
Startdocument MER Neherkade

Reikwijdte en Detailniveau MER Neherkade

19 augustus 2010

Verantwoording

Titel	Startdocument MER Neherkade
Opdrachtgever	Gemeente Den Haag
Projectleider	Sabien Bouwmeester
Auteur(s)	Maartje van Ravesteijn en Floris Eenink
Projectnummer	4715997
Aantal pagina's	28 (exclusief bijlagen)
Datum	19 augustus 2010
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale versie. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

Tauw bv
afdeling Ruimte
Australiëlaan 5
Postbus 3015
3502 GA Utrecht
Telefoon (030) 282 48 24
Fax (030) 288 94 84

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001.

Kenmerk R002-4715997RMV-mye-V01-NL

Inhoud

Verantwoording en colofon	3
1 Inleiding.....	7
1.1 Aanleiding.....	7
1.2 Toelichting m.e.r.-procedure	8
1.3 Startdocument	9
1.4 Leeswijzer	10
2 Verkeerstechnische verbetering Neherkade	11
2.1 Waarom een verkeerstechnische verbetering?	11
2.2 Doelstelling en randvoorwaarden.....	11
2.3 Huidige situatie Neherkade	12
2.4 Uitgangspunten schetsontwerp	12
2.5 Alternatieven in het MER.....	13
2.6 Beleidskader.....	13
3 Het MER-onderzoek	15
3.1 Plangebied en studiegebied	15
3.2 Milieuonderzoeken	15
3.2.1 Verkeer	16
3.2.2 MKBA	17
3.2.3 Geluidhinder	17
3.2.4 Luchtkwaliteit	17
3.2.5 Externe veiligheid	18
3.2.6 Gezondheid	18
3.2.7 Duurzaamheid en klimaat.....	18
3.2.8 Water en natuur.....	19
3.2.9 Bodem	19
3.2.10 Ruimtelijke ordening.....	19
3.2.11 Landschap, Archeologie en Cultuurhistorie.....	20
3.2.12 Hinder tijdens de aanleg.....	20
3.3 Resumé	20
4 Hoe nu verder?	25

Bijlage(n)

1. Procedureschema uitgebreide m.e.r.
2. Schetsontwerp aanpassing Neherkade

1 Inleiding

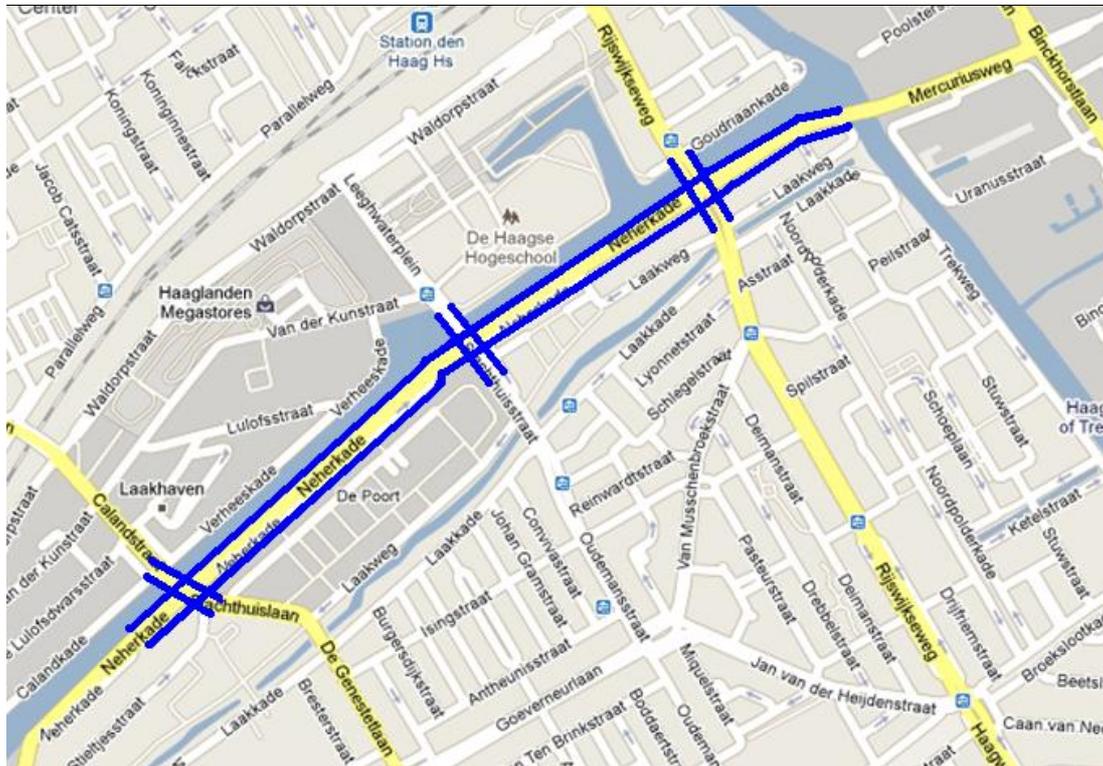
Voor u ligt het Startdocument MER Neherkade. Den Haag werkt aan een verbetering van de bereikbaarheid. In dat licht moet onder meer de Neherkade worden aangepast. Onderdeel van het project Neherkade is een milieueffectrapportage (m.e.r.)¹. De procedure is gekoppeld aan het op te stellen bestemmingsplan. Dit startdocument is de eerste stap in de m.e.r.-procedure.

1.1 Aanleiding

Om te zorgen dat het verkeer beter doorstroomt, zijn verbeteringen nodig op de zogenaamde CentrumRing van Den Haag. De Neherkade is onderdeel van deze ring waar verbeteringen nodig zijn. Enerzijds omdat het verkeer er nu al niet optimaal doorstroomt. Anderzijds omdat de Neherkade met de aanleg van de Rotterdamsebaan (voormalig Trekvliettrace) alleen maar drukker zal worden. In figuur 1.1 wordt globaal het tracé aangegeven van de Neherkade.

