Central Innovation District

Notitie reikwijdte en detailniveau

Gemeente Den Haag

10 april 2019

Project	Central Innovation District
Opdrachtgever	Gemeente Den Haag
Document	Notitie reikwijdte en detailniveau
Status	Definitief
Datum	10 april 2019
Referentie	110741/19-006.067
Projectcode	110741
Projectleider	drs.ing. E.J.N. Rijsdijk
Projectdirecteur	mevrouw ir. J.L. Dierx
Auteur(s)	Gemeente Den Haag, P.A. Feij MSc, ir. F.D. Cieraad
Gecontroleerd door	mevrouw ir. J.L. Dierx
Goedgekeurd door	drs.ing. E.J.N. Rijsdijk
Paraaf	

Adres

Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer
Koningin Julianaplein 10, 12e etage
Postbus 85948
2508 CP Den Haag
+31 (0)70 370 07 00
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1 AANLEIDING EN DOEL 5

1.1 Opgave voor het Central Innovation District 5
1.2 Onderzoek naar milieueffecten 7
1.3 Procedure 9
1.4 Participatie 10
1.5 Indienen reactie op de NRD 11

2 HET CENTRAL INNOVATION DISTRICT 12

2.1 Gebiedsbeschrijving 12
2.2 Ambities en doelen 14
2.2.1 Central Innovation District 14
2.2.2 Gebiedsagenda's - ambities per deelgebied 17
2.3 Opgave voor de Gebiedsvisie CID 18
2.3.1 Opgaven voor Policy Campus Centraal 21
2.3.2 Opgaven voor College Campus HS 21
2.3.3 Opgaven voor ICT-Security Campus 22
2.3.4 Overige deelgebieden 23
2.4 Opgave voor het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor 24

3 AANPAK VAN HET MILIEUONDERZOEK 26

3.1 Rol van het gecombineerde MER 26
3.2 Uitgangspunten voor het gecombineerd MER 29
3.3 Kern van de aanpak 31
3.4 Alternatieven voor het CID 32
3.4.1 Alternatieven voor de omvang van het (bouw)programma 33
3.4.2 Alternatieven voor mobiliteitsstrategie 35
3.5 Alternatieven voor het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor 37

4 BEOORDELING VAN EFFECTEN 38

4.1 Ontwikkeling van een integraal beoordelingskader 38
4.1.1 Hoogstedelijkheid 39

	4.1.2	Concurrentiekracht	39
	4.1.3	Bereikbaarheid	40
	4.1.4	Gezondheid en leefbaarheid	42
	4.1.5	Klimaatbestendigheid	44
	4.1.6	Energietransitie en circulariteit	45
4.2	Beoordelingswijze		46
	Laatste pagina		46

Bijlage(n)		Aantal pagina's
I	Verklarende woordenlijst	2
II	Referenties	1

1

AANLEIDING EN DOEL

Voor u ligt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het Central Innovation District (CID). De NRD vormt de eerste stap in de zogeheten milieueffectrapportage (m.e.r.). De gemeente Den Haag doorloopt deze m.e.r.-procedure als onderbouwing van de besluitvorming over de ontwikkelingen in het CID. De NRD gaat in op de achtergronden van de op te stellen ruimtelijke plannen voor het CID-gebied. Dit zijn de Gebiedsvisie CID en het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor. Verder beschrijft de NRD hoe de gemeente de milieuonderzoeken voor het op te stellen milieueffectrapport (MER) uitvoert. Zo geeft de NRD aan welke alternatieven de gemeente onderzoekt en welke criteria en methodes de onderzoekers gebruiken om milieueffecten in beeld te brengen.

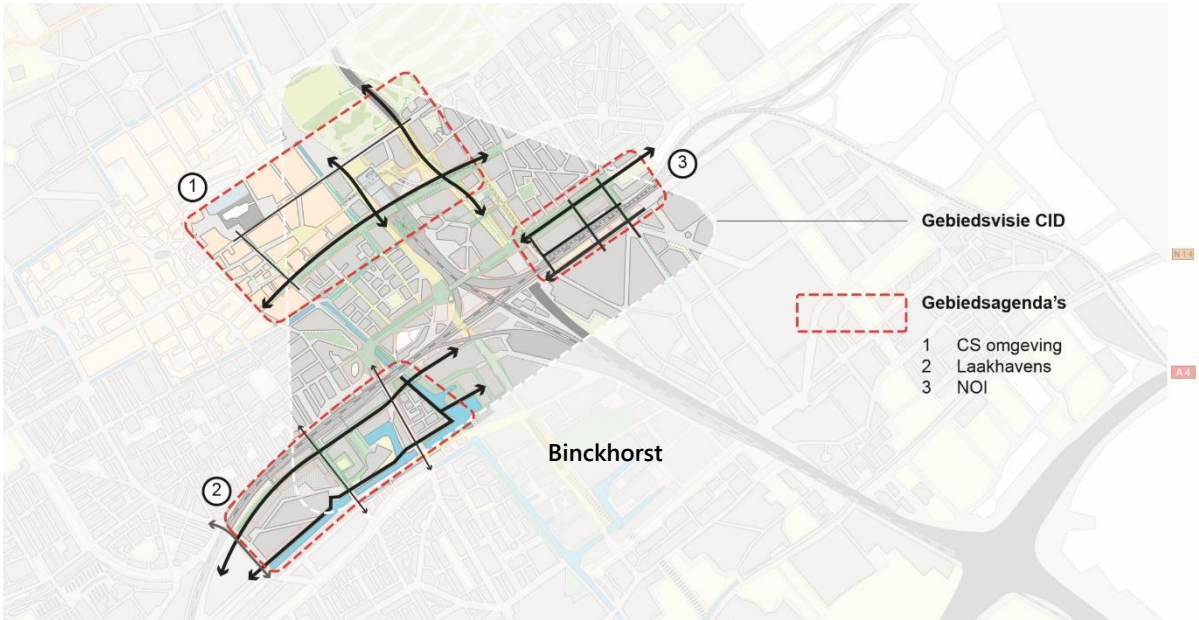
De gemeente stelt iedereen in de gelegenheid om binnen de aangegeven periode een reactie te geven op deze NRD. Meer informatie over de inhoud, achtergronden en reactiemogelijkheden leest u in het vervolg van dit rapport.

1.1 Opgave voor het Central Innovation District

Groei in de bestaande stad

Den Haag groeit tot 2040 naar verwachting met 50.000 tot 80.000 inwoners (Gemeente Den Haag, 2016). Om aantrekkelijk te zijn en te blijven voor nieuwe en huidige inwoners en bedrijven, moet de stad ruimte bieden voor groei onder de voorwaarde dat die groei bijdraagt aan een mooie en leefbare stad. Den Haag kiest ervoor om deze groei vooral laten plaatsvinden binnen bestaand stedelijk gebied (Gemeente Den Haag, 2005; 2016). 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 gebied tussen en rondom de stations Hollands Spoor, Den Haag Centraal Station en Den Haag Laan van NOI (Gemeente Den Haag, 2018). Dit gebied bevat ook de buurt Binckhorst-Noordwest en sluit aan op het gebied dat in het Omgevingsplan Binckhorst net als het CID in het teken staat van verdichting en stedelijke transformatie ('s-Gravenhage, 2017) (Lindeboom, Schouten, & Artz, 2018) (zie afbeelding 1.1).

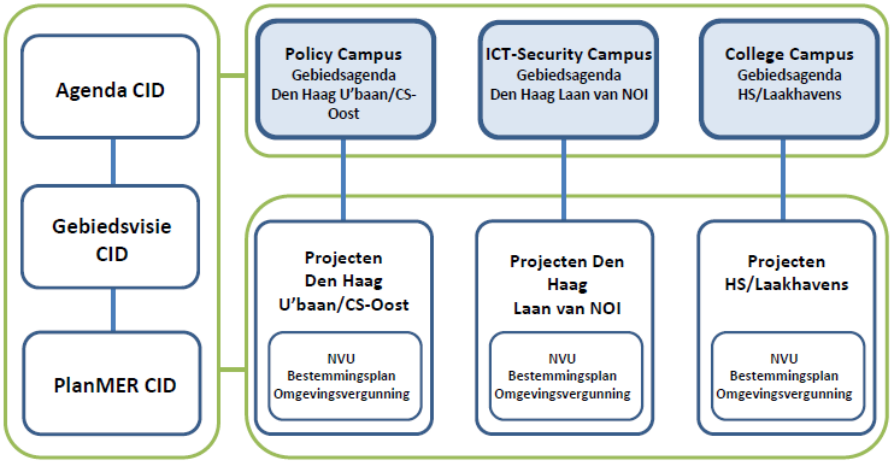
Afbeelding 1.1 Schematische weergave van het CID-gebied



Ontwikkeling van het Central Innovation District

De ontwikkeling van het CID is een langjarig samenhangend programma waarin het gebied zich ontwikkelt tot een duurzaam, economisch, leefbaar en inclusief hart van de stad, met uitstekende bereikbaarheid en internationale aantrekkingskracht. In de CID Agenda 2040 worden de strategische visie, ambities en prioriteiten beschreven die raken aan verschillende beleidsterreinen. Het is daarom ook geen klassieke agenda, maar een openingsbod aan de stad, waarmee het een kader vormt voor de ontwikkeling van het CID. Deze agenda wordt in het voorjaar van 2019 gepresenteerd. In diverse sporen (economisch, ruimtelijk, maatschappelijk) worden de algemene doelen uit de Agenda uitgewerkt en vertaald in plannen en projecten.

Afbeelding 1.2 Samenhang tussen agenda´s, plannen en visies voor het CID



Ruimtelijk spoor

Zoals afbeelding 1.2 weergeeft, wordt de Agenda CID uitgewerkt in een aantal sporen. Het ruimtelijk spoor van de Gebiedsvisie (inclusief mobiliteit, duurzaamheid, etc.) vormt één van de sporen van de Agenda CID. De relatie tussen het ruimtelijk spoor en de Agenda CID is niet persé volgtijdelijk. Ze lopen deels parallel en er vindt tijdens het opstellen interactie plaats, waardoor ze elkaar beïnvloeden. De algemene uitgangspunten en doelen voor het CID zijn in het ruimtelijk spoor vertaald naar uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling:

- verdere verdichting tot sterk functiegemengde hoogstedelijke interactiemilieus nabij hoogwaardig openbaar vervoer die draaien om de nabijheid van, en de uitwisseling tussen bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen;
- verdere verbeteringen van de knooppuntwaarde door verbeteren van bereikbaarheid, zoals die met de schaalsprong van het openbaar vervoer en de openstelling van de Rotterdamsebaan al is ingezet;
- versterking van de kenniseconomie door meer werkgelegenheid en het vergroten van economische innovatie door naast de hoogstedelijke interactiemilieus ook de 'rauwe rafelranden' in, met name de Binckhorst (Noordwest) en Laakhavens, te benutten voor de vestiging van startups;
- duurzame en gezonde stedelijke woonmilieus en het vergroten van ruimtelijke kwaliteit en belevingswaarde door vergroening, energietransitie, gezondheid en duurzame mobiliteit.

Gebiedsvisie CID

De Gebiedsvisie CID:

- schetst in hoofdlijnen de ontwikkeling van het gehele CID, ten aanzien van het ruimtelijk raamwerk, de mobiliteitsstrategie, programmering van economische functies en woningbouw, beeldkwaliteit en duurzaamheid;
- schetst de contouren van de prioritaire deelgebieden op basis van de agenda's die voor die gebieden worden opgesteld, zorgt voor de verbindingen en borgt de onderlinge samenhang;
- bevat een ontwikkelingsstrategie inclusief fasering.

De Gebiedsvisie CID krijgt de vorm van een structuurvisie in de zin van de Wet ruimtelijke ordening.

Bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor

In het deelgebied Laakhavens, binnen het CID-gebied, zijn enkele concrete ruimtelijke ontwikkelingen die al op korte termijn juridisch-planologisch mogelijk gemaakt worden met het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor.

Milieueffectrapport voor beide ruimtelijke besluiten

De Gebiedsvisie CID en het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor vormen ruimtelijke besluiten die planologische kaders scheppen voor de ontwikkelingen in het CID. Beide besluiten zijn m.e.r.-(beoordeling)plichtig. Dat wil zeggen dat een onderzoek naar de milieueffecten nodig is, waarbij een zogeheten milieueffectrapport (MER) wordt opgesteld en een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen.

1.2 Onderzoek naar milieueffecten

Reden voor het opstellen van een MER

De ontwikkelingen in het CID kunnen effecten hebben op het milieu[1]. Het is wettelijk verplicht om mogelijke milieueffecten van deze 'stedelijke ontwikkelingsprojecten' in een zogeheten milieueffectrapportage (m.e.r.) -procedure in beeld te brengen. Het MER voor het CID omvat naast deelgebieden met concrete (bouw)plannen ook deelgebieden waar minder of nog geen (concrete) ontwikkelingen zijn. Omdat de ontwikkelingen zowel ruimtelijk als functioneel samenhangen, kiest de gemeente (ondanks een verschil in tijdshorizon en detailniveau) ervoor deze in één MER te bekijken. Daarmee bestaat het MER CID uit twee delen: en plan-MER behorende bij de Gebiedsvisie CID en het project-MER behorende bij het bestemmingsplan voor het gedeelte Spoorzone Hollands Spoor (Laakhavens). Het doel van deze

[1] Dit is een brede definitie van milieu die betrekking heeft op bevolking, menselijke gezondheid, land, water, bodem, lucht, klimaat, biodiversiteit, erfgoed en landschap.

gecombineerde m.e.r.-procedure is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over de Gebiedsvisie CID en het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor.

Waarom zijn de Gebiedsvisie en het bestemmingsplan m.e.r.-(beoordeling)plichtig?
De ontwikkelingen in het CID kunnen worden aangemerkt als een 'stedelijk ontwikkelingsproject' zoals opgenomen onder categorie D 11.2. in de zogenoemde D-lijst van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (zie tabel 1.1.). Een stedelijk ontwikkelingsproject gaat het niet alleen om de aanleg, maar ook om wijzigingen en uitbreidingen van (bouw)projecten met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.

De Gebiedsvisie, formeel een structuurvisie als bedoeld in artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening, vormt een kaderstellend plan voor deze ontwikkelingen en is daarom op grond van artikel. 7.2 lid 2 Wet Milieubeheer plan-MER-plichtig. Het bestemmingsplan, zoals bedoel in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening, maakt enkele concrete stedelijke ontwikkelingsprojecten juridisch-planologisch mogelijk en is daarom op grond van artikel 7.2 lid 1 Wet Milieubeheer project-MER-plichtig[1].

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

	Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
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 structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	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.

Doel van het MER
Het gecombineerde plan- en project-milieueffectrapport (MER) bevat een beschrijving en beoordeling van de milieueffecten. Daarbij gaat het MER in op reële alternatieven voor de beoogde ontwikkelingen die vanuit het oogpunt van milieu onderscheidend zijn, ter onderbouwing van de in de Gebiedsvisie en het bestemmingsplan te maken keuzes. Hoofdstuk 3 gaat nader in op de rol en inhoud van dit gecombineerde plan- en project-MER.

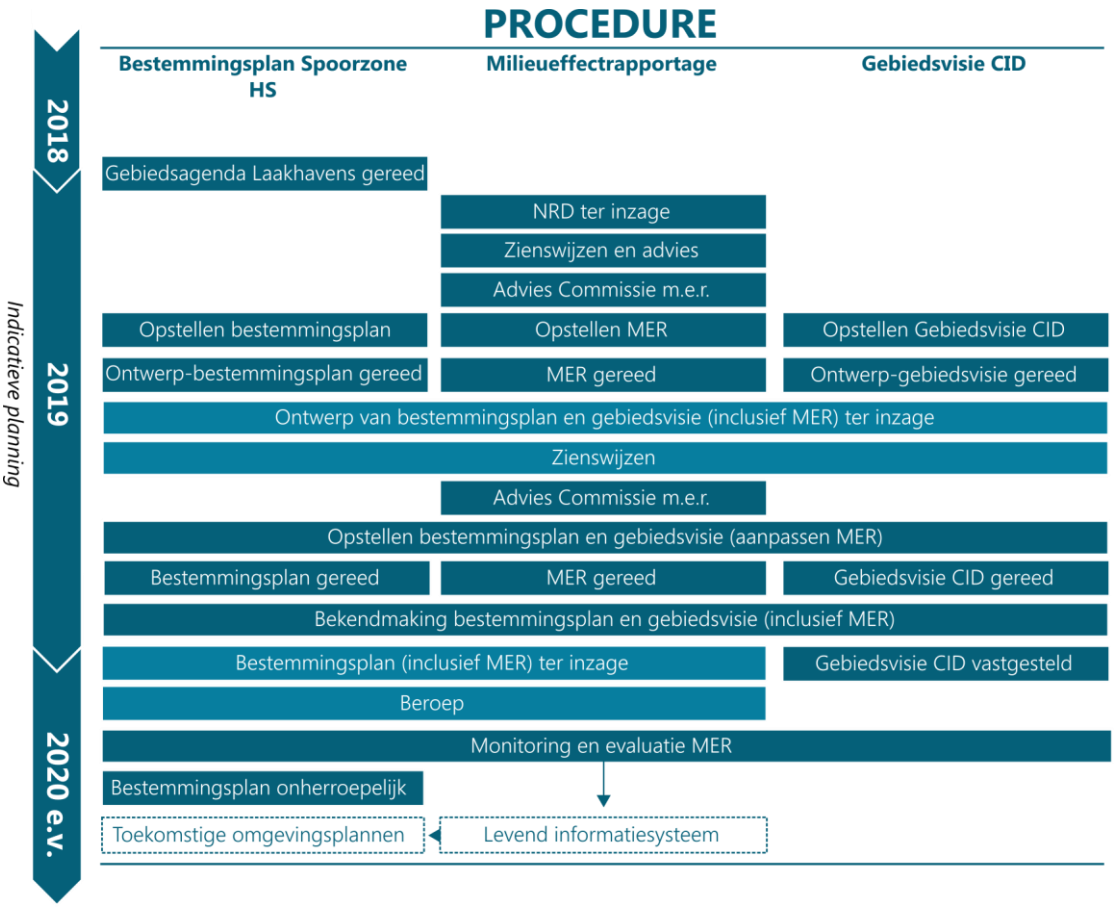
Doel van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) heeft twee doelen. Als eerste dient het als aankondiging van het op te stellen milieueffectrapport (MER). Daarmee vormt het de eerste stap in de m.e.r.-procedure. Als tweede doel heeft de NRD het informeren en raadplegen van adviseurs en betrokkenen over de beoogde ontwikkelingen en de alternatieven (de reikwijdte) en de beoordelingsmethode en diepgang (detailniveau) van het MER. Daarmee maakt de NRD duidelijk wat de onderzoeksagenda en -aanpak is voor de m.e.r.-procedure.

[1] De gemeente kiest ervoor meteen een project-MER voor het bestemmingsplan op te stellen en voert dus geen aparte m.e.r.-beoordeling uit waaruit moet blijken of er al dan niet sprake is van mogelijk aanzienlijke milieugevolgen die kunnen leiden tot een plicht tot het opstellen van een project-MER.

1.3 Procedure

De Gebiedsvisie CID, het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor en het bijbehorende gecombineerde MER worden voorbereid aan de hand van grotendeels wettelijk voorgeschreven procedures. Onderstaand schema geeft een overzicht van de belangrijkste stappen, toont de samenhang tussen verschillende procedures en geeft een indicatie van de verwachte planning op hoofdlijnen.

