



Bestemmingsplan **Neherkade**

Ontwerp

Neherkade

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan	5
1.2 Doel van het bestemmingsplan	5
1.3 Begrenzing van het plangebied	6
1.4 Geldende planologische regelingen	6
1.5 Leeswijzer	7
Hoofdstuk 2 Beschrijving van de bestaande situatie	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Ontstaansgeschiedenis	9
2.3 Ruimtelijke structuur	10
2.4 Functionele structuur	16
Hoofdstuk 3 Beleidskaders	17
3.1 Inleiding	17
3.2 Ruimtelijk beleid	17
3.3 Sectoraal beleid	19
Hoofdstuk 4 Milieu	27
4.1 Inleiding	27
4.2 Milieueffectrapportage	27
4.3 Gebiedsgericht milieubeleid / duurzaamheidsparagraaf	28
4.4 Verkeer	31
4.5 Externe veiligheid	32
4.6 Geluid	36
4.7 Luchtkwaliteit	39
4.8 Groen	41
4.9 Water	49
4.10 Bodem	55
4.11 Archeologie	59
Hoofdstuk 5 Planbeschrijving	61
5.1 Inleiding	61
5.2 Nieuwe ontwikkelingen	61
5.3 Ruimtelijke kwaliteit en inrichting	64
5.4 Keuze en verantwoording van bestemmingen	65
5.5 Toelichting op de regels	73
Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid	77
Hoofdstuk 7 Overleg en inspraak	79
7.1 Artikel 3.1.1 Bro-overleg	79
7.2 Inspraak- en participatieverordening	86

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan

De gemeente werkt aan een duurzame en betrouwbare verbetering van de bereikbaarheid van de Den Haag zowel voor de auto, de fiets als het openbaar vervoer. Den Haag kiest ervoor het doorgaande autoverkeer te concentreren op een beperkt aantal goed ingepaste stedelijke en regionale hoofdwegen. Op deze wegen moet de doorstroming optimaal zijn, zodat de belangrijkste bestemmingen goed bereikbaar zijn. De autobereikbaarheid van de toplocaties voor werkgelegenheid en de stedelijke voorzieningen in de Centrale Zone en in de Internationale zone, heeft prioriteit. In het openbaar vervoer wordt fors geïnvesteerd om een belangrijk deel van de mobiliteitsgroei in de komende decennia op te vangen. Het op orde brengen van het fietsnetwerk en stallingvoorzieningen zijn speerpunten in het fietsbeleid.

Met de aanleg van de Rotterdamsebaan, een nieuwe 4-baans weg die gepland is tussen knooppunt Ypenburg en de Haagse Centrumring, wordt een evenwichtigere verdeling en een betere verkeersafwikkeling bereikt voor het autoverkeer vanuit de regio naar Den Haag en de Centrale Zone. De ontsluitingstructuur van Den Haag wordt hiermee versterkt.

Vanaf de kruising van de Rotterdamsebaan met de Mercuriusweg/Binckhorstlaan wordt het verkeer verdeeld over de Centrumring, linksaf naar de Mercuriusweg - Neherkade en rechtdoor richting Binckhorstlaan - Koningstunnel. De Neherkade krijgt een belangrijke functie voor het verkeer vanaf de Rotterdamsebaan, in zuidwestelijke richting van de stad. Daarom is de Neherkade in de Haagse Nota Mobiliteit aangewezen als stedelijke hoofdweg.

De Neherkade is onderdeel van de Centrumring en daarmee van belang voor de ontsluiting van het westelijk deel van de binnenstad en de omliggende gebieden. Vanwege de autonome groei van het autoverkeer, de duidelijker hiërarchie in de wegenstructuur en de komst van de Rotterdamsebaan moet de Neherkade door het aanleggen van een ongelijkvloerse kruising en herinrichting een betere doorstroming en grotere capaciteit krijgen, waarbij tevens problemen met de luchtkwaliteit worden voorkomen.

Door de gewenste en verwachte groei van het openbaar vervoer zullen er meer trams via de kruising van het Leeghwaterplein en de Slachthuisstraat met de Neherkade gaan rijden. Maatregelen zijn nodig om de doorstroming van het tramverkeer en het autoverkeer te garanderen.

Het verbeteren van de luchtkwaliteit is een belangrijke tweede hoofddoelstelling naast de hierboven genoemde hoofddoelstelling het verbeteren van de verkeersafwikkeling. Na de uitvoering van de aanpassingen aan de Neherkade moet er weer voldaan worden aan de eisen t.a.v. de luchtkwaliteit

1.2 Doel van het bestemmingsplan

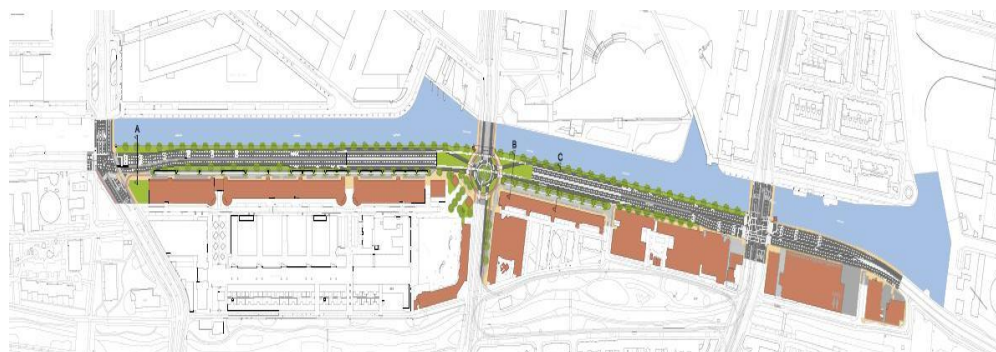
In het rapport van het Haagse ingenieursbureau IbDH: "Neherkade, eindrapportage Schetsontwerp, dd juni 2010" -vastgesteld bij B&W besluit van 12 oktober 2010 (RIS 175865)- zijn de maatregelen op schetsniveau uitgewerkt. Het doel van het bestemmingsplan is om binnen de contouren van het schetsontwerp de voorgestelde maatregelen op de Neherkade en de kruisingen, juridisch-planologisch mogelijk te maken.

Op hoofdlijnen gaat het in ruimtelijke zin om de uitbreiding van het aantal rij- en opstelstroken, de aanleg van een ongelijkvloerse kruising van de Neherkade met de Slachthuisstraat en het Leeghwaterplein, het wijzigen van de parkeersituatie en het zeker stellen van de bereikbaarheid van aanliggende panden.

Binnen het huidige wegprofiel is er onvoldoende ruimte om de verkeerscapaciteit uit te breiden. In het schetsontwerp is daarom de kademuur opgeschoven ten behoeve van de verbreding van de Neherkade.

1.3 Begrenzing van het plangebied

Op de onderstaande kaart wordt de reconstructie en de ligging van de aangepaste Neherkade weergegeven. Het tracé loopt vanaf het Calandstraat via de kruisingen met het Leeghwaterplein en de Rijswijkseweg tot aan de Trekvluitbrug (Binckhorst). Het plangebied heeft uitsluitend betrekking op het wegprofiel van dit tracé inclusief de benodigde verbreding van de Neherkade.



De Neherkade. Configuratie van de kruisingen met (van links naar rechts) Calandstraat, Leeghwaterplein en Rijswijkseweg

1.4 Geldende planologische regelingen

1.4.1 Vigerend bestemmingsplan

Binnen het plangebied gelden tot het van kracht worden van het onderhavige bestemmingsplan de volgende planologische regelingen:

Het bestemmingsplan Neherkade vervangt (gedeeltelijk) de volgende bestemmingsplannen:

bestemmingsplan	vastgesteld	goedgekeurd	onherroepelijk
Laakwijk - Schipperskwartier	9 juli 2009	n.v.t.	7 juli 2010
Laakhaven	1 juli 1993	22 febr. 1994	23 jan. 1996
Laakhaven - 2e herziening	10 mei 2001	18 dec. 2001	15 febr. 2002

Met de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan Neherkade komen de hierboven genoemde planologische regelingen te vervallen voor zover deze specifiek zijn gelegen binnen de plangrenzen van de Neherkade.

1.4.2 Parapluherzieningen

Naast bestemmingsplannen die op een specifiek plangebied van toepassing zijn, kent de gemeente Den Haag een aantal parapluherzieningen die op heel het gemeentelijke grondgebied van toepassing zijn en die door dit bestemmingsplan voor wat betreft het plangebied worden vervangen:

- a. Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk. In het bestemmingsplan Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk (2004) is het beleid van de gemeente Den Haag neergelegd ten aanzien van de vestiging van detailhandelsbedrijven die zich bezighouden met de verkoop en opslag van consumentenvuurwerk.
- b. Parapluherziening Seksinrichtingen. De regeling in de gemeentelijke leefmilieuverordeningen die seksinrichtingen verbiedt, is geïntegreerd in en vervangen door het bestemmingsplan Parapluherziening Seksinrichtingen (2003) waarmee aan alle geldende bestemmingsplannen in de gemeente Den Haag een regeling werd toegevoegd ten aanzien van seksinrichtingen.
- c. Parapluherziening uitwerkings- en wijzigingsbepalingen o.g.v. artikel 11 WRO (2007)

De wijze waarop bestemmingsplan Neherkade het beleid in de parapluperzoningen vervangt, is beschreven in hoofdstuk 5.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 is de aanleiding voor het opstellen van een bestemmingsplan voor het plangebied Neherkade aangegeven. Ook zijn de doelen die met het bestemmingsplan worden beoogd, omschreven. Om deze doelen in een bestemmingsplan gestalte te geven wordt enerzijds in hoofdstuk 2 de bestaande situatie beschreven, anderzijds is voor de verduidelijking van een deel van de doelen in hoofdstukken 3 en 4 een selectie gemaakt uit de relevante beleidsnota's en regelingen die op dit plangebied van toepassing zijn. Daaruit zijn vervolgens beleidsuitspraken voor het plangebied afgeleid. Hoofdstuk 3 bevat de beleidsuitspraken ten aanzien van ruimtelijk en sectoraal beleid, hoofdstuk 4 ten aanzien van de milieukwaliteitseisen en het milieubeleid. Bij de keuze van bestemmingen in hoofdstuk 5, is aangegeven welke bestemmingen en bestemmingsregelingen uit deze beleidsuitspraken zijn afgeleid voor de bestaande (en de te ontwikkelen) situatie. In dit hoofdstuk worden buiten de planbeschrijving, ook de gekozen bestemmingen en bestemmingsregelingen globaal beschreven. Op de economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan wordt in hoofdstuk 6 ingegaan. In hoofdstuk 7 zijn de resultaten van het vooroverleg en de inspraak verwerkt.

Hoofdstuk 2 Beschrijving van de bestaande situatie

2.1 Inleiding

Dit bestemmingsplan houdt rekening met de verschillende waarden in het gebied en de verhoudingen van het plangebied tot het aangrenzende gebied. Dit gebeurt aan de hand van achtereenvolgens de ontstaansgeschiedenis, de ruimtelijke structuren die in de loop van de tijd zijn ontstaan en de functionele opbouw van het plangebied.

2.2 Ontstaansgeschiedenis

De eerste belangrijke ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied waren de aanleg van de spoorlijn Den Haag-Rotterdam en de bouw in 1843 van het station van de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij. Verdere bouwactiviteiten tussen de spoorlijn en het riviertje de Laak bleven tot het einde van de 19e eeuw uit. De gemeentegrens tussen Rijswijk en Den Haag werd in 1844 verlegd tot de Laak.

In de tweede helft van de 19e eeuw ontwikkelde de scheepsvaart zich tot belangrijk vervoersmiddel voor de opkomende industrie en voedselvoorziening van de groeiende bevolking. Doordat veel waterverbindingen in en bij Den Haag ondiep waren, moesten goederen van en naar Den Haag worden over geladen en ontstond de beurtvaart. Dit is een aan vergunningen gebonden vrachtvaart met een vaste dienstregeling tussen vaste havens.

De gemeenteraad nam in 1893 een plan aan dat voorzag in de aanleg van een binnenhaven (Laakhavens) en een kanaal (Laakkanaal). Dit kanaal diende als verbinding tussen de Loosduinsevaart en de Laakhaven voor het transport van tuinbouwproducten uit het Westland. In 1911 werd het verboden voor beurtvaarders om in de binnenstad een ligplaats te hebben en verhuisden zij naar de Laakhavens.

De aanleg van de Laakhavens is in verschillende fasen gerealiseerd. Het eerste gedeelte, de zogenaamde voorhaven tussen de Trekvluit en de Rijswijkseweg werd in 1898 aanbesteed en in 1901 voltooid. Een jaar later werd de eerste zijhaven tussen Fijnjekade en de Leeghwaterkade opgeleverd. In 1907 was de aanleg gevorderd tot aan de Leeghwaterbrug. Rond 1920 waren de havens voltooid. Het Laakkanaal werd pas in de periode 1928-1932 gegraven.

Tot 1960 werd de Laakhaven druk gebruikt, daarna werd het door de concurrentie van vrachtwagens en de steeds grotere schepen minder. In 1966 verliet het laatste beurtvaartschip de Laakhaven en in 1967 werd de vaart op Scheveningen gestaakt.

Midden jaren '80 begon de metamorfose van de oude Laakhavens. De centrale ligging, goede bereikbaarheid en de aanwezigheid van cultureel erfgoed (havens), groen en water boden aanknopingspunten voor vernieuwing. In de herontwikkeling draaide het om drie functies: wonen, onderwijs en werken. In Nieuw Laakhaven zijn ruim 1.000 woningen gebouwd en het gebied biedt onderdak aan grote bedrijven. Ook de Haagse Hogeschool en het grootste overdekte winkelcentrum van Nederland, de Haaglanden MegaStores, zijn er ondergebracht.

In het gebied tussen Neherkade en het riviertje de Laak is het accent op wonen veel groter. De buurten rond de Stieltjesstraat en de Tak van Poortvlietstraat hebben een problematische tijd gekend. De verpaupering is door grootscheepse stadsvernieuwing aangepakt. Grootschalige woningbouwcomplexen en kantoren hebben de oorspronkelijke bebouwing vervangen. Ook is het Openbaar Slachthuis grotendeels gesloopt. Van dit complex, ontworpen door de architect A.A. Schadee in overgangsarchitectuur resteren slechts enkele onderdelen, waaronder de grote gietijzeren kap en de schoorsteen van het ketelhuis op het binnenterrein (waar zich tegenwoordig het stadsdeelkantoor bevindt) en de hoofdingang met poortgebouwen op de hoek van de Neherkade en Slachthuisstraat.

Aan de Neherkade is hier het woningbouwcomplex De Lamel van architect Aldo Rossi gerealiseerd. Dit complex staat symbool voor de vernieuwing van Laakhavens en is een bekend en markant gebouw in de stad. De flat is vanuit heel de wijk te zien en heeft de naam De Lamel, vanwege de lengte en hoogte van de flat en de aparte versiering van de galerijhekken. Andere opvallende gebouwen zijn het naastgelegen Hagemeyercomplex en het Stadskantoor (eveneens van A. Rossi) op het Slachthuissterrein.

De kavels aan weerszijden hiervan, die oorspronkelijk voor een groot deel waren ingevuld met sociale woningbouw uit de jaren twintig en dertig, zijn bebouwd met woningen en bedrijven. De brede en diepe

kavels tussen de Neherkade en de Laakweg worden door de noord-zuid gesitueerde hoofdontsluitingswegen van Laakhaven gesplitst.

Zie ook het Haags gemeentearchief.

2.3 Ruimtelijke structuur

De Neherkade vormt de scheidslijn tussen het woongebied Laakkwartier en Spoorwijk, en het (deels) voormalige bedrijventerrein Laakhaven. De Neherkade maakt deel uit van de havenstructuur Laakhavens. De locatie ligt aan de rand van het centrum van Den Haag en is omgeven door voornamelijk woonwijken. Ten noorden van de spoorlijn bevinden zich de Stationsbuurt en Schilderswijk en ten zuiden van het riviertje de Laak ligt de woonwijk Laakkwartier.

Binnen het plangebied lopen twee routes die belangrijk zijn voor de ontsluiting op stedelijk niveau en/of voor de ontsluiting van het stadsdeel Laak: de Rijswijkseweg (radiale ontsluiting) en de Neherkade en de Calandstraat die onderdeel uitmaken van de Centrumring.

De Neherkade draagt op bijzondere wijze bij aan de ruimtelijke identiteit van Den Haag. De weg is onderdeel van één van de lange lijnen van de stad, parallel aan de kust. Een lange lijn geeft een heldere en herkenbare structuur aan de stad. De ruimtelijke kwaliteit van de lange lijnen wordt bepaald door de continuïteit van de gevelwanden, bomenrijen en watergangen, maar ook door materiaalgebruik en inrichting van de openbare ruimte. De lijnen zijn kenmerkend voor de identiteit van Den Haag: langs deze lijnen beweegt men zich door de stad en ervaart men de stad.

2.3.1 Bebouwingsbeeld

Het plangebied wordt aan een zijde begrensd door het water van de Laakhaven en aan de andere zijde, de Laakoever, door bebouwing met een groot aantal functies als wonen, bedrijven, kantoren en winkels.

Laakoever

Het deelgebied Laakoever ligt globaal tussen de Laakhaven (Neherkade) en het riviertje de Laak. In dit gebied hebben de afgelopen decennia de nodige ontwikkelingen plaatsgevonden en zijn een nieuwe functionele indeling en structuur ontstaan die inmiddels grotendeels zijn afgerond. Grootchalige woningbouwcomplexen, kantoren en grootchalige detailhandel, hebben de oorspronkelijk lagere bebouwing vervangen. Het deelgebied is te verdelen in vier segmenten.

1. Tussen de Rijswijkseweg en de Trekvluit ligt een segment met diverse functies. Op de hoek van de Laakkade en Trekweg staat de Laakmolen die dateert van 1699. In een voormalig bedrijfscomplex zijn twee supermarkten en enkele andere winkels gevestigd. Aan de Rijswijkseweg is een complex met (winkel)voorzieningen en woningen gerealiseerd. Aan de kant van de Trekvluit staan nog enkele kantoorgebouwen uit de jaren '80 en '90.
2. Het tweede segment bestaat uit woningbouw uit de jaren '80 en '90. Het betreft hier uitsluitend hoogbouw in een hoge dichtheid. Op enkele plaatsen komt op de begane grond bedrijvigheid voor.
3. Het derde segment is het voormalige Slachthuisterrein. Ook hier is in de jaren '80 en '90 een woongebied gerealiseerd, bestaande uit zowel hoog- als laagbouw. Binnen dit gebied komen ook enkele niet-woonfuncties voor, zoals het stadsdeeltkantoor, een school, een postkantoor en een restaurant. Het parkeren vindt grotendeels ondergronds plaats, waardoor de meeste openbare ruimte autovrij is. Aan de Neherkade staat de imposante 'Lamel' van architect A. Rossi. Dit langwerpige woongebouw dat uit 17 bouwlagen bestaat, vormt een harde scheidingswand tussen enerzijds de Laakhaven en anderzijds het Slachthuisterrein en het daarachter gelegen Laakkwartier-Centraal. Op de begane grond van de Lamel zijn bedrijven gehuisvest.
4. De bebouwing in het gebied rond de Stieltjesstraat – het vierde segment – dateert uit de jaren '70 van de vorige eeuw. Hier staat voornamelijk woonbebouwing in de vorm van enkele torenflats, met daartussen wat laag- en middelhoogbouw. De laagbouw aan de Neherkade is in gebruik als bedrijfs- en kantoorruimte. Ter plaatse zijn onder meer enkele (semi-)overheidsdiensten gevestigd. Het gevelaanzicht aan de Neherkade is gemoderniseerd. Aan deze zijde bevinden zich de entrees van de bedrijven. De aan- en afvoer van goederen vindt aan de achterzijde plaats via de Stieltjesstraat.

2.3.2 Cultuurhistorie

De waterstructuur van de Laakhavens is van historisch en stedenbouwkundige waarde doordat het een van de grootste gegraven binnenhavens van Europa uit de jaren twintig van de vorige eeuw is. De nabijgelegen woonwijken Laakkwartier en Spoorwijk bezitten enkele bijzondere kwaliteiten zoals de "Berlagiaanse" stedenbouwkundige aanleg van de brede gevorkte hoofdassen en besloten binnenruimten en de water- en groenstructuren. Laakkwartier is een gemeentelijk beschermd stadsgezicht.

Monumentale gebouwen

Grenzend aan de Neherkade tussen Slachthuisstraat en Slachthuislaan ligt het voormalige Slachthuis complex. Van dit complex uit 1908 in overgangsarchitectuur, ontworpen door de architect A.A. Schadee, resteren nog de gietijzeren kap en een schoorsteen, beiden met een hoge beeldbepalende waarde, die zijn opgenomen in de nieuwe bebouwing. De twee waardevolle beeldbepalende poortgebouwen zijn bij de nieuwbouw van het Slachthuissterrein gerestaureerd en nu in gebruik als studentenhuysvesting. De panden hebben geen monumentale status.

Andere architectuurhistorisch waardevolle gebouwen in de directe omgeving van de Neherkade zijn:

- De Laakmolen aan de Trekweg, rijksmonument uit 1699, poldermolen die tot 1938 de Noordpolder bemaalde, van 1938 tot 1979 bemaalde ze de plantsoenen in Laakkwartier en Spoorwijk.
- Het voormalige Haags Tehuis voor Ongehuwden, rijksmonument uit 1922 aan de Rijswijkseweg 340 en 342, naar rationalistisch ontwerp van de architect K.P.C. de Bazel
- Het voormalig havenkantoor aan de Goudriaankade 90, rijksmonument uit 1900 in overgangsarchitectuur van de architect A.A. Schadee.

De Neherkade zelf heeft geen architectuurhistorische waarde.

2.3.3 Verkeer en infrastructuur

auto

Het profiel van de Neherkade bestaat uit 2 rijstroken per rijrichting voor het doorgaande verkeer gescheiden door een middenberm. De weg wordt geflankeerd door bermen met bomen. De aanliggende woningen en bedrijven worden deels door een parallelweg ontsloten. Per etmaal maken ongeveer 27.000 motorvoertuigen (weekdaggemiddelden) gebruik van de Neherkade in de huidige situatie. De kruisingen van de Neherkade met de Calandstraat (eveneens onderdeel van de Centrumring) en de Rijswijkseweg worden in de spits zwaar belast en beperken de doorstroming van het autoverkeer. Dit geldt ook voor de afwikkeling van de 3 tramlijnen en het doorgaande autoverkeer verkeer op de kruising van de Neherkade en het Leeghwaterplein.



Neherkade tussen Leeghwaterplein en Rijswijkseweg



Neherkade tussen Leeghwaterplein en Calandstraat

Wat het parkeren aan de Neherkade betreft kan de route in 3 delen gesplitst worden.

- tussen Leeghwaterplein en Calandstraat:

De parkeerplaatsen hier vallen onder het regime van betaald parkeren, belanghebbenden kunnen in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Behoudens een beperkt aantal parkeerplaatsen aan de waterkant, geldt een parkeerverbod langs de hoofdrijbanen. Langs de parallelweg kan aan beide zijden worden geparkeerd. Hier zijn ook laad- en losstroken.

- tussen Leeghwaterplein en Rijswijkseweg:

Op dit deel van de Neherkade kan langs de hoofdrijbanen vrij worden geparkeerd in de daartoe aangewezen vakken.

De parkeerplaatsen aan de ventweg zijn met beugels afgeschermd. Deze privé-parkeerplaatsen liggen op in erfpacht uitgegeven grond. Overdag parkeren aan de waterzijde vooral werknemers, bezoekers en studenten die een bestemming hebben in het gebied tussen het water van de Laak en de Waldorpstraat.

Parkeren langs een drukke weg als de Neherkade brengt vooral in de spits de nodige risico's met zich mee. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is dit niet wenselijk.

- tussen Rijswijkseweg en Trekviëtbrug:

Aan de waterzijde van de Neherkade kan niet worden geparkeerd. Aan de andere zijde, langs de rijbaan richting Trekviëtbrug, ligt een parkeerstrook met laden en lossen.

Vanaf dit deel van de Neherkade worden tevens de parkeerplaatsen op eigen terrein op het parkeerdek van de supermarkt aan de Laakweg ontsloten. Voor de ingang van dit parkeerdek is een korte uitvoegstrook aangelegd. Uitrijden uit het parkeerdek mag uitsluitend rechtsaf richting Mercuriusweg.



*Neherkade vanaf Rijswijkseweg richting Leeghwaterplein:
parkeren openbaar en op uitgegeven grond (beugels)*



*Neherkade tussen de Rijswijkseweg en de Binckhorst:
laad- en loszone*

Onder de appartementencomplexen langs de Neherkade en in de omgeving bevinden zich de nodige parkeergarages. Veel parkeerplaatsen in deze garages zijn (nog) niet verhuurd. Bewoners lijken toch, al dan niet om financiële redenen, te kiezen voor een gratis parkeerplaats in de omgeving of men parkeert op illegale plekken.

openbaar vervoer

Drie tramlijnen (1, 16 en 17) kruisen de Neherkade via de route Leeghwaterplein-Slachthuisstraat. Tramlijn 15 kruist de Neherkade via de route Rijswijkseweg. De verschillende tramlijnen die de Regio en het zuidelijk deel van Den Haag met het Centrum en de Internationale Zone en Scheveningen met elkaar verbinden zijn op deze route gebundeld. Het grote aantal trams leidt in de spitsuren tot mindere doorstroming van het autoverkeer en van het openbaar vervoer.

De tramroute over het Leeghwaterplein zal geschikt worden gemaakt voor gebruik door nieuw materieel. Dit materieel is breder en zwaarder dan het bestaande materieel en heeft daarmee gevolgen voor de ruimtelijke inrichting en de constructieve oplossingen. Het nieuwe trammaterieel wordt in een aantal fases ingevoerd, tramlijnen 15 en 17 (deels) zitten in de eerste fase.

Volgens de plannen van het Stadsgewest Haaglanden zal na 2016 ook over de Rijswijkseweg met bredere en zwaardere trams worden gereden op het traject van tramlijn 15.

Tramlijn 10 tussen station Hollands Spoor en station Voorburg is eind 2012 opgeheven. Buslijn 26 rijdt vanaf de Neherkade, via de Calandstraat, station Hollands Spoor en de Rijswijkseweg naar de Neherkade richting Binckhorstlaan en vice versa. Buslijn 18 rijdt via de Slachthuislaan en Calandstraat en kruist de Neherkade.



HTM net, dienstregeling 2013

Lijn 1: Den Haag/Scheveningen – Delft

Lijn 15: Nootdorp Centrum – Den Haag Centraal Station

Lijn 16: Wateringen – Den Haag Centraal Station

Lijn 17: Wateringen – Den Haag Statenkwartier

Lijn 18: Clingendael – Rijswijk De Schilp

Lijn 26: Leidschendam-Voorburg – Den Haag Kijkduin (buslijn)

langzaam verkeer

De Neherkade heeft geen aparte fietsvoorzieningen; (snor)fietsers kunnen tussen de Rijswijkseweg en de Calandstraat met het autoverkeer meerijden of (in de richting van de Rijswijkseweg) gedeeltelijk via de parallelwegen fietsen. In de praktijk blijkt dat er maar weinig fietsers gebruik maken van de Neherkade waarschijnlijk vanwege de drukte en de snelheid van het verkeer. Het alternatief voor de fietsers is de parallel aan de Neherkade lopende fietsroute langs de Laakweg, maar die is niet overal even comfortabel.

Tussen de Rijswijkseweg en de Mercuriusweg, geldt een (brom)fietsverbod. De route voor de fietsers van en naar de Binckhorstlaan loopt via de parallelle route over een vrijliggend fietspad langs de Laakweg, Trekvliefbrug en Mercuriusweg.

2.3.4 Groen

Op de Neherkade bevinden zich bomenrijen tussen de Rijswijkseweg en de Slachthuislaan aan beide zijden van de hoofdweg. Ze maken onderdeel uit van de stedelijke groenstructuur. Deze bomenrijen spelen een belangrijke rol in het behoud van deze structuur.

2.3.5 Water

Het plangebied dat uitsluitend een verkeersbestemming heeft wordt aan één zijde begrensd door de Laakhaven. De oorspronkelijke functie van dit water als transportroute voor vrachtschepen is de laatste decennia geheel verdwenen. Aan de overzijde van de Laakhaven, vanaf de Neherkade gezien, liggen recreatievaartuigen in een passantenhaven en enkele woonschepen. Ook is hier een roeivereniging gevestigd.

De Laakhaven is boezemwater met een waterpeil van NAP -0,43 m en is daarmee hoger dan de grondwaterstand in de omgeving. De Laakhaven is hiermee infiltrerend. Aan beide zijden van de Laakhaven zijn damwanden geplaatst, waardoor de infiltratie richting de omgeving zeer beperkt is.

De Laakhaven heeft een breedte van circa 41,5 m over de gehele lengte in het projectgebied. Het water wordt gekruist door bruggen van het Calandplein naar de Slachthuislaan, van het Leeghwaterplein naar de Slachthuisstraat en van de Rijswijkseweg. De Laakhaven heeft als hoofdfunctie het afvoeren van het boezemwater naar het boezemgemaal P.H. Schoute in Scheveningen. De Neherkade is de boezemkade van de Noordpolder. Deze polder beslaat onder meer Laakwijk en Moerwijk.

2.3.6 Bodem

Op en in de directe omgeving van het plangebied hebben enkele bedrijven met bodembedreigende activiteiten hun vestiging (gehad). Het gaat om een laboratorium, een metaalwarenfabriek, een rioolwaterzuiveringinrichting, een verfspuitinrichting, benzineservicestations en een brandstoffengroothandel. Voor zover bekend zijn er geen ondergrondse olietanks in het plangebied. Meer informatie over (mogelijke) bodemverontreiniging is opgenomen in het hoofdstuk Milieu in paragraaf 4.10 Bodem.

2.3.7 Archeologie

Het plangebied ligt in een deel van Den Haag dat vooral door natte afzettingen wordt gekarakteriseerd. De bodemopbouw bestaat voor het overgrote deel uit veen op klei of zelfs klei op veen op klei. De kleilagen zijn enige duizenden jaren geleden afgezet tijdens overstromingen; de veenlagen geven aan dat het nadien ter plekke behoorlijk drassig bleef. In het plangebied valt daarom geen pre- of vroeghistorische archeologie te verwachten. De natte geologische condities hebben de verdere geschiedenis van het plangebied bepaald. Vanaf de middeleeuwen heeft het gebied deel uitgemaakt van de Noordpolder en als zodanig eeuwenlang dienst gedaan als weideland. In die periode is ter verkaveling een aantal sloten gegraven. In het midden van de 19de eeuw ging het nog steeds om open weiland zonder enige bebouwing, met uitzondering van de Laakmolen. Pas in de 20ste eeuw deden zich de eerste grootschalige veranderingen voor met de aanleg van de Laakhaven en het graven van het Laakkanaal.

Aangezien de gegraven perceleringssloten niet beschouwd worden als van archeologisch belang, moet worden geconcludeerd dat het plangebied geen bekende archeologische waarden bevat. Daarnaast is de verwachting op het aantreffen van nog onbekende archeologische waarden laag. Er worden daarom in het bestemmingsplan geen regels opgenomen met betrekking tot de Archeologische monumentenzorg.

2.3.8 Kabels en leidingen

In de nabije omgeving is een aantal leidingen aanwezig. De rioolpersleiding is in beheer bij het Hoogheemraadschap van Delfland. Deze leiding loopt vanaf de kruising Neherkade/Slachthuislaan onder de Stieltjesstraat opnieuw richting de Neherkade. Verder een ondergrondse 150 kV-verbinding in beheer bij Tennet. Het gaat om de kabelgedeelten ten noorden van en parallel aan de Laak tussen de Trekliet en het Hildebrandplein. Beide leidingen zijn niet aanwezig binnen de bestemmingsplangrenzen van dit plan. Op de Neherkade ter plaatste van de kruising met de Slachthuisstraat is een hoofdwaterleiding van Dunea aanwezig. Deze hoofdwaterleiding loopt vanaf de Gemaalstraat in het plangebied (zie Bijlage 2 Leggerwijziging en ligging waterleiding)

2.4 Functionele structuur

Direct grenzend aan het plangebied bevinden zich woningen, bedrijven, kantoren en winkels. De Laakhaven wordt gebruikt voor recreatieve doeleinden.

2.4.1 Wonen

2.4.1.1 Woningen

De Neherkade wordt gedomineerd door grootschalige woonbebouwing. De oudere complexen tussen de Neherkade en de Stieltjesstraat dateren uit de jaren '70 van de vorige eeuw. Hier staat voornamelijk woonbebouwing in de vorm van enkele torenflats, met daartussen wat laag- en middelhoogbouw. Tussen de Slachthuislaan en Slachthuisstraat ligt het grootschalige woongebouw 'De Lamel' van architect A. Rossi.

2.4.1.2 Woonschepen

Alleen aan de overzijde van de Laakhaven, langs de Goudriaankade liggen nog enkele woonschepen.

2.4.2 Bedrijven en kantoren

Langs de gehele Neherkade bevinden zich bedrijven en kantoren. Op de begane grond van de Lamel, zijn bedrijven gehuisvest waaronder autoservicebedrijven. De bedrijven zijn bereikbaar via de ventweg. Tussen de Slachthuisstraat en de Rijswijkseweg komt op enkele plaatsen op de begane grond bedrijvigheid voor zoals een handel in sanitair en een bandencentrum. Aan de Slachthuislaan zelf is een autodealer gevestigd. Op de kop van de Rijswijkseweg is een benzinestation gevestigd. Aan de Neherkade staat verder een rioolgemaal van het Hoogheemraadschap van Delfland. Op de hoek van de Slachthuislaan en de Laakweg is een politiebureau gevestigd.

2.4.3 Detailhandel, horeca en dienstverlening

In een voormalig bedrijvencomplex tussen de Rijswijkseweg en de Trekvluit zijn twee supermarkten en enkele andere winkels gevestigd. De winkels vormen een solitaire enclave in de omgeving. Horeca, commerciële en maatschappelijke dienstverlening zijn hier niet aanwezig. Op het Slachthuissterrein vindt men het stadsdeelkantoor, enkele maatschappelijke voorzieningen en horeca.

2.4.4 Cultuur en Ontspanning

In of in de directe omgeving van het plangebied zijn nauwelijks culturele of recreatieve voorzieningen aanwezig of gepland. Alleen het wijkcentrum wordt gebruikt voor activiteiten voor jongeren. Het water van de Laakhaven wordt gebruikt voor recreatieve doeleinden.

