

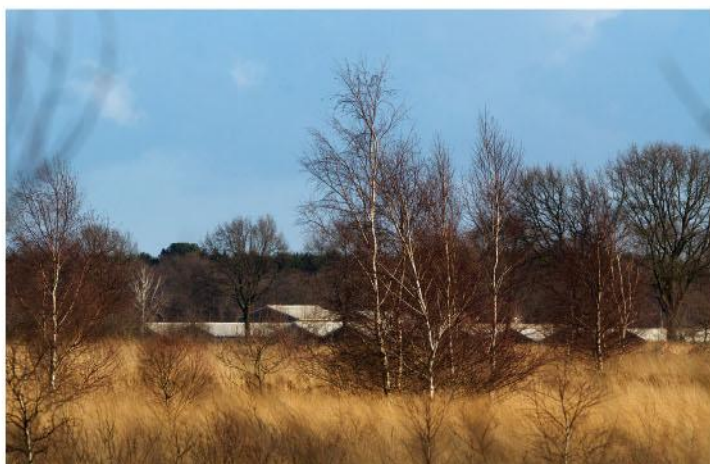


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Omgevingsplan Laakhaven Centraal, gemeente Den Haag

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

24 maart 2026 / projectnummer: 3964



1 Advies over het MER in het kort

De gemeente Den Haag wil het gebied Laakhaven Centraal herontwikkelen. Dit gebied is onderdeel van het overkoepelende ‘Central Innovation District’ (CID, zie figuur 1). De stedelijke ontwikkeling van Laakhaven Centraal voorziet in 6.086 woningen, bedrijvigheid, diverse voorzieningen zoals winkels en horeca en in kantoorfuncties. Ook komen er een stadspark, een mobiliteitshub¹ en een warmtesysteem met warmte- en koudeopslag (WKO)² en thermische energie uit oppervlaktewater (TEO) (zie figuur 2).

Om de herontwikkeling van Laakhaven Centraal mogelijk te maken, stelt de gemeente Den Haag een omgevingsplan op. Voor het besluit hierover is een milieueffectrapport (MER) opgesteld.³ In een eerder stadium heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna ‘de Commissie’) hiervoor al geadviseerd over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD).⁴ De gemeenteraad van Den Haag heeft de Commissie nu gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat staat in het MER?

Het omgevingsplan gaat uit van iets minder woningen (oorspronkelijk circa 6.500) en oppervlakte voor voorzieningen en functies in het omgevingsplan dan in de NRD-fase was voorzien. In het MER staat dat het omgevingsplan zeer positieve effecten heeft op het verlagen van (externe) hittestress, verminderen van het energiegebruik, verhogen van lokale opwekking van duurzame energie, verbeteren van fiets- en voetgangersverbindingen en op sociale veiligheid. Maar er zijn zeer negatieve effecten op bezonning en is er (geluid)hinder voor omwonenden in de bouw(fase) en na realisatie. Ook zijn er negatieve effecten op werkgelegenheid, verkeersveiligheid, restafval en natuur tijdens de aanlegfase, aldus het MER.

Wat is het advies van de Commissie?

Het MER is goed leesbaar en bevat een duidelijke samenvatting. De Commissie waardeert de gedegen onderzoeken naar de effecten op luchtkwaliteit en geluid, en bezonning voor woningen.

De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER dat belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over Laakhaven Centraal. Het gaat om de volgende punten:

- **geen alternatievenonderzoek.** In het MER zijn geen alternatieven onderzocht. Hierdoor is geen inzicht gegeven in mogelijke manieren om de doelstellingen te bereiken met minder negatieve effecten en meer positieve effecten. De in het MER als negatief beoordeelde effecten én het niet behalen van bepaalde Haagse normen geven hier wel aanleiding voor. Ook zijn er voldoende mogelijkheden om in het gebied te schuiven met

¹ Een mobiliteitshub is een fysieke plaats waar verschillende vormen van mobiliteit (zoals auto's, openbaar vervoer en fietsen) samenkomen. Voor meer informatie, zie de [website van Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#).

² Een WKO is een methode waarbij warmte en koude via een warmtewisselaar worden opgeslagen in de bodem.

³ Haskoning B.V. 16 december 2025. *Milieueffectrapport bij het TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal in Den Haag*.

⁴ Commissie mer. 22 oktober 2025. [Omgevingsplan Laakhaven Centraal, gemeente Den Haag. Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport](#).

thema's, zoals mobiliteit, energie, duurzaamheid en leefbaarheid (waaronder gebruiksgroen, hittestress, geluid en speelplekken).