Op dit moment wordt gewerkt aan een eerste schetsontwerp voor de aanpassingen van de Neherkade. Dit schetsontwerp dient als uitgangspunt voor de milieuonderzoeken in het MER. Bij het maken van het schetsontwerp is uitgegaan van bepaalde ontwerptechnische leidraden. Een daarvan is dat de kruising met het Leegwaterplein ongelijkvloers moet worden uitgevoerd. De leidraden voor het ontwerp en de daarop volgende milieuonderzoeken zullen later in dit document worden toegelicht. Naast de verkeerstechnische aanpassingen wordt er naar gestreefd om kansen op verschillende hierna te bespreken milieuthema's die zich in het projectgebied voordoen zoveel mogelijk op te pakken. Dit is een belangrijk uitgangspunt, evenals het uit te voeren onderzoek naar de wijze waarop het project een bijdrage kan leveren aan verschillende Haagse ambities voor milieu en omgeving.

¹ m.e.r. = de milieueffectrapportage, ofwel het traject dat doorlopen moet worden om milieueffecten in beeld te brengen. Ook wel m.e.r.-procedure genoemd
MER = het milieueffectrapport, het document dat als onderdeel van de m.e.r.-procedure wordt opgesteld



Figuur 1.1 Ligging plangebied

1.2 Toelichting m.e.r.-procedure

Het doel van een m.e.r. is om het milieubelang naast andere belangen een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming. In dit kader is het relevante ruimtelijke besluit een nieuw op te stellen bestemmingsplan. Van grootschalige projecten dienen de milieugevolgen in beeld te worden gebracht, voordat besluitvorming plaatsvindt. Ook worden alternatieven ontwikkeld, waaronder het zogenoemde meest milieuvriendelijk alternatief. Pas daarna wordt het besluit genomen over de inrichting van het gebied. Dat besluit wordt vastgelegd in het bestemmingsplan. Doordat dit MER gekoppeld is aan een besluit, het vast te stellen bestemmingsplan, is sprake van een BesluitMER. De m.e.r.-procedure is een voorbereiding op en een onderbouwing van het bestemmingsplan. De gemeente Den Haag vindt het belangrijk om bij een grootschalige ingreep als de reconstructie van de Neherkade niet alleen te kijken naar de gevolgen voor het milieu. Ze wil het MER ook gebruiken om kansen aan te grijpen en om mogelijkheden te onderzoeken om ambities op verschillende milieuthema's vorm te geven.

De m.e.r.-procedure bestaat uit twee fasen:

1. De fase van het Startdocument:

Deze eerste fase dient als start van de procedure, waarin de kaders voor het verdere onderzoek worden gevormd. De stappen die genomen worden in deze fase zijn:

- Indienen startdocument door de initiatiefnemer
- Publicatie startdocument door het bevoegd gezag
- Inspraak en advies (onder andere belanghebbenden en de Commissie voor de m.e.r.)
- Richtlijnen vaststellen door het bevoegd gezag

2. De onderzoeksfase:

In deze fase is de reikwijdte en detailniveau van het onderzoek bekend en kan worden onderzocht welke mogelijkheden bestaan binnen het geschapen kader en wat de effecten zijn van deze mogelijkheden.

- Opstelling van het MER door de initiatiefnemer
- Vrijgave van het MER door het bevoegd gezag
- Inspraak en advies (onder andere belanghebbenden en de Commissie voor de m.e.r.)
- Besluit over het aan te leggen initiatief (initiatiefnemer en bevoegd gezag)
- Evaluatie

Modernisering m.e.r.

Per 1 juli 2010 zal het wetsvoorstel Modernisering m.e.r. van kracht worden. Als gevolg van het wetsvoorstel zullen de bestaande procedures vervangen worden door een beperkte- en een uitgebreide m.e.r.-procedure. Een procedureschema is opgenomen in de bijlage. De gemeente Den Haag doorloopt voor de Neherkade de uitgebreide m.e.r.-procedure.

Onderdeel van deze procedure is het onderdeel 'raadpleging en inspraak over reikwijdte en detailniveau'. Deze stap is vormvrij. De nieuwe wetgeving schrijft geen procedure- en inhoudseisen voor. De gemeente Den Haag heeft ervoor gekozen een startdocument op te stellen. In paragraaf 1.3 leest u meer over de inhoud en het doel van het startdocument.

1.3 Startdocument

Het doel van het startdocument is het beschrijven van de beoogde insteek van de m.e.r.-procedure, om toegespitste inspraakreacties voor de inhoud van het MER te krijgen. In het startdocument worden zowel inhoudelijke als procesmatige aspecten behandeld waar het MER op in zal gaan. Het startdocument vormt hiermee het kader voor de verdere m.e.r.-procedure. In voorliggend startdocument wordt duidelijk wat het voornemen is en welke alternatieven en varianten worden onderzocht.

Een belangrijk doel van het startdocument is tevens om aan te geven wat de intentie is van het op te stellen MER. Niet alleen de wettelijke normen vormen het kader voor de milieuonderzoeken, maar ook de ambities en kansen die er in de gemeente Den Haag en in het plangebied liggen zijn van belang voor de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Daarom wordt in het startdocument inzicht gegeven in de te onderzoeken milieueffecten en welke onderzoekscriteria gehanteerd worden. Daarnaast worden de belangrijkste kaders en leidraden van het project geschetst.

Inspraak

De gemeente Den Haag (BG) hanteert een inspraaktermijn van zes weken conform de Algemene Wet Bestuursrecht (Awb). De gemeente Den Haag zal de ingekomen zienswijzen en het advies van de Commissie voor de m.e.r. gebruiken om advies te geven over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER. Vervolgens wordt gestart met het MER-onderzoek. De informatie uit het startdocument, de zienswijzen en het advies hierop vormen de leidraden voor het MER.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de plannen voor de aanpassing van de Neherkade. In hoofdstuk 3 leest u welke onderwerpen in het MER aan de orde zullen komen. Hoofdstuk 4 geeft tot slot een overzicht van de verdere procedure.