Afbeelding 1.3 Procedure van het gecombineerde MER CID



De NRD vormt de belangrijkste eerste stap in de procedure. 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. Daarnaast raadpleegt de gemeente de betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs. Ook vraagt de gemeente de Commissie voor de milieueffectrapportage om vrijwillig advies. De zienswijzen en adviezen van betrokkenen op de NRD worden beantwoord en gebruikt bij het opstellen van het MER en de Gebiedsvisie CID.

Zodra het bestemmingsplan, de Gebiedsvisie CID en het MER gereed zijn, geeft het college van B&W de stukken vrij voor zienswijzen. Gedurende een periode van zes weken liggen het ontwerpbestemmingsplan, de ontwerp-Gebiedsvisie en het MER ter inzage voor eenieder. Eenieder kan zienswijzen indienen op het ontwerpbestemmingsplan, de keuzes en kaders in de ontwerp-Gebiedsvisie en de inhoud van het MER. Daarnaast vraagt de gemeente de Commissie voor de milieueffectrapportage om advies om te beoordelen of het MER voldoende milieu-informatie bevat om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over het bestemmingsplan en de Gebiedsvisie CID. De zienswijzen en adviezen worden beantwoord en gebruikt om het MER waar nodig aan te vullen en het bestemmingsplan en de Gebiedsvisie CID aan te scherpen.

Vervolgens legt het College van B&W het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor, de Gebiedsvisie CID en bijbehorende stukken voor aan de gemeenteraad. De gemeenteraad besluit over het vaststellen van het bestemmingsplan als juridisch-planologisch kader voor de ontwikkelingen in de Spoorzone en over de Gebiedsvisie CID als integrale langetermijnvisie voor het CID en als kader voor toekomstige ontwikkelingen. Na het besluit om het bestemmingsplan en de Gebiedsvisie vast te stellen, maakt de gemeente dit bekend. Daarbij legt de gemeente het bestemmingsplan voor een periode van 6 weken ter inzage. In die periode bestaat de mogelijkheid voor het instellen van een beroep tegen het bestemmingsplan. De Gebiedsvisie is niet vatbaar voor beroep. Bij volgende projecten of wijzigingen in het bestemmingsplan, wordt bezien of de informatie uit het MER bruikbaar is, of waar deze hernieuwd of aangepast moet worden.

De informatie uit het MER, de bijbehorende monitoring en evaluatie en/of het op te stellen 'levend informatiesysteem' wordt waar mogelijk en relevant ingezet bij toekomstige besluiten over plannen en projecten in het CID. Per nieuwe ontwikkeling wordt bezien welke informatie (her)bruikbaar is bij de uitwerking van het initiatief in bestemmingsplannen of toekomstige omgevingsplannen, en waar informatie vernieuwd of aangevuld moet worden.

Functiescheiding bij m.e.r.-procedure

In de m.e.r.-procedure treedt het College van B&W op als initiatiefnemer en de raad van de gemeente Den Haag als bevoegd gezag. Het College van B&W neemt het initiatief voor de ontwikkelingen in de Gebiedsvisie en het bestemmingsplan en bereidt de besluitvorming voor. De gemeenteraad stelt de Gebiedsvisie en het bestemmingsplan vast.

Bij een m.e.r-procedure worden binnen gemeente Den Haag de ambtelijke taken ter ondersteuning van het college van B&W als initiatiefnemer, gescheiden. Hoewel twee diensten beide adviseren en ondersteunen in de voorbereiding van de door de gemeenteraad te nemen besluiten, werken de DSO en DSB uitsluitend voor het college van B&W. De Dienst Stedelijke Ontwikkeling (DSO) biedt ondersteuning in de rol van initiatiefnemer/bevoegd gezag voor de structuurvisie en het bestemmingsplan. De Dienst Stadsbeheer (DSB) heeft de rol van toetser/bevoegd gezag voor de m.e.r. Daarmee is organisatorisch invulling gegeven aan de eisen uit artikel 7.28a van de Wet milieubeheer.

1.4 Participatie

Burgers, bedrijven en overheden worden op verschillende momenten tijdens de planvorming over het CID betrokken. In de toekomst zijn verschillende momenten voor formele of informele participatie bij de Gebiedsvisie CID en het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor.

Formele momenten

De momenten waarop belanghebbenden betrokken worden zijn tijdens de terinzagelegging van deze notitie Reikwijdte en Detailniveau en van die van de ontwerp-Gebiedsvisie en het ontwerpbestemmingsplan. Belanghebbenden hebben op deze momenten de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (en het opstellen van de MER en concept-gebiedsvisie) ligt daarbij de focus op actieve toelichting/communicatie erover voor bewoners- en belangenorganisaties. Bij de inspraak over de concept-gebiedsvisie is de communicatie vooral gericht op alle bewoners en bedrijven in het CID-gebied. De gemeente beantwoordt deze reacties in een reactienota en verwerkt deze indien wenselijk in de plannen. Daarna kunnen burgers en bedrijven nog inspreken tijdens de behandeling van de Gebiedsvisie en het bestemmingsplan in de Raadscommissie(s) en Raad.

Informele momenten

Naast deze momenten hecht de gemeente waarde aan informeel contact met bewoners en (belangen)organisaties. Dit informele contact krijgt vorm door onder andere bijeenkomsten in de betreffende stadsdelen in relatie tot met name de plannen/projecten uit de gebiedsagenda's. Voor de ontwikkelingen in het deelgebied Hollands Spoor Laakhavens zijn de eerste informatieve bijeenkomsten in stadsdeel Laak in het najaar van 2018 georganiseerd. Deze informele momenten krijgen in de loop van 2019 verder vorm.

1.5 Indienen reactie op de NRD

De raad van de gemeente Den Haag vraagt als bevoegd gezag nadrukkelijk eenieder om een reactie op de NRD in te dienen bij de gemeente. De gemeente vraagt u in het bijzonder om een reactie te geven op de volgende vragen:

- welke kansen liggen er voor het CID?
- mist u onderzoeksthema's?
- wat zou u specifieker onderzocht willen hebben? En waarom?
- vindt u dat een bepaalde kans duidelijker moet worden meegenomen?

Hoe kunt u reageren?

Per post:
Gemeente Den Haag
Dienst Stadsbeheer
t.a.v. J. Majoor
Postbus 12655
2500 DP Den Haag

Per e-mail:
jeroen.majoor@denhaag.nl

Wat gebeurt er met uw reactie?

De binnengekomen reacties worden gebruikt bij het bepalen van de inhoud en aanpak van de m.e.r. en de Gebiedsvisie en/of het bestemmingsplan. De gemeente raadpleegt ook de wettelijke adviseurs, betrokken bestuursorganen en de onafhankelijke commissie voor de milieueffectrapportage over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. In een nota van antwoord bij de ontwerp structuurvisie, ontwerp bestemmingsplan en MER krijgt u van de gemeente een terugkoppeling op uw reactie. De nota wordt bij de vaststelling van de structuurvisie en bestemmingsplan vastgesteld door de gemeenteraad.

2

HET CENTRAL INNOVATION DISTRICT

2.1 Gebiedsbeschrijving

Het CID is het gebied tussen en rondom de stations Den Haag Centraal, Hollands Spoor en Laan van NOI. De gebieden rondom de stations vormen de ankerpunten, of polen, van het CID. Dit gebied is aantrekkelijk door zijn centrale ligging met hoog voorzieningenniveau en een concentratie van werkgelegenheid en maatschappelijke functies, onderwijs en strategische locaties van publieke en private organisaties: Rijk, multinationals, (inter-)nationale organisaties en netwerken en bereikbaarheid met verschillende modaliteiten. De wijken en deelgebieden zijn divers en hebben de huidige karakteristieken:

- Beatrixkwartier en Utrechtsebaan: grote kantoren en instellingen;
- omgeving station Den Haag Centraal "Policy Campus Centraal": ministeries, universiteiten en kennisinstellingen;
- Laakhavens "College Campus HS": startups, hogescholen en innovatieve hubs;
- Binckhorst (Noordwest): een rauw startup gebied met innovatieve hubs. De Binckhorst is als gebied reeds in ontwikkeling, aan de hand van het vastgestelde Omgevingsplan Binckhorst ('s-Gravenhage, 2017) en OmgevingsEffectrapport (Commissiemer, 2018)[1], het Noordwestelijke deel van de Binckhorst is opgenomen in de Gebiedsagenda HS/Laakhavens als uitloopgebied;
- Laan van NOI "ICT-Security Campus": Nationale ICT en Security Campus;
- verschillende stadswijken de Rivierenbuurt, Stationsbuurt en Bezuidenhout-West.

Binnen de drie deelgebieden zijn een aantal vastgestelde projecten en kaders, namelijk:

- gebiedsvisie CS Oost (wordt herzien) (DH CS en CS Oost);
- nieuwbouw Koningin Julianaplein (DH CS en CS Oost);
- leidraad Stadsentree Den Haag CS (DH CS en CS Oost);
- vernieuwing busplatform (DH CS en CS Oost);
- nieuwbouw Grotiusplaats (DH CS en CS Oost);
- planuitwerkingskader (PUK) Walldorp Triple (HS Laakhavens);
- stedenbouwkundig Kader Leeghwaterplein (HS Laakhavens);
- PUK Verheeskade (HS Laakhavens);
- nota van Uitgangspunten Station Laan van NOI (2015) (Laan van NOI).

Deelgebieden

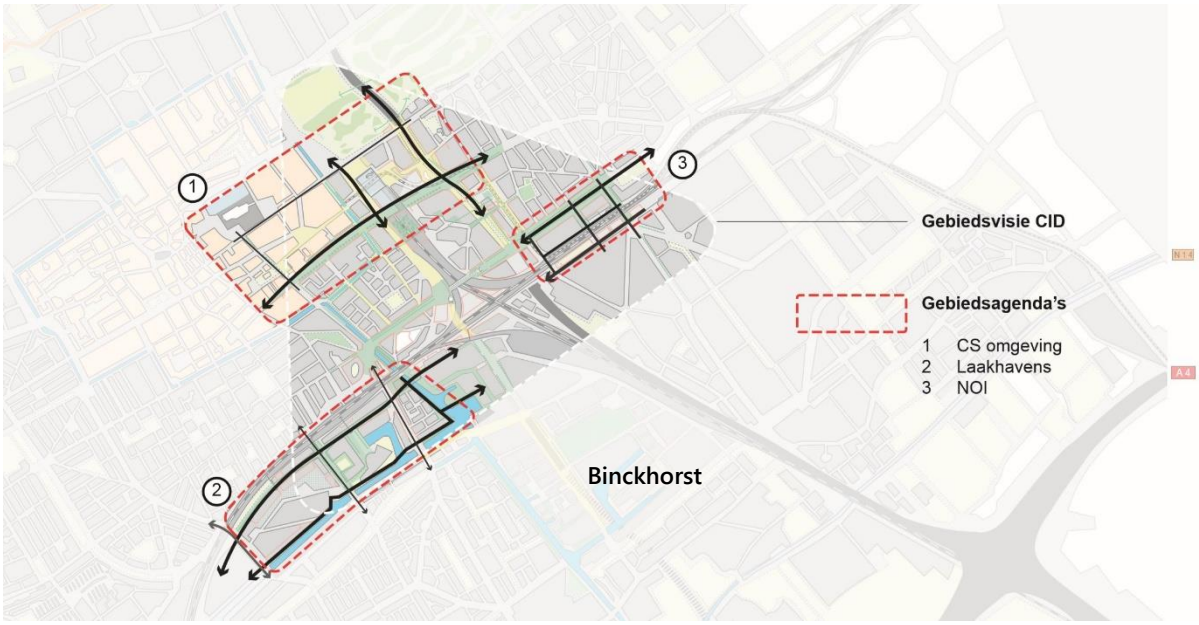
Binnen het CID hebben de drie deelgebieden rondom de hoofdstations bestuurlijk prioriteit. De stationsomgevingen zijn de ankerpunten van het CID doordat hier de economische brandpunten zitten en er zich de hoogste bebouwingsdichtheden bevinden. De concentratie van een belangrijk deel van de Haagse groeiopgave in het gebied rond de drie hoofdstations zorgt onder andere voor de benodigde massa om diverse maatschappelijke opgaven versneld op te pakken. De drie deelgebieden rondom de hoofdstations, zoals getoond in afbeelding 2.1, zijn als volgt gedefinieerd:

[1] De ambities en opgaven van de Gebiedsagenda's vormen samen de inbreng voor CID Agenda 2040. Dit is een integrale lange termijn agenda gericht op de ontwikkeling van het CID (inclusief Binckhorst) tot een internationaal competitief economisch hart. Voor de lange termijn (2030 -2040) is Binckhorst Noordwest opgenomen in Gebiedsagenda HS Laakhavens.

1 Station Den Haag Centraal (Policy Campus Centraal): directe omgeving rond het station Den Haag Centraal met de focus op CS Oost en de overkluizing van de Utrechtsebaan Centraal;
2 Station Hollands Spoor (College Campus HS/Laakhavens): omgeving Den Haag Hollands Spoor en het direct aangrenzende gebied Laakhaven en Laakhaven Centraal;
3 Station Den Haag Laan van NOI (ICT-Security Campus/Laan van NOI): omgeving Den Haag Laan van NOI (ICT-security Campus).

In onderstaande afbeelding is het plangebied van het CID weergegeven (Gebiedsvisie CID).

Afbeelding 2.1 Plangebied Gebiedsvisie CID, met daarop aangegeven de drie bestuurlijk prioritaire deelgebieden



Policy Campus Centraal/ Overkluizing A12 -CS Oost Den Haag Centraal

Policy Campus Centraal is dé OV-knoop van Den Haag, die het afgelopen decennium is vernieuwd. Rond het station bevindt zich een grote concentratie voorzieningen (winkelcentrum, horeca, hotel), Universiteiten, kennisinstellingen (Nationaal Archief, Koninklijke Bibliotheek, TNO), overheidsgebouwen (Paleis van Justitie, BuZa met tijdelijke huisvesting van de Tweede Kamer) en hoogbouw met woningen. Het deelgebied 'Centraal' heeft een zeer hoge dichtheid. De hoogtes lopen op van 40 meter aan het Spui naar 140 meter bij de ministeriegebouwen van Justitie en Binnenlandse Zaken. De oplopende bouwhoogtes en de markante 'kronen' geven 'CS-omgeving' een herkenbare skyline. Den Haag Centraal is een belangrijke stadsentree, met een hoogwaardig ingerichte buitenruimte. De Turfmarktroute is ingericht als voetgangersgebied; de Haagse Loper verbindt station Den Haag Centraal met het kernwinkelgebied en het Museumkwartier. Naast de zeer goede bereikbaarheid en het voorzieningenniveau in de directe omgeving is het ook aantrekkelijk door de ligging aan de Koekamp en Haagse Bos. Het gebied wordt echter nog steeds beïnvloed door de naoorlogse fysieke barrières door infrastructuur van de Utrechtsebaan, het Prins Bernhardviaduct, Schenkviaduct en het spooremplacement.

Er is het afgelopen decennium geïnvesteerd in de transformatie van het station en de stationsomgeving. In het verleden was het station slecht verbonden met de stad en werd de stationsomgeving gedomineerd door verkeersruimte en door introverte monofunctionele gebouwen, waardoor een gevoel van stedelijkheid ontbrak. Zeker in de avonduren en weekenden was het er stil op straat. Dit is veranderd door de aanleg van de Koningstunnel, de bouw van een nieuwe stationsterminal en de transformatie van New Babylon. Een onaantrekkelijke bovengrondse garage maakte plaats voor het nieuwe Anna van Burenplein met nieuwbouw voor de Leidse Universiteit. Met deze ontwikkeling is een desolaat gebied veranderd in een stuk stad met een hoge dichtheid, goede functiemix en zorgvuldig ontworpen ruimte rondom een autovrij verblijfsgebied.

Het gebied zal verder worden versterkt door de tijdelijke vestiging van de Tweede Kamer, de bouw van de Grotius-torens en de herontwikkeling van de KB-locatie.

Het Beatrixkwartier is hét Central Business District van Den Haag, waar onder andere het hoofdkantoor van Nationale Nederlanden en grote kantoren van ING, TNT Post en Siemens Nederland zijn gevestigd. Eind jaren negentig is de ontwikkeling ingezet met het Masterplan van Busquets en de realisatie van het WTC, Prinsenhof en Centre Court. Voorbeelden van stedelijke blokken met een gemengd programma en hoogteaccenten tot 70 en 100 meter. In het gebied tussen Prinses Beatrixlaan en Utrechtsebaan is nog volop ontwikkelpotentie, omdat daar het genoemde masterplan niet of nauwelijks tot ontwikkeling is gekomen.

College Campus HS/ Laakhavens

Laakhavens ligt nabij station Den Haag Hollands Spoor. Het deelgebied wordt begrensd door de spoorlijn Amsterdam - Rotterdam (de spoordijk), de Trekvliet, de Calandstraat en het Laakkanaal. Laakhavens is een bijzonder gebied in het hart van de stad dat al decennia lang van karakter verandert. De ontwikkeling van Laakhavens kwam op gang met de aanleg van de spoorlijn en de bouw van het station van de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij in 1843, het latere station Hollands Spoor. In de tweede helft van de 19de eeuw ontwikkelde de scheepvaart zich tot belangrijk vervoersmiddel. De Haagse grachten bleken onvoldoende geschikt en er werd besloten om binnenhavens te realiseren. Lindo's eerste havenontwerp dateert van 1891 en 8 jaar later werd begonnen met de aanleg van het Laakkanaal. Dit kanaal diende als verbinding tussen de Loosduinsevaart en de Laakhaven. In 1911 werd het verboden voor beurtvaarders om in de binnenstad een ligplaats te hebben en verhuisden zij naar de Laakhavens. Tot 1960 werd de Laakhaven druk gebruikt, daarna werd het door de concurrentie van vrachtwagens en de steeds grotere schepen minder. In 1966 verliet het laatste beurtvaartschip de Laakhaven. De oude bedrijfsgebouwen rond de havens zijn inmiddels vrijwel allemaal gesloopt en opnieuw ingevuld met onder andere een groot overdekt winkelcentrum en een vestiging van MegaStores. Vlak bij Station Den Haag HS is een gebouw van de Haagse Hogeschool gevestigd en bevinden zich verder kantoren en winkels zoals boekhandels en bouwmarkten. Het gebied kent veel hoogbouw.

ICT-Security Campus/ Laan van NOI

Station Den Haag Laan van NOI ligt op de grens van Den Haag en Leidschendam-Voorburg, aan de Oude Lijn; de spoorcorridor tussen Amsterdam en Rotterdam. Schiphol en Rotterdam CS zijn in 25 minuten bereikbaar en de A12 ligt vlakbij. Het station is een belangrijk overstappunt tussen het landelijke spoorwegnet, de RandstadRail, trams en bussen en het lokale fietsnet. NOI huisvest samen met het Beatrixkwartier veel (inter-)nationale bedrijven. Het gebied vormt het hart van de Hague Security Delta (HSD) met bedrijven als Siemens en Thales en vestigingen van de Universiteit Leiden en de TU Delft. Daarnaast is het gelegen aan de ecologische verbinding Schenk.

