



Notitie Reikwijdte en Detailniveau

The Grace

projectnummer 0456171.100
definitief
28 mei 2020

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

The Grace

projectnummer 0456171.100

definitief
28 mei 2020

Auteurs

R.J. Last, MSc
H.H.L. Robben, MSc
drs. H.W. Lindeboom

Opdrachtgever

INCLUDED City Development
Heer en Beekstraat 5
5242 AC Rosmalen

datum vrijgave
28-05-2020

beschrijving revisie
definitief

goedkeuring
R.J. Last, MSc



vrijgave
drs. T. Artz



Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Woningbouwopgave voor Den Haag	1
1.2	Project The Grace	1
1.3	Onderzoek naar milieueffecten	2
1.4	Stappen in de m.e.r.-procedure	3
1.5	Participatie	4
1.6	Leeswijzer	5
2	Project: The Grace binnen het CID	6
2.1	Project The Grace	6
2.1.1	Ligging plangebied	6
2.1.2	Programma	7
2.2	Ontwikkeling Central Innovation District (CID)	11
2.2.1	Ambities en doelen voor het CID	12
2.2.2	Ontwikkeling deelgebied College Campus HS	13
2.2.3	Te nemen besluiten	14
3	Onderzoeksmethodiek	16
3.1	Samenhang plan-MER CID en project-MER The Grace	16
3.2	Referentiesituatie	18
3.2.1	Autonome ontwikkelingen	19
3.2.2	Cumulatie met gebiedsvisie CID	21
4	Beoordeling effecten	23
4.1	Doelbereik	23
4.2	Milieuthema's	23
4.3	Beoordelingswijze	25

1 Inleiding

1.1 Woningbouwopgave voor Den Haag

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

Met het coalitieakkoord 2018-2022 besloten de partijen een belangrijk deel van de stedelijke groei gestalte te laten krijgen in het Central Innovation District (CID). Het CID is het gebied tussen en rondom de stations Hollands Spoor, Den Haag Centraal Station en Den Haag Laan van NOI² met een oppervlakte van circa 5,7 km². Het omvat een langjarig samenhangend programma van verschillende deelontwikkelingen die gezamenlijk leiden tot een duurzaam, economisch, leefbaar en inclusief hart van de stad³. Het project The Grace is één van deze deelontwikkelingen.

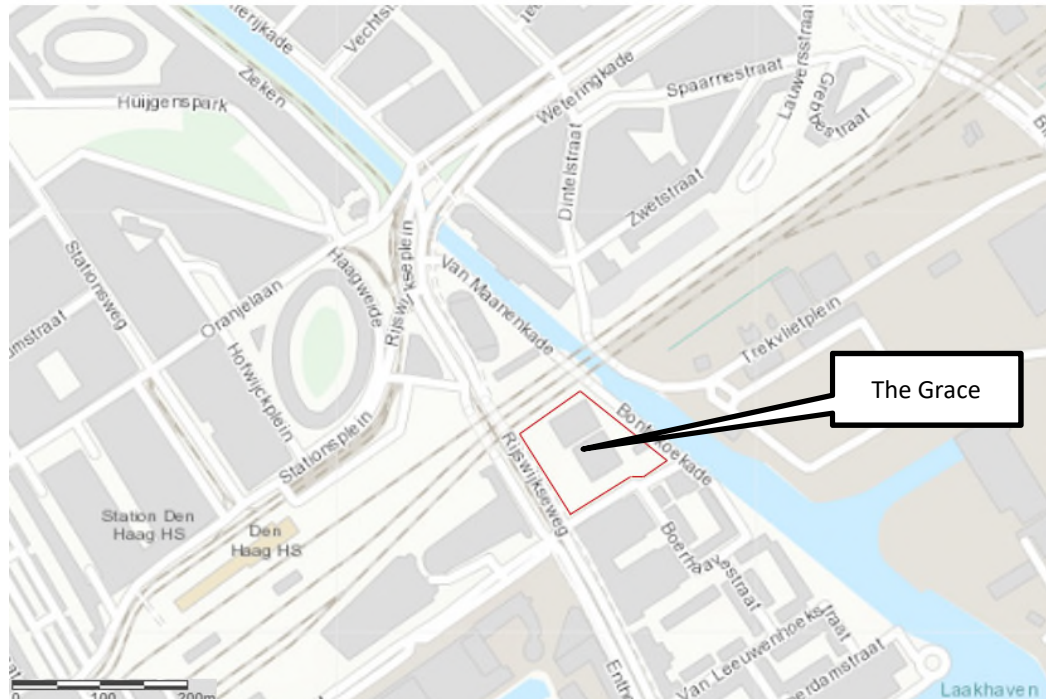
1.2 Project The Grace

INCLUDED City Development (een samenwerking tussen van Deursen Group en Movement Real Estate) is de initiatiefnemer van het project The Grace. The Grace omvat de realisatie van circa 1.440 woningen, circa 3.000 m² bvo kantoorfunctie en circa 3.500 m² bvo commerciële voorzieningen op het perceel aan de Rijswijkseweg 60 in Den Haag (zie volgende figuur). Het programma wordt gerealiseerd in twee woontorens (met een hoogte van circa 150 en 180 meter) en twee laagbouwblokken (met een hoogte van 31,5 meter), die met elkaar verbonden worden door een centrale ruimte (atrium). Om de beoogde ontwikkeling te laten plaatsvinden worden het bestaande kantoorpand en de parkeergarage op het perceel aan de Rijswijkseweg 60 geamoveerd.

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

² Gemeente Den Haag (2018). Den Haag: Stad van Kansen en Ambities. Coalitieakkoord 2018 – 2022.

³ Witteveen + Bos (2019). Central Innovation District: Notitie Reikwijdte en Detailniveau.



Figuur 1.1: Ligging plangebied The Grace (rood omlijnd kader)

De ontwikkeling van The Grace past niet in het vigerende bestemmingsplan 'Laakwijk – Schipperskwartier', dat op 9 juli 2009 door de gemeenteraad van Den Haag is vastgesteld. Om de beoogde ontwikkeling planologisch juridisch mogelijk te maken wordt met een omgevingsvergunning (artikel 2.12 lid 1, sub a onder 3° Wabo) afgeweken van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 2 bevat een uitgebreidere beschrijving van de ambities en uitgangspunten voor het CID en The Grace.

1.3 Onderzoek naar milieueffecten

Reden voor het opstellen van een MER

De ontwikkeling van The Grace kan effecten hebben op het milieu. Om de milieuaspecten mee te wegen in de besluitvorming wordt de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. Met een m.e.r. wordt inzicht verkregen in de effecten van de voorgenomen activiteiten. Daarmee kan het bevoegd gezag (de gemeente Den Haag), die het besluit neemt over het juridisch planologisch kader voor de ontwikkeling, de milieugevolgen volwaardig meewegen.

Waarom is de The Grace m.e.r.-(beoordelings)plichtig?

De ontwikkeling van The Grace kan worden aangemerkt als een 'stedelijk ontwikkelproject' zoals opgenomen onder categorie D 11.2. in de zogenoemde D-lijst van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Onder een stedelijk ontwikkelingsproject valt zowel de aanleg als het wijzigen en/of uitbreiden van (bouw)projecten met inbegrip van de bouw van winkelcentra of

parkeerterrein. De omschrijving van de drempelwaarden behorend bij deze categorie is opgenomen in de volgende tabel.

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

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

Met The Grace worden minder woningen en commerciële voorzieningen gerealiseerd dan de drempelwaarde uit het Besluit m.e.r. (zie voorgaande tabel). Voor ontwikkelingen die onder de drempelwaarde vallen kan het bevoegd gezag op basis van de milieuwetgeving volstaan met een vormvrij m.e.r.-beoordelingsbesluit indien zij het doorlopen van een m.e.r.-procedure niet noodzakelijk acht.

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is om de voorgaande redenen een aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld⁴. Op basis van deze notitie heeft het bevoegd gezag geconcludeerd dat belangrijk nadelige milieugevolgen op voorhand niet zijn uit te sluiten, gezien de mogelijke cumulatie van milieueffecten met andere projecten binnen het deelgebied 'College Campus HS' van het CID, en gezien de ligging van de projectlocatie in een reeds milieubelast gebied. Het bevoegd gezag heeft daarom geoordeeld dat er een nadere analyse en beoordeling in een MER dient plaats te vinden⁵.

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

Procedureel wordt de m.e.r.-procedure aan de ruimtelijke procedure voor The Grace gekoppeld (afwijking bestemmingsplan volgens artikel 2.12 lid 1, sub a onder 3° Wabo).

