatief voor Verheeskade I en II;
- Hoofdstuk 4 gaat specifiek in op de onderzoeksmethodiek voor het MER voor de Verheeskade I en II. O.a. de samenhang tussen het planMER voor het CID en het projectMER voor de Verheeskade I en II en het beoordelingskader waarin alle milieuaspecten aan bod komen die geanalyseerd en beoordeeld worden in het MER komen aan bod.

2 Kaders voor de ontwikkeling van Verheeskade I en II

Voor de ontwikkelingen in Den Haag dient met verschillende nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke (beleids)kaders en wet- en regelgeving rekening te worden gehouden. In het MER worden deze kaders uitgewerkt. Deze NRD bevat in dit hoofdstuk een kenschets van de gebiedsgerichte kaders.

Het plangebied van Verheeskade I en II is gelegen binnen het Central Innovation District (CID) (zie figuur 2.1). Het CID betreft een samenhangend gebied om te kunnen voorzien in de behoefte aan voorzieningen voor wonen, werken en leren in Den Haag.



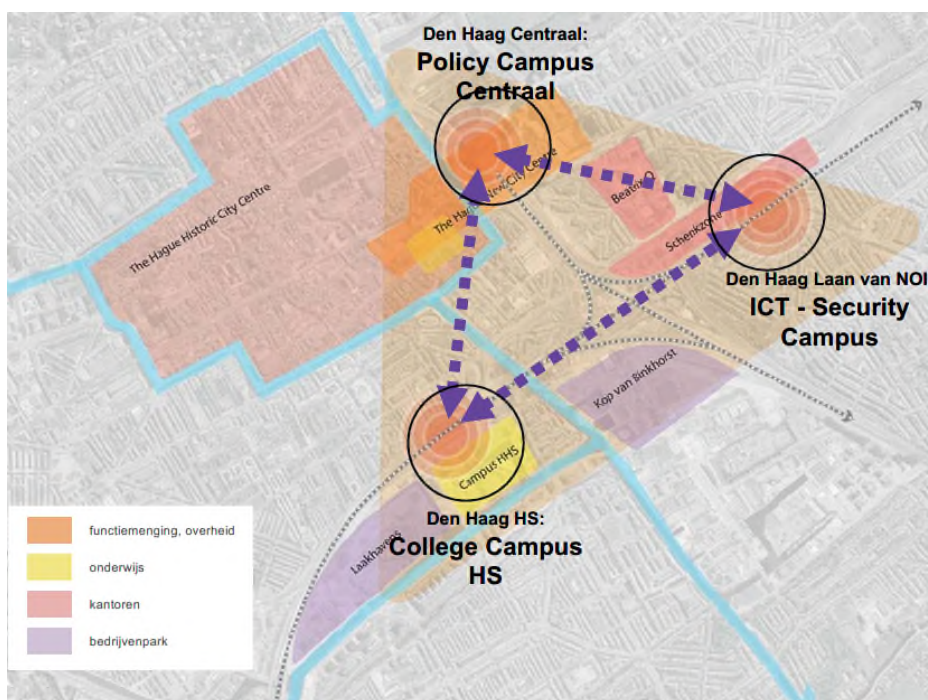
Figuur 2.1: Ligging Verheeskade I en II binnen CID

Om een kwalitatief hoogwaardige ontwikkeling van het CID te stimuleren en mogelijk te maken heeft de gemeente Den Haag een aantal beleidsmatige stappen genomen, waaronder de vaststelling van de CID Agenda 2040 in het voorjaar van 2019 en de Structuurvisie CID in juli 2021 (documentnummer RIS 307135)³. Verder is een Gebiedsagenda College Campus Hollands Spoor (HS) vastgesteld in december 2018. Momenteel werkt de gemeente aan de Nota van Uitgangspunten voor Verheeskade I en II.

³ Voor meer informatie, zie <https://www.denhaag.nl/nl/in-de-stad/ondernemen/central-innovation-district-cid-economisch-hart-van-den-haag.htm>

2.1 CID Agenda 2040

In de CID Agenda 2040 zijn de strategische visie, ambitie en prioriteiten voor het CID beschreven die raken aan verschillende beleidsterreinen⁴. De agenda geeft aan welke beweging de gemeente voor ogen ziet en waar ze samen met derden de komende jaren naartoe wil werken. In de visie zijn onder andere de ontwikkelingen van de drie polen van het CID (Policy Campus Centraal, ICT – Security Campus en College Campus HS) beschreven (zie figuur 2.2).



Figuur 2.2: De drie polen van het CID volgens de visie (bron: CID Agenda 2040)

Het CID ligt in het economisch hart van Den Haag en de regio en heeft enorme mogelijkheden voor verdichting en transformatie. In de CID Agenda 2040 is een aantal ambities en doelen op hoofdlijnen geformuleerd. De ambities en doelen hebben één hoofddoel: de ontwikkeling van het CID tot een internationaal competitief hart. Dit hoofddoel is uitgesplitst in zes subambities:

- **Vernieuwingskracht:** het scheppen van condities waarbinnen een krachtig, vernieuwend en internationaal netwerk van talent, ondernemers, onderzoekers en ambtenaren kan ontstaan.
- **Internationaal samenhangend knooppunt:** de ontwikkeling van het CID als snel bereikbaar en compact knooppunt waarin infrastructurele barrières worden opgelost en lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer het uitgangspunt is.
- **Ontmoetingsplekken - verdichten, verblijven, mengen en ontmoeten:** het CID wordt een gebied waar grenzen tussen recreatie, wonen en werken vervagen en waar verdichten en vergroenen samengaan, op gebiedsniveau en op gebouwniveau.
- **Geen plek onbenut:** collectieve oplossingen en nieuwe technieken dragen bij aan een efficiënter gebruik van de ruimte.

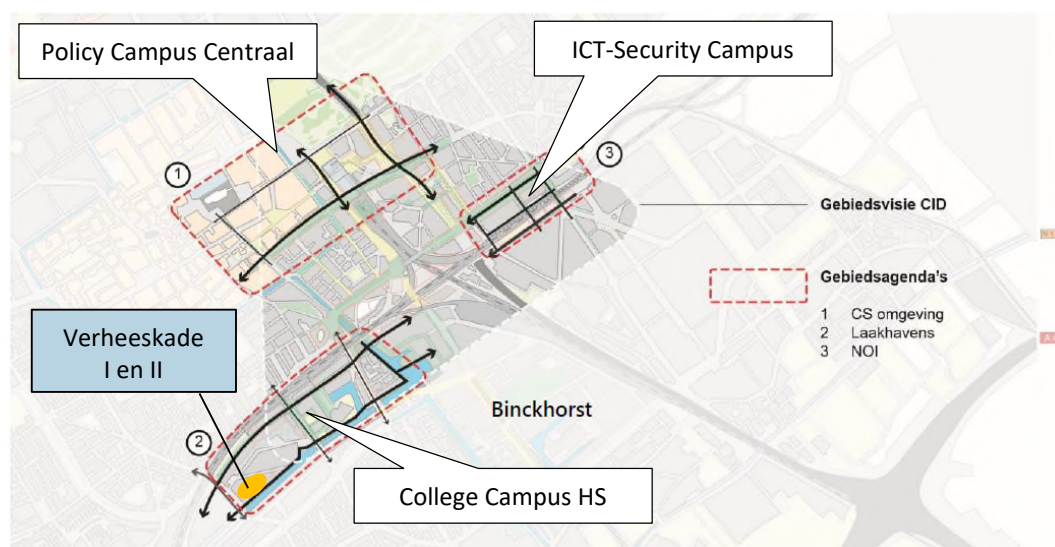
⁴ Gemeente Den Haag, CID Agenda 2040: Kansen voor nieuw Den Haag, april 2019

- **Plek voor talentontwikkeling:** kansen bieden aan iedereen die wil ondernemen, ontwikkelen en/of groeien.
- **Natuurlijk Haags:** bij het bouwen en inrichten van het CID rekening houden met de gevolgen van klimaatverandering, energietransitie en circulariteit.

