

Ruimtelijke kwaliteit

MER Neherkade

Achtergrondrapport

gemeente Den Haag
januari 2013
Definitief

Colofon

De inhoud van dit achtergrondrapport Ruimtelijke Kwaliteit is tot stand gekomen met medewerking van deskundigen van de Ingenieursbureaus Tauw en Royal Haskoning/DHV. De eindredactie van het achtergrondrapport is uitgevoerd door de gemeente Den Haag.

INHOUD

BLAD

1	INLEIDING	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Dit achtergrondrapport	2
2	DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ONDERZOCHE ALTERNATIEVEN	3
2.1	Inleiding	3
2.2	Plan- en studiegebied	3
2.3	Onderzochte situaties	4
2.4	Wijze van beoordelen	5
3	ONDERZOEKSMETHODIEK	6
3.1	Onderzoeksmethodiek	6
3.2	Toetsingscriteria en beoordelingskader	6
4	BELEID EN REGELGEVING	10
4.1	Ruimte voor Kwaliteit - Kadernota Openbare Ruimte Den Haag (2004)	10
4.2	Wêreldstad aan Zee - Structuurvisie Den Haag 2020 (2005)	10
4.3	Groen kleurt de stad - Beleidsplan voor het Haagse groen 2005-2020 (2005)	11
4.4	Haagse Bomen 2008-2017 - Kiezen voor kwaliteit en diversiteit (2008)	12
4.5	Stedelijke Ecologische Verbindingszones in Den Haag 2008-2018 (2008)	13
4.6	Archeologische Waarden- en Verwachtingskaart Den Haag (AWVK)	13
4.7	Gebiedsgericht Milieubeleid gemeente Den Haag	14
5	HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN	16
5.1	Historische ontwikkeling Neherkade	16
5.2	Belevingswaarde	20
5.3	Gebruikswaarde	23
5.4	Toekomstwaarde	25
6	EFFECTBESCHRIJVING EN BEOORDELING ALTERNATIEVEN	27
6.1	Belevingswaarde	27
6.2	Gebruikswaarde	29
6.3	Toekomstwaarde	30
6.4	Samenvatting beoordeling Ruimtelijke kwaliteit	31
6.5	Toetsing aan gemeentelijk beleid	32
7	EFFECTBEPERKENDE MAATREGELEN EN MMA	34
7.1	Effectbeperkende maatregelen	34
7.2	Meest milieuvriendelijk alternatief	35
8	LEEMTE IN KENNIS	36

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De Neherkade is een drukke verkeersweg langs de Laakhaven, in het stadsdeel Laak. De Neherkade maakt onderdeel uit van de Centrumring van Den Haag en in de toekomst sluit de Neherkade, via de Mercuriusweg, aan op de Rotterdamsebaan. De Rotterdamsebaan is de nieuwe, nog te realiseren, verbindingsweg tussen het knooppunt Ypenburg (A4/A13) en Den Haag - Centrumring.

Het gedeelte van de Neherkade tussen de Trekvliesbrug en de Calandstraat is op dit moment een knelpunt voor zowel de verkeersdoorstroming als de luchtkwaliteit. Bovendien wordt er in de toekomst nog meer verkeer verwacht op de Neherkade. Dit als gevolg van de aansluiting op de Rotterdamsebaan en de toename van verkeer in en naar de stad Den Haag. Dit leidt ertoe dat herinrichting van de Neherkade noodzakelijk is om de doorstroming én de luchtkwaliteit te verbeteren.

Op grond van de te verwachten milieueffecten als gevolg van de omvang van de verkeersstromen vanaf de Centrumring en de nog aan te leggen Rotterdamsebaan wordt een m.e.r.-procedure doorlopen, voordat besluitvorming over het project plaatsvindt. In het kader van deze procedure wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. In dit MER zijn de gevolgen van de herinrichting op het milieu beschreven, zodat milieuoverwegingen een volwaardige rol spelen bij de besluitvorming over het Bestemmingsplan Neherkade.

1.2 Dit achtergrondrapport

In het milieueffectrapport (MER) zijn de milieueffecten van de alternatieven voor de herinrichting van de Neherkade beschreven. Als basis voor het MER zijn er verschillende thematische achtergrondrapporten opgesteld. De voorliggende rapportage is het achtergrondrapport voor het thema Ruimtelijke kwaliteit. De achtergrondrapporten zijn zelfstandig leesbaar. Daarom staat in hoofdstuk 2 een korte beschrijving van de voorgenomen activiteit zodat de context van het project duidelijk wordt. De daarop volgende hoofdstukken beschrijven per milieuaspect de informatie die relevant zijn voor de besluitvorming. Het gaat daarbij onder meer om een beschrijving van de huidige situatie, de effecten van het voorkeursalternatief ten opzichte van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling en een toetsing in welke mate het voorkeursalternatief invulling geeft aan de Haagse ambities voor milieu en omgeving.

De laatste twee hoofdstukken bevatten de effectbeperkende maatregelen, de effecten van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA), de leemten in kennis en de voorzet voor een monitoringsprogramma.

2 DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ONDERZOCHE ALTERNATIEVEN

2.1 Inleiding

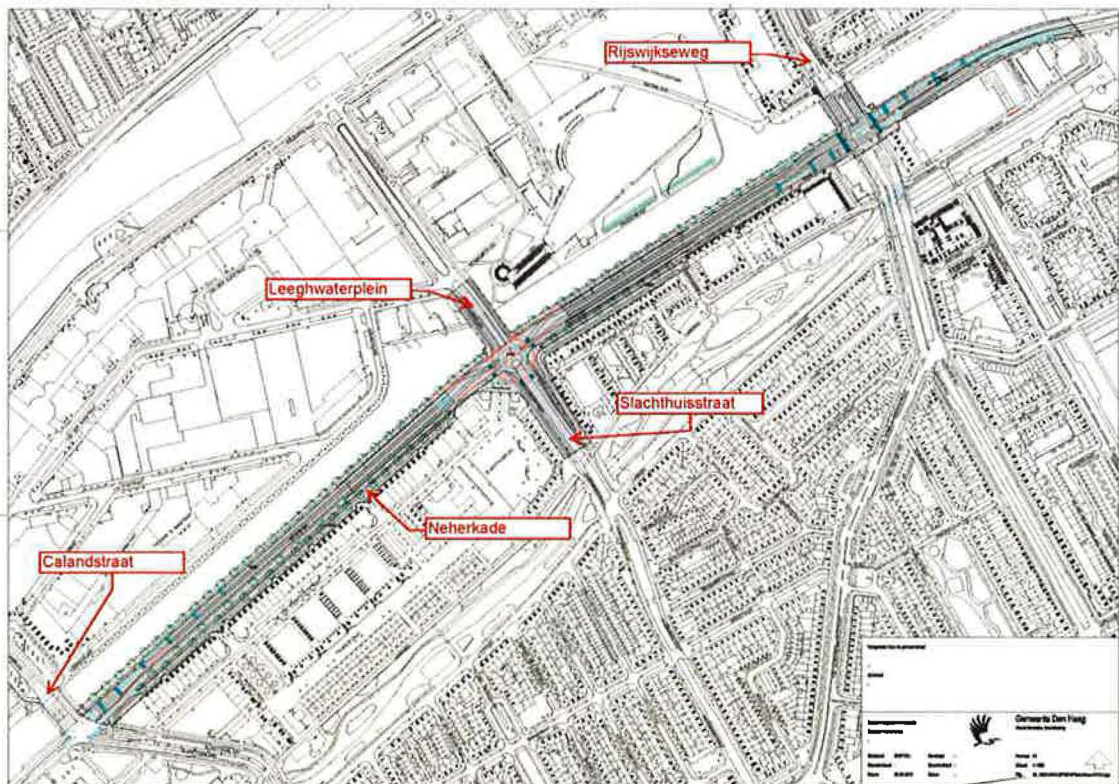
De voorgenomen activiteit bestaat uit de herinrichting van de Neherkade conform het Schetsontwerp Neherkade (vastgesteld in oktober 2010) en het daarop gebaseerde Voorlopig Ontwerp (Den Haag, 2011). Een belangrijk element in deze ontwerpen is een ongelijkvloerse kruising van de Neherkade met het Leeghwaterplein. Op de kruising met de Rijswijkseweg en de Callandstraat wordt de opstelcapaciteit vergroot. Naast een verbetering van de doorstroming en de luchtkwaliteit wordt er naar gestreefd om kansen op verschillende milieuthema's die zich in het plangebied voordoen zoveel mogelijk op te pakken. Dit is een belangrijk uitgangspunt, evenals het uit te voeren onderzoek naar de wijze waarop het project een bijdrage kan leveren aan verschillende Haagse ambities voor milieu en omgeving.

2.2 Plan- en studiegebied

Plangebied

Het plangebied is het gebied waarbinnen de voorgenomen activiteiten plaatsvinden. Dit gebied wordt bestempeld als de 'Neherkade'. De Neherkade loopt parallel aan het water van de Laakhaven; van de Mercuriusweg in het (noord)oosten tot het Hildebrandplein in het zuidwesten. Het project herinrichting Neherkade omvat het deel van de Neherkade tussen de Trekvlietbrug in het (noord)oosten tot aan de Calandstraat / Slachthuislaan in het (zuid)westen, inclusief de kruising met het Leeghwaterplein. Het plangebied voor de voorgenomen activiteit is weergegeven in figuur 2.1.

Figuur 1 Plangebied Neherkade



Studiegebied

Het studiegebied voor het thema Ruimtelijke kwaliteit wordt bepaald door het plangebied, inclusief de Laakhaven en de aangrenzende bebouwing die mede de identiteit van de Neherkade bepalen. Daarnaast maken de omliggende (verblijfsgebieden), waarvoor de Neherkade een structuur- of verbindingfunctie vervult, onderdeel uit van het studiegebied. Hierbij gaat het specifiek om het gebied Laakhaven (gebied rond de Haagse Hogeschool) en Laakhaven-West.