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

De NRD wordt gepubliceerd door het College van Burgemeester en Wethouders (B&W). Eenieder kan zienswijzen indienen op de reikwijdte en het detailniveau van het milieuonderzoek. Daarnaast raadpleegt de gemeente betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs. De zienswijzen en adviezen op de NRD worden meegenomen bij het opstellen van het MER.

Voordat het MER en het ontwerpbesluit voor The Grace worden vrijgegeven door het college van B&W worden deze ter inzage gelegd. Eenieder kan zienswijzen indienen op de ontwerpvergunning en het MER. Daarnaast wordt de Commissie m.e.r. gevraagd om advies te geven over het MER. De

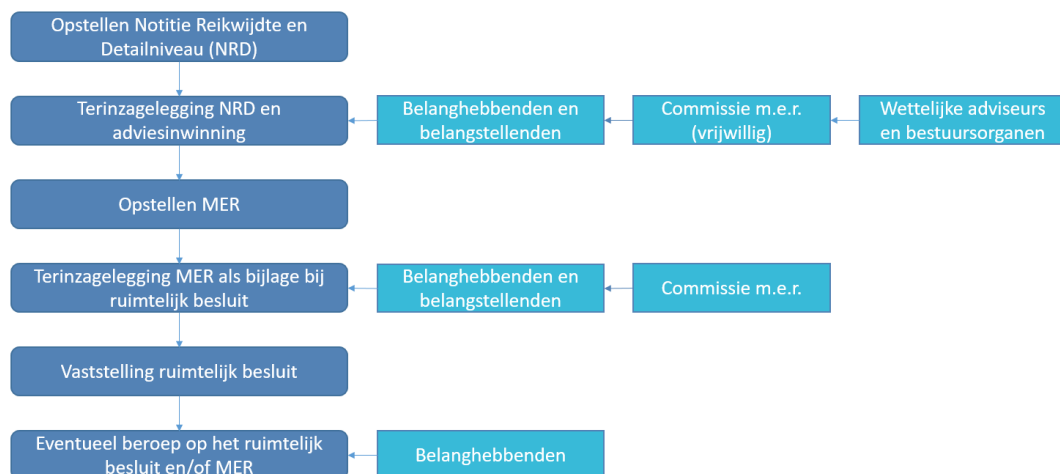
⁴ Peutz (2019). Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling. The Grace Den Haag.

⁵ Gemeente Den Haag (2019). Besluit op m.e.r.-beoordeling (SB/2019.3554).

zienswijzen en het advies van de Commissie m.e.r. worden gebruikt om het MER waar nodig aan te vullen. Vervolgens neemt het college van B&W een besluit over de omgevingsvergunning en het MER.

Indien de gemeenteraad besluit tot vaststelling van het ruimtelijk besluit omgevingsvergunning ligt het plan nogmaals voor zes weken ter inzage en kunnen belanghebbenden beroep indienen tegen het plan.

De procedurestappen van de m.e.r. zijn schematisch weergegeven in de volgende figuur.



Figuur 1.2: Stappenplan van de m.e.r.-procedure

1.5 Participatie

Burgers en bedrijven zijn op verschillende momenten betrokken bij de totstandkoming van de plannen voor The Grace. Zo zijn er in het voortraject twee bewonersbijeenkomsten georganiseerd om belangstellenden en belanghebbenden te laten meedenken over de invulling van The Grace. Ook bij de verdere uitwerking van de plannen voor het project vindt participatie plaats. Dit zijn de informele participatiemomenten. Tot slot zijn er diverse formele momenten waarop burgers, bedrijven en overheden een reactie kunnen geven op het project (de formele participatiemomenten).

Formele participatie

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

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

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

- Welke kansen ziet u voor The Grace?
- Mist u onderzoeksthema's?

- Wat zou u specifiek onderzoekt 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

1.6 Leeswijzer

De voorliggende notitie is als volgt opgebouwd:

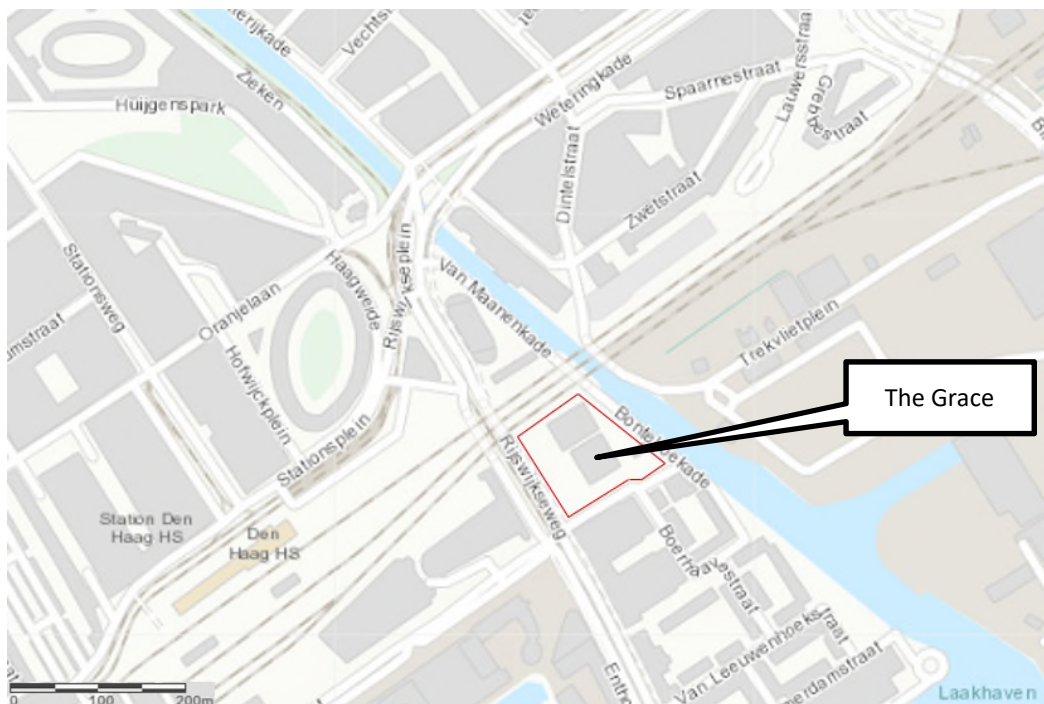
- Hoofdstuk 2 beschrijft het plangebied en de omgeving van het project The Grace. Verder beschrijft dit hoofdstuk wat de positie is van de The Grace binnen de context van de ontwikkelingen van het CID en de College Campus HS.
- Hoofdstuk 3 gaat specifiek in op de onderzoeksmethodiek voor het MER voor de The Grace. De samenhang tussen het plan-MER voor het CID en het project-MER voor The Grace en de referentiesituatie komen in dit hoofdstuk aan bod.
- Hoofdstuk 4 beschrijft het beoordelingskader waarin alle milieuaspecten aan bod komen die geanalyseerd en beoordeeld worden in het MER.

2 Project: The Grace binnen het CID

2.1 Project The Grace

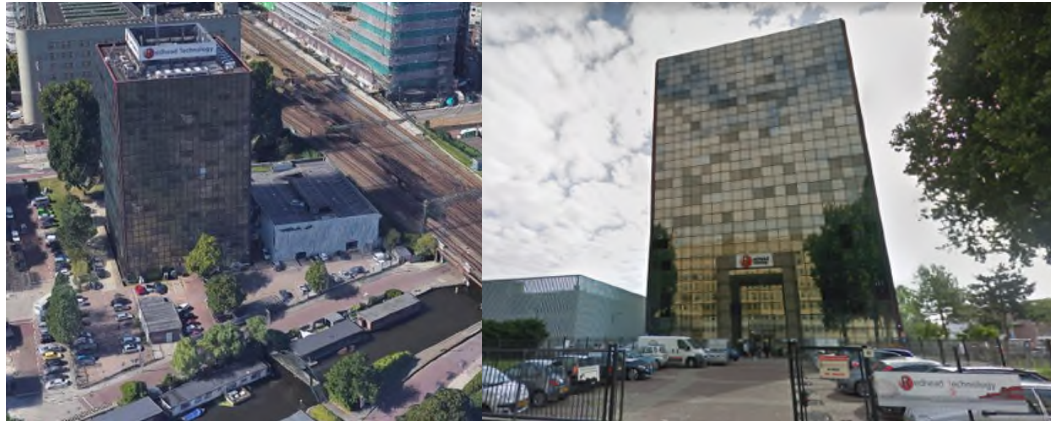
2.1.1 Ligging plangebied

Het plangebied van The Grace is gelegen in stadsdeel Laak in het gebied Schipperskwartier: een centrale locatie in de stad Den Haag. Het station Den Haag Hollands Spoor bevindt zich op loopafstand. Het plangebied wordt omgeven door verschillende wegen: de spoorlijn (tussen station Den Haag Hollands Spoor en Den Haag Laan van NOI), de Rijswijkseweg, de Bontekoekade (parallel aan watergang Trekvljet) en de Bontekoestraat (zie volgende figuur).