De infrastructuur die op nationale en regionale schaal zorgt voor goede bereikbaarheid, werpt op lokaal niveau barrières op. Voor NOI liggen er kansen om de verbinding te verbeteren tussen de twee zones aan weerszijden van het spoor en met omliggende wijken en het Beatrixkwartier. Daarbij zijn mogelijkheden voor het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte en het creëren van levendige plinten. Ook de infrastructuur voor voetgangers en fietsers en de functie van het station als overstapmachine bieden ruimte voor verbetering.

2.2 Ambities en doelen

2.2.1 Central Innovation District

De vestigingscondities binnen het CID zijn nu al zeer aantrekkelijk: een centrale ligging, een hoog voorzieningenniveau in de directe omgeving, een grote concentratie van werkgelegenheid met overheden, bedrijven en kennisinstellingen en een uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer en over de weg. De ontwikkeling tot een internationaal competitief economisch hart vraagt om investeringen en inzet vanuit verschillende beleidsterreinen. Daarom wordt parallel aan de CID Agenda 2040 gewerkt aan de ontwikkeling

tot van het CID tot een internationaal competitief gebied. Een agenda die een overkoepelende visie geeft en verschillende integrale opgaves en bijhorende programmalijnen en prioriteiten beschrijft. Die agenda vormt het kader waarbinnen uiteenlopende beleidsdomeinen hun inspanningen kunnen richten en heeft de volgende ambities en doelen:

- vernieuwingskracht uitstralen;
- vormen van een internationaal samenhangend knooppunt;
- ontmoetingsplek bieden;
- geen plek onbenut laten;
- plek bieden voor talentontwikkeling; en,
- klimaatadaptief ontwikkelen vanuit Natuurlijk Haags.

Vernieuwingskracht

Het CID draait om het scheppen van condities waarbinnen een krachtig, vernieuwend en internationaal netwerk van talent, ondernemers, onderzoekers en ambtenaren kan ontstaan. Vernieuwingskracht staat centraal in de profielen van de drie polen bij de stations: de Policy Campus Centraal (Den Haag Centraal), de ICT-security Campus (Den Haag Laan van NOI) en de College Campus HS (Den Haag HS).

Internationaal samenhangend knooppunt

De wereld organiseert zich rondom snel bereikbare en compacte knooppunten van kennis, talent en investeringsvermogen. Het CID is zo'n knooppunt: onderdeel van internationale kennisallianties en met "korte lijntjes" naar andere relevante plekken in de wereld, binnen het land en de regio. Het is een knooppunt waarin infrastructurele barrières worden geslecht en lopen, fiets en OV als uitgangspunt worden genomen. Een internationaal samenhangend knooppunt ontwikkelen gaat stapsgewijs. De gemeente begint in de Gebiedsagenda's met het versterken van de gebieden rond de stations, de polen van het CID. Daarbij gaat het om het realiseren van een economische functiemix, het versterken van de bereikbaarheid en het verbeteren van de verbinding met de omringende gebieden. Deze ontwikkelstrategie wordt uitgewerkt in de Gebiedsvisie CID. Kernpunt in de ontwikkeling van dit internationaal samenhangend knooppunt is de transitie naar schone en gezonde mobiliteit, op basis van en sterke bereikbaarheidsstrategie.

Het CID-knooppunt leent zich bij uitstek voor schone en gezonde vormen van mobiliteit en daarmee voor een transitie naar schone en gezonde mobiliteit die relatief weinig ruimte innemen: openbaar vervoer, fietsen en lopen. Het gebied is uitstekend ontsloten per openbaar vervoer, zowel internationaal, nationaal, regionaal en stedelijk. Een groot deel van de stad en regio is vanuit het CID goed bereikbaar per fiets. Aantrekkelijke, veilige en goed verlichte langzaam verkeersroutes voor fietsers en voetgangers en openbaar vervoer zijn noodzakelijk om de verkeersdruk in het gebied te verminderen. Deze zijn beter inpasbaar in stedelijke ruimtes met verblijfskwaliteit en nemen minder ruimte in dan gemotoriseerd verkeer. In de toekomst is de auto in het CID uiteraard welkom, maar minder dan nu dominant aanwezig in het straatbeeld en bij voorkeur gedeeld en elektrisch.

In samenhang met de Gebiedsvisie CID en bijhorende plan-MER wordt een mobiliteitsstrategie uitgewerkt. Een belangrijke component daarin is het zogenaamde OV-georiënteerd bouwen rond belangrijke OV-knooppunten zoals de drie hoofdstations. De nieuwe bewoners en gebruikers van nieuwbouwprojecten zullen bewust voor deze locaties kiezen. Openbaar vervoer, werkgelegenheid, woningen en stedelijke voorzieningen zijn binnen handbereik. Op deze locaties laat de gemeente de parkeernorm los. Deze maakt plaats voor een gebiedsgerichte mobiliteitsnorm waarin de nadruk ligt op OV-arrangementen, deelauto's, (deel) fietsen en wandelen. Zo wordt de parkeerbehoefte en daarmee het autogebruik beperkt. Dit is nodig omdat het onderliggende verkeersnetwerk geen grote toename van het autoverkeer toelaat, gezien het ontbreken van ruimte voor uitbreiding van de weginfrastructuur. Ook is het gewenst om autoverkeershinder in het gebied te beperken.

Gebiedsontwikkelingen en bouwprojecten in het CID betreffen centraal gelegen locaties, vaak op- of aan de hoofdwegenstructuur. Dat heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de stad. Er wordt een bereikbaarheidsstrategie opgesteld voor het gehele CID, gebaseerd op onder andere de Agenda CID 2040 en Visie Ruimte en Mobiliteit, met een integrale planning en fasering van bouwontwikkelingen en bouwlogistiek

Ontmoetingsplekken: verdichten, mengen, verblijven en ontmoeten

Het CID draait om verwachte en onverwachte ontmoetingen tussen kenniswerkers, studenten, jong talent en ondernemers. Intense dichtheid, vergaande menging en authentieke ontmoetingsplekken zijn daarvoor belangrijke ruimtelijke condities. Het CID wordt een gebied waar grenzen tussen recreatie, wonen en werken vervagen en waar verdichten en vergroenen samengaan, op gebiedsniveau en op gebouwniveau. Binnen- en buitenruimte lopen in elkaar over. In uitwerking van gebouwen en buitenruimte staat de beleving op ooghoogte centraal en krijgt de beleving van het klimaat op straatniveau (microklimaat) veel aandacht (zon, schaduw, wind). Dit kan in strijd zijn met hoogbouw, maar door een gereedschapskist “Buitenruimte CID” te ontwikkelen, wordt de buitenruimte door de gemeente als drager van ontmoetingen ingezet.

De drie Gebiedsagenda’s zetten dus in op structurele verbetering van de buitenruimte, want er zijn veel knelpunten op te lossen: onduidelijke looproutes, het ontbreken van adressen en voorkanten, een gebrek aan groen en aantrekkelijke verblijfsplekken. De gemeente ziet een kwalitatief hoogwaardige buitenruimte als de ruimtelijke drager van de stedelijke groei en is daarmee een randvoorwaarde voor de ontwikkelingen in het CID. Deze randvoorwaarde heeft de vorm van een mal waar om heen verdichting gerealiseerd kan worden, in de vorm van een leefbare en attractieve stad met heldere ruimtelijke structuren, goed ingerichte straten, pleinen en lanen en aantrekkelijke groenvoorzieningen.

De gemeente ontwikkelt een gereedschapskist Buitenruimte CID met een nieuwe benadering voor de inrichting, gebruik, beheer en financiering van de openbare ruimte in het CID. Want de stedelijke groei in het gebied leidt tot meer mensen, meer bedrijvigheid, meer functies en hogere eisen en ambities voor aantrekkelijkheid, duurzaamheid en klimaatadaptatie, en gebruik van de openbare ruimte. Hetzelfde geldt voor de verkeersafwikkeling en de benodigde infrastructuur in de ondergrond. In de planvorming voor het CID neemt de gemeente al deze aspecten vanaf het begin mee. Ontmoeting en verblijfskwaliteit zijn leidend bij de inrichting van de buitenruimte. Om deze reden mogen gebouwen geen logistieke claims leggen op de schaarse buitenruimte. Zaken als bevoorrading, (fiets)parkeren en het inzamelen, scheiden en aanbieden van afval moeten binnen de bouwopgave worden opgelost. Ontwikkelaars dragen bij aan het realiseren van een goede openbare ruimte en voegen publieke ruimte toe binnen de bebouwing (atrium of daktuin).

Geen plek onbenut

Ruimte is in toenemende mate schaars en onderhevig aan wisselende behoeften. Voorzieningen, maatschappelijke functies, mobiliteit en ruimte voor wonen en werken zullen in toenemende mate een tijdelijk, flexibel, of gedeeld karakter moeten krijgen. In een hoogstedelijke omgeving is het van groot belang om slimme oplossingen te ontwikkelen voor stadsdistributie zoals bezorgdiensten en bevoorrading. Collectieve oplossingen en nieuwe technieken (o.a. Smart City) dragen bij aan een efficiënter gebruik van de ruimte, een prettigere leefomgeving en het vergroten van samenwerking en netwerkvorming.

Plek voor talentontwikkeling

Het CID biedt kansen aan iedereen die wil ondernemen, ontwikkelen en/of groeien. Het is een plek waar aanstormend talent uit alle delen van de stad en van ieder opleidingsniveau tot bloei komt en kan leren, wonen, werken en verblijven. Een plek van mogelijkheden voor de koopman en de start-up, de student en de kunstenaar, de hoog- en praktisch opgeleiden. Zij kunnen bijdragen aan en meeprofiteren van de economische groei van de nieuwe Haagse economie. Dit maakt het CID tot een ‘inclusief district’ dat ten dienste staat van de huidige bewoners en nieuwe bewoners binnen de stad en de regio.

Natuurlijk Haags

Het hoogstedelijke CID met veel infrastructuur is extra gevoelig voor de gevolgen van klimaatverandering. Dit terwijl een natuurlijke en bio diverse omgeving cruciaal is voor de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van het gebied. Diezelfde natuur wordt ingezet binnen het CID in om het gebied klimaat adaptief te maken zoals het beperken van hittestress en opvangen van water maar ook voor het opwekken van energie. Bij de inrichting wordt rekening gehouden met variatie in weersomstandigheden zoals natte- en droge periodes.

Bij het bouwen en inrichten in het CID krijgen flexibel bouwen en circulair materiaalgebruik[1] veel aandacht. Innovatieve ideeën uit de markt krijgen een kans.
Binnen deze ambitie krijgt het thema energie extra aandacht. De energietransitie en verdichting zullen leiden tot een grotere energievraag en benodigde fysieke ruimte voor distributie. Er worden het komende jaar verschillende energiescenario's voor het CID uitgewerkt en afgewogen. Daaruit zal blijken welke keuzes noodzakelijk zijn. Gedacht kan worden aan verschillende opties zoals een warmtenet-uitbreiding, nieuwe geothermiebronnen, warmte opslagvaten en ondergrondse koppelingen van WKO-bronnen. Deze laatste optie draagt bij aan optimalisering van de bodemenergie met gebruikmaking van bijvoorbeeld warmte uit oppervlaktewater. In de eerste fase van planvorming dient een energieplan te worden opgesteld zodat ontwikkelende partijen weten met welke keuzes rekening gehouden moeten worden.

2.2.2 Gebiedsagenda's - ambities per deelgebied

Voor de drie prioritaire gebieden, zoals beschreven in paragraaf 2.1, zijn Gebiedsagenda's opgesteld die samen input leveren aan de Agenda CID en daarmee van invloed zijn op de Gebiedsvisie CID. De Agenda CID en de Gebiedsagenda's geven de samenhangende visie op het betreffende gebied en is een weergave van de stand van denken en planontwikkeling van november 2018. De Agenda CID en de Gebiedsagenda's bieden daarnaast een ontwikkelingsperspectief voor drie termijnen: korte termijn (2019-2023), middellange termijn (2019-2030) en lange termijn (2030-2040) en bevatten uitgangspunten voor de stedenbouwkundige opzet, programmatische profielen en principes voor vergroenen, verduurzamen, mobiliteit en buitenruimte. Ook bevatten de Agenda CID en de Gebiedsagenda's een aanzet voor een haalbaarheidsanalyse en een voorstel voor een communicatietraject voor de uitwerking van de agenda. Alle drie de gebieden kennen hun eigen focus, sfeer en identiteit. De ontwikkelingen in de gebieden moeten dan ook daarbij passen.

De hoofdlijnen van de Gebiedsagenda´s worden hieronder kort weergegeven.

Policy Campus Centraal

De Gebiedsagenda Policy Campus Centraal richt zich op de omgeving van het hoofdstation Den Haag Centraal. Dit gebied moet zich ontwikkelen als een hoogstedelijk knooppunt van nationale- en internationale allure. Het is de ambitie meer ruimte voor de fietser en voetganger te creëren, OV-gericht en groen en natuur inclusief te bouwen, met levendigheid, nabijheid en ontmoeting centraal. De buitenruimte rondom de terminal moet attractief en kwalitatief hoogwaardig zijn, zodat het de reizigers op een comfortabele manier kan geleiden.

Binnen het CID bezit het gebied rondom Den Haag Centraal een unieke mix van Rijksoverheid, universitair onderwijs, kennisinstellingen, verblijfsvoorzieningen en woningen voor kenniswerkers. Slim gebruik maken van deze unieke mix en de zoektocht van de Rijksoverheid naar extra ruimte in het gebied rondom Den Haag Centraal, biedt de kans het gebied te transformeren tot Policy Campus: een innovatief kenniscluster waarin overheid, kennisinstellingen en bedrijfsleven hun krachten bundelen om maatschappelijke opgaven op te pakken. Het gebied rondom het Prins Bernhardviaduct en het spoor biedt ruimte voor nieuwe ontwikkelingen en groeimogelijkheden voor de langere termijn. Waar de Rijksoverheid voorheen per ministerie verspreid was in en om het centrum, biedt de Policy Campus de mogelijkheid voor ministeries om gedeeltelijk naar buiten te treden en nauw samen te werken in een gezamenlijke omgeving. Den Haag Centraal krijgt daarmee een campus met de ontwikkeling van de vier O's: overheid, onderwijs, onderzoek en ondernemen binnen één compact gebied.

College Campus HS

De Gebiedsagenda College Campus richt zich op de omgeving van het hoofdstation Den Haag Hollands Spoor. Alle ontwikkelingen 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

[1] Zodanig toepassen van materialen dat deze in een volgende levenscyclus opnieuw hoogwaardig gebruikt kunnen worden, ten behoeve van grondstof- en CO2 reductie.

maakt, door de aansluitingen op de stad aan alle zijden van het station, als het ware een sprong over het spoor.

Woningbouw zal in Laakhavens in hoge dichtheden, gestapelde bouwvormen en een gevarieerd programma worden aangeboden. Ook is het de ambitie ruimte te bieden aan specifieke woonconcepten, zoals appartementen voor stedelijke gezinnen, ruimte voor wooncomplexen voor kwetsbare groepen, woongroepen en huisvesting met extra services.

Laakhavens profileert zich als Collegecampus rond de Haagse school. Het gebied moet ruimte bieden voor startups en hoofdkantoren en legt een verbinding met de Binckhorst. Laakhavens focust op inclusiviteit door ook de verbinding te zoeken met andere wijken. Het verbeteren van leefbaarheid en sociale veiligheid zijn hierbij belangrijke voorwaarden en de mobiliteitstransitie heeft als doel om ruimte te creëren voor verblijfskwaliteit en groen. Door een combinatie van nieuwe verbindingen en een andere routing van verkeersstromen door het gebied zullen de huidige barrières weggenomen worden. Een onderdeel hiervan is ook het aanpassen van het huidige parkeerbeleid en parkeervoorzieningen.

ICT-Security Campus

De Gebiedsagenda ICT-Security Campus richt zich op de omgeving van het hoofdstation Den Haag Laan van NOI. In het toekomstbeeld van Den Haag Laan van NOI als knooppunt, speelt het station een belangrijke rol. Het uitgangspunt is dat het station een forse upgrade krijgt, en transformeert naar een aantrekkelijk verblijfsgebied en scharnierpunt in het gebied. Het intercitystation wordt daarmee een toegangspoort voor Voorburg enerzijds, en het CID in Den Haag anderzijds. De nieuwe ontwikkelingen dragen bij aan de ICT - Security Campus met een levendig en stedelijk milieu, waardoor Laan van NOI uiteindelijk gekarakteriseerd kan worden als een stedelijke campus.

De zones aan weerszijden van het spoor worden ontwikkeld tot één campusgebied met als hart het station. Het gebied moet zich profileren als ICT- en securitycampus met nationale en internationale allure. Daarnaast is het belangrijk een evenwichtig programma van wonen, werken en voorzieningen, met goede oplossingen voor mobiliteit en parkeren, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte, toevoegen van groen en invloed op bezonning en wind. Deze ontwikkelingen staan in het teken van bijdragen aan de verbetering van de leefbaarheid in de aangrenzende buurten. Het opheffen van barrières zodat de aansluiting met de stad aan alle zijden van het station verbetert, behoort hierdoor ook tot de ambities van het ontwikkelen van dit deelgebied. Hiertoe worden voetgangers en fietsers gestimuleerd door het verbeteren van langzame verbindingen. Het uit te voeren onderzoek naar de parkeerbehoefte moet uitwijzen hoe de parkeernorm aangepast kan worden, en wat de invloed van een nieuwe parkeerregeling in de omliggende gebieden heeft op het ontmoedigen van autogebruik.

2.3 Opgave voor de Gebiedsvisie CID

Rol van de Gebiedsvisie

De Gebiedsvisie CID biedt een integrale lange termijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van het CID. Het is de ruimtelijke doorvertaling van de strategische visie, ambities, beleidskeuzes en investeringsprioriteiten uit de Agenda CID 2040. De Gebiedsvisie is gebaseerd op uitgangspunten van de Agenda Ruimte voor de Stad (2016), Agenda CID (voorjaar 2019) en eerdere (ambtelijke) verkenningen uit 2016 en 2017. In deze visie worden de hoofdlijnen geschetst voor de ontwikkeling van het gehele CID, ten aanzien van het ruimtelijk raamwerk, de mobiliteitsstrategie, programmering van economische functies en woningbouw, beeldkwaliteit en duurzaamheid. Daarnaast bepaalt het de contouren van de programmatische opgave van de prioritaire deelgebieden (Laakhavens, NOI, Centraal) op basis van de agenda's die voor die gebieden worden opgesteld, zorgt voor de verbindingen en borgt de onderlinge samenhang. Als laatste bevat het een ontwikkelingsstrategie inclusief fasering.

De Gebiedsvisie vormt het juridisch planologisch kader (vast te stellen door de gemeenteraad) en is daarmee de sturende leidraad bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. De Gebiedsvisie geeft aan waar de gemeente Den Haag met het CID naar toe gaat. Het benoemt accenten en bepaalt richting. Ook vormt het

een toetsingskader voor ontwikkelingen. De Gebiedsvisie maakt de verdichtingsopgave helder en geeft een ruimtelijke onderbouwing bij op te stellen bestemmingsplannen. Bovendien vormt het de basis voor de toetsing van nieuwe ruimtelijke initiatieven op wenselijkheid en vergunbaarheid (Wabo-procedures). Voor een deel van het gebied Laakhavens, waarin zich de meest concrete ontwikkelingen bevinden, gaat de gemeente direct een bestemmingsplan opstellen, het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor.