2.3 Onderzochte situaties

Voor het thema bodem zijn, evenals voor het milieueffectrapport, de milieueffecten in beeld gebracht van de volgende situaties:

1. Huidige situatie: de situatie in 2011 (zonder herinrichting van de Neherkade);
2. Referentiealternatief: de situatie in 2020 zonder herinrichting van de Neherkade en mét alle ruimtelijke ontwikkelingen die reeds zijn vastgelegd in een juridisch planologisch plan en/of besluit;
3. Voorkeursalternatief: de situatie in 2020 waarbij de herinrichting van de Neherkade is voltooid;
4. Meest Milieuvriendelijke alternatief: de situatie in 2020 waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu zoveel mogelijk worden voorkomen of beperkt én de positieve gevolgen zo veel mogelijk worden benut met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu;

1. Huidige situatie

In dit onderzoek is voor de huidige situatie het jaar 2011 gehanteerd. De Neherkade heeft binnen het plangebied drie (door verkeersregelininstallaties) gelijkvloerse kruisingen.

2. Referentiealternatief

Zowel in een gezondheidseffectscreening als in een milieueffectrapport worden de effecten van de verschillende situaties (alternatieven) altijd vergeleken met een referentiesituatie (het referentiealternatief). De referentiesituatie is de situatie die in de toekomst zal ontstaan als de voorgenomen activiteit niet wordt ondernomen. De referentiesituatie voor de achtergrondonderzoeken en het MER betreft de toekomstige situatie voor het jaar 2020, wanneer er geen herinrichting plaatsvindt van de Neherkade. Vastgestelde bouwplannen en infrastructurele projecten die in 2020 gereed zijn, maken wel onderdeel uit van de referentiesituatie. Basis hiervoor is de Structuurvisie Wereldstad aan Zee en de Haagse Nota Mobiliteit.

3. Voorkeursalternatief (VKA)

Dit is het alternatief waarbij de Neherkade wordt heringericht zoals voorgesteld in het Schetsontwerp en nader gedetailleerd in het Voorlopig Ontwerp (Movares, 2011). Voor dit onderzoek is het jaar 2020 als uitgangsjaar genomen.

Vertrekpunt voor de herinrichting van de Neherkade is de Haagse Nota Mobiliteit (HNM). In de HNM is het volgende over de Neherkade opgenomen: *"In samenhang met de aanleg van de Rotterdamsebaan is verruiming van de Neherkade aan de orde. Het gaat dan om extra capaciteit voor het autoverkeer, maar ook om een betere doorstroming van het kruisend openbaar vervoer, in combinatie met het oplossen van milieuknelpunten en een goede oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer."*

Kern van het probleem op de Neherkade is de slechte verkeersafwikkeling ter hoogte van kruispunt Neherkade-Rijswijkseweg en ter hoogte van kruispunt Neherkade-Slachthuisstraat-Leeghwaterplein. De

oplossing is daarom met name gezocht in het verbeteren van de doorstroming op beide kruispunten, en bij voorkeur door het ontvlechten van de verschillende verkeersstromen.

De speelruimte voor oplossingen is, door de ruimtelijke situatie (bestaande bebouwing, ligging van het water) beperkt. De volgende maatregelen zijn realistisch en dragen in voldoende mate bij aan het oplossen van het knelpunt:

- Ongelijkvloerse kruising op het kruispunt Neherkade - Leeghwaterplein: ruimtelijk is dit inpasbaar. Hierdoor wordt het doorgaande verkeer op de Neherkade gescheiden van het kruisende autoverkeer en openbare vervoer van Slachthuisstraat naar Leeghwaterplein en vice versa. De lengte van de onderdoorgang is circa 150 m
- Vergroten van opstelcapaciteit kruising Neherkade-Rijswijkseweg: een ongelijkvloerse kruising is hier niet mogelijk vanwege beperkte ruimte. Het toevoegen van opstelstroken zorgt in voldoende mate voor verbetering van de verkeersafwikkeling op dit kruispunt
- De kruising van de Neherkade met de Calandstraat is al in 2009 ingericht op grotere verkeersstromen

4. Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Het MMA is een alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu zoveel mogelijk worden voorkomen of beperkt met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu.

2.4 Wijze van beoordelen

Van alle thema's zijn de relevante milieueffecten onderzocht. Welke milieueffecten dit zijn, is per thema verantwoord. De effectbeschrijving gaat in op zowel de realisatiefase als de gebruik- en beheerfase. Daarbij zijn permanente en tijdelijke effecten beschreven. Naast de milieueffecten is ook ingegaan op de bijdrage van het project aan het gemeentelijk beleid.

De milieueffecten zijn inzichtelijk gemaakt voor alle onderzochte situaties. De onderzoeksgegevens zijn vertaald in een beoordeling. Zowel de huidige situatie als het VKA en ook MMA is beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie (die dus altijd neutraal scoort). Hierdoor zijn zowel de huidige situatie (hoe is het nu) en de toekomstige situatie (hoe wordt het) goed met elkaar te vergelijken. De (eind)beoordeling van effecten gebeurt met behulp van plussen en minnen op een vijfpuntsschaal (zie tabel 2.1).

Tabel 2.1 beoordeling met 5 puntsschaal

Waardering	Omschrijving
++	Zeer positief effect
+	Positief effect
0	Niet of nauwelijks effect
-	Negatief effect
--	Zeer negatief effect

3 ONDERZOEKSMETHODIEK

in dit hoofdstuk is beschreven op welke wijze de effecten van de herinrichting van de Neherkade zijn onderzocht en beoordeeld. De gehanteerde onderzoeksmethodiek staat beschreven in paragraaf 3.1, de toetsingscriteria en het beoordelingskader is beschreven in paragraaf 3.2.

3.1 Onderzoeksmethodiek

In het startdocument¹ voor dit MER was uitgegaan van een achtergrondrapport voor "Landschap en Cultuurhistorie" en een achtergrondrapport voor "Ruimtelijke Ordening". Op advies van de Commissie m.e.r.² is gekozen om het thema Ruimtelijke Kwaliteit te hanteren, en hieraan thema's landschap, cultuurhistorie (incl. archeologie) en ruimtelijke ordening te koppelen. Ruimtelijke kwaliteit is een begrip waarvoor geen scherpe definitie bestaat. Algemeen geaccepteerd is echter de omschrijving van de bouwstenen van ruimtelijke kwaliteit:

Ruimtelijke kwaliteit = belevingswaarde + gebruikswaarde + toekomstwaarde

Deze drie basisbegrippen gelden voor alle schaalniveaus. Bovendien zijn deze begrippen van alle tijden. De Romeinse bouwmeester Vitruvius gebruikte al 60 jaar voor Christus de sterk verwante begrippen *utilitas* (bruikbaarheid), *venustas* (uiterlijk schoon), en *firmitas* (degelijkheid). De door ons tegenwoordig gebruikte 'waarden' zijn breder van inhoud. Zo is belevingswaarde meer dan schoonheid en toekomstwaarde meer dan degelijkheid.

3.2 Toetsingscriteria en beoordelingskader

In dit achtergrondrapport zijn de genoemde drie bouwstenen van ruimtelijke kwaliteit (belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde) verder uitgesplitst in kwaliteitsaspecten. Deze kwaliteitsaspecten vormen de gehanteerde toetsingscriteria.

3.2.1 Belevingswaarde

Dit ruimtelijke kwaliteitsaspect is getoetst aan de hand van drie criteria: structuur, sociale veiligheid en identiteit, herkenbaarheid en schoonheid. Deze criteria zijn verder toegelicht. In tabel 3.1 is weergegeven wanneer aan het aspect belevingswaarde een positieve, neutrale dan wel negatieve beoordeling is toegekend.

Structuur

Er is in het plangebied een duidelijke zonering in bebouwing, verkeer en water. Door aanpassingen van de verhoudingen tussen de zones, of aanpassingen binnen een zone, kan deze structuur worden beïnvloed.

Sociale veiligheid

Door aanpassingen van (on)overzichtelijke situaties en veranderingen in het aantal passanten (sociale controle) wordt de sociale veiligheid beïnvloed.

¹ Tauw (2010), Startdocument MER Neherkade. Reikwijdte en Detailniveau MER Neherkade. 19 augustus 2010

² Commissie voor de milieueffectrapportage, 22 december 2010 nummer 2486-32

Identiteit, herkenbaarheid en schoonheid

Door verandering of het benutten van aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarden kan de identiteit, herkenbaarheid en schoonheid van de Neherkade positief of negatief worden beïnvloed; een 'rotte plek' kan worden verbeterd, een waardevol object kan worden aangetast.

3.2.2 Gebruikswaarde

Dit ruimtelijke kwaliteitsaspect is getoetst aan de hand van vier criteria: samenhang, functies, doelmatigheid en functionele geschiktheid en bereikbaarheid. In tabel 3.2 is weergegeven wanneer er een positieve, neutrale dan wel negatieve beoordeling is toegekend voor het aspect gebruikswaarde.

Samenhang

De Neherkade is een schakel in de hoofdstructuur van de groen-, water- en verkeersverbindingen van Den Haag. Veranderingen van de Neherkade kunnen zorgen dat samenhang van de Neherkade met de rest van de stad verandert.

Functies

Veranderingen aan de Neherkade kunnen ervoor zorgen dat de Neherkade nieuwe functies kan gaan vervullen of dat bestaande functies niet meer kan vervullen. Dit beïnvloedt de gebruikswaarde van de Neherkade.

Doelmatigheid en functionele geschiktheid

Bij dit criterium gaat het om de doelmatigheid van het gebruik van de Neherkade; is de Neherkade geschikt voor de bestaande of gewenste functies. Veranderingen van de Neherkade kunnen gevolgen hebben voor de doelmatigheid en functionele geschiktheid.

3.2.3 Toekomstwaarde

Dit ruimtelijke kwaliteitsaspect wordt getoetst aan de hand van twee criteria: aanpasbaarheid en flexibiliteit en uitbreidbaarheid. In tabel 3.3 is weergegeven wanneer we een positieve, neutrale dan wel negatieve beoordeling toekennen voor het aspect toekomstwaarde.

Aanpasbaarheid en flexibiliteit van de weg

Bekeken wordt in hoeverre de aanpassingen aan de Neherkade nu invloed hebben op de toekomstige aanpasbaarheid en flexibiliteit. De vraag die gesteld kan worden is of in de toekomst nog fysieke aanpassingen kunnen worden gedaan.