Binnen het CID hebben de ontwikkelingen rondom de hoofdstations bestuurlijke prioriteit. De stationsomgevingen zijn de ankerpunten van het CID omdat hier de economische brandpunten zitten en er zich de hoogste bebouwingsdichtheden bevinden⁵. Binnen deze deelgebieden ziet de gemeente Den Haag kans om de maatschappelijke opgaven (zoals de woningbouwopgave) versnelt op te pakken. De drie deelgebieden zijn:

1. Policy Campus Centraal (gebied rondom station Den Haag Centraal);
2. College Campus HS/Laakhavens (gebied rondom station Den Haag Hollands Spoor);
3. ICT-Security Campus (gebied rondom station Den Haag Laan van NOI).

Verheeskade I en II is gelegen in deelgebied 2: College Campus HS/Laakhavens (zie figuur 2.6).



Figuur 2.3: Ligging plangebied Verheeskade I en II ten opzichte van de indicatieve begrenzing van het CID en de drie deelgebieden rondom de stations. Bron: PlanMER CID, 2021.

Verheeskade II is gelegen in deelgebied 2: College Campus HS, het gebied rondom station Holland Spoor (HS). De volgende paragrafen gaan daarom nader in op de plannen voor het CID en deelgebied 2 en gaan niet (in detail) in op de ontwikkelingen in deelgebied 1 en 3.

2.2 Structuurvisie CID 2040

Als uitwerking van de CID Agenda 2040 heeft de gemeente Den Haag een Structuurvisie CID opgesteld. Dit is geen concrete blauwdrukplanning van hoe het CID eruit komt te zien. De Structuurvisie CID geeft aan waar de gemeente Den Haag met het CID naar toe gaat. Het ruimtelijke raamwerk, de mobiliteitsstrategie, programmering van economische functies en woningbouw, beeldkwaliteit en duurzaamheid komen in de Structuurvisie CID terug. Daarnaast schetst de

⁵ Witteveen+Bos, Central Innovation District: Notitie Reikwijdte en Detailniveau, 2019

Structuurvisie CID de contouren van de prioritaire deelgebieden en wordt de onderlinge samenhang tussen deze gebieden geborgd. Tot slot bevat de Structuurvisie CID een ontwikkelingsstrategie inclusief fasering.

Onderstaand is het beoogde programma voor heel CID weergegeven.

Tabel 2.1: Programma CID (bron: Structuurvisie CID 2040)

Bandbreedte programma	Kantoren	Voorzieningen	Aantal woningen
CID	640.000 m ²	255.000 m ²	20.500

2.2.1 Hoogstedelijkheid: verdichting, functiemenging en differentiatie

De structuurvisie zet vanuit het aspect verstedelijking in op het creëren van ruimtelijke condities die nodig zijn voor het ontwikkelen van een centrummilieu. De genoemde ruimtelijke condities worden hieronder uiteengezet.

Ontmoeten, plinten en verbinden

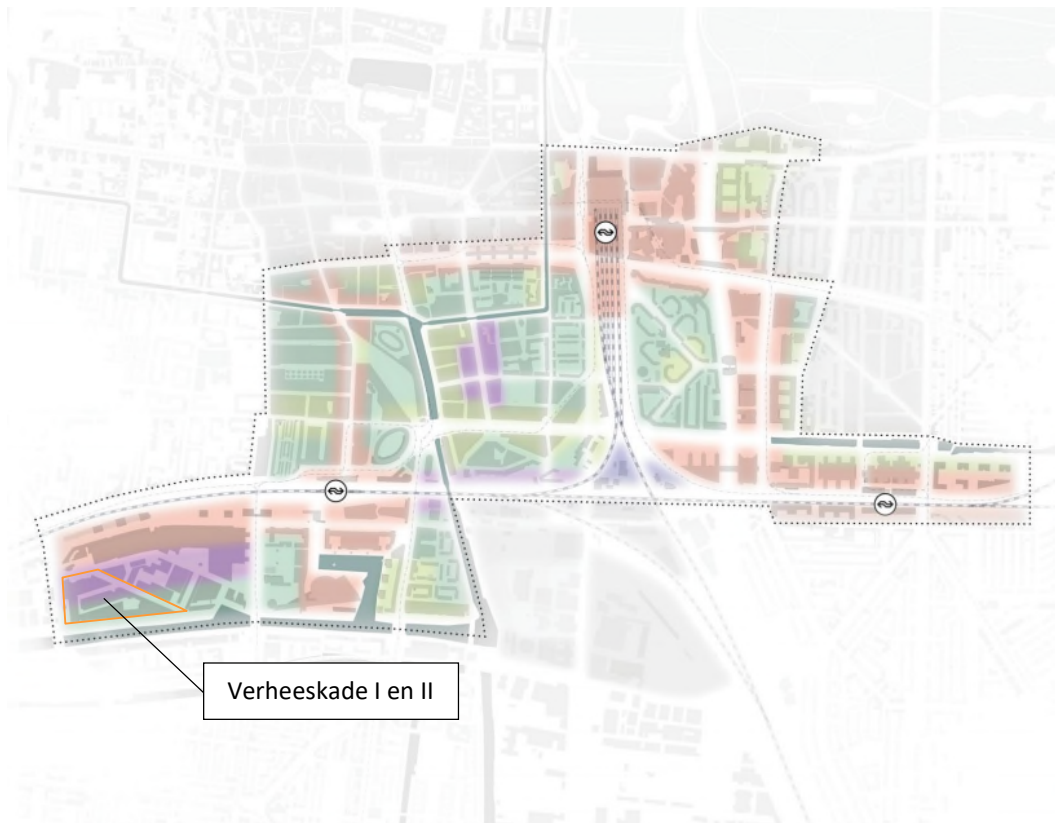
Binnen het CID wordt ingezet op functiemenging, met een mix van wonen, werken, winkelen, zorg, cultuur en vrijetijdsbesteding op buurt of bouwblokkniveau, waardoor een gevarieerd en lokaal aanbod van voorzieningen moet ontstaan. In het CID wordt ingezet op 'ontmoeten, pinten en verbinden'. De ligging en goede bereikbaarheid zijn in het CID redenen om hier op economische groei in te zetten, maar ook op verdere verdichting. Hoge concentraties van inwoners, werknemers en bezoekers moeten leiden tot ontmoetingen, (kennis)uitwisseling, innovatie en versterken de draagkracht van openbaar vervoerssystemen. De grote beschikbaarheid van voorzieningen op korte afstand moeten daarnaast wandelen en fietsen stimuleren.