2.4.5 Onderwijs, sport en recreatie

Op het Slachthuissterrein is een basisschool gevestigd.

Aan de Neherkade bevindt zich een fitnessclub en op de Rijswijkseweg een vechtsportschool.

Bij de Cruquiuskade bevindt zich de Haagse Studenten roeivereniging Pelargos. De vereniging is gehuisvest in een drijvende botenloods. De realisatie van de botenloods is de eerste fase van een masterplan voor aan de realisatie van een volwaardige topsportaccommodatie en trainingscentrum voor de roeisport. Deze accommodatie biedt dan naast opslagcapaciteit voor de vloot van Pelargos onderdak aan o.a. een indoor trainingscentrum.

Zowel aan de Cruquijs- als de Verheeskade zijn passantenvoorzieningen voor pleziervaart aanwezig.

Hoofdstuk 3 Beleidskaders

3.1 Inleiding

Het bestemmingsplan Neherkade vindt zijn basis in ruimtelijk beleid zoals dat in nota's en plannen van het rijk, provincie, stadsgewest en gemeente is vastgelegd. Dit hoofdstuk geeft het beleidskader dat op dit bestemmingsplan van toepassing is weer. In het geldende beleidskader zijn twee soorten beleid te onderscheiden: ruimtelijk en sectoraal beleid. De eerste paragraaf 'Ruimtelijk beleid' behandelt het allesomvattende ruimtelijke beleid op rijks-, provinciaal-, regionaal-, gemeentelijk niveau. Daarna volgt de paragraaf 'Sectoraal beleid', waarin het specifieke beleid voor een bepaald thema uiteen wordt gezet. Voor het voorliggende bestemmingsplan zijn de thema's die in de onderstaande paragrafen worden behandeld van toepassing.

3.2 Ruimtelijk beleid

3.2.1 Rijksbeleid

3.2.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het Ministerie van Infrastructuur en Ruimte van kracht geworden. De structuurvisie vervangt verschillende nota's, waaronder de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Mobiliteit. De visie schetst de doelen, belangen en opgaven van het Rijk tot 2028 en de ambities tot 2040. Uitgangspunt is de ruimtelijke ordening zoveel mogelijk over te laten aan gemeenten en provincies (decentraal, tenzij), minder nationale belangen te benoemen, en eenvoudigere regelgeving toe te passen. De nationale belangen die worden benoemd betreffen de internationale concurrentiepositie, het gebruik van de ondergrond, het behouden en versterken van vervoer- en transportsystemen, de milieukwaliteit, de waterveiligheid en zoetwatervoorziening en behoud en versterken van natuur en cultuurhistorische waarden. De structuurvisie raakt geen van de belangen die in het bestemmingsplan worden afgewogen.

3.2.1.2 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening*

De Wet ruimtelijke ordening geeft aan de regering de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur (AmvB) regels te geven waarmee gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening moeten houden. Het gaat daarbij niet alleen om procedureregels maar ook om de inhoud van bestemmingsplannen.

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden (Stb. 2011, 391). Bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wijzigings- of uitwerkingsplannen maar ook bij projectuitvoeringsbesluiten (Crisis- en herstelwet) moeten gemeenten rekening houden met het Barro.

Een aantal projecten dat de regering van Rijksbelang vindt, wordt met het Barro dwingend geborgd in bestemmingsplannen of in andere ruimtelijke plannen van lagere overheden. De projecten worden benoemd en middels digitale kaarten ingekaderd. Per project worden regels gegeven waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen.

Voor Den Haag zijn de binnen de gemeente gelegen militaire terreinen met de daarbij behorende zend- en ontvangstinstallaties, en het Kustfundament van belang.

Volgens het Barro zijn er in het bestemmingsplan Neherkade geen projecten van Rijksbelang aanwezig waarmee bij de vaststelling van dit plan rekening moet worden gehouden.

3.2.2 Provinciaal beleid

3.2.2.1 Provinciale Structuurvisie

De Provinciale Structuurvisie "Visie op Zuid-Holland" en de provinciale "Verordening Ruimte" zijn op 2 juli 2010 vastgesteld. De kern van Visie op Zuid-Holland is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers. Dit wil Zuid-Holland bereiken door realisering van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur, zijn daarin kenmerkende kwaliteiten.

Visie op Zuid-Holland is opgebouwd uit vijf integrale hoofdpogingen, namelijk:

- aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel
- duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie
- divers en samenhangend stedelijk netwerk
- vitaal, divers en aantrekkelijk landschap
- stad en land verbonden

Ook de instrumenten die de provincie inzet, komen in de structuurvisie aan de orde. De provincie ordent met de Functiekaart en Kwaliteitskaart. Zij ontwikkelt programma's en projecten, agendeert zaken en laat onderzoek uitvoeren. Zij stuurt op hoofdlijnen door kaders te stellen en het lokale bestuur ruimte te geven bij de ruimtelijke inrichting. Deze aanpak sluit aan bij de nieuwe stijl van besturen: 'Lokaal wat kan, provinciaal wat moet.'

3.2.2.2 Verordening Ruimte

In de Wet ruimtelijke ordening is geregeld dat Provinciale Staten regels kunnen stellen over de inhoud, toelichting of onderbouwing van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. De Verordening Ruimte voorziet hierin. Doel van de verordening is om een aantal provinciale belangen te laten doorwerken naar het gemeentelijke niveau. De nota stelt onder meer voorwaarden aan de hoeveelheid kantoren, bedrijfsruimten en detailhandel. Dit bestemmingsplan komt overeen met het provinciale beleid zoals verwoord in Provinciale Structuurvisie en Verordening. De (regionale) bereikbaarheid van Den Haag wordt versterkt door aanleg van de Rotterdamsebaan en op termijn door de realisering van een volwaardige ringweg om en door de stad. De herstructurering van de Neherkade past in het beleid van de Provincie om te werken aan een robuust en duurzaam verkeers- en transportsysteem.

3.2.3 Regionaal beleid

Het algemeen bestuur van het Stadsgewest Haaglanden heeft op 16 april 2008 het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 (hierna: RSP) vastgesteld. Het RSP is een integraal plan voor:

- de ruimtelijke ontwikkeling van Haaglanden;
- het kader voor het regionale beleid op het gebied van milieu, groen, mobiliteit, wonen en economie;
- en voor lokale plannen, zoals bestemmingsplannen.

Het RSP kijkt naar 2020 (en soms 2030) en omvat de grote lijnen voor de ambities en ontwikkelingen op verschillende terreinen. In het RSP worden de ambities samengevat in tien regionale investeringsprioriteiten. De negen regiogemeenten spreken hiermee de ambitie uit om door te groeien als internationaal concurrerende regio, als goed functionerend stedelijk netwerk en als regio die kwaliteit van leven biedt. De tien prioriteiten werken door in beleid en investeringen van het stadsgewest en de betrokken gemeenten. Binnen de toekomstige ruimtelijk-functionele ontwikkeling van Den Haag zijn de transformatie van de Binckhorst van puur bedrijventerrein tot gemengd binnenstedelijk gebied met intensief ruimtegebruik en met hoge bebouwingsdichtheid (Nieuw Binckhorst) samen met een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit, prioriteiten die van belang zijn voor de Neherkade.

3.2.4 Gemeentelijk beleid

3.2.4.1 Structuurvisie Den Haag 2020

De gemeenteraad van Den Haag heeft op 17 november 2005 de Structuurvisie Den Haag 2020 vastgesteld: de toekomstvisie van Den Haag op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad in regionaal perspectief tot het jaar 2020. De ambitie is om van Den Haag een 'Wereldstad aan Zee' te maken door de sterke kwaliteiten van Den Haag te benutten: een internationale stad, een stad aan zee, een multiculturele stad en een monumentale residentie.

De structuurvisie gaat uit van een lichte groei van het aantal inwoners (nu circa 500.000) en een groei van het aantal arbeidsplaatsen in 2020. Dat betekent dat er via verdichting vele woningen in de bestaande stad moeten worden toegevoegd.

De Wéreldstad aan Zee krijgt vorm door ontwikkelingen in vijf kansenzones (het Centrum, de Lijn 11-zone, de Internationale Kustzone, de Vliet/A4-zone en de Schakelzone Lozerlaan). De Neherkade valt binnen de kansenzone Centrum. In de kansenzones liggen ontwikkelingsgebieden waarin de ambitie van de structuurvisie het sterkst tot haar recht komt. Tegen de achtergrond van de huidige economische crisis zijn in het collegeakkoord "Aan de slag" d.d. mei 2011 en het Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling (IpSO 2012) nadere prioriteiten gesteld. Het gaat hierbij om een wijziging van de aanpak van de in de Haagse Structuurvisie beoogde gebiedsontwikkeling én om de verandering van de omvang en de fasering van de ontwikkelingen.

De in een eerdere versie van het IpSO (IpSO 2011) ingezette lijn met betrekking tot de keuzes op het gebied van stedelijke ontwikkeling wordt gecontinueerd. De gemeente blijft inzetten op de ontwikkeling van de zogeheten centrale zone en de investeringen in de krachtwijken. De inzet op kwaliteit wordt gehandhaafd. Investerings in ruimtelijk fysieke ontwikkelingen zijn immers investeringen voor de lange termijn, waarbij het van belang is dat deze duurzaam zijn.

Het bestemmingsplan Neherkade ligt niet in een ontwikkelingsgebied, maar grenst wel aan de ontwikkelingsgebieden Binckhorst en Laakhavens.

Agenda voor de Haagse Verdichting

De 'Agenda voor de Haagse Verdichting' is op 28 mei 2009 door de gemeenteraad vastgesteld. De agenda is een thematische uitwerking van de Structuurvisie en dient als leidraad voor de binnenstedelijke verdichting in Den Haag tot 2020. Door middel van verdichting kan de bevolkingsgroei binnen het bestaande stedelijke gebied opgevangen worden. Daarnaast kan verdichting worden aangegrepen om de stedelijke kwaliteit van Den Haag te versterken.

De gebieden Laakhaven West en Petroleumhaven en de Binckhorst in de omgeving van het bestemmingsplan Neherkade zijn hiervoor aangewezen.

3.3 Sectoraal beleid

3.3.1 Bebouwing

Beschermd stadsgezicht

Het uitgangspunt van de bescherming van een buurt of wijk is dat de historische waarde van de bebouwing en de uitstraling van het gebied behouden blijft. Gebouwen en hun omgeving bepalen samen het karakter van een stad. Die omgeving bestaat uit straten, pleinen, bruggen, grachten en bomen. Niet elk gebouw in een beschermd stadsgezicht is een monument.

Er zijn rijks- en gemeentelijk beschermde stadsgezichten. Het nabijgelegen Laakkwartier is een gemeentelijk beschermd stadsgezicht. De Neherkade maakt hiervan echter geen deel uit.

Monumentale gebouwen

Wijziging van een rijks- of gemeentelijk monument is zonder een vergunning van het bevoegd gezag verboden (artikel 11 van de Monumentenwet 1988 of artikel 9 van de Monumentenverordening Den Haag). In de paragraaf Cultuurhistorie worden de monumentale gebouwen in de directe omgeving van het

plangebied genoemd die ingevolge artikel 6 van de Monumentenwet 1988 als rijksmonument of ingevolge artikel 3 van de Monumentenverordening Den Haag zijn ingeschreven.

3.3.2 Verkeer en infrastructuur

Regionale Nota Mobiliteit Haaglanden

Het algemene bestuur van Haaglanden heeft in juni 2005 de "Regionale Nota Mobiliteit" (RNM) vastgesteld. Het verschijnen van het nieuwe Regionale Structuurplan en van de Nationale Nota Mobiliteit vormden vervolgens aanleiding om de RNM al snel weer te actualiseren. Dat is gebeurd door vaststelling van het 'supplement' op de RNM in 2008. De RNM richt zich op de plannen die het stadsgewest heeft voor de mobiliteit in de regio voor de periode 2005-2020. De Regionale Nota Mobiliteit geeft aan dat er in de komende jaren veel maatregelen genomen moeten worden om de toename van de mobiliteit op te kunnen vangen en de regio bereikbaar, verkeersveilig en vooral ook leefbaar te houden. Stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets staan daarin centraal. De belangrijkste doelen voor de regio zijn: 40% meer reizigers in het openbaar vervoer en 30% meer gebruik van de fiets in 2020, kortere en beter voorspelbare reistijden met de auto vooral in de spits, minder verkeersslachtoffers en een beter en gezonder leefklimaat. Het uitvoeringsprogramma laat zien welke concrete projecten het stadsgewest en de andere overheden in de regio Haaglanden uitvoeren om de ambities van de Regionale Nota Mobiliteit te realiseren. De Regionale Nota Mobiliteit is de regionale vertaling van de plannen uit de landelijke Nationale Nota Mobiliteit (2005) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het rijksbeleid voor mobiliteit en bereikbaarheid is in 2012 vervangen door de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Gemeentelijk beleid

Verkeer algemeen

Den Haag groeit, er komen meer inwoners, meer banen en ook meer bezoekers. Dit zorgt voor een toename van het verkeer van, naar en in de stad. Bovendien reizen mensen steeds meer en over langere afstanden. In de Structuurvisie Den Haag 2020 (Wérelldstad aan Zee) heeft de gemeenteraad de ambities voor de toekomst van de stad vastgesteld. Den Haag wil groeien en aantrekkelijk blijven als stad om in te wonen, werken en leven. Om al deze wensen te kunnen verenigen, is een toekomstgerichte visie op verkeer en vervoer noodzakelijk.

Het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Den Haag voor de periode 2010 tot 2020 met een doorkijk tot 2030, is vervat in de "Haagse Nota Mobiliteit" (22 september 2011). De visie in de nota is er op gericht van Den Haag een duurzaam bereikbare en een leefbare stad te maken door er voor te zorgen dat reizigers een bewuste keuze kunnen maken voor de vervoerwijze en de route die het beste bij hen past. Gerichte investeringen in het openbaar vervoer en de fiets, goede voorzieningen voor voetgangers, en het bundelen en ordenen van het autoverkeer moeten er voor zorgen dat reizigers de juiste keuze kunnen maken. De maatregelen die genomen worden moeten voldoen aan de milieu- en inpassingseisen.

Het parkeerbeleid is er op gericht om het evenwicht te herstellen tussen vraag en aanbod van parkeervoorzieningen vooral ook binnen die woongebieden waar de parkeerdruk hoog is.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer speelt als drager van ruimtelijke ontwikkelingen in de stad en de regio een belangrijke rol. De vervoerlijnen dienen er voor te zorgen dat vervoerstromen naar werklocaties, het centrum, de stations en diverse attractiepunten op een goede manier worden bediend. Dat geldt ook voor verplaatsingen van en naar het centrum met de hoofdstations en andere belangrijke attractiepunten. Onderstaande kaart over het openbaar vervoer laat het streefbeeld zien van het openbaarvervoer netwerk volgens de Haagse Nota Mobiliteit.



Streefbeeld openbaarvervoernetwerk

- Intercity/Stedenbaan
- RandstadRail regiokwaliteit
- RandstadRail agglोकwaliteit
- HOV-tangent
- HOV-bus
- stadstram
- RandstadRail studietraject
- RandstadRail airportshuttle
- IC-station
- Stedenbaan station
- regionaal knooppunt
- met P+R-voorziening

In paragraaf 2.3.2 zijn de routes voor het gebruik van OV binnen het plangebied aangegeven. Dienstregeling en lijnvoering van tram en bus worden jaarlijks vastgesteld door het stadsgewest Haaglanden.

Autoverkeer

Het gemotoriseerde verkeer wil de gemeente zoveel mogelijk ordenen en concentreren op een stelsel van goed ingepaste stedelijke en regionale hoofdwegen (zie kaart "Hoofdstructuur wegverkeer" uit de Haagse Nota Mobiliteit) met voldoende capaciteit om een optimale doorstroming te waarborgen. Een vlotte doorstroming op de hoofdwegen zorgt ervoor dat het verkeer als vanzelf deze hoofdwegen kiest, waardoor de verkeersdruk op de woonwijken minder kan zijn.

Het stelsel van stedelijke en regionale hoofdwegen zorgt voor een goede bereikbaarheid van de grote concentraties van werkgelegenheid en voorzieningen in de stad vanuit de regio en verder. Tevens verbinden de hoofdwegen de stadsdelen en wijken onderling met elkaar. De hoofdwegen hebben een

zodanige vormgeving en inpassing, dat voldaan wordt aan de leefbaarheids-eisen en milieunormen. De gewenste traject-snelheid op de stedelijke hoofdwegen is 20-25 km/u. Voor de regionale hoofdwegen geldt binnen de stad een gewenste traject-snelheid van 35-40 km/u. De stedelijke en regionale hoofdwegen hebben de bestemming Hoofdverkeersweg.

In de woonwijken is doorgaand autoverkeer niet welkom. De wijkontsluitingswegen krijgen daarom op den duur een inrichting als “stadslaan”: wegen met een minder dominante positie voor autoverkeer en prioriteit voor langzaam verkeer en openbaar vervoer. De erftoegangswegen krijgen een inrichting als 30 km/u zone. Aan de doorstroming van het autoverkeer op de wijkontsluitingswegen en de erftoegangswegen worden geen specifieke eisen gesteld. Hier geldt 'maatwerk', afhankelijk van de situatie.



Hoofdstructuur wegverkeer

- (inter)nationale hoofweg
- regionale hoofweg
- stedelijke hoofweg
- wijkontsluitingsweg
- internationale ring
- centrering
- - - tracé onderzoeken i.k.v. gebiedsontwikkeling

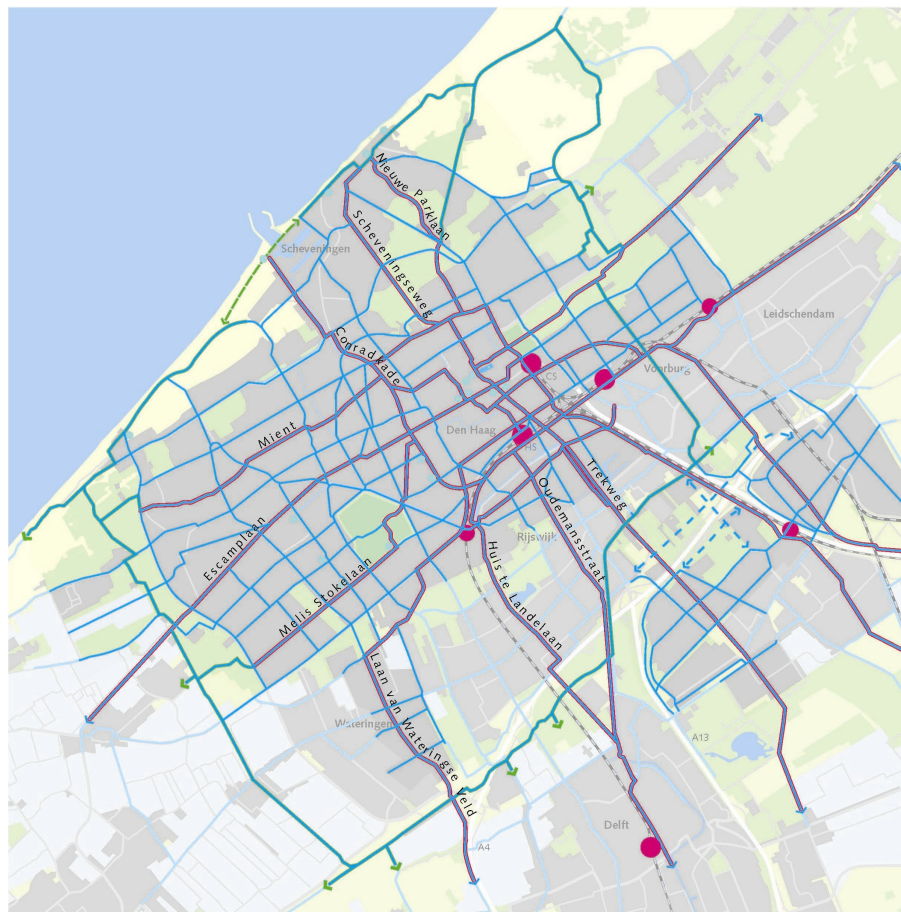
De Neherkade vervult een belangrijke functie binnen de hoofdstructuur wegverkeer en wordt in dit bestemmingsplan aangemerkt als “Hoofdverkeersweg”.

Fietsverkeer

Het fietsverkeer krijgt vanwege het milieuvriendelijke karakter en de fysiek zwakkere positie ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer, bijzondere aandacht in het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Den Haag. Door het aanbieden van een aantrekkelijk hoogwaardig netwerk van veilige fietsroutes wordt

het gebruik van deze vervoerswijze gestimuleerd. Binnen het stelsel van hoofdfietsroutes is een net van 'sterroutes' aangegeven. De sterroutes vormen de belangrijkste doorgaande routes die de woongebieden met het stadscentrum, de knooppunten van openbaar vervoer en het buitengebied verbinden.

Onderstaande kaart toont het streefbeeld voor het fietsnetwerk van doorgaande routes uit de Haagse Nota Mobiliteit. Daarnaast is er de nodige aandacht voor het stallen van fietsen, zowel bij woningen als bij werklocaties, maar ook bij de grotere attractiepunten zoals scholen, winkelgebieden, stations en recreatiebestemmingen. De publieke voorzieningen voor de fiets maken integraal onderdeel uit van de inrichting van de openbare ruimte.



Streefbeeld fiets

-  Sterroute
-  hoofdfietsroute
-  recreatieve fietsroute
-  zoekgebied hoofdfietsroute
-  zoekgebied recreatieve fietsroute
-  fietsenstalling bij voorziening
-  uitbreiding stallingscapaciteit bij station

In het fietsbeleid maakt de Neherkade vanwege de ligging en het huidige gebruik, geen deel uit van het streefbeeld van het netwerk van fietsroutes in de stad. De - buiten het plangebied gelegen - route via de Laakweg is wel als hoofdroute aangewezen en wordt tevens gezien als een goed alternatief voor de Neherkade.

De dwarsrichtingen: Leeghwaterplein (een van de sterroute's), de Slachthuisstraat en de Rijswijkseweg maken eveneens deel uit van het hoofdrouthenet uit het streefbeeld Fiets (zie kaart).

Parkeren

Het parkeren en stallen van auto's neemt een belangrijke plaats in binnen het verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente Den Haag. In de nota "Parkeerkader Den Haag 2010-2020" is het algemene parkeerbeleid vastgelegd. Dit beleid gaat vooral over het faciliteren van de parkeerbehoefte en het benutten van schaarse ruimte maar moet ook automobilisten prikkelen om meer met het openbaar vervoer te reizen of de fiets te pakken. Hoge stedelijke bebouwingsdichtheden leiden zonder adequate parkeervoorzieningen tot een vaak te zware belasting van de openbare ruimte. Dat geldt zowel voor woon- als werkfuncties maar ook voor locaties die veel bezoekers trekken. Behalve de noodzaak tot de verdeling van schaarse (openbare) parkeergelegenheid in een aantal gebieden in de stad, zijn mobiliteitsoverwegingen gericht op het streven naar een bereikbare en leefbare (woon)omgeving voor de gemeente aanleiding tot het stellen van parkeereisen bij nieuwe ontwikkelingen.

De parkeernormen en de toepassing ervan zijn uitgewerkt in de beleidsnota: "Nota Parkeernormen Den Haag" (vastgesteld in de raadsvergadering van 10 november 2011). Nieuwbouw- en verbouwplannen worden aan dit beleid getoetst. Aan de hand van de parkeernormen wordt parkeerbehoefte berekend en vergeleken met de voorzieningen die in het plan zijn opgenomen.

Het kan zijn dat in de visie van de initiatiefnemer de genormeerde parkeerbehoefte van de in het plan opgenomen functies afwijkt van de werkelijke parkeerbehoefte. Het is dan aan de initiatiefnemer om dit aan te tonen en goed te onderbouwen.

Uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte van een bouwontwikkeling op het eigen terrein wordt opgelost. Soms is dat niet mogelijk en het is ook niet altijd strikt noodzakelijk. De gemeente kan onder andere de parkeerdruk en eventuele beschikbare parkeerruimte binnen loopafstand in de omgeving, meewegen. Dat geldt ook voor functies waarvan de parkeerplaatsen onderling uitwisselbaar zijn. Daarnaast kan de gemeente in afwijkende situaties maatwerk toepassen. Aan de hand van de informatie wordt vastgesteld hoeveel parkeerplekken de initiatiefnemer op eigen terrein moet realiseren.

Parkeernormen

Bij woningbouw is het gemiddelde autobezit uitgangspunt voor de hoogte van de parkeernorm. Het gemiddelde autobezit hangt af van de oppervlakte van de woning, de plek in de stad en het type woning. Voor werken, winkels en andere voorzieningen is de functie van het gebouw en de mate van bereikbaarheid met het openbaar vervoer, bepalend voor de parkeernorm. Bij knooppunten van het openbaar vervoer geldt een lagere norm dan op plekken die minder goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. De parkeernormen worden uitgedrukt in het aantal parkeerplaatsen per woning, en bij de -meeste- overige de functies in het aantal parkeerplaatsen per 100m² bruto vloeroppervlak.

De stedenbouwkundige regels in de gemeentelijke bouwverordening over het parkeren zullen binnen afzienbare tijd worden ingetrokken. Het inlegvel met de parkeernormen uit de nota Parkeernormen Den Haag, inlegvel parkeernormen opgenomen.

In de gebruiksregels van de voorschriften is het verder mogelijk om de parkeernormen en/of het toepassingskader te wijzigen indien daar aanleiding toe bestaat en er een bestuurlijk besluit aan ten grondslag ligt.

3.3.3 Economie

Algemeen: beleidsvisie Kracht van Kwaliteit

De economische visie van Den Haag is vastgelegd in de nota "Kracht van kwaliteit. Deze nota is door de Raad vastgesteld op 6 oktober 2011 (RV 126_2011, RIS 181227). De toekomst voor de Nederlandse economie in de mondiale concurrentiestrijd ligt bij kennis, creativiteit en stedelijke kwaliteit. De uitdaging voor de stad Den Haag is om de omstandigheden te creëren waarbij de economie van de stad ook op de langere termijn kansen biedt voor werk, inkomen en ontplooiing van alle Haagse burgers.

De strategie voor de Haagse economie kan worden samengevat in de volgende speerpunten:

- Internationale stad van Vrede en Recht – de unieke branding van Den Haag; Den Haag heeft een uniek profiel als internationale stad van Vrede en Recht. Daarmee heeft de stad internationale bekendheid verworven. Dit profiel spreekt ook bedrijven en instellingen buiten die sector nadrukkelijk aan en heeft daarom ook in het economische domein een wervend karakter – een “sterk merk”. In de internationale zone zijn veel van deze organisaties geconcentreerd.
- Kracht van de stad: quality of life – aantrekkelijke stad voor werkers, bewoners en bezoekers; Den Haag bezit een breed palet aan winkels, horeca, cultuur en historie. Samen met strand en duinen ontstaat hierdoor een uniek woon- en leefklimaat.

Den Haag versterkt zijn positie als tweede toeristische stad van Nederland. Het centrum (Binnenstad, stationsgebieden, Beatrixkwartier), Scheveningen en Internationale Zone zijn gebieden met veel werkgelegenheid en bezoekers en vormen daarmee de economische kerngebieden van de stad. Hier wordt gewerkt aan versterking van het aanbod aan kwaliteitswinkels, horeca en recreatieve functies.

- Economische structuur – sterke clusters, vitaal mkb; Den Haag zet actief in op de ontwikkeling van kennis en bedrijvigheid binnen het cluster Veiligheid onder de noemer The Hague Security Delta. Den Haag combineert zijn inzet op internationale instellingen en zakelijke dienstverleners (met name in de clusters energie, it en telecom en financiële dienstverlening) met veel aandacht voor kleine en middelgrote bedrijven, zowel in de economische kerngebieden als in de wijken. Voor deze bedrijvigheid is ook meer kleinschalige bedrijfsruimte hard nodig. Den Haag is een stad met een sterke, kennisintensieve zakelijke dienstensector, die bijna een kwart van de werkgelegenheid omvat. Den Haag is daarom aantrekkelijk voor (hoofd)kantoren, internationale bedrijven en instellingen. De spin off hiervan is van groot belang voor de lokale economie en banen voor alle niveaus in het mkb. Den Haag zet daarom vol in op de (ruimtelijke) kwaliteit en de bereikbaarheid van toplocaties voor kantoren en instellingen. De aanpassingen aan de Neherkade zijn hiervan een voorbeeld.
- Arbeidsmarkt – talent en vakmanschap De kwaliteit van het arbeidsaanbod zal - door vergrijzing, schaarste aan vakmensen en tekort aan kenniswerkers - in de nabije toekomst een doorslaggevende vestigingsfactor worden. We zetten daarom actief in op de komst van academische instellingen en versterking en verbreding van het hoger onderwijs, ondermeer met topopleidingen.

Bedrijven

Funciemengingstrategie

De gemeente Den Haag heeft een verdichtingsopgave zoals verwoord in de Structuurvisie Den Haag 2020. Optimalisering van het grondgebruik is daardoor noodzakelijk. In de notitie 'Funciemengingstrategie: Mengen van bedrijven en wonen' komt de funciemenging van praktijk-kantoor- en bedrijfsruimte met wonen aan de orde. Hierin wordt een onderscheid gemaakt tussen menging op bedrijventerreinen, buurtniveau en pand- of blokniveau. Voor de bebouwing langs het plangebied is de categorie menging op buurt niveau van toepassing. Funciemenging van wonen met kantoren langs doorgaande wegen mogelijk is zolang de vestigingsgrootte tussen de 100 en 500 m² ligt. De reden hiervoor is dat kleine bedrijven zich weggestopt voelen op een bedrijventerrein. Dit is echter niet het geval langs de doorgaande wegen. Deze locaties zijn herkenbaar en zijn goed ontsloten (geen 30-kilometerzones met verkeersdrempels) en het parkeren, laden en lossen kan veelal goed worden opgelost. Daarnaast kan bovendien de bedrijvigheid zorgen voor levendigheid in de wijk en kan het draagvlak voor horeca en winkels worden verhoogd.

De gevestigde bedrijven langs de Neherkade zijn van belang voor de Haagse werkgelegenheid. Een goede bereikbaarheid van deze bedrijven is van belang voor het functioneren van deze bedrijven en dient te worden gewaarborgd in dit plan.

Kantoren

De kantoorgebouwen langs de Neherkade maken geen deel uit van de officiële kantorenlocaties in Den Haag. Toevoeging van nieuwe kantoren, anders dan de zeer kleinschalige die bedoeld zijn in de funciemengingstrategie, is niet gewenst.

Detailhandel

De winkels tussen de Neherkade en de Laakweg tussen de Rijswijkseweg en de Trekviertbrug, maken geen onderdeel uit van de hoofdwinkelstructuur van Den Haag. Een verdere uitbreiding van de detailhandel is niet aan de orde.

Hoofdstuk 4 Milieu

4.1 Inleiding

Wat kan of moet men bij de ruimtelijke ordening onder 'milieu' verstaan? De Wet milieubeheer schaart onder milieu het belang van de bescherming van mensen, dieren, planten en goederen, van water, bodem en lucht en van landschappelijke, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden en van de beheersing van het klimaat. In de ruimtelijke context gaat het om het fysieke milieu, de fysieke ruimtelijke omgeving. Voor de inkadering van milieu gebruikt men dan vaak de begrippen:

- 'milieuhygiëne': gericht op het bestrijden van milieuhinder van geluid, lucht, geur, stank, bodemverontreiniging en veiligheidsrisico's;
- 'ecologische duurzaamheid': bestaat naast milieuhygiëne uit aspecten van aardkunde, hydrologie, cultuurhistorie, natuur en klimaat en energie, die bij aantasting niet of zeer moeilijk te herstellen zijn;

In dit hoofdstuk komen aan de orde: de milieueffectrapportage, gebiedsgericht milieubeleid, externe veiligheid, geluid, lucht, openbaar groen, water, bodem en archeologie.

De verschillende thema's worden in aparte paragrafen beschreven waarin ook de conclusies uit het MER Neherkade zijn beschreven inclusief de benodigde maatregelen en mogelijke kansen per thema.

In hoofdstuk 5.4 Keuze en verantwoording van bestemmingen is vervolgens een borgingstabel opgenomen waarin wordt uitgelegd welke borging van maatregelen en kansen naar het bestemmingsplan Neherkade heeft plaatsgevonden of op andere wijze zal plaats vinden.

4.2 Milieueffectrapportage

Binnen de ruimtelijke ordening wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de gevolgen van ruimtelijke ingrepen voor het milieu en de beperkingen die milieuaspecten opleggen. Een van de instrumenten die een bijdrage kunnen leveren aan het milieubelang binnen de besluitvorming van ruimtelijke ingrepen is het instrument 'milieueffectrapportage', kortweg m.e.r. Een milieueffectrapportage brengt de milieugevolgen van een besluit in beeld, voordat het besluit wordt genomen. Zo kan het bevoegd gezag die het besluit neemt (de gemeenteraad van Den Haag) de milieugevolgen op een transparante en navolgbare wijze bij haar afwegingen betrekken.

De Neherkade vormt in zijn huidige vorm een knelpunt waar het gaat om de verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en geluid. Voor de herinrichting is het belangrijk te onderzoeken hoe deze knelpunten kunnen worden aangepakt en wat daarbij zowel de positieve als de negatieve milieugevolgen van zijn. Ook andere milieuaspecten zoals waterbergingen ecologie spelen een belangrijke rol bij de herinrichting van de Neherkade.

Wettelijk kader milieueffectrapportage

Milieueffectrapportage is gebaseerd op Europese regelgeving (richtlijn van de raad van 27 juni 1985 betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten). In Nederland is m.e.r. geregeld in de Wet milieubeheer (Wm) en in de uitvoeringswetgeving in de vorm van een Algemene Maatregel van Bestuur (het Besluit milieueffectrapportage). Er bestaat een beperkte en een uitgebreide m.e.r.-procedure. Welke procedure van toepassing is, hangt af van het project. Voor het project 'Neherkade' is een uitgebreide m.e.r.-procedure doorlopen. Het besluit tot reconstructie aan de Neherkade is vanuit de wetgeving niet direct m.e.r.-plichtig, echter zowel vanwege de mogelijk belangrijke milieueffecten die kunnen optreden en de grootschaligheid van de ingreep is het belangrijk om bij de reconstructie van de Neherkade het onderwerp milieu een volwaardige rol in de besluitvorming te geven. Daarnaast wil het bevoegd gezag het milieueffectrapport (MER, het resultaat van de m.e.r.-procedure) ook gebruiken om kansen aan te grijpen en om mogelijkheden te onderzoeken om ambities op verschillende milieuthema's vorm te geven. Daarom is er bewust voor gekozen om in deze fase een zorgvuldige en stevige basis voor het vervolg te leggen, waarbij ook aan de omgeving inspraak is geboden.