Uitbreidbaarheid van bestaande functies

Hierbij gaat het om de mogelijkheid tot uitbreiding van de bestaande functies op en langs de Neherkade (infra, wonen en bedrijvigheid). Dit kan bijvoorbeeld door de weg te verbreden of de bedrijfsruimte op het maaiveld te vergroten of hoger te bouwen.

3.2.4 Beoordelingskader

De beoordeling van de effecten is uitgevoerd op basis van kwalitatieve criteria. Voor de effectbeoordeling wordt gebruik gemaakt van de volgende 5-puntsschaal:

Tabel 3.1 Beoordelingsmethodiek Belevingswaarde

Toetsingscriterium	Effect	Klassegrenzen
<i>Structuur</i>	Zeer positief (++)	De structuur verbetert in sterke mate
	Positief (+)	De structuur verbetert in beperkte mate
	Neutraal (0)	Geen of een neutraal effect
	Negatief (-)	De structuur verslechtert in beperkt mate
	Zeer negatief (- -)	De structuur verslechtert in sterke mate
<i>Sociale Veiligheid</i>	Zeer positief (++)	De sociale veiligheid verbetert in sterke mate
	Positief (+)	De sociale veiligheid verbetert in beperkte mate
	Neutraal (0)	Geen of een neutraal effect
	Negatief (-)	De sociale veiligheid verslechtert in beperkt mate
	Zeer negatief (- -)	De sociale veiligheid verslechtert in sterke mate
<i>Identiteit, herkenbaarheid en schoonheid (IH&S)</i>	Zeer positief (++)	De IH&S verbetert in sterke mate
	Positief (+)	De IH&S verbetert in beperkte mate
	Neutraal (0)	Geen of een neutraal effect
	Negatief (-)	De IH&S verslechtert in beperkt mate
	Zeer negatief (- -)	De IH&S verslechtert in sterke mate

Tabel 3.2 Beoordelingsmethodiek Gebruikswaarde

Toetsingscriterium	Effect	Klassegrenzen
<i>Samenhang</i>	Zeer positief (++)	De samenhang verbetert in sterke mate
	Positief (+)	De samenhang verbetert in beperkte mate
	Neutraal (0)	Geen of een neutraal effect
	Negatief (-)	De samenhang verslechtert in beperkt mate
	Zeer negatief (- -)	De samenhang verslechtert in sterke mate
<i>Functies</i>	Zeer positief (++)	De mogelijkheden voor functies verbeteren in sterke mate
	Positief (+)	De mogelijkheden voor functies verbeteren in beperkte mate
	Neutraal (0)	Geen of een neutraal effect
	Negatief (-)	De mogelijkheden voor functies verslechteren in beperkte mate
	Zeer negatief (- -)	De mogelijkheden voor functies verslechteren in sterke mate
<i>Doelmatigheid en functionele geschiktheid (D&FG)</i>	Zeer positief (++)	D&FG verbeteren in sterke mate
	Positief (+)	D&FG verbeteren in beperkte mate
	Neutraal (0)	Geen of een neutraal effect
	Negatief (-)	D&FG verslechteren in beperkte mate
	Zeer negatief (- -)	D&FG verslechteren in sterke mate

Tabel 3.3 Beoordelingsmethodiek Toekomstwaarde

Toetsingscriterium	Effect	Klassegrenzen
<i>Aanpasbaarheid en flexibiliteit</i>	Zeepositief (++)	Aanpasbaarheid en flexibiliteit verbeteren in sterke mate
	Positief (+)	Aanpasbaarheid en flexibiliteit verbeteren in beperkte mate
	Neutraal (0)	Geen of een neutraal effect
	Negatief (-)	Aanpasbaarheid en flexibiliteit verslechteren in beperkte mate
	Zeernegatief (--)	Aanpasbaarheid en flexibiliteit verslechteren in sterke mate
<i>Uitbreidbaarheid van bestaande functies</i>	Zeepositief (++)	De uitbreidbaarheid verbetert in sterke mate
	Positief (+)	De uitbreidbaarheid verbetert in beperkte mate
	Neutraal (0)	Geen of een neutraal effect
	Negatief (-)	De uitbreidbaarheid verslechtert in beperkte mate
	Zeernegatief (--)	De uitbreidbaarheid verslechtert in sterke mate

4 BELEID EN REGELGEVING

Op verschillende niveaus hebben overheden in wet- en regelgeving en beleidsdocumenten kaders aangegeven waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen plaats mogen en kunnen vinden. Wet- en regelgeving vormen een dwingend kader bij de planvorming. Met bestaand beleid dient rekening te worden gehouden. In dit hoofdstuk is een overzicht opgenomen van relevant beleid ten aanzien van het thema Ruimtelijke kwaliteit.

4.1 Ruimte voor Kwaliteit - Kadernota Openbare Ruimte Den Haag (2004)

Het beheer van de openbare ruimte is een samenspel van inrichting, onderhoud en gebruik. In deze kadernota wordt het begrip 'duurzame openbare ruimte' als volgt vertaald:

- Inrichting: eenvoud, harmonie en ruimte
- Onderhoud: schoon, heel en veilig
- Gebruik: functioneel, veelzijdig en flexibel

Daarnaast worden er in deze nota zogenaamde 'Haagse standaarden voor kwaliteit openbare ruimte' benoemd. Er is een onderverdeling gemaakt in: residentiekwaliteit, hofstadkwaliteit en maatwerkkwaliteit. De woon- en werkgebieden in Den Haag moeten in beginsel voldoen aan de residentiekwaliteit, namelijk basiskwaliteit. Het gaat hierbij om richtlijnen voor ontwerp, materialen en wegprofielen en tevens onderhoudsniveau.

De Neherkade en Laakhavens vallen binnen residentiekwaliteit. Dat betekent voor doelstellingen en ambities: *Herkenbare en duurzame ruimtelijke kwaliteit met sterk geïntensiveerd onderhoud. Ontwerpen kenmerken zich door dienstbaarheid (vorm volgt functie), ingetogenheid en tijdloosheid. Het groen in buurten en wijken krijgt extra aandacht, evenals de zorgvuldige toepassing van beeldende kunst.*

De Neherkade draagt op bijzondere wijze bij aan de ruimtelijke identiteit van Den Haag. Uit cultuurhistorisch oogpunt en voor het behoud van het Haagse karakter moet deze identiteitsdrager zorgvuldig worden gekoesterd en versterkt. De Neherkade 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: over de lijnen beweegt men zich door de stad en ervaart men de stad. De helderheid van de stedenbouwkundige structuur staat onder druk als gevolg van steeds wisselende gebruikseisen aan de openbare ruimte. De lange lijnen zijn van oudsher al verbindingswegen en behoren nu veelal tot de grote verkeersadren van de stad. Tijdens het ontwerpproces van het straatbeeld dienen bewaking van het stadsbeeld en waar mogelijk verbetering en verfraaiing hoog op de agenda te staan.

4.2 Wereldstad aan Zee - Structuurvisie Den Haag 2020 (2005)

In de Structuurvisie Wereldstad aan Zee onderscheidt de gemeente Den Haag vier ambities:

- Een multiculturele stad
- Een internationale stad
- Een stad aan zee
- Een monumentale residentie

Werken aan de ambitie betekent dat welzijn en welvaart worden veiliggesteld, dat geïnvesteerd wordt in leefkwaliteit en in de bijzondere waarden als cultuurhistorie en groen. Den Haag wil flink investeren in het groen en de openbare ruimte en in bereikbaarheid. Er wordt gewerkt aan de ontwikkeling van de stad, waarbij nieuwe woningen komen aan de kust, aan de Vliet, aan de randen van het groen (Lozerlaan) en binnenstedelijk in de Binckhorst, Laakhavens en Transvaal. Door spaarzaam om te gaan met de ruimte, met name door hoogbouw, wordt het groen gespaard. Ook in 2020 is Den Haag nog een prettige groene woonstad.

De Wereldstad aan Zee krijgt vorm door ontwikkelingen in vijf kansenzones:

- Het centrum
- De lijn 11-zone
- De Internationale kustzone
- De Vliet / A4-zone
- Schakelzone Lozerlaan

De Neherkade ligt aan de rand van kansenzone 'het centrum'. Er wordt vanuit het centrum een 'sprong over het spoor' gemaakt naar de Binckhorst en Laakhavens. In deze gebieden liggen mooie locaties aan het water waar ruimte is voor wonen, voorzieningen en stedelijke bedrijvigheid.

In Laakhavens is het ontwarren van het verkeersknooppunt bij station Moerwijk een belangrijke conditie voor de verdere ontwikkeling. De geplande uitvoering van Laakhavens-West is hierin een eerste stap. Dit gebied ligt vlak naast het plangebied van de MER Neherkade en wordt getransformeerd van bedrijventerreinen naar stedelijke locaties met woningbouw, stedelijke bedrijvigheid, voorzieningen en horeca. De nabijheid van het centrum, de goede bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer en de aanwezigheid van water zijn de aanjagers voor de ontwikkeling.

Voor de gehele kansenzone Het Centrum geldt dat er op het gebied van ruimtelijke kwaliteit ingezet wordt op intensief en meervoudig grondgebruik, waarbij de karakteristieke omgevingskwaliteit (waaronder groen) gekoppeld wordt aan water.

4.3 Groen kleurt de stad - Beleidsplan voor het Haagse groen 2005-2020 (2005)

Het vele groen maakt Den Haag tot een aantrekkelijke stad om te wonen, te werken en te recreëren. Door het internationale karakter en de dynamiek van de stad is er sprake van een continue ontwikkeling op het gebied van wonen, werken, recreatie en infrastructuur. Deze ontwikkeling noodzaakt tot het maken van keuzes bij de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte. Deze keuzes raken ook het groen en hebben gevolgen voor de omvang, de inrichting, het beheer en het onderhoud van het Haagse groen.

Doelstellingen beleidsplan:

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

Ambities aan de hand van de doelstellingen:

Ruimte voor groen in en om de stad

Maatschappelijke ontwikkelingen hebben consequenties voor het areaal, het gebruik en de beleving van het groen. Die delen van het groen die op grond van de aanwezige waarden en betekenissen van buitengewoon groot belang zijn voor de kwaliteit, identiteit en de belevingswaarde van de stad, haar bewoners en de natuur wordt extra bescherming geboden. Groengebieden in de stad met een duidelijk herkenbare samenhang vormen de Stedelijke Groene Hoofdstructuur van Den Haag. De Neherkade maakt deel uit van deze SGH.