Ruimtelijk raamwerk voor reuring, rust en ruis

Met het ruimtelijk raamwerk 'reuring, rust, en ruis' wordt aangestuurd op de juiste verdichting en functiemix. Het raamwerk verdeelt het CID in drie gebiedstypologieën met elk hun eigen kenmerken en kwaliteiten:

- Reuring: een gebied met veel hoogstedelijke voorzieningen, de hoogste dichtheid en de meeste mensen op straat. Deze zone ligt bij voorkeur zo dicht mogelijk bij een openbaarvervoersknooppunt.
- Rust: een zone voor mensen die rustig willen wonen of werken in het groen, met een breder aanbod van woonconcepten, ruimte voor klimaatadaptatie en recreatie. Basisvoorzieningen en kantoren krijgen hier ruimte. Er is geen plek voor lawaaimakers en 's avonds moet het hier rustig en veilig zijn.
- Ruis: een gebied met de hoofdrol voor bedrijvigheid. Dat betekent ruimte voor (maat)werk en een hoog tolerantieniveau voor wat betreft overlast. In deze zone vindt een mix van wonen en verschillende activiteiten plaats.

De zonerings (zie figuur 2.4) is richtinggevend voor de ontwikkelingen binnen het CID en geeft aan welke functies en voorzieningen en woningen het meest voor de hand liggen in bepaalde delen. Verheeskade I en II is gelegen in gebied met de typologieën rust en ruis.



Figuur 2.4: Hoogstedelijk wonen, werken en recreëren (rood = reuring, groen = rust, paars = ruis)

2.2.2 Mobiliteit op menselijke maat

In de structuurvisie voor het CID wordt voortgebouwd op uitgangspunten voor mobiliteit die ook in de binnenstad zijn toegepast: mobiliteitstransitie als randvoorwaarde, wandelen en fietsen, autoluw en goed bereikbaar op alle schaalniveaus:

Mobiliteitstransitie als randvoorwaarde

In de structuurvisie is de transitie naar ruimtelijk-efficiënte, schone en klimaatneutrale mobiliteit een randvoorwaarde voor de ontwikkeling van het CID. Hierbij moet prioriteit gegeven worden aan mobiliteit op menselijke maat, waarbij de openbare ruimte is ingericht voor (1) voetgangers, (2) fietsers en (3) openbaar vervoer. De mobiliteitsgroei in het CID moet voor rekening van deze drie modaliteiten komen. Daarnaast wordt ingezet op het gedeeld gebruik van de auto en een versnelde transitie naar elektrisch rijden.

Wandelen en fietsen

Binnen het CID krijgen voetgangers en fietsers voorrang op het autoverkeer. Dit moet zorgen voor een veilige omgeving zonder grote barrières, aantrekkelijke plinten en voorzieningen die voldoende aansluiten bij de vraag. Ook moeten mensen de stations en OV-haltes zonder grote barrières bereiken.

Autoluw

De ruimte voor voetgangers en fietsers ontstaat door een verdere uitbreiding van het autoluwe gebied en door minder straatparkeren. Doorgaand autoverkeer wordt geconcentreerd op een aantal stedelijke hoofdwegen. Binnen dit gebied wordt een snelheid van 30 km/uur de norm, waarbij de veiligheid en oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers centraal staan. Zo moeten grotere aaneengesloten verblijfsgebieden ontstaan, die uitnodigen tot lopen, fietsen en verblijven.

Goed bereikbaar op alle schaalniveaus

De mobiliteitsgroei van en naar het CID moet worden opgevangen door de (E-)fiets en het openbaar vervoer: daarom zijn investeringen in de kwaliteit en capaciteit van deze netwerken, zowel binnen als buiten het CID, nodig. Een verschuiving van (korte) autoritten naar lopen, fietsen en openbaar vervoer moet ervoor zorgen dat de beschikbare wegcapaciteit zo goed mogelijk gebruikt wordt.

2.2.3 Aantrekkelijke en duurzame leefomgeving

In de structuurvisie is genoemd dat toekomstige opgaven in het stedelijk gebied vragen om nieuwe inrichtingsprincipes. Er is substantiële ruimte nodig voor parken en groene pleinen en er moet rekening gehouden worden met ruimte die onder- en bovengronds nodig is vanwege klimaatadaptatie, energietransitie en toenemende digitalisering. Aanpassingen van de inrichting, de programmering en de organisatie van de openbare ruimte op de verschillende niveaus zijn daarom nodig. In dit kader zijn 'klimaatadaptatie en vergroening' en 'energietransitie' in de structuurvisie verder uitgewerkt

Klimaatadaptatie en vergroening

In de structuurvisie wordt ten doel gesteld om een prettig leefklimaat te creëren. Maatregelen tegen hittestress, wateroverlast, droogte en luchtvervuiling en om de biodiversiteit te vergroten moeten worden toegepast en geïntegreerd. Het streven is om waar mogelijk te kiezen voor natuurlijke (groene) oplossingen: groen moet kunnen bijdragen aan al deze opgaven. In de structuurvisie worden voorbeelden genoemd zoals de toepassing van groen in de buitenruimte en het natuurinclusief bouwen: door bijvoorbeeld de toepassing van groene daken en gevels.

Daarnaast moet klimaatadaptief ontwerp worden toegepast om onder andere water vast te houden, te bergen of juist af te voeren. Een gevarieerde groene stad moet daarnaast ook uitnodiging tot beweging en ontmoeting. Gecombineerd met een vergroting van het aanbod fiets- en wandelinfrastructuur moet gezond gedrag worden gestimuleerd.

Energietransitie

Integrale gebiedsontwikkeling en de energietransitie moeten een plek krijgen in het CID. Daarbij wordt de samenwerking gezocht tussen publieke en private ruimte om zowel klimaatadaptatie als de energietransitie een plek te geven. Een voorbeeld hiervan is het verkennen van collectieve energieoplossingen op buurtniveau waarbij iedereen kan meewerken en -denken aan duurzame stadsontwikkeling en ruimte- en kostenbesparen.

De gemeente zet daarnaast in op gasloze nieuwbouw, utiliteitsfuncties en transformatieobjecten. Met regie op de ondergrond streeft de gemeente ernaar dat ruimteclaims in de ondergrond zo min mogelijk randvoorwaardelijk zijn voor de kwaliteit van de bovengrondse openbare ruimte.

2.2.4 *Structuurvisie CID en planMER CID als kader voor besluiten in het CID*

De Structuurvisie CID heeft de vorm van een structuurvisie in de zin van de Wet ruimtelijke ordening. De Structuurvisie CID is daarmee voor de gemeente Den Haag een zelfbindend juridisch planologisch kader. Dit betekent dat de gemeente Den Haag de Structuurvisie CID gebruikt als leidraad bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en actief stuurt om de visie te verwezenlijken.

De Structuurvisie CID scheidt planologische kaders voor de ontwikkelingen in het CID. Het besluit is daarmee plan-m.e.r.-plichtig. De gemeente heeft een planMER⁶ opgesteld, waarin het milieubelang volwaardig is afgewogen ter ondersteuning van de besluitvorming over het CID en de keuzes die in de Structuurvisie CID zijn gemaakt.