De Gebiedsvisie biedt lopende projecten en nieuwe locatieontwikkelingen, openbare ruimte- en verkeersprojecten een solide kader en ondersteunt voor verdere planuitwerking tot en met de omgevingsvergunningaanvraag.

Programma

Voor het CID bestaat geen concrete blauwdrukplanning. Wel is het de bedoeling om tot en met 2040 minimaal 18.500 woningen en minimaal 25.000 arbeidsplekken en alle benodigde ondersteunende economische en maatschappelijke functies toe te voegen. Hiertoe behoren ook de programmatische opgaven die zijn opgenomen in de drie Gebiedsagenda's. In aanvulling op de bouwprogramma's van de drie Gebiedsagenda's heeft de Binckhorst-Noordwest een woningbouwopgave van ca. 4.000 woningen op de korte tot middellange termijn (2019-2030). Het maximale woningbouwprogramma voor het Beatrixkwartier (ca. 3.000 woningen) en de Spoordriehoek (ca. 3.000 woningen) ligt voor de middellange en lange termijn (2030-2040) op een totaal van ca. 6.000 woningen. Voor de drie prioritaire deelgebieden is de programmatische opgave concreter. Hieronder wordt de programmatische opgave per deelgebied toegelicht.

Tabel 2.1 Minimale programmering CID (Gemeente Den Haag, 2018b)

	Minimaal programma			
	Kantoren in m^2	Voorzieningen (incl. onderwijs, congres, etc) in m^2	Leisure (hotel, horeca en detailhandel) in m^2	Wonen (aantal won.)
Policy Campus Centraal / Overkluizing A12-CS Oost	300.000	42.000	8.000	2.500
College Campus HS / Laakhavens Hollands Spoor	90.000	15.000	18.000	3.500
ICT-Security Campus / Laan van NOI	70.000	22.000	5.000	3.000
overig Laakhavens				4.000
Beatrixkwartier / Bezuidenhout-West				1.500
Spoordriehoek / Rivierenbuurt				1.500
Binckhorst-Noordwest				2.500
Totaal	**460.000**	**79.000**	**31.000**	**18.500**

Tabel 2.2 Maximale programmering CID

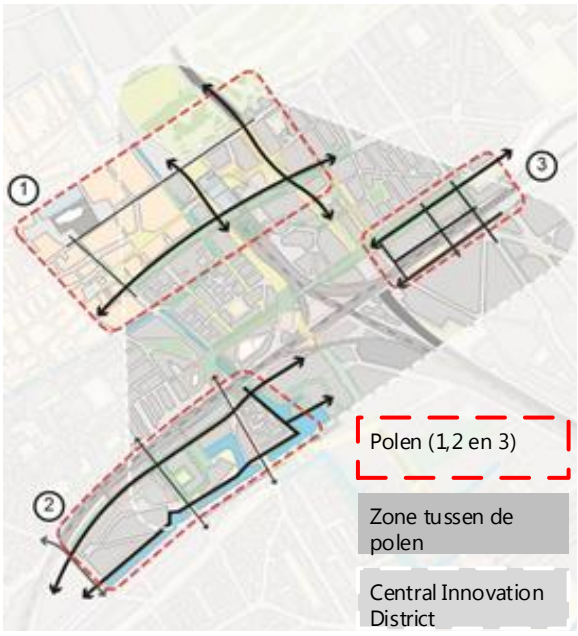
	Maximaal programma			
	Kantoren in m^2	Voorzieningen (incl. onderwijs, congres, etc) in m^2	Leisure (hotel, horeca en detailhandel) in m^2	Wonen (aantal won.)
Policy Campus Centraal / Overkluizing A12-CS Oost	400.000	74.000	8.000	2.500
College Campus HS / Laakhavens Hollands Spoor	140.000	25.000	45.000	5.000
ICT-Security Campus / Laan van NOI	100.000	22.000	5.000	3.000
overig Laakhavens				4.000
Beatrixkwartier / Bezuidenhout-West				3.000
Spoordriehoek / Rivierenbuurt				3.000
Binckhorst-Noordwest				4.000
Totaal	**640.000**	**121.000**	**58.000**	**24.500**

Ontwikkelingsstrategie en fasering

De verdichting en transformatie van het CID gaat uit van een ontwikkelstrategie die bestaat uit de volgende drie fasen:

1 de ontwikkeling van de polen: het verdichten op toplocaties in de directe invloedssfeer van de hoofdstations aan de hand van een gemengd hoofdstedelijkprogramma waarbij de nadruk ligt op werken en voorzieningen;
2 de ontwikkeling van zones: Door het wegnemen van (infrastructurele) barrières tussen de deelgebieden ontstaan ruimte voor een fijnmazig netwerk voor voetgangers en fietsen en hoogwaardig openbaar vervoer. In gebieden tussen de drie hoofdstations (polen) ontstaan economische zones waarin ook veel ruimte is voor wonen;
3 de ontwikkeling tot één Central Innovation District: De afgestemde ontwikkeling van polen en zones leidt tot één samenhangend gemengd hoogstedelijk en innovatief district.

Afbeelding 2.2 schematische weergave onderscheid polen, zone tussen polen en het totale district



2.3.1 Opgaven voor Policy Campus Centraal

Van alle doelgroepen is de groep van (vooral jongere) kleinere huishoudens met een centrum stedelijke en hoogstedelijke woonwens de belangrijkste voor dit deelgebied. Aanvullend hierop richt het bouwprogramma zich op kleine huishoudens van 55 jaar en ouder, die doorstromen vanuit omliggende wijken en de regio. Er wordt daarom ingezet op een gevarieerd woonprogramma voor zowel kleine appartementen voor éénpersoonshuishoudens als voor grotere appartementen voor doorstromers en tweepersoonshuishoudens. Daarmee is deze invulling gegeven de demografische termijn een toekomstbestendige omdat, doorstroom mogelijk wordt.

Het uitgangspunt is een realisatie van 2.500 woningen, verdeeld over alle prijssegmenten.

Het economisch programma voor Policy Campus Centraal is vastgesteld zoals gepresenteerd in tabel 2.3.

Tabel 2.3 Programmering Policy Campus Centraal (Gemeente Den Haag, 2018a)

	Minimaal programma	Maximaal programma
kantoren	300.000 m^2	400.000 m^2
voorzieningen (incl. onderwijs, congres, etc.)	42.000 m^2	74.000 m^2
leisure (hotel, horeca en detailhandel)	8.000 m^2	-
Totaal	**350.000 m^2**	**482.000 m^2**

Stedenbouwkundige opgaven

De uitwerking van het ontwikkelingsperspectief bevat onder meer de volgende nog uit te werken ruimtelijke opgaven:

- versterking van Den Haag CS als OV-knooppunt en vitaal onderdeel van de stad (inclusief het op orde brengen van het netwerk langzaam verkeer-OV met daarbij horende ontbrekende schakels en voldoende kwaliteit);
- verdichten stationsomgeving tot intensief gemixt gebied met een levendig stadsmilieu;
- transformeren CS Oost tot een gemixt hoogstedelijk gebied;
- realisatie Groene Entree;
- complementeren Haagse Loper door de Turfmarkt;
- Policy Campus centraal en Campusboulevard/Schedeldoekshaven (kwaliteitsverbetering van het Prins Bernhardviaduct);
- overkluizen van de Utrechtsebaan;
- versterken grachtenstructuur als kwalitatieve buitenruimte en recreatieve route;
- netwerk langzaam verkeer - OV op orde (inclusief ontbrekende schakels en voldoende kwaliteit)

De herontwikkeling van de Schedeldoekshaven valt niet onder de Gebiedsagenda Policy Campus Centraal.

2.3.2 Opgaven voor College Campus HS

De ontwikkeling van woningen speelt in dit gebied een belangrijke rol in de verdere ontwikkeling naar multifunctioneel en levendig stadsdeel. Van alle doelgroepen is de groep van kleinere huishoudens met een stedelijke woonwens de belangrijkste voor dit deelgebied. De combinatie met woningen voor (internationale) studenten en kenniswerkers, starters en doorstromers vraagt om een betaalbaar en financieel bereikbaar nieuwbouwprogramma.

Het uitgangspunt is de volgende verdeling in de ambitie voor het bouwprogramma van minimaal 7.500 en maximaal 9.000 woningen, op de korte tot middellange termijn:
- 30 % sociale huurwoningen;
- 20 % middenhuur woningen en;
- streven naar toevoegen van betaalbare koopwoningen voor koopstarters.

Het economisch programma zoals berekend en gepresenteerd in onderstaande tabel 2.4, is alleen voor het gebied rondom Hollands Spoor en Laakhavens, een onderdeel van College Campus HS.

Tabel 2.4 Programmering College Campus HS (Gemeente Den Haag, 2018b)

	Minimaal programma	Maximaal programma
Kantoren	70.000 m^2	140.000 m^2
Voorzieningen (incl. onderwijs, congres, etc.)	15.000 m^2	25.000 m^2
Leisure (hotel, horeca en detailhandel)	18.000 m^2	45.000
Totaal	**123.000 m^2**	**210.000 m^2**
Wonen	3.500	5.000

Stedenbouwkundige opgaven

De uitwerking van het ontwikkelingsperspectief bevat onder meer de volgende nog uit te werken opgaven:
- ontwikkeling hoogbouwcluster langs het spoor;
- opstellen van een Integraal buitenruimteplan Laakhavens;
- transformatie van Waldorpstraat tot groene stadsboulevard als verbinding van het gebied met Trekvlietplein, Loper Oude Centrum en de stadscampus rondom de Haagse Hogeschool;
- versterken innovatie economisch klimaat door verbeteren van vestigingscondities;
- transformatie Schipperskwartier;
- verdichting langs de randen van Laakhaven Centraal;
- verbeteren van netwerk langzaam verkeer (wandel- en fietsroutes) op onder andere Rijswijkseweg, Leeghwaterplein en Waldorpstraat;
- realisatie van een passend voorzieningenniveau Laakhavens;
- betaalbaar houden van economische ruimte.

2.3.3 Opgaven voor ICT-Security Campus

De opgave is om plekken te creëren waar bedrijven makkelijk met elkaar kennis en informatie delen en zo tot groei van innovatie, economie en werkgelegenheid komen. Tegelijk wordt de verbinding met de buurt gezocht. Het economisch programma richt voornamelijk op de ontwikkeling van een mix van functies. 10 % van het totale programma is voor voorzieningen ter ondersteuning van zowel campus als de buurt. 5 % van het programma is voor onderwijs- en kennisontwikkeling. Wonen is onderdeel van de overige te ontwikkelen functies. De toe te voegen woningen zouden idealiter geschikt zijn voor kleine huishoudens tot de leeftijd 35 jaar, zoals expats, jonge stellen, young-urban professionals, kenniswerkers en studenten. Het uitgangspunt is de volgende verdeling in de ambitie voor het bouwprogramma van ongeveer 3.000 woningen:
- 30 % sociale huurwoningen;
- 20 % middenhuur woningen en
- streven naar toevoegen van betaalbare koopwoningen voor koopstarters.

De overige programmering voor verschillende termijnen wordt in de onderstaande tabel 2.5 gepresenteerd.

Tabel 2.5 Programmering ICT-Security Campus (Gemeente Den Haag, 2018c)

	Minimaal programma	Maximaal programma
Kantoren	70.000 m^2	100.000 m^2
Voorzieningen (incl. onderwijs, congres, etc.)	22.000 m^2	
Leisure (hotel, horeca en detailhandel)	5.000 m^2	-
Totaal	**97.000 m^2**	**127.000 m^2**
Wonen	3.000	**-**

Stedenbouwkundige opgaven

De uitwerking van het ontwikkelingsperspectief bevat onder meer de volgende nog uit te werken opgaven:

- opwaarderen station en ontvangstdomein:
  - upgrade van het bestaande station naar een hoogwaardig intercitystation;
  - realisatie van een fietsenstalling (2.500 plaatsen);
  - verbeteren van de overstap tussen verschillende modaliteiten (inclusief het op orde brengen van het netwerk langzaam verkeer-OV met daarbij horende ontbrekende schakels en voldoende kwaliteit);
  - beter verbinden van de Haagse en Voorburgse zijde van het spoor;
- stedelijke groene ICT - Security Campus:
  - opstellen van een integraal buitenruimteplan;
  - ontwikkelen en versterken van de groene verbinding Van Alphenstraat en de Schenk;
  - versterking van het economisch klimaat door verbetering vestigingscondities;
  - verdichten en toevoegen woonprogramma;
  - faciliteren van routes voor fietsers en voetgangers;
- relaties met de omgeving versterken:
  - betere verbinding met Groene Campus en het stationsgebied, met als zwaartepunt de route naar het Beatrixkwartier.

2.3.4 Overige deelgebieden

In de overige deelgebieden van het CID is de ontwikkeling van ca. 10.500 tot maximaal 14.000 woningen voorzien. In onderstaande tabel zijn de deelgebieden en het voorziene programma globaal weergegeven.

Tabel 2.6 Programmering (Gemeente Den Haag, 2018c)

	Minimaal programma	Maximaal programma
Overig Laakhavens	4.000 woningen	-
Beatrixkwartier / Bezuidenhout-West	1.500 woningen	3.000 woningen
Spoordriehoek / Rivierenbuurt	1.500 woningen	3.000 woningen
Binckhorst Noordwest	2.500 woningen	4.000 woningen

Tabel 2.5 Programmering (Gemeente Den Haag, 2018c)

	Minimaal programma	Maximaal programma
Overig Laakhavens	4.000 woningen	-
Beatrixkwartier / Bezuidenhout-West	1.500 woningen	3.000 woningen
Spoordriehoek / Rivierenbuurt	1.500 woningen	3.000 woningen
Binckhorst Noordwest	2.500 woningen	4.000 woningen

Overig Laakhavens

In Laakhavens west worden op korte en middellange termijn (2019-2030) circa 2.400 woningen ontwikkeld. Daarnaast wordt voor de lange termijn (2030-2040) herstructurering het Schipperskwartier voorzien. In de gebiedsvisie en het MER worden de mogelijkheden voor verdichting van het gebied door het toevoegen van ca. 1.200 woningen onderzocht.

Beatrixkwartier / Bezuidenhout-West

Voor Bezuidenhout-west wordt voor de lange termijn (2030-2040) herstructurering voorzien. In de gebiedsvisie en het MER de mogelijkheden voor verdichting van het gebied (inclusief Beatrixkwartier) door het toevoegen van ca. 1.500-3.000 woningen onderzocht.

Spoordriehoek / Rivierenbuurt

In de Rivierenbuurt zijn op middellange termijn (2019-2030) enkele herontwikkelingslocaties voorzien. Daarnaast worden op middellange en lange termijn (2030-2040) ontwikkelingsmogelijkheden in de spoordriehoek verwacht. In de gebiedsvisie en het MER worden de mogelijkheden voor ca. 1.500-3.000 woningen in de Rivierenbuurt en Spoordriehoek onderzocht.

Binckhorst-Noordwest

In Binckhorst wordt op middellange en lange termijn (2030-2040 een doorgroei tot ca. 10.000 woningen voorzien (5.000 extra t.o.v. omgevingsplan). De verwachting is dat een aanzienlijk deel van de doorgroei wordt gefaciliteerd in Binckhorst-Noordwest. In de gebiedsvisie en het MER worden de mogelijkheden voor van ca. 2.500-4.000 woningen in Binckhorst-Noord-west onderzocht.

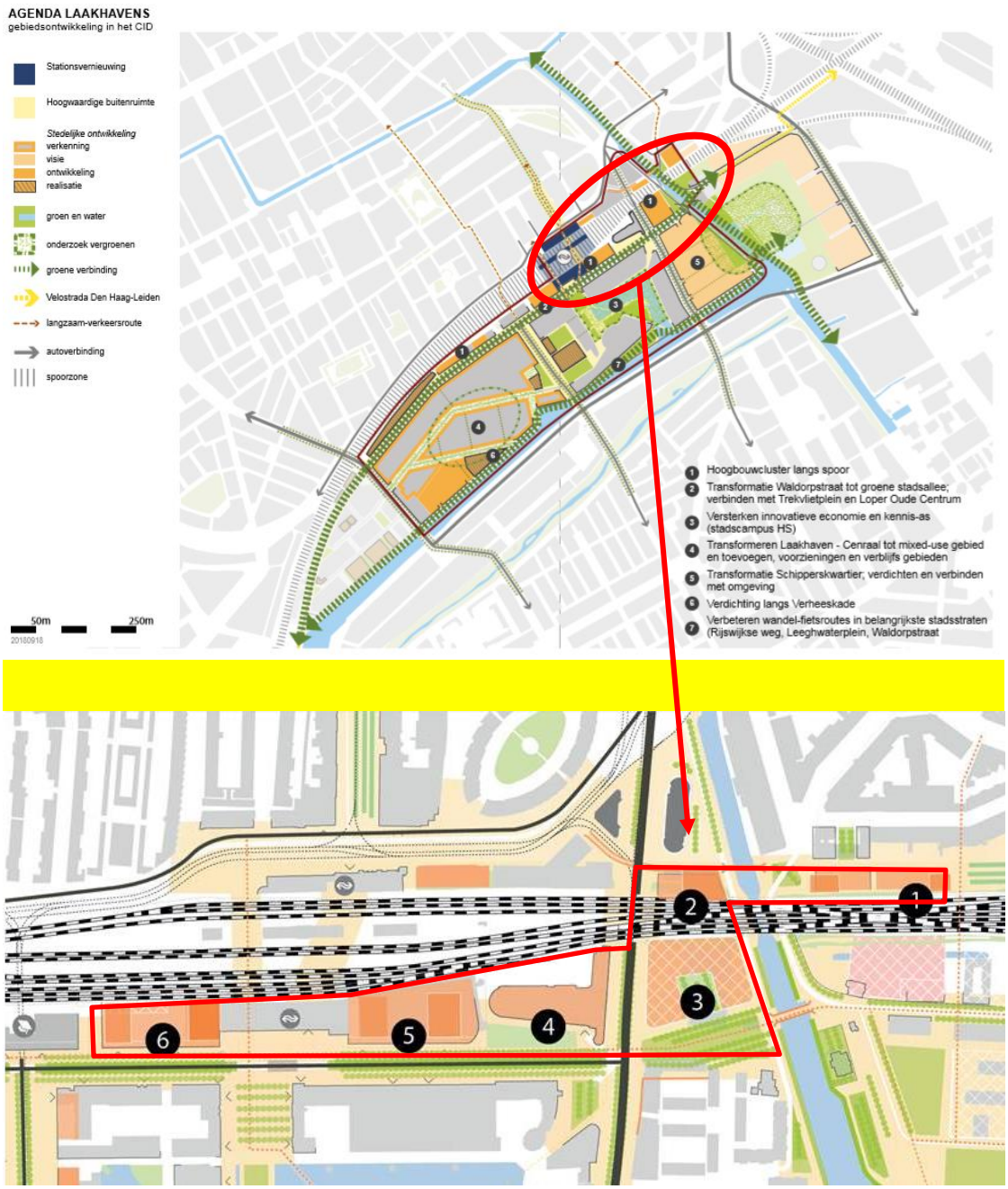
2.4 Opgave voor het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor

De Gebiedsagenda Laakhavens (paragraaf 2.2.2) en de opgaven voor de College Campus HS (paragraaf 2.3.2) leiden rondom station Hollands Spoor tot enkele concrete ontwikkelingen die op korte termijn gerealiseerd worden in een bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor bestaat uit zes samenhangende ontwikkelingen met maximaal 3.500 wooneenheden, 90.000 m^2 bvo kantoor, 15.000 m^2 (onderwijs)voorzieningen en 15.000 m^2 leisure:

- Parkeerplaats Dintelstraat
- Struijck II
- Laakpoort
- Post Tower
- The Globe
- K&R Kavel

In de navolgende afbeelding is de ligging van het bestemmingsplangebied in het deelgebied Laakhavens gemarkeerd.