Aandacht voor toegankelijkheid, gebruik en beleving van het groen

Er ontstaan nieuwe vormen van gebruik en beleving van het groen. Zo is er een verschuiving van traditioneel kijkgroen naar meer eigentijds gebruiksgroen. Inrichting en beheer worden afgestemd op de wensen van de gebruiker.

Duurzaamheid in inrichting, beheer en onderhoud van het groen

Er worden randvoorwaarden geformuleerd voor inrichting, beheer en onderhoud van groen. De kwaliteitsniveaus voor het groen worden in overeenstemming gebracht met de kwaliteitsniveaus als beschreven in de 'Kadernota Openbare Ruimte'.

Samen het groen beheren

Door de belanghebbenden meer te betrekken bij de ontwikkeling en het beheer van het groen in de stad kan de belangstelling en de betrokkenheid voor het groen worden vergroot.

Specifiek voor de Neherkade is van belang dat 'de Neherkade tot de Stedelijke Groen Hoofdstructuur (SGH) behoort. In het geval van de Neherkade gaat het om een bomenstructuur die een belangrijke bijdrage levert aan de ruimtelijke kwaliteit van de stad en aan de lange lijnen. Ook gaat het om water van belang voor de groenstructuur (Laakhaven). Met het aanwijzen van een SGH verplicht het gemeentebestuur zich om het groen dat deel uitmaakt van deze structuur op eenduidige en herkenbare wijze duurzaam in stand te houden'.

Het groen langs de Neherkade bestaat uit straatbomen. Deze bevinden zich binnen het profiel van de straat en hebben een duidelijke functie in de begeleiding van de straat. Kenmerkend voor straatbomen is de bijdrage die wordt geleverd aan de sfeer en het beeld van de stad, en de herkenbare groene lijnen door de stad.

4.4 Haagse Bomen 2008-2017 - Kiezen voor kwaliteit en diversiteit (2008)

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. Uitgangspunt bij dit streven is een efficiënte inzet van middelen door het tijdig uitvoeren van alle noodzakelijke beheer- en onderhoudsmaatregelen. Het draait niet alleen om de hoeveelheid bomen in de stad, maar vooral om de condities waaronder deze zijn geplant en daarmee om de duurzaamheid ervan. Het centrale thema van de visie is: Kiezen voor kwaliteit en diversiteit.

Beleidsthema's zijn:

- Heel Den Haag groen (evenredige verdeling straatbomen over de stad)
- Den Haag heel groen (creëren van duurzame groeiomstandigheden waar eerst nauwelijks bomen mogelijk waren)
- Den Haag 'gezond' groen (straatbomen dragen bij aan verbetering lokale luchtkwaliteit)
- Den Haag kleurrijk groen (meer toepassen aantrekkelijk bloeiende bomen in de stad)

Er is een instrumentarium ontwikkeld voor de thema's bestaande uit voorbeeldprofielen, richtlijnen en overzichten.

Beleidsthema's van belang voor Neherkade:

Bomen evenredig verdeeld. De ambitie is om een evenredige verdeling van bomen over de stad te realiseren, waarbij alle wijken als voldoende groen beleefd worden. Dit dient gerealiseerd te worden met behoud van de stedenbouwkundige karakteristiek van de wijken, met inbegrip van eventuele omstandigheden. Een boom kan voor schaduw op ontmoetingsplaatsen zorgen. En bomen kunnen (in verschillende mate) CO₂, NO₂ of fijnstof vastleggen. Maar kunnen anderzijds ook de doorstroming van de lucht beperken. Daarom moeten plek en boomsoort op elkaar worden afgestemd, dit is maatwerk. Langs de grote invalswegen in de stad is het streven een optimaal boombestand te realiseren.

4.5 Stedelijke Ecologische Verbindingszones in Den Haag 2008-2018 (2008)

Het groen in de stad is van grote betekenis voor de kwaliteit en de verspreidingsmogelijkheden van planten en dieren binnen een stedelijk gebied en vanuit de stad naar de aangrenzende groenstructuren. De Stedelijke Groene Hoofdstructuur dient daarom duurzaam in stand te worden gehouden om de natuur een kans te geven en bij te dragen aan de kwaliteit, identiteit en belevingswaarde van de stad. Eén van de functies van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur is de functie als stedelijke ecologische hoofdstructuur. De opgave voor de ecologische structuur is het behouden en versterken van deze structuur en het verbeteren van de toegankelijkheid en beleving van dit groen voor de Haagse burgers. In de stedelijke groene hoofdstructuur onderscheiden we kerngebieden en daartussen de ecologische verbindingzones.

Het studiegebied heeft in deze ecologische structuur geen functie aangewezen gekregen als kerngebied of als ecologische verbindingzone. Wel behoort de bomenrij in het plangebied tot het netwerk van waardevolle bomenrijen in de stad, aldus deze beleidsnota Stedelijke Ecologische Verbindingszones. Het water in de Laakhaven is van belang voor vissen, amfibieën en watervogels. Vleermuizen gebruiken de waterstructuur in het Boezemgebied als foerageerroute en kades herbergen (zeldzame) muurplanten.

4.6 Archeologische Waarden- en Verwachtingskaart Den Haag (AWVK)

De AWVK geeft aan waar in Den Haag archeologische waarden aanwezig zijn en waar ze verwacht worden. De kaart geldt als onderlegger voor het archeologiebeleid en vertaling naar de ruimtelijke ordening (vergunningen, m.e.r.-procedures, voorbereiding openbare werken en projecten, groenvoorziening en -onderhoud, etc). In bestemmingsplannen wordt middels een dubbelbestemming (Waarde-Archeologie 1 of 2) aangegeven waar en wanneer archeologie in het geding is. Als er sprake is van een archeologische verwachting, zal de aanvrager van een vergunningplichtige bodemingreep worden gevraagd de archeologische waarden nader in kaart te laten brengen. De gemeente bepaalt of en wanneer er voldoende informatie verzameld is om een gedegen afweging over het bodemarchief te maken. Soms is een bureauonderzoek en/of een aantal boringen daarvoor voldoende. Alleen wanneer vastgesteld is dat er een behoudenswaardige archeologische vindplaats aanwezig is, die door de bodemingrepen zal worden verstoord, komt het tot een opgraving of archeologische begeleiding.

4.7 Gebiedsgericht Milieubeleid gemeente Den Haag

Het gebiedsgericht beleid is ontwikkeld om milieu beter aan te laten sluiten bij ruimtelijke ontwikkelingen. De vier belangrijkste elementen van het gebiedsgericht beleid zijn:

- De indeling in gebiedstypen
- De ambities voor milieuthema's
- Milieukaarten
- De duurzaamheidsparagraaf

De Neherkade valt als onderdeel van de centrumring onder het gebiedstype mobiliteit. Het belangrijkste kenmerk van dit gebiedstype is de concentratie van hoog dynamische stedelijke transportfuncties. Het omvat onder andere de knooppunten van openbaar vervoer, de lange lijnen (tramlijnen, ontsluitingswegen, hoofdwegen, et cetera) en andere belangrijke voorzieningen die gericht zijn op de bereikbaarheid van de stad, zoals de NS-stations.

Naar hun aard zijn het smalle gebieden die veelal worden geflankeerd door bebouwing (bedrijvigheid of wonen) en groen. Tot het gebiedstype behoort niet alleen de infrastructuur zelf maar ook de bebouwing of het groen dat direct aan de infrastructuur grenst. Thema's die aan de orde komen zijn bodem, externe veiligheid, geluid, lucht, mobiliteit, schoon, water, natuur en klimaat.

Specifiek voor het thema ruimtelijke kwaliteit is van bovenstaande thema's het thema 'schoon' relevant. Hiervoor is de ambitie uitgesproken dat het gebied zeer schoon ('ambitieniveau maximaal') moet zijn, wat betekent dat er geen zwerfvuil zichtbaar mag zijn. Hierdoor moeten er voldoende afvalbakken geplaatst worden en moet er geveegd kunnen worden. Beleid voor onkruidbestrijding is in ontwikkeling. De directe omgeving van de Neherkade valt in het gebiedstype gemengd wonen, hiervoor gelden bij het thema schoon de 'extra ambities'.

In de tabellen 4.1 en 4.2 worden respectievelijk de maximale en extra ambities van het milieubeleid ten aanzien van het thema 'schoon' beschreven. In het hoofdstuk effectbeoordeling (hoofdstuk 6) wordt aangegeven welke relatie er ligt tussen de ingreep in de Neherkade en de ambities vanuit het GGMB.

Tabel 4.1 beleidsambities milieubeleid schoon maximaal

Schoon (maximaal)	ambities	maatregelen
Algemene omschrijving	Zeer schoon	
Zwerfvuil	Beeldbestek A (er is geen zwerfvuil Inrichtingsmaatregelen: zichtbaar)	• Plaatsen van afvalbakken • Voldoende ruimte voor veegwagens Veegbeleid Communicatie
Onkruid	Beleid voor onkruidbestrijding is in ontwikkeling	

4.2 Beleidsambities milieubeleid schoon extra

Schoon (extra)	ambities	Maatregelen
Algemene omschrijving	Schoon	
zwerfvuil	Beeldbestek B (op het eerste gezicht ligt er geen zwerfvuil, maar als je goed kijkt zie je soms iets liggen)	Inrichtingsmaatregelen: • Plaatsen van afvalbakken • Voldoende ruimte voor veegwagens Veegbeleid Communicatie
onkruid	Beleid voor onkruidbestrijding is in ontwikkeling	

5 HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN

5.1 Historische ontwikkeling Neherkade

De Neherkade maakt deel uit van de havenstructuur Laakhavens, dat vanaf eind 19^e eeuw werd ontwikkeld. Het bevindt zich in de Noordpolder. De polder werd bemalen door twee molens, waarvan de Laakmolen zich bevindt in het studiegebied, op de plaats waar het riviertje de Laak in de Haagse Trekvlief uitmondt. Deze molen uit 1699 is het oudste bouwwerk in het studiegebied.

