



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Herinrichting Neherkade Den Haag

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

24 mei 2013 / rapportnummer 2486-66





# 1. Oordeel over het milieueffectrapport MER

De gemeente Den Haag heeft het voornemen de Neherkade aan te passen zodat de bereikbaarheid verbetert. De Neherkade is onderdeel van de Centrumring en Den Haag werkt aan de verbetering van de doorstroming op deze ring. Voor de aanpassing van de Neherkade moet het bestemmingsplan worden aangepast en deze aanpassing is project m.e.r.-plichtig.

In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')<sup>1</sup> zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER

**De Commissie is van oordeel dat het MER de essentiële informatie bevat om een besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.**

Het MER gaat uitvoering in op één voorkeursalternatief (VKA) en daarnaast op een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA), dat gebaseerd is op het beschreven VKA. Het MMA bevat maatregelen om de milieukwaliteit verder te verbeteren. Het MER bevat een uitvoerige beschrijving van de uitwerking van het schetsontwerp. De verschillende milieueffecten zijn uitvoerig beschreven en deze beschrijving bevat nuttige informatie voor de uitwerking van het voorontwerp en de maatregelen.

In een robuustheidstoets is gekeken naar de effecten van de aanleg van de Rotterdamsebaan op de Neherkade. Daarbij is gekeken naar de effecten op verkeer, geluid en luchtkwaliteit. Andere milieueffecten zijn in de robuustheidstoets buiten beschouwing gelaten, omdat deze niet zullen veranderen bij de aanleg van de Rotterdamsebaan.

De Commissie constateert dat de aanleg van de Rotterdamsebaan een relevant effect heeft op de verkeersintensiteiten op de Neherkade en aanliggende wegvakken. Op het ene wegvak zal de intensiteit toenemen en op het andere afnemen. Voor de bereikbaarheid en doorstroming op de Neherkade heeft dit geen significante gevolgen. Voor de effecten op geluid en luchtkwaliteit zijn de verschillen mogelijk wel significant. De Commissie adviseert bij de beoordeling van de effecten en afweging van (mitigerende) maatregelen uit te gaan van beide situaties (zie paragraaf 2.1).

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor de besluitvorming.

---

<sup>1</sup> De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan vermeld in bijlage 1 bij dit advies en op de website van de Commissie [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl).

## 2. Toelichting op het oordeel en aandachtspunten voor de besluitvorming

### 2.1 Samenhang Neherkade en Rotterdamsebaan

#### Referentiesituatie

Het MER beschrijft de referentiesituatie zonder de aanleg van de Rotterdamsebaan<sup>2</sup>. Hoewel de Neherkade en de Rotterdamsebaan een duidelijke samenhang vertonen en de Rotterdamsebaan in 2019 gereed moet zijn heeft de gemeente er bewust voor gekozen deze nieuwe weg niet als autonome ontwikkeling mee te nemen. De reden daarvan is dat de Neherkade een project is dat op zichzelf staat. Ook zonder de Rotterdamsebaan moet de Neherkade namelijk worden aangepakt. Andersom geldt dat aanpassing van de Neherkade noodzakelijk is voor de aanleg van de Rotterdamsebaan.

Om de effecten van de Rotterdamsebaan op de Neherkade in beeld te brengen is een robuustheidstoets in het MER uitgevoerd (Hoofdstuk 5). In deze toets zijn de effecten van verkeer, geluid en luchtkwaliteit beschreven. In dit hoofdstuk gaat de Commissie in op deze effectbeschrijvingen en geeft aan wat dit betekent voor de (milieu-)informatie die bij de besluitvorming over het bestemmingsplan moet worden betrokken.

#### Verkeer

Het hoofdstuk Robuustheidstoets Rotterdamsebaan beschrijft de effecten van de aanleg Rotterdamsebaan op verkeer. Daaruit blijkt dat voor een aantal wegen en wegvakken de intensiteiten als gevolg van de aanleg van de Rotterdamsebaan fors wijzigen. Voor de Neherkade betekent dit bijvoorbeeld een groei van 43% op het noordoostelijk deel van de weg. Voor de Rijswijkseweg betekent het een afname van 50%.