Uitgevoerde stappen binnen de m.e.r.-procedure

Als eerste is daarvoor een volwaardig en uitgebreid Startdocument opgesteld (19 augustus 2010). Op basis van dit Startdocument is van 21 oktober tot en met 3 december 2010 de inspraakprocedure gevolgd en is ook de Commissie voor de m.e.r. om (vrijwillig) advies gevraagd (22 december 2010). Op basis van deze documenten en adviezen over de te hanteren reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport heeft de gemeenteraad door middel van het raadsbesluit van 31 augustus 2011 de randvoorwaarden en uitgangspunten voor het onderzoek vastgelegd.

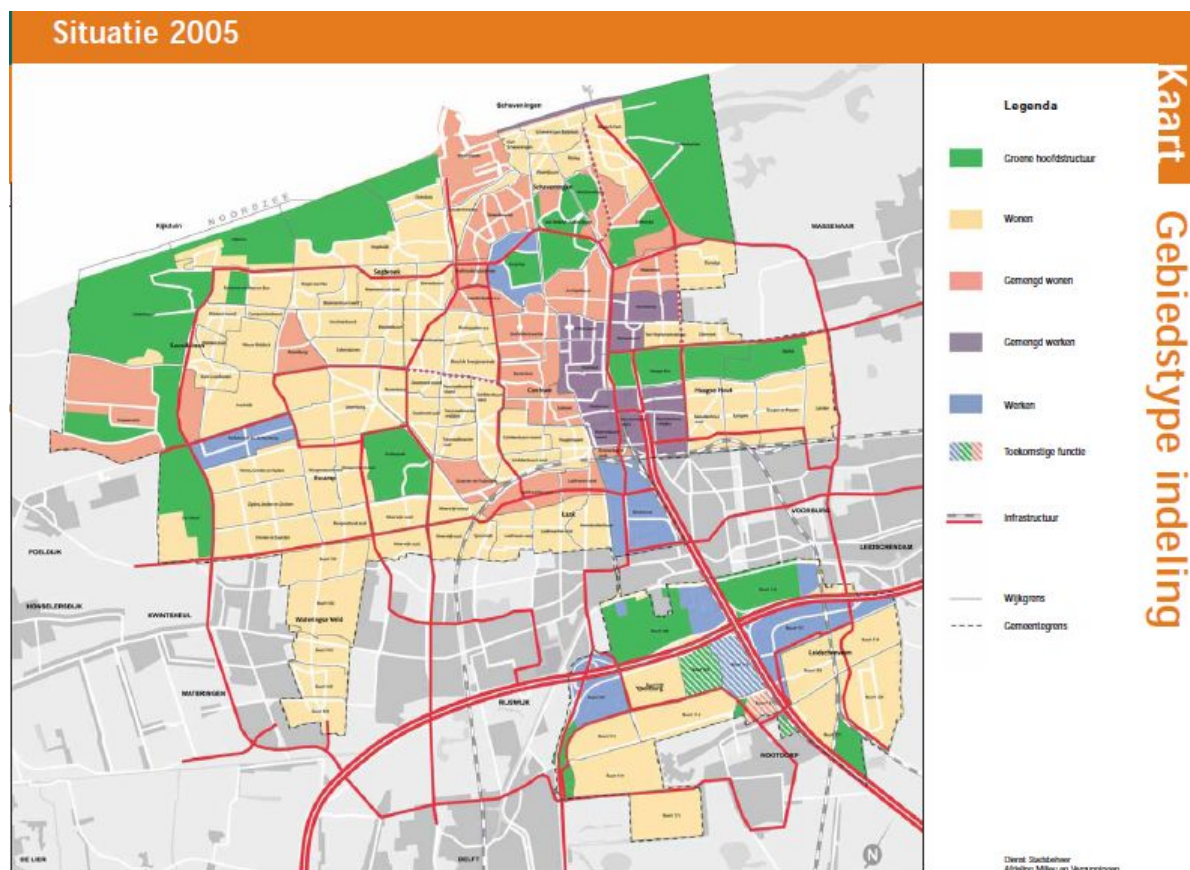
Resultaten milieueffectrapportage

Tegelijkertijd met voorliggend (ontwerp) bestemmingsplan ligt het milieueffectrapport Neherkade ter inzage. In dit milieueffectrapport zijn de milieugevolgen van het Voorkeursalternatief en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief vergeleken met de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Daarnaast is getoetst of het voornemen voldoet aan de relevante beleidsdoelstellingen van de gemeente Den Haag. Paragraaf 4.3 tot en met 4.9 geeft op hoofdlijn de belangrijkste milieugevolgen van het Voorkeursalternatief weer.

4.3 Gebiedsgericht milieubeleid / duurzaamheidsparagraaf

Handleiding Gebiedsgericht Milieubeleid

Een belangrijk instrument bij samenwerking tussen ruimtelijke ordening en milieu is het Gebiedsgericht milieubeleid (2005). Er is een indeling van Den Haag gemaakt in gebieden met eenzelfde functie. Gebieden met eenzelfde functie behoren tot hetzelfde gebiedstype. Per gebiedstype is de gewenste milieukwaliteit vastgesteld. De gebiedsspecifieke kenmerken en de mogelijkheden bepalen de toekenning van de ambitie per milieudoel: geluid, lucht, bodem, afval, water, ecologie en groen, energie, mobiliteit, externe veiligheid en binnenmilieu. Met het vaststellen van milieuambities per gebiedstype wordt richting gegeven aan de kwaliteit die de verschillende onderdelen van het milieu op een bepaald tijdstip dienen te hebben. Er zijn zes gebiedstypen gedefinieerd. De Neherkade behoort tot de categorie "Verkeersinfrastructuur". Ook de bebouwing die direct aan de infrastructuur grenst, hoort tot dit gebiedstype. De gebieden daaromheen vallen binnen het gebiedstype "Gemengd wonen".



[kaart gebiedsgericht milieubeleid gemeente Den Haag]

Het gebiedsgericht milieubeleid maakt onderscheid tussen 3 verschillende ambitieniveaus:

- Milieu Basis: ambities die aansluiten bij de bestaande wet- en regelgeving en het bestaande gemeentelijk beleid.
- Milieu Extra: ambities die een stuk verder gaan dan het wettelijke minimum.
- Milieu Maximaal: de maximaal haalbare ambitie voor een thema.

De volgende ambities zijn voor het gebiedstype "Verkeersinfrastructuur" van belang. Bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied zijn de onderstaande milieumambities richtinggevend:

Thema	Ambitie Gebiedstype.	Wordt voldaan aan gemeentelijk beleid?
Bodem	Basis	Deels
Externe veiligheid	Basis	Ja
Geluid	Basis	Ja
Lucht	Basis	Ja
Mobiliteit	Basis	Ja
Water	Basis	Deels (er wordt voldaan door compenserende maatregelen)
Natuur	Basis	Deels (er wordt voldaan door compenserende maatregelen)
Klimaat	Maximaal	Nee

Door de herinrichting van de Neherkade wordt invulling gegeven aan de gestelde milieumambities. Doordat de diverse maatregelen een overwegend positief effect hebben op diverse milieuthema's verbetert de kwaliteit in het gebied. Voor een aantal thema's worden de ambities gehaald. Voor de thema's bodem, water, natuur en klimaat geldt dit niet of na het treffen van maatregelen. Deze thema's worden hieronder

toegelicht. Voor een uitgebreidere beschrijving van alle thema's wordt verwezen naar het MER, waarin dit per thema is toegelicht.

Bodem

De gestelde ambities voor het thema bodem worden voor een groot deel gehaald. Echter ten aanzien van een gesloten grondbalans wordt de ambitie niet gehaald. Omdat op enkele locaties bestaande verontreinigingen moeten worden gesaneerd is een gesloten grondbalans niet mogelijk. Het belang van sanering van vervuilde grond weegt echter zwaarder dan een gesloten grondbalans,. Zie ook paragraaf 4.10.3.

Water

Voor het thema water worden de doelstellingen ten aanzien van grondwaterstand en oppervlaktewater- en grondwaterkwaliteit gehaald. De bergingscapaciteit van oppervlaktewater neemt af door het verleggen van de kademuur richting de Laakhaven. Hierdoor wordt de gemeentelijke ambitie ten aanzien van deze bergingscapaciteit in beginsel niet gehaald. Als compenserende maatregel wordt circa 7.000 m² extra capaciteit in de Binckhorst gerealiseerd. Dit is ter plaatse van de vertrekkende autodemontagebedrijven aan de Poolsterstraat (5.690 m² water) en het herstel van een oude insteekhaven achter de Fokkerschool aan de Binckhorstlaan (1.480 m² water), zie ook onderstaande figuur. Door deze compenserende maatregelen wordt wel voldaan aan de gestelde ambitie. Zie ook paragraaf 4.9.3



Natuur

Ten aanzien van de ambities voor het thema natuur geldt dat de ambities voor Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten gehaald worden. Voor de effecten op beschermde soorten en natuurwaarden moeten mitigerende maatregelen worden getroffen. Hoewel de effecten op beschermde soorten en natuurwaarden bij de Neherkade beperkt zijn is er wel sprake van aantasting van de standplaats van steenbreekvaren (tabel 2-soort). Door de beperkte mobiliteit van deze soort is er sprake van aantasting van het functionele leefgebied. Ook is sprake van een netto afname van het aantal bomen hetgeen negatieve invloed heeft op het behalen van de ambities voor natuur. Voor beide negatieve effecten zijn maatregelen aangedragen in het MER (mogelijk maken van vegetatie op de kademuur, vormgeving bermen en natuurvriendelijke oevers). Deze maatregelen zijn echter niet in een bestemmingsplan te borgen, maar dienen tijdens de contractering geregeld te worden. Zie ook paragraaf 4.8.3.

Klimaat

De herinrichting leidt tot een beperkte toename van het verkeer op de Neherkade. De CO₂-uitstoot zal

dus niet direct afnemen. Ook zijn de meeste klimaatambities op een hoger abstractieniveau benoemd, waardoor het lastig is om dit per project te specificeren. In het bestemmingsplan zijn hiervoor enkele maatregelen opgenomen, zoals het realiseren van voldoende waterberging (in de Binckhorst). De meeste maatregelen vinden echter op een integraal stadsniveau plaats of tijdens de aanleg- en realisatiefase. In paragraaf 5.4 worden hiervoor wel maatregelen aangegeven die in de contractering en realisatie kunnen worden meegenomen.

4.4 Verkeer

Er is een verkeersonderzoek uitgevoerd voor het MER Neherkade. De volgende onderzochte situaties zijn uitgangspunt geweest bij de (milieukundige) onderzoeken behorende bij het MER.

- Huidige situatie (2011)
- Referentiesituatie (geen aanpassingen Neherkade 2020).
- Plansituatie (aangepassing Neherkade 2020).
- Robuustheidstoets voor de situatie als de Rotterdamsebaan ook is gerealiseerd (2020).

Alle varianten hebben als prognosejaar 2020.

Ten behoeve van het MER is uitgebreid onderzocht wat de verkeersafwikkeling is in de huidige situatie, de referentiesituatie en de plansituatie. Dit onderzoek is gedaan met een dynamische microsimulatieprogramma. Uit dit onderzoek is gebleken dat de doorstroming in de huidige situatie niet optimaal is. Als gevolg van de autonome ontwikkeling, de groei van het verkeer op de Neherkade, zal de doorstroming op de Neherkade verslechteren. Dit is ongewenst. Als gevolg van de voorgenomen herinrichting verbeterd de doorstroming sterk. Dit komt deels door de capaciteitsvergroting op de kruisingen, maar vooral ook door de aanleg van een ongelijkvloerse kruising waardoor het doorgaande verkeer op de Neherkade geen geregelde kruising meer heeft ter hoogte van het Leeghwaterplein.

4.4.1 Huidige situatie en Referentiesituatie (geen aanpassingen Neherkade)

De verkeersstromen in de gehele stad van de onderzochte varianten zijn in beeld gebracht met het statische verkeersmodel van Haaglanden (dit is onder andere gebaseerd op tellingen). De referentiesituatie betreft de toekomstige situatie, wanneer er geen aanpassingen plaatsvinden aan de Neherkade. De effecten op de verkeersafwikkeling zijn in het MER in beeld gebracht door middel van de netwerkprestatie (gemiddelde snelheid en reistijd) en wachtrijvorming. Deze effecten zijn berekend door middel van berekeningen in een dynamisch microsimulatiemodel. In zowel de huidige situatie als de referentiesituatie is de verkeersafwikkeling op de Neherkade niet voldoende. In het MER is ook gekeken naar de effecten op de stiptheid van het OV, langzaam verkeer, verkeersveiligheid en parkeren.

In de referentiesituatie groeit het verkeer ten opzichte van de huidige situatie. Dit komt onder andere door diverse ruimtelijke ontwikkelingen die tot 2020 plaatsvinden in de Haagse regio en de algehele mobiliteit die verder doorgroeit. In deze referentiesituatie is er onder andere vanuit gegaan van de realisatie van het woningbouwprogramma in Den Haag conform het Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling (IPSO) 2011, het regionaal structuurplan van het Stadsgewest Haaglanden. Uit de modelprognoses blijkt dat voor de Neherkade en Calandstraat (beide deel van de Centrumring) sprake is van een duidelijke toename van het verkeer. Er rijden op een gemiddelde weekdag in 2020 (dus inclusief zaterdag en zondag) circa 31.500 auto's op het drukste gedeelte van de Neherkade. In een gemiddelde werkdag (dus zonder zaterdag en zondag) is dit circa 35.000 auto's op het drukste gedeelte van de Neherkade. Uit de dynamische simulatie voor de huidige situatie bleek dat reeds in de bestaande situatie (2011) op de Neherkade wachtrijen ontstaan bij de drie kruisingen (met de Rijswijkseweg, Leeghwaterplein en Calandstraat), met name voor het verkeer in westelijke richting. In de referentiesituatie verslechtert de situatie aanzienlijk als gevolg van de toename van het verkeer. Vooral op het Leeghwaterplein is de doorstroming problematisch, door de grote hoeveelheid kruisend openbaar vervoer. Bij de drie kruisingen ontstaan lange wachtrijen, waarbij auto's de kruisingen in minimaal twee stops (dus twee keer een volledige cyclustijd) pas kunnen passeren.

Als gevolg van de verslechterde verkeersafwikkeling is er ook een negatief effect op de doorstroming van het OV. Dit betreft niet alleen de bussen, maar ook de trams. Deze trams hebben weliswaar een prioriteit bij de kruisingen, maar bij hevige congestie ondervinden deze hier toch ook hinder van, met tijdverlies en afname van de stiptheid tot gevolg.

De verkeersveiligheid op de Neherkade is niet goed. Door het in- en uitparkeren van auto's op de Neherkade zelf, de afwezigheid van een fietspad en de op- en afrit ter plaatse van Laakweg 126 (Jumbo, Aldi, etc.) direct op de Neherkade ontstaat een zeer onveilige situatie. Dit heeft als zodanig ook gevolgen voor het langzaam verkeer (met name fietsverkeer). De drie kruisingen zijn daarnaast ook niet overzichtelijk door het vele verkeer, waardoor de situatie voor het langzaam verkeer niet optimaal is.

4.4.2 Plansituatie (aanpassingen Neherkade)

De gemeente Den Haag heeft een ontwerp gemaakt van de voorgenomen aanpassingen aan de Neherkade. Het ontwerp gaat ervan uit dat het kruispunt Leeghwaterplein - Neherkade ongelijkvloers wordt vormgegeven, omwille van de grote hoeveelheid kruisend openbaar vervoer, . De twee andere kruispunten (met de Calandstraat en de Rijswijkseweg) blijven in beginsel gelijkvloers. Wel voorziet het ontwerp in een uitbreiding van de capaciteit van beide kruispunten.

Als gevolg van de voorgenomen aanpassingen aan de Neherkade verbetert de doorstroming en wordt de Neherkade een aantrekkelijke route voor verkeer dat eerst via andere (kleinere) wegen reed. De toename van verkeer als gevolg van de planontwikkelingen blijft wel beperkt tot circa 5% groei. Op een gemiddelde weekdag rijden er circa 33.500 auto's op de Neherkade.

Met name doordat de kruising met het Leeghwaterplein in de plansituatie sterk verbeterd is neemt de hoeveelheid verkeer op de Slachthuisstraat/Leeghwaterplein ook toe. Dit komt doordat dit een aantrekkelijkere route wordt en hierdoor verkeer op andere wegen (waaronder de Slachthuislaan) vermindert.

De reistijd en de gemiddelde snelheid verbeteren sterk als gevolg van deze aanpassingen.

Ook de doorstroming en stiptheid van het OV verbeteren als gevolg van de voorgenomen activiteiten. Door de onderdoorgang bij het Leeghwaterplein is geen sprake meer van grote stromen kruisend verkeer, en kunnen de trams daar ongehinderd doorrijden. Ook voor de bussen is op de Neherkade een positief effect waar te nemen.

De verkeersveiligheid verbetert sterk op de Neherkade. Dit heeft vier redenen. Ten eerste is sprake van minder kruisend verkeer bij het Leeghwaterplein. Hierdoor is het mogelijk een rotonde aan te leggen, wat een rustiger verkeersbeeld geeft en een veiliger kruispuntoplossing. Ten tweede wordt het langsparkeren op de Neherkade opgeheven, waardoor er geen gevaarlijke situaties ontstaan door in- en uitparkerende auto's. Ten derde verbetert de verkeersveiligheid ook door de aanpassingen van de op- en afrit van Laakweg 126, waardoor verkeer niet direct op de Neherkade hoeft in/uit te voegen met plotselinge snelheidsveranderingen tot gevolg. Ten slotte wordt de huidige onveilige situatie voor fietsers op de Neherkade zelf verbeterd. Het is niet meer toegestaan op de Neherkade zelf te fietsen, maar er wordt een nieuwe en veilige fietsroute aangelegd langs de Laak.

4.5 Externe veiligheid

In deze paragraaf komen achtereenvolgens aan bod: wet- en regelgeving en beleid, de belangrijkste onderzoeksresultaten en mogelijke maatregelen en kansen vanuit externe veiligheid. Het MER is als separate bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen.

Bij de Neherkade zijn twee risicobronnen aanwezig: de weg zelf en een LPG-tankstation. Overige risicobronnen liggen te ver weg om invloed op de externe veiligheidsituatie op de Neherkade uit te oefenen. Omdat er alleen sprake is van aanpassing van de Neherkade en er geen nieuwe kwetsbare objecten (zoals woningen of scholen) worden toegevoegd wordt alleen gekeken naar de Neherkade als risicobron. De overige risicobronnen, zoals buisleidingen, vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en risicovolle inrichtingen worden hier derhalve ook buiten beschouwing gelaten. Dit kan ook omdat de Neherkade zelf geen (beperkt) kwetsbaar object is waardoor deze weg zelf niet getoetst hoeft te worden aan de externe veiligheidwetgeving.

4.5.1 Wet- en regelgeving en beleid

Externe veiligheid is een milieuthema dat ingaat op de kans en bijbehorende effecten van een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Deze gevaarlijke stoffen kunnen opgeslagen worden bij bedrijven, zoals LPG-tankstations of getransporteerd worden over de weg, het water, per spoor of door buisleidingen. Het gaat dan om de volgende categorieën:

- brandbare vloeistoffen (benzine, kerosine, diesel)
- brandbare gassen (LPG, propaan)
- toxische vloeistoffen (watersulfide)
- toxische gassen (ammoniak, chloor)

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt in risicobronnen (zoals een weg waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd of een LPG-tankstation) en kwetsbare objecten, zoals woningen, scholen en kantoren. De effecten van risicobronnen op deze kwetsbare objecten wordt op twee manieren inzichtelijk gemaakt:

- het 'Plaatsgebonden Risico' (PR) is de kans dat een denkbeeldige persoon, die zich continu en onbeschermd op die plaats bevindt, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit met een gevaarlijke stof. Dit risico mag onder normale omstandigheden voor burgers nergens groter zijn dan één op één miljoen (10^{-6}) per jaar. Binnen deze contour mogen geen kwetsbare objecten aanwezig zijn.
- het 'Groepsrisico' (GR) is de kans op een ongeval met veel dodelijke slachtoffers. In een grafiek wordt de kans op een ongeval ten opzichte van het aantal potentiële slachtoffers weergegeven. Des te hoger deze groepsrisicocurve des te zwaarder wordt de motivering waarom deze situatie acceptabel is.

Binnen de 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontouren mogen geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig zijn of worden geprojecteerd. Tot kwetsbare objecten behoren onder andere woningen, scholen en andere functies waar veel mensen gedurende enige tijd verblijven.

Voor het berekenen van het groepsrisico is het vaststellen van het invloedsgebied van belang. Dit gebied wordt doorgaans bepaald door de berekening van het grootst mogelijke ongeval waar nog bij 1% van de blootgestelde personen dodelijk letsel optreedt (1% letaliteit). Dit geldt zowel voor stationaire bronnen als voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (weg, spoor, water en buisleidingen). Voor LPG-tankstations wordt echter het invloedsgebied bepaald door de 100% letaliteitsgrens.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet een verhoging van het groepsrisico worden verantwoord (VGR). Naast de berekende waarden voor het GR moeten hierbij de zelfredzaamheid van burgers en de beheersbaarheid (door hulpverleningsorganisaties) van ongelukken worden beschouwd en onderbouwd. De risicomaten zijn vastgelegd in diverse besluiten en beleidsnotities en -nota's.

De normstelling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is gebaseerd op de 'Nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS)' (2006). De nota heeft geen wettelijk bindende werking maar is niet vrijblijvend. Op grond van de Circulaire moet bij een bestemmingsplan de risicobenadering worden toegepast. Dit geldt wanneer de ontwikkeling binnen 200 meter van de transportas is gesitueerd.

De regionale visie Externe Veiligheid "Samen Werken aan Externe Veiligheid" (2006) van Haaglanden is gericht op het beheersen van de risico's van het werken met en het opslaan en transporteren van gevaarlijke stoffen. Het doel daarvan is het tot een aanvaardbaar niveau beperken van de risico's waaraan burgers worden blootgesteld. Welk risico aanvaardbaar is verschilt per situatie en vraagt om

een zorgvuldige afweging en duidelijke informatie aan burgers en bedrijven. Ook het Haags Gebiedsgericht Milieubeleid is erop gericht om afhankelijk van de gebiedstypen plaatsgebonden risico's en groepsrisico's beperkt te houden. Dit houdt in dat in gebieden met woonfuncties de risico's verwaarloosbaar moeten zijn en dat de risico's in werk- en verkeersgebieden klein moeten zijn.

4.5.2 Referentiesituatie

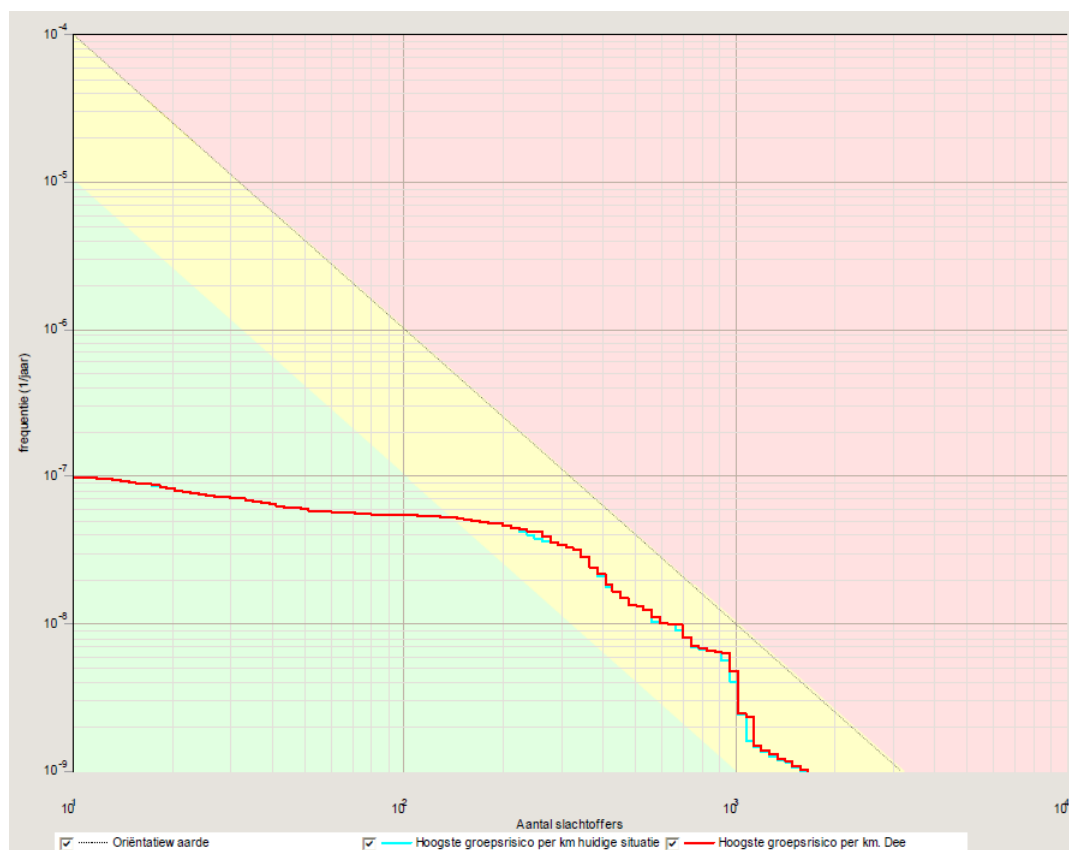
De Neherkade maakt geen onderdeel uit van de transportroutes gevaarlijke stoffen door Den Haag. Deze loopt via de snelwegen en via de Utrechtsebaan. Echter, vanwege de aanwezigheid van een LPG-tankstation langs de Neherkade (nr. 2980) is er wel sprake van een ontheffing voor het transport van gevaarlijke stoffen over de Neherkade naar dit tankstation. Bij het LPG-tankstation vindt de verkoop plaats van benzine, diesel en LPG. Deze stoffen worden dan ook, in kleine hoeveelheden, over de Neherkade getransporteerd. Dit transport heeft invloed op de externe veiligheidsituatie van de aanwezige woonbebouwing langs de Neherkade.

Bij het berekenen van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico is het van belang te weten hoeveel transport van gevaarlijke stoffen er per jaar over de Neherkade plaatsvindt. De stofcategorie brandbare gassen (LPG en propaan) is hierbij leidend, omdat calamiteiten met deze stof grote implicaties kan hebben. Hierbij ontstaan namelijk een zogenaamde BLEVE, dit is een grote gasexplosie met bijbehorende drukgolf. Deze explosie kan tot op circa 300 á 350 meter nog dodelijke slachtoffers veroorzaken. De stofcategorie brandbare vloeistoffen, zoals benzine en diesel, heeft een veel minder grote impact. Hier ontstaat een vloeistofplas, die in brand kan raken. Ook hier kunnen slachtoffers door ontstaan, maar het gebied tot waar deze dodelijke slachtoffers ontstaan is veel kleiner (circa 50 meter). Bij het bepalen van de risico's wordt daarom vrijwel alleen gekeken naar het transport van brandbare gassen.

Het tankstation op de Neherkade heeft een LPG-doorzet van 1.000 m³ per jaar. Dit komt overeen met circa 140 transporten LPG op jaarbasis (TNO, 2004: R2004/107). Dit is een zeer geringe transporthoeveelheid.

Zowel in de huidige als referentiesituatie is er geen plaatsgebonden risicocontour voor de grenswaarde 10-6/jaar berekend. De transportintensiteit van gevaarlijke stoffen is hiervoor te laag. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering in de huidige en referentiesituatie.

Het groepsrisico is berekend middels een kwantitatieve risicoanalyse. In het achtergrondrapport Externe Veiligheid zijn de hiervoor gehanteerde bevolking- en transportgegevens weergegeven. In onderstaande figuur is het groepsrisico voor de huidige situatie en de referentiesituatie weergegeven. Het groepsrisico ligt onder de oriëntatiewaarde, maar is wel hoog vanwege de hoge bevolkingsconcentratie binnen het invloedsgebied van gevaarlijke stoffen die over de Neherkade vervoerd worden.



figuur groepsrisico in de huidige situatie (blauw) en de referentiesituatie (rood)

Situatie	Normwaarde (fractie oriëntatiewaarde)	Eigenschappen (slachtoffers bij kans)
Huidige situatie (2010)	0,00541 (0,54)	913 bij $6,5^E-009$
Referentiesituatie (2020)	0,00597 (0,59)	964 bij $6,4^E-009$

figuur normwaarden groepsrisico (ten opzichte van de oriëntatiewaarde)

4.5.3 Effecten door aanpassing Neherkade (plansituatie)

Plaatsgebonden risico

Omdat met dezelfde transportintensiteit van gevaarlijke stoffen is gerekend, als in de huidige en referentiesituatie, ontstaat er in de plansituatie ook geen plaatsgebonden risicocontour voor de grenswaarde van PR 10-6/jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de planontwikkeling. Het effect op het plaatsgebonden risico in de plansituatie wordt daarmee neutraal beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.

Groepsrisico

Het groepsrisico wordt beïnvloed door de transportintensiteiten, het aantal mensen dat woont of werkt in de nabijheid, de afstand tot de risicobron en de kans op een ongeval. Als gevolg van de herinrichting van de Neherkade verandert het externe veiligheidsbeeld niet tot nauwelijks. Zoals reeds gesteld, verandert de transportintensiteit niet. Dit geldt ook voor het aantal mensen dat woont of werkt bij de Neherkade.

De afstand van kwetsbare objecten tot de Neherkade verandert slechts marginaal. De wegas komt iets verder van de woonbebouwing van de Neherkade te liggen en iets dichterbij de bebouwing aan de overkant van de Laakhaven. Netto is het effect neutraal.

Het transport van gevaarlijke stoffen mag niet door de onderdoorgang bij de ongelijkvloerse kruising met het Leeghwaterplein, dit conform een eis uit de Nota van Uitgangspunten, en zal over maaiveld (via de rotonde) afgewikkeld worden. Ook hierdoor ontstaat geen noemenswaardig verschil in het groepsrisico. Aan de zuidzijde van de rotonde bij het Leeghwaterplein zal het transport iets dichterbij de bebouwing rijden, hier staat tegenover dat aan de noordkant de tankauto's verder van de bebouwing af rijden. Tevens geldt dat een rotonde veiliger is (minder grote snelheid) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen dan een kruising, waardoor gesteld kan worden dat hierdoor de veiligheidsituatie licht verbetert.

4.5.4 Verantwoording maatregelen en kansen

De gevaarlijke stoffen die worden vervoerd over de Neherkade zijn allemaal afkomstig van het tankstation met een bepaalde vergunde hoeveelheid. De bevoorrading van dit LPG-tankstation vindt momenteel gedurende de avond plaats. Teneinde de ontwikkelingen in het bestemmingsplan Laakhaven-West mogelijk te maken, is in dit bestemmingsplan de voorwaarde opgenomen dat de bevoorrading overdag dient plaats te vinden. De vergunning ontheffingsroute gevaarlijke stoffen zal voor het hanteren van venstertijden moeten worden aangepast. Ten behoeve van het MER is het maximale aantal vergunde transporten berekend. Dit is zeer beperkt. Door deze zeer beperkte hoeveelheid vervoerde gevaarlijke stoffen is het niet noodzakelijk hiervoor maatregelen te treffen.

4.6 Geluid

Ten behoeve van het bestemmingsplan is er een akoestisch onderzoek door adviesbureau Royal Haskoning/DHV uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek worden in deze paragraaf behandeld. Achtereenvolgens komt wet- en regelgeving en beleid, de belangrijkste conclusies uit het onderzoeksrapport en de maatregelen en kansen vanuit het MER voor geluid aan bod. Het MER en de achtergrondrapportage geluid zijn als separate bijlagen bij dit bestemmingsplan opgenomen.

4.6.1 Wet- en regelgeving en beleid

Voor het aspect wegverkeerslawaai is de Wet geluidhinder (Wgh) het wettelijk kader. Bij de wijziging aan de Neherkade bestaat vanuit deze wet een tweetal aandachtspunten. Ten eerste dient op basis van de Wgh bij de wijziging van een weg te worden aangetoond dat in de directe omgeving van het plangebied de (voorkeurs) grenswaarden voor geluidsbelasting op gevoelige functies uit de Wgh niet worden overschreden. Daarnaast dient aangetoond te worden of er sprake is van een reconstructie in het kader van de Wgh. Van een reconstructie in de zin van de Wgh is sprake bij een wijziging op of aan een aanwezige weg waarbij de toename van de geluidsbelasting 2 dB of meer bedraagt op nabij gelegen gevoelige functies.

De Wgh is van toepassing binnen de wettelijk vastgestelde zone van de weg. De breedte van de geluidzone langs wegen is geregeld in artikel 74 en 75 Wgh en is gerelateerd aan het aantal rijstroken van de weg en het type weg (stedelijk of buitenstedelijk). De ruimte boven en onder de weg behoort eveneens tot de zone van de weg.

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt eisen met betrekking tot de geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten. Als geluidsgevoelige gebouwen zijn aangewezen woningen en andere geluidgevoelige gebouwen. Te weten volgens artikel 1.2, lid 1 Bhg:

- onderwijsgebouwen;
- ziekenhuizen en verpleeghuizen;
- verzorgingstehuizen;
- psychiatrische inrichtingen;
- kleuterdagverblijven;

- standplaats, als bedoeld in art. 1, eerste lid, onderdeel e van de Huisvestingswet
- ligplaats woonschip

De gemeente Den Haag hanteert het actieplan omgevingslawaai Den Haag 2008 - 2013 waarbij de Neherkade is aangemerkt als prioritair knelpunt. De herinrichting van de Neherkade moet leiden tot het oplossen van het knelpunt.

De gemeente Den Haag heeft beleid opgesteld ten behoeve van het verlenen van hogere grenswaarde, weergegeven in het document 'Beleid hogere grenswaarden Wet Geluidhinder, (definitief februari 2011)'. Indien de geluidbelasting ten gevolge van een weg hoger is dan de voorkeursgrenswaarde dienen - bij reconstructie of wijziging van functie - hogere waarden te worden aangevraagd en verleend. Bij de geluidbelasting op de eerste lijnsbebouwing wordt tevens de gecumuleerde geluidbelasting bepaald en vergeleken met deze grenswaarde. In het beleid wordt aangegeven dat de maximaal aanvaardbare gecumuleerde geluidbelasting hierbij is vastgesteld is op 69,5 dB. Voor verblijfsruimten zie art. 1.1, lid 1 onderdeel d Bgh.