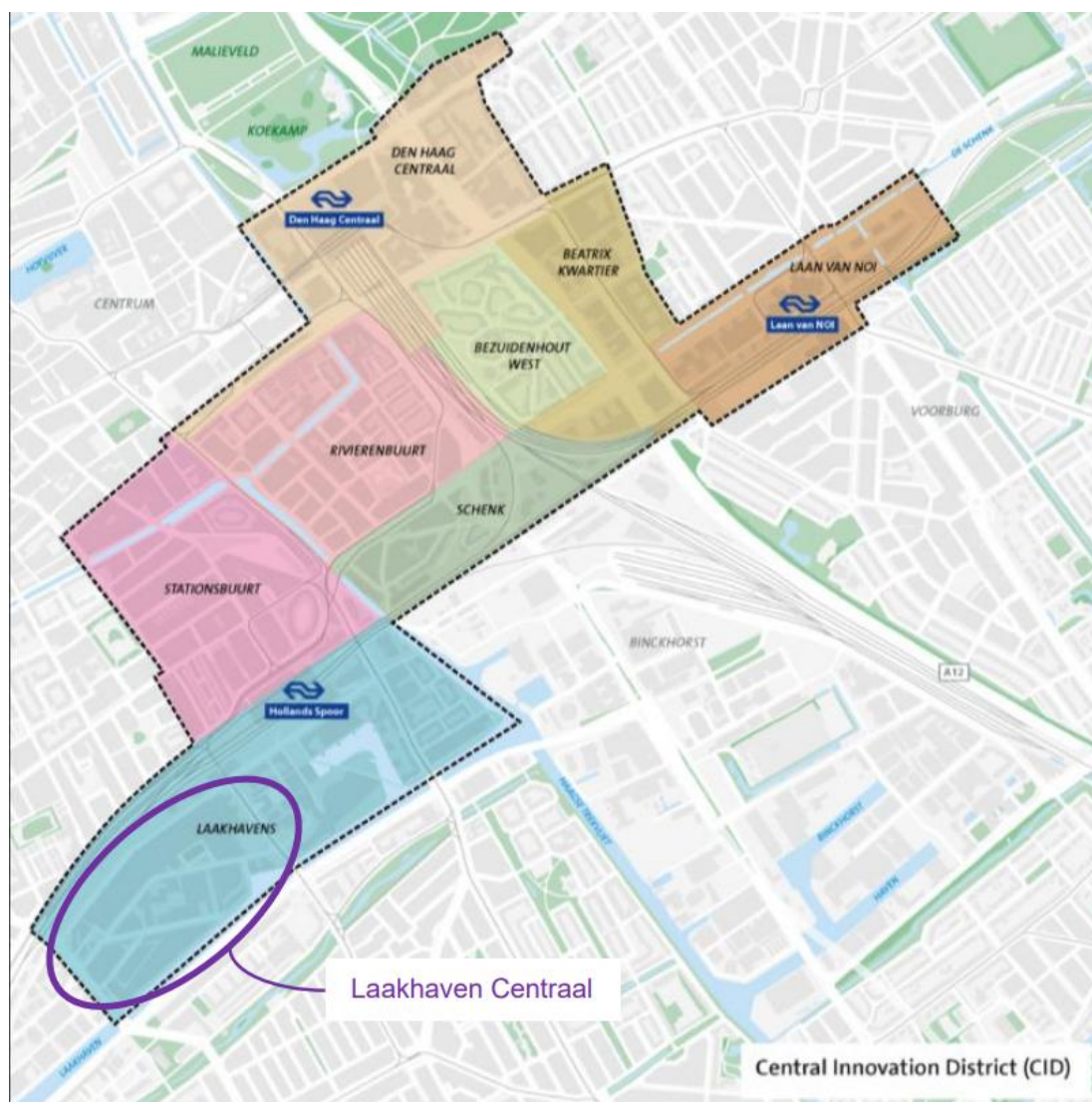
- **effectbeoordeling energie en duurzaamheid kent nog onzekerheden.** In het MER zijn de effecten op duurzaam bouwen, circulariteit en CO₂-emissies in beeld gebracht binnen de geldende wettelijke kaders en gemeentelijke ambities. Inzicht in mogelijke bandbreedtes ontbreekt. Omdat geen alternatieven zijn onderzocht, is niet duidelijk hoe gevoelig de resultaten zijn voor variaties in de uitgangspunten, in hoeverre aan de randvoorwaarden wordt voldaan bij afwijkende aannames en welke ruimte er is om het ontwerp verder te optimaliseren.
- **navolgbaarheid en effectbeoordeling mobiliteit onvoldoende.** Onderdeel van het omgevingsplan is een mobiliteitshub. De onderbouwing van de grootte daarvan en de onderliggende analyse van de parkeersituatie is onvolledig. Ook is een te klein studiegebied gekozen voor de effecten op mobiliteit waardoor de effecten buiten Laakhaven Centraal onvoldoende in beeld zijn gebracht.
- **effectbeoordeling erfgoed onvolledig.** Het effect op cultureel erfgoed is beoordeeld als zeer licht positief. De onderbouwing hiervan is onvolledig. Het studiegebied is daarnaast ook te beperkt gekozen. Hierdoor zijn eventuele effecten op erfgoedwaarden rondom Laakhaven Centraal zoals beschermde stadsgezichten niet in beeld gebracht.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over het omgevingsplan Laakhaven Centraal. In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar beoordeling toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.

