



Den Haag

Structuurvisie CID Den Haag

Ontwerp



Gemeente Den Haag
21 april 2020

Project	Structuurvisie CID Den Haag
Opdrachtgever	Gemeente Den Haag
Document	Ontwerp
Status	Definitief
Datum	21 april 2020
Auteurs/redactie	ir. F.D. Cieraad, C.F. Terpstra MSc MA, Witteveen+Bos Gemeentelijke projectgroep
Afbeelding voorblad	Bureau De Zwarte Hond

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	Ontwikkelingsopgave voor het CID	5
1.2	Plangebied	5
1.3	Waarom een structuurvisie?	6
1.4	Totstandkoming van de structuurvisie	6
1.5	Leeswijzer	7
2	HUIDIGE SITUATIE CID	8
2.1	Central Innovation District en omgeving	8
2.2	Deelgebieden en karakteristieke wijken	9
2.3	Sterkte en zwakte analyse CID	9
3	AMBITIES	13
3.1	Ambitieuze opgaven voor Den Haag en het CID	13
3.2	Verdichten en versterken door het toevoegen van functies	14
3.3	Verbinden van mensen en gebieden	14
3.4	Vergroenen en verduurzamen	14
4	VISIE	15
4.1	CID wordt een centrummilieu	15

4.2	Hoogstedelijkheid: verdichting, functiemenging en differentiatie	18
4.3	Mobiliteit op menselijke maat	22
4.4	Aantrekkelijke en duurzame leefomgeving	25
5	THEMATISCHE UITWERKING	28
5.1	Thema's volgend uit de visie	28
5.2	Hoogstedelijkheid: verdichting, functiemenging en differentiatie	28
5.2.1	Economie	28
5.2.2	Wonen	30
5.2.3	Hoogbouw	31
5.2.4	Duurzame ontwikkeling van het CID	32
5.2.5	Commerciële en maatschappelijke voorzieningen	33
5.3	Mobiliteit op menselijke maat	34
5.3.1	Voorrang voor voetgangers, fietsers en OV	34
5.3.2	Korte afstanden = meer lopen	34
5.3.3	Ruim baan voor de fiets	35
5.3.4	Autoluw: bereikbaar met de auto, maar minder doorgaand autoverkeer	35
5.3.5	Schaalsprong OV: voortbouwen op het succes van RandstadRail	35
5.3.6	Parkeren: aanbodgestuurd en marktconform	36
5.3.7	Ruimte-efficiënte logistiek	37
5.3.8	Innovatieve mobiliteitsdiensten en mobiliteitsmanagement	37
5.3.9	Versneld naar zero-emissie mobiliteit	37
5.4	Aantrekkelijke en duurzame leefomgeving	38
5.4.1	Groen en natuurinclusief	38
5.4.2	Klimaatadaptief	39
5.4.3	Gezond, veilig en leefbaar	39

6	RELATIE TUSSEN STRUCTUURVISIE EN PLANMER	41
6.1	Wijzigingen ten opzichte van de planMER	41
6.2	Hoogstedelijkheid: verdichting, functiemenging en differentiatie	41
6.3	Mobiliteit op menselijke maat	42
6.4	Aantrekkelijke en duurzame leefomgeving	42
7	DEELGEBIEDEN EN PROGRAMMA	44
7.1	Hoog en laag dynamische deelgebieden	44
7.2	Programma	45
7.3	Omgeving Den Haag Centraal	45
7.4	Omgeving Den Haag Hollands Spoor / Laakhavens	50
7.5	Omgeving Den Haag Laan van NOI	53
7.6	Beatrixkwartier	57
7.7	Schenk en omgeving	57
7.8	Rivierenbuurt	57
7.9	Bezuidenhout-West	58
7.10	Stationsbuurt	58
8	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	59
8.1	Sturing	59
8.1.1	Actief grondbeleid	59
8.1.2	Faciliterend grondbeleid	59

8.2	Kostenverhaal	60
8.3	Investeringsopgave	60
8.4	Planning en fasering	60
9	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	62
9.1	Participatie- en communicatieplan CID	62
9.2	Raadpleging stakeholder voor deze structuurvisie	62

Laatste pagina

Bijlage(n)	Aantal pagina's
I Referenties	2
II Samenvatting beleidskader	6
III Inspiratiedocument CID	78
IV Voorzieningenprogramma	24
V Gereedschapskist Openbare Ruimte CID	36
VI Milieueffectrapport Central Innovation District	127
VII Uit te werken opgaven	4
VIII Kaarten gebiedsagenda's	4

1

INLEIDING

1.1 Ontwikkelingsopgave voor het CID

Enkele jaren geleden is het Central Innovation District (CID) als concept geboren om Den Haag economisch minder afhankelijk te maken van de rijksoverheid als werkgever en als motor van de lokale economie. Zo is er behoefte aan meer diversiteit in het type grote werkgevers en meer werkgelegenheid voor lager opgeleiden.