De Wgh onderscheidt drie verschillende geluidsbronnen: industrie, spoorwegverkeer en wegverkeer. Voor dit plan is alleen de geluidsbron wegverkeer relevant. Conform de rekensystematiek behorende bij de Wgh dienen alle wegen (zone maximaal 350 meter) en spoorwegen (zone is afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond) binnen de zone van de te wijzigen weg in het onderzoek betrokken te worden. Het plangebied bevindt zich binnen de zone van spoorwegen. Met lawaai van railverkeer hoeft echter geen rekening te worden gehouden aangezien het plan geen effect heeft op het railverkeer. Voor de gecumuleerde geluidbelasting is het railverkeer wel meegenomen. In en rond het plangebied zijn geen industrieterreinen aanwezig waarop aangewezen inrichtingen zijn of kunnen worden gevestigd.

Wegverkeerslawaai

Op grond van de Wet geluidhinder hebben wegen en spoorwegen een geluidszone, waarbinnen bepaalde normen gelden voor de geluidsbelasting op woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen, en waarbinnen bij het opstellen van een bestemmingsplan een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Die verplichting geldt niet indien op het tijdstip van de vaststelling van een bestemmingsplan de (spoor)weg reeds aanwezig of in aanleg is, met betrekking tot de daarbij in het plan of in de zone van de betreffende weg opgenomen geluidsgevoelige gebouwen die op dat tijdstip reeds aanwezig of in aanbouw zijn. Daarnaast maakt de wet een uitzondering voor wegen waar de maximaal toegelaten snelheid 30 km/uur is. Deze wegen hoeven, conform de Wet geluidhinder, niet in het onderzoek te worden betrokken. Wel worden dergelijke wegen in het kader van een goede ruimtelijke ordening beschouwd.

De Wet geluidhinder kent een voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeerslawaai. Voor nieuwe situaties kunnen hogere waarden worden vastgesteld. Deze bedraagt voor wegverkeerslawaai maximaal 63 dB. Een uitzondering wordt gemaakt als het gaat om vervangende nieuwbouw langs wegen. De gevelbelasting mag dan maximaal 68 dB bedragen.

De wet bepaalt hierbij dat de vervanging niet zal leiden tot:

- een ingrijpende wijziging van de bestaande stedenbouwkundige structuur of functie;
- een wezenlijke toename van het aantal geluidgehinderden bij toetsing op bouwplanniveau voor ten hoogste 100 woningen.

Reconstructie van wegen

Naast de Neherkade en aansluitingen daarop zullen verder geen straten in de directe omgeving ingrijpend gereconstrueerd worden.

Procedure hogere waarden

Wanneer de voorkeursgrenswaarden worden overschreden is, parallel aan de bestemmingsplanprocedure, een procedure ontheffing hogere waarden ingevolge de Wet geluidhinder noodzakelijk. De hogere waarde procedure moet zijn afgerond alvorens het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat er geen hogere waarden procedure doorlopen hoeft te worden, zie volgende paragraaf.

4.6.2 Toetsing aan de Wet geluidhinder (reconstructietoets)

In het onderzoek is onderscheid gemaakt in aandacht voor het MER (Milieueffectrapport) en de toets op reconstructie volgens de Wet geluidhinder (Wgh). Voor het bestemmingsplan is vooral deze laatste categorie van belang. Daarbij is aan de hand van het wegontwerp met bijbehorende verkeersintensiteiten de geluidemissie van een wegvak getoetst aan de normstelling van de Wet geluidhinder. Binnen de grenzen van het studiegebied is op een aantal representatieve waarneempunten de geluidbelasting berekend in het jaar voor aanvang van de werkzaamheden (2014) en het tiende jaar na afronding van het werk (2026).

Als gevolg van de autonome ontwikkeling tussen 2014 en 2026 neemt het aantal gehinderden met circa 2 á 3 % toe. Als gevolg van het voornemen tot reconstructie leidt deze tot een afname van het aantal gehinderden tussen de referentie en de plansituatie in 2026.

De aanpassingen aan de Neherkade conform het voorkeursalternatief leiden tot een gewijzigde geluidsbelasting binnen het studiegebied (zie achtergrondrapport Geluid § 4.1 voor de afbakening van het studiegebied). Enerzijds neemt het aantal motorvoertuigen per etmaal als gevolg van de betere doorstroming beperkt toe, wat zorgt voor een beperkte toename van de geluidsbelasting. Anderzijds zorgt het nieuwe ontwerp (grotere afstand van de weg tot aan de woningen, voor een deel een lagere ligging vanwege de onderdoorgang én het deels toepassen van geluidsreducerend asfalt) van de Neherkade ervoor dat de geluidbelasting minder hoog is. Ook heeft de voorgenomen aanleg van stiller asfalt (dunne deklaag B) op de Slachthuisstraat tussen de Neherkade en de Laakkade: over een lengte van circa 120 meter) waar reeds in een vroeg stadium van planvorming van geconstateerd werd dat hier de verkeersintensiteiten toe zouden nemen, een positief effect op de geluidbelasting in de referentiesituatie op deze locatie.

Als gevolg van de aanpassingen aan de Neherkade is netto sprake van een daling van het aantal geluidgehinderden (ook van het aantal slaapgestoorden en ernstig gehinderden) voor het totale studiegebied. Echter, ondanks de toepassing van stiller asfalt bij de Slachthuisstraat in de referentiesituatie is hier voor een achttiental woningen sprake van een toename van de geluidbelasting. Deze toename van de geluidbelasting bedraagt echter minder dan 2 dB waardoor er geen reconstructie optreedt en maatregelen derhalve niet beschouwd hoeven te worden. Ook hoeven geen hogere waarden aangevraagd te worden. Echter op enkele plaatsen is sprake van een stijging van de geluidbelasting. Door de wijzigingen aan het Leeghwaterplein is er bij veertig woningen aan de Slachthuisstraat sprake van een toename van meer dan 1.5 dB. Op deze woningen is sprake van reconstructie-effect en dienen of maatregelen getroffen te worden of hogere waarden vastgesteld te worden.

De gecumuleerde geluidbelastingen zijn niet hoger dan 66 dB. Hiermee wordt voldaan aan het "Beleid hogere grenswaarde Wet geluidhinder". Tevens wordt met het voldoen aan de bestaande wet- en regelgeving voldaan aan de ambitie 'Basis' voor geluid conform het Gebiedsgericht milieubeleid.

4.6.3 Verantwoording maatregelen en kansen vanuit het MER

Maatregelen en kansen vanuit Geluid

Om negatieve effecten te beperken is een onderscheid te maken in bron-, overdrachts- en ontvangermaatregelen. Bij de keuze van akoestische maatregelen hebben bronmaatregelen de voorkeur. Dit zijn maatregelen om de geluidsuitstraling bij de bron aan te pakken. In het kader van het optredende reconstructie-effect zijn met name maatregelen bij de Slachthuisstraat van belang.

Bronmaatregelen

- Op de Neherkade is tussen de Rijswijkseweg en Calandbrug reeds een dunne geluidsreducerende

deklaag aangebracht. In de plansituatie zal over de gehele Neherkade, van Trekvliefbrug tot Calandplein de hoofdrijbaan worden uitgevoerd in geluidsarm asfalt (er wordt uitgegaan van Microville of gelijkwaardig stil asfalt).

- Op de Slachtshuisstraat gaat reeds stiller asfalt toegepast worden. Hier zijn in het kader van de planontwikkelingen geen aanvullende maatregelen kansrijk.
- Ondertunneling van het doorgaand verkeer op de Neherkade ter hoogte van het Leegwaterplein.
- Verschuiving van de weg-as naar het water van de Laakhaven.

Overige bronmaatregelen, zoals maatregelen aan voertuigen of snelheidsverlaging zijn vanwege de beperkte jurisdictie of functie van de Neherkade niet mogelijk.

Overdrachtsmaatregelen

Overdrachtsmaatregelen bestaan in de praktijk meestal uit geluidschermen. Het scherm dat op de Neherkade direct na de Trekvliefbrug gesitueerd is, blijft in dezelfde vorm bestaan. Een geluidscherm dat effectief zou moeten zijn voor de woningen aan de Neherkade dient meer dan 5 meter hoog uitgevoerd te worden. Dit is naast de beperkte ruimte tussen de weg en woningen ook vanuit Stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk. Hetzelfde geldt voor een scherm aan de Laakhavenzijde.

Ontvangermaatregelen

Maatregelen aan woningen zijn ingrijpend en dienen zoveel mogelijk voorkomen te worden. Als gevolg van de herinrichting van de Neherkade zijn dergelijke maatregelen niet noodzakelijk en zijn vanwege het ingrijpende karakter niet nader beschouwd.

In hoofdstuk 5.4 Keuze en verantwoording van bestemmingen vindt een afweging plaats van de mogelijk te nemen maatregelen. Daarbij is beschreven welke maatregelen door borging in het bestemmingsplan plaats zullen vinden en welke maatregelen op een andere wijze zullen worden geborgd.

4.7 Luchtkwaliteit

Voor het project van de aanpassing van de Neherkade is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek en het opstellen van het achtergrondrapport luchtkwaliteit is uitgevoerd door adviesbureau Royal Haskoning/DHV. De resultaten van dit onderzoek worden in deze paragraaf behandeld. Achtereenvolgens komen wet- en regelgeving en beleid, de belangrijkste conclusies uit het onderzoeksrapport en de maatregelen en kansen vanuit het MER voor luchtkwaliteit aan bod. Het MER en de achtergrondrapportage luchtkwaliteit zijn als separate bijlagen bij dit bestemmingsplan opgenomen.

4.7.1 Wet- en regelgeving en beleid

NSL

Op basis van het Ontwerp Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) heeft de Europese Commissie op 7 april 2009 aan Nederland derogatie verleend voor fijn stof (PM10) tot 11 juni 2011 en voor stikstofdioxide (NO₂) tot 1 januari 2015. Het NSL is door de Minister van VROM, met in achtneming van de opmerkingen van de Europese Commissie en in overeenstemming met het gevoelen van de ministerraad en gehoord de Tweede Kamer der Staten-Generaal, op 30 juli 2009 vastgesteld en op 1 augustus 2009 in werking getreden. Het project Neherkade is opgenomen in het NSL (projectnummer 1496) met als te nemen maatregel 'het wijzigen van het wegprofiel en het realiseren van een onderdoorgang'.

Wet milieubeheer

Op 15 november 2007 is de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) in werking getreden. De luchtkwaliteitseisen zijn opgenomen in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer

(Wm).

De luchtkwaliteit in een bepaald gebied wordt bepaald door de achtergrondconcentratie van fijn stof (PM10, deeltjes <10 µm) en stikstofdioxide (NO₂) plus de bijdragen van lokale bronnen die bij de achtergrondconcentratie opgeteld worden.

Het bestemmingsplan Neherkade maakt de volgende (voor luchtkwaliteit relevante) ontwikkelingen mogelijk:

- aanpassing van het wegprofiel (verbreding profiel en verschuiving richting de Laakhaven);
- aanleg van een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Leeghwaterstraat.

4.7.2 Toetsing aan het NSL

Omdat de Neherkade is opgenomen in het NSL kan hier naar verwezen worden voor de toetsing aan de grenswaarden. De Neherkade is opgenomen onder nummer 1496, waar bij 'omvang' is aangegeven dat het gaat om infrastructuur en een ondertunneling. Ook is aangegeven dat in het MER de effectiviteit van de maatregel nog beschouwd wordt.

Als gevolg van de voorgenomen maatregelen verbetert de doorstroming en komt de wegas enkele meters verder van de woningen aan de Neherkade te liggen. Hierdoor verbetert de luchtkwaliteit over de gehele linie (er is alleen sprake van een verhoogde concentratie bij de uitgangen van de onderdoorgang, deze concentraties liggen wel onder de grenswaarden) en zijn de voorgenomen maatregelen derhalve effectief om de gestelde normen voor NO₂ en PM₁₀ te behalen, zoals in het NSL is afgesproken.

4.7.3 Verantwoording maatregelen en kansen

Om de concentraties voor luchtkwaliteit (verder) te beperken is een onderscheid te maken in bron-, overdrachts- en ontvangemaatregelen. Bij voorkeur worden maatregelen toegepast om de luchtkwaliteit te verbeteren bij de bron. In chronologische volgorde kunnen daarna eventuele overdrachtsmaatregelen worden overwogen. De meest ingrijpende maatregelen vinden bij de ontvanger (de woning) plaats. Deze worden waar mogelijk vermeden.

Bronmaatregelen

In deze paragraaf wordt alleen ingegaan op lokale maatregelen. Dit project heeft namelijk geen invloed op maatregelen op landelijk niveau, zoals het toepassen van roetfilters. In de voorgenomen activiteit zijn reeds twee belangrijke bronmaatregelen opgenomen. Dit betreft het verbreden en verschuiven van het wegprofiel richting de Laakhaven en het maken van een onderdoorgang bij het Leeghwaterplein. Beide maatregelen hebben een positief effect op de luchtkwaliteit.

Er is in het MER ook gekeken naar andere bronmaatregelen bij de Neherkade. Echter deze hebben allen een grote impact op de leefomgeving of de functionaliteit van de weg. Zo is het aanpassen van de snelheid geen kansrijke optie vanwege de functie van de Neherkade. Ook het invoeren van een milieuzone waar de Neherkade deel van uit maakt is geen kansrijke optie, ten eerste vanwege de functie van de weg, maar ook doordat hierdoor op andere plaatsen in Den Haag een verslechtering van de luchtkwaliteit zal optreden.

Maatregelen bij de onderdoorgang, waar sprake is van een verhoogde concentratie, zijn kansrijk om de concentraties bij de uiteinden te verlagen. Hierbij kan gedacht worden aan openingen of gescheiden rijbanen. Deze maatregel wordt in de verdere aanbesteding meegegeven en meegewogen bij de selectie van aannemers. Deze maatregel kan niet in het bestemmingsplan geborgd worden

Geconcludeerd wordt enkele extra bronmaatregelen bij de Neherkade voldoende kansrijk zijn om verder uit te werken.

Overdrachtsmaatregelen

Overdrachtsmaatregelen bestaan in de praktijk meestal uit geluidschermen. Door het toepassen van geluidsschermen blijven de concentraties PM₁₀ en NO₂ geconcentreerd bij de weg, waardoor het ter plaatse van de weg verslechtert. Achter het scherm zal een verbetering optreden. Dit is naast de beperkte ruimte tussen de weg en woningen ook vanuit Stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk. Hetzelfde geldt voor een scherm aan de Laakhavenzijde.

Ontvangermaatregelen

Maatregelen aan woningen zijn ingrijpend en dienen zoveel mogelijk voorkomen te worden. Als gevolg van de herinrichting van de Neherkade zijn dergelijke maatregelen niet noodzakelijk en zijn vanwege het ingrijpende karakter niet nader beschouwd.

In hoofdstuk 5.4 Keuze en verantwoording van bestemmingen vindt een afweging plaats in de mogelijke te nemen maatregelen. Daarbij is beschreven welke maatregelen door borging in het bestemmingsplan plaats zullen vinden en welke maatregelen op een andere wijze zullen worden geborgd.

4.8 Groen

Voor het project Neherkade is een ecologisch onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek geeft inzicht in de effecten op de ecologie als gevolg van de aanleg en ingebruikname van de gewijzigde Neherkade. Dit inzicht is noodzakelijk om aan te tonen dat wordt voldaan aan de wettelijke normen voor de Natuurbeschermingswet (Nbw) en de flora- en faunawet (FFw). Het onderzoek is opgesteld en uitgevoerd door adviesbureau Royal Haskoning/DHV. In deze paragraaf komen achtereenvolgens aan bod: wet- en regelgeving en beleid, de belangrijkste conclusies uit het onderzoeksrapport en de maatregelen en kansen vanuit ecologie. Het achtergrondrapport Ecologie en het MER zijn als bijlagen bij dit bestemmingsplan opgenomen.

4.8.1 Wet- en regelgeving en beleid

Flora en Faunawet

In het kader van de Flora- en Faunawet dient ecologisch onderzoek uitgevoerd te worden om duidelijkheid te krijgen over beschermde soorten. Indien door de aanpassing beschermde soorten worden aangetast moet worden bekeken of mitigerende maatregelen kunnen worden genomen. Maatregelen kunnen liggen in de sfeer van een gedragscode bij uitvoering of een aanpassing in het ontwerp of een mogelijkheid tot compensatie. Indien dit niet mogelijk is dan is het uitvoeren van een dergelijke activiteit alleen toegestaan met een ontheffing van het ministerie van Economische Zaken. Een mitigatieplan of ontheffing dient er te zijn voorafgaand aan de start van de uitvoeringsfase.

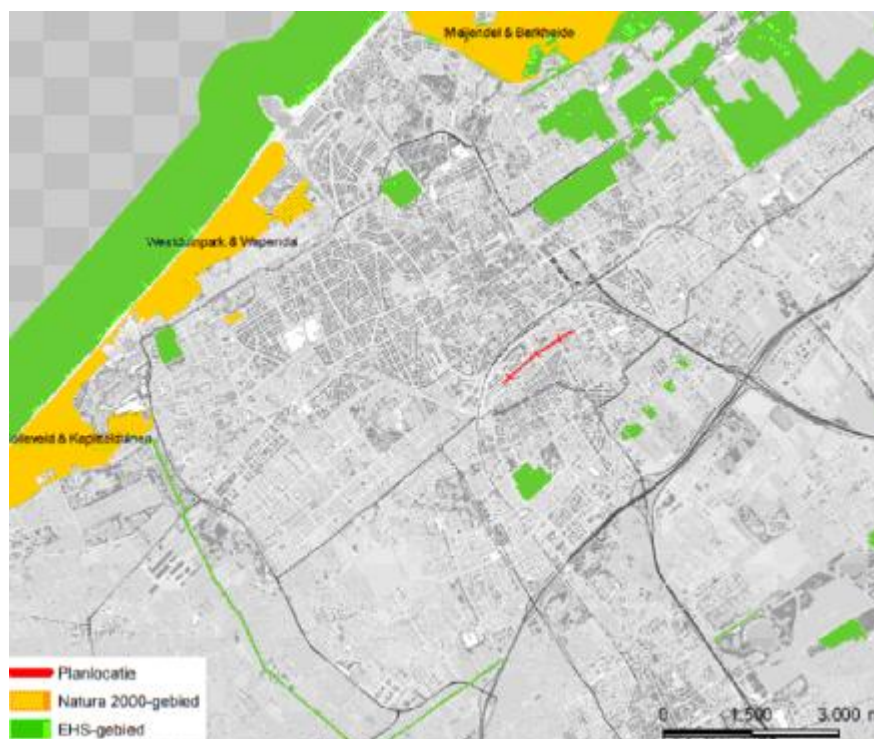
Ecologische hoofdstructuur

In het jaar voorafgaand aan de uitvoering van het voornemen dient opnieuw bepaald te worden welke en in welke aantallen (strikt) beschermde soorten voorkomen in het plangebied. Omdat exemplaren van een beschermde plantensoort in 2010 zijn waargenomen in het plangebied en (her)kolonisatie van deze en andere (strikt) beschermde soorten van het plangebied niet uitgesloten kan worden, is in de toetsing het uitgangspunt dat ten tijde van de uitvoering van de werkzaamheden beschermde (muur)flora aanwezig is.

De afstand van het plangebied tot het dichtstbijzijnde deel van de Ecologische Hoofdstructuur bedraagt ten minste 1,4 kilometer.

Natuurbeschermingswet 1998: Natura 2000-gebieden

Rondom het plangebied liggen enkele gebieden die zijn aangewezen als Natura 2000 gebieden. Dit betreft de gebieden: Meijndel & Berkheide, Westduinpark & Wapendal en Solleveld & Kapittelduinen, zie onderstaande figuur.



[aanwezige Natura 2000-gebieden en Ecologische Hoofdstructuur bij Den Haag]

Natura 2000-gebieden staan onder een strikt beschermingsregime; er zijn voor de gebieden instandhoudingsdoelen bepaald. De aanpassing van de Neherkade heeft geen directe effecten (doorsnijding en betreding) tot gevolg, maar kan als gevolg van toename van intensiteiten op wegen nabij deze Natura 2000-gebieden wel tot extra stikstofdepositie leiden. Deze indirecte effecten zijn onderzocht.

Groen kleurt de stad

De nota 'Groen kleurt de stad' - beleidsplan voor het Haagse groen 2005-2015 - (2005) verwoordt het groenbeleid van Den Haag in twee doelstellingen:

- het beleidsplan biedt een kader voor duurzaamheid bij inrichting, beheer en gebruik van groen waarbij steeds meer sprake zal zijn van een gezamenlijke verantwoordelijkheid van beheerder en gebruiker;
- het beleidsplan biedt een raamwerk waarbinnen keuzes kunnen worden gemaakt bij ruimtelijke ingrepen die van invloed zijn op het groen in de stad en bij veranderende maatschappelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de functies van het groen.

Deze doelstellingen zijn vertaald in vier ambities:

- ruimte voor groen in en om de stad;
- aandacht voor toegankelijkheid, gebruik en beleving van het groen;
- duurzaamheid in inrichting, beheer en onderhoud van het groen;
- samen het groen beheren.

Op grond van de aanwezige waarden zijn grote delen van het groen in Den Haag van bijzonder belang voor de kwaliteit, de identiteit en de belevingswaarde van de stad alsmede voor de kwaliteit en de

verspreidingsmogelijkheden van planten en dieren. Deze vormen gezamenlijk de Stedelijke Groene Hoofdstructuur. Inzet is deze stedelijke groenstructuur duurzaam in stand te houden en waar mogelijk te versterken.

Op de Neherkade is een dubbele bomenrij aanwezig die onderdeel uitmaakt van de stedelijke groenstructuur. Deze bomenrijen spelen een belangrijke rol in het behouden van deze structuur. Dit wordt in deze situatie optimaal bereikt door de huidige bomen op de huidige locatie te behouden. Bij verdere planvoorbereiding vormt dit een belangrijk vertrekpunt. Wanneer de bomen niet gehandhaafd kunnen blijven moet boomtechnisch onderzoek worden uitgevoerd om de verplantbaarheid te onderzoeken. In het uiterste geval zal een kapvergunning moeten worden aangevraagd. Hierbij geldt een herplantplicht om de bomenrijen te herstellen.

Beleidsnota Stedelijke Ecologische Verbindingszones in Den Haag, 2008-2018

Er zijn 12 ecologische verbindingzones in Den Haag. De grote Haagse groengebieden zijn op deze manier met elkaar en het buitengebied verbonden. De Laakzone is een dergelijke verbindingzone en loopt van station Moerwijk tot aan de Trekviert. Het bestaat uit een groenstrook rond het oude veenriviertje de Laak.

Aantasting van de Laakzone waardoor de functie als verbindingzone wordt belemmerd is niet toegestaan. De Laakzone is recent heringericht met als doel om betere condities te scheppen om de natuurwaarden te vergroten. Na de herinrichting wordt het gebied natuurvriendelijk beheerd voor de ontwikkeling van hooiland, geleidelijke overgangen naar het struweel en natuurvriendelijke oevers, bij voorkeur samen met omwonenden.

Beleidsnota Haagse Bomen: Kiezen voor kwaliteit en diversiteit, 2008

In deze visie worden de hoofdlijnen voor het boombeheer voor de komende periode van tien jaar weergegeven. De gemeente Den Haag streeft naar een duurzaam, divers, vitaal en veilig bomenbestand met een hoge, ruimtelijke, sociale, ecologische, cultuurhistorische en architectonische belevingswaarde, dat een belangrijke bijdrage levert aan het woon-, werk- en leefmilieu in Den Haag.

Het intensiveren van het ruimtegebruik in de stad levert grote problemen op voor het bomenbestand. De intensivering speelt zich zowel bovengronds (parkeerplaatsen, extra verharding voor rijstroken, busbanen en fietspaden) als ondergronds (kabel- en leidingtracés, tunnels, parkeergarages e.d.) af.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet een zorgvuldige afweging plaatsvinden ten aanzien van het kappen, verplaatsen en beschermen van bomen tijdens de uitvoering.

4.8.2 Referentiesituatie

Ten aanzien van vigerend beleid, soortspecifieke informatie en andere gegevens is bij het achtergrondrapport Ecologie gebruik gemaakt van verschillende bronnen. De mogelijke aanwezigheid van (strikt) beschermde planten- en/of diersoorten is bepaald aan de hand van de volgende gegevens:

- Een oriënterend veldbezoek op 18 oktober 2010.
- Regionale en landelijke verspreidingsatlassen en -data .
- Data uit de Nationale Databank Flora en Fauna van de Neherkade voor de periode 1981-2009 [NDFP, 2010].
- Flora- en faunaonderzoek laakhaven en Petroleumhaven te Den Haag, soortgericht onderzoek naar veermuizen en muurvegetatie, 17 december 2007. Onderzoek uitgevoerd in opdracht van gemeente Den Haag [Tauf, 2007].
- In 2009 is een inventarisatie uitgevoerd in de Laakzone [Buro Bakker, 2010]. Met name het gedeelte tussen de Slachthuislaan en de Rijswijkseweg is van belang omdat daar mogelijk natuurwaarden worden geschaad.
- Nader onderzoek in 2011 naar vissen en beschermde flora.

Flora en fauna

Flora

Verspreidingsgegevens tonen aan dat in en in de omgeving van het plangebied verschillende (strikt) beschermde vaatplanten voorkomen. Zo zijn Steenbreekvaren en Gele helmbloem (beide tabel 2-soorten) in 2005 en 2006 waargenomen. Ook de volgende beschermde soorten zijn in de periode 2000-2010 waargenomen in en/of in de omgeving van het plangebied: Tongvaren, Muurbloem, Stijf hardgras, Zwartsteel en Schubvaren [Telmeë, 2010]. Uit soortgericht onderzoek naar muurplanten in de Laakhaven-west en de Petroleumhaven ten westen van het plangebied zijn de beschermde plantensoorten Steenbreekvaren, Schubvaren en Tongvaren en de niet beschermde muurvaatplanten Maantjesvaren, Muurvaren en Gewone eikvaren aangetroffen. De habitat van al deze (beschermde) vaatplanten bestaat in een stedelijke omgeving uit de stenen delen van vochtige, kalkhoudende (kade)muren.

De kade van de Neherkade ten oosten van kruising met de Slachthuisstraat-Leeghwaterstraat is opgebouwd uit metalen damwanden, zonder stootbalken of andere aan de damwanden bevestigde materialen. Deze vormen geen habitat voor de bovengenoemde vaatplanten. Het voorkomen van (strikt) beschermde vaatplanten op deze metalen delen van de kademuren is uitgesloten.

Andere delen van de kademuur bestaan uit stalen damwanden met daarop een stootbalk. De voegen tussen deze stootbalken vormen een biotoop voor vaatplanten vanwege de ligging van de kade naar het noorden en de vochtige omstandigheden. De muurvegetatie wordt hier gedomineerd door Mannetjesvaren en Muurvaren. Ook zijn twee exemplaren van de beschermde plantensoort Steenbreekvaren waargenomen op de kademuur binnen het plangebied. Deze werden aangetroffen ter hoogte van Neherkade 2926 en Neherkade 1850.

Zoogdieren

Op basis van verspreidingsgegevens is gebleken dat in de omgeving van het plangebied geen (strikt) beschermde grondgebonden zoogdieren voorkomen.

Vleermuizen

De afstanden die de vleermuizen per nacht kunnen afleggen variëren per vleermuissoort. Zodoende kunnen de volgende vleermuissoorten in het plangebied voorkomen of het plangebied bereiken: Watervleermuis, Meerleermuis, Gewone dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis, Rosse vleermuis, Laatvlieger en Tweekleurige vleermuis. Vanwege de afwezigheid van bosrijke gebieden in de omgeving komen de soorten Gewone grootoorleermuis, Baardleermuis en Franjestaart op voorhand niet voor.

Vogels

De soortgroep vogels heeft in de Flora- en faunawet een bijzondere status: alle broedende vogels, hun broedplaatsen en de functionele omgeving van de broedplaatsen zijn beschermd tijdens het broeden. Tevens zijn rust- en verblijfplaatsen en de functionele omgeving van een aantal vogelsoorten jaarrond beschermd. Uit gegevens van de databank Flora- en fauna blijkt dat er geen (broed)vogels aanwezig zijn in het plangebied. Ook tijdens het oriënterende veldbezoek zijn er geen nesten van jaarrond beschermde soorten aangetroffen. Ook soorten waarvan het nest als vaste rust- en verblijfplaats en de functionele leefomgeving jaarrond beschermd is, zijn niet waargenomen in of rond het plangebied.

Amfibieën en reptielen

Er zijn geen (strikt) beschermde amfibieën en reptielen waargenomen in het plangebied; er bevindt zich ook geen geschikt habitat voor ((strikt) beschermde) soorten. De oevers van de Neherkade worden gevormd door hoge en steile kademuren wat ongeschikt habitat is voor amfibieën. Ook langs de weg van de Neherkade is geschikt habitat voor amfibieën afwezig. Het stedelijke karakter van het plangebied en het ontbreken van een zandige berm sluit het voorkomen van Zandhagedis in het plangebied en haar omgeving uit.

Ecologische hoofdstructuur

Het plangebied ligt op circa 1,5 kilometer van de dichtstbijzijnde EHS. Het gaat hierbij om Huis te Werve, Middenburg, Zeerust, Vredenoord-Hoornburg die onderdeel zijn van de Stadsparken Rijkwijk. Het gaat om bestaande natuur. Er liggen geen overige onderdelen van de EHS binnen of nabij het plangebied.

Natura 2000-gebieden

Er bevinden zich binnen de gemeente Den Haag diverse Natura2000-gebieden met elk zijn kenmerkende habitattypen. De instandhoudingdoelstelling van enkele van deze habitattypen worden beïnvloed door stikstofdepositie. De Neherkade ligt zelf niet in een Natura2000-gebied. Een toename van het verkeer op de Neherkade als gevolg van de herinrichting kan echter wel mogelijk negatieve effecten op de instandhoudingdoelstellingen hebben.

Meijndel & Berkheide

Het Natura2000-gebied is aangemeld als Habitatrictlijngebied en ligt op circa 4,3 kilometer afstand van de Neherkade. In het gebied bevinden zich een tweetal Beschermd Natuurmonumenten: Berkheide en Harstenhoek. In Meijndel (het gedeelte van het Natura2000-gebied nabij Den Haag) bevindt zich het Beschermd Natuurmonument 'Harstenhoek'. Het gebied bestaat uit een brede duinstrook met een gevarieerd en uitgestrekt, kalkrijk duinlandschap, dat reliëfrijk en landschappelijk zeer afwisselend is. Het zuidelijke deelgebied Meijndel is een relatief laag gelegen gebied met grote 'uitgestoven duinvakten', dat in het zuidelijk deel minder reliëfrijk is.

De vermessing als gevolg van stikstofdepositie door weggebruik, landbouw en industrie samen, vertoont sinds enige jaren een dalende trend. De verwachting is dat deze in de toekomst doorzet [PBL, 2010]. De zuurdepositie is vooral in de jaren '90 van de vorige eeuw sterk afgenomen als gevolg van diverse emissiebeperkende maatregelen. De verwachting is dat het wagenpark nog steeds schoner zal worden. Zodoende zal per gereden kilometer door deze emissiebeperkende maatregelen de uitstoot van NOx per gereden kilometer lager worden maar de uitstoot van NH3 gelijk blijven. Deze verwachting geldt ten opzichte van de huidige situatie bij gelijkblijvende aantallen weggebruikers en snelheden. Echter in de loop van de tijd zullen grotere aantallen wagens van de weg gebruik maken (autonome groei). De verhouding tussen beide factoren bepaalt de totale emissie.

Westduinpark & Wapendal

Het Westduinpark is gelegen aan de kust van de stad Den Haag op circa 4,4 kilometer afstand van de Neherkade, terwijl Wapendal op circa 4,5 kilometer afstand gelegen is, te midden van bebouwing. Het gehele gebied is als Habitatrictlijngebied en als Beschermd Natuurmonument aangemeld. Het Westduinpark is een jong kustduin met kenmerkende habitats van de Hollandse duin- en kuststreek. Het heeft een uitgesproken reliëf met hoge duintoppen. De invloed van de mens is groot geweest in dit gebied (zo liggen er een voormalige wilnisbelt en stortplaats van de gemeentelijke groendienst, een hoge vlakte die is ontstaan door de uitgraving van de Scheveningse haven). Met name soorten van het zeedorpenlandschap zijn goed vertegenwoordigd in dit smalle duingebied. Het veel kleinere Wapendal bestaat uit een oud duin met struikheivegetatie. Het is een relatief goed bewaard restant van de oude duinen van circa 5.000 jaar geleden.

Solleveld & Kapittelduinen

Het Natura2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen bestaat uit twee aaneengesloten duingebieden: het noordelijk gelegen Solleveld (op circa 5,8 kilometer afstand gelegen) en het verder zuidelijk gelegen Kapittelduinen. Het gehele gebied is als Habitatrictlijngebied en als Beschermd Natuurmonument aangemeld. Solleveld wijkt af van de meeste andere Zuid-Hollandse duingebieden, doordat het voor het overgrote deel bestaat uit 'oude duinen'. Bijzonder in deze duinen zijn de heideterreintjes. Het gebied is niet heel reliëfrijk. Het deel van de Kapittelduinen geeft een heel ander beeld. Het gebied bestaat

grotendeels uit Duindoornstruweel. Een deel van de (afgesnoerde) strandvlakte is nog als kalkrijke duinvallei herkenbaar. Recent (2011) is een nieuw Natura2000-gebied voorlopig aangewezen bij het Natura2000-gebied Kapittelduinen ter hoogte van 's Gravenzande: Spanjaardsduin. Het betreft een gebied aan de zeezijde van de Delflandse kust. Het gebied is aangewezen als onderdeel van een compensatieplan voor de aanleg van de tweede Maasvlakte.

Groen

Het groene aanzicht van de Neherkade wordt in de huidige situatie bepaald door de bomenrijen aan weerszijde van de straat. Deze 116 bomen zijn alle iepenachtige. De kades van de Laakhaven bestaan uit een door metalen en stenen kademuren begrensde watergang. De aanwezigheid van watervegetatie beperkt zich in de zomermaanden tot lilies. De stenen kademuren van de Neherkade zijn begroeid met verschillende (strikt) beschermde en niet beschermde muurvaatplanten.