Figuur 2.1: Ligging plangebied The Grace (rood omlijnd kader)

In het plangebied van The Grace staan op dit moment een kantoorpand en een parkeergarage. Het kantoorpand wordt in de volksmond ook wel het Spiegelpaleis genoemd en telt in totaal 13 verdiepingen met een oppervlakte van 12.587 m² bvo. De parkeergarage bestaat uit 3 bouwlagen en heeft in totaal 275 parkeerplaatsen (zie de volgende figuur voor een impressie). Volgens het vigerende bestemmingsplan Laakwijk-Schipperskwartier is de huidige bestemming 'kantoor'.



Figuur 2.2: Impressie huidige situatie plangebied. Links: bestaande bebouwing vanaf Binckhorstzijde. Rechts: Vooraanzicht vanaf de Rijswijkseweg.

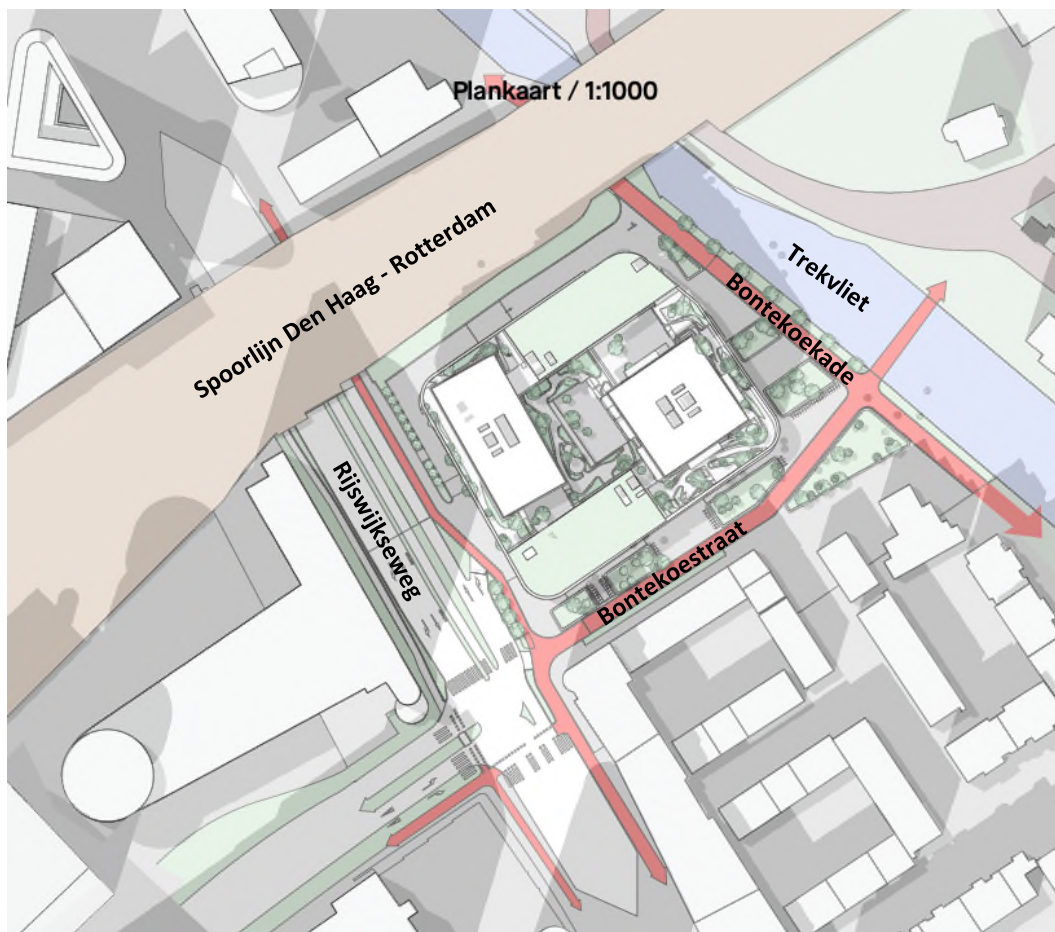
Stadsdeel Laak bestaat voornamelijk uit woonbebouwing. In eerdere plannen was het idee om hier een kantorenlocatie van te maken, maar alleen het kantoorgebouw ter plaatse van het plangebied is in het kader van deze plannen gerealiseerd. De meeste bedrijvigheid in dit stadsdeel is te vinden nabij de Rijswijkseweg, de Goudriaankade (ten zuidoosten van het plangebied) en de directe nabijheid van station Hollands Spoor (net westen van het plangebied).

Ten zuiden van het plangebied bevinden zich voornamelijk woningen. Richting het centrum (ten noorden van het plangebied) is er sprake van een meer stedelijk gemengd gebied, zowel woningen als bedrijvigheid zijn hier gesitueerd. Ten zuidwesten van het plangebied bevinden zich de Haagse Hogeschool en de Megastores (winkelcentrum met onder andere verschillende bouwmarkten).

Het plangebied is ontsloten met een aantal belangrijke ontsluitingswegen voor de auto: de Rijswijkseweg, het Rijswijkseplein, het Schenkviaduct, het Leeghwaterplein, de Calandstraat en de Neherkade. Via de Rijswijkseweg, de Neherkade en de Rotterdamsebaan is het Knooppunt Ypenburg (A12/A4) snel te bereiken. Via de Rijswijkseweg en het Schenkviaduct is Den Haag Centraal en de Utrechtsebaan (A12) goed ontsloten. In de omgeving van het plangebied is een aantal parkeergarages voor autoparkeren gevestigd, zoals Q-Park Laakhaven, ParkBee Haagse Toren en Parking Megastores.

2.1.2 Programma

De ontwikkeling van The Grace voorziet in twee woontorens met een hoogte van circa 150 en 180 meter op het perceel aan de Rijswijkseweg 60 te Den Haag. The Grace huisvest circa 1.440 woningen en circa 3.000 m² bvo kantoorfunctie en circa 3.500 m² bvo commerciële voorzieningen (zie volgende figuur voor de invulling van het plangebied).



Figuur 2.3: Toekomstige situatie plangebied met The Grace (bron: Mecanoo)

De woontorens worden op een 'plint' met commerciële en community functies geplaatst. Op deze plint worden daarnaast twee laagbouw appartementengebouwen van 8 bouwlagen (31,5 meter hoogte) gerealiseerd (zie volgende figuren).



Figuur 2.4: Impressie van The Grace (bron: Mecanoo)



Figuur 2.5: Impressie van The Grace (bron: Mecanoo)

The Grace heeft een verhoogde groendaktuin die ruimte biedt aan de bewonersgemeenschap voor allerlei activiteiten (zie volgende figuur). De verschillende functies in de plint worden verbonden door het atrium. Een route door het gebouw zorgt voor een verbinding tussen de hoek Rijswijkseweg/Waldorpstraat tot aan de Bontekoekade nabij het spoor. Deze route geeft toegang tot het atrium in het hart van het gebouw.



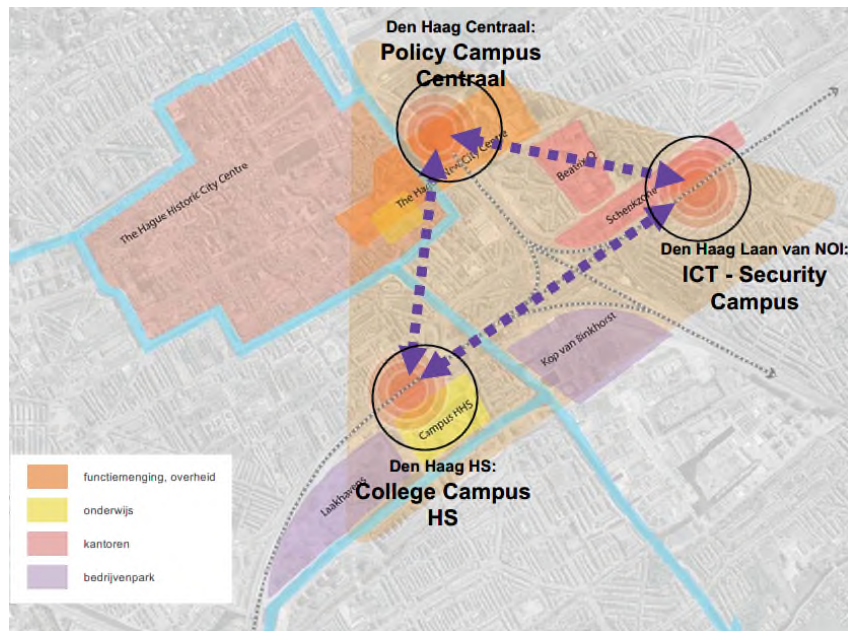
Figuur 2.6: Impressie verhoogde groendaktuin (bron: Mecanoo)

Ondersteunende functies, zoals bijvoorbeeld afvalverzameling, worden hoofdzakelijk op de begane grond en in de kelder gesitueerd. Tevens wordt in de kelder een ruimte voor fietsparkeerplaatsen geboden. Voor de bewoners binnen het bouwplan wordt een concept met deelauto's aangeboden. Er zijn 29 parkeerplaatsen beschikbaar voor elektrische deelauto's. Deze parkeerplaatsen worden op het maaiveld gesitueerd en zijn via de Bontekoestraat bereikbaar. Voor de verwarming en koeling van The Grace wordt een bodemenergiesysteem gerealiseerd in de vorm van een Warmte Koude Opslag (WKO).