Afbeelding 2.3 Ligging plangebied bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor in deelgebied Laakhavens CID



3

AANPAK VAN HET MILIEUONDERZOEK

3.1 Rol van het gecombineerde MER

Het gecombineerde plan- en project-MER brengt de milieueffecten voor zowel de Gebiedsvisie CID als het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor in beeld. Met deze informatie draagt het MER bij aan het maken van zorgvuldige afwegingen over en de motivering van de stedelijke ontwikkelingen die met deze planologische besluiten mogelijk wordt gemaakt. Het plan-MER voor de Gebiedsvisie heeft een andere functie en voldoet aan andere eisen dan het project-MER voor het bestemmingsplan. Tabel 3.1 geeft een overzicht van de overeenkomsten en verschillen tussen beide typen MER.

Tabel 3.1 Overeenkomsten en verschillen tussen het MER voor Gebiedsvisie en bestemmingsplan

	Gebiedsvisie	**Bestemmingsplan**
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 Spoorzone Hollands Spoor binnen de ruimtelijke en milieukundige kaders en randvoorwaarden van de Gebiedsvisie
plangebied	Het monitoringsgebied CID dat de bouwblokken omvat tussen en rondom de drie hoofdstations in het centrum van Den Haag (zie afbeelding 3.1)	De grenzen van het bestemmingsplan, zoals weergegeven in afbeelding 3.2
planhorizon	2040 (het MER brengt effecten in het tussenjaar 2030 ook in beeld)	2030
type MER	Plan-MER	Project-MER
alternatieven	Alternatieven op de strategische keuzes voor het gebied die naar verwachting leiden tot de meest onderscheidende milieueffecten: - omvang van het bouwprogramma; - mobiliteitsstrategie	Alternatieven op het gebied van de mobiliteitsstrategie op basis van de maximale planologische mogelijkheden van het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor
detailniveau van milieu-informatie	Globaler, vaak kwalitatiever gericht op onderscheidende milieueffecten van hoofdkeuzes	Gedetailleerder en vaker kwantitatiever, mede gericht op het toetsen aan wet- en regelgeving

Doorwerking van plan-MER/Gebiedsvisie op het project-MER/bestemmingsplan

Hoewel beide typen MER parallel worden ontwikkeld, bestaat er een duidelijke afhankelijkheid tussen het plan-MER voor de Gebiedsvisie en het project-MER voor het bestemmingsplan. Als structuurvisie in de zin van de Wro vormt de Gebiedsvisie een kader voor het bestemmingsplan. Keuzes uit de Gebiedsvisie kunnen daardoor randvoorwaarden geven voor de invulling van het bestemmingsplan en daarmee de reikwijdte van het project-MER bepalen. Voorbeelden hiervan zijn de mobiliteitsstrategie (alternatief in het MER, zie paragraaf 3.4) of de strategie op gebied van klimaatadaptatie (onderdeel van het beoordelingskader, zie paragraaf 4.1.5).

Voorbeeld mobiliteitsstrategie
De gekozen mobiliteitsstrategie uit de Gebiedsvisie kan doorwerken in het bestemmingsplan. Bijvoorbeeld door eisen te stellen van de inrichting van openbare ruimte en verkeersinfrastructuur, zodat wandelaars en fietsers meer ruimte krijgen. Of door gebiedsspecifieke parkeernormen op te leggen die autogebruik verminderen.

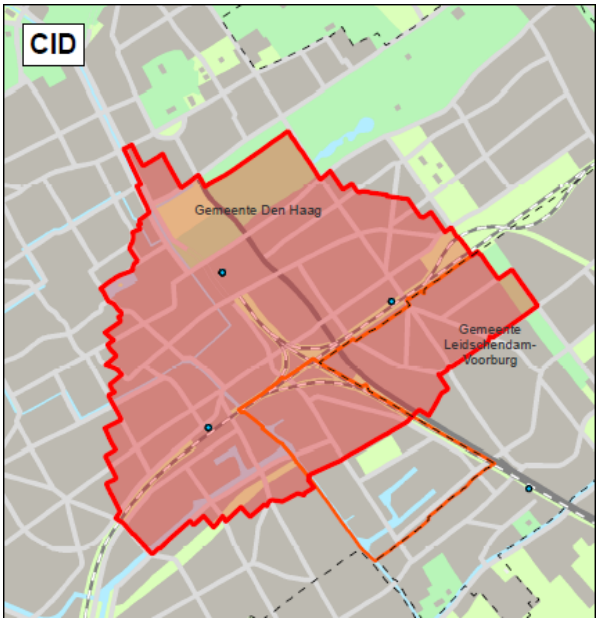
Voorbeeld klimaatbestendigheid
Uit een samenhangende analyse in het plan-MER kunnen bepaalde aandachtspunten of kansen naar voren komen voor klimaatbestendigheid in het CID-gebied. Dit zou ertoe kunnen leiden dat de Gebiedsvisie bijvoorbeeld aanstuurt op het opnemen van extra waterberging of groenvoorzieningen in het bestemmingsplangebied Hollands Spoor, omdat wateroverlast of hittestress juist op die locatie het meest doeltreffend kan worden beperkt voor een veel groter gebied.

Plan-MER voor de Gebiedsvisie CID
Het plan-MER brengt in beeld wat de milieueffecten zijn van de strategische keuzes die voorliggen in de Gebiedsvisie CID. Het onderzoek heeft een globaler karakter, passend bij het abstractieniveau van de Gebiedsvisie en rekening houdend met de hogere mate van onzekerheid ten gevolge van de gehanteerde horizon tot 2040. Het plan-MER speelt in op deze onzekerheden door waar nodig gebruik te maken van onderbouwde aannames, bandbreedtes en scenario's.

De alternatieven in het plan-MER richten zich op de strategische keuzes in het CID-gebied die naar verwachting de meest onderscheidende milieueffecten zullen hebben: allereerst de omvang van het bouwprogramma en daarnaast de mobiliteitsstrategie. De alternatieven op deze twee strategische keuzes leiden naar verwachting tot duidelijk andere effecten op de gehanteerde beoordelingsthema's: hoogstedelijkheid, concurrentiekracht, bereikbaarheid, gezondheid, klimaatbestendigheid, energietransitie en circulariteit. Zo kan een minder hoog bouwprogramma in combinatie met een vergaande mobiliteitsstrategie waarschijnlijk voordelen bieden op het gebied van gezondheid en bereikbaarheid. Daartegenover staat dat doelen op het gebied hoogstedelijkheid en concurrentiekracht (verdichting, ruimte voor woningbouw en werkfuncties) daarmee wellicht niet optimaal ingevuld kunnen worden. Door inzicht te bieden in dergelijke verbanden levert het MER een bijdrage aan de belangenafweging over strategische keuzes in de Gebiedsvisie CID. Daarnaast laat het MER zien welke alternatieven leiden tot mogelijke overschrijding van wettelijke normen en harde kaders. Daarmee geeft het MER inzicht in de (milieu)gebruiksruimte die beschikbaar is voor toekomstige plannen en projecten in het CID-gebied.

Afbeelding 3.1 toont het monitoringsgebied CID dat gehanteerd wordt voor de onderzoeken bij het plan-MER voor de Gebiedsvisie CID en het beoogde levend informatiesysteem.

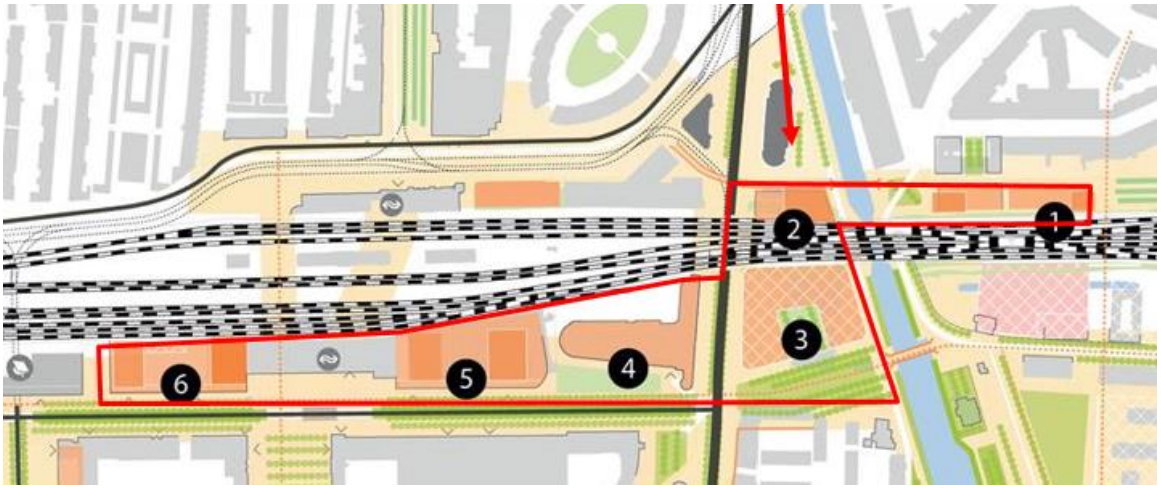
Afbeelding 3.1 Het Monitoringsgebied CID als gehanteerd onderzoeksgebied



Project-MER voor het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor

Het project-MER levert - waar nodig - aanvullende gedetailleerde milieu-informatie ten behoeve van het bestemmingsplan en onderzoekt de effecten van de maximale planologische mogelijkheden van het bestemmingsplan. Ook gaat het project-MER in op mogelijk te nemen mitigerende maatregelen om effecten te verminderen. Het project-MER hanteert een hoger detailniveau voor het plangebied Spoorzone Hollands Spoor, dan het plan-MER voor de Gebiedsvisie. Het project-MER gaat daarbij uit van de maximale planologische mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt binnen de kaders en randvoorwaarden die voortkomen uit het plan-MER en Gebiedsvisie. Op basis van de maximale planologische mogelijkheden zijn maatgevende milieueffecten bij een maximale invulling inzichtelijk. Door daarnaast te variëren op de voor het bestemmingsplan te hanteren mobiliteitsstrategie sluit dit project-MER aan bij de strategische keuzes die voorliggen in de Gebiedsvisie en de kaders en randvoorwaarden die daaruit volgen voor het bestemmingsplan. De alternatieven in het project-MER vormen namelijk onderdeel van de alternatieven op het gebied van de mobiliteitsstrategie, zoals opgenomen voor het plan-MER.

Afbeelding 3.2 Plangebied bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor als onderzoeksgebied



Levend informatiesysteem

In het MER worden de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkelingen in kaart gebracht. Naarmate deze voorgenomen ontwikkelingen minder concreet zijn is de onzekerheid over die effecten groter. Door te werken met bandbreedtes ontstaat echter wel een beeld van de draagkracht van het gebied en daarmee van de beschikbare ontwikkelruimte, en van de kaders of randvoorwaarden waarbinnen die ontwikkelruimte kan worden benut. Het MER biedt zodoende ook informatie die relevant is voor besluiten over concrete ruimtelijke ontwikkelingen in de toekomst. Tegelijkertijd genereren deze besluiten weer nieuwe informatie over de milieueffecten die aan het MER worden toegevoegd. In die zin is het MER dus een levend informatiesysteem dat zich ontwikkelt in samenspel met de ontwikkeldynamiek in het gebied.

Waar mogelijk wordt ook bij het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor en andere ruimtelijke plannen voor toekomstige ontwikkelingen in het gebied voortgebouwd op de informatie uit het MER. Door het regelmatig actualiseren van de staat van de leefomgeving op basis van integrale monitoring en nieuwe informatie uit toekomstige plannen ontstaat een levend informatiesysteem dat het mogelijk maakt om de ontwikkeling waar nodig tijdig bij te sturen met behulp van vooraf gedefinieerde maatregelen.

3.2 Uitgangspunten voor het gecombineerd MER

Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

Het MER vergelijkt de effecten van de alternatieven voor het CID ten opzichte van een referentiesituatie. In het MER wordt daarom onderscheid gemaakt tussen de huidige situatie en de referentiesituatie:

- huidige situatie: de feitelijke staat van de leefomgeving en de gerealiseerde projecten per 1 januari 2019[1];
- referentiesituatie: de situatie die tot en met 2030 (project-MER) en 2040 (plan-MER) zou ontstaan als gevolg van de zogeheten autonome ontwikkelingen.

Autonome ontwikkelingen

Het MER houdt rekening met de autonome ontwikkelingen voor het CID. Dit zijn de ontwikkelingen die ook plaatsvinden als de Gebiedsvisie CID en het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor geen doorgang vinden. De invloed van dominante raakvlakprojecten wordt door middel van gevoeligheidsanalyses in kaart gebracht. Dit kunnen toekomstige ruimtelijke of infrastructurele ontwikkelingen zijn, waarvoor een (ontwerp)besluit beschikbaar is. Deze ontwikkelingen worden naar verwachting binnenkort (volledig) gerealiseerd en zijn doorgaans planologisch mogelijk gemaakt in de afgelopen jaren. Dit kunnen

[1] Of het meest recente jaar waarvan alle benodigde gegevens beschikbaar zijn.

ontwikkelingen in het CID-gebied zijn (zoals de realisatie van de Grotiusplaats of de Waldorp Four) of daarbuiten (zoals de openstelling van de Rotterdamsebaan en de ontwikkeling van circa 5000 woningen in de Binckhorst).

Daarnaast zijn er generieke ontwikkelingen die het gebiedsniveau overstijgen. Op het gebied van milieu is dit bijvoorbeeld de trendmatige verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van (inter-)nationale afspraken of de klimaatverandering die op basis van verschillende scenario´s te verwachten is. Ook zijn er technologische, demografische, politieke, economische en sociale ontwikkelingen die in meer of mindere mate invloed hebben op de autonome ontwikkeling van het CID-gebied. Zo bepaalt het migratieoverschot en de ontwikkeling van de werkgelegenheid in sterke mate de aard en de hoogte van de verstedelijkingsopgave. Ook technologische innovaties, zoals autonoom of emissieloos rijden, zijn zeker vanaf 2030 van grote invloed op de verplaatsingspatronen en milieucondities in het CID. Het plan-MER speelt in op deze onzekerheden in de autonome ontwikkeling door waar nodig gebruik te maken van onderbouwde aannames, bandbreedtes en scenario's. In sommige gevallen zullen deze conservatief zijn, en dus gericht op identificatie van worst-case effecten. In elk geval zijn de aannames die wij hiervoor zullen doen altijd transparant.

Wettelijke en beleidskaders

Wet- en regelgeving en beleid stellen randvoorwaarden aan en bevatten ambities voor de ontwikkeling van het CID. Het MER gaat in op de belangrijkste aspecten en de randvoorwaarden van relevante beleidskaders en wet- en regelgeving binnen lokale, provinciale en nationale kaders.

Lokale kaders

- Structuurvisie Den Haag 2020 - Wereldstad aan Zee (2005): beschrijft het gewenste toekomstbeeld en de ruimtelijke veranderingen die de komende vijftien jaar nodig zijn om dat te bereiken;
- Agenda Ruimte voor de Stad (2016): de onderlegger voor het ruimtelijk beleid van de gemeente, door het in kaart brengen van trends wat betreft de ontwikkeling van de stad, als basis voor beleidsvernieuwing in het ruimtelijk beleid, een omgevingsvisie en het ontwikkelen en boordelen van nieuwe ruimtelijke plannen die uiting geeft aan hoe de gemeente met de stad samen aan de ruimtelijke ontwikkeling van Den Haag wil werken;
- Nota Haagse Hoogbouw: Eyeline Skyline (2017): biedt de handvaten om hoogbouw op een verantwoorde en zorgvuldige manier in te passen in de structuur van de stad, zodat initiatiefnemers duidelijkheid krijgen en uitgedaagd worden om bij te dragen aan een groene en duurzame stad en met innovatieve oplossingen te komen;
- Woonvisie Den Haag (2017): in de woonvisie worden de gewenste en noodzakelijke ontwikkelingen geschetst op het terrein van wonen voor de middellange termijn, waarbij het woonprogramma in termen van doelgroepen, prijssegmenten en woonmilieus omschreven wordt. Daarnaast geeft het ambities weer op het gebied van verduurzaming en kwaliteit van de bestaande woningvoorraad, betaalbaarheid en wonen en zorg.
- Kadernota Duurzaamheid (2019): geeft invulling aan de thema's schone energievoorziening, betere leefomgeving, duurzaam stedelijk vervoer en een duurzaam gebruik van grondstoffen in relatie tot gebiedsontwikkelingen.

Provinciale kaders

- Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM provincie Zuid-Holland): biedt een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. De visie geeft zekerheid over een mobiliteitsnetwerk dat op orde is en de reiziger en de vervoerder keuzevrijheid biedt en bevat voldoende flexibiliteit om in de ruimtelijke ontwikkeling te reageren op maatschappelijke initiatieven;
- Verordening Ruimte: om het provinciaal ruimtelijk beleid uit te voeren heeft de provincie verschillende instrumenten, waarvan een verordening er één is. De Verordening ruimte 2014 stelt regels aan gemeentelijke bestemmingsplannen;
- Adaptieve agenda Zuidelijke Randstad (AAZR) 2040 (2013): benoemt een gezamenlijke ambitie voor overheden, markt en samenleving met bijbehorende strategieën en opgaven die worden voorzien richting 2040. De AAZR is leidend voor de bestuurlijke gesprekken van Rijk en regio over het fysieke domein;

- Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH): De Metropoolregio Rotterdam Den Haag is een samenwerkingsverband van 23 gemeenten op het gebied van verkeer, openbaar vervoer en economisch vestigingsklimaat. Rijk en regio hebben tijdens het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) besloten een verkenning te starten in het kader van het gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma Rotterdam Den Haag. Op basis van deze preverkenning start nu een verkenning die zich met name richt op de nieuwe OV-verbinding naar de Binckhorst in relatie tot de ontwikkeling van de Binckhorst.

Nationale kaders
- SVIR (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte): waarin het Rijk de ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040 schetst;
- Ontwerp-NOVI (Nationale Omgevingsvisie): waarin het Rijk een langetermijnvisie geeft op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland;
- Barro (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening): het Barro voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken;
- PHS (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer): uitgevoerd door ProRail, samen met vervoerders in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, om het spoorwegennet geschikt te maken voor de huidige én toekomstige vraag van vervoerders en reizigers.

De inhoudelijke beschrijving van de relevante kaders en ambities, en de wijze waarop deze in het MER gebruikt worden, volgt in het MER. De leefomgevingsambities die voortkomen uit het beleid zijn reeds opgenomen in de opbouw van het beoordelingskader in hoofdstuk 4. Ook deze worden in het MER uitgewerkt.