Figuur 5.1 Laakmolen



De Laakhavens worden begrensd door het gebogen tracé van de spoorlijn van Den Haag naar Rotterdam (in het noorden en westen), het riviertje de Laak (in het zuiden) en de Trekvlief (in het oosten). De structuur van de haven is grotendeels bewaard gebleven en is bepalend voor de opbouw van de wijk.

De locatie ligt aan de rand van het centrum van Den Haag en is omgeven door voornamelijk woonwijken. Ten noorden van de spoorlijn liggen de Stationsbuurt en Schildersbuurt en ten zuiden van het riviertje de Laak is de woonwijk Laakkwartier. Aan de noordzijde van de hoofdarm van de haven (Laakhaven) bevinden zich tegenwoordig voornamelijk bedrijven en scholen. Aan de zuidzijde (waar zich ook de Neherkade bevindt) is nu vooral woningbouw.

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 19e 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.

De omgeving

Laakhavens bevindt zich in staddeel Laak en maakt onderdeel uit van het Laakkwartier. Aan de noordzijde bevindt zich NS-station Hollands Spoor, een toegang tot de stad. Het riviertje de Laak, aan de zuidzijde, is de grens tussen de Laakhavens en respectievelijk Noordpolderbuurt ('Molenwijk'), Laakkwartier-west en -oost en Spoorwijk. Een groot deel van Laakkwartier is een beschermd stadsgezicht. De wijk is in de jaren 30 gebouwd volgens de architectonische inzichten van de Nieuwe Haagse School. Het stadsontwerp is van Berlage en wordt gekenmerkt door portiekwoningen. De Goeverneurlaan is een kilometer lange, centrale as met pleinen met flankerende woningbouw met hoogteaccenten. Ten zuiden van het Laakkwartier bevinden zich groengebieden van de gemeente Rijswijk.

Figuur 5.2 Overzichtkaart omgeving Neherkade



Laakhavens

Na de aanleg van de spoorlijn Den Haag-Rotterdam en de bouw in 1843 van het station van de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij bleven bouwactiviteiten tussen de spoorlijn en het riviertje de Laak tot het einde van de 19^e eeuw uit. De gemeentegrens tussen Rijswijk en Den Haag werd in 1844 verlegd tot de Laak. In de tweede helft van de 19^e eeuw ontwikkelde de scheepsvaart zich tot belangrijk vervoersmiddel van 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 overgeladen in Delft en ontstond de beurtvaart. Dit is een aan vergunningen gebonden vrachtvaart met een vast dienstregeling tussen vaste havens.

In 1893 werd door de gemeenteraad een plan aangenomen 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.

Evenwijdig aan de Laak loopt het hoofdkanaal vanaf de open verbinding met de Haagse Trekvlief tot aan de spoorlijn in het westen. Er bevindt zich een lichte knik ter hoogte van de Leeghwaterbrug. Het hoofdkanaal bezit twee noordelijk gelegen insteechhavens (waarvan in de huidige situatie een is gedempt) en een derde kleine insteechhaven aan de kop, ter hoogte van het Hildebrandplein. Bij de huidige Viaductweg sluit het Laakkanaal aan op de havens. De havens zijn gefaseerd gegraven. In de jaren 20 van de 20^e eeuw waren de havens voltooid, waarna het Laakkanaal tussen 1928 en 1932 werd 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. In 1967 werd de vaart op Scheveningen gestaakt en in 1973 ook de vaart op het Westland.

Neherkade

De kade aan de zuidkant van de havens heet Neherkade. Tussen deze kade en de Laakweg (de weg langs de Laak) bevinden zich van oudsher brede en diepe kavels, die door noord-zuid gesitueerde hoofdontsluitingswegen van de Laakhavens worden gesplitst. Deze zijn van oost naar west de Rijswijkseweg, de Slachthuisstraat en Slachthuislaan. Op een groot kavel tussen de Slachthuisstraat en Slachthuislaan bevond zich het Openbaar Slachthuis. De oorspronkelijke naam van de Neherkade was Slachthuiskade. De kavels aan weerszijde van het slachthuissterrein waren, net als die aan de rand van het slachthuissterrein, voor een groot deel ingevuld met woningbouw uit de jaren 20 en 30 van de 20^e eeuw.

Structurele en functionele wijzigingen aan de Neherkade

Door stadsvernieuwing in de jaren 80 van de 20^e eeuw is de laat 19^e-eeuwse woonbebouwing van het Schipperskwartier (tussen Fijnjekade en Haagse Trekvlief) nagenoeg geheel vervangen. 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 goede aanknopingspunten voor vernieuwing. In de herontwikkeling draaide het om drie functies: wonen, onderwijs en werken. Het bedrijventerrein Laakhaven werd omsloten door het spoor aan de ene zijde en het veenriviertje de Laak aan de andere zijde. Het maakte met de Binckhorst en Fruitweg een aaneengesloten bedrijvenzone rondom de oude binnenstad.

Tussen Neherkade en Laakweg is in die jaren een nieuwe functionele indeling en structuur ontstaan. Grootschalige woningbouwcomplexen en kantoren hebben de oorspronkelijke bebouwing vervangen. Ook is het Openbaar Slachthuis grotendeels gesloopt. Van dit complex 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. Op het Slachthuissterrein is de grootschalige woningbouw doorgezet. Hierdoor ontstond een solitaire hoogbouwzone tussen Laakkwartier en het bedrijventerrein. Door de keuze van de Neherkade als onderdeel van de Centrumring werd de scheiding met het bedrijventerrein nog verder vergroot.

Aan de Neherkade is hier 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.

Door de ontwikkeling van Laakhaven Hollands Spoor met de hogeschool, kantoren en woningbouw en van Laakhaven-West tot gemengd woon- werkgebied ontstaat een nieuwe functionele eenheid. Dit verandert niets aan de barrièrewerking van de Neherkade.

Figuur 5.3 Woningbouwcomplex De Lamel aan de Neherkade



5.2 Belevingswaarde

Kwaliteitsaspecten: structuur (1), sociale veiligheid (2), identiteit en herkenbaarheid (3)

Huidige situatie: Structuur

De Neherkade heeft een duidelijke structuur en bestaat ruwweg uit drie zones: aan de ene zijde een bebouwingszone, aan de andere zijde een havenzone met water van de Laakhaven en ertussen een verkeerszone. De bebouwingszone bestaat uit hoge en grootschalige gebouwen. De lange lijnstructuur wordt onderbroken door de kruisingen, waar tevens de doorkijk naar de belendende gebieden mogelijk gemaakt wordt. Tussen de Trekvljet en de Rijswijkseweg betreft het voornamelijk bedrijven. Tussen de Rijswijkseweg en de Slachthuislaan ligt de nadruk op appartementengebouwen, al of niet met bedrijven in de plint.

De verkeerszone is nadrukkelijk ingericht voor doorgaand verkeer. Plaatselijk is een ventweg gerealiseerd. Er zijn geen aparte fietspaden aanwezig op de Neherkade, maar fietsers mogen op de rijbaan (tussen het doorgaande autoverkeer) fietsen. Fietsers kunnen als aantrekkelijk en veilig alternatief langs het riviertje de Laak, parallel aan de Neherkade, fietsen.

Figuur 5.4 Fietspad langs de Laak (links) en de Laak (rechts)



Er bevinden zich bomenrijen aan beide zijden van de hoofdweg om de weg te begeleiden. Dit zorgt voor een groen accent aan de Neherkade. Deze bomenrijen bevinden zich tussen de Rijswijkseweg en de Slachthuislaan. Hier heeft ook de overzijde en groen karakter en wordt de kade gebruikt door een roeivereniging en als aanlegplaats voor plezierboten. Tussen de Rijswijkseweg en de Trekvljet zijn geen bomen, maar is een geluidsscherm aangebracht. Aan de andere zijde van de Laakhaven (de Goudriaankade) bevindt zich een aantal woonboten en plezierboten. De aanwezige functies aan de Goudriaankade zijn wonen en bedrijvigheid (in de plint).

Figuur 5.5 Structuur Neherkade: haven - verkeer - bebouwing



Huidige situatie: Sociale veiligheid

Door de duidelijke structuur van de Neherkade met de combinatie van bebouwing, verkeer, kade en water is de openbare ruimte goed leesbaar. Wel zijn er veel onverwachte en onoverzichtelijke plekken. Het kan gaan om geparkeerde auto's, een ventweg, uitspringende gebouwdelen of afvalcontainers. Dit is negatief voor de sociale veiligheid.

De appartementen en bedrijven in de plint worden, vaak via de ventweg, ontsloten vanaf de Neherkade. Hierdoor zijn er mensen op straat, wat goed is voor de sociale veiligheid. Wel is het gebied, door de nadruk op doorgaand verkeer, niet erg toegankelijk en aantrekkelijk voor langzaam verkeer. De openbare ruimte is niet uitnodigend voor verblijf. Dit is negatief voor de sociale veiligheid.

Figuur 5.6 Sociale (on)veiligheid door uitspringende gebouwdelen (links) en afvalcontainers (rechts)



Huidige situatie: identiteit en herkenbaarheid

Laakhavens heeft een heel eigen identiteit binnen de stad. Deze identiteit wordt voornamelijk ontleend aan de havens en de functies die er zijn. De structuur van de Laakhavens is bepalend voor de grootschaligheid van het gebied en stedenbouwkundige opzet. Het water zorgt voor openheid, maar vormt tegelijk ook een barrière in het gebied. Er is een visuele relatie met de overzijde van de Laakhaven, maar voor fysieke relatie is men aangewezen op de drie aanwezige bruggen. De combinatie van hoge gebouwen, doorgaand verkeer en de haven is herkenbaar en geeft de Neherkade haar identiteit.

Een aantal elementen in de Laakhavens verwijst naar de geschiedenis ervan. Deze zijn van cultuurhistorisch belang en van waarde voor de identiteit en herkenbaarheid van de Laakhavens. Hoewel zich aan de Neherkade geen gemeentelijke monumenten en rijksmonumenten bevinden, zijn de havenstructuur en enkele bouwwerken cultuurhistorisch en esthetisch van belang. Op de hoek van de Neherkade en de Slachthuisstraat staan twee villa's in overgangsarchitectuur die als poortgebouwen de hoofdingang van het complex van het Openbare Slachthuis markeerden.