2.2 Ontwikkeling Central Innovation District (CID)

CID Agenda 2040

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

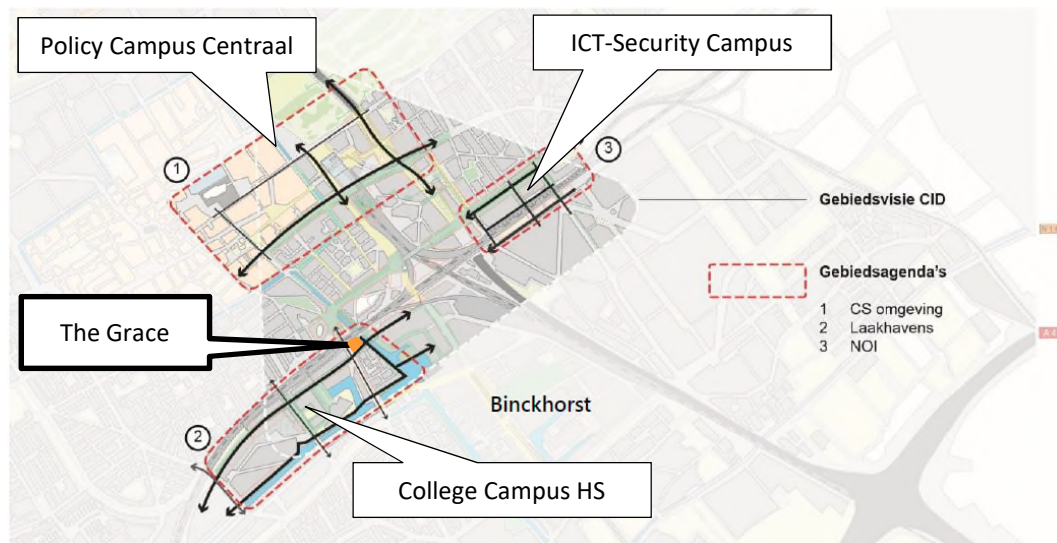


Figuur 2.7: De drie polen van het CID volgens de visie (bron: CID Agenda 2040)

Het CID ligt in het economisch hart van Den Haag en de regio en heeft enorme mogelijkheden voor verdichting en transformatie. Binnen het CID hebben de ontwikkelingen rondom de hoofdstations bestuurlijke prioriteit. De stationsomgevingen zijn de ankerpunten van het CID omdat hier de economische brandpunten zitten en er zich de hoogste bebouwingsdichtheden bevinden⁶. Binnen deze deelgebieden ziet de gemeente Den Haag kans om de maatschappelijke opgaven (zoals de woningbouwopgave) versnelt op te pakken. De drie deelgebieden zijn:

1. Station Den Haag Centraal (Policy Campus Centraal).
2. Station Hollands Spoor (College Campus HS/Laakhavens).
3. Station Den Haag Laan van NOI (ICT-Security Campus/Laan van NOI, zie volgende figuur).

⁶ Witteveen + Bos (2019). Central Innovation District: Notitie Reikwijdte en Detailniveau.



Figuur 2.8: Begrenzing gebiedsvisie CID en deelgebieden rondom het Centraal Station (rode vlak is plangebied The Grace)

The Grace is gelegen in deelgebied 2: Station Hollands Spoor (hierna: College Campus HS). De volgende paragrafen gaan daarom nader in op de plannen voor het CID en deelgebied 2 en gaan niet (in detail) in op de ontwikkelingen in deelgebied 1 en 3.

2.2.1 Ambities en doelen voor het CID

Het CID betreft een samenhangend beleidsprogramma om te kunnen voorzien in de behoefte aan voorzieningen voor wonen, werken en leren in Den Haag. Er is geen concrete blauwdrukplanning van hoe het CID eruit komt te zien. Wel is de ambitie afgesproken om tot en met 2040 minimaal 18.500 woningen, minimaal 25.000 arbeidsplekken en alle benodigde ondersteunende economische en maatschappelijke functies te realiseren. Voor het gehele CID is een minimaal en een maximaal programma, bestaande uit kantoren, voorzieningen, leisure (ontspanning/recreatie) en wonen opgenomen in de NRD voor het CID⁷ (zie volgende tabel).

Tabel 2.1: Minimale en maximale programmering CID (bron: Witteveen + Bos, 2019)

Bandbreedte programma	Kantoren in m ²	Voorzieningen in m ²	Leisure in m ²	Aantal woningen
Totaal CID	460.000 - 640.000	79.000 - 121.000	31.000 - 58.000	18.500 - 24.500

In de CID Agenda 2040⁸ en de NRD voor het CID is een aantal ambities en doelen op hoofdlijnen geformuleerd voor het CID. De ambities en doelen hebben één hoofddoel: de ontwikkeling van het CID tot een internationaal competitief hart. Dit hoofddoel is uitgesplitst in zes subambities:

- **Vernieuwingskracht:** scheppen van condities waarbinnen een krachtig, vernieuwend en internationaal netwerk van talent, ondernemers, onderzoekers en ambtenaren kan ontstaan.

⁷ Witteveen + Bos (2019). Central Innovation District: Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

⁸ Gemeente Den Haag (2019). Central Innovation District (CID). Kansen voor nieuw Den Haag: CID Agenda 2040.

- **Internationaal samenhangend knooppunt:** Ontwikkeling van het CID als snel bereikbaar en compact knooppunt waarin infrastructurele barrières worden opgelost en lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer het uitgangspunt is.
- **Ontmoetingsplekken - verdichten, verblijven, mengen en ontmoeten:** Het CID wordt een gebied waar grenzen tussen recreatie, wonen en werken vervagen en waar verdichten en vergroenen samengaan, op gebiedsniveau en op gebouwniveau.
- **Geen plek onbenut:** Collectieve oplossingen en nieuwe technieken om bij te dragen aan een efficiënter gebruik van de ruimte.
- **Plek voor talentontwikkeling:** Kansen bieden aan iedereen die wil ondernemen, ontwikkelen en/of groeien.
- **Natuurlijk Haags:** Bij het bouwen en inrichten van het CID rekeningen houden met de gevolgen van klimaatverandering, energietransitie en circulariteit.

2.2.2 Ontwikkeling deelgebied College Campus HS

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

De woningbouw in dit deelgebied kenmerkt zich door hoge dichtheden, gestapelde bouwvormen en een gevarieerd programma. Daarnaast is de ambitie om ruimte te bieden aan specifieke woonconcepten, zoals appartementen voor stedelijke gezinnen, ruimte voor wooncomplexen voor kwetsbare groepen, woongroepen en huisvesting met extra services.

Voor College Campus HS is een minimaal en een maximaal programma, bestaande uit kantoren, voorzieningen, leisure (ontspanning/recreatie) en wonen opgenomen in de NRD voor het CID (zie volgende tabel).

Tabel 2.2: Minimale en maximale programmering College Campus HS en overige Laakhavens

Bandbreedte programma	Kantoren in m ²	Voorzieningen in m ²	Leisure in m ²	Aantal woningen
College Campus HS	90.000 - 140.000	15.000 - 25.000	18.000 - 45.000	3.500 - 5.000
Overig Laakhavens	-	-	-	4.000

Het deelgebied College Campus HS profileert zich als collegecampus rond de Haagse School. Het gebied biedt ruimte voor startups en hoofdkantoren en legt een verbinding met de Binckhorst. Het gebied focust op inclusiviteit door ook de verbinding te zoeken met andere wijken. Het verbeteren van de leefbaarheid en de sociale veiligheid zijn belangrijke voorwaarden voor de ontwikkeling van dit deelgebied. De mobiliteitstransitie heeft als doel om ruimte te creëren voor verblijfskwaliteit en groen. De huidige fysieke barrières in het gebied worden weggenomen door het realiseren van nieuwe verbindingen en andere routing van verkeersstromen door het gebied. Hier valt ook onder dat het huidige parkeerbeleid en de parkeervoorzieningen worden aangepast. De ontwikkeling van The Grace, met circa 1.440 woningen, 3.000 m² bvo kantoorfunctie en 3.500 m² bvo commerciële voorzieningen past binnen het programma voor deelgebied College Campus HS.