In het planMER zijn zes alternatieven onderzocht, variërend in programma en mobiliteitsstrategie. De effecten per alternatief variëren (in positieve en negatieve effecten). Uit de effectenstudie zijn de volgende conclusies gekomen:

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

Deze inzichten zijn betrokken in de structuurvisie.

2.3 **Gebiedsagenda College Campus HS**

Alle ontwikkelingen binnen deelgebied College Campus HS (deelgebied 2) richten zich op de transformatie van het gebied tot een gebied met alle kwaliteiten van een centrum stedelijk gebied: aantrekkelijk om te verblijven door verschillende ontmoetingsplekken, in een gebied met een hoge dichtheid en een gemengd programma. Het centrum van Den Haag maakt als het ware een sprong over het spoor door aansluitingen op de stad aan alle zijden van het station Hollands Spoor. In figuur 2.4 is de agendakaart weergegeven, onderdeel van de in december 2018 vastgestelde gebiedsagenda College Campus HS⁷.

⁶ Witteveen+Bos, 20 april 2020

⁷ Gemeente Den Haag, 18 december 2018



Figuur 2.4: Agendakaart College Campus (bron: Structuurvisie CID 2040)

De woningbouw in dit deelgebied kenmerkt zich door hoge dichtheden, gestapelde bouwvormen en een gevarieerd programma. Daarnaast is de ambitie om ruimte te bieden aan specifieke woonconcepten, zoals appartementen voor stedelijke gezinnen, ruimte voor wooncomplexen voor kwetsbare groepen, woongroepen en huisvesting met extra services. Voor College Campus HS is het volgende programma, bestaande uit kantoren, voorzieningen en wonen opgesteld (zie tabel 2.2).

Tabel 2.2: Programma College Campus HS (bron: Structuurvisie CID 2040)

Bandbreedte programma	Kantoren	Voorzieningen	Aantal woningen
College Campus HS	140.000 m ²	78.500 m ²	9.000

Het deelgebied College Campus HS profileert zich als collegecampus rond de Haagse School. Het gebied biedt ruimte voor startups en hoofdkantoren en legt een verbinding met de Binckhorst. Het gebied focust op inclusiviteit door ook de verbinding te zoeken met andere wijken. Het verbeteren van de leefbaarheid en de sociale veiligheid zijn belangrijke voorwaarden voor de ontwikkeling van dit deelgebied.

De mobiliteitstransitie heeft als doel om ruimte te creëren voor verblijfskwaliteit en groen. De huidige fysieke barrières in het gebied worden weggenomen door het realiseren van nieuwe verbindingen en andere routing van verkeersstromen door het gebied. Hier valt ook onder dat het huidige parkeerbeleid en de parkeervoorzieningen worden aangepast.

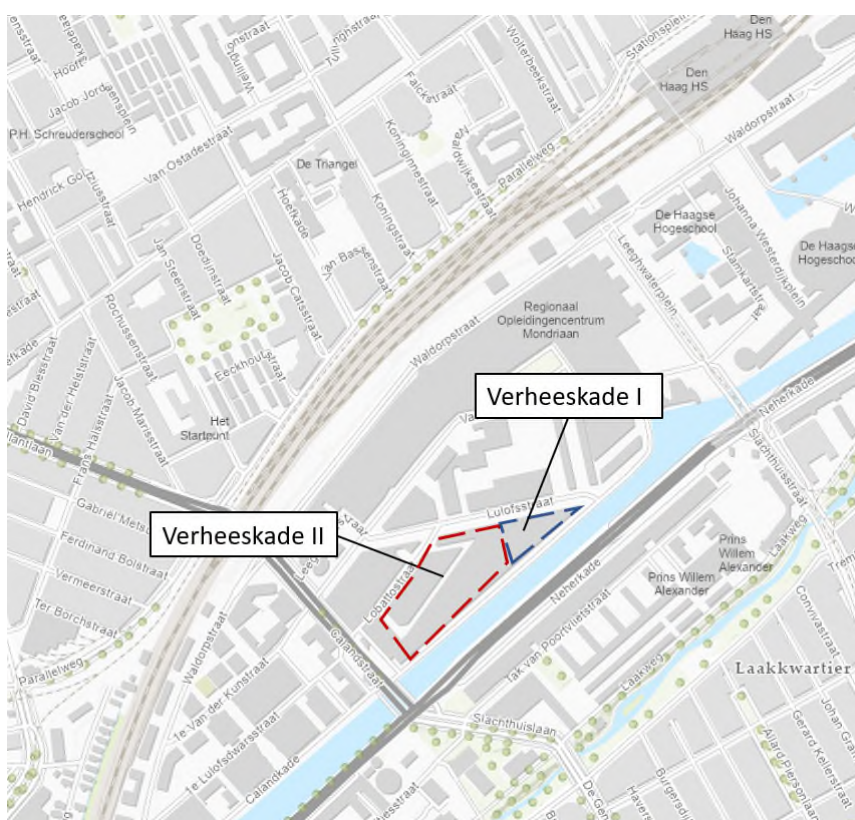
2.4 Thematisch beleid

Naast het gebiedsgericht beleid geldt divers gemeentelijk thematisch beleid, zoals de Woonagenda, de Nota Haagse Hoogbouw, de Haagse Agenda Groen, de Haagse Nota Mobiliteit, het Actieplan geluid Den Haag, de Energievisie Den Haag en het Klimaatplan Den Haag. In het MER worden per milieuaspect de kaders uit het gemeentelijk beleid nader uitgewerkt.

3 Huidige situatie, referentiesituatie en planvoornemen

3.1 Plangebied

Het plangebied, met een totale omvang van circa 2 hectare, ligt aan de Verheeskade in de stadswijk Laakhavens in Den Haag. Het gebied wordt begrensd door het kanaal Laakhaven, de Theodor Stangstraat, de Lobattostraat en de Lulofsstraat (zie figuur 1.2). In de directe omgeving van het gebied bevinden zich station Den Haag Hollands Spoor (HS), ROC Mondriaan, de Haagse Hogeschool, woningen, kantoren en het winkelcentrum MegaStores.



Figuur 3.1: Plangebied Verheeskade I en II

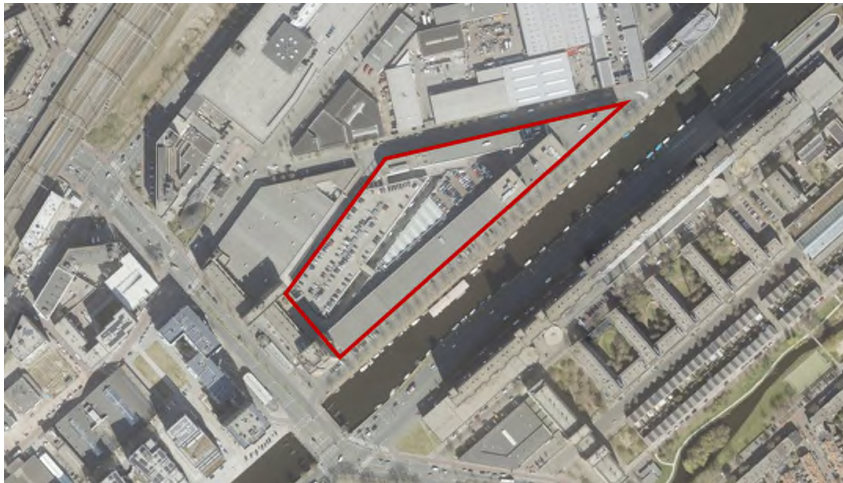
3.2 Huidige situatie

In de huidige situatie heeft het gebied een functie als binnenstedelijk bedrijventerrein. De aard van de bedrijvigheid varieert en kent verschillende type milieucategorieën (licht – zwaar). Volgens het vigerende bestemmingsplan zijn de volgende activiteiten toegestaan:

- verschillende bedrijven behorende tot categorie A, B en C uit de Staat van bedrijven bij functiemenging in bijlage 2 van het plan;
- perifere detailhandelsbedrijven;

- opslag;
- horeca in de categorie licht en middelzwaar;
- kantoren, en
- sportvoorzieningen.