3.3 Kern van de aanpak

De ambities voor het CID zijn hoog en leiden tot een groot aantal uiteenlopende opgaven. Uit deze verschillende opgaven zijn twee dominante keuzes afgeleid: 1) de omvang van het bouwprogramma en 2) de mobiliteitsstrategie. Deze zijn het meeste bepalend voor de ontwikkelruimte in het gebied en hebben naar verwachting de meest onderscheidende milieueffecten. Voor beide keuzes worden in het MER de relevante alternatieven onderzocht. De effecten van deze alternatieven worden vervolgens beoordeeld op hun milieueffecten en de mate waarin ze invulling geven aan (leefomgevings)ambities (doelbereik). In het MER wordt zo inzicht gegeven in de voor- en nadelen, kansen, belemmeringen en interacties van de voorliggende keuzes. Hiermee worden als het ware de ‘hoeken van het speelveld’ verkend. Deze beslisinformatie kan worden betrokken bij besluitvorming over de Gebiedsvisie en het bestemmingsplan.

De beoogde aanpak van het MER bestaat op hoofdlijnen uit de volgende stappen:
1 Vaststellen opgaven CID: Hoofdstuk 2 van deze NRD geeft een eerste indruk van de ontwikkelingen en opgaven die spelen in de verschillende deelgebieden en voor het CID als geheel. Op basis van de Gebiedsagenda’s en de Agenda CID wordt deze informatie in het MER uitgewerkt en aangescherpt. Ook de inzichten uit de analyse van de referentiesituatie (stap 3) kunnen leiden tot aanpassingen van de opgaven;
2 Uitwerken integraal beoordelingskader: De staat van de leefomgeving wordt in het MER getoetst aan het integraal beoordelingskader uit hoofdstuk 4. Dit beoordelingskader wordt in het MER nader uitgewerkt op basis van achterliggend beleid, maar laat nu al zien welke thema’s en criteria een belangrijke rol vervullen en welke ‘kapstok’ wordt gebruikt in het milieuonderzoek;
3 Analyse van de referentiesituatie: Het MER brengt in beeld wat de milieu- en leefomgevingskwaliteit is op dit moment (huidige situatie) en in een toekomst waarbij de beoogde ontwikkeling van het CID niet zou plaatsvinden (referentiesituatie). Uit deze analyse blijkt waar zich reeds knelpunten voordoen en waar kwaliteit in de leefomgeving relatief hoog is. Hierbij wordt de feitelijke en verwachte milieukwaliteit van de huidige situatie wel geduid, maar wordt geen expliciete beoordeling met behulp van scores gegeven;

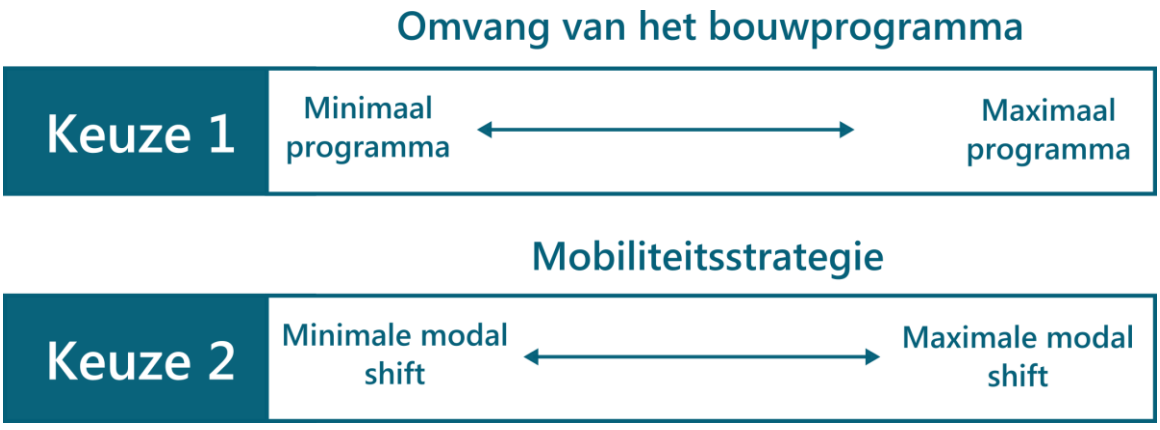
4 Vaststellen alternatieven: Op basis van de opgaven, kansen en knelpunten in het gebied, worden in het MER de effecten van relevante alternatieven onderzocht. Paragraaf 3.4 geeft een overzicht van de alternatieven die in het MER onderzocht zullen worden. Deze alternatieven kunnen als gevolg van de Agenda CID of de analyse van de huidige en toekomstige staat van de leefomgeving aangepast worden;
5 Effecten en vergelijking van alternatieven: De effecten van de alternatieven worden beoordeeld op hun milieueffecten (zie beoordelingskader in hoofdstuk 4) en mate waarin ze invulling geven aan andere (leefomgevings)ambities (doelbereik). In het MER wordt zo inzicht gegeven in de voor- en nadelen, kansen, belemmeringen en interacties van verschillende keuzes die belangrijk zijn voor de besluitvorming over de Gebiedsvisie en het bestemmingsplan. Daarbij gaat het MER in op zowel de absolute effecten als de relatieve effecten ten opzichte van de referentiesituatie.

3.4 Alternatieven voor het CID

De alternatieven in het MER richten zich op de twee dominante keuzes die voorliggen zowel in het CID als in Spoorzone Hollands Spoor[1]:
1 de omvang van het bouwprogramma in het CID;
2 de mobiliteitsstrategie voor het CID.

Deze keuzes zijn het meest bepalend voor de ontwikkelruimte binnen het CID en leiden naar verwachting tot de meest onderscheidende milieueffecten. De hoeveelheid verkeer (afhankelijk van het bouwprogramma) en samenstelling van het verkeer (afhankelijk van de mobiliteitsstrategie) zijn namelijk bepalend voor het functioneren en de leefomgevingskwaliteit van het CID. Zo zijn de ruimteclaims en milieueffecten relatief groter bij een hoog bouwprogramma dat uitgaat van autobereikbaarheid, dan een laag bouwprogramma dat georiënteerd is op OV, fietsers en voetgangers. Het functioneren van het gebied en de kwaliteit van de leefomgeving zijn uiteraard van meer factoren afhankelijk. De invloed van deze factoren wordt aan de hand van verschillende beoordelingsthema´s inzichtelijk gemaakt.

Afbeelding 3.3 Dominante keuzes voor het CID

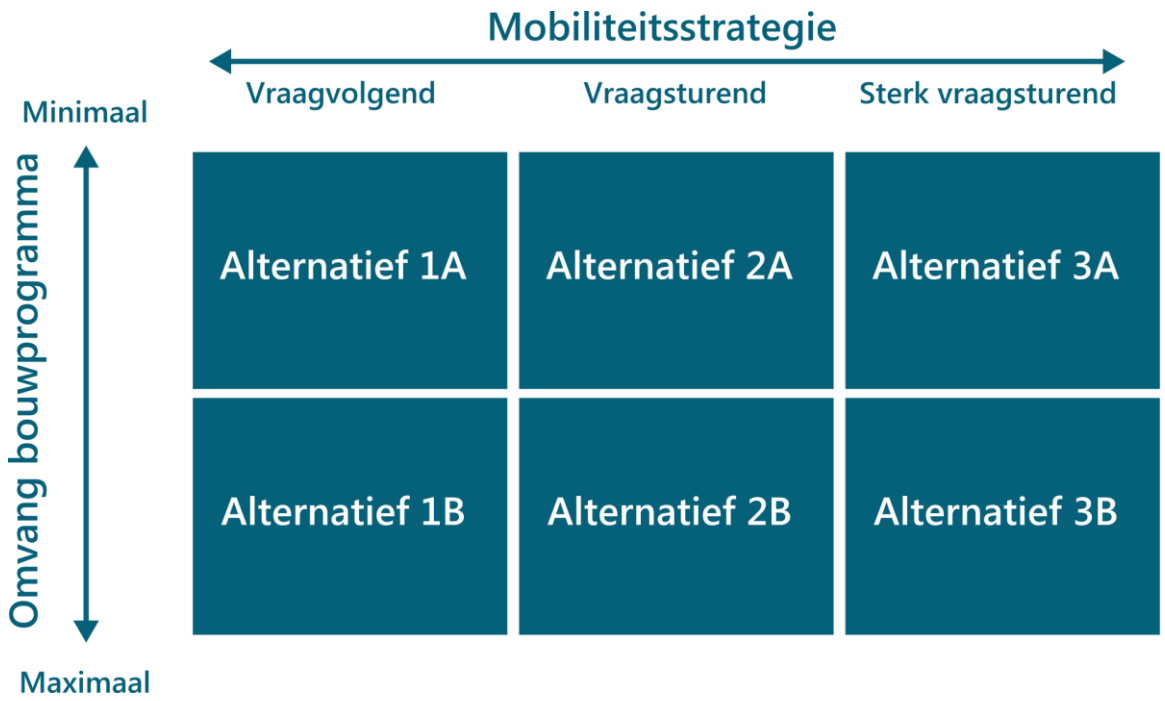


Door beide keuzes te combineren op de hierboven beschreven wijze ontstaan vier mogelijke richtingen voor de ontwikkeling van het CID. Deze richtingen definiëren het speelveld voor het CID. Het MER verkent de hoeken van dit speelveld in totaal zes duidelijk verschillende alternatieven. Onderstaande afbeelding geeft

[1] Deze strategische keuzes liggen primair voor in de Gebiedsvisie CID, maar zijn vanwege de gekozen parallelle ontwikkeling van het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor ook daar aan de orde. Dit omdat de keuzes in het bestemmingsplan Hollands Spoor en de Gebiedsvisie elkaar wederzijds sterk kunnen beïnvloeden in termen van ontwikkelruimte c.q. leefomgevingskwaliteit.

dit schematisch weer. Onderstaande paragrafen gaan nader in op de uitwerking van de alternatieven en de aannames en uitgangspunten die hieraan ten grondslag liggen.

Afbeelding 3.4 Schematische weergave van het speelveld voor het CID en de alternatieven in het MER



3.4.1 Alternatieven voor de omvang van het (bouw)programma

De huidige opgave voor het CID is vertaald naar een programma van minimaal 18.500 woningen, kantoren, bedrijfsruimtes, instituten en alle benodigde ondersteunende maatschappelijke zorg-, sport- en leisurefuncties tot het jaar 2040. Door een bandbreedte te hanteren in het MER wordt de houdbaarheid van de milieu-informatie vergroot en kan met het MER nog beter worden ingespeeld op de onzekere toekomstige ontwikkelingen.

Alternatieven

A. minimaal programma[1]: dit alternatief volgt de meest waarschijnlijke economische en demografische ontwikkelingen, waarbij tot en met 2040 het minimale programma voor het CID wordt gerealiseerd: 18.500 woningen en 25.000 arbeidsplekken en alle benodigde ondersteunende economische en maatschappelijke functies (Gemeente Den Haag, 2016);
B. maximaal programma: dit alternatief baseert zich op een hoog economische en demografisch groeiscenario, waarbij de trek naar de stad zich sterker doorzet. In dit scenario kan de behoefte aan woningen en arbeidsplaatsen en voorzieningen in het CID hoger zijn dan nu wordt voorzien. Dit vertaalt zich naar een realistisch maximaal alternatief dat bestaat uit een programma van 24.500 woningen, 30.000 arbeidsplaatsen en benodigde ondersteunende en maatschappelijke functies met een verzorgingsfunctie voor de stad of regio.

[1] Minimaal met het oog op de ambities van de gemeente ten aanzien van het CID. Een alternatief dat minder dan dit bouwprogramma realiseert is weliswaar mogelijk maar voldoet niet aan de minimale programmatische ambities van de gemeente Den Haag (heeft onvoldoende doelbereik). In feite voorziet de referentiesituatie in een absoluut minimaal alternatief, waarin met uitzondering van de autonome ontwikkelingen, geen nieuwe programmatische ontwikkelingen in het CID plaatsvinden.

Uitgangspunten

Onderdeel van beide alternatieven is het programma zoals dat is opgenomen in de Gebiedsagenda´s voor de deelgebieden en beoogd wordt met de maximale invulling van het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor.

De alternatieven variëren in de omvang van het bouwprogramma, niet in de ruimtelijke of functionele spreiding of fasering van het programma binnen het CID-gebied. Er is bewust voor gekozen om in dit stadium van de planvorming niet te variëren in de ruimtelijke of functionele spreiding van het programma binnen het CID-gebied. Het bouwprogramma geeft de kaders voor de ruimtelijke en functionele spreiding van het programma binnen de overgebleven (milieu)ruimte.

De ontwikkelstrategie van verdichting nabij OV-knooppunten is gericht op het minimaliseren van milieueffecten door het stimuleren van duurzame mobiliteit. Het ontwikkelpad waarbij in eerste instantie primair verdichting plaatsvindt in de omgeving van de stations (de 'polen') en pas in tweede instantie in de tussenliggende gebieden (de 'zones') sluit aan bij het Haagse beleid, is logisch op grond van wetenschappelijke literatuur en blijkt ook uit de initiatieven die zich op dit moment in de praktijk voordoen.

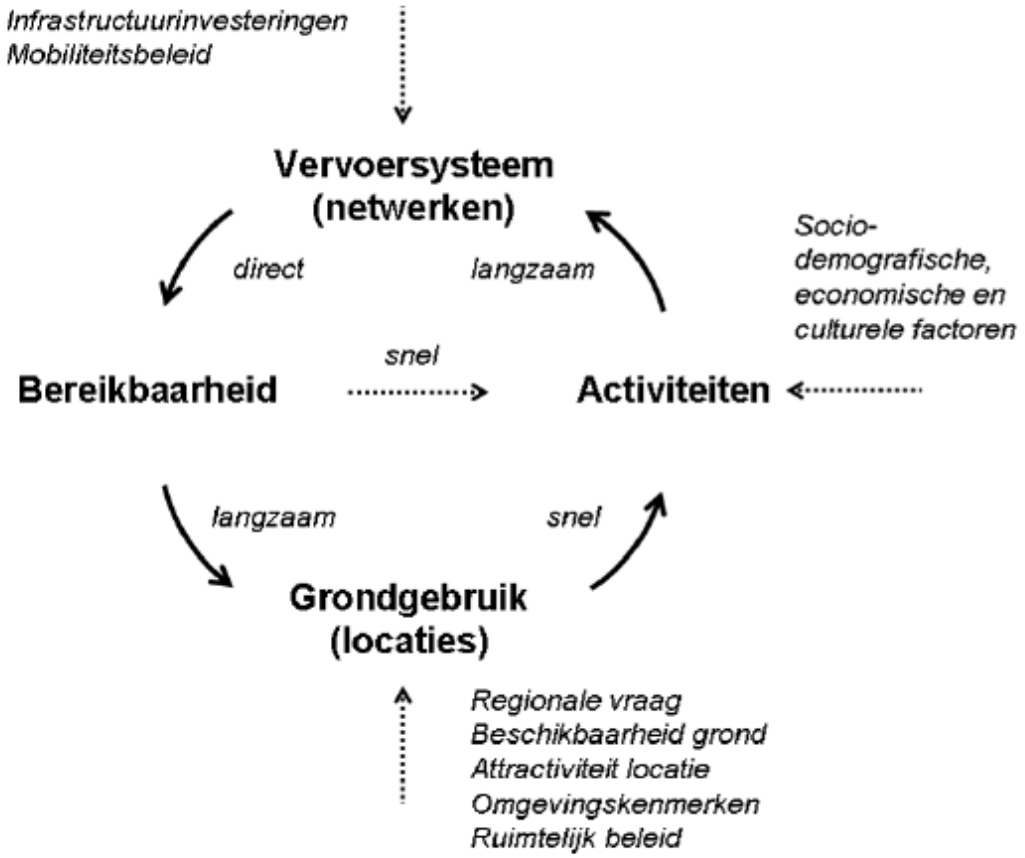
Beleidsmatige basis

Het beleid Haagse Hoogbouw (Gemeente Den Haag, 2017) gaat ervan uit dat de hoogste bebouwingdichtheden zich concentreren in de nabijheid van de hoofdstations of andere OV-knooppunten. Dit is vastgelegd in de opgestelde Gebiedsagenda's die zijn opgesteld voor de drie 'prioritaire gebieden' rondom de drie hoofdstations van Den Haag zijn. Op basis van dit beleid is ook het aandeel kantoorruimte in de directe nabijheid van deze hoofdstations het groots. Dit stemt overeen met de initiatieven zoals die zich in het CID-gebied in de praktijk voordoen en sluit aan bij de logica dat bedrijven bij hun vestigingskeuze gevoelig zijn voor goede (multi)modale bereikbaarheid.

Wetenschappelijke basis

Het ontwikkelpad voor het CID is ook aannemelijk met het oog op de wetenschappelijke literatuur over wederzijdse beïnvloeding van bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling. De 'transport en land use feedback cycle´ uit afbeelding 3.5 illustreert kortgezegd dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen nabij stations nieuwe activiteiten genereren. Deze activiteiten vergroten het gebruik en daarmee de draagkracht van vervoerssystemen. Toenemende kwaliteit van het vervoerssysteem (capaciteit, frequentie, snelheid OV en betere verbindingen en voorzieningen voor fietsers en voetgangers) resulteert in een betere bereikbaarheid, waardoor deze stationslocaties nog aantrekkelijker worden voor ruimtelijke ontwikkelingen. Dit leidt ertoe dat het invloedsgebied van de stationsgebieden als het ware wordt vergroot en OV-georiënteerde ruimtelijke ontwikkelingen ook op grotere afstand van deze OV-knooppunten aantrekkelijker wordt.

Afbeelding 3.5 Transport land use feedback cycle (Nederlandse bewerking van Bertolini, 2009, oorspronkelijk Wegener en Fürst, 1999)



3.4.2 Alternatieven voor mobiliteitsstrategie

Het CID is een gebied waar de infrastructuur op dit moment zwaar belast is. Het autonetwerk zit, zeker in de spits, aan zijn capaciteit en ook het fietsnetwerk knelt op sommige kruispunten waardoor fietsfiles ontstaan tijdens spitsuren. Maar ook op centrale delen van het openbaar vervoer netwerk zijn capaciteitsknelpunten aanwezig.

Om de verdichting van het CID te kunnen faciliteren, hoogstedelijke interactiemilieus te ontwikkelen en milieueffecten te beperken, zet gemeente Den Haag in op het beïnvloeden van de 'modal split' in het gebied, met als doel het behalen van een 'modal shift': het vergroten van het aandeel voetgangers, fietsers en OV-gebruikers ten opzichte van het aandeel gemotoriseerd verkeer. De Gebiedsvisie kan (ruimtelijke) maatregelen treffen en kaders bieden om deze verandering van vervoerswijze ('modal shift') te stimuleren. Ook is in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) besloten een verkenning te starten in het kader van het gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma Rotterdam Den Haag ten aanzien van de Binckhorst[1]. De alternatieven voor de mobiliteitsstrategie zullen daarom aansluiten op de varianten van deze MIRT-verkenning.

[1] Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT 21 en 22 november 2018. Te raadplegen via: https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2018/11/22/bijlage-1-afsprakenlijst-bestuurlijk-overleggen-mirt-21-en-22-november-2018/bijlage-1-afsprakenlijst-bestuurlijk-overleggen-mirt-21-en-22-november-2018.pdf

De verdichting in het CID zorgt ervoor dat er meer vervoersbewegingen zullen ontstaan, van mensen (inwoners, werknemers en bezoekers) en goederen (geen productie, wel gebruiksgoederen). Het is een grote opgave om de bereikbaarheid van het CID te garanderen, waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte en ook de milieukwaliteit verbeteren. In het CID moet ruimte zijn voor hoogstedelijke interactiemilieus, waarbij ontmoeting van mensen centraal staat. Hiervoor is het noodzakelijk dat prioriteit wordt gegeven aan schone en ruimte-efficiënte vervoermiddelen: openbaar vervoer, fietsers en voetgangers, of volledig gevulde auto's.