2.2.3 *Te nemen besluiten*

Om een kwalitatief hoogwaardige ontwikkeling van het CID te stimuleren en mogelijk te maken neemt de gemeente Den Haag een aantal beleidsmatige stappen.

Gebiedsvisie CID

Als uitwerking van de CID Agenda 2040 stelt de gemeente Den Haag een Gebiedsvisie op. De Gebiedsvisie geeft aan waar de gemeente Den Haag met het CID naar toe gaat. Het ruimtelijke raamwerk, de mobiliteitsstrategie, programmering van economische functies en woningbouw, beeldkwaliteit en duurzaamheid komen in de Gebiedsvisie terug. Daarnaast schetst de Gebiedsvisie de contouren van de prioritaire deelgebieden en wordt de onderlinge samenhang tussen deze gebieden geborgd. Tot slot bevat de Gebiedsvisie een ontwikkelingsstrategie inclusief fasering.

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

Plan-MER bij de Gebiedsvisie

De Gebiedsvisie CID vormt een ruimtelijk besluit dat planologische kaders schept voor de ontwikkelingen in het CID. Het besluit is daarmee m.e.r.-plichtig. Om het milieubelang volwaardig mee te nemen in de besluitvorming over het CID en de keuzes die in de Gebiedsvisie worden gemaakt stelt de gemeente Den Haag een plan-MER op. Hierin worden de milieueffecten van de totale gebiedsontwikkeling in beeld gebracht. Op 16 april 2019 is de NRD CID door het college van B&W vrijgegeven voor inspraak. Het plan-MER is naar verwachting in het eerste kwartaal van 2020 gereed voor besluitvorming.

Gebiedsvisie en plan-MER CID als kader voor besluiten in het CID

De Gebiedsvisie is een kaderstellend plan, heeft een globaal karakter en bevat geen blauwdruk van de ontwikkeling. Om de ambities uit het plan-MER te verwezenlijken moeten in de toekomst besluiten genomen worden om concrete ontwikkelingen te realiseren, bijvoorbeeld het vaststellen van bestemmingsplannen of verlenen van omgevingsvergunningen. Vanuit de m.e.r.-wetgeving geldt voor deze besluiten ook een m.e.r.-(beoordelings)plicht en worden afzonderlijke project-m.e.r.-procedures gevolgd.

De project-m.e.r.-en voor concrete ontwikkelingen hebben een specifiek karakter dan het plan-MER voor het CID. Tussen de plan-MER voor de Gebiedsvisie en de project-m.e.r.-en bestaat wel een duidelijke afhankelijkheid. Als structuurvisie in de zin van de Wro vormt de Gebiedsvisie een kader voor het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning. 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 of de strategie op het gebied van klimaatadaptatie⁹.

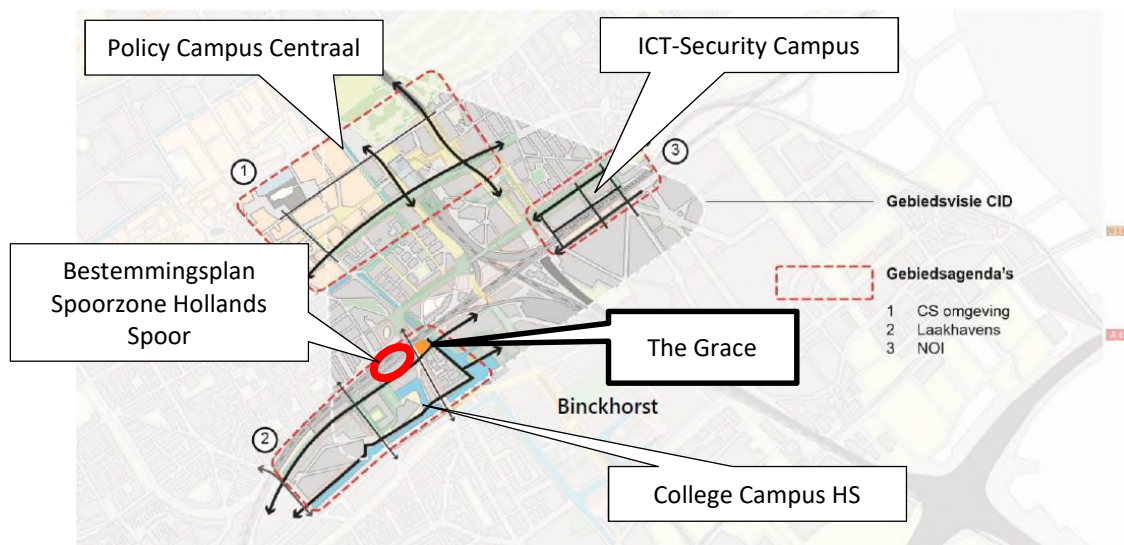
⁹ Witteveen + Bos (2019). Notitie Reikwijdte en Detailniveau Central Innovation District, p.26.

Plan-MER versus project-MER

Het Plan-MER dient ter onderbouwing van de afweging en locatie van activiteiten en maatregelen. Dit bepaalt in belangrijke mate ook het detailniveau van het plan-MER. Na het plan-MER volgt een project-MER voor een meer concrete activiteit. Waar het plan-MER de afweging van nieuwe ingrepen onderbouwt, hoeft een daaropvolgende project-MER daar niet meer op in te gaan.

Bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor

Parallel aan het opstellen van de Gebiedsvisie voor het CID is de gemeente Den Haag bezig met het opstellen van een bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor, gelegen in deelgebied College Campus HS, om een aantal ontwikkelingen rondom het station Den Haag Hollands Spoor mogelijk te maken (zie figuur 2.9). Het project-MER voor de spoorzone Hollands Spoor wordt naar verwachting in de zomer van 2020 in procedure gebracht.



Figuur 2.9: Ligging plangebied bestemmingsplan Spoorzone Hollands Spoor in deelgebied College Campus HS (globaal aangegeven met rood). De ontwikkeling van The Grace valt buiten het plangebied van bestemmingsplan Spoorzone.

Omgevingsvergunning The Grace

Voor The Grace wordt een separate ruimtelijke procedure doorlopen. The Grace wordt planologisch juridisch gemaakt met een omgevingsvergunning (artikel 2.12 lid 1, sub a onder 3° Wabo) in afwijking van het bestemmingsplan Laakwijk-Schipperskwartier dat op 9 juli 2009 door de gemeenteraad van Den Haag is vastgesteld. Het project-MER dat in het kader van The Grace wordt opgesteld houdt rekening met de cumulatie van de effecten met de overige ontwikkelingen binnen het CID. In het volgende hoofdstuk wordt hier verder op ingegaan.

3 Onderzoeksmethodiek

3.1 Samenhang plan-MER CID en project-MER The Grace

In het project-MER voor The Grace worden de milieueffecten van de ontwikkeling van The Grace in beeld gebracht en wordt beschouwd hoe dit past binnen de analyse van totale milieueffecten van het CID die beschouwd zijn in het plan-MER. De volgende tabel geeft een overzicht van de overeenkomsten en verschillen tussen de verschillende typen MER die worden opgesteld.

Tabel 3.1: Overeenkomsten en verschillen tussen het MER voor Gebiedsvisie, bestemmingsplan en omgevingsvergunning (Bron: Witteveen + Bos (2019). Central Innovation District: Notitie Reikwijdte en Detailniveau)

	Gebiedsvisie CID	Bestemmingsplan Spoorzone HS	Omgevingsvergunning The Grace
Doel	Het bieden van een integrale langetermijnvisie voor de ontwikkeling van het CID en het bieden van ruimtelijke en milieukundige kaders.	Het juridisch en planologisch mogelijk maken van de ontwikkeling van de Spoorzone Hollands Spoor binnen de ruimtelijk en milieukundige kaders en randvoorwaarden van de Gebiedsvisie.	Het juridisch en planologisch mogelijk maken van de ontwikkeling van The Grace binnen de ruimtelijk 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 figuur 2.7).	De grens van het bestemmingsplan (zie figuur 2.9).	De grenzen van het plangebied van The Grace (zie figuur 2.1).
Planhorizon	2040	2030	2030
Type MER	Plan-MER	Project-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.	Eén inpassingsalternatief.
Detailinformatie van milieu-informatie	Globaler, vaak kwalitatiever gericht op onderscheidende milieueffecten van de hoofdkeuzes.	Gedetailleerder en vaker kwantitatiever, mede gericht op het toetsen aan wet- en regelgeving.	Gedetailleerder en vaker kwantitatiever, mede gericht op het toetsen aan wet- en regelgeving.