Oproep aan de gemeente Den Haag: samenhang en doelbereik dreigen buiten beeld te raken

In (en rond) de gemeente Den Haag lopen veel projecten en ontwikkelingen met veel onderlinge afhankelijkheden en samenhang. Een goed beeld daarvan is belangrijk om de gestelde doelen te behalen en gecumuleerde effecten op de leefomgeving bijtijds te signaleren. De Commissie benadrukt daarom het belang van het direct starten met de aangekondigde monitoring van de verschillende ontwikkelingen in de gemeente. Ze gaf dit ook aan in haar adviezen over de Omgevingsvisie Den Haag, het Central Innovation District (CID), en de afzonderlijke projecten daarbinnen of aangrenzend.⁵ Gebruik de monitoringsresultaten om de daadwerkelijke milieueffecten én het doelbereik van de verschillende ontwikkelingen te controleren. Neem maatregelen als blijkt dat de milieueffecten negatiever uitvallen dan verwacht en als de doelen niet gehaald worden.

⁵ Zie de adviezen op de website van de Commissie: [Omgevingsvisie Den Haag](#), [het Central Innovation District](#) en de afzonderlijke ontwikkelingen, zoals [Binckhorst en Vlietlijn](#), [Escher Gardens](#), [the Grace](#), [de SoZa-locatie](#), [Verheeskade](#).



Figuur 1: Ligging Laakhavens in het CID (bron: MER).

Aanleiding MER

De herontwikkeling van Laakhaven Centraal moet voorzien in 6.086 woningen. Ook moet het voorzien in meerdere voorzieningen, waaronder 23.750 m² winkelloppervlak, 29.000 m² kantooroppervlak, 26.000 m² bedrijfsoppervlak en ruimte voor horeca, onderwijs, zorg en sport. Daarnaast komt er een park (24.800 m²), een mobiliteitshub met 2.000 autoparkeerplaatsen en worden er in totaal 26.816 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Voor de energievoorziening zijn een WKO en TEO onderdeel van het plan.

Om de stedelijke ontwikkeling in Laakhaven Centraal mogelijk te maken, moet het worden opgenomen in het omgevingsplan. De gemeente maakt daarvoor gebruik van een zogeheten 'tijdelijk alternatieve maatregel' (TAM)-omgevingsplan via het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (IMRO)-model. Dit omgevingsplan bevat regels voor een stedelijk ontwikkelingsproject. Dit is een mer- (beoordelings)plichtig project (activiteit J11 in Bijlage V van het Omgevingsbesluit). De gemeente stelt daarom een project-MER op. Het is bovendien een plan-MER, omdat een Passende beoordeling is opgesteld voor het plan en een plan-MER daarom verplicht is (zie paragraaf 2.4 van dit advies).

Rol van de Commissie

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

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer 3964 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

TAM-Omgevingsplan Laakhaven Centraal

-  Plangrens TAM-Omgevingsplan Laakhaven Centraal
-  Nieuwe ontwikkeling
-  Ontwikkeling valt buiten TAM
-  Verkeer
-  Woongebied
-  Kantoor / Bedrijf
-  Bedrijf
-  Toekomstig park
-  Kadastrale grenzen
-  Begrenzing Mobiliteitshub
-  Bestaande bebouwing
-  Water

0 50 100 150 200 250



Figuur 2: Begrenzing en invulling omgevingsplan Laakhaven Centraal (bron: MER).

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar beoordeling toe. Aan deze beoordeling koppelt zij adviezen en aanbevelingen. Adviezen staan in een tekstkader. Het uitvoeren daarvan is essentieel voor het volwaardig meewegen van het belang voor de leefomgeving bij het besluit over het omgevingsplan Laakhaven Centraal. Dit moet volgens de Commissie gebeuren voordat de gemeenteraad van Den Haag een besluit neemt over het omgevingsplan.

Aanbevelingen staan niet in een tekstkader. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming – nu en in de toekomst – te verbeteren.

2.1 Geen alternatievenonderzoek

In paragraaf 4.1 van het MER staat dat er geen alternatieven zijn onderzocht, omdat ‘door de gemeente Den Haag één alternatief [is] aangeboden om te beoordelen. ... Vanwege voor de

gemeente moverende redenen zijn er geen alternatieven voor dit MER aangeboden'. In een mondelinge toelichting⁶ werd als aanvullende reden gegeven dat in het MER over de structuurvisie CID al alternatieven zijn onderzocht. Deze reden staat ook in de NRD.

In haar advies over de NRD gaf de Commissie aan dat de onderzochte alternatieven voor de structuurvisie CID niet het gewenste detailniveau bevatten om een besluit te kunnen nemen over het omgevingsplan voor Laakhaven Centraal. Daarnaast wees de Commissie erop dat er meerdere alternatieve inrichtingsvarianten én alternatieven vanuit belangrijke milieuthema's denkbaar én nuttig zijn, zoals vanuit leefbaarheid en klimaatbestendigheid. Het onderzoeken van deze alternatieven had kunnen bijdragen aan de verdere optimalisatie van het omgevingsplan. Ook geeft het onderzoeken van alternatieven de kans om in te spelen op onzekerheden in de functionele ontwikkeling van het gebied in het komende decennium en daarna. De Commissie wijst op de noodzaak van én wettelijke verplichting voor onderzoek naar alternatieven.⁷ Alleen met alternatievenonderzoek wordt duidelijk of negatieve effecten verminderd of voorkomen kunnen worden én of positieve effecten kunnen worden versterkt. Ook geeft het inzicht in manieren waarop Haagse doelen gehaald kunnen worden. Voor de Haagse normen over gebruiksgroen en speelplaatsen gaat de Commissie daar hieronder verder op in.