In de praktijk bestaat het gebied uit een bouwmarkt, opslagboxen, een sportcentrum, verschillende kantoorpanden en een parkeerplaats. De verschillende functies in het gebied hebben globaal een oppervlakte van 24.000 m² bvo kantoren, 5.400 m² bedrijfsruimte, 27.000 m² industrie en 3.000 m² bvo overige functies (zie figuren 3.2 en 3.3).



Figuur 3.2: Luchtfoto van het plangebied Verheeskade I en II



Figuur 3.3: Huidige situatie plangebied Verheeskade I en II

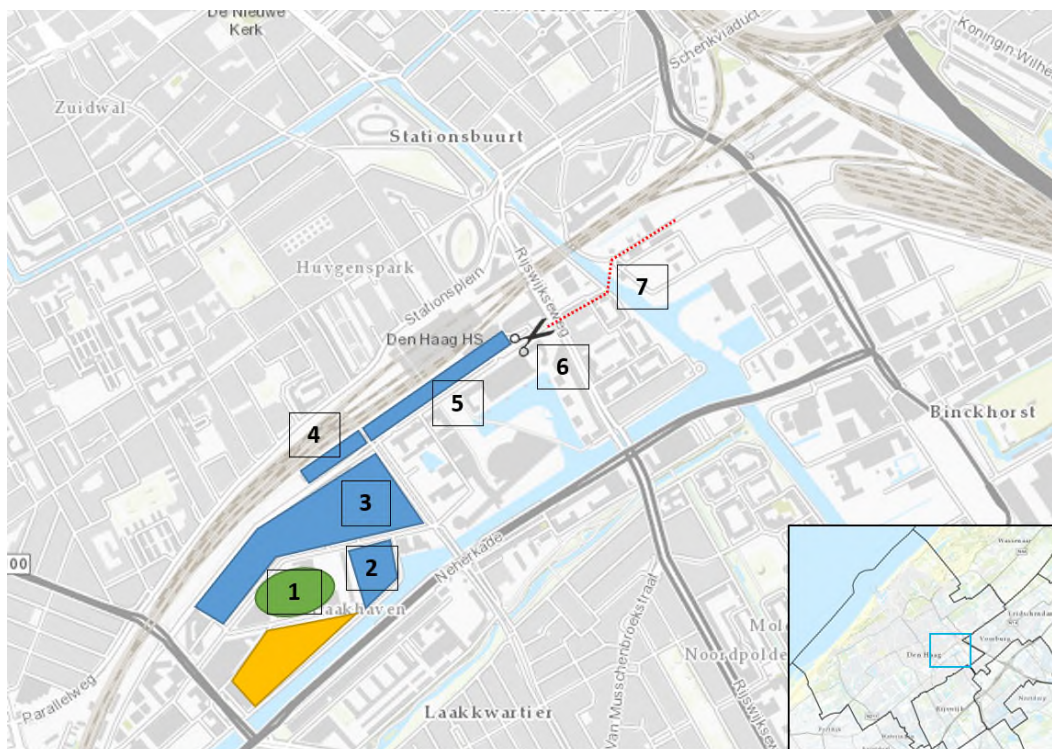
3.3 Referentiesituatie 2030

De effecten van het planvoornemen (zie paragraaf 3.5) worden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen tot het jaar 2030 (planhorizon). De autonome ontwikkelingen betreffen ontwikkelingen die los van de voorgenomen activiteit (Verheeskade I en II) optreden in en rondom het plangebied. Dit zijn vastgestelde ontwikkelingen of ontwikkelingen die op korte termijn vastgesteld worden. Met deze ontwikkelingen wordt rekening gehouden bij het bepalen en beoordelen van de effecten van de Verheeskade I en II. In deze paragraaf zijn de autonome ontwikkelingen nader toegelicht.

Autonome ontwikkelingen

Er vinden in het gebied rondom Station Hollands Spoor ontwikkelingen en transformaties plaats waarbij volop ruimte is voor wonen, werken en ontspannen. Station Hollands Spoor is één van de ankerpunten van het CID en zal zich gaan ontwikkelen als hoog stedelijk gebied met een gemend programma. Momenteel zijn rondom het station van Hollands Spoor een groot aantal ontwikkellocaties voorzien, welke zich op dit moment in diverse stadia van ontwikkeling bevinden. Deze ontwikkelingen worden voornamelijk langs het spoor gerealiseerd.

In figuur 3.4 zijn de locaties voor de beoogde autonome ontwikkelingen in de nabijheid van het plangebied van Verheeskade I en II weergegeven. Onder de figuur is per ontwikkeling een toelichting gegeven.



Figuur 3.4: Autonome ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied (plangebied is oranje)

1. **Stadspark.** Ten noorden van het plangebied is een stadspark voorzien.
2. **Verheeskade 25.** Het project aan de Verheeskade 25 bestaat vermoedelijk uit 2 torens en heeft een programma met circa 1.400 woningen en 10.000 m² bvo commerciële functies.
3. **Megastores.** Met de herontwikkeling van de Megastores wordt een gemengd gebied voorzien waarin de winkelfunctie behouden blijft.
4. **Waldorp Four:** Dit project bestaat uit vier torens, drie van 70 meter en één van 50 meter hoog. Er komt een programma van circa 1.160 woningen.
5. **Ontwikkelingen naast Den Haag HS.** De planning is om rondom de station entree in 2024 20.000 m² aan kantoor en onderwijs te realiseren. Op Waldorpstraat 11a-17t is The Globe voorzien. Dit betreft de ontwikkeling van 2 woontorens van 140 en 160 meter hoog en de realisatie van 30.000 m² kantoorruimte. De start van de bouw is voorzien in 2024. Op de locatie van de voormalige kiss and ride – locatie tussen stationsplein en Waldorpstraat 41g - worden twee woontorens van 140 en 160 meter hoog, 20.000 - 30.000 m² aan kantoor en 15.000 m² hotel tussen het stationsplein en de Waldorpstraat 41g gerealiseerd. De start van de bouw is reeds gestart.
6. **Knip Waldorpstraat.** Er is een knip voorzien in de Waldorpstraat. Dit betekent dat de Waldorpstraat tussen de Rijswijkseweg en het Leegwaterplein niet meer toegankelijk is voor het autoverkeer.
7. **Velostrada.** De Velostrada is een hoogwaardige fietsverbinding die van Den Haag naar Leiden gaat en gericht is om fietsgebruik te stimuleren. Deze route ligt onder andere langs station Hollands Spoor en station Laan van NOI. Hiertoe wordt ook een brug over de Trekvlief gesitueerd.