Het CID is een internationaal knooppunt waar ongeveer 90.000 mensen werken en meer dan 30.000 mensen studeren en is daarmee een economische motor van Den Haag. Het CID is inmiddels veel meer geworden dan een economische opgave, want Den Haag als gemeente staat voor een aantal uitdagende opgaven. Ten eerste een groeiopgave: naar verwachting groeit de stad tot 2040 met circa 70.000 inwoners, oftewel bijna 15% (CBS). Om als stad aantrekkelijk te blijven voor zowel bestaande als nieuwe inwoners en bedrijven moet Den Haag ruimte voor groei bieden. Daarbij geldt als voorwaarde dat de groei bijdraagt aan een mooie en leefbare stad voor iedereen en anticipeert op de andere opgaven van Den Haag: de energietransitie, de mobiliteitstransitie, klimaatverandering en circulair bouwen. Den Haag kiest ervoor om deze groei vooral binnenstedelijk te laten plaatsvinden, waarvan een belangrijk deel vorm krijgt in het Central Innovation District, afgekort het CID.

De ontwikkeling van het CID is een meerjarig samenhangend programma, door de samenvoeging van een enorme hoeveelheid aan investeringen in dit gebied in de komende twintig jaar. Er komen ongeveer 20.500 woningen bij voor 40.000 nieuwe inwoners en er wordt gerekend op een toevoeging van ongeveer 640.000 m²

kantoren en 260.000 m² aan commerciële en maatschappelijke voorzieningen waardoor het verwachte aantal forensbewegingen verdubbelt naar meer dan 400.000 per dag. Daarnaast wordt geïnvesteerd in kennis en innovatie vanuit de missie CID 2040 om vernieuwingskracht te versterken en een ontwikkelingsplatform te bieden door de verplaatsing van innoverende werkzaamheden en activiteiten naar binnenstedelijke interactiemilieus. Het gebied ontwikkelt zich tot een duurzaam, economisch, innovatief, leefbaar en inclusief onderdeel van de stad, met een uitstekende bereikbaarheid en internationale aantrekkingskracht. Hiermee ontstaat in het CID een sterk functiegemengd, hoogstedelijk interactiemilieu, waarbij het draait om de nabijheid van en uitwisseling tussen het bedrijfsleven, overheid en kennisinstellingen (CID Agenda 2040 - Kansen voor nieuw Den Haag). De gemeente Den Haag wil de ruimtelijke condities creëren en de mobiliteitstransitie gebruiken voor het realiseren van deze economische motor.

1.2 Plangebied

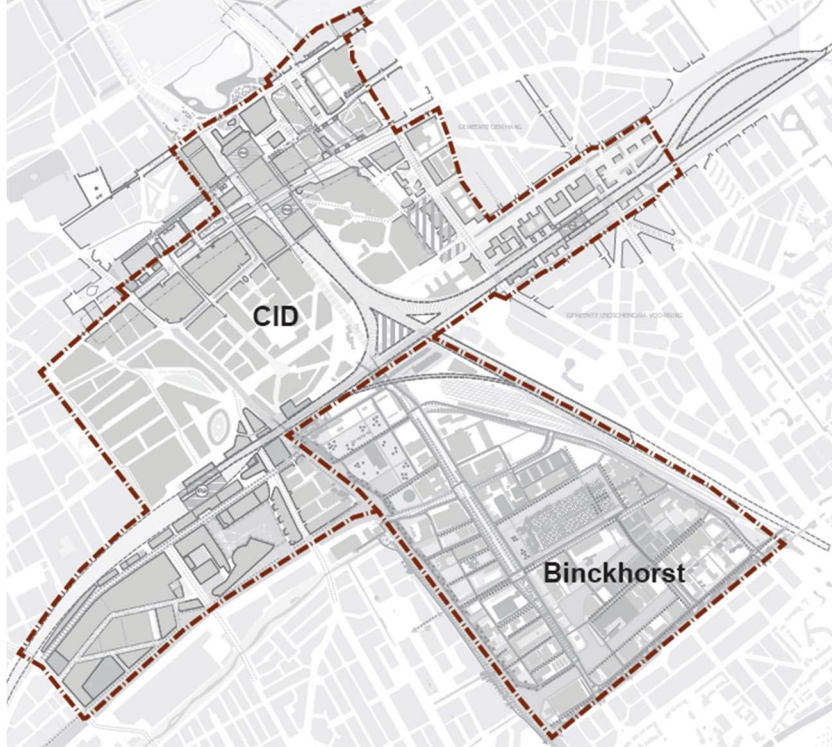
Het CID vormt een economisch knooppunt in de stad door haar ligging tussen en rondom de drie intercity stations Den Haag Hollands Spoor, Den Haag Centraal en Den Haag Laan van NOI, zoals gepresenteerd in afbeelding 1.1. Deze begrenzing is niet eenduidig, want het CID maakt onderdeel uit van een groter ecosysteem in de stad en omliggende regio. Het bestaande centrum van Den Haag wordt gevormd door de huisvesting van de regering, rijksoverheid, universiteiten, winkels en kantoren. Samen met de Binnenstad en de Binckhorst, vormt het CID het hart van Den Haag. De regionale context reikt tot aan de rest van de regio Haaglanden, Rotterdam en zelfs Amsterdam en Schiphol Airport. Deze gebieden zijn onderling sterk met elkaar verbonden en ontwikkelingen in het CID hebben dan ook invloed in een grotere regionale context, dan alleen in de stad Den Haag zelf. Ten behoeve van deze structuurvisie is het CID echter wel begrensd.