Het MER concludeert dat de wijziging van verkeersintensiteiten niet tot doorstromingsproblemen leiden op het onderzochte traject. De voorgenomen aanpassingen van de Neherkade zijn daarmee robuust.

De wijziging van de verkeersintensiteiten heeft ook consequenties voor (de ruimtelijke verdeling van) de effecten op geluid en luchtkwaliteit.<sup>3</sup>

#### Geluid

In hoofdstuk 5 van het MER wordt een doorkijk gegeven van de cumulatieve effecten op geluid in geval de Rotterdamsebaan wordt gerealiseerd. De conclusie is dat de geluideffecten op de woningen van de Rijswijkseweg afnemen omdat hier de verkeersintensiteiten sterk dalen. De geluidbelasting op de Neherkade, daarentegen, neemt licht toe omdat de intensiteiten daar toenemen.

---

<sup>2</sup> De Commissie merkt op dat een beschrijving van de referentie met Rotterdamsebaan (en dus zonder Neherkade) niet relevant is, omdat bij de aanleg van de Rotterdamsebaan een aangepaste Neherkade het uitgangspunt is. Met andere woorden als de Neherkade niet wordt aangepast zal de Rotterdamsebaan niet worden aangelegd. Deze beschrijving kan wel relevant zijn als probleemanalyse waarmee kan worden aangetoond dat aanpassing van de Neherkade (mede) noodzakelijk is bij aanleg van de Rotterdamsebaan.

<sup>3</sup> Deze constatering wordt ook gedaan in de zienswijze van de Leidschendamse Golfvereniging Leeuwenbergh.

De Commissie constateert dat bij de toetsing aan de Wet geluidhinder en de hogere waarde procedure in het kader van het bestemmingsplan de situatie zonder aanleg van de Rotterdamsebaan is gebruikt

De Commissie concludeert dat het bestemmingsplan Neherkade feitelijk twee situaties met verschillende geluidbelastingen mogelijk maakt, namelijk een situatie zonder en met Rotterdamsebaan. In de ene situatie is de geluidbelasting bij onder andere de Rijswijkseweg hoger en in de andere situatie is de belasting bij de Neherkade hoger. Het MER beschrijft voor beide situaties de geluidbelastingen.

De Commissie adviseert om de milieuinformatie van beide situaties te gebruiken bij de toetsing aan de Wet geluidhinder en daarbij uit te gaan van de worst-case situatie op de verschillende wegvakken<sup>4</sup>. Betrek de informatie van beide worst-case situaties bij de besluitvorming over het bestemmingsplan.

### **Luchtkwaliteit**

Voor de effecten op luchtkwaliteit geldt hetzelfde als voor de effecten voor geluid. In de situatie met Rotterdamsebaan zal de luchtkwaliteit op sommige locaties verbeteren en op andere locaties verslechteren als gevolg van verandering van verkeersintensiteiten. Op basis van de informatie in het MER concludeert de Commissie dat dit voor de toetsing aan grenswaarden in geen van beide situaties tot knelpunten leidt. Wel zal analoog aan de effectbeschrijving voor geluid voor de verschillende situaties en wegvakken de worst-case moeten worden gepresenteerd ten behoeve van de besluitvorming over het bestemmingsplan.

De Commissie adviseert deze informatie mee te nemen bij de besluitvorming.

### **Conclusies beschrijving effecten Rotterdamsebaan**

Het is waarschijnlijk dat de Neherkade eerder zal zijn aangelegd dan de Rotterdamsebaan. Dit betekent dat er in deze periode andere verkeersintensiteiten optreden ten opzichte van de eindsituatie met de Rotterdamsebaan. De milieueffecten voor de aanliggende wegvakken zullen daarom ook in de tijd verschillen. Het MER beschrijft deze verschillende situaties, maar bij de toetsing van het bestemmingsplan aan de wettelijke kaders wordt uitgegaan van het VKA zonder Rotterdamsebaan.

De Commissie adviseert bij de besluitvorming van het bestemmingsplan uit te gaan van beide situaties en de eventueel benodigde maatregelen voor geluid en lucht uit te gaan van de worst-case van zowel de (tijdelijke) situatie zonder Rotterdamse baan en de (eind)situatie met Rotterdamse baan.