2 Verkeerstechnische verbetering Neherkade

In dit hoofdstuk wordt het hoe en waarom van de verkeerskundige aanpassingen aan de Neherkade nader beschreven. Daarnaast wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste leidraden.

2.1 Waarom een verkeerstechnische verbetering?

Vanwege de huidige verkeerssituatie, de autonome ontwikkeling, de aanleg van de Rotterdamsebaan, het verkeerscirculatieplan en de luchtkwaliteit is het noodzakelijk de Neherkade verkeertechnisch aan te passen.

Hieronder worden deze redenen verder toegelicht.

- De Neherkade wordt, op dit moment en gezien de autonome ontwikkeling, een verkeersknelpunt vormt en zal dat blijven vormen. De capaciteit van de weg en de kruispunten is onvoldoende om het verkeer goed te kunnen afwikkelen.
- Daarnaast is aanpassing van de Neherkade noodzakelijk door de aanleg van de Rotterdamsebaan (voormalig Trekvljettracé). De Rotterdamsebaan verbindt de CentrumRing met het rijkswegennet (via een aansluiting op knooppunt Ypenburg). Om de verwachte toename van het verkeer te faciliteren en een goede doorstroming te bereiken, zijn verkeerskundige aanpassingen aan de Neherkade gewenst.
- Daarbij is de Neherkade onderdeel van de CentrumRing. Dit is een van de deelprojecten van het verkeerscirculatieplan (VCP) van de gemeente Den Haag. Om de doelen gesteld in dit plan te behalen, dient de Neherkade ook verkeerstechnisch aangepast te worden.
- Ten slotte is de Neherkade een van de knelpunten in Den Haag op het gebied van de luchtkwaliteit. De gemeente Den Haag werkt in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) aan de verbetering van de luchtkwaliteit op deze knelpunten. Om de luchtkwaliteit van de Neherkade te verbeteren, zijn verkeerskundige aanpassingen noodzakelijk.

2.2 Doelstelling en randvoorwaarden

De geplande infrastructuur moet resulteren in een goede doorstroming van het autoverkeer over de Haagse CentrumRing, onder andere vanuit de Rotterdamsebaan. Het autoverkeer en het kruisende openbaar vervoer worden ter hoogte van het Leeghwaterplein ontvlochten, zodat groei mogelijk wordt. De luchtkwaliteit voldoet aan de geldende normen. De infrastructuur wordt op een zorgvuldige manier in de omgeving ingepast waarbij een goede ruimtelijke kwaliteit wordt nagestreefd.

Randvoorwaarde voor de ontwikkeling is dat de geprognosticeerde verkeersintensiteiten, na aanleg van de Rotterdamsebaan, kunnen worden afgewikkeld.

2.3 Huidige situatie Neherkade

Het project beslaat de Neherkade vanaf de Trekvlietbrug (in het noordoosten) tot en met de kruising met de Calandstraat (in het zuidwesten van het plangebied). De tussenliggende kruispunten, van de Neherkade met de Rijswijkseweg en het Leeghwaterplein, behoren tot de scope van het project.

De Neherkade vormt de zuidoostelijke tak van de CentrumRing in Den Haag. De omvang van het verkeer over de Neherkade zal de komende jaren toenemen: door de autonome mobiliteitstoename, door de ingezette beleidskeuzes in het VCP (CentrumRing) en door de aansluiting op de Rotterdamsebaan.

2.4 Uitgangspunten schetsontwerp

In het voortraject naar dit startdocument is gewerkt aan een schetsontwerp voor de Neherkade. Dit schetsontwerp wordt in september 2010 voor vaststelling voorgelegd aan het college van Burgemeester en Wethouders. De belangrijkste uitgangspunten voor het schetsontwerp zijn:

- De doorstroming van het autoverkeer op de Neherkade heeft prioriteit, net als het kruisend openbaar vervoer op het Leeghwaterplein
- Het kruispunt Calandstraat - Neherkade wordt gelijkvloers vormgegeven, waarbij de hoofdstroom de route over de CentrumRing volgt
- Het kruispunt Leeghwaterplein - Neherkade wordt, omwille van de grote hoeveelheid kruisend ov-verkeer, ongelijkvloers vormgegeven
- Het kruispunt Rijswijkseweg - Neherkade wordt gelijkvloers vormgegeven
- De lucht- en geluidskwaliteit voldoen aan de geldende normen; de Neherkade is niet langer een knelpunt in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
- Aanpassingen aan (de constructie van) de Laakbrug, Leeghwaterbrug en Calandbrug worden vermeden. De functionaliteit (het aantal rijstroken) van de bruggen blijft in principe onveranderd
- De Trekvlietbrug hoeft niet aangepast te worden
- De rijsnelheid op de Neherkade is maximaal 50 km/uur
- Op de kruispunten op de Neherkade is uitwisseling van verkeer tussen alle wegen onderling mogelijk
- Aanliggende bestemmingen (woningen en bedrijven) blijven bereikbaar door een parallelstructuur (ventwegen) op maaiveldniveau
- Bestaande rooilijnen van de bebouwing worden niet aangepast; er wordt onderzocht of kademuren (beperkt) kunnen worden verplaatst
- Tijdens de realisatieperiode moet het verkeer op een goede manier afgewikkeld worden
- Op de Neherkade zijn (brom)fietsen niet toegestaan; de ventwegen zijn bereikbaar voor (brom)fietsen
- Fiets-, voetganger- en parkeervoorzieningen zijn op maaiveldniveau

2.5 Alternatieven in het MER

In het MER worden de volgende drie alternatieven onderzocht.