In het plangebied is een aantal deelgebieden te onderscheiden (zie paragraaf 2.2). Daarnaast heeft de ontwikkeling van het CID een sterke relatie met de ontwikkeling van Binckhorst Noordwest. Met name de kop van de Binckhorst vormt zich tot een aantrekkelijke poort naar het centrum en haar stedelijke publieke functies. Voor de ontwikkeling van de Binckhorst is een apart ruimtelijk kader opgesteld, onder andere bestaande uit Omgevingsplan Binckhorst en Gebiedsaanpak-documenten als uitwerkingen van het omgevingsplan.

1.3 Waarom een structuurvisie?

De structuurvisie voor het CID betreft een structuurvisie in de zin van de Wet ruimtelijke ordening (Wro, artikel 2.3): het vormt het inhoudelijk kader voor het beoordelen van initiatieven en op te stellen bestemmingsplannen in het gebied. De gemeente Den Haag biedt door middel van de structuurvisie een integrale langetermijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied, ten aanzien van het ruimtelijk raamwerk, de mobiliteitsstrategie, programmering van economische functies en woningbouw en duurzaamheid. Daarnaast bepaalt de structuurvisie de contouren van de programmatische opgave van de prioritaire deelgebieden, zorgt voor de verbindingen en borgt de onderlinge samenhang. De structuurvisie anticipeert op de Omgevingswet door niet alleen aan milieuthema's aandacht te besteden maar ook aan andere thema's die betrekking hebben op de gehele fysieke leefomgeving, zoals klimaat, energie, veiligheid en gezondheid.

Afbeelding 1.1 Schematische weergave van de ligging en begrenzing van het CID en de Binckhorst



1.4 Totstandkoming van de structuurvisie

De Structuurvisie CID vormt de ruimtelijke doorvertaling van de strategische visie, ambities, beleidskeuzes en investeringsprioriteiten uit de CID Agenda 2040 (Kansen voor nieuw Den Haag. CID agenda 2040), maar ook de Agenda Ruimte voor de Stad (Agenda Ruimte voor de Stad), en eerdere (ambtelijke) verkenningen uit 2016 en 2017.

Kaders

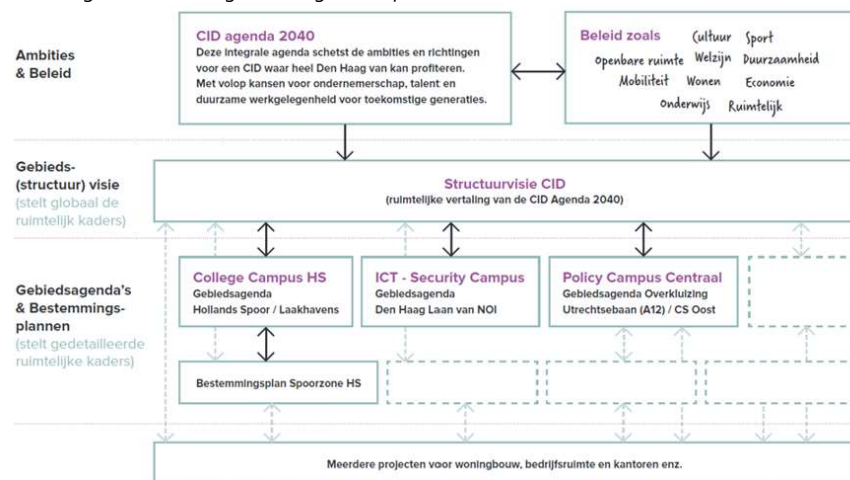
Naast de ambities zoals opgenomen in de CID Agenda 2040, stellen wet- en regelgeving en beleid randvoorwaarden aan de ontwikkeling van het CID. Dit kader wordt gevormd door nationale, provinciale, regionale en lokale beleidsstukken, die in verschillende gevallen ook aanvullende ambities hebben voor de ontwikkeling van het CID. Deze wettelijke kaders en beleidskaders zijn in bijlage II opgenomen bij deze structuurvisie.

Gebiedsagenda's

De Structuurvisie CID vormt het kader voor de ontwikkeling van de deelgebieden binnen het plangebied. Voor een aantal prioritaire deelgebieden binnen het CID zijn al gebiedsagenda's opgesteld: de gebiedsagenda's Policy Campus, Campus Boulevard, ICT-Security Campus en College Campus. Iedere gebiedsagenda geeft de ambities en opgaves van een specifiek gebied weer waar de gemeente aan wil werken. De gemeente heeft aan diverse stakeholders gevraagd hoe zij aankijken tegen de opgenomen ambities. Hiertoe is een consultatieronde georganiseerd waarbij met diverse stakeholders is gesproken en waarin de stakeholders konden reageren op de ambities in een gebiedsagenda. De reacties van de stakeholders zijn meegenomen als input bij de verdere uitwerkingen voor de deelgebieden in diverse nota's van uitgangspunten.