Gebruiksgroen

De beschikbaarheid van gebruiksgroen is in het MER positief beoordeeld. Er is echter uitsluitend gekeken binnen de plangrenzen. De Commissie benadrukt echter het belang van voldoende ruimte voor actieve en passieve buitenrecreatie voor alle nieuwe bewoners van de stad. Daartoe moet verder worden gekeken dan de plangrenzen. Bovendien is dit ook de ambitie van de gemeente.

*De Haagse richtinggevende normen voor maatschappelijke voorzieningen en groen (2024)*⁸ hanteren een norm van 8 m² gebruiksgroen per woning in stedelijk gebied en benoemen de 3-30-300-regel⁹ als uitgangspunt voor een leefbare en gezondheidbevorderende openbare ruimte. Hoewel een expliciete toetsing ontbreekt, verwacht de gemeente dat in Laakhaven Centraal wordt voldaan aan de 3-30-300-regel.

In het deelrapport '*Overige beoordelingsaspecten*' (MER, pagina 7) is voor de groennorm berekend dat met een parkoppervlakte van circa 2,5 hectare Laakhaven Centraal niet voldoet aan de benodigde bijna 5 hectare groen voor de geplande 6.086 woningen. Daarbij is het gehanteerde schaalniveau van groot belang. Gebruiksgroen moet zich bevinden in de directe nabijheid van woningen. De Commissie benadrukt dat een effectieve groenvoorziening zoals een park of een bosje (minimaal 0,5 hectare) binnen een afstand van 300 meter aanwezig moet zijn. Het totaal aantal woningen in Laakhaven Centraal en de directe omgeving bedraagt 10.835.¹⁰ Volgens de norm zou voor deze bewoners ruim 8 hectare groen nodig zijn.

⁶ Op 12 februari 2026 vond een stargesprek plaats in Utrecht. Hier kreeg de Commissie een mondelinge toelichting op het plan en het MER van de gemeente Den Haag en diens adviseurs.

⁷ Zie art. 11.3 lid 1 onder a Ob voor plan-mer en art. 11.16 lid 1 onder b Ob voor project-mer.

⁸ Zie de [website van de gemeente Den Haag](#).

⁹ Deze regel houdt in dat vanuit elke woning in een gebied minstens drie volgroeide bomen te zien zijn, de boomkroonbedekking in een buurt minstens 30 procent is en iedere bewoner binnen 300 meter toegang heeft tot een groene buitenruimte van minstens 0,5 hectare.

¹⁰ De korte opsomming in het MER van bouwprojecten in de nabijheid van dit plan omvat 4.749 woningen. Binnen het plangebied zelf voorziet het voornemen in 6.086 woningen. Gezamenlijk gaat het daarmee om 10.835 woningen.

De Commissie heeft bij eerdere toetsingen, zoals bij Escher Gardens, vastgesteld dat dit park als groenvoorziening voor de ruime omgeving wordt gezien. In dat geval werd een tekort van 6 hectare in de omgeving geconstateerd. De gerealiseerde norm voor alle nieuwe woningen komt daarmee uit op circa 2,3 m² per woning, hetgeen aanzienlijk onder de richtlijn ligt.

Speelvoorzieningen

Voor speelvoorzieningen gelden de criteria uit de *Haagse richtinggevende normen voor maatschappelijke voorzieningen en groen (2024)*. Op pagina 37 van het MER wordt geconcludeerd dat niet wordt voldaan aan de richtinggevende normen voor gezond gedrag, waaronder speelvoorzieningen.

In het deelrapport '*Overige beoordelingsaspecten*' (pagina 8) wordt een benodigde oppervlakte van 7.324 m² speelvoorzieningen in Laakhaven Centraal (1.207 m² per 1.000 woningen) afgezet tegen 11.300 m² aan speelvoorzieningen die zijn voorzien in geheel Laakhavens Hollands Spoor. Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat ongeveer aan de norm wordt voldaan.

Het TAM-omgevingsplan bevat echter in bijlage 3 een toetsing op het niveau van Laakhavens Hollands Spoor, waaruit blijkt dat de benodigde ruimte voor speelvoorzieningen 14.749 m² bedraagt – aanzienlijk meer dan de genoemde beschikbare 11.300 m². Voor speelveldjes en sportvoorzieningen in de openbare ruimte wordt niet aan de norm voldaan.

Ook hier is het schaalniveau waarop wordt getoetst cruciaal. Er gelden afzonderlijke normen voor drie leeftijdscategorieën op buurt- en wijkniveau, namelijk:

- 0-6 jaar: 1 speelplek per 50 kinderen van minimaal 200 m² binnen 150 meter;
- 7-12 jaar: 1 speelplek per 75 kinderen van minimaal 500 m² binnen 600 meter;
- 13-18 jaar: 1 speelplek per 100 kinderen van minimaal 750 m² binnen 1.000 meter.