Zoals eerder genoemd in paragraaf 2.2.3 bestaat er een duidelijke afhankelijkheid tussen het plan-MER voor de Gebiedsvisie en het project-MER voor het bestemmingsplan Spoorzone HS en The Grace. De Gebiedsvisie vormt het kader voor het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning voor The Grace. De keuzes uit de Gebiedsvisie kunnen bijvoorbeeld randvoorwaardelijk zijn voor

The Grace. Om te zorgen dat de The Grace aansluit bij de Gebiedsvisie voor het CID wordt daarom in het project-MER voor The Grace ook een toets gedaan aan de ambities en de kaders die in de Gebiedsvisie opgenomen (kunnen) worden.

Het is nog niet zeker of de Gebiedsvisie en de onderbouwing van de keuzes van de Gebiedsvisie in het plan-MER ten tijde van het opstellen van het project-MER voor The Grace reeds vastgesteld zijn. Het is dus niet zeker of de plannen en projecten in deze Gebiedsvisie tot uitvoer worden gebracht. Deze leemte in kennis wordt in het project-MER voor The Grace ondervangen doordat er naast de referentiesituatie in 2030 ook een (worst-case) situatie wordt beschouwd waarin de plannen en projecten in de Gebiedsvisie van het CID tot uitvoer zijn gebracht.

Planhorizon

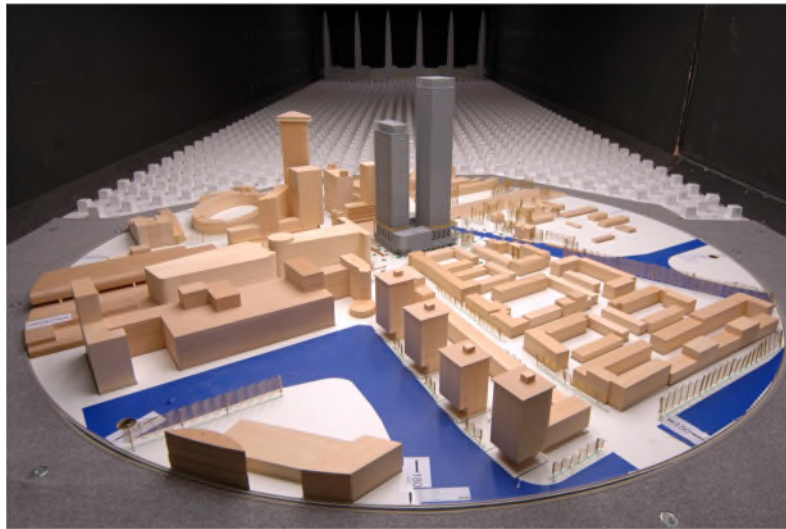
De ontwikkeling van The Grace zal meerdere jaren in beslag nemen. In het project-MER wordt onderscheid gemaakt tussen de referentiesituatie (als gevolg van autonome ontwikkelingen) en de plansituatie waarbij het referentiejaar (planhorizon) 2030 wordt gehanteerd.

Eén inpassingsalternatief

In het voortraject heeft de initiatiefnemer gewerkt aan de uitwerking van een voorlopig ontwerp. Het ontwerp is diverse keren geoptimaliseerd naar aanleiding van de technische en milieukundige onderzoeken en adviezen van de afdeling stedenbouw van de gemeente Den Haag. Daarnaast zijn er in het voortraject twee bewonersbijeenkomsten georganiseerd om belangstellenden en belanghebbenden te laten meedenken over de invulling van The Grace (zie paragraaf 1.5).

Aangezien voor de voorgenomen ontwikkeling sprake is van de realisatie van hoogbouw, zijn voor de milieuaspecten bezonning en windhinder reeds gemaakte optimalisaties in beeld gebracht en/of doorgevoerd. Voor optimalisatie van de bezonning is een model opgesteld welke gedurende elk uur ten tijde van daglicht in alle seizoenen de schaduwslag modelleert. Op basis van het bezonningsonderzoek is bepaald hoe het bouwvolume van The Grace aangepast zou moeten worden, zodat alle woningen aan de bezonningseis kunnen voldoen. De in beeld gebrachte opties hebben meegewogen tijdens het ontwerpproces.

Voor windhinder is een windtunnelonderzoek (zie volgende figuur) uitgevoerd aan de hand van een schaalmodel van The Grace, inclusief de bestaande stedenbouwkundige omgeving van het project. Doel van het onderzoek was het vaststellen en beoordelen van het te verwachten windklimaat rondom The Grace. Aan de hand van het windtunnelonderzoek zijn ten behoeve van het windklimaat optimalisaties aan de plint doorgevoerd.



Figuur 3.1: Windtunnel ten behoeve van optimalisatie ontwerp The Grace (bron: Peutz, Windtunnelonderzoek The Grace, 2019)

In het MER worden de milieueffecten van het voornemen beschreven en beoordeeld. Omdat er vanwege het uitgebreide ontwerpproces reeds optimalisaties aan het programma en het ontwerp van The Grace zijn doorgevoerd zijn er geen andere redelijkerwijs te beschouwen alternatieven die in het MER worden onderzocht. Uit het MER kunnen mogelijk optimalisaties en mitigerende maatregelen voortkomen om de milieueffecten verder te beperken.

Studiegebied

Het studiegebied geeft weer binnen welk gebied onderzoek naar milieueffecten wordt gedaan. Milieueffecten kunnen in het plangebied, maar ook daarbuiten optreden. Naar verwachting is het thema verkeer bepalend voor de reikwijdte van milieueffecten en daarmee ook het studiegebied. Het ligt voor de hand dat een aantal belangrijke ontsluitingswegen onderdeel uitmaken van het studiegebied voor The Grace, waaronder de Rijswijkseweg, het Rijswijkseplein, het Schenkviaduct, het Leeghwaterplein, de Calandstraat en de Neherkade. Tijdens het uitvoeren van de milieuonderzoeken wordt duidelijk wat het studiegebied is. Dit kan per milieuthema verschillen en wordt in het MER aangegeven.

In de volgende paragraaf wordt de referentiesituatie (en de wijze hoe hier mee om wordt gegaan) beschreven.

3.2 Referentiesituatie

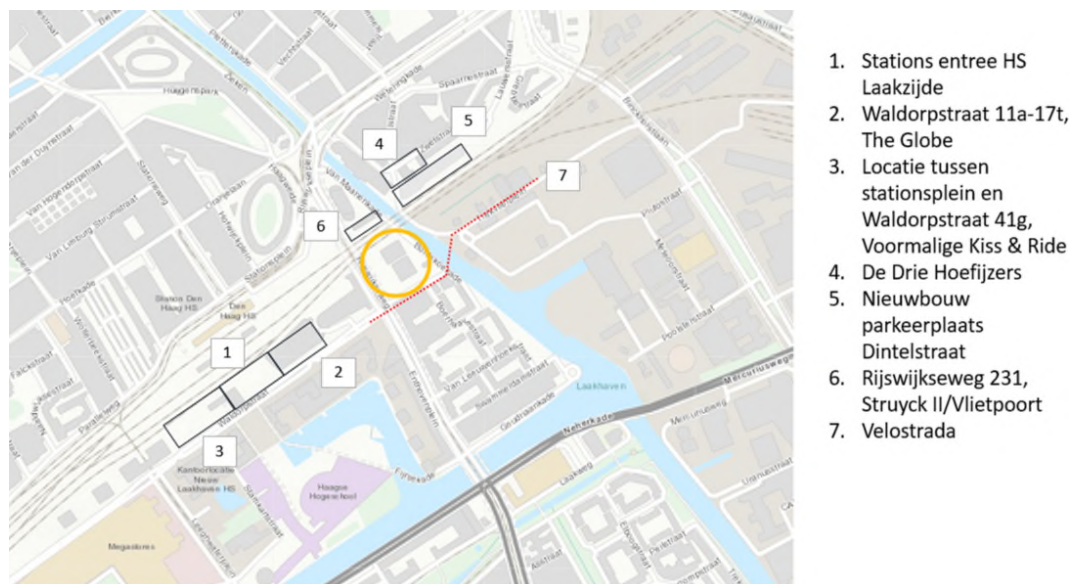
De effecten van The Grace worden in het project-MER voor The Grace beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen. De autonome ontwikkelingen betreffen ontwikkelingen die los van de voorgenomen activiteit (The Grace) optreden in en rondom het plangebied. Dit zijn vastgestelde ontwikkelingen of ontwikkelingen die op korte termijn vastgesteld worden. De openstelling van de Rotterdamsebaan, de ontwikkeling van de Spoorzone HS en projecten in de openbare ruimte zijn voorbeelden van dit soort ontwikkelingen. Met al deze ontwikkelingen wordt rekening gehouden

bij het bepalen en beoordelen van de effecten van The Grace. In deze paragraaf zijn de autonome ontwikkelingen nader toegelicht.