4.8.3 Plansituatie (na aanpassing Neherkade)

Flora en Fauna

Flora

Door het slopen van de bestaande kademuren wordt (potentieel) leefgebied van steenbreekvaren (tabel 2-soort) aangetast. Daarnaast verdwijnt potentieel leefgebied van andere muurplanten (ook tabel 2-soorten) die niet binnen, maar wel in de omgeving van het plangebied zijn aangetroffen (tongvaren, muurbloem, stijf hardgras, zwartsteel en schubvaren).

Vogels

Eksters zijn waargenomen in het plangebied (categorie 5-vogelsoorten). Het habitat binnen het plangebied is in potentie ook geschikt voor de soorten koolmees, pimpelmees, spreeuw en zwarte kraai (allen categorie 5). Na de realisatiefase zijn minder bomen in het plangebied aanwezig. Zo gaan potentieel broedhabitat en mogelijk ook nesten voor categorie 5-soorten verloren. In de omgeving van het plangebied vormt het stedelijk groen (wegbeplanting, tuinen en parken) echter voldoende alternatieve broedhabitats voor deze soorten, zodat er geen sprake is van aantasting van het functionele leefgebied.

Vleermuizen

In het plangebied zijn drie vleermuissoorten (tabel 3-soorten) aangetroffen: waterveermuis, ruige dwergveermuis en gewone dwergveermuis, waarvoor het plangebied als onderdeel van het leefgebied fungeert (vliegroute of foerageergebied). De bomen in het plangebied functioneren mogelijk als foerageerplaats of oriëntatiepunt tijdens vliegroutes voor de vleermuissoorten. Alle bomen in het plangebied worden tijdelijk verplaatst en teruggeplaatst.

In het Voorkeursalternatief worden 26 bomen minder teruggeplaatst dan in de huidige situatie. Dit heeft geen nadelig effect op de vliegroutes van lokale groepen van vleermuizen. Er ontstaan geen onoverbrugbare gaten in deze rij.

De verwijdering van 26 bomen heeft geen nadelig effect op de mogelijke functie als foerageergebied. Het foerageergebied blijft als geheel behouden door de bomen die wel teruggeplaatst worden. In de omgeving zijn ook andere potentiële foerageergebieden aanwezig, in de vorm van wegbeplanting, tuinen en parken, waar naartoe uitgeweken kan worden. De platanen aan de noordkant van de Laakhaven zijn hier bijvoorbeeld geschikt voor. Er is geen sprake van aantasting van het functionele leefgebied.

Ecologische hoofdstructuur

De aanpassing van de Neherkade heeft geen directe en indirecte invloed op de op circa 1,5 kilometer afstand gelegen Ecologische Hoofdstructuur.

Natura 2000-gebieden

Verzuring en vermessing ontstaan als gevolg van een toename van de verkeersintensiteit en de daarmee samenhangende verhoogde atmosferische depositie die invloed heeft op de vegetatiesamenstelling en daarmee op de kwaliteit van onder andere beschermde habitats. Op kalkrijke bodems heeft stikstofdepositie weinig effect op de zuurgraad; alleen op kalkloze gronden heeft deze depositie een belangrijk verzurend effect. De maximale hoeveelheid stikstof die een vegetatietype kan verdragen is de kritische depositiewaarde. Voor vrijwel alle vermestings- en verzuringsgevoelige vegetatietypen in Nederland geldt dat de kritische depositiewaarde reeds fors wordt overschreden door de hoge achtergrondwaarden. Deze achtergrondwaarden worden landelijk voor ongeveer de helft veroorzaakt door de agrarische sector. Op regionaal niveau kan dit aandeel verschillen. De bijdrage van wegen aan de stikstofdepositie neemt af naarmate de afstand tot de weg groter wordt. De effecten treden vooral op tijdens de gebruiksfase en zijn van toepassing op de Natura2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten.

In het kader van het MER is een stikstofanalyse uitgevoerd (zie achtergrondrapport Ecologie). Hieruit blijkt dat er geen toename is van stikstofdepositie, er wordt juist een kleine afname geconstateerd. Een afname van de stikstofdepositie heeft positieve invloed op de instandhoudingdoelstellingen van stikstofgevoelige habitats. Deels is deze afname het gevolg van generieke maatregelen die een autonome daling van de stikstofdepositie bewerkstelligen. Een deel van de afname van stikstofdepositie is het gevolg van veranderende verkeersstromen.

Groen

Door de aanpassingen aan de Neherkade zijn er minder bomen voorzien dan in de referentiesituatie. Een afname van het aantal bomen is in strijd met het vigerend groen- en natuurbeleid. Eventuele groeiplaatsverbeteringen zijn niet aan de orde omdat de groeiplaatsen in de autonome situatie al geschikt zijn. De afname van het aantal bomen kan niet gecompenseerd worden binnen het plangebied, omdat de benodigde ruimte voor parkeerplaatsen hiervoor geen ruimte biedt.

Door het afbreken van de kademuren met beschermde muurvegetatie wordt noch de beleidsdoelstelling betreffende bescherming van muurvegetaties, noch de beleidsdoelstelling betreffende het verbeteren van de natuurwaarden nageleefd. Door de afbraak van de kademuren worden individuen van beschermde muurplanten en het habitat voor muurplanten vernietigd. De bescherming van muurplanten is expliciet in het vigerend beleid opgenomen. Dit onderdeel van het Voorkeursalternatief is daarom in strijd met het vigerend groen- en natuurbeleid van de gemeente Den Haag.

Het verplaatsen van de kademuur tot zeven meter in de Laakhaven betekent een verkleining van habitat voor vissen. Deze (beperkte) verplaatsing is mede vanwege de beperkte betekenis van dit water voor de visstand en vogelstand daarom slecht beperkt in strijd met de beleidsdoelstelling aangaande het verbeteren van de natuurwaarden voor vissen en watervogels. Daarnaast bestaat vanuit het Hoogheemraadschap de verplichting om ruimtebeslag van oppervlaktewater te compenseren, wat geregeld zal worden in de Fokkerhaven en Poolsterhaven. Daarmee is er geen sprake van verkleining van habitat voor vissen en vogels.

4.8.4 Verantwoording maatregelen en kansen

Voor ecologie zijn er diverse maatregelen te treffen om de plansituatie te verbeteren of om nadelige effecten te mitigeren, deze worden hier toegelicht.

Kademuur

De nieuw te realiseren kademuren van de Neherkade kunnen in haar geheel bestaan uit met stenen opgebouwde muren met kalkrijke specie. Muurplanten zijn afhankelijk van kalkrijke substraten, waardoor een geschikt habitat ontstaat voor muurplanten, zoals de steenbreekvaren, die thans langs de Neherkade aanwezig (kunnen) zijn. Deze nieuwe habitat kan van buiten het plangebied gekoloniseerd worden door soorten die nu nog niet voorkomen binnen het plangebied.

Bosschage bij de aan te leggen rotonde

Op de te realiseren rotonde ter hoogte van de kruising nabij de Leeghwaterbrug kan een kleinschalige bosschage aangelegd worden. Een dergelijke bosschage biedt meer beschutting en een groter bladerdek dan de bomen langs de Neherkade. Zo ontstaat een geschikt broedhabitat voor vogels.

Afscherming van straatverlichting

Door (straat)verlichting af te schermen van verblijfplaatsen (gevels), vliegrouetes (bomenrij en watergang) en foerageergebieden (watergang) van vleermuizen kan het gebruik en ingebruikname van deze elementen worden bevorderd.

Groene inrichting Neherkade

De bermen tussen de wegen van de Neherkade zijn op dit moment bestraat. De ecologische waarde en de leefbaarheid van de Neherkade kan uitgebreid worden door deze bermen in de plansituatie te beplanten met een bloemen- en kruidenrijke vegetatie. Deze vergroten de biodiversiteit.

Natuurvriendelijke oevers Laakhaven

De herinrichting van de Neherkade biedt kansen om natuurvriendelijke oevers aan te leggen in de Laakhaven. Dit kan door het vormen van zandophogingen aan de oeverzijdes. Riet kan hier gemakkelijk op groeien, mits het substraat niet dieper dan 1 meter onder water staat. Om erosie van deze zandophogingen te beperken en uitbreidingen van deze riethagen in de hand te kunnen houden dient een bekisting rond deze zandophogingen aangelegd te worden. Echter, zolang de Laakhaven in gebruik blijft als haven en aanlegplaats voor boten is het niet mogelijk om natuurvriendelijke oevers te realiseren.

Boomkratten

De nieuw te plaatsen bomen langs de Neherkade worden geplaatst in boomkratten. Deze kratten creëren de ruimte die de wortels nodig hebben om zich optimaal te kunnen ontwikkelen in een stedelijke omgeving, zonder dat negatieve effecten op de functionaliteit van de stedelijke omgeving en/of de bomen optreden.

Groene SGH-verbindingen

Tussen het Laakriviertje en de Neherkade kunnen bomenrijen met een aaneengesloten bladerdak aangebracht te worden. Onder de bomenrijen dient een lage struikvegetatie aangebracht te worden. Hierdoor worden deze twee SGH onderdelen met elkaar verbonden. Zo ontstaat geschikt broedhabitat voor stadsvogels, foerageergebied voor vleermuizen. De bomenrijen dienen bovenal als vliegroute tussen het Laakriviertje en de Neherkade. Deze lage vegetatie is geschikt voor padden en kleine zoogdieren, zoals muizen, om zich in te verschuilen, of te verplaatsten naar de Neherkade.

Groene gevels en groene daken

De daken van de panden en gevels aan de zuidgrens van het plangebied langs de Neherkade zijn mogelijk geschikt om te bedekken met groene daken en gevels. Groene daken en gevels houden water en CO₂ vast, geven een groene uitstraling aan de omgeving (wat de leefbaarheid vergroot) en creëren habitat voor verschillende diersoorten (wat de biodiversiteit van de Neherkade kan vergroten). Afhankelijk van draagkracht van de gevels en daken kunnen verschillende vormen van groene daken en gevels geïnstalleerd worden.

In hoofdstuk 5.4 Keuze en verantwoording van bestemmingen vindt een afweging plaats in de mogelijke te nemen maatregelen. Daarbij is beschreven welke maatregelen door borging in het bestemmingsplan plaats zullen vinden en welke maatregelen op een andere wijze zullen worden geborgd.

4.9 Water

Voor het project van de aanpassing van de Neherkade is een wateronderzoek uitgevoerd. Met dit onderzoek is inzicht verkregen in de waterkwaliteit en –kwantiteit in het plangebied. Het onderzoek is uitgevoerd door adviesbureau Royal Haskoning/DHV. In deze paragraaf komen achtereenvolgens aan bod: wet- en regelgeving en beleid, de belangrijkste conclusies uit het onderzoeksrapport en de maatregelen en kansen vanuit bodem. Het wateronderzoek is als separate bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen.

4.9.1 Wet- en regelgeving en beleid

Ten aanzien van het thema water zijn er diverse beleidsstukken van kracht. De belangrijkste worden hieronder behandeld.

Europees

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden. De richtlijn heeft tot doel de chemische en ecologische kwaliteit van al het oppervlakte- en grondwater in Europa te verbeteren. De richtlijn stelt daartoe eisen aan het waterbeheer in alle lidstaten. Streefdatum voor het bereiken van gewenste waterkwaliteit is 2015, met eventueel uitstel tot 2027. De doelstellingen worden uitgewerkt in (deel)stroomgebiedsbeheerplannen. In deze plannen staan de ambities en maatregelen beschreven. De Europese Kaderrichtlijn heeft, waar het de gemeente betreft, consequenties voor riolering, afkoppelen, toepassing van bouwmaterialen en het ruimtelijke beleid (inrichting van watergangen en oevers).

Nationaal

Net Nationaal waterbeleid is vastgelegd in het Nationaal Waterplan 2009-2015. Hierin zijn de consequenties van zowel Kaderrichtlijn Water (KRW, kwaliteit) als het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW, waterkwaliteit) uitgewerkt. Kern is dat het waterbeheer in Nederland gericht moet zijn op een veilig en goed bewoonbaar land met gezonde, duurzame watersystemen. Belangrijk is om de drietrapsstrategie vasthouden, bergen en afvoeren als afwegingsprincipe te hanteren. Tevens is in het NBW en middels het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) vastgelegd, dat de watertoets een verplicht te doorlopen proces is in waterrelevante ruimtelijke planprocedures. Voor waterkwaliteit geldt als uitgangspunt dat verontreiniging van het water voorkomen dient te worden. Hier geldt de trits 'schoonhouden, scheiden, zuiveren'. Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. Een achttal wetten is samengevoegd tot één wet, de Waterwet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning.

Provinciaal

Het beleid van de provincie Zuid-Holland met betrekking tot water is vastgelegd in het provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010 - 2015. Dit waterplan is 11 november 2009 door Provinciale Staten vastgesteld. In het Provinciaal Waterplan zijn de opgaven van de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal Bestuursakkoord Water en het Nationale Waterplan vertaald naar strategische doelstellingen voor Zuid-Holland. Het Waterplan heeft vier hoofdopgaven:

- Waarborgen waterveiligheid;
- Zorgen voor mooi en schoon water;
- Ontwikkelen duurzame zoetwatervoorziening;
- Realiseren robuust en veerkrachtig watersysteem.

Hoogheemraadschap van Delfland

Het Waterbeheerplan 2010-2015, 'Keuzes maken en kansen benutten' is het document waarin Delfland de ambities voor de komende jaren heeft vastgelegd. Het plan beschrijft de doelen voor het waterbeheer en de financiële consequenties daarvan. Delfland investeert de komende jaren volop in het vergroten van de veiligheid, het verbeteren van de waterkwaliteit, het tegengaan van wateroverlast en het optimaliseren van de zuivering van afvalwater. Klimaatverandering, zeespiegelstijging verzilting en nieuwe wetten en regels gaan het waterbeheer de komende decennia ingrijpend veranderen. Bovendien dwingen de complexiteit van het gebied en de omvang van de noodzakelijke investeringen tot het stellen van prioriteiten. Delfland spreidt daarom de maatregelen in de tijd, zodat het tempo aansluit bij de mogelijkheden van de organisatie en het gebied.

Het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is getekend op 2 juli 2003. Eén van de instrumenten om het nieuwe waterbeleid voor de 21e eeuw vorm te geven is de watertoets. Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Delfland heeft de Handreiking watertoets gemeenten in 2012 opgesteld. In de handreiking worden de randvoorwaarden en uitgangspunten voor een plan per thema toegelicht.

Waterplan en Waterbergingsvisie Den Haag

Het Waterplan Den Haag 2011-2016 (in voorbereiding) is een gezamenlijk plan van de gemeente Den Haag en het Hoogheemraadschap van Delfland. Het beschrijft hoe de komende jaren omgegaan zal worden met water in de stad. Belangrijk nieuw element in dit Waterplan is dat het zich behalve op de waterkwaliteit ook op de veiligheid, recreatie en ruimtelijke ontwikkelingen richt. Dit beleid is echter nog niet vastgesteld. Wel is inmiddels de Wateragenda Den Haag in 2012 opgesteld als actualisering van het Waterplan Den Haag.

De gemeente streeft naar het realiseren van een duurzaam vitale en aantrekkelijke leefomgeving. Daarom de lange termijn doelstelling voor dit waterplan: Het realiseren van een duurzaam schoon en gezond watersysteem, dat bijdraagt aan een aantrekkelijke en veilige (leef)omgeving, waar bewoners en bezoekers van Den Haag op een bewuste manier mee omgaan.

In 2006 hebben het Hoogheemraadschap van Delfland en de gemeente Den Haag de Waterbergingsvisie Den Haag vastgesteld. Hierin is aangegeven welke ruimtelijke en technische maatregelen er genomen moeten worden om het watersysteem in Den Haag op orde te brengen. De visie bestaat uit acht deelgebiedsrapportages. Een ander belangrijk beleidsdocument is de Doorstroomstudie Den Haag uit 2012. Deze is bestuurlijk (nog) niet vastgesteld. Dit document is echter wel relevant, omdat hierin de beschrijving is opgenomen van knelpunten die optreden bij hevige regenval waar het water niet snel genoeg kan worden afgevoerd uit het Haagse centrumgebied naar gemaal Schouten bij Scheveningen. Den Haag en Delfland zoeken gezamenlijk naar mogelijkheden om de doorstroomcapaciteit te verbeteren en opstuwung bij hevige regenval te verminderen.

Stedelijke Ecologische Verbindingszones Den Haag 2008-2018

Den Haag zet zich al jaren in om de ecologie in en om de stad te verbeteren en te behouden. In 2006 en 2007 heeft Den Haag daarom een inventarisatie uitgevoerd, waarin voor alle ecologische verbindingzones is bekeken of deze voldoen aan de gewenste natuurvriendelijke inrichting. Dit bleek niet het geval te zijn; de inventarisatie resulteerde in een opsomming van 300 knelpunten. Om de gewenste ecologische hoofdstructuur te realiseren heeft Den Haag daarom in 2008 de nota Stedelijke Ecologische Verbindingszones in Den Haag 2008-2018 vastgesteld. In de nota worden op hoofdlijnen alle gewenste maatregelen op het vlak van ecologie (inrichting en beheer) voor de komende tien jaar benoemd. Tot het uitvoeren van deze maatregelen behoort ook de aanleg van eco-duikers, natuurvriendelijke oevers en andere voorzieningen in (en langs) het water.

Afvalwater en Riolerung

Uitgangspunt voor het rioleringsbeleid is "het Gemeentelijk Rioleringsplan 2011-2015.

Duurzaamheid staat centraal in het denken en doen van de gemeente Den Haag. Werken aan

duurzaamheid betekent voor riolering dat meer rekening gehouden dient te worden met het voorkomen dan wel het scheiden van afvalwaterstromen aan de bron, meer oog te hebben voor hergebruik en het terugdringen van energiegebruik en het voorkomen dat schoon water vuil wordt. Hierbij is het gebruik van voor het oppervlaktewater schadelijke stoffen zoals koper, zink en bitumineuze dakbedekking niet toegestaan. Duurzaam denken en doen komt zo terug in het ontwerp, de aanleg, het beheer en het gebruik van riolering.

Afkoppelen van hemelwater is een voorbeeld van een aanpak, waarmee zoveel mogelijk bij de bron wordt voorkomen dat water vuil wordt, dat water wordt vastgehouden op de plaats waar het valt en waarmee gemalen en zuiveringsinstallaties niet onnodig worden belast met het verwerken van schoon hemelwater. Een ander voorbeeld is het meer toepassen van minder milieubelastende materialen bij de huisaansluitleidingen en de hoofdriolering.

4.9.2 Referentiesituatie

Waterkwaliteit

Het aanwezige oppervlaktewater vormt de Laakhaven. Deze ligt over de hele lengte van het studiegebied aan de Neherkade. Het verkeer op de Neherkade produceert milieubelastende stoffen door onder andere slijtage van de voertuigen (zoals rubber, vet, olie et cetera) op het wegdek. In de huidige situatie wordt het hemelwater verzameld door een gemengd rioolstelsel welke is gelegen ter plaatse van de Neherkade. Dit gemengde stelsel transporteert het naar de rioolzuiveringsinstallatie (RWZI). Het asfalt aan de Neherkade bestaat uit stille deklaag B, dit type asfalt creëert een goede omgeving voor verwaaiing. Op een gedeelte van de Neherkade is een geluidsscherm geplaatst. Dit zorgt ervoor dat er geen verwaaiing ter plaatse mogelijk is. Verwacht wordt dat er een beperkte invloed is van verwaaiing op de waterkwaliteit van de Laakhaven.

Er is geen overstort van riolering aanwezig op de Laakhaven, wel draagt het afstromend hemelwater afkomstig van het plangebied elders mee aan de waterkwaliteit van het boezemwater. Het hemelwater wordt namelijk uit het plangebied afgevoerd, dit afgevoerde water kan buiten het plangebied voor een overstort gebeurtenis zorgen.

Waterkwantiteit

De Laakhaven is boezemwater en heeft een waterpeil van NAP -0,43 m. De Laakhaven heeft een breedte van circa 41,5 m over de gehele lengte in het projectgebied. In de huidige situatie wordt op verschillende locaties de Laakhaven gekruist door bruggen van de Calandstraat, Rijswijkseweg en Leeghwaterplein. De Laakhaven heeft als hoofdfunctie het boezemwater af te voeren naar het boezemgemaal Schouten. De Neherkade is gelegen in boezemland dat beheerd wordt door het Hoogheemraadschap van Delfland (hierna Delfland te noemen).

Grondwater

In het achtergrondrapport Water zijn de gemiddelde grondwaterstanden voor de periode 2000-2010 weergegeven voor de Neherkade en omgeving. De grondwaterstandgegevens zijn afkomstig van het grondwatermeetnet van de gemeente Den Haag. Uit deze grondwaterstandgegevens is geen eenduidige stromingsrichting af te leiden. Een reden hiervoor kan zijn dat de bodemopbouw ter plaatse van het maaiveld zeer wisselend is. Op sommige plekken is de zandige (ophoog)laag niet aanwezig en liggen klei- of veenlagen van de deklaag aan de oppervlakte. Dit zorgt voor grote variatie in doorlatendheid in de bovenste bodemlaag. Derhalve is het stromingspatroon in de omgeving van de Neherkade complex.

Ten westen van de Neherkade bevindt zich het water van de Laakhaven. Dit is boezemwater en heeft een vast peil van NAP -0,43 m (bron: Hoogheemraadschap Delfland) en is daarmee hoger dan de grondwaterstand in de omgeving. De Laakhaven is hiermee infiltrerend. Aan beide zijden van de Laakhaven zijn damwanden geplaatst, waardoor de infiltratie richting de omgeving zeer beperkt is. De

verwachting is dat de ten zuidoosten gelegen (rivier) Laak een beperkte invloed heeft op de Laakhaven, dit vanwege de aanwezige damwanden. De invloed van de herinrichting op de grondwaterhuishouding van de omgeving is daarom nihil. Het studiegebied voor het aspect grondwater is beperkt tot het plangebied.

Waterkering

De Neherkade is een boezemkade welke de Noordpolder beschermt tegen inundaties. Delfland ziet deze boezemkade als een waterkering van grond. De kruinhoogte is minimaal NAP 0,10 m en heeft kruinbreedte van minimaal 2,0 m. In de huidige situatie bestaat het buitentalud uit een damwand inclusief grondankers. Er zijn algemene begrippen beschikbaar voor een boezemkade welke zijn beschreven in de Keur van Delfland.

4.9.3 Plansituatie (na aanpassing Neherkade)

Waterkwaliteit

Kwaliteit oppervlaktewater

Afstromend hemelwater afkomstig van de weg is vervuild met olie- en rubberresten en leidt bij lozing op het oppervlaktewater tot achteruitgang van de kwaliteit. In de huidige situatie wordt het hemelwater verzameld door een gemengd rioolstelsel dat het transporteert naar de rioolwaterzuiveringinstallatie. De autonome ontwikkelingen hebben hier geen invloed op.

Bij de herinrichting van de Neherkade zal in het voorkeursalternatief het hemelwater middels een gemengd stelsel uit het gebied worden afgevoerd, door middel van het toepassen van een first flush en second flush systeem. Het water dat bij een regenbui eerst van de weg komt en dus al het vuil meeneemt, wordt afgevoerd naar de zuivering. Het water dat later van de weg komt, en schoner is, wordt geloosd op het oppervlakte water, het Laakkanaal en wordt zo naar zee afgevoerd. Er vindt derhalve geen lozing plaats van vervuild water op oppervlaktewater, waardoor de kwaliteit hiervan niet wijzigt.

Grondwaterkwaliteit

Door verwaaiing infiltreert een beperkte hoeveelheid hemelwater in de bodem. Dit is alleen mogelijk ter plaatse van de voorgenomen nieuwe groenstroken. De hoeveelheid van dit hemelwater is zo klein dat de grondwaterkwaliteit hierdoor niet beïnvloed wordt.

Waterkwantiteit

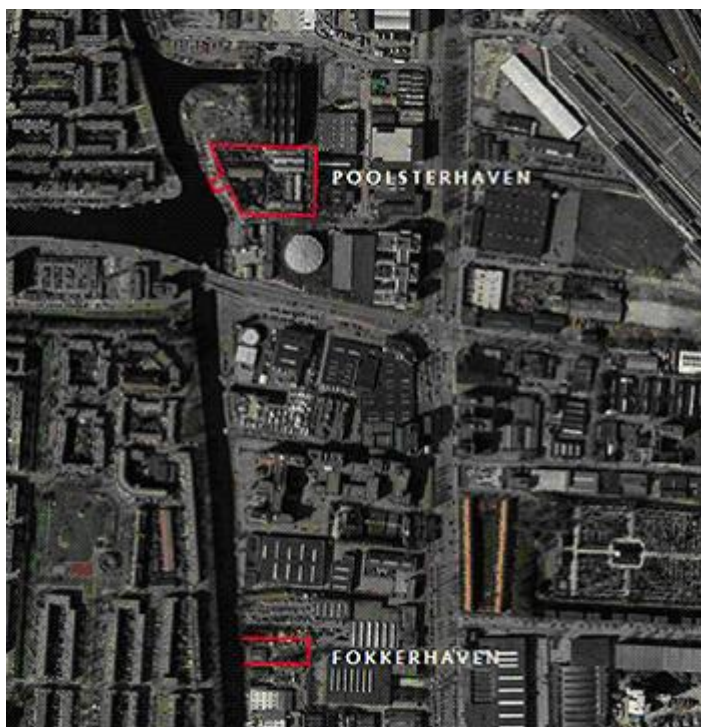
Een versmalling van de Laakhaven gaat ten koste van zowel de bergingscapaciteit van de Laakhaven, als van de doorstroming van het watersysteem van Den Haag waarvan de Laakhaven onderdeel uitmaakt. Vanwege het versmallen van de Laakhaven als gevolg van het verbreden van de Neherkade neemt de doorstroomcapaciteit van de Laakhaven in het voorkeursalternatief zeer licht af. Over het tracé van de Neherkade is het verhang tijdens de maatgevende afvoer zeer klein: 0,04 cm/km. Na de planontwikkeling neemt de opstuwingshoogte toe met 0,02 cm/km, maar blijft zeer klein (0,06 cm/km). Ook de stroomsnelheid verandert slechts marginaal: van 0,028 m/s naar 0,035 m/s. Hierbij wordt ruim voldaan aan de normen voor verhang en stroomsnelheid van het hoogheemraadschap. De beoogde verbreding van de Neherkade (en dus de versmalling van de Laakhaven) heeft een verwaarloosbaar klein effect op de afvoersituatie.

De Neherkade wordt verbreed: er wordt circa 7000 m² water toegevoegd aan het wegprofiel. Voor het compenseren van de afname van waterberging is het nodig om de extra verharding van circa 7.000 m² te compenseren. In de 'modellenstudie waterberging Neherkade' zijn hier vijf opties voor onderzocht. Volgens de eisen die het Hoogheemraadschap stelt ten behoeve van waterberging moet dit gecompenseerd worden binnen een straal van 2.500 m. Het nieuwe water moet gerealiseerd zijn vóórdat het bestaande water gedempt mag worden.

Deze optie om te compenseren zijn allemaal gelegen in de Binckhorst. Uit de modellenstudie zijn twee modellen naar voren gekomen die (in samenspraak met het Hoogheemraadschap Delfland) de voorkeur genieten:

- 1) ter plaatse van de vertrekkende autodemonterbedrijven in de Poolsterstraat (5.690 m² water) en
- 2) het herstel van een oude insteekhaven achter de Fokkerschool aan de Binckhorstlaan (1.480 m² water).

Beide locaties zijn gelegen in het vigerende bestemmingsplan Binckhorst 1989 waarin bij recht een verruiming van de waterberging is toegestaan waardoor de toename in verharding in het geheel kan worden gecompenseerd.



[twee locaties voor waterbergingscompensatie]

Poolsterhaven

De Nota Binnenwater geeft aan, dat er een behoefte is aan een passantenhaven nabij het centrum van Den Haag. De locatie is zo gekozen dat het in de toekomst een eventueel park ruimtelijk en programmatisch markeert.

Fokkerhaven

Op de locatie achter de Fokkerschool bevond zich vroeger ook al een insteekhaven. De locatie en omvang van de waterberging komen in grote lijnen overeen met de oude insteekhaven. Vlak naast de waterberging bevindt zich het voormalige kantoor en woonhuis van de verffabriek Paulissen. Deze bijzondere panden zijn interessant voor (horeca) initiatieven vanuit de markt. De locatie is volledig gemeentelijk eigendom en de huidige gebruikers van de te slopen panden hebben kortlopende huurovereenkomsten. Vlak naast het te graven water staat een bewoonde woonwagen waarvan het uitvoeringstechnisch wenselijk is om dit gebruik te beëindigen.

Het verplaatsen van de kade richting de Laakhaven kan effect hebben op de opstuwing. De gemeente heeft hiervoor modelberekeningen laten uitvoeren. De uitkomsten van de modelberekeningen geven weer dat bij een verbreding van de Neherkade (en daarmee een versmalling van de Laakhaven) de afvoernormen plaatselijk en in het achterland niet worden overschreden.

Grondwater

Voor de ongelijkvloerse kruising dient er een ondergrondse constructie aangelegd te worden. Het aanleggen van een ondergrondse constructie in de kade kan een negatieve invloed hebben op de grondwaterstand. Indien een onverankerde damwand in de boezemkade wordt aangebracht zoals beschreven in "Onderdoorgang Neherkade; boezemkade en kabels en leidingen, ibDH, 23 juni 2010", worden er geen significante veranderingen in de grondwaterstand in de omgeving van de onderzoekslocatie verwacht. Verwacht wordt dat de opstuwing onder de drie centimeter blijft. De invloed van de herinrichting is dus beperkt op de grondwaterhuishouding van de omgeving. Wel zijn er lokaal bemalingen nodig, waardoor de grondwaterstand tijdelijk kan fluctueren. Verwacht wordt dat deze tijdelijke fluctuaties niet leiden tot permanente effecten.

Waterkering

De herinrichting van de Neherkade, inclusief het aanbrengen van een obstakel in de waterkering, kan leiden tot een afname van de kerende sterkte. In overleg met het Hoogheemraadschap zijn verschillende mogelijkheden ten aanzien van de omgang met de kerende functie in beschouwing genomen. Er is overeenstemming over de verlegging van het theoretisch dijkprofiel. In de vergunning die nodig is om de kering te verleggen, moet duidelijk worden dat de kerende functie gewaarborgd blijft.

4.9.4 Verantwoording maatregelen en kansen

Vanuit het thema water zijn enkele maatregelen te treffen, die een positieve invloed hebben op waterspecten binnen de herinrichting van de Neherkade. De belangrijkste compenserende maatregel is reeds uitgebreid behandeld en betreft de waterbergincompensatie van circa 7.000 m² in de Binckhorst.

Natuurvriendelijke oevers

Ter plaatse van het plangebied is het vanwege het ruimtelijk gebruik niet mogelijk een reguliere natuurvriendelijke oever te realiseren. Wel kunnen er drijvende groenbakken en andere soortgelijke alternatieven worden aangebracht. De gemeente Den Haag en Delfland onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om buiten het plangebied de benodigde compensatie uit te voeren. Mogelijk dat ter plaatse van de compensatie buiten het plangebied een natuurvriendelijke oever aangelegd kan worden. In een later stadium dient onderzocht te worden of er mogelijkheden zijn voor een natuurvriendelijke oever ter plaatse van de compensatie. Volgens de ambities van de Kaderrichtlijn water is het aanbrengen van natuurvriendelijke oevers wenselijk. Bij toepassing van natuurvriendelijke oevers zal de ecologische- en waterkwaliteit verbeteren.

Cultuuroever

De gemeente Den Haag wil de aantrekkelijkheid en bewustwording van water vergroten. Een middel hiervoor is het toepassen van een cultuuroever. De constructie van de kade kan dusdanig ingericht worden dat herleiding naar de historie van de omgeving inzichtelijk wordt. Het plangebied heeft een ruime geschiedenis die als inspiratiebron kan worden gebruikt bij een cultuuroever. In het schetsontwerp is sprake van om de oever aan de kant van de Neherkade in te richten als een stalen damwand waarvoor gemetseld een (basalt) stenen kademuur met kalkrijke specie waarin varens kunnen groeien. Ook kan onderzocht worden wat de mogelijkheden zijn ter plaatse van de Binckhorst, betreft het toepassen van een cultuuroever.

Recreatie

De gemeente Den Haag heeft verschillende ambitieniveaus ten aanzien van water, de Neherkade is gelegen in het gebied waarbij de maatstaaf "Water dat siert" wordt nagestreefd. Een middel om dit te bewerkstelligen is de Neherkade op te nemen als recreatieve vaarroute voor pleziervaart. Een andere optie kan zijn om de Neherkade op te nemen als vaarroute voor varend toerisme.

Overige maatregelen om de situatie voor water in het studiegebied te verbeteren

Buiten de verplichte en de bovengenoemde maatregelen zijn er nog andere maatregelen te bedenken om de situatie op het gebied van water te verbeteren. Gedacht is aan de duurzaamheidsambitie om berging op de daken van de belendende gebouwen te realiseren. Met het creëren van berging op daken wordt het positieve effect verkregen van het vasthouden van water ter plaatse, hierdoor wordt de afvoer beperkt.

4.10 Bodem

Voor het project van de aanpassing van de Neherkade is een MER (Tauf, d.d. 16 mei 2012 met kenmerk R007-4715997CYH-evp-V02-NL) bodemonderzoek uitgevoerd. Met dit rapport is inzicht verkregen in de momenteel beschikbare bodeminformatie. Het onderzoek is uitgevoerd door adviesbureau Royal Haskoning/DHV. In deze paragraaf komen achtereenvolgens aan bod: wet- en regelgeving en beleid, de belangrijkste conclusies uit het onderzoeksrapport en de maatregelen en kansen vanuit bodem. Het rapport is als separate bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen.

4.10.1 Wet- en regelgeving en beleid

Op 1 januari 2006 is de wijziging van de Wet bodembescherming (Wbb) in werking getreden. Vertrekpunt van de nieuwe Wbb is dat in het merendeel van de gevallen van bodemverontreiniging, de daadwerkelijke bodemsanering wordt meegenomen in de ontwikkeling dan wel herontwikkeling van plangebied of projectlocatie. De wettelijke doelstelling is voortaan functiegericht. Vroeger moesten alle functies van de bodem worden hersteld maar dit bleek in de praktijk lastig haalbaar. Hoge kosten en langdurige saneringen zorgden van stagnatie. De gewijzigde wet houdt rekening met het gebruik van de bodem en de (im)mobiliteit van de verontreiniging. De volgende uitgangspunten overheersen:

1. het geschikt maken van de bodem voor het voorgenomen gebruik;
2. het beperken van blootstelling aan en de verspreiding van de verontreiniging;
3. het wegnemen van actuele risico's.