In het MER is niet aan deze leeftijdsspecifieke normen getoetst. Bovendien zijn er nog weinig concrete plannen voor de inrichting van speelvoorzieningen. Ook het maximaal voorzien oppervlak voldoet niet aan de gestelde normen. Het is daarom onwaarschijnlijk dat in Laakhaven Centraal voldoende speelvoorzieningen worden gerealiseerd voor de verschillende leeftijdscategorieën kinderen.

De Commissie benadrukt dat deze informatie over gebruiksgroen en speelplaatsen essentieel is voor het MER. Met deze informatie wordt namelijk in beeld gebracht in hoeverre het omgevingsplan kan voldoen aan de Haagse normen voor groen, sport en spel. Als hiervoor onvoldoende ruimte is in de omgeving van het plangebied, vergroot dat de opgave in het plangebied zelf. Als blijkt dat in totaliteit niet wordt voldaan aan de normen, dan is in het MER onderzoek naar een alternatief binnen het plangebied nodig waarmee daaraan wel wordt voldaan, of moet het MER onderbouwen dat de vereiste ruimte later alsnog ingevuld wordt.

Extra te onderzoeken alternatief 'leefbaarheid/duurzaamheid'

In navolging van haar NRD-advies adviseert de Commissie een concreet integraal alternatief 'leefbaarheid/duurzaamheid' uit te werken om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit over het omgevingsplan. Ga in dit alternatief uit van (1) de maximalisatie van voldoende, hoogwaardige (groene) ruimte voor zowel actieve als passieve recreatie voor de ruimere omgeving; (2) zo min mogelijk hinder van geluid, schaduw

en wind, (3) een zo verkeersveilig mogelijke omgeving. Denk daarbij aan de volgende bouwstenen voor dit alternatief:

- een andere stedenbouwkundige configuratie, bijvoorbeeld door park Laakhaven meer te verbinden met het kanaal en daarmee tussen de gebouwen ruimte vrij te maken voor andere invullingen;
- een andere invulling van de mobiliteitshub door bijvoorbeeld alleen deelmobiliteit toe te staan en dus eigen autobezit volledig te ontmoedigen. Zo kan het aantal parkeerplaatsen met de lage vervangingscoëfficiënt die Den Haag hanteert (één deelauto vervangt vier reguliere auto's) worden beperkt. Bij volledige inzet op deelmobiliteit voor bewoners kan het aantal plaatsen nog verder worden gereduceerd. Een gedetailleerdere onderbouwing van de parkeerbalans is dan wel noodzakelijk (zie paragraaf 2.4 van dit advies);
- een mobiliteitshub die met duurzame batterijen van daar gestalde elektrische auto's kan fungeren als lokale energiebuffer binnen een zogeheten 'smart grid'.¹¹ Energieopslag en slimme aansturing van laadinfrastructuur kunnen piekbelasting en emissies verminderen en netcongestie beperken;
- alternatieve energieconcepten, zoals een lager programma, andere hoogten en andere fasering. Dit is nodig om de bandbreedte in beeld te brengen van de effecten op energie, duurzaamheid en circulariteit én om het doelbereik van de Haagse normen¹² voor deze onderwerpen te kunnen bepalen en waar nodig vergroten.

Geef in dit alternatief ook een doorkijk voor duurzaamheidsaspecten voor de langere termijn, zoals de noodzakelijke beschikbare ruimte voor (1) verkoeling met meer bomen en groen; (2) maximalisatie van de regenwaterbestendigheid; (3) optimalisatie van het water- en bodemsysteem.

De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan het besluit, aan te vullen met een volwaardig uitgewerkt integraal alternatief vanuit leefbaarheid/duurzaamheid. Gebruik de uitwerking van dit alternatief om de invulling van het omgevingsplan te optimaliseren, negatieve effecten waar mogelijk te verminderen en te voldoen aan de Haagse normen.

2.2 Beperkt inzicht in effectbeoordeling energie en duurzame ontwikkeling

Het MER beschrijft ambities voor energie (BENG 1–3)¹³, circulariteit en CO₂-reductie. Door het ontbreken van alternatieven (zie paragraaf 2.2 van dit advies) is echter niet inzichtelijk of varianten in programma, fasering of energetisch concept leiden tot andere effecten op energiegebruik, materiaalgebonden emissies en circulariteit. Hierdoor draagt het MER bij afwijking van de gehanteerde normen slechts beperkt bij aan een integrale en toekomstgerichte afweging.

¹¹ Een smart grid is een paraplu-naam voor een elektriciteitssysteem waarin vraag en aanbod van elektriciteit zo optimaal mogelijk op elkaar worden afgestemd gebruikmakend van verschillende technologieën (zoals slimme energiemeters, en monitoringssensoren).

¹² Zie het [Haags Klimaatakkoord](#) en de daarbij horende klimaatdeals.

¹³ BENG staat voor 'Bijna Energie Neutraal Gebouw' en is een verplichting voor alle nieuwbouw. Voor meer informatie, zie de [website van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland](#).

De MPG-score¹⁴ ligt binnen de wettelijke grens, maar de materiaalgebonden emissies liggen boven de streefwaarden. De gehanteerde verbetermaatregelen (zoals biobased materialen, losmaakbaarheid en hergebruik) zijn niet planologisch of juridisch vastgelegd en zijn afhankelijk van latere ontwerpkeuzes en marktpartijen. Hierdoor is onzeker in hoeverre de veronderstelde reductie van materiaalimpact daadwerkelijk wordt gerealiseerd.