- Referentiealternatief (niets doen aan de Neherkade)
- Voorkeursalternatief Neherkade, conform het Schetsontwerp Neherkade
- Meest Milieuvriendelijke alternatief (nader te bepalen). Per te onderzoeken milieuthema wordt aangegeven welke bouwstenen er zijn om het MMA vorm te geven. Het MMA ontstaat door de bouwstenen vanuit de verschillende milieuthema's te combineren tot een alternatief

Alle alternatieven worden getoetst op doelbereik. Er worden alleen reële alternatieven nader onderzocht op milieueffecten. Naast het doelbereik wordt voor het VKA en het MMA gekeken naar de mogelijkheid voor het benutten van kansen en het vorm geven aan ambities.

2.6 Beleidskader

In deze paragraaf worden kort de meest relevante beleidskaders beschreven voor de aanpassingen van de Neherkade. Dit is geen uitputtende opsomming, het betreffen slechts de meest relevante beleidskaders.

- Haagse Nota Mobiliteit (HNM, verkeer- en vervoersbeleid voor de periode 2010 - 2020)
- Het Verkeersplan (Verkeersbeleid tot 2010)
- De Rotterdamsebaan, voorheen Trekvliettracé (TracéMER Trekvliettracé, 2007)
- Het bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid en bijbehorende PlanMER (2008)
- Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) (2007)
- Milieubeleidsplan 2007
- Gebiedsgericht milieubeleid
- Waterplan
- Beleidsnota 'Groen kleurt de Stad'
- Nota ecologische verbindingzones
- Nota Haagse Bomen
- Kadernota Openbare Ruimte

3 Het MER-onderzoek

Doel van het MER is om integraal de milieueffecten van de verbetering van de Neherkade inzichtelijk te maken, waarbij gekeken wordt naar zowel het plangebied als de omgeving. De milieueffecten zijn sturend voor het ontwerp, evenals de benutting van aanwezige kansen en de mogelijkheden tot realiseren van ambities. In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de begrippen plan- en studiegebied en in de milieuaspecten die in het MER aan bod komen.

3.1 Plangebied en studiegebied

Het plangebied is het gebied waarbinnen de oplossingen worden gezocht voor de problemen op de Neherkade. Het project beslaat de Neherkade vanaf de Trekvlietbrug (in het noordoosten) tot en met de kruising met de Calandstraat (in het zuidwesten van het plangebied).

Het studiegebied is het gebied waar effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit (de aanpassing van de Neherkade) kunnen optreden. Het betreft het plangebied én de omgeving daarvan. De omvang van het studiegebied kan niet bij voorbaat worden aangegeven. Uit onderzoek in het kader van de m.e.r. zal blijken hoe ver de milieugevolgen van een nieuw tracé zich uitstrekken. Dit kan per milieuaspect verschillen.

3.2 Milieuonderzoeken

Het realiseren van de reconstructie van de Neherkade heeft effecten op de omgeving. In het MER wordt voor elk van de alternatieven inzichtelijk gemaakt welke effecten worden verwacht. Naast het beschrijven van de effecten wordt tevens voor elk thema ingegaan op mogelijke verbetering van de milieuomstandigheden in het geval dat de Neherkade wordt gereconstrueerd. Hierbij wordt niet alleen gekeken vanuit de afzonderlijke thema's, maar wordt ook afstemming gezocht tussen thema's en met de Haagse beleidsdoelen en ambities die voor het gebied en in het algemeen gelden. Op die manier wordt het ontwerp niet alleen getoetst aan de wettelijke normen, maar wordt het uiteindelijke ontwerp voor de weg ook gevoed door de kansen en ambities vanuit milieu. De onderzoeken dienen als onderbouwing voor het op te stellen bestemmingsplan. In het MER wordt gekeken naar de volgende (milieu)aspecten:

- Verkeer
- Maatschappelijke kosten en baten
- Geluidhinder
- Luchtkwaliteit
- Gezondheid
- Duurzaamheid
- Water
- Natuur

- Bodem
- Externe veiligheid
- Ruimtelijke ordening
- Landschap, cultuurhistorie en archeologie
- Hinder tijdens de aanleg.

Het bepalen van de effecten gebeurt deels kwantitatief (middels modellen) en deels kwalitatief (expert judgement). Hierbij wordt specifieke aandacht besteed aan eventuele:

- interacties tussen de milieuthema's: bijvoorbeeld het effect van Geluidshinder op Natuur
- cumulatie van effecten: het gaat om combinaties van effecten die elkaar kunnen versterken of verzwakken als ze samen voorkomen.

De volgende paragrafen geven een korte toelichting op de te onderzoeken aspecten.

3.2.1 Verkeer

De varianten worden getoetst op doelbereik. Dit gebeurt door middel van een statisch verkeersmodel. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt welke verkeersintensiteiten op de Neherkade en het aanpalende netwerk zullen ontstaan als gevolg van het realiseren van de alternatieven. Deze intensiteiten worden vergeleken met de capaciteit van de weg in de verschillende alternatieven, waardoor inzichtelijk wordt gemaakt of er sprake is van een goede doorstroming of dat congestie zal optreden.

Daarnaast wordt in kwalitatieve zin ingegaan op de overige verkeersonderwerpen, waaronder oversteekbaarheid, betrouwbaarheid en robuustheid, verkeersveiligheid, langzaam verkeer en parkeren.

In een zwaar belast stedelijk verkeersnetwerk zijn de kruispunten vaak bepalend voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Dit geldt ook voor de Neherkade, zeker gelet op de complexiteit van de kruispunten waar het hier om gaat (hoge verkeersintensiteiten, complexe regelingen, aanwezigheid van trams, bussen en langzaam verkeer, brugregimes in verband met scheepvaart). Het statische verkeersmodel biedt geen vergaand inzicht in het functioneren van de kruispunten. Om dit goed in beeld te kunnen brengen, wordt een dynamisch verkeersmodel ontwikkeld voor het studiegebied.