Figuur 5.7 Poortgebouwen Openbaar Slachthuis



Ook de Leeghwaterbrug met het brugwachtershuisje is cultuurhistorisch van belang voor de identiteit. Op het binnenterrein van het voormalige slachthuis zijn de grote gietijzeren kap en de schoorsteen van het ketelhuis van het slachthuis behouden en opgenomen in de nieuwe bebouwing van het stadskantoor.

Figuur 5.7 Gietijzeren kap (links) en schoorsteen ketelhuis (rechts) van voormalig Slachthuis



Autonome ontwikkelingen belevingswaarde

Binnen het plangebied zijn geen grote ontwikkelingen te verwachten die van belang zijn voor de belevingswaarde. Er zijn geen nieuwe bouwplannen of plannen die de cultuurhistorische waarden beïnvloeden. Direct naast het plangebied zijn wel grote plannen geformuleerd in de structuurvisie Wêreldstad aan Zee voor Laakhavens-West. Hierdoor zal er meer verkeer over de Neherkade gaan rijden.

5.3 Gebruikswaarde

Kwaliteitsaspecten: samenhang (1), functies (2), doelmatigheid en functionele geschiktheid (3), bereikbaarheid (4)

Huidige situatie: samenhang

De Neherkade maakt onderdeel uit van drie structuren die zorgen voor samenhang met de stad: de waterstructuur, groenstructuur en verkeersstructuur. De Laakhaven staat via de Trekvluit in verbinding met de Vliet tussen Delft en Leiden en is begin 20^e eeuw ontwikkeld in samenhang met het Verversingskanaal en het Laakkanaal.

Het Verversingskanaal diende voor de afvoer van (vervuild) water uit de grachten van Den Haag naar de Noordzee. Het Laakkanaal was de verbinding tussen de Loosduinsevaart en de Laakhaven in verband met het transport over water van tuinbouwproducten uit het Westland. De Neherkade is als onderdeel van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur belangrijk voor de groenstructuur van de stad en levert vanuit het cultuurhistorische aspect van de haven een extra bijdrage aan de kwaliteit en de kwantiteit van het groen. De Neherkade heeft een bomenstructuur die een bijdrage levert aan de ruimtelijke kwaliteit van de stad en aan de herkenbare groene lijnen door de stad. Door het gebied Laakhavens lopen meerdere doorgaande verkeerswegen die de wijk verbinden met de omliggende wijken en de rest van de stad.

Huidige situatie: functies

Na verpaupering is eind jaren '80 van de 20^e eeuw een begin gemaakt met de opwaardering van de Laakhavens. Tussen het spoor en de Laakhaven is het gebied getransformeerd tot een zone met onderwijsfuncties en winkels en bedrijven. Belangrijke trekkers zijn de MegaStores en De Haagse Hogeschool. De Neherkade fungeert als waterkering. De kade heeft de functie voor het laden en lossen van schepen verloren. Momenteel is de kade een smalle strook voor voetgangers, waar een bomenrij van iepen is aangeplant ter begeleiding van de weg. Plaatselijk wordt er ook geparkeerd, waardoor voetgangers niet langs het water kunnen blijven lopen. Aan deze zijde van de Laakhaven liggen, in tegenstelling tot de overzijde (Verheeskade) slechts plaatselijk enkele boten aangemeerd.

Figuur 5.8 Functie kade



Aan de Neherkade staan grootschalige bebouwingscomplexen. Tussen de Trekvljet en de Rijswijkseweg bestaat deze uit bedrijfsgebouwen. De rest van het plangebied bestaat uit grote appartementengebouwen met plaatselijk in de plint bedrijvigheid. Nabij het kruispunt van de Neherkade en de Rijswijkseweg bevindt zich een tankstation.

Figuur 5.9 Bedrijvigheid en ontsluiting woningen in plint appartementengebouw aan ventweg



Er zijn aan de Neherkade geen verblijfsgebieden. Langs de bebouwing is een trottoir. Op de Neherkade ligt de nadruk op doorgaand (auto)verkeer. Gedeeltelijk is er een ventweg, zodat de bedrijven en de woningentrees in de plint van de bebouwing goed ontsloten kunnen worden. Er kan geparkeerd worden aan de ventweg, de hoofdweg en op het parkeerdek van het 'Konmargebouw'. De op- en afritten van dit parkeerdek komen direct op de Neherkade uit. Dit geeft een probleem met betrekking tot de

verkeersveiligheid en -doorstroming. Het parkeren langs de hoofdweg van de Neherkade geeft dezelfde problemen.

Huidige situatie: doelmatigheid en functionele geschiktheid

Het huidige gebruik van de Neherkade is doelmatig voor het doorgaande autoverkeer. Door de zonering van bebouwing, verkeer en water is het gebied duidelijk leesbaar en doelmatig ingericht. Ter plaatse van de entrees van woningen en bedrijven zijn ventwegen aangelegd. Daardoor is de ontsluiting veilig en wordt de doorstroming van het doorgaande verkeer niet gehinderd. De Neherkade is verbonden met de omliggende wijken en doorgaande wegen naar en van het stadscentrum. Het is onderdeel van Centrumring. Kruispunten en doorstroming worden geregeld door verkeerslichten. Vanwege de toenemende verkeersdruk is de Neherkade steeds meer een knelpunt in de doorstroming van het doorgaande autoverkeer. Dat gaat ten koste van de doelmatigheid en functionele geschiktheid.

Autonome ontwikkelingen gebruikswaarde

Binnen het plangebied zijn geen grote autonome ontwikkelingen te verwachten die van belang zijn voor de gebruikswaarde. Het verkeer zal verder toenemen, waardoor problemen blijven bestaan voor de bereikbaarheid, doelmatigheid en functionele geschiktheid van de verkeersfunctie van de Neherkade. Hierdoor zal de gebruikswaarde afnemen, zie ook paragraaf 4.2 in het hoofdrapport MER (paragraaf verkeer).

5.4 Toekomstwaarde

Kwaliteitsaspecten: aanpasbaarheid en flexibiliteit (1), uitbreidbaarheid (2)

Huidige situatie: aanpasbaarheid en flexibiliteit

De kavels en havenstructuur bleken bij de transformatie eind 20^e eeuw aanpasbaar en flexibel voor het nieuwe gebruik. Hierdoor was het mogelijk om nieuwe functies (wonen, werken, onderwijs en verkeer) binnen de oude structuur te realiseren. De sterke identiteit van de haven, de villa's van het voormalige slachthuis en het brugwachtershuisje van de Leeghwaterbrug bepalen mede de toekomstwaarde van het gebied.

De functies van de huidige Neherkade zijn weinig aanpasbaar en flexibel. Vrijwel het gehele plangebied is bebouwd of heeft een verkeersfunctie. De bestaande bebouwing van woningen, kantoren en bedrijven is beperkt aanpasbaar en flexibel in gebruik. Voor de verkeersweg is de mate van aanpasbaarheid en flexibiliteit ook beperkt aangezien de gehele beschikbare ruimte doelmatig wordt gebruikt.



Figuur 5.10 Brugwachtershuisje Leeghwaterbrug

Huidige situatie: uitbreidbaarheid

De situatie op de Neherkade is ruimtelijk gezien krap. De structuur met water, weg en bebouwing geeft aan geen van de functies veel ruimte voor uitbreiding.

Figuur 5.11 Ruimte voor uitbreiding tussen Rijswijkseweg en Trekvliet



Autonome ontwikkeling Toekomstwaarde

Het autoverkeer zal toenemen, waardoor problemen kunnen ontstaan omdat de mate van aanpasbaarheid, flexibiliteit en uitbreidbaarheid van de weg slechts beperkt is. Hierdoor zal de toekomstwaarde afnemen.

6 EFFECTBESCHRIJVING EN BEOORDELING ALTERNATIEVEN

Dit hoofdstuk beschrijft de effecten van de alternatieven op het thema ruimtelijke kwaliteit. Hieronder is per toetsingscriterium achtereenvolgens een beoordeling van de huidige situatie ten opzichte van de referentiesituatie gegeven en daarna volgt de beoordeling van het voorkeursalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief, ook ten opzichte van de referentiesituatie. Het eindresultaat van de effectbeoordeling is weergegeven in de tabellen 6.1 tot en met 6.3 in paragraaf 6.4

6.1 Belevingswaarde

Structuur

De Neherkade heeft een duidelijke structuur van een doorlopende Haagse verkeersweg langs het water. De bomenrijen met iepen langs het water tussen de Rijswijkseweg en de kruising met Calandstraat-Slachthuislaan begeleiden de weg en zorgen voor de kenmerkende Haagse groenstructuur van lange lijnen door de stad. In de autonome ontwikkeling verandert deze structuur niet.

De duidelijke structuur met drie herkenbare zones blijft behouden in het voorkeursalternatief. De bebouwingszone blijft ongewijzigd. De verkeerszone wordt aangepast en verbreed met ongeveer 7 meter. Hierdoor wordt de haven dus smaller. Het ruimtebeslag van het verkeer wordt vergroot maar de duidelijke structuur blijft wel zichtbaar. Daarnaast wordt door de ondertunneling van de kruising Leeghwaterplein de relatie tussen Laakhaven (hogeschool, kantoren en woongebouwen) en Laakhaven-west (gemengd woon-werkgebied) versterkt.

De huidige rij iepen aan het water tussen de Rijswijkseweg en de kruising met Calandstraat-Slachthuislaan zal door de wegverbreding verdwijnen. Er komt een nieuwe bomenrij langs de nieuwe waterkant waardoor de groenstructuur van de lange lijnen door de stad met bomen aan beide zijden van de weg in tact blijft. Door deze bomen te plaatsen in een groenvak wordt de groenstructuur qua beleving weer teruggebracht naar het huidige niveau. Het voorkeursalternatief wordt, ten opzichte van de referentiesituatie neutraal (0) beoordeeld op het criterium structuur.