Saneringsverplichtingen zijn gekoppeld aan ontoelaatbare risico's die samenhangen met het toekomstige gebruik van de bodem. De uitvoering van deze verplichte saneringen wordt een stuk flexibeler. Het is niet meer altijd nodig de hele locatie aan te pakken. Er kan ook sprake zijn van deelsaneringen of een gefaseerde aanpak.

Op en in de directe omgeving van het plangebied hebben enkele bedrijven met bodembedreigende activiteiten hun vestiging (gehad). Het gaat ter plaatse van het plangebied om een laboratorium, een metaalwarenfabriek, een rioolwaterzuiveringsinrichting, een verfspuitinrichting, benzine-service-stations en een brandstoffengroothandel. De meeste daarvan bevinden zich slechts voor een klein deel ter plaatse van het plangebied. Voor zover bekend zijn er geen ondergrondse olietanks in het plangebied.

4.10.2 Referentiesituatie

Het maaiveld ter plaatse van de Neherkade ligt gemiddeld op een hoogte van circa 1,0 m+NAP. Het tracé tussen de kruising Calandstraat en de kruising Leeghwaterplein ligt grotendeels op een hoogte van 0,90 m+NAP. Het tracé tussen de kruising Leeghwaterplein en Rijswijkseweg ligt grotendeels op een hoogte van circa 1,00 m+NAP. Ter plaatse van de kruisingen met de Rijswijkseweg, Leeghwaterplein en de Calandstraat ligt de Neherkade op een hoogte van circa 2,40 m+NAP. Dit heeft te maken met de aansluiting van de weg op de bruggen over de Laakhaven. Het profiel van de Neherkade is geheel verhard met twee rijbanen met elk twee rijstroken, een middenberm en een ventweg. De bodem in het plangebied bestaat uit grotendeels uit zand met scheidende veen- en kleilagen. De eerste 2,5 m bestaat uit ophooglagen en funderingen van de weg. (zand). Op basis van gegevens uit verschillende boringen van het Dinoloket (TNO) is in onderstaande tabel de bodemopbouw in het plangebied weergegeven.

[Tabel Globale bodemopbouw]

Diepte (m-mv)	Samenstelling
0,00 - 2,50	Zand
2,50 - 3,50	Veen
3,50 - 4,00	Klei, sterk siltige bijmenging
4,00 - 5,00	Zand
5,00 - 12,0	Zand, kleiige bijmenging

De gemiddelde grondwaterstand van het freatische grondwater in het gebied bevindt zich gemiddeld op circa 1,5 m -mv (meter minus maaiveld) en fluctueert tussen de 0,90 m-NAP en 1,30 m-NAP. In het gebied is sprake van een regionale zuidoostelijke grondwaterstromingsrichting. De kadeconstructie van de Laakhaven beïnvloedt naar verwachting de regionale grondwaterstroming in het freatische pakket. Het eerste watervoerend pakket bevindt zich op een diepte van circa 4,0 m -mv. De stijghoogte in het eerste watervoerende pakket ligt tussen 2.0 en 2.5 m-NAP.

Bodemdaling

Gezien de aanwezigheid van klei- en veenlagen blijkt dat er in het verleden zetting van de ondergrond heeft plaatsgevonden als gevolg van belasting van de bodem en waterhuishoudkundige aanpassingen. Vanwege de stabiele inrichtingsituatie van de Neherkade is de huidige zetting te verwaarlozen.

Bodemkwaliteit

Uit de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Den Haag blijkt dat het plangebied is gelegen in bodemkwaliteit zone 3. De grond (0-2.0 m-maaiveld) in het plangebied is gemiddeld matig verontreinigd met lood, zink en PAK en licht verontreinigd met cadmium, koper en kwik. Het gebied kan derhalve geheel als verdacht worden aangemerkt. In het gebied is geen grondverzet mogelijk op basis van de bodemkwaliteitskaart. Een nieuwe bodemkwaliteitskaart en nota bodembeheer zijn momenteel in ontwikkeling. Indien deze van kracht worden zal hieraan moeten worden geconformeerd.

Grondverzet binnen het werk vindt plaats volgens het Besluit Bodemkwaliteit. Vanwege de verhoogde achtergrondwaarden binnen deze zone mag in principe geen grondverzet plaatsvinden wanneer dit betekent dat schone grond met vervuilde grond wordt gemengd.

Voor de delen van het plangebied waar herinrichting en/of nieuwbouw plaatsvindt en waar nog geen onderzoek en/of sanering heeft plaatsgevonden, zal bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd en eventueel gesaneerd moeten worden. Naast het feit dat nog niet overal binnen het plangebied bodemonderzoek heeft plaatsgevonden, zijn er ook locaties waar het uitgevoerde bodemonderzoek sterk verouderd is (ouder dan vijf jaar). Indien voor deze locaties bouwplannen/herinrichtingsplannen zijn zullen

de bodemonderzoeken geactualiseerd moeten worden.

Het bovengenoemde MER-rapport bevestigt dat de locatie als verdacht moet worden opgemerkt en dat verkennend bodemonderzoek moet worden uitgevoerd om de actuele milieuhygiënische bodemkwaliteit in beeld te brengen.

4.10.3 Plansituatie (na aanpassing Neherkade)

Bodemkwantiteit

Grondverzet

Bij het Voorkeursalternatief (VKA) vindt grondverzet plaats. De onderdelen van de herinrichting waarbij het meeste grondverzet plaatsvindt zijn:

1. Het verwijderen van de sliblaag in het te versmallen deel van de Laakhaven als gevolg van het verplaatsen van de kade in de richting van de Laakhaven.
2. Het aanbrengen van grond in het te versmallen deel van de Laakhaven
3. Het verwijderen van grond voor de aanleg van de ongelijkvloerse kruising
4. Het verplaatsen en verwijderen van grond over de hele lengte van de Neherkade

Voorafgaand aan het deels versmallen van de Laakhaven wordt eerst baggerspecie uit de waterbodem verwijderd dat vervolgens zal worden afgevoerd. Deze specie wordt niet in het plan hergebruikt. Voor het versmallen van de Laakhaven wordt grond van buiten het plangebied aangevoerd. De vrijkomende grond van de ongelijkvloerse kruising is namelijk niet voldoende om aanvoer van grond volledig te vermijden. Tevens wordt verwacht dat deze grond slechts deels hergebruikt kan worden voor het verbreden van de Neherkade vanwege de (mogelijk) aanwezige bodemverontreiniging binnen het plangebied en de ambitie van de gemeente Den Haag op het gebied van bodemkwaliteit (stand-still beginsel).

Zetting

Door het aanbrengen van een nieuw grondpakket op de plek waar nu nog water is, vindt naar verwachting inklinking van het aangebrachte pakket en zetting van de ondergrond plaats. Deze zetting van het onderliggende pakket (bodem van de Laakhaven) is gering, omdat hier de klei- en veenlagen niet meer aanwezig zijn. De zandbodem is weinig zettingsgevoelig. Het aangebrachte zandpakket zal gedurende een periode zetting vertonen. Met het opbrengen van overhoogte en aanhouden van een zettingsperiode wordt de restzetting beperkt. Deze maatregelen zijn een vereiste voor de aanleg van de weg en wordt niet gezien als effectbeperkende maatregelen.

Ook door het verlagen van de grondwaterstand kan zetting optreden. In de notitie 'Bouwfaserings en hinder tijdens de bouw onderdoorgang Neherkade' worden twee bouwfaserings van de onderdoorgangen behandeld. Beide faseringen gaan uit van een bouwwijze, waarbij gebruik gemaakt wordt van onderwaterbeton. Het voordeel van deze bouwwijze is dat er minder bemaling nodig is. Dit levert een sterke reductie op van het potentieel te bemalen volume ten opzichte van bouwen in den droge. Bij overige grondwerkzaamheden (onder andere het verleggen van de riolering) wordt wel gebruik gemaakt van grondwaterbemaling. Door het onttrekken van grondwater kan beperkte zetting optreden. Dit wordt verwacht in de klei- en veenlagen die gemiddeld op een diepte van 2,5 m -mv liggen. De omvang van de zetting is afhankelijk van de aanwezigheid van klei- en veen ter plaatse van de bemaling, de bemalingsdiepte, de bemalingsduur en het debiet van de bemaling.

Doordat bij de aanleg van de ongelijkvloerse kruising in den natte wordt gewerkt, blijft bemaling beperkt tot geringe dieptes voor bijvoorbeeld rioleringswerkzaamheden. Hierdoor zal bij een groot deel van de bemalingen de veen- en kleilagen niet worden bemalen. De verwachte zetting is daarom naar verwachting gering.

Bodemkwaliteit

Verwijderen verontreinigde grond

Voorafgaand aan het verplaatsen van de kademuur, wordt de waterbodem (baggerspecie) deels verwijderd. Hierbij wordt de licht verontreinigde baggerspecie verwijderd en afgevoerd. De verwijdering van waterbodemverontreinigingen wordt als positief effect beoordeeld.

Bij de herinrichting aan de Neherkade komt grond vrij. De vrijkomende grond (ophoogmateriaal) is naar verwachting licht tot sterk verontreinigd met zware metalen, PAK en/of minerale olie. Op basis van de regels en ambities van de gemeente Den Haag op het gebied van bodemkwaliteit, wordt verwacht dat sterk verontreinigde grond niet wordt hergebruikt binnen het plangebied en moet worden afgevoerd. Hierdoor vindt een verbetering van de bodemkwaliteit plaats. Dit wordt als positief effect beoordeeld.

In en in de directe omgeving van het plangebied zijn bodemonderzoeken uitgevoerd in verband met aangetroffen verontreinigingen, herinrichting en/of bouwplannen. Hieruit is gebleken dat zich aan de overzijde van de Laakhaven, ter plaatse van de Haagse Hogeschool, twee gevallen van ernstige bodemverontreiniging bevinden, welke zich onder de Laakhaven door verspreid hebben tot aan de Neherkade. Er is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging bij een gemiddelde overschrijding van de interventiewaarde in meer dan 25 m³ vaste bodem en/of 100 m³ grondwater (bodenvolume). Deze genoemde gevallen van bodemverontreiniging worden momenteel gesaneerd. Beide betreft een verontreiniging met vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen die zich voornamelijk in het grondwater bevindt. Tevens bevindt zich ter plaatse van Neherkade 804 en omgeving een geval van ernstige bodemverontreiniging met zware metalen en PAK (teerachtige stoffen) dat reeds is gesaneerd.

Ter plaatse van het gesaneerde geval zijn restverontreinigingen achtergebleven waardoor er gebruiksbeperkingen zijn. De gesaneerde locatie is wel geschikt voor het huidige gebruik.

Interactie met schone grond

Voor de verbreding van de Neherkade worden de bestaande damwanden tussen de Neherkade en de Laakhaven verwijderd. De te verbreden strook wordt aangevuld met nieuwe grond (grotendeels afkomstig van buiten het plangebied) met een betere kwaliteit dan de aanwezige grond onder de Neherkade. Hierbij komt dus vermoedelijk schonere, nieuwe aangebrachte, grond in contact met licht tot sterk verontreinigde grond onder de Neherkade.

Mogelijk gevolg is een interactie tussen verontreinigd ophoogmateriaal en de nieuw aangebrachte grond, waarbij de kwaliteit van de nieuw aangebrachte grond af kan nemen. Het effect van 'besmetting' van verontreinigde op schone grond wordt als nihil beschouwd.

Verspreiding verontreiniging door bemaling

Tijdens de grondwerkzaamheden wordt gebruikt gemaakt van grondwaterbemaling. Afhankelijk van de aanwezige stoffen en gehalten in het onttrokken grondwater dient het water ter plaatse te worden gezuiverd of kan het afgevoerd worden op het riool. Hierop is de Wet milieubeheer van toepassing.

Nabij en deels ter plaatse van het plangebied bevinden zich gevallen van ernstige bodemverontreiniging in het grondwater. Enkele daarvan worden momenteel gesaneerd. Door het onttrekken van grondwater kunnen deze verontreinigingen worden aangetrokken. Tevens kunnen de in uitvoering zijnde saneringen worden verstoord.

4.10.4 Verantwoording maatregelen en kansen vanuit het MER

Vanuit het thema bodem zijn enkele maatregelen te treffen, die een positieve invloed hebben op de bodemkwaliteit.

- Tijdelijke bemaling van het grondwater mag niet leiden tot een verplaatsing van grondwaterverontreiniging. Dit dient geohydrologisch in een bemalingsplan te worden onderbouwd.

- Op locatie schoonmaken van verontreinigende stoffen.
- Met mitigerende maatregelen kan de verplaatsing van mobiele verontreinigingen door bemaling voorkomen worden. Het betreft bijvoorbeeld het toepassen van retourbemaling en/of schermbemaling, het beperken van het watervolume, bemalingsdiepte en bemalingsduur. Daarnaast kunnen andere uitvoeringmethoden worden toegepast waardoor geen bemaling nodig is.
- Grondaanvullingen vinden plaats met schone grond, danwel grond die voldoet aan de gestelde norm op basis van het gebruikstype van de bodem
- Grondwaterbemaling biedt eventueel kansen om ook vervuild grondwater onder aanliggende gebieden 'gemengd wonen' te onttrekken en te reinigen en daarmee te saneren. In situ sanering is ook mogelijk
- Als de verlagingscontour (>5cm) van de bemaling bekend is dient te worden bepaald of er risico is op zetting van gebouwen op basis van historisch (funderings)onderzoek

4.11 Archeologie

Gemeenten hebben de taak om bij vaststelling van bestemmingsplannen rekening te houden met aanwezige en te verwachten archeologische waarden (Monumentenwet 1988, artikel 38a). Voor het gehele grondgebied van Den Haag heeft de gemeente een Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart (AWVK) opgesteld. In de Beleidsnota Archeologie 2011-2020 geeft de gemeente aan hoe de gemeente zorg wil dragen voor de archeologische sporen en resten in de Haagse ondergrond. In dit hoofdstuk wordt toegelicht hoe het gemeentelijk archeologiebeleid is vertaald in het bestemmingsplan bibliotheek Den Haag.

4.11.1 Gemeentelijk beleid

Op de gemeentedeckende AWVK komen drie eenheden voor waaraan de gemeente beleid heeft gekoppeld:

1. Terreinen met een archeologische waarde, dat wil zeggen: terreinen waarvan is vastgesteld dat er zich belangrijke archeologische sporen en resten bevinden. In het kader van de archeologische monumentenzorg stelt de gemeente hier voorwaarden aan bodemverstoringen dieper dan 50 cm onder maaiveld;
2. Gebieden waar archeologische resten en sporen kunnen worden verwacht (op basis van de bodemopbouw en/of historische kaarten). Bij activiteiten met een bodemverstoring groter dan 50 m² en dieper dan 50 cm onder maaiveld stelt de gemeente - als daartoe aanleiding bestaat - hier voorwaarden voor onderzoek en bescherming van mogelijk aanwezige sporen en resten;
3. Gebieden waar geen archeologische sporen/resten (meer) worden verwacht. Hier verbindt de gemeente op het gebied van de archeologie geen voorwaarden aan bodemverstoringen.

Van initiatiefnemers van activiteiten met bodemverstoringen in zones met een archeologische waarde of verwachting wordt in het kader van vergunningverlening gevraagd om de archeologische waarde van het terrein dat door de bodemingreep verstoord wordt in voldoende mate vast te stellen. In gebieden waarvan de archeologische waarde al is vastgesteld wordt ook gekeken naar de mate van bedreiging van de archeologische waarden door het bouwplan. Als blijkt dat er sprake is van een bedreiging van behoudenswaardige archeologische resten, kunnen aan de uitvoering van de geplande bodemingreep voorwaarden worden verbonden, zoals:

technische aanpassingen zodat archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;

het laten verrichten van een opgraving teneinde behoudenswaardige resten die verstoord zullen worden, te documenteren en veilig te stellen;

de activiteit die tot de bodemverstoring leidt, archeologisch te laten begeleiden.

In alle gevallen blijft de archeologische meldingsplicht van kracht (art. 53, Monumentenwet 1988). Dit houdt in dat wanneer bij graafwerkzaamheden vondsten worden aangetroffen waarvan de vinder redelijkerwijs moet kunnen weten dat het archeologie betreft, dit gemeld moet worden bij het bevoegd gezag. De meldingsplicht staat op zichzelf, en is niet opgenomen in de regels van het bestemmingsplan.

De afdeling Archeologie van de Dienst Stadsbeheer verricht namens het bevoegd gezag de taken en besluitvorming inzake de archeologische monumentenzorg. De kosten van vooronderzoek en indien noodzakelijk opgraving of begeleiding zijn voor de initiatiefnemer. Alle archeologische werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd door een erkende archeologische partij.

4.11.2 Archeologische waarden in het plangebied

Het plangebied ligt in een deel van Den Haag dat vooral door natte afzettingen wordt gekarakteriseerd. De bodemopbouw bestaat voor het overgrote deel uit veen op klei of zelfs klei op veen op klei. De kleilagen zijn enige duizenden jaren geleden afgezet tijdens overstromingen; de veenlagen geven aan dat het nadien ter plekke behoorlijk drassig bleef. In het plangebied valt daarom geen pre- of vroeghistorische archeologie te verwachten. De natte geologische condities hebben de verdere geschiedenis van het plangebied bepaald. Vanaf de middeleeuwen heeft het gebied deel uitgemaakt van de Noordpolder en als zodanig eeuwenlang dienst gedaan als weideland. In die periode is ter verkaveling een aantal sloten gegraven. In het midden van de 19de eeuw ging het nog steeds om open weiland zonder enige bebouwing. Pas in de 20ste eeuw deden zich de eerste grootschalige veranderingen voor met aanleg van de Laakhaven en graven van het Laakkanaal. Aangezien de gegraven perceleringssloten niet beschouwd worden als van archeologisch belang, moet worden geconcludeerd dat het plangebied geen bekende archeologische waarden bevat. Daarnaast is de verwachting op het aantreffen van nog onbekende archeologische waarden laag. Er worden daarom in het bestemmingsplan geen regels opgenomen met betrekking tot de Archeologische monumentenzorg.

Hoofdstuk 5 Planbeschrijving

5.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken zijn de bestaande situatie (hoofdstuk 2), het beleidskader (hoofdstuk 3) en de milieukwaliteitseisen (hoofdstuk 4) uiteengezet. Dit diende ertoe om de nodige kennis te vergaren omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen voor het bestemmingsplan. In dit hoofdstuk wordt in paragraaf 5.2 ingegaan op de ontwikkelingen die zich in het plangebied binnen de planperiode voordoen. Aan de hand hiervan wordt in paragraaf 5.4 een verantwoording gegeven hoe het vigerende beleid en de ontwikkelingen binnen het plangebied in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Tot slot wordt in paragraaf 5.5 een toelichting op de regels van het bestemmingsplan gegeven.

5.2 Nieuwe ontwikkelingen

uitgangspunten

In het bestemmingsplan wordt geanticipeerd op de toekomstige inrichting van de weg zoals deze in het "Voorlopig Ontwerp aanpassing Neherkade, juli 2011" is beschreven.

Het belangrijkste uitgangspunt voor de Neherkade is een goede doorstroming van het autoverkeer op de Neherkade (Centrumring). Uit de verkeersprognose op basis van het Verkeer- en Vervoersmodel Haaglanden is gebleken dat de intensiteit van het verkeer op de Neherkade in de toekomst zal groeien. De aanpassing van de Neherkade leidt niet tot een sterke extra groei van het verkeer. Per etmaal (weekdaggemiddelde) rijden in de plansituatie circa 33.500 auto's op de Neherkade tussen de de kruising met de Rijswijkseweg en het Leeghwaterplein rijden. Op de Neherkade groeit de hoeveelheid verkeer als gevolg van de aanpassingen met 4-6% ten opzichte van de referentiesituatie.

Er is ook een doorkijk gemaakt naar de verkeerssituatie inclusief de effecten van de aanleg van de Rotterdamsebaan. De aanleg hiervan leidt tot een extra groei van de hoeveelheid autoverkeer op de Neherkade. Op het drukste punt (tussen de Trekvlietbrug en de kruising met de Rijswijkseweg rijden in de situatie met de Rotterdamsebaan circa 42.750 motorvoertuigen per etmaal (weekdaggemiddelde).

Bepalend voor de doorstroming is de capaciteit van de kruisingen. In het ontwerp is er voor gekozen om de kruising met de Rijswijkseweg gelijkvloers her in te richten en het doorgaande verkeer op de Neherkade de hoogste prioriteit te geven. Ter hoogte van het Leeghwaterplein is gekozen voor het ontvlechten van het doorgaande autoverkeer en het tramverkeer via een ongelijkvloerse kruising. Het doorgaande autoverkeer op de Neherkade kruist onderdoor en op maaiveldniveau krijgen de trams prioriteit. Voor de kruising met het Calandplein worden de opstelvakken op de Neherkade heringericht.

De parallelwegen met de parkeerplaatsen blijven gehandhaafd voor de bereikbaarheid van de bedrijfs- en woonbebouwing.

Naast het vergroten van de doorstroming is de aanwezigheid van groen in het gebied belangrijk om tegenwicht te bieden aan de zware verkeersfunctie van de Neherkade.

Door de betere doorstroming van het autoverkeer – minder optrekken na rood licht – ontstaat er ook minder luchtverontreiniging.

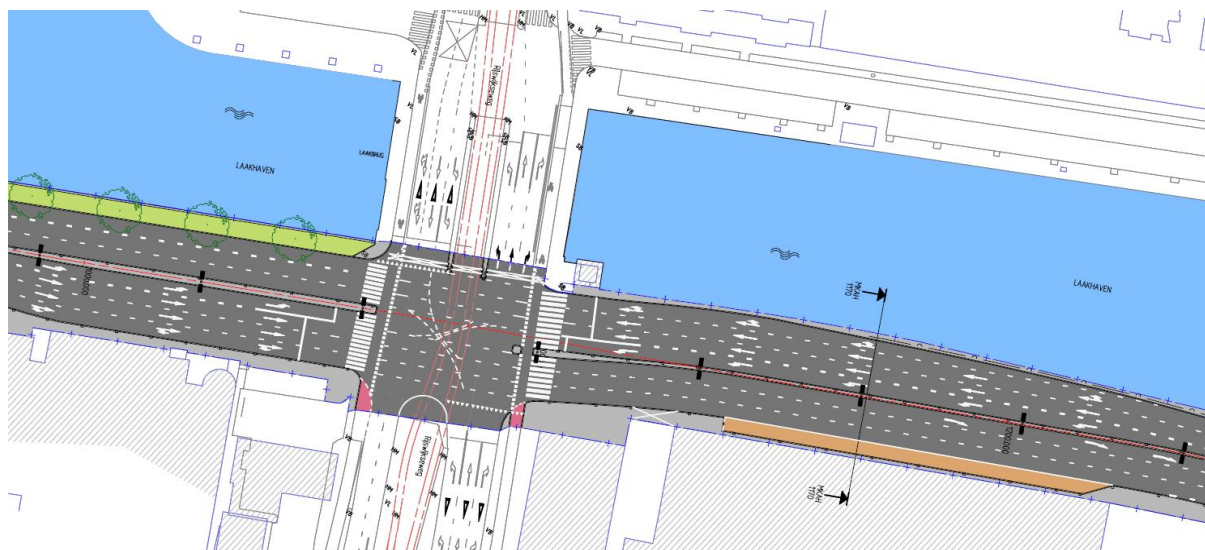
In de huidige situatie is het erg verkeersonveilig om langs de Neherkade te fietsen, in de nieuwe situatie is het helemaal niet meer toegestaan om te fietsen langs de Neherkade. Ter vervanging hiervan wordt de fietsroute via de Laakweg fors verbeterd.

Voorlopig Ontwerp

- kruising Rijswijkseweg

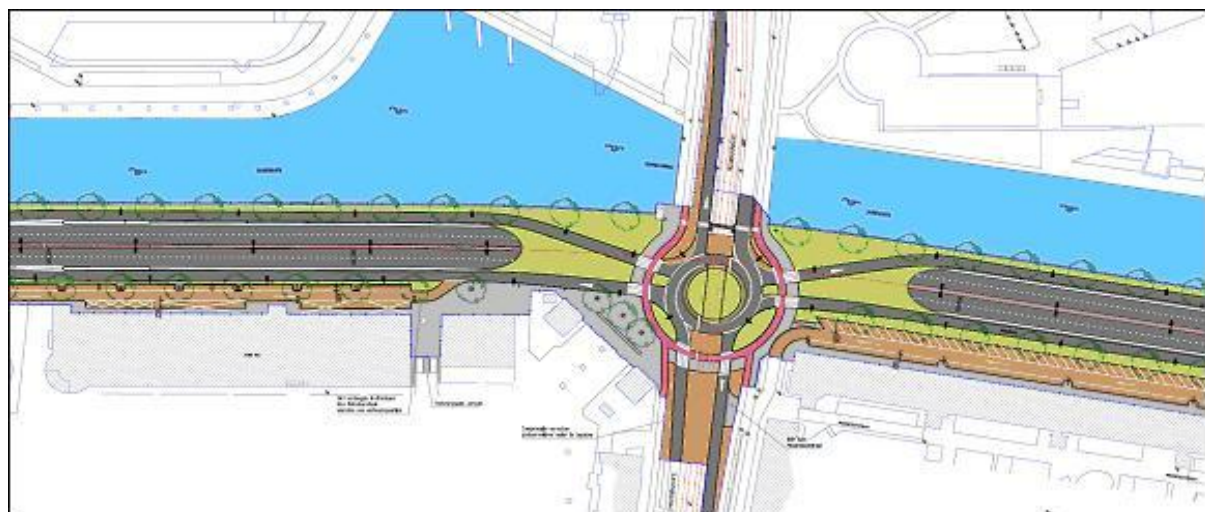
De doorgaande hoofdrichting van de Neherkade krijgt in het plan 3 opstel- en afrijdstroken om de benodigde capaciteit te realiseren. De ruimte hiervoor kan -aan de zijde van de Trekvlietbrug- binnen het huidige profiel van de Neherkade tussen het water en de bebouwing worden gevonden. Aan de andere zijde van de kruising wordt het profiel verbreed door de kademuur op te schuiven. In verband met de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid worden de in- en uitrit van het parkeerdek en een groot deel van het laden en lossen verplaatst van de Neherkade naar de Laakweg. Het profiel van de Rijswijkseweg valt buiten het plangebied.

(NB. In het kader van de verbetering van de doorstroming en geschikt maken voor breed materieel van tramlijn 15 wordt op dit moment onderzocht of het profiel op de Rijswijkseweg moet worden aangepast).

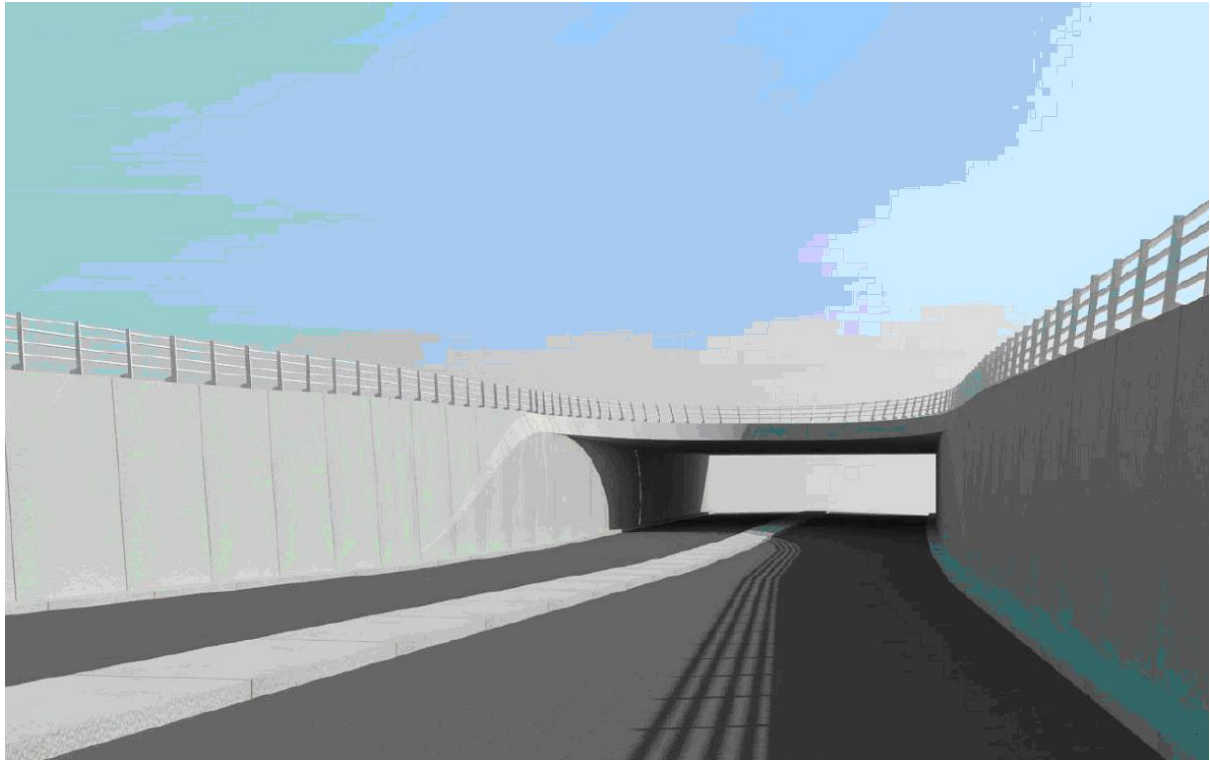


- **Kruising Leeghwaterplein**

Ter hoogte van het Leeghwaterplein is voor een ongelijkvloerse kruising gekozen met op het maaiveld een rotonde. De tram rijdt rechtdoor door de rotonde. Het autoverkeer op de rotonde wordt op het moment dat een tram passeert tegenhouden met een tweelichtsregeling, zodat de tram geen hinder zal ondervinden van het overige verkeer.



De Neherkade vormt met het water van de aangrenzende Laakhaven een belangrijke lange lijn door de stad. Voor de verbreding van het wegprofiel en de te maken onderdoorgang ter hoogte van het Leeghwaterplein / Slachthuisstraat is gestreefd naar continuïteit en een zo gestrekt mogelijk lengteprofiel. In de onderdoorgang is om die reden hetzelfde dwarsprofiel doorgezet.



impressie onderdoorgang Leegwaterplein / Slachhuisstraat

Het nieuwe profiel wordt begeleid door bomenrijen. Voor de verbreding zal de kademuur ca 7 meter worden verplaatst.

- **Kruising Calandplein**

De kruising met het Calandplein is in 2009 aangepast op grotere verkeersstromen. In het Voorlopig Ontwerp Neherkade wordt bij de kruising alléén de Neherkade aangepast. Het opstelvak voor het verkeer naar het Calandplein wordt verlengd. De uitvoegstrook richting Calandplein en de invoegstrook vanaf de rotonde op het Leegwaterplein zijn aan elkaar geknoopt vanwege de verkeersveiligheid -minder weefbewegingen- en de continuïteit van het profiel.



- **Parkeren Neherkade**

Parkeerplaatsen langs de hoofdrijbaan van de Neherkade zijn vanwege de doorstroming en verkeersveiligheid niet gewenst. De huidige parkeerplaatsen aan de hoofdrijbaan worden daarom opgeheven of verplaatst.

In het gebied tussen het Leeghwaterplein en de Calandstraat zullen de 7 parkeerplaatsen aan de waterzijde verdwijnen. Langs de ventweg zijn in de huidige situatie 90 betaalde parkeerplaatsen. Volgens het nieuwe ontwerp worden op dit deel van de ventweg 85 parkeerplaatsen gerealiseerd. De behoefte is op dit deel van de Neherkade bepaald op 60 parkeerplaatsen en er is dus sprake van een overschot van 25 plaatsen.

Bovendien zijn er in de bebouwing langs dit deel van de Neherkade (De Lamel) parkeergarages aanwezig die nu zeer matig gebruikt worden. In deze garages zouden in totaal nog circa 175 pp beschikbaar zijn die Stedion bereid is te verhuren.

In het gebied tussen het Leeghwaterplein en Rijswijkseweg zijn nu 73 parkeerplaatsen aanwezig langs de hoofdrijbaan. Deze worden opgeheven. Langs de ventweg liggen 81 in erfpacht uitgegeven parkeerplaatsen en 4 openbare parkeerplaatsen. Deze blijven gehandhaafd. De totale parkeerbehoefte over dit deel van de Neherkade tussen Calandplein en Leeghwaterplein is berekend op 95 plaatsen. Er is in de nieuwe situatie dus een tekort van circa 10 plaatsen op dit deel welke wordt gecompenseerd door het overschot tussen Leeghwaterplein en Calandplein.

In het gebied tussen Trekviertbrug en Rijswijkseweg is geen behoefte aan parkeren op de openbare weg aan de Neherkade. De vraag wordt opgevangen door het aanbod op het parkeerdek van het winkelcentrum Laakweg 126, het zogenaamde 'Konmargebouw', en op eigen terrein.

5.3 Ruimtelijke kwaliteit en inrichting

Ruimtelijke kwaliteit is deels beschreven in voorgaande paragrafen van dit hoofdstuk. Voor een deel zijn er vanuit het MER nog aanvullende kansen gesignaleerd om de kwaliteit verder te verbeteren. Deze zijn hieronder weergegeven. Bekeken moet worden welke daarvan kunnen worden opgenomen in het bestemmingsplan. Zie hiervoor de hierna volgende paragraaf Keuze en verantwoording van bestemmingen waarin een borgingstabel is opgenomen waarin wordt uitgelegd welke borging van maatregelen en kansen naar het bestemmingsplan Neherkade heeft plaatsgevonden of op een andere wijze zal plaats vinden.

Vanuit het MER worden aanvullend aan het Schetsontwerp (SO) kansen gesignaleerd op de onderwerpen sociale veiligheid, identiteit-herkenbaarheid-schoonheid, fietsroute en de parkeerfunctie:

De beleving van de sociale veiligheid kan worden verbeterd. Kansen liggen in het plaatsen van ondergrondse afvalcontainers (in plaats van de huidige bovengrondse containers) en het anders inrichten van de parkeerplaatsen. Deze maatregelen zijn opgenomen als bouwstenen van het MMA.