Met het dynamische verkeersmodel wordt niet alleen de verkeersafwikkeling op een realistische wijze gesimuleerd, maar de verkeersafwikkeling wordt ook gevisualiseerd. De visuele capaciteiten van dit microscopische verkeerssimulatiepakket maken dat ook personen zonder verkeerskundige achtergrond een goed beeld kunnen vormen van de verkeersafwikkeling.

De resultaten van het verkeersmodel worden op zowel een kwalitatieve als een kwantitatieve wijze geanalyseerd. Dit gebeurt aan de hand van de indicatoren die hiervoor zijn genoemd. Door de resultaten van de analyses te beoordelen en onderling te vergelijken, is op te maken welke variant het beste functioneert en daarmee vanuit verkeerskundig oogpunt de voorkeur heeft.

3.2.2 MKBA

Om de economische effecten van een infrastructurele maatregel zoals het project Neherkade in kaart te brengen wordt doorgaans gebruik gemaakt van een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). In een MKBA wordt de situatie met een project afgezet tegenover de situatie die zou zijn ontstaan als het project geen doorgang vindt; het referentiealternatief. Het verschil tussen deze twee toekomstige situaties betreft de projecteffecten. Voordeel hiervan is dat de projecteffecten gescheiden worden van autonome ontwikkelingen.

3.2.3 Geluidhinder

In de huidige situatie is de Neherkade een knelpunt voor geluid. Het onderzoek richt zich op het oplossen van het knelpunt. Hiervoor moet de geluidsbelasting onder de grenswaarde van de Wet geluidhinder en onder de Haagse plandrempel voor geluid komen te liggen. Voor alle alternatieven worden de geluidscontouren bepaald. Aan de hand van deze contouren wordt per alternatief het ruimtebeslag per contour en het aantal gehinderden bepaald. Door middel van geluidsberekeningen wordt binnen de geluidzone van de Neherkade nagegaan of ten gevolge van de voorgenomen aanpassingen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Hierbij wordt rekening gehouden met reeds verleende hogere waarden. In het onderzoek worden tevens de saneringswoningen in beeld gebracht. Daarnaast wordt getoetst aan de voorkeursdrempelwaarden én aan de gemeentelijke plandrempel van gecumuleerd geluid (68 dB(A)).

3.2.4 Luchtkwaliteit

Het luchtkwaliteitonderzoek richt zich op de componenten NO₂ en PM₁₀ als meest kritische stoffen in Nederland en als meest relevant voor verkeersbronnen. De stoffen PM_{2,5} en ultrafijn stof worden daarbij ook kwalitatief beschouwd. Voor de componenten NO₂ en PM₁₀ wordt per alternatief berekend welke gevolgen er zijn voor de luchtkwaliteit. Daarbij wordt gelet op het aantal blootgestelden en de wettelijke inpasbaarheid op basis van de Wet luchtkwaliteit. Het project Neherkade is opgenomen in het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) als een project waar resultaatsafspraken voor het oplossen van knelpunten voor zijn gemaakt. Dit houdt in dat het effect van de plannen nog niet is opgenomen in het NSL en de bijhorende Saneringstool, maar zal volgen uit luchtkwaliteitsonderzoek behorende bij het MER. Hierbij is de harde afspraak gemaakt dat na realisatie van de plannen de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden.

In het MER vindt voor alle alternatieven een toetsing aan het NSL en de gemaakte resultaatsafspraken plaats door middel van een toetsing aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit.

3.2.5 Externe veiligheid

Externe veiligheidsrisico's worden veroorzaakt door gevaarlijke stoffen, welke worden opgeslagen en/of bewerkt in inrichtingen en vervoerd over water, weg en rail of door buizen. In het MER wordt inzicht gegeven in de effecten van de alternatieven op de omvang van de risico's die hierdoor worden veroorzaakt. In het MER worden de externe veiligheidsrisico's van de drie alternatieven berekend.

Hoewel de Neherkade geen officiële route voor gevaarlijke stoffen is, worden over deze weg wel gevaarlijke stoffen vervoerd. Aan deze weg ligt in ieder geval een LPG-tankstation; mogelijk worden ook andere stoffen via deze weg vervoerd. Het LPG-tankstation ligt nabij een aantal woningen. Dit is een aandachtspunt bij het onderzoek naar de externe veiligheid.

3.2.6 Gezondheid

De in het handboek voor Gezondheid Effect Screening (GES) Stad & Milieu 2006 (GGD) beschreven methodiek wordt toegepast voor het in beeld brengen van de gezondheidsaspecten van de verschillende alternatieven voor de Neherkade. Hiervoor zal gebruikgemaakt worden van versie 1.4 uit 2008.

In de GES worden de volgende milieuaspecten in samenhang bekeken; "wegverkeer en luchtverontreiniging", "wegverkeer en geluidhinder" en "wegverkeer en externe veiligheid". Het resultaat maakt het mogelijk om de alternatieven op vergelijkende wijze te beoordelen op het thema gezondheid. In overleg met de Haagse GGD wordt dit thema verder uitgewerkt.

3.2.7 Duurzaamheid en klimaat

De effecten op het gebied van duurzaamheid en klimaat worden inzichtelijk gemaakt door middel van het DuurzaamheidsKompas. Bij toepassing van het DuurzaamheidsKompas wordt een structurele opdeling van het project gemaakt in fasen en componenten. Vervolgens worden deze onderling gewogen en vergeleken aan de hand van criteria. De componenten en criteria zijn niet vooraf gedefinieerd, maar worden in overleg met de gemeente Den Haag ontwikkeld. Het Haagse duurzaamheids- en klimaatbeleid is hierbij een goede leidraad, maar ook de eventuele specifieke duurzaamheidsambities voor de herinrichting van de Neherkade.