In afbeelding 1.2 is een overzicht weergegeven van de samenhang van de verschillende documenten die input hebben geleverd voor de Structuurvisie CID.

Afbeelding 1.2 Samenhang tussen agenda's, plannen en visies voor het CID



PlanMER

De ontwikkelingen in het CID kunnen worden aangemerkt als een 'stedelijk ontwikkelingsproject' zoals opgenomen onder categorie D 11.2 in de zogenoemde D-lijst van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. De structuurvisie vormt een kaderstellend plan voor deze ontwikkeling en is daarom planm.e.r.-plichtig. Hiervoor is een planm.e.r.-procedure doorlopen waarbij een planmilieueffectrapport (planMER) is opgesteld. In het planMER CID (Milieueffectrapport Central Innovation District) zijn de milieueffecten van strategische keuzes voor het CID in beeld gebracht en beoordeeld. Hiervoor zijn verschillende alternatieven onderscheiden aan de hand van de omvang van het te realiseren programma en de te hanteren mobiliteitsstrategie. De resultaten van de onderzochte alternatieven zijn als input meegenomen voor de gemaakte keuzes in deze structuurvisie.

Procedure en communicatie

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) (Notitie Reikwijdte en Detailniveau Central Innovation District) voor het PlanMER CID heeft in het voorjaar van 2019 gedurende zes weken ter inzage gelegen. In dit NRD is ingegaan op de achtergronden van de op te stellen ruimtelijke plannen voor het gebied. De ontwerpstructuurvisie wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd voor publiek. Tijdens deze periode kunnen zienswijzen worden ingediend die waar mogelijk worden verwerkt in de definitieve versie van de structuurvisie.

Zienswijzen kunnen alleen ingediend worden op het beschreven beleid in de hoofdttekst van deze structuurvisie. De bijlagen bij de structuurvisie zijn bedoeld als onderbouwing en illustratie van de hoofdttekst, maar niet als onderdeel van het vast te stellen beleid. Op de bijlagen kan daarom geen zienswijzen ingediend worden.

De gemeenteraad van Den Haag stelt de structuurvisie vast. Na de vaststelling wordt de visie bekendgemaakt met een kennisgeving op de website van de gemeente. Ook wordt de visie geplaatst op ruimtelijkeplannen.nl. Er kan tegen de structuurvisie geen bezwaar en beroep worden ingediend. Aanvullend aan de terinzagelegging van deze structuurvisie, heeft de gemeente Den Haag bij de voorbereiding van de structuurvisie informatiebijeenkomsten georganiseerd voor bewoners en geïnteresseerden en gesproken met relevante bestuursorganen. In hoofdstuk 9 wordt nader op ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

1.5 Leeswijzer

De structuurvisie bestaat, na deze inleiding, uit de volgende hoofdstukken:

- Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van de huidige situatie in het CID;
- Hoofdstuk 3 geeft een toelichting op de gemeentelijke ambities voor het CID;
- Hoofdstuk 4 zet de visie en de strategische keuzes uiteen;
- Hoofdstuk 5 bevat de thematische uitwerking van de strategische keuzes;
- Hoofdstuk 6 beschrijft de relatie tussen de structuurvisie en het planMER;
- Hoofdstuk 7 bevat het programma en de beoogde ontwikkeling per deelgebied;
- Hoofdstuk 8 gaat in op de financieel economische uitvoerbaarheid;
- Hoofdstuk 9 behandelt de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Bij de structuurvisie zijn de volgende bijlagen opgenomen:

- 1 Referenties;
- 2 Samenvatting beleidskader;
- 3 Inspiratiedocument;
- 4 Voorzieningenprogramma;
- 5 Gereedschapskist Openbare Ruimte CID;
- 6 PlanMER;
- 7 Uit te werken opgaven.;
- 8 Kaarten gebiedsagenda's.