Figuur 6.1 Geluidsscherm aan de Neherkade waardoor bomenrij niet wordt doorgezet



Er zijn langs de Neherkade verschillende onoverzichtelijke plekken als gevolg van de vele geparkeerde auto's, de ventweg, uitspringende gevels en afvalcontainers. Bovendien is er weinig sociale controle doordat er weinig mensen op straat zijn langs deze drukke weg. In de autonome ontwikkeling zal hier geen verandering in komen.

Identiteit, herkenbaarheid en schoonheid

In het voorkeursalternatief wordt de kade verbreed, waardoor de haven als cultuurhistorische structuur wordt verstoord. Door de grote schaal van de haven, en het feit dat de kade al eerder is verbreed, wordt dit **neutraal (0)** beoordeeld.

1. terreinen waar archeologische vindplaatsen aanwezig zijn. Deze zijn aangeduid als Waarde-Archeologie één (1) en rood gearceerd. Archeologisch onderzoek is verplicht voor bodemingrepen dieper dan 50 cm –mv.
2. zones waar, op grond van landschappelijke kenmerken en archeologische inzichten, verwacht wordt dat het een gebied betreft met archeologische waarden. Deze zones zijn aangeduid als Waarde-Archeologie twee (2) en oranje gearceerd. Voor bodemingrepen groter dan 50m² en dieper dan 50 cm –mv is archeologisch vooronderzoek nodig om risico's in kaart te brengen.
3. zones en terreinen waar geen betekenisvolle archeologische resten (meer) verwachten (geen waarde) worden; dit is wit gearceerd. Het is niet noodzakelijk om archeologisch vooronderzoek te laten verrichten.

Aan de hand van de AWWK, zie figuur 6.1, blijkt dat de Neherkade in categorie drie valt; binnen het plangebied worden geen archeologische resten verwacht. Het voorkeursalternatief wordt daarom op dit deelaspect neutraal (0) beoordeeld.

figuur 6.1 uitsnede van de Archeologische Waarden en Verwachtingkaart Den Haag

In het Voorkeursalternatief staan langs de kade de bomen in een groenvak. Dit heeft een positief effect op de groene identiteit van de Neherkade. Om te benadrukken dat het hier om een kade van een voormalige haven gaat is het van belang om dit visueel in het nieuwe ontwerp terug te laten komen. Doordat de kademuur ook in het voorkeursalternatief wordt gemetseld, blijft het karakter van de kademuur behouden en vindt er geen wijziging plaats van de 'identiteit, herkenbaarheid en schoonheid' (0).

Figuur 6.3 De bestaande kade en kaderand



6.2 Gebruikswaarde

Samenhang

De Neherkade maakt onderdeel uit van drie structuren die zorgen voor samenhang met de stad: de waterstructuur, groenstructuur en verkeersstructuur. Wat betreft de verkeersstructuur is de Neherkade onderdeel van de Centrumring. De samenhang met de rest van de Centrumring is duidelijk zichtbaar door de bomenrij langs de verkeersweg met twee rijstroken per richting. Een groot deel van de Centrumring is daarnaast uitgerust met vrij liggende fietspaden. De Neherkade kent in de huidige situatie geen vrij liggende fietspaden. In de autonome situatie treden geen wijzigingen op in deze samenhang. De verkeerstoename heeft geen effect op de bestaande samenhang.

Ook in het voorkeursalternatief blijft de functionele samenhang van de Neherkade met de rest van de stad in tact. Alle drie de structuren die zorgen voor deze samenhang blijven bestaan. Het voorkeursalternatief wordt daarom neutraal (0) beoordeeld op het criterium samenhang.

Functies

De belangrijkste functies van de Neherkade zijn de waterkering en de verkeersfunctie. Daarnaast hebben de gebouwen aan de Neherkade een woon- en werkfunctie en wordt er door bewoners, ondernemers en bezoekers geparkeerd aan de Neherkade. In de autonome situatie blijft de Neherkade deze functionaliteit behouden. De verkeerstoename heeft geen effect op de manier waarop de Neherkade wordt gebruikt.

Het voorkeursalternatief voorziet niet in andere functies aan de Neherkade. De bestaande bebouwing blijft behouden. Aan de hoofdweg verdwijnen de langspaarkeerplaatsen, zodat een doorgaande groenzone langs het water kan worden aangelegd. Ook aan de ventweg verdwijnen parkeerplaatsen. De parkeerfunctie van de Neherkade blijft echter voldoende. De functie van de Neherkade als groenzone (of lange lijn) wordt enigszins versterkt doordat de bomen in een groenvak worden geplaatst. Deze groenzone is bedoeld als voor begeleiding van de weg en om vanuit de woningen een acceptabel uitzicht op het drukke verkeer te krijgen. Het voorkeursalternatief wordt neutraal (0) beoordeeld op het criterium functies.

Doelmatigheid en functionele geschiktheid

De doorstroming van het autoverkeer wordt in het voorkeursalternatief opgelost door een onderdoorgang voor doorgaand verkeer ter plaatse van de kruising Neherkade met Leeghwaterplein-Slachthuisstraat en aanpassingen aan de twee andere kruisingen. Hierdoor kunnen het langzaam verkeer en de trams de Neherkade eenvoudiger kruisen. Ter plaatse van de overige kruisingen wordt de verkeersafwikkeling verbeterd vanwege de aanpassingen op de kruisingen. Ter plaatse van de entrees van woningen en bedrijven blijven de ventwegen gehandhaafd. Het alternatief is ook doelmatig en functioneel geschikt voor het doorgaande verkeer. De functie als waterkering blijft behouden. Het voorkeursalternatief wordt op het criterium doelmatigheid en functionele geschiktheid als positief (+) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.

6.3 Toekomstwaarde

Aanpasbaarheid en flexibiliteit

De functies van de huidige Neherkade zijn weinig aanpasbaar en flexibel. Vrijwel het gehele plangebied is bebouwd of heeft een verkeersfunctie. In de referentiesituatie blijft de aanpasbaarheid en flexibiliteit beperkt.

In het voorkeursalternatief zijn geen aanpassingen aan de bebouwing voorzien. Na realisering van het voorkeursalternatief wordt de verkeersfunctie verbeterd. Ook de toekomstwaarde van de Neherkade neemt hierdoor toe. Zo is in hoofdstuk vijf een doorkijk gegeven voor de situatie als de Rotterdamsebaan gerealiseerd is. Hieruit blijkt dat de voorgenomen aanpassing ook in deze toekomst niet tot problemen leidt en derhalve toekomstvast is. De flexibiliteit en aanpasbaarheid van de Neherkade qua structuur blijft onveranderd. Het voorkeursalternatief wordt op het criterium aanpasbaarheid en flexibiliteit vanwege de toekomstvastheid (flexibiliteit) bij realisatie van de Rotterdamsebaan als positief (+) beoordeeld.

Uitvoerbaarheid

Het water van de Laakhaven en de bebouwing begrenzen de uitbreidingsmogelijkheden van de Neherkade. Uitbreiding van een functie heeft direct gevolgen voor een van de andere functies in het plangebied. Deze situatie verandert niet als gevolg van de autonome ontwikkelingen. In het voorkeursalternatief wordt de kade verlegd, waardoor de weg breder wordt en de haven smaller. Na realisatie van het voorkeursalternatief zal de verkeersfunctie op het gebied van uitbreidbaarheid niet wijzigen en derhalve neutraal (0) scoren.

6.4 Samenvatting beoordeling Ruimtelijke kwaliteit

Voor de drie aspecten belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde zijn in onderstaande tabellen de beoordelingen samengevat.

Tabel 6.1 Effecten op het aspect Belevingswaarde ruimtelijke kwaliteit

Aspect	Toetsingscriterium	Referentiealternatief	Voorkeursalternatief (VO)
Belevingswaarde	Structuur	0	0
	Sociale veiligheid	0	+
	Identiteit, herkenbaarheid en schoonheid	0	0

Het voorkeursalternatief heeft ten opzichte van de referentiesituatie op het toetsingscriterium sociale veiligheid een positief effect op de belevingswaarde. Dit komt doordat de sociale veiligheid rond de Neherkade wordt vergroot. De overige criteria wijzigen lokaal zowel negatief als positief, waardoor de overall score neutraal is beoordeeld.

Tabel 6.2 Effecten op het aspect gebruikswaarde ruimtelijke kwaliteit

Aspect	Toetsingscriterium	Referentiealternatief	Voorkeursalternatief (VO)
Gebruikswaarde	Samenhang	0	0
	Functionies	0	0
	Doelmatigheid en functionele geschiktheid	0	+

Het voorkeursalternatief heeft ten opzichte van de referentiesituatie een positief effect op de gebruikswaarde van de Neherkade. De \ doelmatigheid en functionele geschiktheid verbeteren door de voorgenomen aanpassingen. Daarnaast zijn er diverse maatregelen mogelijk om de gebruikswaarde verder te verbeteren.

Tabel 6.3 Effecten op het aspect toekomstwaarde ruimtelijke kwaliteit

Aspect	Toetsingscriterium	Referentiealternatief	Voorkeursalternatief (VO)
Toekomstwaarde	Aanpasbaarheid en flexibiliteit	0	+
	Uitbreidbaarheid	0	0

Het voorkeursalternatief heeft een beperkt positief effect op de toekomstwaarde. Door de aanpassingen die nu aan de Neherkade worden gedaan, kan de Neherkade in de toekomst langer mee.

6.5 Toetsing aan gemeentelijk beleid

Gebiedsgericht Milieubeleid gemeente Den Haag

In de onderstaande tabellen wordt de relatie tussen de ingreep op de Neherkade en de ambities vanuit het gebiedsgerichte milieubeleid weergegeven. De tabellen gaan in op het thema 'Schoon'. Voor de gebieden die getypeerd zijn als 'mobiliteit' geldt daarbij de maximale ambitie, voor de gebiedstypologie 'gemengd wonen' geldt de extra ambitie.