Criteria waar in ieder geval aan gedacht wordt:

- Kansen voor optimalisering openbaar vervoer en fiets
- Duurzaam materiaalgebruik en hergebruik materialen (fundering, verharding, et cetera)
- Verlichting
- Kwaliteit en kwantiteit openbaar groen

3.2.8 Water en natuur

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Delfland. Op basis van een inventarisatie van het beleid van dit hoogheemraadschap en het beleid van de gemeente Den Haag wordt een watertoetsnotitie opgesteld. Hierin komen de wateraspecten zoals waterberging, hydrauliek, waterveiligheid, waterkeringen, riolering en waterkwaliteit aan bod. Deze worden voor elk alternatief apart getoetst.

De alternatieven zullen worden onderzocht op de bergingscapaciteit en op de afvoercapaciteit van de boezemwatergang de Laak (Laakhaven). Op basis van deze analyses zullen de alternatieven worden beoordeeld en zal tevens worden vastgesteld of compenserende maatregelen elders in het boezemsysteem mogelijk zijn.

De aanleg van de Neherkade geeft mogelijk negatieve effecten op de beschermde natuurwaarden op en nabij de Neherkade. Bij het bepalen van de natuurwaarden wordt in eerste instantie een quickscan gemaakt van het invloedsgebied van de reconstructie van de Neherkade. Afhankelijk van de uitkomsten van de quickscan moet nader onderzoek worden gedaan. Op basis van de bevindingen wordt in het MER aangegeven welke beschermde natuurwaarden aanwezig zijn en op welke manier effecten kunnen optreden. Met deze kennis kan worden bekeken of maatregelen getroffen moeten worden om waarden te behouden of elders te compenseren. Daarnaast biedt een herinrichting mogelijk kansen voor het versterken van de (stedelijke) groenwaarde, met name de aanwezige bomenstructuur. Ook hier wordt in het MER op kwalitatieve wijze aandacht aan besteed.

3.2.9 Bodem

Voor de daadwerkelijke aanpak van het gebied met betrekking tot bodemonderzoek is het in eerste instantie van belang vast te stellen welke verontreinigingen (grond en grondwater) verwacht worden. Een historisch onderzoek kan meer informatie verschaffen. Op basis van dit onderzoek wordt inzicht verkregen in (mogelijk) aanwezige verontreinigingen en potentiële bronnen. Daarnaast kan worden vastgesteld wat het gebiedstype is dat de gemeente heeft gedefinieerd en welk ambitieniveau voor de kwaliteit van de bodem geldt. Op basis daarvan kan voor bodem aangegeven worden wat de aandachtspunten per alternatief zijn.

Specifieke aandachtspunten bij het bodemonderzoek voor de Neherkade zullen zijn: saneringswaarden, behoud bodemkwaliteit, -functionaliteit en -eigenheid, gebruik en inrichting ondergrond.

3.2.10 Ruimtelijke ordening

Ruimtelijke ordening is onder te verdelen in wonen, recreatie, ruimtelijke kwaliteit (sociale veiligheid), economie, werken, en toekomstwaarde vastheid. Voor het plangebied wordt middels een expert judgement in beeld gebracht wat de huidige stand van zaken is op genoemde thema's, hoe de Neherkade functioneert en waar de knelpunten en kansen zitten. De gevolgen van de verschillende alternatieven zullen kwalitatief worden beschreven.

Hierbij wordt ook specifiek stilgestaan bij de relatie tot de actuele beleidskaders op dit thema voor de gemeente Den Haag. Geanalyseerd zal worden hoe de ontwikkeling van de alternatieven past binnen het ruimtelijke ordeningsbeleid, en of de te verwachten gevolgen voor de verschillende thema's beleidsdoelen ondersteunen of juist frustreren.

3.2.11 Landschap, Archeologie en Cultuurhistorie

Cultuurhistorie is te verdelen in archeologie, historische geografie en bouwhistorie.

Op het gebied van de stedenbouwkundige ontwikkeling wordt onderzoek gedaan naar objecten, elementen en structuren in het landschap die door mensenhanden zijn gemaakt of bewerkt. Te denken valt aan de Laakhaven en de kade.

Op het gebied van bouwhistorie worden de bouwkundige structuren en ontwikkelingen en de geschiedenis van de gebouwen onderzocht.

Voor wat betreft archeologie zijn er in het plangebied geen verwachtingen en beperkingen. Er zal hierdoor geen onderzoek op dit thema uitgevoerd worden.

Landschap is het waarneembare deel van de aarde en geeft uiting aan de verschillende lagen uit het lagenmodel (ondergrond, natuur en occupatie). Op het gebied van landschap wordt het plangebied op een aantal elementen onderzocht, waaronder de bomenrij op de kade, de verkeerswegen en bebouwing.

3.2.12 Hinder tijdens de aanleg

Doel van dit onderzoek is het verkrijgen van inzicht in de effecten van de aanpassing van de Neherkade op bestaande bebouwing en belendingen zoals verzakkingen, scheurvorming, geluidsoverlast, barrièrewerking en bereikbaarheid, trillingen en stofhinder. Dit onderzoek is gericht op een eventuele schadelijke invloed op bebouwing (huizen en bedrijven).

3.3 Resumé

In onderstaande tabel is voor de te onderzoeken aspecten opgenomen op welke criteria de effecten van de verschillende alternatieven bepaald zullen worden. Daarnaast is aangegeven of de effectbepaling op een kwantitatieve wijze (met behulp van modellen / berekeningen) dan wel een kwalitatieve wijze (met behulp van expert judgement) plaats zal vinden.