Voor energie baseert het MER zich op de BENG-systematiek (NTA 8800). De conclusie in het MER is dat aan de geldende eisen wordt voldaan. Het MER maakt echter niet inzichtelijk welk prestatieniveau voor BENG 1-3 en TOjuli wordt nagestreefd. Ook geeft het MER onvoldoende inzicht in de robuustheid van de gekozen systeemopzet. Hierdoor is niet goed na te gaan in hoeverre de beoogde energieprestaties daadwerkelijk worden gerealiseerd.

Het MER maakt de CO₂-emissies kwantitatief inzichtelijk en vergelijkt deze met de autonome ontwikkeling. Het MER geeft echter geen inzicht in hoe deze emissies zich verhouden tot concrete beleidsmatige doelstellingen of maatlaten voor CO₂-reductie. Hierdoor blijft onduidelijk in hoeverre het plan bijdraagt aan langetermijn-klimaatdoelen en hoe het zich verhoudt tot (vrijwillige) richtlijnen, zoals Paris Proof-bouwen.¹⁵

De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan het besluit, aan te vullen met:

- een vergelijking van alternatieven op energiegebruik, materiaalgebonden CO₂-emissies en circulariteit;
- kwantitatief inzicht per alternatief in BENG 1-3, TOjuli, MPG en (materiaalgebonden) CO₂, inclusief een gevoeligheidsanalyse voor bron- en systeemkeuzes;
- inzicht in de mate waarin circulariteitsmaatregelen juridisch of planologisch zijn geborgd, dan wel een overzicht van de onzekerheden;
- een onderbouwing van de robuustheid van de energieprestatie, inclusief een kwalitatieve beschrijving van mogelijke beperkingen als gevolg van netcongestie;
- een beschrijving van de gehanteerde beleidsmatige maatlat voor CO₂-reductie en een kwantitatieve toets van het plan aan deze maatlat. Maak onderscheid tussen operationele emissies, materiaalgebonden emissies, mobiliteitsgebonden emissies en emissies in de aanlegfase. Als normeringen uit Paris Proof-bouwen niet worden gehanteerd, onderbouw dan waarom dit het geval is en welke normen wel worden toegepast.

De Commissie beveelt daarnaast aan om een gebiedsbreed CO₂-budget (zoals die van DGBC¹⁶) op te nemen voor Laakhaven Centraal en dit, waar mogelijk, planologisch te borgen. Een CO₂-budget geeft aan hoeveel CO₂ een gebied mag uitstoten om binnen de klimaatdoelen van Den Haag te blijven en draagt bij aan sturing, prioritering, monitoring en transparantie voor operationele emissies, materiaalgebonden emissies, mobiliteitsgebonden emissies en emissies in de aanlegfase.

De Commissie beveelt ook aan om CO₂-emissies op te nemen in de monitoring (zie paragraaf 2.7 van dit advies) en deze te koppelen aan concrete ijkmomenten (bijvoorbeeld 2030 of

¹⁴ MPG staat voor 'MilieuPrestatie Gebouwen'. De MPG-score is een berekening van de milieuprestatie bestaande uit 19 milieu-impact-categorieën. Voor meer informatie, zie de [website van Informatiepunt Leefomgeving](#).

¹⁵ De term 'Paris Proof'-bouwen verwijst naar normen die ervoor moeten zorgen dat gebouwen en energiegebruik in lijn zijn met het de Klimaatovereenkomst van Parijs. Concreet betekent dit voldaan moet worden aan energiegebruik dat nodig is voor een klimaatneutrale gebouwde omgeving in 2050.

¹⁶ DGBC staat voor 'Dutch Green Building Council'. Voor meer informatie, zie de [website van DGBC](#).

2040). Beschrijf daarbij welke maatregelen beschikbaar zijn als uit de monitoring blijkt dat bijsturing van het programma of de uitvoering noodzakelijk is.

2.3 Navolgbaarheid en effectbeoordeling mobiliteit onvoldoende

Onderbouwing grootte mobiliteitshub en parkeerbalans

De analyse van de parkeersituatie vraagt om een betere onderbouwing. In het MER wordt gesproken over verschillende aantallen parkeerplaatsen. In de huidige situatie zijn er 3.157 parkeerplaatsen voor auto's. In de autonome situatie is dat ook zo en in de plansituatie komt een mobiliteitshub met 2.000 plaatsen. Echter in de bijlage van het MER staat bij de analyse van het parkeren het aantal van 1.765 parkeerplaatsen (zie figuur 6.1 op pagina 998). Naast deze verschillen ontbreekt ook een onderbouwing van de parkeerbalans. Hierdoor is mogelijk sprake van overcapaciteit als de mobiliteitshub 2.000 plaatsen krijgt.