In het MER voor het CID worden drie alternatieven voor mobiliteitsstrategie onderzocht, die variëren in de mate waarin alternatieven (lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit) worden gestimuleerd en autogebruik wordt ontmoedigd. De alternatieven sturen daarmee op maatregelen die de keuze voor vervoerswijze beïnvloeden. Feitelijk zijn de alternatieven drie niveaus in het nastreven van de modal shift.

Alternatieven

1 vraagvolgend mobiliteitsbeleid: Dit alternatief richt zich op de continuering van het beleid uit de Haagse Nota Mobiliteit (2011)[1], het huidige parkeerkader inclusief de hierin vastgestelde parkeernormen en de aansluiting van het CID op het lokale OV-netwerk van Den Haag. Buiten de vastgestelde maatregelen vinden er geen grote investeringen plaats in capaciteit van het infrastructuurnetwerk van auto, fiets en OV. Dat betekent dat er naar verwachting geen grote verschuivingen in de vervoerswijzekeuze van bewoners, bezoekers en werknemers met herkomst/bestemming CID zullen optreden. Het gevolg hiervan is dat een situatie ontstaat waarin geen additioneel autoverkeer mogelijk is, maar overstappen op andere modaliteiten beperkt is. Feitelijk geeft dit alternatief dus primair een referentiekader voor de overige alternatieven. Daarnaast is het mogelijk dat dit alternatief naast grote problemen in het mobiliteitsnetwerk ook kleine problemen laat zien of anderszins leidt tot bepaalde inzichten. Daarmee kan het ook een inspiratiebron zijn voor aanpassingen aan de meer ambitieuze alternatieven, als zich daar grote problemen zouden voordoen;

2 vraagsturend mobiliteitsbeleid: Dit alternatief past de principes uit de Haagse Mobiliteitsagenda (2018)[2] toe op het CID. Dat betekent als eerste een sterker sturend parkeerbeleid door toepassing van lagere parkeernormen. Daarnaast wordt de openbare ruimte ingericht met prioriteit voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, ruim baan makend voor de fiets door onder andere investeringen in een aansluiting van het CID op metropolitane fietsroutes. Een derde onderdeel is de uitwerking van de schaalsprong OV, waarbij capaciteit aan het netwerk wordt toegevoegd en de Binckhorst wordt aangesloten op een verbinding met een regionale doorkoppeling. Ook wordt er ingezet op versterken van de ketenmobiliteit, zoals fiets-OV en auto-OV en er wordt ruimte gecreëerd voor innovatie en experiment, onder andere op het gebied van mobiliteitshubs en automatisch vervoer. De hoeveelheid doorgaand autoverkeer binnen het centrum (o.a. Rijswijkseplein) wordt verminderd door maatregelen in de verkeersstructuur, die ervoor zorgen dat doorgaand autoverkeer meer voor een route via de Centrumring kiest. De inzet is dat het absolute autogebruik met herkomst/bestemming CID niet stijgt, ondanks de capaciteitsruimte die de Rotterdamse Baan biedt;

3 sterk vraagsturend mobiliteitsbeleid: Dit alternatief zet in op een mobiliteitsbeleid waarbij het autogebruik met herkomst/bestemming CID afneemt en het gebruik van OV, fiets en lopen toeneemt. Aanvullend op de maatregelen in het sturende beleid wordt ingezet op introductie van prijsbeleid voor verkeer met bestemming/herkomst CID en versterkte inzet op mobiliteitsmanagement. Door de afname van het autogebruik is er in dit alternatief ruimte om de capaciteit van de auto infrastructuur te beperken, door bijvoorbeeld aanpassingen aan het Prins Bernhardviaduct, de Waldorpstraat en de Schenkverbinding.

[1] Te raadplegen via: https://www.denhaag.nl/nl/in-de-stad/verkeer-en-vervoer/haagse-nota-mobiliteit.htm

[2] Te raadplegen via: https://www.denhaag.nl/nl/in-de-stad/verkeer-en-vervoer/haagse-mobiliteitsagenda.htm

Uitgangspunten

- De maatregelen in deze alternatieven zijn gericht op het beïnvloeden van reisgedrag en vervoerskeuzes binnen het CID-gebied. Het gaat hierbij om fysieke maatregelen, zoals het ontwikkelen van een fijnmazig en compleet netwerk voor fietsers en voetgangers, verwijderen van lokale barrières, realiseren van autoluwe infrastructuur en ontwikkeling van een nieuw metrostation in het gebied. Ook zachte maatregelen zoals het ontwikkelen van een gebiedsspecifieke parkeernorm of prijsbeleid maken onderdeel uit van de alternatieven.
- Alternatief 3: sterk sturend mobiliteitsbeleid hangt nauw samen met en is sterk afhankelijk van de oplossingsrichtingen die worden onderzocht in het kader van de MIRT-verkenning Schaalsprong Regionale Bereikbaarheid CID - Binckhorst. De zeggenschap van gemeente Den Haag over een deel van de maatregelen in dit alternatief is beperkt, omdat de MIRT-verkenning wordt uitgevoerd in opdracht van het rijk, provincie, metropoolregio en gemeenten Voorburg en Den Haag.

3.5 Alternatieven voor het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor

De alternatieven voor het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor richten zich op de mobiliteitsstrategie zoals omschreven in paragraaf 3.4.1. Om aan te sluiten bij de concrete keuzes in het bestemmingsplan worden de alternatieven waar nodig op relevante onderdelen nader uitgewerkt. Voor het bestemmingsplan worden geen alternatieven op het gebied van aard of omvang van het programma onderzocht. Het MER gaat uit van de maximale planologische mogelijkheden zoals beschreven in paragraaf 2.4. Dit is een invulling van het gebied met het maatgevende bouwprogramma van 3.500 woningen en circa 123.000 m^2 bvo voorzieningen voor onderwijs en leisure en de daaruit voortkomende maatgevende hoeveelheid verkeer.

4

BEOORDELING VAN EFFECTEN

4.1 Ontwikkeling van een integraal beoordelingskader

De huidige staat en autonome ontwikkeling van de leefomgeving, maar ook de effecten van de beoogde ontwikkeling van het CID (en de alternatieven daarvoor) worden in dit MER systematisch beschreven en beoordeeld aan de hand van een beoordelingskader. 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.

Het beoordelingskader in tabel 4.1 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) milieu-gerelateerd zijn. De bebouwingsdichtheden geven bijvoorbeeld een indicatie van de mate waarin de doelen op het gebied van hoogstedelijkheid worden bereikt. Door al deze thema's, aspecten en criteria op te nemen in één beoordelingskader ontstaat een samenhangend beeld van de impact van de Gebiedsvisie op de leefomgeving (effecten op het milieu) en de mate waarin met de Gebiedsvisie de leefomgevingsambities en overige doelen worden gerealiseerd (mate van doelbereik). Het beoordelingskader draagt zo bij aan een integrale besluitvorming.

Het is van belang om bewust te zijn van het verschil in de uitwerking van het beoordelingskader toegepast in het plan-MER en in het project-MER. In het plan-MER richt het beoordelingskader zich op het in kaart brengen van onderscheidende effecten. In het project-MER worden de criteria gebruikt om het effect van de alternatieven te toetsen aan wet- en regelgeving, waardoor de methode van toetsing anders kan zijn dan in het plan-MER.

Elk van de onderstaande thema´s wordt in het vervolg van dit hoofdstuk uitgewerkt.

Tabel 4.1 Thema´s in het beoordelingskader, met het onderscheid tussen milieuthema's en overig thema's

Ambities Den Haag	Beoordelingsthema's	Milieuthema (effecten op milieu)	Overig thema (mate van doelbereik)
Groei van de Stad	Hoogstedelijkheid - verdichting en functiemenging		
	Concurrentiekracht - profilering en ruimte voor bedrijven		
Mobiliteit van de stad	Bereikbaarheid - lokaal tot internationaal multimodaal bereikbaar		
Duurzaamheid van de stad	Gezondheid - schone en veilige leefomgeving die gezond gedrag stimuleert		
	Klimaatbestendigheid - bestand tegen de gevolgen van klimaatverandering		
	Energietransitie en circulariteit - reductie van broeikasgassen door hernieuwbare energie en circulariteit		

4.1.1 Hoogstedelijkheid

Hoogstedelijkheid is een middel om een ruimtelijke kwaliteit van het CID te creëren, die bijdraagt aan de ontwikkeling van het gebied als sterk economisch cluster. In de context van het CID ontstaat deze hoogstedelijke kwaliteit bij een zekere dichtheid van personen en een openbare ruimte die ontmoetingen tussen deze bewoners, werknemers en passanten faciliteert (interactiemilieus). Ruimtelijk gezien kenmerkt hoogstedelijkheid zich door hogere bebouwingdichtheden, menging van functies en een hoogwaardige openbare ruimte. Het beoordelingskader gaat in op deze ruimtelijke kenmerken en geeft daarmee een indicatie van de condities voor het ontstaan van het type hoogstedelijkheid dat bijdraagt aan economische doelen voor het CID. Een voorbeeld van de toegepaste weging op dit thema is een positievere score naar mate een alternatief voorziet in meer functiemening of een grotere hoeveelheid publiek toegankelijke ruimtes, gezien dit bijdraagt aan het doelbereik.

Tabel 4.2 Hoogstedelijkheid

Aspecten	Criteria	Methode en informatie
verdichting	verandering van de adressen- en/of bebouwingsdichtheden	Floorspaceindex (FSI) Adressendichtheid op basis van CBS-gegevens
functiemenging	verandering van de verhouding tussen wonen en overige gebruiksfuncties: werken/detailhandel/voorzieningen	op basis van de functiemenging index Planbureau voor de Leefomgeving
openbare ruimte	aandeel publiek toegankelijke ruimte	kwalitatief met waar mogelijk gebruik van GIS-analyse
	kwaliteit van de publieke ruimte	kwalitatief op basis van de uitgangspunten en principes van het Haagse Hoogbouwbeleid (Eyeline Skyline)

4.1.2 Concurrentiekracht

De mate waarin het CID competitief is ten opzichte van andere belangrijke vestigingslocaties in de Randstad en West-Europa is mede afhankelijk van vrijwel alle thema's uit het integrale beoordelingskader. Goede multimodale bereikbaarheid en hoogstedelijkheid zijn hiervan voorbeelden. Dit thema bevat enkele andere aspecten die een indicatie geven van de concurrentiekracht van het CID. Binnen dit thema wordt een positieve score toegekend als er bijvoorbeeld meer fysieke ruimte beschikbaar is voor economische functies.

Tabel 4.3 Concurrentiekracht

Aspecten	Criteria	Methode en informatie
Mogelijkheden voor economische functies	(fysieke) ruimte voor economische functies	kwalitatief obv aantallen/omvang van toegelaten programma en benodigde voorzieningen
	mogelijkheden voor diverse economische functies (sectoren /)	kwalitatieve inschatting van de mogelijkheden voor diversificatie van economische functies, en de toegankelijkheid/betaalbaarheid voor start-ups en ZZP-ers.
city-branding	mogelijkheden voor de ontwikkeling van een samenhangende identiteit voor het CID op het gebied van talent en innovatie	kwalitatief
	mogelijkheden voor profilering van de afzonderlijke deelgebieden (onderscheidende identiteit)	kwalitatief
stedenbouw	mogelijkheden voor iconische stedenbouw en/of landschapsarchitectuur	kwalitatief

4.1.3 Bereikbaarheid

Mobiliteit en bereikbaarheid zijn belangrijke voorwaarden voor functioneren van het CID bij toenemende verdichting tot een hoogstedelijke en competitieve omgeving. Het MER brengt in beeld hoe verkeersstromen verschuiven en vervoerskeuzes veranderen, zoals meer gebruik van openbaar vervoer en fietsen en minder gebruik van auto's.

Het verkeersmodel van MRDH geeft resultaten voor ochtendspits, avondspits en de dagperiode tussen de spitsen. Het model gaat voor autoverkeer uit van herverdeling als het autoverkeer stuit op een verbinding met te weinig capaciteit. Deze autoverplaatsingen zoeken dan in het model een andere route of worden omgezet in fietsverplaatsingen (voor korte afstanden) of OV-verplaatsingen (voor grotere afstanden). Voor fiets- en OV-verplaatsingen gelden geen capaciteitsbeperkingen in het model. Daarvoor is een toets nodig of de beschikbare capaciteit voldoende is om de hoeveelheid verplaatsingen te kunnen verwerken.

Ten aanzien van voetgangers is modelmatig nog geen methode beschikbaar voor een studie als deze. Niettemin zijn er wel mogelijkheden om een beeld te schetsen. Op basis van te bepalen cijfers op hoofdlijnen kan wel een kwalitatief beeld gegeven worden van de verschillen tussen de alternatieven. Tevens bieden die cijfers input voor toekomstige studies en onderzoek.

Tabel 4.4 Bereikbaarheid

Aspecten	Criteria	Methode en informatie
vervoerskeuze (alleen verplaatsingen van en naar CID)	De mate waarin het percentage autogebruik wordt teruggedrongen	Voor elk alternatief wordt bepaald wat het percentage autoverplaatsingen is ten opzichte van het totale aantal verplaatsingen (waarin ook fiets- en OV-verplaatsingen. De absolute waarden worden ook gegeven
	Robuustheid van het netwerk	In hoeverre is het netwerk in staan om geplande en ongeplande verstoringen op te vangen
autobereikbaarheid	Verliestijd autoverkeer in het plangebied	De verliestijd wordt weergegeven in voertuigverliesuren (VVU's). De schil rond het plangebied wordt beperkt gehouden tot de stedelijke infrastructuur. De A12 valt er dus buiten. De schil betreft in principe de inkomende en uitgaande routes van het plangebied tot en met de eerstvolgende grote kruising en de daarop aantakkende wegvakken
	Verliestijd autoverkeer op hoofdwegen in schil rond het plangebied	
	Bereikbaarheid van mensen, arbeidsplaatsen en voorzieningen binnen 30 minuten met de auto	
bereikbaarheid met het openbaar vervoer	Kans op het niet in kunnen stappen omdat een voertuig al vol is;	De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is goed als de er aan toegedeelde verplaatsingen ook daadwerkelijk gemaakt kunnen worden, ofwel de capaciteit van het openbaar vervoersnetwerk moet voldoende zijn. De kans op het niet in kunnen stappen vanwege een vol voertuig geeft hiervan een beeld als het gaat om het stedelijke en regionale netwerk en kan in het verkeersmodel worden bepaald. Voor het hoofdnet spoor geeft de verandering in het aantal in- en uitstappers ten opzichte van het totaal aantal reizigers een beeld.
	Verliestijd openbaar vervoer in het plangebied	
	Bereikbaarheid van mensen, arbeidsplaatsen en voorzieningen binnen 30 minuten met het openbaarvervoer	
bereikbaarheid langzaam verkeer	Aantal fietsers op nader te bepalen screenlines op de randen van het plangebied en eventueel door plangebied	Per screenline kan op basis van het aantal passerende fietsers en referentie- en kencijfers voor de capaciteit van fietspaden, een beeld gegeven worden van de benodigde infrastructuur. Gelegd naast de eerste ruimtelijke schetsen kan hiermee een kwalitatieve toetsing plaatsvinden De verschillen tussen de dichtheden voor de voetgangers worden kwalitatief beschouwd
	Aantal voetgangers per m2 van voor hen beschikbare openbare ruimte, voor nader te bepalen deelgebieden van het plangebied	
	Verliestijd langzaam verkeer in het plangebied	
	Bereikbaarheid van mensen, arbeidsplaatsen en voorzieningen binnen 30 minuten met langzaam verkeer	
verkeersveiligheid	Mate van grote aaneengesloten verblijfsgebieden waar geen doorgaand autoverkeer rijdt, ingericht op maximale snelheid van 30km/h (waarbinnen fietsers en voetgangers zich veilig en zonder grote barrières kunnen verplaatsen)	De beoordeling is kwalitatief. Als referentiekader worden de modal split veranderingen gebruikt. De cijfers voor de bereikbaarheid van de verschillende modaliteiten worden als aanvulling op dat referentiekader.

Aspecten	Criteria	Methode en informatie
	Mate van concentratie autoverkeer op, veilig ingerichte, stedelijke hoofdwegen	
	Gemiddelde hoeveelheid infrastructurele barrières die inwoners kruisen voor het bereiken van hun dagelijkse voorzieningen	

Plan-MER
Voor het plan-MER-gedeelte wordt op basis van alternatieven inzichtelijk gemaakt welke groei het verkeersysteem aan kan. Daarnaast wordt op hoofdlijnen beschouwd welke mobiliteitsstrategie passend is, gegeven de alternatieven in het gebied. Daarbij wordt ingegaan op welke ingrepen nodig zijn (qua infrastructuur) om de alternatieven mogelijk te maken. Waar knelpunten bestaan of ontstaan door de ontwikkelingen worden effecten van maatregelen op effectiviteit onderzocht.

Project-MER
Voor het project-MER-gedeelte zijn de concrete ontwikkelingen in het gebied leidend voor het in beeld brengen van de mobiliteit gerelateerde effecten. Deze ontwikkelingen leiden tot een beeld van de verkeersgeneratie. Hierbij wordt zowel gekeken naar wat de theoretische extra verkeersbelasting is, maar ook andersom wat het netwerk nog aan kan en welke optimalisaties en randvoorwaarden daaruit voortkomen, en dus welke mobiliteitsstrategie passend is. Waar nodig wordt dit onderzoek kwantitatief uitgevoerd. Bij de project-MER zullen de kwalitatieve beoordelingen ten aanzien van fietsers en voetgangers concreter en meer gedetailleerd zijn dan bij de Plan-MER.

4.1.4 Gezondheid en leefbaarheid

Een sterk functiegemengd hoogstedelijk interactiemilieu is alleen aantrekkelijk als ook de leefomgeving een hoogwaardige kwaliteit kent. Een hoogwaardige leefomgeving is een essentiële pijler voor het gebied dat mede de kwaliteit van het gebied bepaald, en bijvoorbeeld ook relevant is voor de concurrentiekracht. In het m.e.r. wordt daarom gepresenteerd wat de effecten van de ontwikkelingen zijn op gezondheid. Daarbij wordt aandacht geschonken aan zowel gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering.

Gezondheidsbescherming
Geluid, luchtkwaliteit, lichthinder en externe veiligheid zijn voorbeelden van klassieke (fysische) milieuaspecten die gericht zijn op gezondheidsbescherming. In het MER worden de veranderingen op het gebied van luchtkwaliteit en geluid weergegeven in één indicator (MGR-indicator[1]) die laat zien waar in het gebied de (cumulatieve) gezondheidsrisico's het hoogst zijn. Daarnaast zijn de onderliggende waarden beschikbaar voor toetsing aan wettelijke normen en vergelijking met voorkeurswaarden.

Gezondheidsbevordering
Het MER gaat ook in op de mate waarin de ontwikkeling van het CID een positieve bijdrage kan leveren aan de gezondheid door het stimuleren van groen, recreatie en (gezond) bewegen in de directe leefomgeving.