Tabel 3.1 Effecten verschillende alternatieven voor de te onderzoeken aspecten

Aspecten	Criteria	Wijze van effectbepaling
Verkeer		
Netwerkprestatie en bereikbaarheid	Etmaalintensiteiten	Kwantitatief
	Spitsintensiteiten, ochtend- en avondspits	Kwantitatief
	Aandeel licht, middelzwaar en zwaar verkeer	Kwantitatief
	I/C-verhoudingen, ochtend- en avondspits	Kwantitatief
	Kruispuntbelastingen	Kwantitatief
	Verkeersbereik Neherkade (selected links)	Kwantitatief
	Oversteekbaarheid	Kwalitatief
	Betrouwbaarheid, robuustheid	Kwalitatief
	Bereikbaarheid woningen en percelen	Kwalitatief
	Gevolgen parkeercapaciteit	Kwalitatief
	Gevolgen langzaam verkeer	Kwalitatief
	Gevolgen bereikbaarheid hulpdiensten	Kwalitatief
	Invloed prijsbeleid / Anders Betalen voor Mobiliteit	Kwalitatief
	Effecten dynamisch verkeersmanagement	Kwalitatief
Verkeershinder tijdens de bouw	Kwalitatief	
Verkeersveiligheid	Ongevalkans	Kwalitatief
MKBA		
MKBA	Projectkosten	Kwantitatief
	Reistijdwinsten	Kwantitatief
	Reisbetrouwbaarheidswinsten	Kwantitatief
	Verandering reiskosten	Kwantitatief
	Indirecte financiële projecteffecten	Kwalitatief
	Effecten op de leefomgeving (klimaat, luchtkwaliteit, veiligheid)	Kwantitatief/ kwalitatief
Woon- en leefmilieu		
Geluid	Geluidbelasting tgv wegverkeer	Kwantitatief
	Bepaling reconstructie-effect (incl. hogere waarden)	Kwantitatief
	Oplossingen saneringswoningen	Kwalitatief
	Voldoen aan plandrempel voor gecumuleerd geluid (68 dB)	Kwantitatief
	Materiaalkeuze wegdek en tunnelwand ter reductie	Kwalitatief

Aspecten	Criteria	Wijze van effectbepaling
	geluidsbelasting	
Luchtkwaliteit	Concentraties en effecten NO ₂ en PM10 t.g.v. wegverkeer	Kwantitatief
	Concentraties/effecten PM2,5 en overige stoffen	Kwalitatief
	Bepaling aantal blootgestelden NO ₂ en PM10	Kwantitatief
	Toetsing NSL	Kwalitatief
Externe veiligheid	Normwaarde Groepsrisico	Kwantitatief
Gezondheid	Wegverkeer en lucht	Kwantitatief
	Wegverkeer en geluid	Kwantitatief
	Wegverkeer en externe veiligheid	Kwantitatief
Duurzaamheid en klimaat		
Duurzaamheid en klimaat	Kansen voor optimalisering openbaar vervoer en fiets	Kwalitatief
	Duurzaam materiaalgebruik en hergebruik materialen (fundering, verharding, etc.)	Kwalitatief
	Verlichting	Kwalitatief
	Kwaliteit en kwantiteit openbaar groen	Kwalitatief
Water en natuur		
Water	Waterbergingscapaciteit de Laak (Laakhaven)	Kwalitatief
	Afvoercapaciteit de Laak (Laakhaven)	Kwalitatief
	Hydrauliek	Kwalitatief
	Waterveiligheid	Kwalitatief
	Waterkeringen	Kwalitatief
	Riolering	Kwalitatief
	Waterkwaliteit	Kwalitatief
Natuur	Aantasting kwaliteit beschermde gebieden	Kwalitatief
	Aantasting kwaliteit en kwantiteit beschermde soorten	Kwalitatief
Bodem		
Bodem	Saneringswaarden	Kwalitatief
	Behoud bodemkwaliteit, -functionaliteit en -eigenheid	Kwalitatief
	Gebruik en inrichting ondergrond	Kwalitatief

Kenmerk R002-4715997RMV-mye-V01-NL

Aspecten	Criteria	Wijze van effectbepaling
Ruimtelijke ordening	Invloed op wonen, werken, recreatie, ruimtelijke kwaliteit (sociale veiligheid), economie en toekomstwaarde vastheid	Kwalitatief
Landschap, Archeologie en Cultuurhistorie		
Stedenbouw en bouwhistorie	Aantasting van stedenbouwkundige elementen, structuren en patronen	Kwalitatief
	Aantasting bouwhistorische waarden	Kwalitatief
Landschap	Aantasting landschappelijke identiteit	Kwalitatief
	Aantasting landschappelijke structuren	Kwalitatief
Hinder	Scheurvorming belendingen	Kwalitatief
	Verzakkingen belendingen	Kwalitatief
	Geluidsoverlast belendingen	Kwalitatief
	Barrièrewerking en bereikbaarheid	Kwalitatief
	Stofhinder belendingen	Kwalitatief

4 Hoe nu verder?

In dit hoofdstuk leest u hoe de m.e.r.-procedure verder gaat en hoe de koppeling tussen m.e.r. en ruimtelijke planvorming wordt vormgegeven. Initiatiefnemer en bevoegd gezag is de Gemeente Den Haag. Zij zal ook het MER opstellen.

De Gemeente Den Haag heeft dit startdocument bekendgemaakt. De publicatie van dit startdocument is vooral bedoeld om derden (burgers en belangengroepen) en de wettelijke adviseurs te informeren over de start van de m.e.r. voor de Neherkade. Daarnaast wordt een vrijwillig advies gevraagd aan de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER.

Inspraak en advies

De gemeente Den Haag (BG) hanteert een inspraaktermijn van 6 weken conform de Algemene Wet Bestuursrecht (Awb). De inspraaktermijn start op donderdag 23 september 2010 en eindigt op vrijdag 5 november 2010 om 17.00 uur. De gemeente Den Haag zal de ingekomen zienswijzen en het advies van de Commissie voor de m.e.r. gebruiken om leidraden op te stellen leidraden voor het op stellen MER.

U kunt uw Inspraakreactie richten aan:

Dienst Stadsbeheer; Milieu en Vergunningen, afdeling Beleid

T.a.v. Dhr. A. Finkers

O.v.v. Inspraakreactie Startdocument MER Neherkade

Postbus 12651

2500 DP DEN HAAG

Nota van Antwoord

De Commissie voor de m.e.r. adviseert over het startdocument van de m.e.r. Op basis van de inspraakreacties stelt het bevoegd gezag een Nota van Antwoord op. De Nota van Antwoord, het advies van de Commissie voor de m.e.r. en het startdocument vormen de uitgangspunten voor het op te stellen MER.