Effecten op omliggende gebieden

In paragraaf 6.6.3 van het MER staat de beoordeling van de effecten op de verkeersafwikkeling en –doorstroming. Dit is als neutraal beoordeeld met de volgende reden: *‘in het plan blijft de I/C-verhouding (intensiteit/capaciteit) op de wegvlakken in zowel de ochtend- als avondspits onder de 0,7, wat aangeeft dat de infrastructuur voldoende capaciteit biedt om het verkeer af te wikkelen. Ook bij de verschillende kruispunten ontstaan geen problemen.’*

De Commissie constateert dat de effecten in het ruimere studiegebied niet in beeld zijn gebracht. Dit terwijl in het MER staat dat *‘naast de wijzigingen aan de wegen binnen het plangebied, ontstaan er op de bestaande en aansluitende wegen in de omgeving van het plangebied wijzigingen in de verkeersafwikkelingen, de zogenaamde netwerkeffecten.’* In haar NRD-advies vroeg de Commissie om voor het plangebied én de directe omgeving de verkeersafwikkeling en –doorstroming in beeld te brengen. De effecten op mobiliteit zijn daardoor mogelijk onderschat.

De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan het besluit, aan te vullen met:

- een onderbouwing van de parkeersituatie, de parkeerbalans en de grootte van de mobiliteitshub;
- kaartbeelden waarop de verkeers- en kruispuntbelasting van het wegennet voor een ruim studiegebied met en zonder de ontwikkeling van Laakhaven is weergegeven. Definieer het studiegebied voldoende ruim zodat de volledige mobiliteitseffecten in beeld komen. Beschrijf mitigerende maatregelen om negatieve effecten op de verkeersafwikkeling en –doorstroming te verminderen of voorkomen, indien relevant.

2.4 Effectbeoordeling erfgoed onvolledig

In het MER staat dat er een beperkt positief effect is op cultureel erfgoed. De reden hiervoor is dat de informatiewaarde van de historische insteekhaven toeneemt omdat het park de vorm heeft van deze insteekhaven, aldus het MER. Naast de contouren van het park is in het ontwerp van het park vooralsnog verder geen rekening gehouden met elementen van de

voormalige insteekhaven, zoals het herstellen van kademuren. Het MER geeft aan dat het positieve effect 'zeer subtiel' is. De Commissie benadrukt dat een neutraal effect meer op zijn plaats was. Dit sluit ook beter aan bij het gehanteerde beoordelingskader (met daarin 'verwaarloosbare effecten' onder neutraal).

Daarnaast is in het MER niet ingegaan op de effecten van het omgevingsplan op erfgoedwaarden rondom het plangebied (de zogeheten 'wijdere omgeving'), zoals gebouwde monumenten en beschermde stadsgezichten (zoals Laakkwartier en de Stationsbuurt). De Commissie had in haar NRD-advies gevraagd om de effecten van het omgevingsplan op cultureel erfgoed in de wijdere omgeving volwaardig mee te kunnen wegen. De Commissie denkt hierbij vooral aan zichtlijnen in relatie tot de relevante beschermde stadsgezichten. Maak – waar relevant – visualisaties vanaf standpunten met de belangrijkste zichtlijnen en plekken waarvan de meeste waarnemingen plaatsvinden. Gebruik hiervoor bijvoorbeeld per bouwblok de maximale bouwhoogte voor zover bekend. Voeg een beschrijving van het beeld toe en een kaart met de positie van de waarnemer.

De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan het besluit, aan te vullen met de (eventuele) effecten op cultureel erfgoed in de wijdere omgeving van het plangebied. Ga in ieder geval in op de (visuele) effecten van de genoemde beschermde stadsgezichten. Maak – waar relevant – visualisaties om deze effecten in beeld te brengen. Heroverweeg de beperkt positieve beoordeling van het omgevingsplan en hou daarbij rekening met deze effecten op de wijdere omgeving. Beschrijf mitigerende maatregelen om negatieve effecten te verminderen of voorkomen, indien relevant.

Mogelijk heeft de gemeente een positief effect op cultureel erfgoed als uitgangspunt voor de ontwikkeling van Laakhaven Centraal. De Commissie beveelt in dat geval aan om de historische thema's zoveel mogelijk zichtbaar te maken in het uiteindelijke parkontwerp.

2.5 Natuur

Natura 2000-gebieden

In het MER zijn de gevolgen voor beschermde/kwetsbare soorten en natuurgebieden onderzocht. Door de ligging op relatief korte afstand van Natura 2000-gebieden, vormt stikstofdepositie een belangrijk aandachtspunt. De beoogde ontwikkeling leidt tot een depositiebijdrage zowel gedurende de aanlegfase (0,04 mol N/ha/jr.) als in de permanente beoogde situatie (0,01 mol N/ha/jr.), zonder uit te gaan van intern salderen. De depositiebijdrage vindt plaats op vier Natura 2000-gebieden, namelijk Meijndel & Berkheide, Westduinpark & Wapendal, Solleveld & Kapittelduinen, Kennemerland-Zuid en Coepelduynen. Een Passende beoordeling is opgesteld omdat sprake is van een depositietoename op (deels) overbelaste habitattypen en significante effecten niet op voorhand zijn uit te sluiten.

In de Passende beoordeling is per habitatype/leefgebied gemotiveerd dat de tijdelijke en permanente toename van stikstofdepositie niet leiden tot verslechtering van de natuurlijke kenmerken en samenhang van de betrokken Natura 2000-gebieden. De Commissie kan deze redenering goed volgen. In de Passende beoordeling is per habitatype onderbouwd dat de instandhoudingsdoelstellingen niet in het geding komen.