3.4 Planvoornemen

3.4.1 Programma

Met het project Verheeskade wordt een multifunctioneel hoogstedelijk gebied gerealiseerd met de focus op wonen. Het totale programma is in onderstaande tabel te zien. De ontwikkeling van Verheeskade I en II past binnen het programma voor CID en deelgebied College Campus HS.

Tabel 3.1: Programma Verheeskade I en II tov programma CID en College Campus HS

	Kantoren in m ²	Voorzieningen in m ²	Aantal woningen
CID	640.000 m ²	254.400 m ²	20.500
College Campus HS	140.000 m ²	78.500 m ²	9.000
Verheeskade I en II	4.500 m ²	3.650 m ²	2.500

3.4.2 Stedenbouwkundige opzet

Verheeskade I en II voorziet in totaal in zeven woontorens van minimaal 40 tot maximaal 120 meter hoog op het perceel aan de Verheeskade, Calandstraat en Lulofstraat. De woontorens worden op een 'plint' van circa 25 meter hoog geplaatst, in deze plint kunnen commerciële functies gevestigd worden. Voor deze ontwikkeling wordt de bestaande bebouwing in het plangebied geamoveerd.

De ontwikkeling van de Verheeskade is voorzien in twee fases van realisatie: Verheeskade I en II. Op die manier is het project ook op te delen in twee delen (zie figuur 3.5).



Figuur 3.5: Impressie Verheeskade I en II

Hieronder volgt een beschrijving van de stedenbouwkundige opzet van Verheeskade I en II.

Verheeskade I

In de noordoostelijke punt van het plangebied worden twee torens gerealiseerd. De hoektoren (70 meter in het groen) bestaat uit circa 520 studentenwoningen, de aangrenzende (gele) toren van circa 120 meter is uitgelegd op een huurproduct van circa 387 appartementen met bijbehorende parkeervoorzieningen). Het totale bouwprogramma bedraagt circa 57.000 m² bvo verdeeld over ruim 900 woningen. De plintlaag is voorzien van commerciële ruimten.

In het ontwerpproces is onderzocht hoe een bijdrage geleverd kan worden aan de levendigheid van het gebied en hoe deze ontwikkeling bij kan dragen aan toekomstige ontwikkelingen gelegen tussen de Verheeskade en het spoor. Waar nu het langgerekte gebouw letterlijk de verbinding met het water en het achtergelegen gebied blokkeert, is in samenspraak met de stedenbouwkundigen van de gemeente (DSO) gekozen voor een 'knip' of corridor zodat een verbinding mogelijk wordt.

Verheeskade II

In de rest van het plangebied komt een gemixt programma van circa 130.000 m² BVO (en bijbehorende parkeervoorzieningen) in vijf torens. Deze variëren in hoogte van 120 meter, 95 meter, 2 x 70 meter en 1 x 40 meter. Hierin bevindt zich, naast het woonprogramma welke bestaat uit huur en koopwoningen, een stedelijke laag met kantoorfuncties, bedrijvigheid en commerciële /maatschappelijke voorzieningen. De binnenruimte wordt voorzien van voldoende parkeervoorzieningen voor de woonfunctie en aanvullende voorzieningen. De bovenste laag van de plint wordt uitgevoerd als daktuin.

Het totale woonprogramma in fase 2 bedraagt circa 1.600 appartementen. Voor de aanvullende voorzieningen is nu circa 11.000 m² bvo gereserveerd (dit is exclusief parkeren).

Om de levendigheid te vergroten wordt een nieuwe verbinding vanaf de Verheeskade richting de Lulofsstraat gecreëerd. Hier ontstaat een dubbel plein, welke een stevige bijdrage levert aan de beleving op straat middels een horecavoorzieningen.

Klimaatadaptatie, vergroening en energietransitie

De plannen voor Verheeskade I en II houden rekening met nieuwe inrichtingsprincipes op het gebied van klimaatadaptatie, vergroening en energietransitie. Dit is terug te zien in onder andere de groene daken en een gezonde inrichting van de openbare ruimte. Groen wordt mogelijk in samenhang gerealiseerd met het aangrenzende park en ook het dak zal naar verwachting als daktuin worden ingericht: de daktuin schermt het dak af van de parkeergarage. Daarbij is de keuze gemaakt om het klimaatadaptief te kunnen maken met een regenwaterbuffer, en wordt het parkeren uit het zicht gehaald. De daktuin levert hiermee een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid van het gebied.

Voor wat betreft de energietransitie wordt de ontwikkeling gasloos opgeleverd: er komt geen aansluiting op het gas, maar op een gezamenlijk WKO-systeem (Koude- en warmteopslag).

3.5 Eén inpassingsalternatief

Er is in het voortraject reeds veel onderzoek gedaan naar de mogelijke ontwerpalternatieven in het plangebied.

De (gebiedsgerichte) kaders zijn vastgelegd

Voorafgaand aan het ontwerpproces zijn, met behulp van de gebiedsgerichte en thematische kaders, regels en randvoorwaarden meegegeven aan de ontwikkelaars omtrent het woonprogramma, de bouwvolumes, hoogbouw, positionering van de woontorens, de openbare ruimte en verbindingen met de omgeving. Een groot deel van de kaders voor het ontwerp zijn daarmee zijn vastgelegd, waardoor het aantal mogelijke alternatieven sterk is ingeperkt.

Gezamenlijk ontwerp met gemeente

Gezamenlijk met de Dienst Stedelijk Ontwikkeling (DSO) van de gemeente is nagedacht over de vorm en positionering van de woontorens in relatie tot laagbouw, de openbare ruimtes op de begane grond en de verbindingen met de (toekomstige) omgeving. Zo is er bijvoorbeeld gekozen voor een stedelijke laag waar de torens op zijn geplaatst, een verbinding met omliggende straten en het water en een actieve plint om de levendigheid in het gebied te stimuleren.

Optimalisaties op basis van milieueffectenonderzoek

Verondersteld wordt dat de plannen aan de Verheeskade ruimtelijk en milieukundig passen binnen de bandbreedte van het programma (en bijbehorende milieueffecten), wat in het planMER voor het CID is getoetst. De plannen voor de Verheeskade worden vervolgens in het projectMER Verheeskade I en II getoetst. Daarnaast hebben reeds verschillende onderzoeken (akoestiek, windhinder, schaduwwerking) naar milieueffecten plaatsgevonden specifiek voor voorliggende ontwikkeling. Deze onderzoeken hebben geleid tot optimaliseringen van het stedenbouwkundig ontwerp. Ook het aspect duurzaamheid vormt een belangrijke bijdrage in het stedenbouwkundig ontwerp en zal terug te zien zijn in onder andere de groene daken, een WKO systeem en een gezonde inrichting van de openbare ruimte.

Nota van Uitgangspunten Verheeskade I en II met specifieke kaders

Het ontwerpend onderzoek loopt momenteel verder. De gemeente werkt aan de NvU met de specifieke kaders voor de bouwontwikkelingen. Het NvU zal een template van het ontwerp voor Verheeskade I en II bevatten. Deze uitgangspunten worden in het projectMER nader uiteengezet.