Opstellen MER

Het MER wordt in opdracht van de initiatiefnemer opgesteld indachtig de geformuleerde uitgangspunten. In het MER zal worden ingegaan op de (beleids)achtergronden van het initiatief, alternatieven voor de uitwerking van het initiatief en de te verwachten milieueffecten in vergelijking met de autonome ontwikkeling van het gebied (de referentiesituatie).

Aansluitend wordt de procedure voor het bestemmingsplan gestart, waarin de bevindingen uit het MER zijn verwerkt.

In het ruimtelijke plan (het bestemmingsplan) wordt gemotiveerd welke rol het MER heeft gespeeld in de planuitwerking.

De inhoud van het milieueffectrapport wordt bepaald door de Nota van Antwoord, het advies van de Commissie voor de m.e.r. en het startdocument. Het op te stellen MER kent een sterk iteratief karakter met het op te stellen bestemmingsplan. Daarnaast speelt het MER ook een rol in het ontwerpproces voor de Neherkade. Vanuit de beschrijving van de mogelijke milieueffecten, kansen en ambities, worden optimalisatiemogelijkheden voor het ontwerp aangegeven. Het ontwerp wordt vastgelegd in het navolgende bestemmingsplan.

Vrijgave MER

Als het MER is opgesteld en het bevoegd gezag (college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Den Haag) positief oordeelt, wordt het MER vrijgegeven en dient het als basis voor verdere besluitvorming.

Inspraak op het MER en voorontwerpbestemmingsplan

Na vrijgave van het MER brengt het bevoegd gezag het MER zo mogelijk samen met het voorontwerp bestemmingsplan in de inspraak door ze ter visie te leggen. Tevens vraagt het bevoegd gezag advies over het MER aan de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijk adviseurs. Alle reacties op het MER en het voorontwerp bestemmingsplan worden gebundeld, beantwoord en aangeboden aan de Gemeenteraad.

Vervolgtraject ruimtelijk plan

Na verwerking van de inspraakreacties en wettelijk adviezen besluit de Gemeenteraad over het aan te leggen alternatief en legt dit vast in het ontwerp bestemmingsplan. Dit ontwerpbesluit wordt ter inzage gelegd om een ieder in de gelegenheid te stellen zienswijzen in te brengen. Na verwerking van de zienswijzen stelt het bevoegd gezag, met inachtneming van het MER, de inspraakreacties en de adviezen, het bestemmingsplan vast. Tegen het vaststellen van het bestemmingsplan is beroep bij de Raad van State mogelijk. In het bestemmingsplan wordt vastgelegd wat met de inspraakreacties op het MER en het (voor)ontwerp bestemmingsplan is gedaan.

Evaluatie MER

De Wet milieubeheer schrijft voor dat als de activiteit wordt ondernomen of is uitgevoerd, een evaluatie dient te worden uitgevoerd. Doel van de evaluatie is om na te gaan in hoeverre de daadwerkelijk optredende effecten overeenstemmen met de voorspellingen uit het MER. Mocht nu in de praktijk blijken dat de daadwerkelijk optredende effecten sterk afwijken van wat is voorspeld, kan het bevoegd gezag deze effecten trachten ongedaan te maken. Daarnaast is de evaluatie te gebruiken om meer inzicht te krijgen in de leemten in kennis, die bij het besluit een rol hebben gespeeld.

In het MER zal hiertoe een borgingsparagraaf worden opgenomen. Daarin wordt vermeld in welk (ruimtelijk) plan de evaluatie geregeld zal worden.

Bijlage

1

Procedureschema uitgebreide m.e.r.

Uitgebreide m.e.r.-procedure

Mededeling van het project
Als het bevoegd gezag niet zelf de initiatiefnemer is dan deelt de initiatiefnemer schriftelijk aan het bevoegd gezag mede dat hij een activiteit wil ondernemen waarvoor de uitgebreide m.e.r.-plicht geldt.

Openbare kennisgeving
Het bevoegde gezag geeft er kennis van dat het een besluit aan het voorbereiden is, waarvoor de uitgebreide besluit-m.e.r. procedure geldt.

Raadpleging en inspraak over reikwijdte en detailniveau
Een ieder kan zienswijzen over het voornemen indienen conform de Awb.
Het bevoegd gezag raadpleegt de betrokken overheidsorganen over de reikwijdte en detailniveau van het MER.
Raadplegen van de Commissie m.e.r. is facultatief.

vormvrij

Advies Reikwijdte en detailniveau
Als het bevoegd gezag niet zelf de initiatiefnemer is, geeft het bevoegd gezag advies over de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER. Dit moet binnen zes weken nadat de mededeling is ontvangen

Milieueffectrapportage (MER)
De initiatiefnemer stelt een MER op.

Kennisgeving en ter inzagelegging MER en ontwerpplan of aanvraag / (voor-)ontwerpbesluit
Het bevoegd gezag geeft kennis van het MER en ontwerpplan of aanvraag / het (voor-)ontwerpbesluit en legt beide ter inzage

Inspraak
Een ieder kan zienswijzen indienen op het MER en het ontwerpplan of aanvraag / het (voor-)ontwerpbesluit conform de Awb.

6 weken

Advisering door de Commissie m.e.r.
De Commissie m.e.r. brengt advies uit over het MER binnen de termijn die ook voor de zienswijzen geldt.

Vaststelling van het plan of besluit en bekendmaking
Het bevoegde gezag stelt het plan vast of neemt een definitief besluit. Daarbij geeft het aan hoe rekening is gehouden met milieugevolgen, inspraakreacties en adviezen. Het plan of besluit wordt bekendgemaakt.

Evaluatie
Evaluatie van de werkelijke optredende milieueffecten.

Bijlage

2

Schetsontwerp aanpassing Neherkade