De aanpassing van de Neherkade biedt een drietal kansen om de identiteit, herkenbaarheid en schoonheid te vergroten. De eerste kans is het realiseren van een groenfunctie of culturele functie (bijvoorbeeld een kunstwerk) ter plaatse van de rotonde. De tweede kans is het gebruiken van de betonnen deksloof met een toeslag in het nieuwe ontwerp. Langs de gehele Neherkade, ook aan de overzijde bij de demping van de schuine insteekhaven, is momenteel dezelfde kaderand toegepast: een betonnen strook met een ronde stalen stootband (zie ook figuur 6.2 uit het achtergrondrapport Ruimtelijke kwaliteit). De derde kans is het aanpassen van de bekleding van de kadewand. In plaats van damwanden kan de bekleding, net als aan de overzijde van de Laakhaven (de Verheeskade), bestaan uit basaltblokken of een bekleding met dezelfde uitstraling. Dit vergroot de herkenbaarheid van een haven en komt de schoonheid van de kade ten goede.

Vrijliggende fietspaden op de Neherkade zijn niet mogelijk. Wel wordt het bestaande fietspad langs de Laak verbeterd in het kader van het project Neherkade. Kansen daartoe kunnen worden gevonden in de inrichting en het profiel van de fietspaden. Door eenheid te creëren kan een duidelijke kwaliteitsslag worden gemaakt.

5.4 Keuze en verantwoording van bestemmingen

5.4 Keuze en verantwoording van bestemmingen

De regels en de digitale verbeelding van het plan vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingplan. De toelichting is niet juridisch bindend, maar kan wel dienen als toetsingskader, bijvoorbeeld bij een verzoek tot het verlenen van een omgevingsvergunning of het toestaan van een afwijking van het bestemmingsplan. De toelichting is namelijk niet alleen een motivering en onderbouwing van wat in de regels en op de verbeelding is vastgelegd, maar ook een beschrijving van wat het gemeentebestuur als de meest gewenste ontwikkeling van het plangebied voor ogen staat.

Een belangrijk onderdeel van Wet ruimtelijke ordening (Wro) vormt de digitaliseringsverplichting. De Wro bepaalt dat een bestemmingsplan digitaal raadpleegbaar en met andere ruimtelijke plannen uitwisselbaar moet zijn. Dit heeft onder meer geleid tot de introductie van twee nieuwe begrippen: 'analoge verbeelding' en 'digitale verbeelding'.

Onder analoge verbeelding wordt verstaan: alle te verbeelden informatie van een ruimtelijk plan op papier. De term analoge verbeelding is dus een synoniem voor de tot nu toe altijd gebruikte term plankaart.

De 'digitale verbeelding' is een interactieve raadpleegomgeving via het internet (www.ruimtelijkeplannen.nl) die de gehele inhoud van het bestemmingsplan ontsluit overeenkomstig de Standaard voor Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2008). Door een muisklik op een bepaalde plek verschijnen de bijbehorende regels voor die plek in beeld. Onder de term digitale verbeelding wordt dan ook niet alleen het ruimtelijk beeld, maar ook de daarbij behorende juridische informatie (regels) verstaan. Indien de digitale en de analoge verbeelding tot interpretatieverschillen leiden is de digitale verbeelding beslissend.

Alle noodzakelijke en op grond van het Besluit ruimtelijke ordening vereiste gegevens zijn op de bij het onderhavige bestemmingsplan behorende verbeelding ingetekend. Er is daarbij onderscheid gemaakt in bestemmingen en aanduidingen op de verbeelding. De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. Elk stuk grond van het plangebied heeft een bestemming. Deze wordt zichtbaar gemaakt door middel van een kleur, op de analoge verbeelding al dan niet in combinatie met een letter, ter aanduiding van de bestemming en een getal dat de maximale toegestane (goot- en nok)hoogte en/of bebouwingspercentage aangeeft. Daardoor is het mogelijk om te zien welke bestemmingen zijn gegeven aan de gronden en opstellen binnen het plangebied. Elke op de verbeelding ingetekende bestemming is gekoppeld aan een bestemmingsartikel in de regels. De regels laten vervolgens bij elke bestemming zien op welke wijze gronden binnen de desbetreffende bestemming gebruikt mogen worden. Daarbij wordt onder meer verwezen naar aanduidingen op de plankaart. Aanduidingen geven dientengevolge, in samenhang met de regels, duidelijkheid over wat binnen een bestemmingsvlak al dan niet is toegestaan.

Op de digitale en analoge verbeelding van de plankaart zijn bouwhoogten aangegeven. Gekoppeld aan bouwvlakken is een maatvoering voor (goot- en nok)hoogte, afgerond in meters en conform SVBP 2008, bijlage 9, opgenomen. De waarde op de plankaart geeft de maximaal toegelaten (goot- en nok)hoogte van een gebouw aan. Daarnaast wordt ook in de bouwregels van het bestemmingsplan een en ander bepaald over bouwhoogten.

Bij het bepalen van de daadwerkelijke hoogte van gebouwen is gebruik gemaakt van stereokartering met behulp van luchtfoto's. De maximaal toegelaten bouwhoogte kan afwijken van de daadwerkelijke hoogte van een gebouw: aan het vaststellen van een maximale bouwhoogte liggen stedenbouwkundige overwegingen ten grondslag.

Voorts wordt de opzet van het bestemmingsplan ingegeven door de relevante beleidskaders en omgevingsfactoren. In onderstaande tabellen (beslissingstabel) is aangegeven op welke onderdelen de in dit bestemmingsplan beschreven beleidskaders en omgevingsfactoren hun vertaling hebben gevonden in het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Deze paragraaf vormt dan ook als het ware de schakel tussen de toelichting van het bestemmingsplan en de daarbij behorende regels en plankaart.

Beleidskader	Vertaling in het bestemmingsplan
--------------	----------------------------------

Ruimtelijk beleid	
<i>Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)</i>	De structuurvisie raakt geen van de belangen die in het bestemmingsplan Neherkade worden afgewogen. Volgens het Barro zijn er in het bestemmingsplan Neherkade geen projecten van Rijksbelang aanwezig waarmee bij de vaststelling van dit plan rekening moet worden gehouden.
<i>Provinciale Structuurvisie</i> In hoofdstuk 4.6 Duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie wordt ingegaan op het verbeteren van de waterveiligheid waaronder het versterken van de regionale keringen met behoud of verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.	Bescherming vindt plaats door opname van een dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering" (WS-WK) op de verbeelding ter plaatse van de aanwezige waterkering (Neherkade) en door opname van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde of werkzaamheden (aanlegstelsel) in Artikel 6 van de planregels. In een strook van 15 meter gerekend aan weerszijden van de waterkering is een gebiedsaanduiding "Waterstaat - Beschermingszone" opgenomen, waarin ter bescherming van de waterkering voorschriften en beperkingen krachtens de keur van toepassing zijn.
<i>Verordening Ruimte</i> Op grond van kaart 8 primaire en regionale waterkeringen is de Neherkade in de verordening ruimte benoemd als regionale waterkering waarop artikel 10 van de verordening van toepassing is	Idem, zie Provinciale Structuurvisie
<i>Regionaal structuurplan Haaglanden 2020</i> In het RSP worden de ambities samengevat in tien regionale investeringsprioriteiten. In dit bestemmingsplan zijn de ambities : een internationaal profiel voor Nieuw Binckhorst en mobiliteit duurzaam ontwikkelen van toepassing.	Het bestemmingsplan Neherkade geeft in algemene zin invulling aan deze ambities. De bestemming Verkeer - Hoofdverkeersweg is verbreed opgenomen op de verbeelding waardoor herinrichting van de Neherkade in combinatie met de planregels mogelijk wordt gemaakt. Ook draagt dit bestemmingsplan in juridisch planologisch zorg voor de toekomstige ontsluiting van de Rotterdamsebaan op de Neherkade.
<i>Structuurvisie Den Haag 2020</i>	Het bestemmingsplan Neherkade ligt niet in een ontwikkelingsgebied, maar grenst bij de Trekvliefbrug wel aan het ontwikkelingsgebied Binckhorst-Laakhavens.
<i>Agenda Haagsche verdichting</i>	Het plangebied van het bestemmingsplan Neherkade noch het aangrenzende gebied zijn voor verdichting aangewezen.
Cultuurhistorie en monumenten	
<i>Rijks- en gemeentelijke monumenten</i> De Neherkade zelf heeft geen architectuurhistorische waarde.	In het plangebied zijn geen rijks- en gemeentelijke monumenten aanwezig.
<i>Aanwijzing beschermd stadsgezicht</i> De Neherkade maakt geen deel uit van het gemeentelijk beschermd stadsgezicht. In het plangebied zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig.	Beschermingsregeling door opname van de dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie is niet van toepassing.
Verkeer	

<p><i>Auto</i> Het verkeersbeleid in de ontwerp) nota Haagse Nota Mobiliteit hanteert een rangorde in haar wegenstructuur. Naast de hoofdwegen voor het doorgaande verkeer zijn er de wegen van een lagere orde die het verkeer tussen wijken en het buurtgebonden verkeer afwickelen: buurtontsluitingswegen (straten) en erfontsluitingswegen (verblijfsstraten). Verblijfsgebied tenslotte is openbare ruimte waar de verkeersfunctie ondergeschikt is aan de verblijfsfunctie.</p>	<p>De Neherkade -inclusief de kruisingen- heeft in het bestemmingsplan door zijn huidige en toekomstige functie en inrichting de bestemming Verkeer-Hoofdverkeersweg (V-HO) gekregen.</p> <p>De bestemming Verkeer-Straat (V-STT) is toegekend voor parallel en aangrenzende verkeersstraten die niet een functie hebben van Verkeer-Hoofdverkeersweg (V-HO) maar wel in de reconstructie van de Neherkade en Slachthuisstraat zijn betrokken.</p>
<p><i>Openbaar vervoer</i> Het beleid streeft naar een stelsel van verbindende en ontsluitende openbaar vervoerlijnen</p>	<p>Binnen de bestemming Verkeer-Hoofdverkeersweg (V-HO) zijn regels opgenomen die de mogelijkheid bieden om voorzieningen voor het openbaar vervoer aan te leggen.</p>
<p><i>Parkeren</i> In het plangebied zijn geen functies aanwezig waarop parkeernormen van toepassing zijn.</p>	<p>Opname van de parkeernormen als bijlage bij de planregels is niet van toepassing. Voor de volledigheid wordt deze wel als bijlage toegevoegd.</p> <p>Parkeerplaatsen langs de hoofdrijbaan van de Neherkade zijn vanwege de doorstroming en verkeersveiligheid niet gewenst. De huidige parkeerplaatsen aan de hoofdrijbaan worden daarom opgeheven of verplaatst. Compensatie van parkeerplaatsen vindt elders in het gebied plaats. Voor een onderbouwing wordt verwezen naar hoofdstuk 5.3 Ruimtelijke kwaliteit en inrichting. Binnen de bestemming Verkeer-Hoofdverkeersweg (V-HO) is parkeren en laden- en lossen uitgesloten. Alleen specifiek voor het perceel Laakweg 126 wordt een laad- en los mogelijkheid toegestaan. Binnen de bestemming Verkeer-Straat (V-STT) is naast laden- en lossen parkeren toegestaan.</p>
<p><i>Wonen</i></p>	<p>In het plangebied zijn geen woonfuncties aanwezig</p>
<p><i>Economie</i></p>	<p>In het plangebied zijn geen economische functies zoals kantoren, detailhandel, horeca, dienstverlening en bedrijven aanwezig. Wel is de ontsluiting van belang op de verkeersstructuur voor nabij, doch buiten het plangebied gelegen functies. Verwezen wordt naar het hoofdstuk verkeer.</p>
<p><i>Functiemengingstrategie</i> Een goede bereikbaarheid van deze bedrijven is van belang voor het functioneren van deze bedrijven en dient te worden gewaarborgd in dit plan.</p>	<p>Het schetsontwerp houdt hiermee rekening (zie 5.2 Nieuwe ontwikkelingen) Er is onderscheid gemaakt in de bestemming Verkeer-Hoofdverkeersweg (V-HO) en Verkeer-Straat (V-STT). Naast ontsluiting op de Verkeer-Hoofdverkeersweg (V-HO) zijn er laad- en los evenals parkeermogelijkheden opgenomen.</p>
<p><i>Welzijn en maatschappelijke zorg</i></p>	<p>In het plangebied zijn geen kinderdagopvang of andere maatschappelijke voorzieningen aanwezig</p>
<p><i>Openbare ruimte</i> In het plangebied zijn geen culturele voorzieningen of plannen voor culturele voorzieningen aanwezig. Wel moet kunst in de openbare ruimte mogelijk zijn.</p>	<p>De mogelijkheid voor het toestaan van kunst(objecten) is mogelijk gemaakt in de bestemmingen Verkeer - Hoofdverkeersweg en Verkeer - Straat.</p>

<i>Gebiedsgericht milieubeleid</i>	Zie separate milieuthema's
<i>Externe veiligheid</i>	Voor het thema externe veiligheid zijn geen specifieke maatregelen opgenomen.
<i>Buisleidingen</i>	Niet van toepassing. In de aanbesteding/contractering worden eisen opgenomen ten aanzien van een veilig verkeersontwerp en onderdoorgang.
<i>Geluid</i>	Op de Neherkade is tussen de Rijswijkseweg en Calandbrug reeds een dunne geluidsreducerende deklaag aangebracht. In de plansituatie zal over de gehele Neherkade, van Trekvietbrug tot Calandplein de hoofdrijbaan worden uitgevoerd in geluidsarm asfalt (er wordt uitgegaan van Microville of een soortgelijke soort als stil asfalt). Dit wordt in de contractering geregeld. Bij de Slachthuisstraat wordt stil asfalt (dunne deklaag B of soortgelijke optie) toegepast over een lengte van 120 meter ter hoogte van de Slachthuisstraat om het reconstructie-effect voor de meeste woningen te mitigeren. Dit wordt geregeld in de contractering.
<i>Luchtkwaliteit</i>	Voor luchtkwaliteit is er aandacht voor de situatie bij de uiteinden van de onderdoorgang. Hier is sprake van een verhoogde concentratie (niet boven de grenswaarden) ten opzichte van de omgeving. De exacte maatregel hiervoor wordt nog niet voorgeschreven en kan in dit bestemmingsplan ook niet geregeld worden. Bij de contractering worden maatregelen gevraagd (bijvoorbeeld luchtopeningen of gescheiden rijbanen) om dit effect te mitigeren.
Groen	
<i>Groen (flora en fauna)</i> De nota 'Groen kleurt de stad' - beleidsplan voor het Haagse groen 2005-2015 - (2005) verwoordt het groenbeleid van Den Haag Op de Neherkade is een dubbele bomenrij aanwezig die onderdeel uitmaakt van de stedelijke groenstructuur. Deze bomenrijen spelen een belangrijke rol in het behouden van deze structuur. Dit wordt in deze situatie optimaal bereikt door de huidige bomen op de huidige locatie te behouden. Bij verdere planvoorbereiding vormt dit een belangrijk vertrekpunt. Wanneer de bomen niet gehandhaafd kunnen blijven moet boomtechnisch onderzoek worden uitgevoerd om de verplantbaarheid te onderzoeken. In het uiterste geval zal een kapvergunning moeten worden aangevraagd. Hierbij geldt een herplantplicht om de bomenrijen te herstellen.	De stedelijke groenstructuur is opgenomen in de gebruiksregels van de bestemming Verkeer - Hoofdverkeersweg (V-HO). Voorts is in de regels (specifieke gebruiksregels) bepaald dat de aanwezige groenstructuur in stand moet worden gehouden.

<p>De Flora- en Faunawet is op dit project van toepassing. Volgens de nationale Databank Flora en Fauna zijn er beschermde muurplanten aanwezig op de kademuur aan de Neherkade. In het kader van de Flora- en Faunawet dient ecologisch onderzoek uitgevoerd te worden. Daarnaast dient bij de verbreding van de kade een ontheffing te worden aangevraagd bij het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie.</p>	<p>Om de effecten op flora en fauna te beperken of te compenseren zijn diverse maatregelen mogelijk. Deze kunnen niet in het bestemmingsplan als zodanig geborgd worden. Borging vindt plaats in het ontwerp en de uitvraag aan de aannemers, dus in de contractering:</p> <p><i>Kademuur</i> De nieuw te realiseren kademuren van de Neherkade kunnen in haar geheel bestaan uit met (basalt) stenen opgebouwde muren met kalkrijke specie. Muurplanten zijn afhankelijk van kalkrijke substraten, waardoor een geschikt habitat ontstaat voor muurplanten, zoals de steenbreekvaren, die thans langs de Neherkade aanwezig (kunnen) zijn. Dit nieuwe habitat kan van buiten het plangebied gekoloniseerd worden door soorten die nu nog niet voorkomen binnen het plangebied.</p> <p><i>Boschage bij de aan te leggen rotonde</i> Op de te realiseren rotonde ter hoogte van de kruising nabij de Leeghwaterbrug kan een kleinschalige boschage aangelegd worden. Een dergelijke boschage biedt meer beschutting en een groter bladerdek dan de bomen langs de Neherkade. Zo ontstaat een geschikt broedhabitat voor vogels.</p> <p><i>Afscherming van straatverlichting</i> Door (straat)verlichting af te schermen van verblijfplaatsen (gevels), viegroutes (bomenrij en watergang) en foerageergebieden (watergang) van vleermuizen kan het gebruik en ingebruikname van deze elementen worden bevorderd.</p> <p><i>Groene inrichting Neherkade</i> De bermten tussen de wegen van de Neherkade zijn op dit moment bestraat. De ecologische waarde en de leefbaarheid van de Neherkade kan uitgebreid worden door deze bermten in de plansituatie te beplanten met een bloemen- en kruidenrijke vegetatie. Deze vergroten de biodiversiteit.</p> <p><i>Natuurvriendelijke oevers Laakhaven</i> Als kansrijke optie is, deze belangen afwegend, het aanbrengen van vlonders in de Laakhaven, bijvoorbeeld nabij de bruggen. Deze vormen een geschikt habitat voor verschillende planten als Rietgras en zeggen- en lisdoddensoorten. De ecologische en landschappelijke waarden van deze vlonders zijn vergelijkbaar met de implementatie van de rietbakken. Bij het gebruik van deze drijvende substraten kunnen natuurvriendelijke oevers worden aangelegd zonder dat hiervoor extra watercompensatie noodzakelijk is.</p>
--	---

	<p><i>Boomkratten</i> De nieuw te plaatsen bomen langs de Neherkade worden geplaatst in boomkratten. Deze kratten creëren de ruimte die de wortels nodig hebben om zich optimaal te kunnen ontwikkelen in een stedelijke omgeving, zonder dat negatieve effecten op de functionaliteit van de stedelijke omgeving en/of de bomen optreden.</p> <p><i>Groene SGH-verbindingen</i> Tussen het Laakriviertje en de Neherkade kunnen bomenrijen met een aaneengesloten bladerdak aangebracht te worden. Onder de bomenrijen dient een lage struikvegetatie aangebracht te worden. Hierdoor worden deze twee SGH onderdelen met elkaar verbonden. Zo ontstaat geschikt broedhabitat voor stadsvogels, foerageergebied voor vleermuizen. De bomenrijen dienen bovenal als vliegroute tussen het Laakriviertje en de Neherkade. Deze lage vegetatie is geschikt voor padden en kleine zoogdieren, zoals muizen, om zich in te verschuilen, of te verplaatsten naar de Neherkade.</p> <p><i>Groene gevels en groene daken</i> De daken van de panden en gevels aan de zuidgrens van het plangebied langs de Neherkade zijn mogelijk geschikt om te bedekken met groene daken en gevels. Groene daken en gevels houden water en CO2 vast, geven een groene uitstraling aan de omgeving (wat de leefbaarheid vergroot) en creëren habitat voor verschillende diersoorten (wat de biodiversiteit van de Neherkade kan vergoten). Afhankelijk van draagkracht van de gevels en daken kunnen verschillende vormen van groene daken en gevels geïnstalleerd worden. Dit valt echter buiten de scope van het bestemmingsplan en wordt hier alleen als aanbeveling voor het gebied meegenomen.</p>
<p><i>Bomenverordening 2005</i> In het bestemmingsplan gebied zijn geen monumentale bomen aanwezig</p>	<p>Opname van de lijst en kaart met monumentale bomen als bijlage behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan is niet van toepassing.</p>
<p>Water</p>	
<p><i>Veiligheid en Waterkeringen</i> In het plangebied is een regionale waterkering aanwezig (Neherkade).</p>	<p>Bescherming van de kernzone vindt plaats door opname van een dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering" op de verbeelding ter plaatse van de aanwezige waterkering (Neherkade) in combinatie met opname van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde of werkzaamheden (aanlegstelsel), vastgelegd in Artikel 6 van de planregels. Bescherming van de beschermingszone (15 m) weerszijden van de waterkering vindt plaats door opname van de gebiedsaanduiding "Waterstaat - beschermingszone", vastgelegd in Artikel 11 van de planregels.</p>

<i>Waterkwaliteit en ecologie</i>	In een later stadium dient onderzocht te worden of er mogelijkheden zijn voor een natuurvriendelijke oever ter plaatse van de compensatie. Volgens de ambities van de Kaderrichtlijn water is het aanbrengen van natuurvriendelijke oevers wenselijk. Bij toepassing van natuurvriendelijke oevers zal de ecologische- en waterkwaliteit verbeteren. Deze maatregel dient nader uitgewerkt te worden bij de concrete invulling van de gebieden voor de watercompensatie. Dit kan in dit bestemmingsplan niet geregeld worden.
<i>Waterkwantiteit</i>	In het kader van het toevoegen van verhard oppervlak dient water gecompenseerd te worden. Dit wordt vormgegeven door twee percelen in de Binckhorst van verhard oppervlak in water te transformeren. Dit betreft: 1) ter plaatse van de vertrekkende autodemontagebedrijven in de Poolsterstraat (5.690 m ² water) en 2) het herstel van een oude insteekhaven achter de Fokkerschool aan de Binckhorstlaan (1.480 m ² water).

<p><i>Waterberging</i></p>	<p>De Neherkade wordt verbreed: er wordt circa 7000 m² extra verharding aangelegd. Voor het compenseren van de afname van waterberging is het nodig om de extra verharding van circa 7.000 m² te compenseren. In de 'modellenstudie waterberging Neherkade' zijn hier vijf opties voor onderzocht. Volgens de eisen die het Hoogheemraadschap stelt ten behoeve van waterberging moet dit gecompenseerd worden binnen een straal van 2.500 m.</p> <p>Deze optie om te compenseren zijn allemaal gelegen in de Binckhorst. Uit de modellenstudie zijn twee modellen naar voren gekomen die (in samenspraak met het Hoogheemraadschap Delfland) de voorkeur genieten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ter plaatse van de vertrekkende autodemontagebedrijven in de Poolsterstraat (5.690 m² water) en 2) het herstel van een oude insteekhaven achter de Fokkerschool aan de Binckhorstlaan (1.480 m² water). <p>Beide locaties zijn gelegen in het vigerende bestemmingsplan Binckhorst 1989. Het graven van één of meerdere nieuwe waterbergingen is binnen de bedrijfsdoeleinden bestemming bij recht mogelijk. Er is daartoe geen aparte planologische procedure benodigd. Besluitvorming over twee locaties [Poolsterhaven en Fokkerhaven] zal op korte termijn in het college van B&W d.d. 19 februari 2013 plaats vinden</p> <p>Er zal een geaccordeerde situatie tekening van de leggerwijziging van het Hoogheemraadschap worden opgenomen als bijlage bij de regels met een verwijzing hiernaar in de planregels. In de dubbelbestemming WS - WK wordt vervolgens nog een (aanvullende) bepaling opgenomen dat (water) vergunning verlening tot gedeeltelijke demping van de Neherkade mogelijk is indien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - medewerking wordt verleend aan een benodigde leggerwijziging procedure (zie Bijlage 2 Leggerwijziging en ligging waterleiding) voor de Neherkade; - de werkzaamheden voor de aanleg van één of meerdere waterbergingen ter compensatie van de verbreding van de Neherkade in het plangebied Binckhorst zijn aangevangen.
<p>Bodem</p>	

<p><i>Bodem</i></p>	<p>Vanuit het thema bodem zijn de volgende maatregelen te beschouwen. Deze maatregelen kunnen niet vastgelegd worden in dit bestemmingsplan, maar dienen grotendeels in de contractering opgenomen te worden.</p> <p>Tijdelijke bemaling van het grondwater mag niet leiden tot een verplaatsing van grondwaterverontreiniging. Dit dient geohydrologisch in een bemalingsplan te worden onderbouwd. Op locatie schoonmaken van verontreinigende stoffen.</p> <p>Met mitigerende maatregelen kan de verplaatsing van mobiele verontreinigingen door bemaling voorkomen worden. Het betreft bijvoorbeeld het toepassen van retourbemaling en/of schermbemaling, het beperken van het watervolume, bemalingsdiepte en bemalingsduur. Daarnaast kunnen andere uitvoeringmethoden worden toegepast waardoor geen bemaling nodig is.</p> <p>Grondaanvullingen vinden plaats met schone grond, danwel grond die voldoet aan de gesteld norm op basis van het gebruikstype van de bodem</p> <p>Grondwaterbemaling biedt eventueel kansen om ook vervuild grondwater onder aanliggende gebieden 'gemengd wonen' te onttrekken en te reinigen en daarmee te saneren. In situ sanering is ook mogelijk</p> <p>Als de verlagingscontour (>5cm) van de bemaling bekend is dient te worden bepaald of er risico is op zetting van gebouwen op basis van historisch (funderings)onderzoek</p>
<p><i>Archeologie</i> De Wet op de Archeologische Monumentenzorg legt de verplichting op om in nieuwe bestemmingsplannen en bij wijziging van bestaande bestemmingsplannen met de archeologische waarden rekening te houden (zie paragraaf 4.11). Bestemmingsplannen moeten een juridische regeling bevatten die voldoende bescherming biedt tegen werkzaamheden die tot een verstoring van het bodemarchief zouden kunnen leiden.</p>	<p>De archeologisch waardevolle gebieden zijn geïnventariseerd (zie paragraaf 4.11). Hieruit is geconcludeerd dat het plangebied geen bekende archeologische waarden bevat. Voorts is de verwachting op het aantreffen van nog onbekende archeologische waarden laag. Er wordt geen dubbelbestemming archeologie en (beschermende) regels opgenomen met betrekking tot de Archeologische monumentenzorg.</p>

5.5 Toelichting op de regels

Het bestemmingsplan bestaat uit een digitale verbeelding (plankaart), regels en een toelichting. De eerste twee onderdelen zijn juridisch bindend, de toelichting is juridisch niet bindend maar helpt bij de interpretatie van de kaart en de regels. De analoge plankaart is, gelet op de aard en omvang van het plangebied, afgedrukt op een topografische ondergrond met een schaal van 1:1500.

De regels zijn als volgt ingedeeld:

Inleidende regels. De inleidende regels (artikel 1 en Artikel 2 Wijze van meten) lichten de begrippen toe die in de regels voorkomen en ook de wijze van meten (hoogte, diepte et cetera) die moet

worden gehanteerd.

- Bestemmingsregels. De bestemmingsregels (artikel 3 tot en met 6) bevatten voor elke bestemming een omschrijving van de bestemming en bouwregels. Als specifiek voor een bestemming een afwijkingsbevoegdheid geldt, is deze in het betreffende artikel opgenomen.
- Algemene regels. De algemene regels (artikel 7 tot en met 11) bevatten voor alle bestemmingen geldende bepalingen: algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene afwijkingssregels en algemene procedureregels.
- Overgangs- en slotregels. Het overgangsrecht is opgenomen in artikel 12, de slotregel in artikel 13

Bestemmingsregels

5.5.1 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer - Hoofdverkeersweg

Deze bestemming is toegekend aan de Neherkade, Leeghwaterplein (inclusief Leeghwaterbrug) en gedeelte Slachthuisstraat en de Laakbrug. De Neherkade wordt ten koste van het aanwezige water verbreed aan de zijde van Laakhaven. Aan dit gedeelte is eveneens de bestemming Verkeer - Hoofdverkeersweg toegekend.

Een hoofdverkeersweg bestaat uit rijbanen voor het gemotoriseerde verkeer op doorgaande hoofdroutes, in hoofdzaak ten behoeve van de algemene ontsluiting van wijken en grote delen van de stad en de verbinding met rijks- en andere invalswegen, en uit bus- en voet- en fietspaden alsmede de stedelijke groene hoofdstructuur bestaande uit een bomenrij op de Neherkade welke in stand moet worden gehouden.

De onderdoorgang op het Leeghwaterplein is aangeduid met de functie aanduiding: 'specifieke vorm van verkeer - viaduct' (sv-vi). In deze onderdoorgang c.q. ongelijkvloerskruising is onder maaiveld niveau een 2x2 baans weg toegestaan inclusief al dan niet beneden peil gelgen bouwwerken , geen gebouwen zijnde.

De laakbrug en Leeghwaterbrug maken deel uit van de hoofdverkeersweg en zijn als brug aangeduid. Onder de brug is het bepaalde in Artikel 5 van toepassing.

Binnen deze bestemming is alleen ter plaatse van het perceel Laakweg 126 een laad- en losmogelijkheid toegestaan, parkeermogelijkheden zijn uitgesloten.

Op de Neherkade is een bomenrij (stedelijke groene hoofdstructuur) aanwezig die in de gebruiksregels is opgenomen. Verder is in de specifieke gebruiksregels bepaald dat deze structuur behouden moet worden.

Artikel 4 Verkeer - Straat

Deze bestemming is toegekend aan de aangrenzende verkeersstraten die in de reconstructie van de Neherkade zijn betrokken. Het betreft wegen die niet als hoofdverkeersweg zijn bestemd. Een straat heeft doorgaande rijbanen voor verkeer in hoofdzaak ten behoeve van de ontsluiting van wijken en buurten.

De bestemming Verkeer-Straat (V-STT) is toegekend voor parallel en aangrenzende verkeersstraten die niet een functie hebben van Verkeer-Hoofdverkeersweg (V-HO) maar wel in de reconstructie van de Neherkade en Slachthuisstraat zijn betrokken. Binnen de bestemming Verkeer-Straat (V-STT) is naast laden- en lossen ook parkeren toegestaan.

Artikel 5 Water

Oppervlaktewater in het plangebied is als water bestemd. Het gaat om het deel van het water welke is gelegen binnen de gebiedsaanduiding 'waterstaat - beschermingszone' van de Laakhaven evenals water gelegen onder de Laakbrug en Leeghwaterbrug. Binnen deze bestemming zijn de bruggen aangeduid

met de functie aanduiding : 'brug' (br).

Artikel 6 Waterstaat - Waterkering

Deze dubbelbestemming is toegekend aan de gronden die door het Hoogheemraadschap van Delfland evenals door de Provincie Zuid Holland (op basis van de verordening Ruimte), voor (regionale) waterkering zijn aangewezen. Het belang van de waterkering gaat op deze gronden voor op de andere bestemmingen die aan dezelfde gronden zijn toegekend: Verkeer - Hoofdverkeersweg en Verkeer - Straat. Ander gebruik en andere bebouwing binnen de zone, anders dan ten behoeve van de waterkering, zijn slechts mogelijk als de belangen van de waterkering zich er niet tegen verzetten en als vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij het Hoogheemraadschap van Delfland of als zij hiervoor een watervergunning heeft verleend.

5.5.2 Algemene Regels

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 8 Algemene bouwregels

De algemene bouwregels gelden voor alle bestemmingen. In de eerste plaats wordt hierin nu ook algemeen gesteld dat bouwwerken niet buiten bestemmings- en bebouwingsgrenzen mogen worden gebouwd. Kleine overschrijdingen van deze grenzen voor stoepen, kozijnen en dergelijke zijn wel toegestaan. Grote overschrijdingen van deze grenzen voor overstekende daken en soortgelijke delen van gebouwen zijn tot een bepaalde omvang ook toegestaan. Verder is algemeen voorgeschreven dat bouwwerken beneden peil uitsluitend zijn toegestaan binnen een bouwvlak, dat deze ondergrondse bebouwing uit niet meer dan één bouwlaag mag bestaan en is de bouw van installaties voor mobiele telecommunicatie in principe toegestaan op alle gebouwen met uitzondering van rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten of gebouwen in een rijksbeschermd stadsgezicht. Afwijken van deze algemene bouwregels wordt geregeld in de algemene afwijkingsregels, in artikel 10.

9 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een algemeen gebruiksverbod opgenomen: het is verboden de in het plan begrepen gronden en de zich daarop bevindende opstallen te gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de bestemming of met de regels van het plan. Er is expliciet aangegeven dat onder zulk gebruik ook wordt begrepen het gebruik als opslagplaats voor voorwerpen, stoffen en materialen die niet meer bruikbaar zijn of niet meer worden gebruikt waarvoor ze zijn bedoeld en het gebruik als sekswinkel, seksinrichting, kamerverhuurbedrijf, paddoshop, belwinkel of garagebedrijf. functies die voorheen in de Leefmilieuverordening werden verboden of althans gereguleerd.

- De activiteiten mogen geen nadelige invloed hebben op de normale afwikkeling van het verkeer en geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken.
Dit betekent dat wanneer de beroepsuitoefening een te grote verkeersaantrekkende werking heeft, deze niet is toegestaan. Wanneer dit het geval is, is niet op voorhand aan te geven. Dit hangt mede af van de stedenbouwkundige en verkeerskundige situatie ter plaatse. Ter illustratie: wanneer in de praktijk dagelijks gedurende langere tijd meer dan twee parkeerplaatsen benodigd zijn in verband met de uitoefening van een beroep aan huis, kan reeds sprake zijn van parkeerproblemen. Uiteraard is dit mede afhankelijk van de bestaande parkeerdruk in de omgeving. In voorkomende gevallen zal in overleg met gemeente en omwonenden naar een passende oplossing moeten worden gezocht.
- De activiteiten mogen aan de woonfunctie geen afbreuk doen en dienen daaraan ondergeschikt te zijn, in die zin, dat de woonfunctie de belangrijkste functie dient te blijven en de praktijkruimte maar een deel van de bebouwde oppervlakte mag bedragen.
Ook deze (direct meetbare) voorwaarde draagt eraan bij dat de eventuele hinder voor de omgeving wordt beperkt. Wanneer bijvoorbeeld de woning (vrijwel) geheel zou worden aangewend voor de beroepsuitoefening, is de kans op een ongewenste uitstraling naar de

omgeving relatief groot.