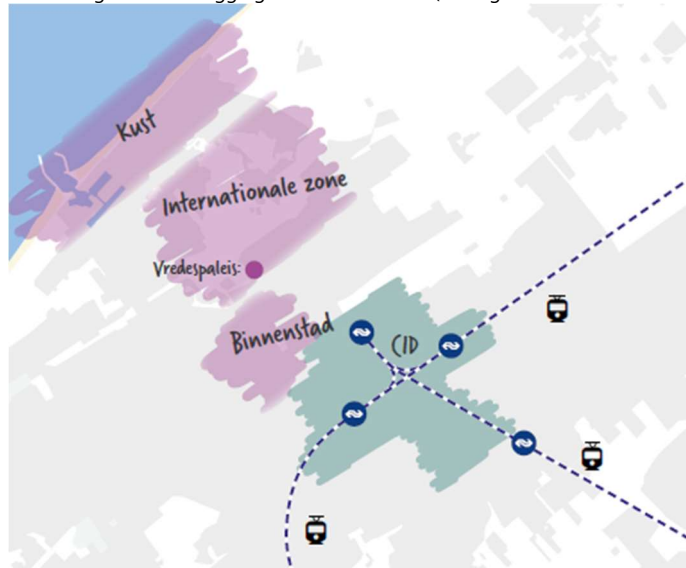
2

HUIDIGE SITUATIE CID

2.1 Central Innovation District en omgeving

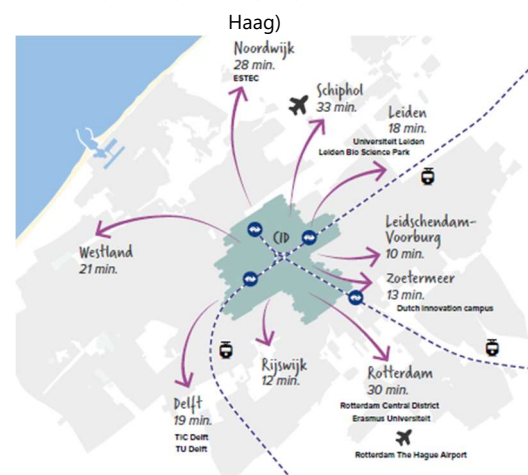
Het Central Innovation District (CID) is het gebied tussen en rondom de stations Den Haag Centraal, Den Haag Laan van NOI en Den Haag Hollands Spoor. De drie stations vormen door hun specifieke kenmerken en voorzieningen de polen van het gebied. Het CID is gelegen in het hart van de Haagse regio en beslaat ongeveer 5,7 vierkante kilometer.

Afbeelding 2.1 Lokale ligging CID en Binckhorst (CID Agenda 2040 - Kansen voor nieuw Den Haag)



Het CID is een aantrekkelijk gebied door de centrale ligging, het hoge voorzieningenniveau en de concentratie van werkgelegenheid en maatschappelijke functies, onderwijs en strategische locaties van publieke en private organisaties. De belangrijkste sectoren in het CID zijn beleid- en kennisontwikkeling, security, impact economy, IT/telecom en finance. Het grootste deel van de dynamiek komt voort uit een stevig groeiende samenstelling van kennisinstellingen, opleidingsinstituten en startups. Het Rijk, multinationals en (inter)nationale organisaties en netwerken zijn met verschillende vervoersmiddelen bereikbaar.

Afbeelding 2.2 Regionale ligging CID en Binckhorst (CID Agenda 2040 - Kansen voor nieuw Den Haag)



Ook wordt er gewoond in het CID: inmiddels wonen er ruim 46.000 mensen in 25.000 huishoudens in zowel koop- en huurwoningen als sociale woningbouw. Het gebied is een belangrijk knooppunt waar dagelijks meer dan 200.000 mensen gebruik van maken op weg naar werk, woning of recreatieve voorziening. De bewoners hebben een mix van opleidingsniveau en afkomst: 36% is hoog opgeleid, 35% is middelbaar opgeleid en 29% heeft een praktische opleiding genoten. De helft van de bewoners is van niet-westerse komaf, 20% is een zogenaamde westerse allochtoon en 30% woont al meerdere generaties in Nederland (CID Agenda 2040 - Kansen voor nieuw Den Haag).

Het CID functioneert ook als entreegebied voor bezoekers van de omliggende stadsdelen. Het gebied wordt omgeven door woonwijken en het bestaande centrumgebied. De noordwestelijk kant van het station Den Haag Centraal vormt een groene uitzondering op de bebouwde omgeving, want hier grenst het CID aan het

Malieveld, de Koekamp en het Haagse bos. Aan de westkant gaat het CID over in de huidige centrum, het historische en culturele hart van Den Haag met onder andere de historische binnenstad, het Museumkwartier, het regeringscentrum en het hoofdwinkelgebied. Aangrenzend aan het plangebied wordt de Binckhorst ontwikkeld. Dit voormalige bedrijven- en kantorenterrein wordt getransformeerd naar een gemengd hoogstedelijk woon-, werk- en leefgebied. Naast hoogstedelijk wonen met de bijbehorende voorzieningen biedt de Binckhorst ruimte voor werken waaronder startups, creatieve bedrijvigheid in een industriële sfeer, kantoren, maakbedrijven etc. Binnenstad, CID en Binckhorst hebben daarmee ieder hun eigen kwaliteiten die elkaar aanvullen en versterken.

2.2 Deelgebieden en karakteristieke wijken

In het CID zijn verschillende wijken en buurten te onderscheiden met ieder een eigen identiteit. Drie deelgebieden rondom de stations Den Haag Centraal, Den Haag Hollands Spoor en Den Haag Laan van NOI zijn, vanwege het belang van de rol die zij in het gebied vervullen, prioritair in de ontwikkeling van het CID. Voor deze gebieden zijn reeds gebiedsagenda's opgesteld. De beschrijving van de deelgebieden waar deze wijken onder vallen, en de ontwikkelingsrichting van de deelgebieden, volgt in hoofdstuk 7.