Tabel 6.4 toetsing aan beleidsambities Schoon maximaal

Schoon (maximaal)	ambities	maatregelen	Relatie Neherkade
Algemene omschrijving	Zeer schoon		
Zwerfvuil	Beeldbestek A (er is geen zwerfvuil zichtbaar)	Inrichtingsmaatregelen: - Plaatsen van afvalbakken - Voldoende ruimte voor veegwagens Veegbeleid Communicatie	Afvalbakken kunnen geplaatst worden, let op de relatie met de sociale (on)veiligheid: containers ondergronds, lage bakken op maaiveld. De overige maatregelen (veegbeleid en communicatie) kunnen generiek worden toegepast, ook buiten de scope van dit project.
Onkruid	Beleid voor onkruidbestrijding is in ontwikkeling		

Tabel 6.5 toetsing aan beleidsambities Schoon extra

Schoon (extra)	ambities	Maatregelen	Relatie Neherkade
Algemene omschrijving	Schoon		
zwerfvuil	Beeldbestek B (op het eerste gezicht ligt er geen zwerfvuil, maar als je goed kijkt zie je soms iets liggen)	Inrichtingsmaatregelen: - Plaatsen van afvalbakken - Voldoende ruimte voor veegwagens Veegbeleid Communicatie	Afvalbakken kunnen geplaatst worden, let op de relatie met de sociale (on)veiligheid: containers ondergronds, lage bakken op maaiveld. De overige maatregelen (veegbeleid en communicatie) kunnen generiek worden toegepast, ook buiten de scope van dit project.
Onkruid	Beleid voor onkruid is in ontwikkeling		

Het Voorkeursalternatief voldoet aan de maximale ambitie uit het gebiedsgericht milieubeleid voor wat betreft het aspect 'schoon'. Hieronder wordt ingegaan op de andere beleidsambities zoals die uit de voor dit thema relevante beleidsdocumenten volgen. De beleidsambities met betrekking tot de groene ruimte en bomen worden hier achterwege gelaten, deze komen in het achtergrondrapport Ecologie aan bod.

Ruimte voor Kwaliteit - Kademota Openbare Ruimte Den Haag (2004)

Vanuit deze Kademota geldt de onderstaande ambitie voor de Neherkade en omgeving (residentiekwaliteit): *Herkenbare en duurzame ruimtelijke kwaliteit met sterk geïntensiveerd onderhoud. Ontwerpen kenmerken zich door dienstbaarheid (vorm volgt functie), ingetogenheid en tijdloosheid. Het groen in buurten en wijken krijgt extra aandacht, evenals de zorgvuldige toepassing van beeldende kunst.*

Aan deze ambitie wordt in het VKA voldaan als het gaat om het ontwerp. Het ontwerp voor de herinrichting kenmerkt zich door dienstbaarheid doordat de vorm de functie volgt. Op de ambitie voor wat betreft de aandacht voor groen en de inpassing van beeldende kunst voldoet het ontwerp in mindere mate aan de ambitie.

Wêreldstad aan Zee - Structuurvisie Den Haag 2020 (2005)

Voor de gehele kansenzone Het Centrum geldt dat er op het gebied van ruimtelijke kwaliteit ingezet wordt op intensief en meervoudig grondgebruik, waarbij de karakteristieke omgevingskwaliteit (waaronder groen) gekoppeld wordt aan water.

Aan deze ambitie wordt met het VKA voldaan. Met de verdiepte aanleg ter plaatse van het Leeghwaterplein wordt nadrukkelijk gezocht naar meervoudig en intensief ruimtegebruik. De groenstructuur in het VKA blijft parallel lopen aan de kade en blijft daarmee gekoppeld aan het water.

7 EFFECTBEPERKENDE MAATREGEL EN MMA

7.1 Effectbeperkende maatregelen

Er zijn diverse maatregelen mogelijk om de beschreven negatieve effecten van het voorkeursalternatief te voorkomen / beperken en/of positieve milieueffect te bereiken. Dergelijke maatregelen zijn beschreven in deze paragraaf. In het MER is toegelicht welke van deze maatregelen zijn toegevoegd aan het Voorkeursalternatief als effectbeperkende maatregelen. Deze effectbeperkende maatregelen worden in ieder geval uitgevoerd. Tevens is in het MER toegelicht welke van de effectbeperkende maatregelen achter de hand worden gehouden voor het geval zich onverwacht de situatie voordoet dat er onacceptabele milieueffecten optreden (terugval optie).

Vasthouden aan lijnstructuur

De Neherkade draagt op bijzondere wijze bij aan de ruimtelijke identiteit van Den Haag. Uit cultuurhistorisch oogpunt en voor het behoud van het Haagse karakter moet deze identiteitsdrager zorgvuldig worden gekoesterd en versterkt. De Neherkade 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: over de lijnen beweegt men zich door de stad en ervaart men de stad. De helderheid van de stedenbouwkundige structuur staat onder druk als gevolg van steeds wisselende gebruikseisen aan de openbare ruimte. De lange lijnen zijn van oudsher al verbindingswegen en behoren nu veelal tot de grote verkeersadren van de stad. Tijdens het ontwerpproces van het straatbeeld dienen bewaking van het stadsbeeld en waar mogelijk verbetering en verfraaiing hoog op de agenda te staan.

Doorzetten bomenrij

Een mogelijke effectbeperkende maatregel is het doorzetten van de groene boomstructuur tussen de Rijswijkseweg en Trekviëtbrug. Dit heeft een positief effect op de belevingswaarde (criterium: structuur) van dit gedeelte van de Neherkade. Hierbij zal het bestaande geluidscherm verwijderd dienen te worden.

Toevoegen groen of kunstwerk op rotonde

Een mogelijke effectbeperkende maatregel is het realiseren van een groenfunctie of culturele functie (bijvoorbeeld een kunstwerk) ter plaatse van de rotonde. Dit heeft een positief effect op de belevingswaarde (criterium: identiteit en herkenbaarheid) van dit gedeelte van de Neherkade.

Hergebruik bestaande kaderand

Een mogelijk effectbeperkende maatregel om de identiteit van de Neherkade te vergroten is het gebruiken van de oude kaderand in het nieuwe ontwerp. Dit heeft een positief effect op de belevingswaarde (identiteit en herkenbaarheid) van de gehele Neherkade.

Duurzaamheid

Door het toepassen van duurzame materialen en technieken en het mogelijk maken van duurzaam beheer van de openbare ruimte en openbaar groen kan de duurzaamheid en daarmee de toekomstwaarde van het studiegebied worden vergroot. Hierbij kan gedacht worden aan het plaatsen van klimaatpositieve lichtmasten, gebruik van ledverlichting en het gebruiken van vrijkomend baggerslib uit de Laakhaven voor de verharding van de weg.

7.2 Meest milieuvriendelijk alternatief

Overige MMA maatregelen: Versterken groenstructuur

Op maaiveld ontstaat, door de ondertunneling op de Neherkade, meer ruimte voor groen. Door de bestaande groenstructuur te versterken en te kiezen voor een parkachtige inrichting wordt de ruimtelijke kwaliteit voor wat betreft de belevingswaarde en gebruikswaarde vergroot.

Overige MMA maatregelen: Vrijliggend fiets- en voetpad Neherkade

Door de ondertunneling ontstaan er, met name tussen het Leeghwaterplein en de Rijswijkseweg, mogelijkheden voor het aanleggen van een wandel- en fietsroute langs de Neherkade. Dit vergroot de samenhang voor het langzaam verkeer tussen de Neherkade en omliggende gebieden en vergroot de sociale veiligheid als gevolg van het feit dat er meer mensen op straat zijn.

Overige MMA maatregelen: Vrijliggend fietspad langs de Laak

Het opwaarderen van de langzaamverkeersroute in de Laakzone biedt mogelijkheden het netwerk voor langzaam verkeer te versterken en de ruimtelijke kwaliteit te vergroten doordat de omgeving beter bereikbaar en beleefbaar is en er veilige fietsroute wordt gecreëerd die verschillende verblijfsgebieden met elkaar verbindt.

Overige MMA maatregelen: Aanleggen voetgangers -en fietsbrug in aansluiting op Fijnjekade

Voor de aansluiting van de langzaam verkeersroutes van de Neherkade op de Rijswijkseweg is te weinig ruimte. Door met een langzaam verkeer verbinding over de Laakhaven aan te sluiten op de voetgangersbrug bij de Fijnjekade, maakt de Neherkade onderdeel uit van een doorgaande langzaam verkeer route. De samenhang tussen het gebied rond de Haagse Hogeschool en de Neherkade wordt hiermee versterkt.

Overige MMA maatregelen: Inrichten als verblijfsgebied

Door de Neherkade ter plaatse van de tunnel op maaiveld parkachtig in te richten, ontstaan er mogelijkheden dit deel in te richten tot aantrekkelijk verblijfsgebied voor wandelaars en fietsers. Door middel van het plaatsen van bankjes, een enkel speeltoestel, een kunstwerk en het aanleggen van een grasstrook langs de kade wordt de gebruikswaarde maar ook de belevingswaarde vergroot.

Overige MMA maatregelen: Aanlegmogelijkheden pleziervaart

Als gevolg van de ondertunneling is het verplaatsen van de kademuur op dit deel van de Neherkade niet nodig. Hier ontstaan aanlegmogelijkheden voor pleziervaart. Op deze wijze wordt de levendigheid van de kade vergroot en wordt de kade en directe omgeving recreatief verder ontsloten. Ook wordt hiermee de oorspronkelijke functie van de kade en daarmee de identiteit benadrukt.

Overige MMA maatregelen: Ruimere aanleg parkeergelegenheid

De extra ruimte die op maaiveld ontstaat tussen de Rijswijkseweg en de Callandstraat kan worden benut op de belevingswaarde ter plekke van de ventweg te vergroten. Door de parkeergelegenheid ruimer op te zetten en te integreren in de inrichting van de Neherkade kan de beleefbaarheid, vooral als het gaat om de sociale veiligheid, worden vergroot.

8 LEEMTE IN KENNIS

In dit stadium is er voor het thema Ruimtelijke kwaliteit geen sprake van ontbrekende kennis die relevant kan zijn voor de besluitvorming. Wel is sprake van één aandachtspunt: voor wat betreft archeologie zijn er in het plangebied geen archeologische verwachtingen en beperkingen. Nader onderzoek op dit thema is daarom niet nodig. Wel bevinden zich mogelijk restanten van oude kademuren in de ondergrond. Of dit het geval is, wat de archeologische waarde is en waar deze restanten zich bevinden is niet precies bekend.