## **2.2 Bereikbaarheid Neherkade voor fietsers**

In de huidige situatie zijn er geen aparte fietspaden aanwezig op de Neherkade, maar fietsers mogen wel op de rijbaan (tussen het doorgaande autoverkeer). De Neherkade zal in de toe-

---

<sup>4</sup> Voor de Rijswijkseweg is dit de situatie zonder Rotterdamsebaan, voor de Neherkade met Rotterdamsebaan.

komst worden afgesloten voor doorgaand fietsverkeer. Voor dit doorgaande verkeer wordt een alternatief geboden met de fietsroute langs de Laak ten oosten van de Neherkade. Onderdeel van het project Neherkade is de verbetering van deze route, dit is in een separaat document uitgewerkt. De Commissie adviseert deze informatie te betrekken bij de besluitvorming.

De Commissie constateert dat het MER nauwelijks ingaat op de fietsbereikbaarheid van de adressen (woningen en bedrijven) aan de Neherkade. De ontwerptekeningen van het Voorkeursalternatief geven wel inzicht in de autobereikbaarheid en parkeerplaatsen. De bereikbaarheid per fiets en de fietsroutes van en naar de Neherkade zijn niet duidelijk.<sup>5</sup> De wijzigingen voor de fietsers ten opzichte van de huidige situatie is niet duidelijk beschreven in het MER en op basis van de plankaarten.<sup>6</sup>

De Commissie adviseert om ten behoeve van de besluitvorming duidelijk aan te geven hoe de bereikbaarheid van de bestemmingen Neherkade voor fietsers is geregeld.

---

<sup>5</sup> Dit geldt bijvoorbeeld voor de bereikbaarheid van het Leegwaterplein vanaf de Neherkade (zuidzijde). Een directe doorsteek vanaf de ventweg naar de rotonde lijkt hier logisch, maar ontbreekt op de ontwerpkaarten, de fietsoversteek over de zuidwestelijke poot van de rotonde krijgt dan ook een functie.

<sup>6</sup> Zie ook de zienswijze van de Fietsersbond afdeling Haagse regio, die aangeeft: "Daarnaast gaan we er vanuit dat de woningen en ondernemingen, gelegen aan de Neherkade, zonder omweg met de fiets bereikbaar blijven."

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER**

**Initiatiefnemer:** college van Burgemeester en wethouders van gemeente Den Haag

**Bevoegd gezag:** de gemeenteraad van Den Haag

**Besluit:** vaststellen of wijzigen van het bestemmingsplan

**Categorie Besluit m.e.r.:** C1.5

**Activiteit:** herinrichting van de Neherkade

### **Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure in de Posthoorn van: 20 oktober 2010

ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 21 oktober tot en met 3 december 2010

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 20 oktober 2010

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 22 december 2010

kennisgeving MER in de Staatscourant van: 8 maart 2013

ter inzage legging MER: 8 maart tot en met 18 april 2012

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 4 maart 2013

toetsingsadvies uitgebracht: 24 mei 2013

### **Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ing. E.H.A. de Beer

ir. J.E.M. Lax

drs. R. Meeuwsen (werkgroepsecretaris)

M.A.J. van der Tas (voorzitter)

### **Werkwijze Commissie bij toetsing:**

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

**Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- MER Herinrichting Neherkade, januari 2013
- Samenvatting MER Herinrichting Neherkade, januari 2013
- MER Neherkade Gezondheid, januari 2013
- MER Neherkade Verkeer januari 2013
- MER Neherkade Externe Veiligheid, januari 2013
- Project-MER Neherkade Achtergrondrapport Geluid definitief, februari 2013
- Project-MER Neherkade Achtergrondrapport Luchtkwaliteit, januari 2012
- Ontwerp Bestemmingsplan Neherkade, februari 2013
- MER Neherkade Water, februari 2013
- MER Neherkade Bodem, januari 2013
- MER Neherkade Ecologie, januari 2013
- MER Neherkade Ruimtelijke kwaliteit, januari 2013

De Commissie heeft kennis genomen van vier zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 22 april van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) op de pagina *Commissie m.e.r.*









# Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Herinrichting Neherkade Den Haag

ISBN: 978-90-421-3735-6



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

W [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