Afwijken van de algemene gebruiksregels, ook het afwijken voor het meest doelmatige gebruik, wordt geregeld in de algemene afwijkingsregels, in artikel Artikel 10 Algemene afwijkingsregels.

Artikel 10 Algemene afwijkingsregels

het bevoegd gezag kan in geringe mate afwijken van de maatvoering die in de bouwregels is bepaald en ook voor geringe afwijkingen in de begrenzing van bestemmings- en/of bebouwingsgrenzen. Hier valt ook de begrenzing van de functie aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - viaduct' (sv-vi) onder. Verder is afwijken mogelijk voor de bouw van kleine nutsvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen en containers voor huishoudelijk afval..Ten slotte is afwijken mogelijk voor het bouwen beneden peil, buiten het bouwvlak.

Een belangrijk element van dit artikel is de afwijking van het algemene gebruiksverbod: het bevoegd gezag kan afwijken van het algemeen gebruiksverbod, indien strikte toepassing van het algemene gebruiksverbod leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd. Wel moet dit andere gebruik aansluiten bij het gebruik conform de bestemming en mag toepassing van de afwijking niet leiden tot een bestemmingswijziging.

De algemene procedureregels regelen de procedure die het bevoegd gezag moet volgen als zij wil afwijken.

Artikel 11 Algemene aanduidingsregels

De bescherming van de kernzone van de waterkering is geregeld in de Artikel 6 Waterstaat - Waterkering. Daarnaast dient een beschermingszone van de waterkering te worden aangehouden welke is geregeld door opname van een gebiedsaanduiding 'waterstaat - beschermingszone' . Op de digitale verbeelding is een zone van 15 m aan weerszijden aangehouden gerekend vanaf het hart van de waterkering. Binnen dit artikel worden nadere eisen gesteld.

Overgangs- en slotregels

Artikel 12 Overgangsrecht

De overgangsregels hebben als doel tijdens de overgang naar een nieuw bestemmingsplan de rechtstoestand vast te leggen van bouwwerken die op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van het plan zijn gebouwd of nog gebouwd kunnen worden - dat wil zeggen waarvoor bouwvergunning is verleend of nog te verlenen is - en die afwijken van de bouwregels in dit plan. Het tweede lid van dit artikel heeft betrekking op het gebruik van gronden en bouwwerken, voor zover dit gebruik op het tijdstip van rechtskracht verkrijgen van dit bestemmingsplan afwijkt van dit plan.

Artikel 12 Overgangsrecht

Dit artikel geeft aan onder welke naam de regels van het bestemmingsplan moeten worden aangehaald: 'Regels bestemmingsplan Neherkade'

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

De gemeenteraad stelt op grond van artikel 6.12 Wro een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maaatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Als bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de wet, wordt op grond van artikel 6.2.1 van de Bro aangewezen een bouwplan voor:

- a. de bouw van een of meer woningen;
- b. de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- c. de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1000 m² bruto-vloeroppervlakte of met een of meer woningen;
- d. de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- e. de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, kantoor of hereca doeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1500 m² bruto-vloer oppervlakte bedraagt;
- f. de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1000 m² bruto-vloeroppervlakte.

Het bestemmingsplan Neherkade maakt infrastructurele ontwikkelingen mogelijk. Er is voor gekozen om de kruising met de Rijswijkseweg gelijkvloers her in te richten en het doorgaande verkeer op de Neherkade de hoogste prioriteit te geven. Ter hoogte van het Leeghwaterplein is gekozen voor het ontmechten van het auto- en het tramverkeer via een ongelijkvloerse kruising. Het doorgaande autoverkeer op de Neherkade kruist onderdoor en op maaiveldniveau krijgen de trams prioriteit. Voor de kruising met het Calandplein worden de opstelvakken op de Neherkade heringericht. Voorts wordt de Neherkade verbreed. De parallelwegen met de parkeerplaatsen blijven gehandhaafd voor de bereikbaarheid van de bedrijfs- en woonbebouwing.

Naast het vergroten van de doorstroming is de aanwezigheid van groen in het gebied belangrijk om tegenwicht te bieden aan de zware verkeersfunctie van de Neherkade.

Het vaststellen van een exploitatieplan is niet noodzakelijk omdat op deze gronden geen bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplannen, zoals omschreven in artikel 6.2.1 van de Bro, zijn voorgenomen.

De economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is als volgt geregeld en opgebouwd.

Kosten en dekking

De kosten van het schetsontwerp zijn geraamd op (prijsspeil 1 april 2010)	€ 80 miljoen
--	--------------

Totaal	€ 80 miljoen =====
--------	-----------------------

De dekking is als volgt gevonden:

Meerjaren Investeringsplan (MIP)	€ 40,3 miljoen
----------------------------------	----------------

Stadsgewest Haaglanden	€ 18,0 miljoen
------------------------	----------------

Nationaal Samenwerkingsprogramma	
----------------------------------	--

Luchtkwaliteit	€ 17,0 miljoen
----------------	----------------

Saldo restant Verkeerscirculatieplan (eveneens MIP)	€ 4,7 miljoen
---	---------------

Totaal	€ 80 miljoen =====
--------	-----------------------

Toelichting op de kosten

Onzekerheidsmarge in de begroting

In de huidige begroting van € 80,0 mln. is een onzekerheidsmarge van circa 20% opgenomen. Dit past bij de ontwerpfase van het project.

BTW

In de raming van het project Neherkade is geen rekening gehouden met een BTW-component. Alle BTW van het project Neherkade is via het BTW-compensatiefonds te verrekenen.

Indexatie

De raming van het project Neherkade heeft als prijspeil 01-04-2010. Aangezien de uitvoering van het project Neherkade is gepland tussen 2014 en 2016 kan een indexatierisico optreden door de prijsontwikkeling van de benodigde materialen en arbeid. Het exacte gevolg van indexatie kan pas definitief bepaald worden als de werkelijke hoeveelheid benodigde materialen en arbeid definitief bekend is, bij vaststelling van het Definitieve Ontwerp. In het voorontwerp kunnen nog keuzes gemaakt worden om binnen de beschikbare dekking de blijven. Het indexatie risico is meegenomen bij bepalen van het risico profiel en de hierbij behorende voorziening.

Toelichting op de dekking

1. Meerjaren Investeringsplan (MIP)

In het MIP is onder de post Milieu- en Verkeersnormering een post opgenomen van € 40,3 mln. Het verzoek is gedaan om deze post expliciet de naamstelling "Neherkade Milieu- en Verkeersnormering" te geven.

2. Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

De bijdrage uit dit programma is vastgesteld door het verstrekken van een beschikking van de Provincie Zuid-Holland aan de gemeente Den Haag. Binnen de gemeente Den Haag is de afdeling DSB Milieu en Vergunningen de beheerder van het programma. De afhandeling van de financiering wordt met hen in goed overleg georganiseerd. Voorwaarde bij deze dekkingsmiddelen is dat de maatregelen op de Neherkade hun effect moeten hebben op 1-1-2015. Hierover worden heldere afspraken gemaakt tussen DSB, DSO en de Provincie, waarmee de verwachting is dat aan deze eis wordt voldaan.

3. Saldo restant Verkeerscirculatieplan

Het verkeerscirculatieplan Centrumgebied is ingevoerd en de geplande herinrichtingen zijn reeds uitgevoerd of in uitvoering. Binnen het programma vcp is kostenbewust ontworpen waardoor er een voordelig saldo beschikbaar komt. Het college stelt voor om een deel daarvan als dekking aan het project Neherkade toe te kennen, gezien het feit dat de Neherkade onderdeel is van de Centrumring, en de herinrichting bijdraagt aan de doelstellingen van het programma.

4. Mobiliteitsfonds

Binnen het Stadsgewest Haaglanden wordt het Mobiliteitsfonds voor een langere periode ingezet, namelijk tot en met 31-12-2017. Vanuit dit fonds wordt door de gemeente Den Haag en het Stadsgewest Haaglanden een bijdrage beschikbaar gesteld van € 18,0 mln. aan het project Neherkade.

Hoofdstuk 7 Overleg en inspraak

7.1 Artikel 3.1.1 Bro-overleg

Het concept van het ontwerp-bestemmingsplan Neherkade is op 7 januari 2013 in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening aan de volgende instanties toegezonden:

1. Ministerie van EL&I
2. Rijkswaterstaat Zuid-Holland
3. Provincie Zuid-Holland
4. Stadsgebied Haaglanden
5. Hoogheemraadschap van Delfland
6. Dunea
7. Politie Haaglanden
8. Veiligheidsregio Haaglanden, Regionale Brandweer
9. Veolia Transport Haaglanden
10. HTM Infra
11. Stedin B.V.
12. TenneT Regio West
13. N.V. Nederlandse Gasunie
14. Het bestuur van de Fietsersbond enfb
15. Bewonersorganisatie Laakkwartier Centraal
16. Bewonersorganisatie Spoorwijk
17. Wijkberaad Laakhavens
18. Bewonersorganisatie Schipperskwartier

Van de instanties onder nummer 5, 6, 12 en 14 zijn reacties ontvangen. TenneT (12) heeft aangegeven in het plangebied geen eigendommen te hebben.

5. Hoogheemraadschap van Delfland

In het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening heeft u het Hoogheemraadschap van Delfland het voorontwerp bestemmingsplan Neherkade in Den Haag toegezonden, inclusief bijbehorend MER Herinrichting Neherkade. U verzoekt Delfland in een reactie kenbaar te maken of met het voorontwerp bestemmingsplan kan worden ingestemd.

Niet instemmen Wij kunnen niet instemmen met het voorontwerp bestemmingsplan. In het plan is onvoldoende invulling gegeven aan het beleid van Delfland zoals vermeld in de Handreiking watertoets voor gemeenten (2012). Deze handreiking is te vinden op onze website (www.hhdelfland.nl/watertoets). Onderstaand de opmerkingen, geordend per document (Toelichting, regels, verbeelding en MER).

De aangepaste waterparagraaf kunt u aan ons sturen via het watertoetsportaal (<http://www.hhdelfland.nl/watertoetsportaal/>).

Opmerkingen op de Toelichting

Actualisatie beleid

- Delfland heeft in 2012 de Handreiking Watertoets gemeenten opgesteld. Hierin staan ook de verwijzingen naar actueel beleid die, indien van toepassing, worden geactualiseerd. De watertoets omvat een beschrijving van het effect van het ruimtelijk initiatief op de waterhuishouding en hoe eventuele negatieve effecten worden gecompenseerd.

- Het Waterplan Den Haag 2011-2016 (in voorbereiding) is nooit bestuurlijk bekrachtigd. Inmiddels is in 2012 de Wateragenda Den Haag opgesteld als actualisering van het Waterplan Den Haag.

- Wilt u de Doorstroomstudie Den Haag uit 2012 noemen, ondanks dat het geen vastgesteld document is. Belangrijk hierin is de beschrijving van de knelpunten die optreden bij hevige regenval omdat het water niet snel genoeg kan worden afgevoerd uit het Haagse centrumgebied naar gemaal Schouten bij

Scheveningen. Sinds het opstellen van de doorstroomstudie zoeken Den Haag en Delfland gezamenlijk naar mogelijkheden om de doorstroomcapaciteit te verbeteren en opstuwings bij hevige regenval te verminderen.

4.9.4 Autonome ontwikkeling

...” Vanwege de verplichte compenserende maatregelen zal de berging en de werking van het watersysteem hierdoor niet afnemen.”

Wilt u een duidelijk onderscheid maken tussen 'doorstroomcapaciteit' (stroomsnelheid van het water naar gemaal) en 'waterbergingscapaciteit' (peilstijging van het water): De doorstroomcapaciteit vermindert en wordt niet gecompenseerd; de bergingscapaciteit blijft gelijk omdat in de Binckhorst ter compensatie ca. 7.000m² nieuw water dient te worden aangelegd

4.9.4 Autonome ontwikkeling

... ”Door het uitvoeren van maatregelen voor de Kaderrichtlijn Water neemt de waterkwaliteit naar verwachting nog iets toe.”

Welke maatregelen worden genomen?

4.9.4 Autonome ontwikkeling

... “Daarnaast kan het watersysteem worden beïnvloed door klimaatverandering.”?

Wat wordt hiermee bedoeld?

4.9.3 Plansituatie (na aanpassing Neherkade) blz. 55

Waterkwantiteit

Blz. 55 3e alinea 'bergingscapaciteit' moet zijn 'doorstroomcapaciteit'.

Blz. 57 Waterkering.. Zie onderstaande opmerkingen op de Verbeelding.

5.4 Keuze en verantwoording van bestemmingen

Zie opmerkingen op het MER.

5.4 Keuze en verantwoording van bestemmingen Blz. 72

In tabel, regel 'Waterkwantiteit' een alinea toevoegen voor de 'doorstroomcapaciteit'.

Geen opmerkingen op de Regels

Opmerkingen op de Verbeelding

Ligging waterkering

Op dit moment kan geen instemming worden gegeven met de situatie zoals die is weergegeven op de Verbeelding. Wij verzoeken de initiatiefnemer in het kader van de Watervergunning hierover contact op te nemen met Delfland. Enkele opmerkingen zijn:

- Samenvallen waterkering en tunnel is niet acceptabel, de waterkering moet verlegd worden achter de tunnel om.
- De beschermingszone is altijd 15m breed en afgestemd op de waterkering (dus niet op de rooilijn van de bebouwing).
- De ligging en breedte van de kern- en beschermingszone dienen onderbouwd te worden overlegd, ook omdat v
- Voor het verleggen van de waterkering is een leggerwijziging nodig.

Opmerkingen op het MER

Algemeen

- Meer aandacht voor verslechtering van de doorstroomcapaciteit van het water in de Laakhaven. Mede in het licht van de Doorstroomstudie Den Haag is het van belang dat negatieve effecten op de waterhuishoudkundige situatie gecompenseerd dienen te worden.
- Delfland is het niet eens met de afweging om de kade extra te verbreden ten behoeve van betere

groeiomstandigheden voor bomen, maar ten koste van doorstromen Laakhaven. De kade wordt 0,25 m extra verplaatst. Ten opzichte van de beoogde verplaatsing van 7 m is dit 3,5%.

- Oneens met bovenste score op Waterkwantiteit / Beïnvloeding afvoer- en bergingscapaciteit. Wij verzoeken u de score op te splitsen in een negatieve score voor afvoercapaciteit en neutrale score voor waterberging.
- Wilt u benoemen hoeveel m² oppervlaktewater er gedempt wordt (nauwkeuriger dan de 'ca. 7.000 m²').

0 SAMENVATTING

In de samenvatting graag ook de gevraagde aanvulling op paragraaf 1.5.2 opnemen, zie onderstaande.

1 INLEIDING

1.2.4 Waterhuishouding (paragraaf nog toe te voegen) Graag een paragraaf toevoegen waarin de waterhuishouding wordt beschreven en de knelpunten zoals die nu bekend zijn. Zie hiervoor met name de 'Doorstroomstudie Den Haag' (gemeente Den Haag en Hoogheemraadschap Delfland 2012).

1.3 Doelstellingen voor de Neherkade

Hier ook de Doorstroomstudie Den Haag en Wateragenda vermelden.

1.5.2 Wat is het doel van een bestemmingsplan en het milieueffectrapport? Blz. 23

Het verlies aan waterberging wordt genoemd. Prima. Graag zien wij hier genoemd wat het effect van de herinrichting is op de waterberging in de direct omgeving en het centrumgebied van Den Haag. Daarbij dient ook te worden genoemd dat de compenserende waterberging in Binckhorst dient te zijn gegraven vóórdat de strook langs de Neherkade wordt gedempt.

Naast waterberging is hierbij ook de doorstroomcapaciteit van het haagse oppervlaktewater relevant. Die is nu kritisch en verslechtert door deze ontwikkeling. Welke maatregelen worden getroffen om deze verslechtering te compenseren? Welke alternatieven zijn er onderzocht?

2 DE SCOPE EN AFBAKENING V/H PROJECT 'NEHERKADE': Geen opmerkingen.

3 TOTSTANDKOMING VOORKEURSALTERNATIEF

3.2.1 Uitgangspunten vanuit de Laakhaven

De beschrijving van deze uitgangspunten is prima. Ons standpunt ten aanzien van de laatste zin is echter scherper:

...”In het ontwerpproces dient hiermee rekening te worden gehouden.” graag aanpassen naar: “In het kader van het watertoetsproces dienen negatieve effecten zoveel mogelijk te worden gecompenseerd en verantwoord.

3.2.3 Afweging van oplossingsrichtingen: trechtering tot aan het Schetsontwerp / Versmalling Laakhaven blz. 33

Uitgaande van een ongelijkvloerse kruising, als enige kansrijke oplossingsrichting, bij de kruising Neherkade – Leeghwaterplein, dient getoond te worden aan het uitgangspunt om de kademuur niet aan te tasten. Gekeken is in hoeverre de kademuur verplaatst kan worden richting de Laak, zonder de functionaliteit van de waterkering en de Laakhaven aan te tasten. Uit deze analyse is gebleken dat de kademuren circa 7 meter (tussen de Calandstraat en het Leeghwaterplein) en circa 8 meter (vanaf het Leeghwaterplein tot de Rijswijkseweg) verplaatst kunnen worden. Het onderzoek is tot stand gekomen in overleg met het Hoogheemraadschap Delfland plaatsgevonden. De resultaten uit het onderzoek zijn bovendien met het Hoogheemraadschap Delfland kort gesloten.

Toevoegen: “Delfland plaatst echter enkele kanttekeningen bij dat rapport.”

Naast waterberging is hierbij ook de doorstroomcapaciteit van het haagse oppervlaktewater relevant. Die is nu kritisch en verslechtert door deze ontwikkeling. Heeft er een afweging plaatsgevonden tussen verschillende alternatieven om de verslechtering van de doorstroomcapaciteit te compenseren?

3.3.5 Verbreding wegprofiel: aanpassen kademuur en watercompensatie blz. 39

... "in de nabije omgeving het verlies van wateroppervlak worden gecompenseerd."

Toevoegen: voordat de strook langs de Neherkade kan worden gedempt.

Welke maatregelen worden getroffen om de verslechtering van de doorstroomcapaciteit te compenseren?

3.4.2 Optimalisaties vanuit Duurzaamheid en Milieu blz 41

Verschuiving kademuur richting de Laak in verband met vergroenings-maatregelen.

Het Schetsontwerp is met een verschuiving van de kademuur met 25cm richting de Laak verder geoptimaliseerd. Dit om de bomen in het gebied voldoende ruimte te geven goed te wortelen en aan te slaan.

De kade wordt 0,25 m extra verplaatst. Ten opzichte van de beoogde verplaatsing van 7 m is dit 3,5%.

Delfland is het niet eens met de afweging om de kade extra te verbreden ten behoeve van betere groeiomstandigheden voor bomen, maar ten koste van doorstromen Laakhaven. Vanuit het belang van de waterhuishouding zou deze strook met een lengte van 1 km ook kunnen worden benut om de doorstroomcapaciteit van de Laakhaven minder te verslechteren. Indien gekozen wordt voor een extra verschuiving van de kade wordt de compensatie voor waterberging en doorstroomcapaciteit ook groter.

Zijn er alternatieven onderzocht? Een tussenoplossing is een lage kade met een zone die functioneren als waterberging combineert met oeverbeplanting en daarmee ook een groen uiterlijk heeft. (Dit heeft geen effect op de verslechtering van de doorstroomcapaciteit.)

4 MILIEUEFFECTEN ALTERNATIEVEN

4.1 Samenvatting milieueffecten voorkeursalternatief

Water

De versmalling van de Laakhaven heeft (naast de gevolgen voor de waterbergingscapaciteit) ook gevolgen voor de doorstroomcapaciteit van het haagse water in het centrumgebied. Welke alternatieven zijn er onderzocht?

4.9.5 Effectbeschrijving en beoordeling blz. 115

Versmalling Laakhaven

... "De versmalling scoort vanwege de afname negatief (-)". Naast waterberging is hierbij ook de doorstroomcapaciteit van het haagse oppervlaktewater relevant. Die is nu kritisch en verslechtert door deze ontwikkeling. Toevoegen aan de tekst dat Den Haag en Delfland sinds de Doorstroomstudie Den Haag gezamenlijk zoeken naar mogelijkheden om de doorstroomcapaciteit te verbeteren en opstuwung bij hevige regenval te verminderen.

Welke alternatieven zijn er onderzocht?

4.9.5 Effectbeschrijving en beoordeling blz. 115

Kwaliteit oppervlaktewater blz. 116

... " waardoor ten minstens 70 m³ extra berging aan de bestaande riolering moet worden toegevoegd.

Hoe waar wanneer gebeurt dat? Graag opnemen in H.5 Borgingsparagraaf Keuze en Verantwoording Bestemmingen.

4.9.5 Effectbeschrijving en beoordeling tabel blz 117

Oneens met bovenste score op Waterkwantiteit / Beïnvloeding afvoer- en bergingscapaciteit. Wij verzoeken u om de score op te splitsen in een negatieve score voor afvoercapaciteit en neutrale score voor waterberging.

OVERIGE HOOFDSTUKKEN MER: Geen opmerkingen.

Watervergunning

Naast onze reactie in het kader van de watertoets op het voorontwerp bestemmingsplan, dient een watervergunning te worden aangevraagd.

Wellicht ten overvloede wijzen wij u erop dat het nieuwe water in de Binckhorst gegraven dient te zijn voordat de nieuwe kademuur langs de Neherkade geplaatst kan worden en een strook van het water wordt gedempt. Dit is conform de "Beleidsregel Demping & Graven" (Delfland, 2009).

Voor meer informatie over deze watervergunning of melding verwijzen wij u naar <http://www.hhdelfland.nl/digitaal-loket/vergunning-melding/>.

Voor meer informatie of vragen kunt u terecht bij de contactpersoon, vermeld onderaan het voorblad van deze brief.

Reactie

Uitgangspunt in het bestemmingsplan is het handhaven en bestemmen van de verbreding van de Neherkade met de bestemming Verkeer - Hoofdverkeersweg (HO) in combinatie met de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering (WS-WK).

Op de digitale verbeelding is de verbreding van de Neherkade op exact dezelfde wijze weergegeven. In de dubbelbestemming WS - WK is opgenomen dat een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk geen bouwwerk, of van werkzaamheden is benodigd van het bevoegd gezag (in dit geval het Hoogheemraadschap) voor demping van bestaande waterlopen (artikel 6 lid 4 sub g). Daarmee is het waterstaatskundige belang geborgd aangezien zonder toestemming van het Hoogheemraadschap niet met een (gedeeltelijke) demping van de Neherkade kan worden aangevangen.

Voorts is vooraf een watervergunning benodigd en bijbehorende leggerwijziging. De concept aanvraag watervergunning is met het Hoogheemraadschap reeds besproken en aangevraagd. Ook over de leggerwijziging heeft overleg plaats gevonden tussen de gemeente en het Hoogheemraadschap. Op dit moment is de situering op hoofdlijnen akkoord (Bijlage 2 Leggerwijziging en ligging waterleiding en zal de definitieve tekening voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan als bijlage in dit plan worden opgenomen.

Op het moment dat de procedure voor de leggerwijziging door het Hoogheemraadschap is doorlopen zal vervolgens deze nieuwe planologische situatie bij een volgende herziening in het bestemmingsplan worden vervat. Andersom is niet mogelijk omdat eerst een leggerwijzigingsbesluit met bijbehorende inspraak van het Waterschap is benodigd alvorens deze nieuwe planologische situatie in het bestemmingsplan kan worden opgenomen.

Ten aanzien van compensatie van de waterberging kan worden opgemerkt dat hierover ook overleg heeft plaats gevonden met het Hoogheemraadschap en dat het graven van één of meerdere nieuwe waterbergingen binnen de bedrijfsdoeleinden bestemming bij recht mogelijk is in het plangebied Binckhorst. Er is daartoe geen aparte planologische procedure benodigd. De planologische informatie is reeds aan het Hoogheemraadschap verstrekt en besluitvorming over deze twee locaties [Poolsterhaven en Fokkerhaven] is in voorbereiding en zal op zeer korte termijn, 19 februari 2013, voorafgaand aan vaststelling van dit plan, in het college van B&W plaats vinden.

Voorts zijn de reacties en voorstellen op het thema water in het MER overgenomen. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen waterbergingscapaciteit en afvoercapaciteit en de teksten hiervoor zijn opnieuw beschreven. Daarnaast is ook een onderzoek bijgevoegd dat specifiek op deze afvoer- en doorstroomcapaciteit ingaat. De beïnvloeding van de afvoercapaciteit is licht negatief beoordeeld.

De teksten over de opmerking dat 0,25 meter extra verschuiving is benodigd van de kademuur richting de Laakhaven ten behoeve van bomen genuanceerd. Ten onrechte werd het beeld gewekt dat de extra ruimte alleen benodigd is voor bomen. Ten slotte zijn de diverse genoemde beleidsdocumenten genoemd en beschreven in het achtergrondrapport Water behorend bij het MER Neherkade.

Het achtergrondrapport water en de hoofdtekst van het thema water in het MER Neherkade zijn aangepast naar aanleiding van de geplaatste opmerkingen van het Hoogheemraadschap. Alle voorgestelde wijzigingen en/of toevoegingen hebben hierbij een plaats gekregen.

Voorstel

Opname van de geaccordeerde situatie tekening van de leggerwijziging van het Hoogheemraadschap als bijlage bij de regels in het bestemmingsplan met een verwijzing hiernaar in de planregels.

In de dubbelbestemming WS - WK wordt vervolgens nog een (aanvullende) bepaling opgenomen dat (water) vergunning verlening tot gedeeltelijke demping van de Neherkade mogelijk is indien:

- a. medewerking wordt verleend aan een benodigde leggerwijziging procedure Bijlage 2 Leggerwijziging en ligging waterleiding voor de Neherkade;
- b. de werkzaamheden voor de aanleg van één of meerdere waterbergingen ter compensatie van de verbreding van de Neherkade in het plangebied Binckhorst zijn aangevangen.

6. Dunea

Naar aanleiding van uw bovenvermelde brief, waarin u de ter inzage ligging bekend maakt van het concept van het ontwerpbestemmingsplan Neherkade delen wij u het volgende mee.

Binnen het plangebied Neherkade heeft ons bedrijf belangrijke bedrijfsmiddelen in eigendom en beheer, te weten een reinwaterberging, drinkwatertransportleidingen en hoofdleidingen.

Voor het realiseren van de versterking van de onsluitingsstructuur Den Haag, waarvan de voorgenomen wegconstructie van het traject Mercuriusweg – Neherkade onderdeel uitmaakt, dient een groot deel van de drinkwatertransportleiding te worden verlegd.

Ter voorbereiding van deze aanzienlijke leidingreconstructie is Dunea in overleg met het ingenieursbureau van Den Haag.

Om de ligging- en leveringzekerheid voor de toekomst te borgen vragen wij voornoemde bedrijfsmiddelen, inclusief de nieuwe tracés van de te verleggen leidingen, met een gepaste bestemming op te nemen in het nieuwe (ontwerp)bestemmingsplan Neherkade

Reactie

In tegenstelling tot bijvoorbeeld buisleidingen wordt de ligging van een (hoofd) waterleiding in het bestemmingsplan niet door bestaande wetgeving beschermd. In het vigerende bestemmingsplan bestemmingsplan Laakwijk - Schipperskwartier (vastgesteld d.d. 9 juli 2009, nr. 87 en onherroepelijk naar Uitspraak Raad van State d.d. 7 juli 2010) is de ligging van deze leiding niet weergegeven op de verbeelding en opgenomen in de regels.

Voorstel

In de toelichting wordt in paragraaf 2.3.8 Kabels en Leidingen aandacht besteed aan de ligging van een (hoofd)waterleiding en in de bijlage van de toelichting (bijlage 3) wordt de ligging van de waterleiding toegevoegd.

In de regels is in artikel Verkeer – Hoofdverkeersweg in lid 1 onder n expliciet de aanwezigheid van een reinwaterberging, drinkwatertransportleidingen en hoofdleidingen opgenomen.

12. TenneT

Met de brief van 22 november 2012, kenmerk DSO_SO/2013.12 van uw Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Ontvingen wij in het kader van artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening, de kennisgeving van de terinzagelegging van het concept van het ontwerp-bestemmingsplan Neherkade.

Aan de gegevens op de website www.ruimtelijkeplannen.nl ontlenen wij dat in dit plangebied geen eigendommen van ons bedrijf zijn betrokken.

Wij danken u voor het toezenden van de kennisgeving.

Reactie

De reactie van TenneT wordt voor kennisgeving aangenomen.

14. Het bestuur van de Fietsersbond enfb

Betreft: Zienswijze op het Startdocument MERNeherkade d.d. 19 augustus 2010 van bureau TAUW in opdracht van de gemeente Den Haag

Het voorstel gaat uit van een verbetering van het autoverkeer op de Neherkade.

Daarbij wordt het voor fietsers vrijwel onmogelijk gemaakt nog gebruik te maken van deze weg.

Vooraf fietsers van Den Haag - Zuidwest richting Binckhorst wordt een goede, aangename en snelle verbinding vrijwel onmogelijk gemaakt.

De Fietsersbond stelt dan ook voor om dit gemis te compenseren door de (fietsroute)route langs de Laak te verbeteren.

De Fietsersbond hoopt en verwacht dat de fietsroute LAAK betrokken wordt bij de verdere uitwerking van het ontwerpplan Neherkade

Reactie

In een zienswijze op het Startdocument MER Neherkade heeft de Fietsersbond voorgesteld om het gemis van de Neherkade als fietsroute te compenseren door de (fiets)route langs de Laak te verbeteren. Omdat fietsen op de Neherkade in de huidige situatie gevaarlijk is en in de nieuwe situatie niet meer toegestaan wordt, is de scope van het project uitgebreid met het verbeteren van de bestaande fietsverbinding in de Laakzone. In de Laakzone liggen aan de zijde van de Laakweg al grotendeels vrijliggende fietspaden, maar voor de ontbrekende en de onveilige gedeeltes wordt de fietsroute verbeterd.

Ontwerp tussen Slachthuislaan en Slachthuisstraat

In het gedeelte van de Laakzone tussen de Slachthuisstraat en Slachthuislaan zijn de groenstroken te smal voor een vrijliggend fietspad. Het voornemen is om van de rustige woonstraat (30 kilometer per uur) een zogenaamde fietsstraat te maken. Binnen het regiem van een fietsstraat is de automobilist ondergeschikt aan de fietser. Het huidige profiel van de woonstraat blijft intact. Voor autoverkeer wordt de straat ingericht als éénrichtingsverkeer, voor fietsers geldt tweerichtingsverkeer. Door deze nieuwe inrichting lijkt de straat op een fietspad en zal minder autoverkeer aantrekken.

Ontwerp tussen Slachthuisstraat en Rijswijkseweg

Tussen de Slachthuisstraat en de Rijswijkseweg is de huidige fietsroute ontoereikend. Met name het gedeelte tussen de 1e Laakdwarsweg en de Rijswijkseweg is zeer onveilig, waar op een zeer smalle 30 kilometer per uur weg, tegen de richting van het autoverkeer zeer dicht langs de trambaan, gefietst moet worden. Er wordt over dit hele gedeelte een nieuw vrijliggend fietspad aangelegd in de rand van de groenstrook. Ter compensatie van het ecologisch groen wordt de verharde trambaan vergroend en wordt de huidige groenstrook heringericht.

Bestemmingsplan

Deze wijziging van het Schetsontwerp is door de gemeenteraad op 8 september 2011 vastgesteld. In het vigerende bestemmingsplan Laakwijk - Schipperskwartier uit 2007 is het reeds bij recht mogelijk een (recreatief) fietspad aan te leggen. Dit betekent dat voor de realisatie en optimalisatie van het

fietspad langs de Laak geen bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is. Vandaar dat dit fietspad niet opgenomen is in dit bestemmingsplan Neherkade.

7.2 Inspraak- en participatieverordening

7.2.1 Communicatietraject

Bewoners en ondernemers zijn geïnformeerd via de volgende middelen:

MIDDELEN	TOELICHTING
Informatiebijeenkomsten	Tijdens de schetsontwerpfase zijn er twee informatiebijeenkomsten georganiseerd om de buurt te informeren over de plannen en input te krijgen op het ontwerp. Tijdens een informatiebijeenkomst is de informatiebehoefte geïnventariseerd. Op basis hiervan is een communicatieplan gemaakt. Onderdeel daarvan was o.a. de oprichting van een begeleidingscommissie. Tijdens de ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan en de MER wordt er een derde inloopavond worden georganiseerd.
Begeleidingscommissie	Om frequenter te kunnen klankborden met een brede groep stakeholders is de "begeleidingscommissie Neherkade" opgericht. Deze bestaat o.a. vertegenwoordiging uit bewonersorganisaties, de fietsersbond, de BLF, de roeivereniging en betrokken bewoners. Tijdens dit overleg wordt het ontwerp en de voortgang besproken maar ook bereikbaarheid en mogelijke obstakels, om voorafgaand aan de uitvoering zo veel mogelijk rekening te houden met de omgeving. Input vanuit de leden is verwerkt in het ontwerp.
Website	De website over de Neherkade is te vinden via de rubriek 'verkeer en vervoer' op www.denhaag.nl . Alle informatie rondom het project staat op deze pagina. Alle informatie staat ook op de pagina van de Rotterdamsebaan via een link.
Factsheet	Er is een factsheet geproduceerd waarin alle informatie over het project staat. Dus de planning, ontwerp, voortgang enz. ook bevat de sheet beeldmateriaal over hoe het er straks uit komt te zien.
Bewonersbrieven	Diverse bewonersbrieven zijn verzonden in een oplage van 4000 stuks over onder andere uitnodigingen en voortgang. Diverse uitnodigingen en voortgangsberichten zijn verzonden in een oplage van 4000 stuks.
Artikelen in wijkbladen	Op basis van de voortgang is in de wijkbladen informatie geplaatst. Hierbij valt te denken aan een interview met de projectmanager en voortgangsberichten.
Bewegende beelden	Bij verschillende gelegenheden is beeldmateriaal gebruikt afkomstig uit de dynamische verkeersmodellen.
Basis presentatie	Om het project intern en extern te positioneren is een basispresentatie gebruikt. Deze presentatie bevat beeldmateriaal, nut en noodzaak, planning en inzicht in de diverse producten.

Van 14 oktober 2010 t/m 25 november 2010 heeft het startdocument MER Neherkade ter inzage gelegen met het schetsontwerp Neherkade. In deze periode zijn een negental zienswijzen ingediend welke tot een aantal aanpassingen in het ontwerp hebben geleid.