3.2.1 Autonome ontwikkelingen

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

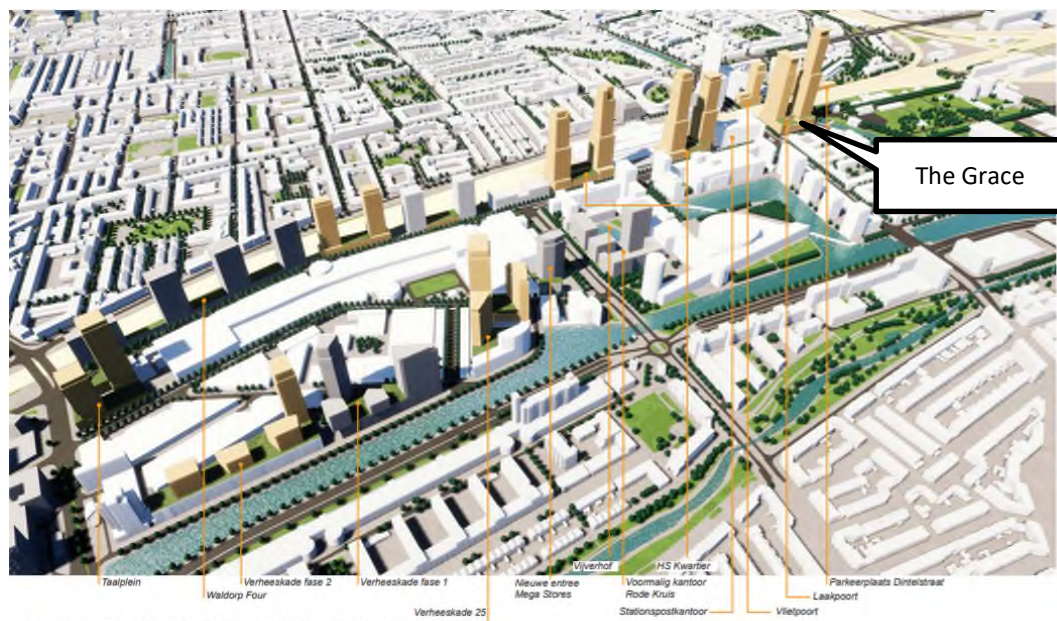
In de volgende figuur zijn de locaties voor de beoogde autonome ontwikkelingen in de nabijheid van het plangebied van The Grace weergegeven. Onder de figuur is per project een toelichting gegeven.



Figuur 3.2: Autonome ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied (blauw omlijnd)

1. **Stations entree HS Laakzijde.** Voor deze ontwikkeling is de planning om hier in 2024 20.000 m² aan kantoor en onderwijs te realiseren.
2. **Waldorpstraat 11a-17t – The Globe.** The Globe betreft de ontwikkeling van 2 woontorens van 140 en 160 meter hoog en de realisatie van 30.000 m² kantoorruimte. De start van de bouw is in 2024 voorzien.
3. **Voormalige kiss and ride – Locatie tussen stationsplein en Waldorpstraat 41g.** Er worden twee woontorens van 140 en 160 meter hoog, 20.000 - 30.000 m² aan kantoor en 15.000 m² hotel tussen het stationsplein en de Waldorpstraat 41g gerealiseerd. Deze locatie ligt op circa 425 meter afstand van het plangebied. De start van de bouw is gepland in het eerste kwartaal van 2021.
4. **De Drie Hoefijzers.** Dit betreft de transformatie van een monumentaal complex naar wonen in combinatie met bedrijfsruimte en horecavoorzieningen. Het voormalige

- bierdepot wordt in drie fases aangepakt, met na de kantoorvilla ook het koelhuis en de stallen. Tijdens de eerste fase worden zes appartementen in de kantoorvilla gerealiseerd.
5. **Nieuwbouw parkeerplaats Dintelstraat.** Ter plaatse van de parkeerplaats aan de Dintelstraat wordt nieuwbouw gerealiseerd. De ontwikkelingen betreffen kleinschalige bedrijfsruimte, wonen en parkeren. De Dintelstraat bevindt zich op ongeveer 135 meter van het plangebied. De ontwikkeling betreft een publieke parkeergarage van maximaal 4 lagen en een woontoren van 40 meter hoog voor de realisatie van 65 woningen. De start van de bouw is voorzien in het derde kwartaal van 2021.
 6. **Rijswijkseweg 231, Struyck II/Vlietpoort.** Hier is sprake van de realisatie van een woontoren in combinatie met een gemend programma in de plint. De woontoren wordt maximaal 75 meter hoog en huisvest 157 woningen. Deze ontwikkeling is gepland voor het 2^e kwartaal van 2021.
 7. **Velostrada.** De Velostrada is een hoogwaardige fietsverbinding die van Den Haag naar Leiden gaat en gericht is om fietsgebruik te stimuleren. Deze route ligt onder andere langs station Hollands Spoor en station Laan van NOI. Hiertoe wordt ook een brug over de Trekvljet gesitueerd.

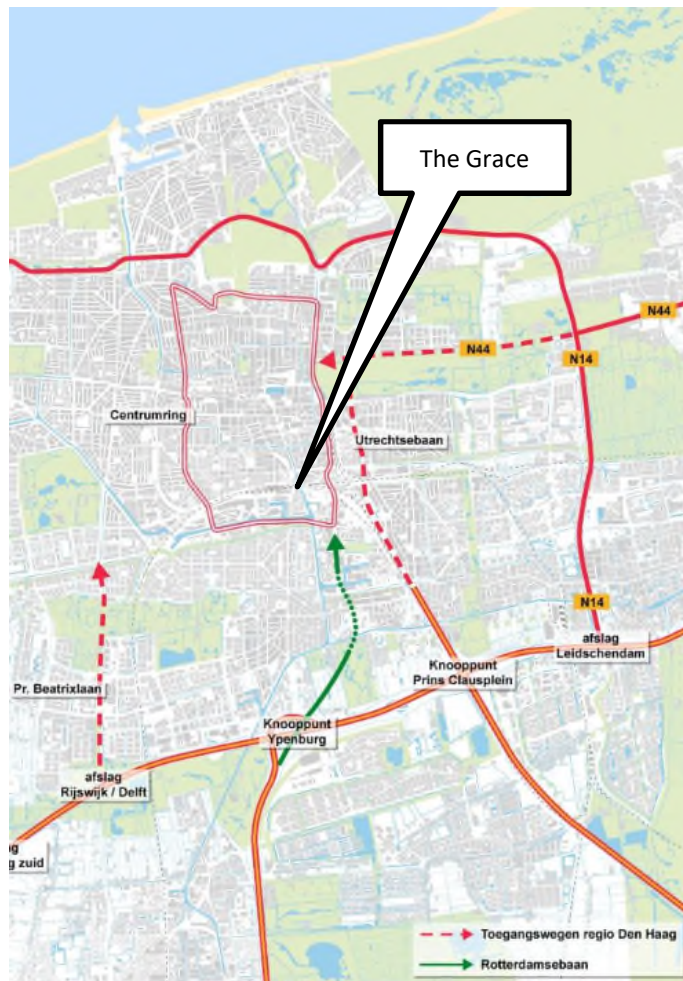


Impressie 1e verkenning ontwikkellocaties HS + Laakhavens (status concept)

Figuur 3.3: Impressie ontwikkellocatie Hollands Spoor en Laakhavens (Bron: Gebiedsagenda Hollands Spoor / Laakhavens, 2018)

Rotterdamsebaan

Met oog op de groei van Den Haag, speelt bereikbaarheid een belangrijke rol. Een goed bereikbare regio is aantrekkelijk om te wonen en te werken. De Rotterdamsebaan maakt Den Haag en de regio beter bereikbaar door de snelwegen (A4/A13) en de Centrumring van Den Haag met elkaar te verbinden middels een boortunnel (zie volgende figuur). Door deze nieuwe verbinding kan het verkeer zich beter verdelen en is er tijdens bijvoorbeeld de spitsuren minder vertraging. De opening van de Rotterdamsebaan voor het verkeer is voorzien in de zomer van 2020.