Afbeelding 2.3 Diversiteit buurten in het CID



2.3 Sterkte en zwakte analyse CID

Belangrijk elementen om tot een succesvol innovatiedistrict te komen zijn in ieder geval:

- 1 Een concentratie van en synergie tussen kennisinstellingen, innovatieve bedrijven en overheid (de triple helix) door campusontwikkeling;
- 2 Diversiteit van functies en programma's;
- 3 Een omgeving die ontmoeting en samenwerking faciliteert en stimuleert.

Om de mogelijkheden van het gebied als innovatiemilieu in kaart te brengen is een analyse gemaakt van de huidige sterktes en zwaktes van het CID op de aangegeven punten. De analyse levert input op voor de noodzakelijke ingrepen in het gebied.

Sterktes

Een van de sterktes van het CID is dat veel verschillende innovatieve instellingen en organisaties uit de triple-helix al in het gebied zijn gehuisvest:

- kennisscheppers zoals WO, HBO, MBO, kennisinstellingen en NGO; bedrijven met R&D capaciteit zoals multinationals en grootbedrijven in ICT-, financiële en bouwsector);
- overheidsinstellingen op gemeentelijk, regionaal en nationaal niveau;
- publieke voorzieningen op stadsniveau zoals stadsbibliotheken met openbare vergaderruimte;

Triple helix

Triple helix staat voor de samenwerking tussen overheid, ondernemingen en onderwijs. Om de potentie voor innovatie en economische ontwikkeling in een kenniseconomie goed te benutten, moeten overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen samenwerken. Dat bevordert zowel het vergaren, het delen als het toepassen van kennis.

De grote concentraties van deze organisaties liggen op korte afstand rondom de treinstations Den Haag Centraal en Laan van NOI en langs de Utrechtsebaan. Daardoor is het gebied goed bereikbaar met OV en auto op alle schaalniveaus, zowel lokaal, regionaal als nationaal. Bovendien is er flexibele kantoor- en vergaderruimte verspreid door het CID gericht op het faciliteren van de activiteiten van MKB, startups en nieuwe ondernemers. Ook zijn er betaalbare kantoorlocaties

in Laakhavens Hollands Spoor om deze laatste doelgroep aan te trekken. Daarnaast zijn er drie typen stadsblokken in het CID met een mix van functies:

- woonmilieus met op de begane grond autobedrijven/garages en buurtwinkels zoals supermarkten, kapsalons, freelancebureaus en restaurants;
- winkelstraten met horeca; en
- gebouwen met plinten die van de ene zijde tot de andere zijde kunnen worden doorstoken (bijvoorbeeld het Stadhuis en het hoofdkantoor van T-Mobile).

Het CID is verbonden met andere stadsdelen door een aantal ruimtelijke lange lijnen. Enerzijds bestaat dit uit een heldere groen- en waterstructuur en anderzijds uit straten die de hoofdstroom van voetgangers binnen 10 minuten loopafstand van de drie treinstations naar stedelijke trekkers, zoals de Haagse binnenstad, begeleiden. Deze nabijheid van functies is een van de sterkte punten in het gebied. Hier bevinden zich tal van potentiële locaties voor ontmoeting en gedeelde voorzieningen. Langs deze straten zijn ook locaties zoals pleinen en parken die gebruikt worden voor tijdelijke evenementen in de buitenruimte. Ten aanzien van de openbare ruimte, biedt de aanwezige groen- en waterstructuur die door het CID loopt kansen voor verbindingzones die als verblijfsplekken en proeftuinen voor klimaatadaptatie kunnen worden ontwikkeld. Een van deze verbindingzones is het Haagse Bos. Deze groene verblijfszone kan de zone voor innovatie en kennisdeling met de rest van de stad verbinden. Daarnaast is de nabijheid van de kust ook een sterkte van het CID. en verdient de eigenheid en de verschillende karakters van de buurten in het CID als een sterkte van het gebied genoemd te worden. Huidige sterktes worden in afbeelding 2.4 in het gebied zichtbaar gemaakt.

Zwaktes

Het CID kent ook enkele zwaktes, waardoor het CID niet als één samenhangend gebied functioneert. De eerste betreft de invulling van de buitenruimte. Deze is over het algemeen hard en stenig, en van matige kwaliteit om ontmoeting te organiseren. Ook is er een slechte relatie tussen de buitenruimte en binnenruimte van de bebouwing en kan de inrichting van boven- en ondergrond beter afgestemd worden.

Andere geïdentificeerde zwaktes spelen voornamelijk op gebouwniveau. Een aanzienlijk deel van de kantoormilieus (bijvoorbeeld langs de Utrechtsebaan) zijn monofunctionele kantoorlocaties. Ook rondom de stations bevinden zich delen

met een lage diversiteit van organisaties, waar bijvoorbeeld alleen overheidsinstellingen of alleen bedrijven zijn gehuisvest. Een gebrek aan diversiteit leidt tot een risico voor functiemix. In combinatie met de kosten voor huisvesting vormt het gebrek aan diversiteit een risico voor het kunnen vormen van een ecosysteem van innovatie, bijvoorbeeld problemen bij het aantrekken van startups en nieuwe ondernemers. Specifiek voor het deelgebied Laakhavens is het ontbreken van organisaties in de triple-helix een zwakte.