Eén inpassingsalternatief

Om bovengenoemde redenen (reeds vastgestelde kaders, uitvoerige afstemming over ontwerp met gemeente, optimalisaties op basis van milieueffectenonderzoek en NvU met specifieke kaders) zijn de hoeken van het speelveld reeds onderzocht, hoofdkeuzes gemaakt en wordt er in het projectMER niet meer dan één alternatief onderzocht. Per thema worden in het MER (indien nodig) mitigerende maatregelen en (waar mogelijk) optimaliserende maatregelen voorgeschreven om de milieueffecten verder te beperken.

4 Onderzoeksmethodiek

4.1 Doel en samenhang planMER CID en projectMER Verheeskade I en II

Het projectMER voor de Verheeskade I en II heeft als doel om de milieueffecten van de ontwikkeling van de Verheeskade in beeld te brengen, mitigerende maatregelen te duiden die bijdragen aan het beperken van effecten en een aanzet voor monitoring te geven om, indien nodig, eventuele effecten bij te sturen (zie paragraaf 1.4). Daarnaast heeft dit projectMER het doel om te beschouwen of deze ontwikkeling past binnen de kaders van de structuurvisie CID en de analyse van totale milieueffecten van het CID die beschouwd zijn in het planMER (gevoeligheidsanalyse).

De volgende tabel geeft een overzicht van de overeenkomsten en verschillen in de reikwijdte en het detailniveau van het opgestelde planMER CID en het nog op te stellen projectMER Verheeskade I en II.

Tabel 4.1: Overeenkomsten en verschillen in reikwijdte en detailniveau tussen het planMER bij de Structuurvisie CID en het projectMER bij de omgevingsvergunning Verheeskade I en II

	Structuurvisie CID 2040	Omgevingsvergunning Verheeskade I en II
Doel	Het bieden van een integrale langetermijnvisie voor de ontwikkeling van het CID en het bieden van ruimtelijke en milieukundige kaders.	Het juridisch en planologisch mogelijk maken van de ontwikkeling van de Verheeskade I en II binnen de ruimtelijk en milieukundige kaders en randvoorwaarden van de Structuurvisie CID 2040
Plangebied	Het monitoringsgebied CID dat de bouwblokken omvat tussen en rondom de drie hoofdstations in het centrum van Den Haag (zie figuur 2.5).	De grenzen van het plangebied van de Verheeskade I en II (zie figuur 3.1).
Planhorizon	2040	2030
Type MER	PlanMER	ProjectMER
Doel MER	In beeld brengen effecten van de strategische keuzes voor het CID en aanbevelingen voor het behalen van de ambities.	In beeld brengen effecten, mitigerende maatregelen en aanzet voor monitoring ter ondersteuning van keuzes in omgevingsvergunning. Toets of ontwikkeling past binnen kaders van structuurvisie CID en onderzochte bandbreedte in planMER CID.
Alternatieven	Alternatieven op de strategische keuzes voor het gebied die naar verwachting leiden tot de meest onderscheidende milieueffecten: - omvang van het bouwprogramma; - mobiliteitsstrategie.	Eén inpassingsalternatief.
Detailinformatie van milieu-informatie	Globaler, vaak kwalitatiever gericht op onderscheidende milieueffecten van de hoofdkeuzes.	Gedetailleerder en vaker kwantitatiever, mede gericht op het toetsen aan wet- en regelgeving.

4.2 Gevoeligheidsanalyse CID (2040)

Om ervoor te zorgen dat de Verheeskade I en II aansluit bij de Structuurvisie voor het CID wordt in het projectMER voor de Verheeskade I en II een gevoeligheidsanalyse gedaan op doelbereik en milieueffecten van de Structuurvisie CID 2040. Hiermee wordt inzichtelijk of Verheeskade I en II bijdraagt aan de doelen voor het CID en ook hoe de milieueffecten op plan- en projectniveau zich tot elkaar verhouden.

Toets aan doelbereik CID

In de NRD voor het planMER voor het CID is een integraal beoordelingskader opgenomen voor de beoordeling van de mate van doelbereik aan de ambities voor het CID en de beoordeling van milieueffecten. Het beoordelingskader voor het CID is opgebouwd in lijn met de ambities uit het Coalitieakkoord 2018-2022. Uit de ambities zijn zes integrale beoordelingsthema's af te leiden. Dit zijn naast de traditionele milieuthema's ook thema's die niet (direct) milieugerelateerd zijn.

1. Hoogstedelijkheid – verdichting en functiemenging
2. Concurrentiekracht – profilering en ruimte voor bedrijven
3. Bereikbaarheid – lokaal tot internationaal multimodaal bereikbaar
4. Gezondheid – schone en veilige leefomgeving die gezond gedrag stimuleert
5. Klimaatbestendigheid – bestand tegen de gevolgen van klimaatverandering
6. Energietransitie en circulariteit – reductie van broeikasgassen door hernieuwbare energie en circulariteit

Toets of ontwikkeling past binnen bandbreedte van onderzochte effecten in planMER CID

In het planMER voor het CID zijn de effecten van de totaalontwikkeling van het CID op het milieu onderzocht (zie paragraaf 3.1). In het projectMER voor Verheeskade II wordt gekeken hoe de effecten van Verheeskade II zich verhouden ten opzichte van de totaaleffecten van het CID.

Een beoordeling van cumulatie van milieueffecten komt in het projectMER ook terug bij de milieuthema's die opgenomen zijn in het beoordelingskader (zie paragraaf 4.3). Zo wordt bij de verkeersgerelateerde onderzoek naar geluidseffecten, luchtkwaliteit en stikstofdepositie ook een analyse gedaan in hoeverre een cumulatie van effecten kan optreden met de totaalontwikkeling van het CID.

4.3 Beoordelingskader

In tabel 4.2 is het beoordelingskader voor het MER van Verheeskade I en II weergegeven. Het beoordelingskader geeft aan hoe de effecten in het MER in beeld worden gebracht; op basis van welke thema's en criteria, en aan de hand van welke onderzoeksmethoden, informatie of data.