De Commissie wijst erop dat in de effectbeoordeling in het MER een vergelijking met de referentiesituatie (bestaand, feitelijk en planologisch toegestaan gebruik) ontbreekt. Daardoor is niet inzichtelijk welk effect daadwerkelijk optreedt door het plan. Deze vergelijking met de referentiesituatie levert echter een positievere effectbeoordeling op. Omdat deze positievere beoordeling geen invloed heeft op de besluitvorming, is een aanvulling niet noodzakelijk. De Commissie begrijpt dat intern salderen wordt gemeden door recente jurisprudentie en waardeert de keuze voor een ecologische beoordeling zonder saldering. In het kader van het projectspoor moet uiteindelijk een vergunning Natura 2000-activiteit worden aangevraagd.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Naast mogelijke effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden kan sprake zijn van effecten op het NNN. In het MER zijn deze effecten niet beschouwd. Het plangebied ligt dicht bij NNN dan bij het meest dichtbijgelegen Natura 2000-gebied Westduinpark & Wapendal (circa 4 km). De depositiebijdrage kan hierdoor hoger zijn dan in de berekende Natura 2000-gebieden. De Commissie verwacht geen aanzienlijke effecten aangezien de NNN-gebieden matig voedselrijk tot voedselrijk zijn en de depositiebijdrage gering is (en naar verwachting vrijwel nihil ten opzichte van de referentiesituatie). Bovendien zou dit effect de uitvoerbaarheid van het plan niet wijzigen. De Commissie beveelt aan dit in het vervolg bij andere milieueffectrapporten wel mee te nemen. Dit kan door in de stikstofberekening een rekenpunt te plaatsen op de randen van NNN-gebieden.

2.6 Monitoring en evaluatie

Het MER bevat een aanzet tot een monitoringsplan voor Laakhaven Centraal. De Commissie vindt het van groot belang dat de gemeente Den Haag daadwerkelijk start met het monitoren van de stedelijke ontwikkeling op meerdere schaalniveaus, waaronder de metropoolregio, de gemeente (de omgevingsvisie), het CID en de afzonderlijke projecten/wijken. Alleen zo ontstaat voldoende grip op de ontwikkelprogramma's en is tijdige bijsturing mogelijk wanneer negatieve effecten dreigen op te treden.

Bij grootschalige verdichting zoals in Laakhaven Centraal kunnen meerdere aspecten onder druk komen te staan. Dit geldt in ieder geval voor mobiliteit (vooral parkeren), gezondheid, maatschappelijke en recreatieve voorzieningen (zoals groen en speel- en sportvoorzieningen), energiegebruik, CO₂-emissies en leefbaarheid. Zo is door de geplande verdichting in het CID 38 hectare (gebruiks)groen nodig om te voldoen aan de Haagse norm (8m² per huishouden) en blijft het onzeker of dit daadwerkelijk lukt. Zonder structurele monitoring kan onvoldoende worden (bij)gestuurd op een evenwichtige ontwikkeling. De gemeente heeft in het verleden regelmatig monitoringsplannen opgesteld en de Commissie heeft hierover herhaaldelijk geadviseerd. De gemeente ontwikkelt zich immers gestaag verder zonder dat de resultaten van monitoring structureel inzichtelijk worden gemaakt.

Conform het eerdere NRD-advies beveelt de Commissie daarom aan om hieraan prioriteit te geven en de monitoring daadwerkelijk en structureel te implementeren. Maak daarin gebruik van duidelijke indicatoren en normwaarden en vaste ijkmomenten (zoals 2030 en 2040). Stel verantwoordings- en bijsturingsmechanismen vast en benoem wie hiervoor verantwoordelijk is. Directe implementatie van monitoring is noodzakelijk om doelbereik en cumulatieve

effecten van het omgevingsplan in beeld te krijgen. Werk waar nodig samen met de provincie Zuid-Holland en de metropoolregio Rotterdam-Den Haag om de mogelijke effecten buiten de gemeentegrens te kunnen monitoren. Maak daarbij gebruik van beschikbare data en sluit waar mogelijk aan op al lopende monitoring.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Ruwan Aluvihare BA. MDip LA

Irma Dekker MSc

ing. Johan Janse

dr. Patrick Patiwaal (secretaris)

ing. Richard Ruijtenbeek bbe

ir. Harry Webers (voorzitter)

dr. Fred Woudenberg

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Tijdelijke Alternatieve Maatregel (TAM)-omgevingsplan.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Uit [Bijlage V van het Omgevingsbesluit](#) onder de Omgevingswet volgt om welke projecten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om het project J11 “de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject”. Daarom is een project-MER opgesteld. Het is bovendien een plan-MER, omdat een Passende beoordeling is opgesteld voor het plan en een plan-MER daarom verplicht is.

Bevoegd gezag besluit

Gemeenteraad van Den Haag.

Initiatiefnemer besluit

College van burgemeester en wethouders van Den Haag.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3964](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e info@commissiemer.nl
w commissiemer.nl