Daarnaast bestaan veel blokken in het CID uit onaantrekkelijke plinten zoals achterkanten van bebouwing, hekken of dichte wanden. Ook blokken die autobedrijven, garages en buurtwinkels huisvesten op de begane grond hebben laagwaardige plinten die het imago van het CID niet ondersteunen en afdoen aan de functiemenging in het gebied. De continuïteit van de openbare ruimte in het CID is verbroken door zware mobiliteitsinfrastructuur die vier typen fysieke barrières vormen:

- spoorlijnen in het hart van het CID gebied;
- bovengrondse infrastructuur, zoals de viaducten Prins Bernhard en Schenk;
- ondergrondse infrastructuur zoals de tunnelingangen van de Koningstunnel en de op en afritten van de Utrechtsebaan;
- hoofdwegen voor auto's met druk verkeer.

Deze fysieke barrières zijn met name voor voetgangers een probleem doordat ze onaangename plekken in de openbare ruimte creëren zoals donkere oversteekplaatsen en onoverzichtelijke kruisingen. Bovendien zijn veel gebieden die aan deze mobiliteitsinfrastructuur liggen leeg of niet goed ontwikkeld en daarmee onvriendelijk en/of onaantrekkelijk voor voetgangers. Waar deze zwaktes liggen, is te zien in afbeelding 2.5.

Conclusie

De sterktes en zwaktes van het CID als innovatiemilieu concentreren zich rondom een aantal ruimtelijke hoofdthema's: verdichten en differentiëren van het gebied met name rondom de zone van innovatie en kennisdeling, verbinden van verschillende zones binnen en buiten het CID en het verbeteren van de openbare ruimte om ontmoeting en samenwerking optimaal te faciliteren. In aanvulling daarop is ook het inzetten van niet-ruimtelijke instrumentarium nodig voor het aantrekken en behouden van investeringen, talent en innovatieve instellingen.

Afbeelding 2.4 CID sterktes



CID sterktes

Thema 1: OR

- Groen & water structuur (openbaar)
- Hoofdstroom voetgangers [1]
- ★ Evenementen locaties [2]

Thema 2: Programma

Innovators en ankerorganisaties in de Triple Helix

- Kennisscheppers (WO, HBO, MBO, kennisinstellingen en NGO's)
- Bedrijven met R&D capaciteit (Multinationals en grootbedrijven)
- Overheidsinstellingen

Faciliteiten

- Kantoor- en vergaderruimte voor MKB en ondernemers [3]
- Betaalbare kantoorlocaties [4]

Thema 3: Plinten

- ★ Gedeelde (publiek) voorzieningen
- Hoofdwinkelstraten [2]
- Gebied met functiemix op de begane grond
- Doorlaatbare plinten