[1] Milieu-Gezondheidsrisico (MGR) is een scoringsinstrument dat risico's van diverse lokale omgevingsfactoren voor milieu en gezondheid in dezelfde eenheid kan uitdrukken. MGR-indicator laat een cumulatieve gezondheidsbelasting zien in één waarde of kaartbeeld. Voor meer informatie: https://www.rivm.nl/milieugezondheidsrisico-s. Als onvoldoende kwantitatieve gegevens beschikbaar of de onzekerheden in de alternatieven te groot zijn om een MGR-indicator op te stellen, is een GES-score (gezondheidseffectscreening) een alternatieve methode voor de beoordeling van de gezondheidsrisico's. Met de GGD wordt afgestemd welke van de twee methodes de best bruikbare beslisinformatie oplevert voor het CID.

Ruimtelijke kwaliteit

Ook biedt het MER-inzicht in de effecten op stadslandschap, cultuurhistorie en archeologie. De randvoorwaarden die volgen uit deze criteria worden in beeld gebracht. Bijvoorbeeld, voor het criterium archeologie wordt aangegeven waar hoge en minder archeologische verwachtingswaarden zijn en in hoeverre archeologisch onderzoek nodig is voordat een initiatief kan worden uitgevoerd. Voor deze criteria worden 'aandachtspuntenkaarten' gemaakt.

Hinder tijdens de bouw

Tijdens de ontwikkeling van het CID vinden gedurende een langere tijd op grote schaal sloop- en bouwwerkzaamheden plaats. Deze werkzaamheden kunnen (tijdelijke) effecten veroorzaken die de leefbaarheid voor de huidige bewoners en gebruikers van het gebied onder druk kan zetten. Het MER gaat in op verwachte, grote knelpunten in de leefbaarheid in termen van (cumulatieve) hinder. Het plan-MER beschouwt dit aspect op hoofdlijnen voor het plangebied als geheel. Het project-MER gaat specifiek in op de hinder rondom de Spoorzone Hollands Spoor en beschrijft, waar mogelijk, de knelpunten locatie- en fasespecifiek

Tabel 4.5 Gezondheid en leefbaarheid

Aspecten	Criteria	Methode en informatie
geluid	verandering van de geluid-gerelateerde ziektelast van personen die in het CID verblijven ten opzichte van de totale ziektelast in het CID-gebied;	milieugezondheidsrisico (MGR)-indicator geluidbelasting als gevolg van weg, rail, industrie kwalitatief voor het aantal bezoekers in het gebied
trillingen	verandering van de blootstelling aan trillingen	Kwalitatief op basis van personendichtheden en infrastructuur
luchtkwaliteit	verandering van de aan luchtkwaliteit gerelateerde ziektelast van personen die in het CID verblijven ten opzichte van de totale ziektelast in het CID-gebied.	milieugezondheidsrisico (MGR)-indicator berekening van concentraties van schadelijke stoffen (NO2, PM10, PM2,5, O3)
Geur	verandering van de blootstelling aan geurhinder	kwalitatief
externe veiligheid	verandering van risicocontouren en personendichtheden.	Op basis van de risicokaart uitgedrukt in het plaatsgebonden risico en groepsrisico
gezond gedrag	Mate waarin de inrichting van de publieke ruimte aanzet tot gezond gedrag (beweging, sport).	kwalitatief
ruimtelijke kwaliteit	beïnvloeding van cultuurhistorische waarden: (historische bouwkunde en archeologie)	Kwalitatief op basis van monumentenkaart en archeologische verwachtingskaart.
	gebruikswaarde stadslandschap (recreatie)	Kwalitatief
Hinder tijdens de bouw	belangrijke knelpunten voor de leefbaarheid	Kwalitatief

4.1.5 Klimaatbestendigheid

Een hoogstedelijk gebied als het CID is extra gevoelig voor de gevolgen van klimaatverandering. De kwaliteit van het CID kan daarom een positieve impuls krijgen door het gebied klimaatbestendig te ontwikkelen. Niet voor niets is Den Haag een van de deelnemende steden in het wereldwijde netwerk '100 Resilient Cities' van de Rockefeller Foundation. Daarom wordt klimaatbestendigheid opgenomen als apart thema in het MER. Tot het thema behoren diverse aspecten die een relatie hebben met klimaat, waaronder de traditionele aspecten als bodem, water en natuur. De resultaten van de stresstest klimaatadaptatie (3Di Waterbeheer) worden gebruikt in het onderzoek.

Voor het aspect bodem bevat het MER op hoofdlijnen een overzicht welke gronden verontreinigd zijn en waar bodemsanering nodig is voordat een initiatief wordt uitgevoerd en welke gronden niet verontreinigd zijn of nader moeten worden onderzocht. De gevolgen van klimaatverandering worden ook beïnvloed door de gesteldheid van de bodem. Omdat de ontwikkeling kan leiden tot bodemdaling en verzakking, wordt hier ook nader op ingegaan.

Het aspect water omvat criteria die invloed meten van de ontwikkelingen op de waterhuishouding, waaronder maatregelen ter voorkoming van wateroverlast. Het MER gaat in op mogelijke effecten door klimaatverandering: grondwateroverlast en - droogte, wateroverlast (door hevige neerslag) en de waterkwaliteit (zoals blauwalg en botulisme). Daarbij wordt ook aangegeven hoe het plan de gevolgen van klimaatverandering zou kunnen versterken (zoals bijvoorbeeld door de afname van waterberging door een toename van verhard oppervlak) of juist de kwaliteit van de gebiedsontwikkeling en de klimaatbestendigheid kan vergroten door het toevoegen van water en groen. Voor het aspect natuur worden daarom ook de effecten van de ontwikkelingen in het CID op de beschermde gebieden en beschermde soorten inzichtelijk gemaakt. Voor dit thema wordt een 'aandachtspuntenkaart' gemaakt.

Hittestress door klimaatverandering is een ander criterium binnen dit thema en valt onder het aspect stadsklimaat. Hiervoor wordt ook de GGD om advies gevraagd.

Tabel 4.6 Klimaatbestendigheid

Aspecten	Criteria	Methode en informatie
bodem	beïnvloeding van de bodemkwaliteit (verontreinigingen)	kwalitatief: Bodemloket gemeentelijke bodembeleidskaarten
	beïnvloeding van de bodemgesteldheid (dichtheid en verzakking)	
water	beïnvloeding van de waterkwaliteit: ecologisch en chemisch	informatie waterschap + aanvullende data/scenario's KNMI 3Di waterbeheer ten behoeve van de stresstest
	beïnvloeding van waterkwantiteit (inclusief waterberging bij extreme neerslag of droogte)	
natuur	beïnvloeding van biodiversiteit (waaronder de ecologische verbindingen)	kwalitatief: beschermde soorten en habitats kwantitatief: stikstofdepositie
stadsklimaat	beïnvloeding van het microklimaat als gevolg van de stedenbouwkundige inrichting (windhinder, hittestress)	kwalitatief GIS-kaarten hittestresskaart van de gemeente

4.1.6 Energietransitie en circulariteit

Onder het thema energietransitie en circulariteit wordt ingegaan op aspecten die invloed hebben op de CO2-impact van het CID. Dit zijn thema's als energieopwekking en -besparing, maar ook het duurzaam omgaan met bouwmaterialen en afvalstoffen zoals opgenomen in de kadernota Duurzaamheid Den Haag. De CO2-impact van de alternatieven laat zien in hoeverre het CID de effecten op het klimaat mitigeert.

Tabel 4.7 Energietransitie en circulariteit

Aspecten	Criteria	Methode en informatie
Energiebesparing	CO2-uitstoot door veranderingen in de energieprestaties gebouwen	Met dit criterium is te bepalen of de gebouwen ten opzichte van de Uniforme Maatlat Gebouwde Omgeving (UMGO) beter of minder presteren; en de CO2-effecten van keuzes in gebouwen is uit te drukken in een verandering in energievraag.
	CO2-uitstoot door veranderingen in mobiliteit	Op basis van CBS-gegevens over uitstoot van vervoersmodaliteiten wordt vastgesteld wat de CO2-uitstoot van vervoer is in het gebied.
Energieopwekking	CO2-uitstoot van energievoorzieningen voor gebouwen en openbare voorzieningen	Door de energietransitie zijn er keuzes te maken over welke bronnen stroom en warmte leveren. De nieuwe energievormen brengen een ander CO2-uitstootprofiel met zich mee. Door in een gebied keuzes te maken voor lokale opwek van stroom en warmte worden CO2-arme opties gekozen. Voor de gebiedsverkenning worden energiemixen bepaald en daaraan CO2-uitstoot verbonden. Hierbij wordt gebruik gemaakt van CBS, TNO/ECN data, en lokale informatie over bijvoorbeeld het warmtenet vanuit Rotterdam.
Circulariteit	CO2-uitstoot door het materiaalgebruik in het gebied.	Een groot deel van de CO2-uitstoot in een stad zit in de materialen die gebruikt worden om de stad te bouwen. Zowel de hoeveelheid materiaal, het type materiaal en de vervangingstermijn hebben invloed op de CO2-uitstoot. Op basis van de database van Dubocalc wordt een CO2-uitstoot bepaald van de materialisering van het gebied. Waar mogelijk wordt hierbij gebruik gemaakt van een Material Flow Analysis op hoofdlijnen.
	Mogelijkheden voor hergebruik materialen	Circulair bouwen richt zich op de totale cyclus van ontwerp tot en met demontage van een gebouw met als doel om zo efficiënt mogelijk met hulpbronnen en materialen om te gaan. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om hergebruik van (sloop)materialen in de nieuwbouw en aandacht voor toekomstige hergebruiksmogelijkheden van materialen op een zo hoogwaardig mogelijke manier. In het MER worden de mogelijkheden van circulair bouwen voor het CID nader in kaart gebracht. Daarbij komen in elk geval de volgende onderwerpen aan de orde: demontabel bouwen, gebouw- en materialenpaspoorten, hergebruik en recycling van materialen die bij sloopwerkzaamheden in het gebied vrijkomen bij bouwactiviteiten binnen het gebied zelf, materialenbalans/materialenbank (naar analogie van grondbalans/grondbank) op gebiedsniveau

Aspecten	Criteria	Methode en informatie
		en toetsing aan de doelstellingen van het betonakkoord. Op basis daarvan worden in het MER aanbevelingen opgenomen om circulair bouwen in de uitvoeringsfase via het publiekrechtelijke en het privaatrechtelijke spoor te borgen (expert judgement).
	Afval	De mate waarin afvalstromen geschikt zijn voor hergebruik en recycling is sterk afhankelijk van de beschikbare voorzieningen voor de (gescheiden) afvalinzameling. In het MER wordt onderzocht op welke wijze de afvalinzameling kan worden georganiseerd om mogelijkheden voor hergebruik en recycling te vergroten en hoe bijvoorbeeld nieuwe inzamelingsconcepten als mini-recyclingstations in de gebiedsontwikkeling kunnen worden geïntegreerd (expert judgement).

4.2 Beoordelingswijze

Voor de vergelijking van de alternatieven worden de milieueffecten en de mate van doelbereik van de alternatieven met plussen en minnen op een vijfpuntschaal beoordeeld (zie tabel 4.10). Deze effecten worden afgezet tegen de referentiesituatie, ten behoeve van een eerlijke vergelijking. Een positieve beoordeling is een indicatie van een (merkbare) verbetering ten opzichte van de referentiesituatie. Een zeer positief effect ontstaat wanneer de verbetering dermate groot is dat de doelen op dat thema worden behaald. Bij een negatieve beoordeling vindt een (merkbare) verslechtering plaats ten opzichte van de referentiesituatie en/of komen beleidsdoelen verder buiten bereik te liggen. Een zeer negatieve beoordeling wordt toegekend bij een (dreigende) overschrijding van een wettelijke (harde) norm of het onmogelijk maken van het behalen van beleidsdoelen. In het MER wordt per criterium de duiding van de schaal beschreven, zodat de aspecten qua beoordeling en weging vergelijkbaar zijn.

Tabel 4.10 Beoordelingsschaal met onderscheid naar milieueffecten en mate van doelbereik

Score	Milieueffecten	Mate van doelbereik
++	zeer positief effect	doel wordt (vrijwel) volledig behaald
+	positief effect	positieve bijdrage aan het behalen van doel
0	(vrijwel) geen effect	(vrijwel) geen invloed op het behalen van doel
-	negatief effect	negatieve bijdrage aan het bepalen van doel
--	zeer negatief effect: (dreigende) normoverschrijding	doel behalen wordt onmogelijk

Bijlage(n)

I

BIJLAGE: VERKLARENDE WOORDENLIJST

Tabel I.1 Verklarende woordenlijst

Begrip	Definitie
Agenda CID 2040	Beschrijving van de strategische visie, ambities en prioriteiten beschreven die raken aan verschillende beleidsterreinen. Dit is geen klassieke agenda maar een openingsbod aan de stad.
Alternatief	Een oplossing voor het behalen van de doelstelling van het CID
Autonome ontwikkeling	Dit zijn de ontwikkelingen die ook plaatsvinden als de Gebiedsvisie CID en het bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor geen doorgang vinden. Dit kunnen toekomstige ruimtelijke of infrastructurele ontwikkelingen zijn, waarvoor een (ontwerp)besluit beschikbaar is. Deze ontwikkelingen worden naar verwachting binnenkort (volledig) gerealiseerd en zijn doorgaans planologisch mogelijk gemaakt in de afgelopen jaren.
CID Den Haag	Central Innovation District Den Haag - het gebied tussen en rondom de stations Hollands Spoor, Den Haag Centraal Station en Den Haal Laan van NOI. Inclusief Binckhorst Noordwest.
Gebiedsagenda	Binnen het CID hebben drie deelgebieden rondom de hoofdstations bestuurlijk prioriteit. Voor deze drie deelgebieden zijn aparte gebiedsagenda's opgesteld. De ambities en opgaven van de Gebiedsagenda's vorming samen de inbreng voor CID Agenda 2040 - Policy Campus: gebiedsagenda Den Haag Utrechtsebaan/CS-Oost - ICT-Security Campus: gebiedsagenda Den Haag Laan van NOI - College Campus: gebiedsagenda HS/Laakhavens
Gebiedsvisie CID	Schetst in hooflijnen de ontwikkeling van het gehele CID, schetst de contouren van de prioritaire deelgebieden op basis van de agenda's die voor de gebieden worden opgesteld en bevat een ontwikkelstrategie en fasering voor het gebied. De Gebiedsvisie krijgt de vorm van een structuurvisie in de zin van de Wet ruimtelijke ordening.
m.e.r.	Milieueffectenrapportage (de procedure) - het in beeld brengen van de milieugevolgen van een besluit voordat het besluit wordt genomen. De onderzoeksresultaten worden gepubliceerd in het milieueffectrapport (MER).
MER	Milieueffectrapport (het rapport): een beschrijving en beoordeling van milieueffecten die ingaan op reële alternatieven voor de beoogde ontwikkelingen die vanuit het oogpunt van milieu onderscheidend zijn.
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau - geeft aan welke alternatieven de gemeente onderzoekt en welke criteria en methodes de onderzoekers gebruiken om milieueffecten in beeld te brengen.
Omgevingsplan	Het omgevingsplan bevat alle regels over de fysieke leefomgeving die de gemeente stelt binnen haar grondgebied. Per gemeente is er 1 omgevingsplan
Omgevingsvisie	Rijk, provincies en gemeenten stellen ieder een omgevingsvisie op een strategische visie voor de lange termijn voor de gehele fysieke leefomgeving. De omgevingsvisie heeft betrekking op alle terreinen van de leefomgeving. Een omgevingsvisie gaat in op de samenhang tussen ruimte, water, milieu, natuur, landschap, verkeer en vervoer, infrastructuur en cultureel erfgoed.
PlanMER	Brengt in beeld wat de milieueffecten zijn van de strategische keuzes die voorliggen in de Gebiedsvisie CID. Heeft een globaal karakter, passend bij het abstractieniveau van de Gebiedsvisie. De alternatieven in het plan-MER richten zich op de maatgevende keuzes in het CID-gebied met de meest onderscheidende milieueffecten: de omvang van het bouwprogramma en de mobiliteitsstrategie. Op deze wijze levert het MER-milieu-informatie op die betrokken wordt in de belangenafweging over strategische keuzes in de Gebiedsvisie CID.

Begrip	Definitie
Project-MER	Het project-MER levert - waar nodig - aanvullende gedetailleerde milieu-informatie ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan. Deze informatie is naast het motiveren van de milieueffecten van belang om te toetsen of de beoogde ontwikkelingen in het plangebied voldoen aan de vereisten vanuit wet- en regelgeving voor onder andere geluid, luchtkwaliteit, ecologie, enzovoort. Daarom hanteert het project-MER een hoger detailniveau voor het plangebied Spoorzone Hollands Spoor. De alternatieven in het project-MER vormen onderdeel van de alternatieven voor het plan-MER en dekken de maximale planologische mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt.

II

BIJLAGE: REFERENTIES

Bertolini, L. (2009). De planologie van mobiliteit. (Oratiereeks / Faculteit der Maatschappij- en Gedragswetenschappen). Amsterdam: Vossiuspers UvA.

Commissiemer. (2018, Februari 22). *2985. Omgevingsplan Binckhorst*. Opgehaald van commissciemer.nl: https://www.commissiemer.nl/adviezen/2985

de Groot, E. (2017). *Toepassing Social Impact Assessment in Nederland.* Delft.

Gemeente Den Haag. (2005). *Structuurvisie Den Haag 2020. Wéreldstad aan Zee*.

Gemeente Den Haag. (2016). *Agenda Ruimte voor de Stad.* Gemeente Den Haag , Dienst Stedelijke Ontwikkeling. Den Haag: Gemeente Den Haag.

Gemeente Den Haag. (2017). *Haagse hoogbouw, Eyeline en Skyline*.

Gemeente Den Haag. (2018). *Coalitieakkoord 2018 - 2022: Den Haag, Stad van Kansen en Ambities*.

Gemeente Den Haag. (2018a). *Policy Campus Centraal - Gebiedsagenda Overkluizing Utrechtsebaan (A12) /CS Oost.* Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Den Haag.

Gemeente Den Haag. (2018b). *College Campus HS - Gebiedsagenda Hollands Spoor / Laakhavens.* Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Den Haag.

Gemeente Den Haag. (2018c). *ICT - Security Campus - Gebiedsageda Den Haag Laan van NOI.* Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling. Den Haag: Gemeente Den Haag.

Lindeboom, H., Schouten, M., & Artz, T. (2018). *Omgevingsplan Binckhorst - Aanvulling Omgeving Effect Rapport (OER).* AnteaGroup. Den Haag: Gemeente Den Haag.

's-Gravenhage, G. (2017). *Chw Omgevingsplan Binckhorst.* Ontwerp (12-09-2017), Den Haag. Opgehaald van http://roonline.denhaag.nl/37594FB2-ED10-4592-85D1-25D383E182F6/b_NL.IMRO.0518.OP0274FOmgevBinck-40ON_tb.html

Vanclay, F. (2015). *Social Impact Assessment: Guidance for assessing and managing the social impacts of projects.* University of Groningen. International Association for Impact Assessment.

Wegener, M., en F. Fürst (1999), Land-Use Transport Interaction: State of the Art. Dortmund: IRPU