Figuur 3.4: Route Rotterdamsebaan (groene lijn) (bron: Gemeente Den Haag, Projectwebsite Rotterdamsebaan)

3.2.2 Cumulatie met gebiedsvisie CID

Zoals beschreven in paragraaf 2.2 zijn er voor de ontwikkeling van het CID tal van ruimtelijke ontwikkelingen voorzien. Veel van deze ontwikkelingen zijn nog in voorbereiding en betreffen plannen of projecten waar nog geen besluiten over genomen zijn. Kortom, plannen en projecten waarvan nog niet zeker of ze daadwerkelijk uitgevoerd worden.

In het plan-MER voor het CID worden de effecten van de totaalontwikkeling van het CID op het milieu onderzocht (zie paragraaf 3.1). In het project-MER voor The Grace wordt gekeken hoe de effecten van The Grace zich verhouden ten opzichte van de totaaleffecten van het CID.

Verkeer is hierbij een belangrijk terugkerend thema. Naar verwachting is de capaciteit van de wegen rondom het plangebied van The Grace, in combinatie met de toe te passen strategie voor lokale verkeersstromen, bepalend voor de ontwikkelruimte van het CID. In het plan-MER voor het CID wordt hier uitgebreid aandacht aan besteed. Zo wordt de ontwikkeling van het CID

meegenomen in het verkeersmodel. De ontwikkelruimte en de gekozen strategie voor lokale verkeersstromen zijn uitgangspunt voor het bepalen van de verkeerseffecten van de ontwikkeling van The Grace.

Een beoordeling van cumulatie van milieueffecten komt ook terug bij de milieuthema's (zie hoofdstuk 4). Zo wordt bij de verkeersgerelateerde onderzoek naar geluidseffecten, luchtkwaliteit en stikstofdepositie ook rekening gehouden met cumulatie van de effecten met het CID in de uitgangspunten van het onderzoek.

4 Beoordeling effecten

4.1 Doelbereik

In de NRD voor de m.e.r. voor het CID is een integraal beoordelingskader opgenomen voor de beoordeling van de mate van doelbereik aan de ambities voor het CID en de beoordeling van milieueffecten.

Het beoordelingskader voor het CID is opgebouwd in lijn met de ambities uit het Coalitieakkoord 2018-2022. Uit de ambities zijn zes integrale beoordelingsthema's af te leiden. Dit zijn naast de traditionele milieuthema's ook thema's die niet (direct) milieugerelateerd zijn. De mate van doelbereik wordt getoetst aan de thema's hoogstedelijkheid, concurrentiekracht en bereikbaarheid. Om te kunnen toetsen of de effecten van The Grace zich verhouden ten opzichte van de effecten van het CID wordt ook in het MER voor The Grace getoetst in hoeverre The Grace bijdraagt aan het doelbereik. Hierbij wordt de vraag beantwoord in hoeverre The Grace bijdraagt aan het vergroten van de hoogstedelijkheid, concurrentiekracht en de bereikbaarheid van het CID. Dit zal op kwalitatieve wijze plaatsvinden.

4.2 Milieuthema's

Naast thema's die bij het doelbereik horen zijn er de milieuthema's. Bij de beoordeling van de milieueffecten van de ontwikkeling van The Grace wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de beoordelingscriteria voor het CID. Voor het thema verkeer en vervoer geldt hetzelfde. Hierbij wordt wel opgemerkt dat er voor dit thema doelmatig onderzoek uitgevoerd wordt wat past bij een compactere ontwikkeling als The Grace.

In de volgende tabel zijn de beoordelingsaspecten voor het MER van The Grace opgenomen. 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.

Voor relevante thema's worden naast de effecten in de gebruiksfase (vanaf het moment dat The Grace in gebruik wordt genomen), ook effecten in de aanlegfase in beeld gebracht, mede omdat er voor The Grace een relatief lange aanlegfase wordt voorzien. De effecten die in deze periode kunnen plaatsvinden worden apart beoordeeld onder het thema 'hinder tijdens de bouw' (zie het beoordelingskader).

Per thema worden in het MER (indien nodig) compenserende en mitigerende maatregelen voorgeschreven om de milieueffecten verder te beperken.

Tabel 4.1: Beoordelingsaspecten MER The Grace

Thema	Aspecten	Kwantitatief / kwalitatief onderzoek	Methode en informatie	Raakvlak thema CID
Verkeer en vervoer	Verkeersintensiteiten	Kwantitatief	Verandering van verkeersintensiteiten op omliggende wegen. Effect	Bereikbaarheid
	Verkeersafwikkeling	Kwantitatief		

			op capaciteit omliggende wegen.	
	Verkeersveiligheid	Kwalitatief	Verandering verkeersveiligheid. Op basis van expert judgement.	
	OV, fiets- en voetgangersverbindingen	Kwalitatief	Aansluiting plangebied op verbindingen. Op basis van expert judgement.	
Geluid	Wegverkeerslawaaï	Kwantitatief	Modelberekening en toets aan wettelijke grenswaarden. Verandering van geluidbelasting.	Gezondheid en leefbaarheid
	Spoorweglawaaï	Kwantitatief		
	Cumulatieve geluidbelasting	Kwantitatief		
Lucht-kwaliteit	Concentraties (PM ₁₀ , PM _{2,5} en NO ₂)	Kwantitatief	Modelberekening en toets aan wettelijke grenswaarden. Verandering van de concentraties luchtverontreinigende stoffen.	Gezondheid en leefbaarheid
Trillingen	Trillingsniveaus	Kwantitatief	Verandering blootstelling aan trillingen ten gevolge van railverkeer. Toets aan SBR-richtlijn B.	Gezondheid en leefbaarheid
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico	Kwalitatief	Risicokaart externe veiligheid. Op basis van expert judgement.	Gezondheid en leefbaarheid
	Groepsrisico	Kwalitatief		
Gezondheid	Gezondheidsbescherming	Kwantitatief	Gezondheidseffect-screening (GES). Verandering van aantal blootgestelden.	Gezondheid en leefbaarheid
	Gezondheidsbevordering	Kwalitatief	Bijdrage aan gezond leven, bewegen en recreatie. Op basis van expert judgement.	
Ruimtelijke kwaliteit	Archeologische, cultuurhistorische en landschappelijke waarden	Kwalitatief	Beleidsadvieskaart gemeente Den Haag, monumentenregister, provinciale cultuurhistorische waardenkaart. Verandering van waarden. Op basis van expert judgement.	Gezondheid en leefbaarheid
	Gebruikswaarde (recreatie)	Kwalitatief	Expert judgement. Verandering van gebruikswaarde.	
Hinder tijdens de bouw	Knelpunten voor de leefbaarheid tijdens de aanlegfase	Kwalitatief	Hinder tijdens de bouw ten gevolge van verkeer, geluid, luchtverontreiniging, trillingen en stof.	Gezondheid en leefbaarheid

Bodem	Bodemgesteldheid (opbouw, dichtheid en verzakking)	Kwalitatief	Bodemonderzoek en bodembeleidskaarten.	Klimaat-bestendigheid
	Bodemkwaliteit	Kwantitatief		
Water	Waterkwaliteit (oppervlakte- en grondwater)	Kwalitatief	Informatie waterschap. Op basis van expert judgement.	Klimaat-bestendigheid
	Waterkwantiteit (oppervlakte- en grondwater)	Kwantitatief en kwalitatief		
Natuur	Beschermde soorten	Kwalitatief	Veld- en bronnenonderzoek, Stikstofberekening	Klimaat-bestendigheid
	Beschermde gebieden (NNN en Natura 2000)	Kwalitatief en kwantitatief		
Stads-klimaat	Bezonning	Kwantitatief	Bezonningsonderzoek. Verandering van bezonning.	Klimaat-bestendigheid
	Windhinder	Kwantitatief	Windtunnelonderzoek. Verandering van het windklimaat.	
	Hittestress	Kwalitatief	Hittestresskaart gemeente Den Haag. Verandering van hittestress. Op basis van expert judgement.	
	Wateroverlast	Kwalitatief	Klimaatatlas provincie Zuid-Holland. Op basis van expert judgement.	
Energie en circulariteit	Energiebesparing en -opwekking	Kwalitatief	Voorzieningen t.b.v. energie.	Energie-transitie en circulariteit
	Circulariteit	Kwalitatief	Mate van circulair bouwen.	
	Afval	Kwalitatief	Mate waarin hergebruik en recycling wordt toegepast in afvalverwerking.	

4.3 Beoordelingswijze

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

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

Tabel 4.2: Beoordelingsschaal effecten

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

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT

E. info@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2019

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