Tabel 4.2: Beoordelingsaspecten MER Verheeskade I en II

Thema	Aspecten	Kwantitatief / kwalitatief onderzoek	Methode en informatie	Raakvlak thema CID	
Mobiliteit	Verkeersintensiteiten	Kwantitatief	Verkeersmodelberekening en kruispuntberekeningen. Verandering van verkeersintensiteiten op omliggende wegen, effect op capaciteit omliggende wegen en kruispunten.	Bereikbaarheid	
	Verkeersafwikkeling	Kwantitatief			
	Verkeersveiligheid	Kwalitatief			Verkeersongevallen. Verandering verkeersveiligheid.
	OV, fiets- en voetgangersverbindingen	Kwalitatief			Aansluiting plangebied op verbindingen en reistijd.
	Wijze van verplaatsing	Kwantitatief			Mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift
	Parkeren	Kwantitatief			Gemeentelijke parkeernormen. Opstellen parkeerbalans. Verandering parkeerdruk.
Geluid	Wegverkeerslawaai	Kwantitatief	Modelberekening, verandering van geluidbelasting en toets aan wettelijke grenswaarden en WHO-advieswaarden.	Gezondheid en leefbaarheid	
	Spoorweglawaai	Kwantitatief			
	Industrielawaai	Kwantitatief			
	Cumulatieve geluidbelasting	Kwantitatief			
Lucht-kwaliteit	Concentraties (PM ₁₀ , PM _{2,5} en NO ₂)	Kwantitatief	Modelberekening, verandering concentraties luchtverontreinigende stoffen en toets aan wettelijke grenswaarden en WHO-advieswaarden.	Gezondheid en leefbaarheid	
Omgevings-veiligheid	Plaatsgebonden risico	Kwalitatief	Verandering externe veiligheidsrisico's. Analyse risicobronnen en indien nodig berekening groepsrisico.	Gezondheid en leefbaarheid	
	Groepsrisico	Kwalitatief			
Gezondheid	Gezondheidsbescherming	Kwantitatief	Verandering aantal blootgestelden aan geluid en concentraties verontreinigende stoffen.	Gezondheid en leefbaarheid	
	Gezondheidsbevordering	Kwalitatief			Bijdrage aan gezond leven, bewegen, groen en recreatie.
Ruimtelijke kwaliteit	Archeologische, cultuurhistorische en landschappelijke waarden	Kwalitatief	Beleidsadvieskaart gemeente Den Haag, monumentenregister, provinciale cultuurhistorische waardenkaart. Verandering van waarden.	Gezondheid en leefbaarheid	
	Relatie met buitenruimte	Kwalitatief	Onderzoek hoe het project effect heeft op het gebruik van de buitenruimte (functies in de lucht, op het maaiveld en in de bodem)		
Hinder tijdens de bouw	Knelpunten voor de leefbaarheid tijdens de aanlegfase	Kwalitatief	Hinder tijdens de bouw ten gevolge van verkeer, geluid, luchtverontreiniging, trillingen en stof.	Gezondheid en leefbaarheid	
Bodem	Bodemgesteldheid (opbouw, dichtheid en verzakking)	Kwalitatief	Inventarisatie van bodemgesteldheid, bodemkwaliteit en gebruik van de ondergrond aan de hand van	Klimaatbestendigheid	
	Bodemkwaliteit	Kwantitatief			

	Gebruik ondergrond (kabels en leidingen)	Kwalitatief	bodemonderzoek en bodembeleidskaarten.	
Water	Waterkwaliteit (oppervlakte- en grondwater)	Kwalitatief	Informatie Hoogheemraadschap / KRW.	Klimaat-bestendigheid
	Waterkwantiteit (oppervlakte- en grondwater)	Kwantitatief en kwalitatief		
Natuur	Beschermde soorten	Kwalitatief	Veld- en bureauonderzoek. Effecten op beschermde soorten.	Klimaat-bestendigheid
	Beschermde gebieden (NNN en Natura 2000)	Kwalitatief en kwantitatief	Kaart NNN provincie Zuid-Holland. Bureauonderzoek, stikstofberekening. Effecten op NNN en Natura 2000.	
	Biodiversiteit	Kwalitatief	Veld- en bureauonderzoek. Bijdrage aan biodiversiteit.	
Stadsklimaat	Bezonnig	Kwantitatief	Bezonningsonderzoek. Verandering van bezonnig.	Klimaat-bestendigheid
	Windhinder	Kwantitatief	Windonderzoek. Verandering van het windklimaat.	
	Hittestress	Kwalitatief	Hittestresskaart gemeente Den Haag. Verandering van hittestress.	
	Wateroverlast	Kwalitatief	Klimaatatlas provincie Zuid-Holland. Verandering van wateroverlast.	
	Waterveiligheid	Kwalitatief	Klimaatatlas provincie Zuid-Holland. Verandering van overstromingsrisico's	
Energie en circulariteit	Energiegebruik	Kwantitatief	De mate van energieverbruik, mogelijkheden voor energiebesparing. Berekening energiebehoefte.	Energie-transitie en circulariteit
	Energiebesparing en -opwekking	Kwantitatief / kwalitatief	Voorzieningen tbv duurzame energie (opwek-, systeem- en besparingsmogelijkheden) en	
	Circulariteit	Kwalitatief	Mate van circulair bouwen	
	Afval	Kwalitatief	Mate waarin hergebruik en recycling wordt toegepast in afvalverwerking.	

4.4 Effectenbeoordeling, mitigerende maatregelen en voorkeursalternatief

Effectenbeoordeling

De huidige staat en autonome ontwikkeling van de leefomgeving, maar ook de effecten van de beoogde ontwikkeling van Verheeskade I en II worden in het MER systematisch beschreven en beoordeeld aan de hand van een beoordelingskader.

In de beoordelingssystematiek wordt rekening gehouden met het feit dat er ten opzichte van de referentiesituatie ook sprake kan zijn van geringe toe- en afnamen van effecten. Deze effecten zijn maar beperkt onderscheidend, maar om te voorkomen dat deze effecten te snel genuanceerd worden tot geen effect of worden overschat, zijn deze in de gehanteerde systematiek aangeduid met de scores 0/+ (licht positief) of 0/- (licht negatief). Voor de effectbeoordeling wordt daarom gebruik gemaakt van een zevenpuntsschaal (zie tabel 4.3).

Tabel 4.3: Beoordelingsschaal effecten

Score	Toelichting
++	Sterk positief effect ten opzichte van de referentie
+	Positief effect ten opzichte van de referentie
0/+	Licht positief effect ten opzichte van de referentie
0	Neutraal (geen) effect ten opzichte van de referentie
0/-	Licht negatief effect ten opzichte van de referentie
-	Negatief effect ten opzichte van de referentie
--	Sterk negatief effect ten opzichte van de referentie

Voor relevante thema's worden naast de effecten in de gebruiksfase (vanaf het moment dat Verheeskade I en II in gebruik wordt genomen), ook effecten in de aanlegfase in beeld gebracht. De effecten die in deze periode kunnen plaatsvinden worden apart beoordeeld onder het thema 'hinder tijdens de bouw' (zie het beoordelingskader).

Mitigerende maatregelen

Per thema worden in het MER (indien nodig) mitigerende maatregelen voorgeschreven om de milieueffecten verder te beperken. Hierbij wordt beoordeeld in hoeverre de effectscore met deze maatregel wijzigt.

Voorkeursalternatief

Op basis van de effectenbeoordeling van het planvoornemen en van de mitigerende maatregelen, alsmede op basis van andere overwegingen (bijv. kostentechnische overwegingen) kan een keuze gemaakt worden voor een voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief is wat in de omgevingsvergunning als uitgangspunt wordt opgenomen.

4.5 Studiegebied

Milieueffecten kunnen in het plangebied, maar ook daarbuiten optreden. Naar verwachting is het thema verkeer bepalend voor de reikwijdte van milieueffecten en daarmee ook het studiegebied. Het ligt voor de hand dat een aantal belangrijke ontsluitingswegen onderdeel uitmaken van het studiegebied voor Verheeskade II, waaronder de Calandstraat, Waldorpstraat, Slachthuislaan, De Genestetlaan, Vaillantlaan, Neherkade en het Leeghwaterplein.

Tijdens het uitvoeren van de milieuonderzoeken wordt duidelijk wat het studiegebied is. Dit kan per milieuthema verschillen en wordt in het projectMER aangegeven.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE

E. info@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2021

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.