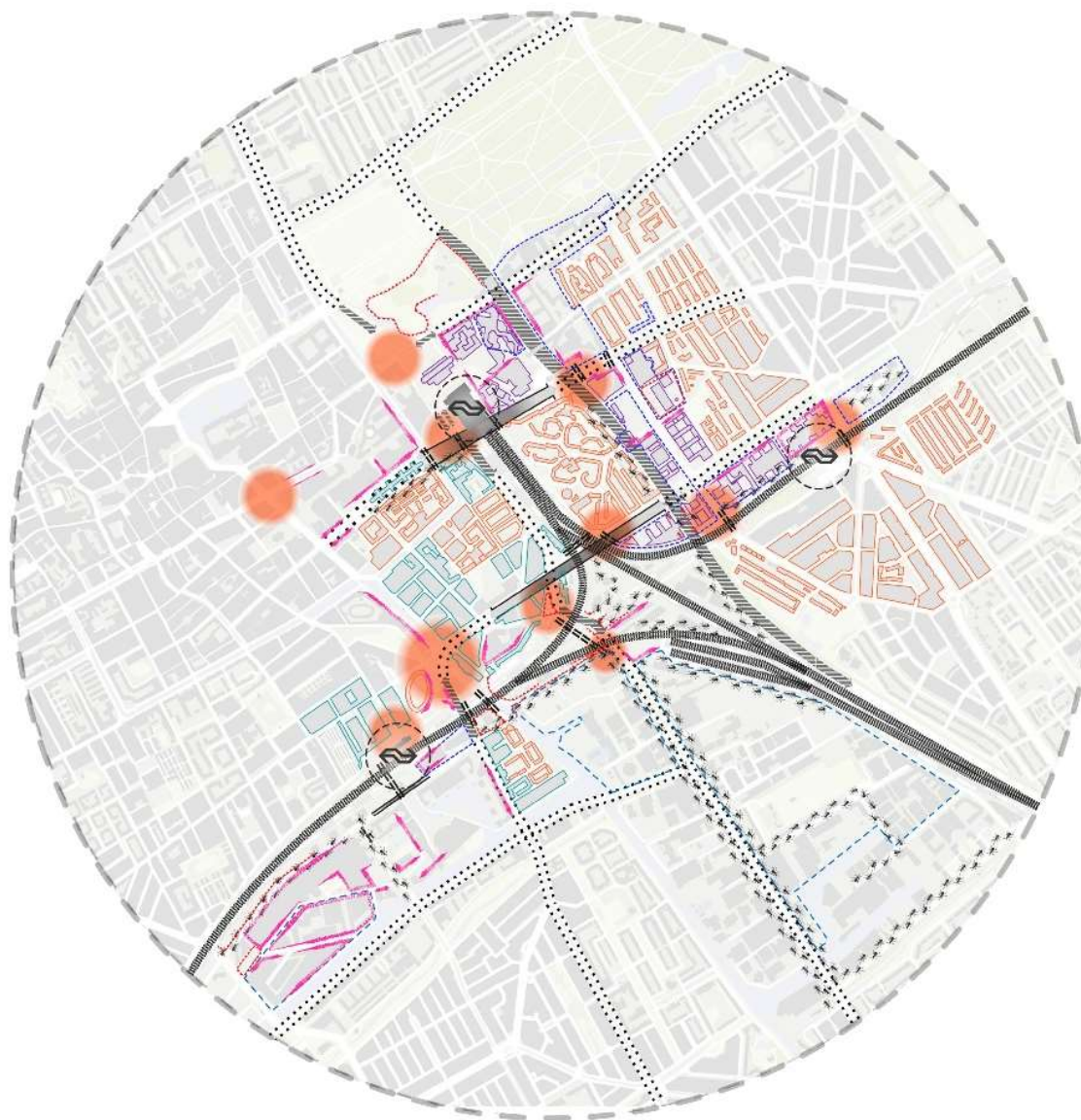
Algemeen

- Treinstation

Nota:

- [1] Op basis van een straal van 10 minuten loopafstand van de drie treinstations
- [2] Hoofdwinkelstructuur. Bron: Gemeente Den Haag, Geo-informatie en Erfpachtbedrijf, toegankelijk op Opendata gemeente Den Haag
- [3] Op basis van www.startupth Hague.nl
- [4] Min. prijs €80 - Max. prijs €135 - Bron: Provincie Zuid-Holland, toegankelijk op Opendata gemeente Den Haag.





CID zwaktes

Thema 1: OR

-  Spoorbarrière
-  Bovengrondse barrière
-  Ondergrondse barrière of tunnelingang
-  Hoofdweg
-  Donkere voetgangersoversteekplaats
-  Hekken
-  Onoverzichtelijk kruising voor voetgangers / fietsers
-  Onvriendelijke- en/of onaantrekkelijke zone

Thema 2: Programma

-  Dure kantoorlocaties [1]
-  Monofunctioneel woonmilieu
-  Monofunctioneel kantoormilieu
-  Monofunctioneel bedrijfsmilieu

Thema 3: Plinten

-  Niet-actieve plinten [2]
-  Onaantrekkelijke plinten

Algemeen

-  Treinstation

Nota:

- [1] Min. prijs €165 - Max. prijs €215. Bron: Provincie Zuid-Holland, toegankelijk op Opendata gemeente Den Haag.
- [2] bv. Achterkanten en lange wanden die (half)gesloten zijn.



3

AMBITIES

3.1 Ambitieuze opgaven voor Den Haag en het CID

De ambities voor het CID hangen nauw samen met de ambities voor Den Haag. De ambities zijn hoog en leiden tot een aantal uiteenlopende en uitdagende opgaven. De gemeente streeft na het CID te ontwikkelen tot een aantrekkelijk internationaal innovatiedistrict waar heel Den Haag de vruchten van plukt. Een mondiale ontmoetingsplek voor mensen met uiteenlopende ambities; IT'ers, onderzoekers, kleine én grote (sociaal) ondernemers, kunstenaars, beleidsmakers, talent en anderen die een verschil willen maken voor een betere, rechtvaardigere en veiligere wereld in een digitaal tijdperk. Het CID wordt een dynamische omgeving die zich onderscheidt door de hoge kwaliteit van leven en de combinatie van hoge dichtheden, prioriteit voor voetgangers en fietsers en een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte.

De Haagse economie wordt vernieuwd, digitaal en toekomstbestendig. Er is een hecht netwerk tot stand gekomen tussen overheid, groot en klein bedrijfsleven en kennisinstellingen. Vanuit maatschappelijke opgaven worden nieuwe (digitale) oplossingen ontwikkeld en wordt gedebatteerd over relevante ethische vraagstukken. Partijen treffen elkaar in een omgeving die kansen biedt voor iedereen die zich wil ontwikkelen.

De CID Agenda 2040 schetst de volgende ambities en doelen voor de ontwikkeling van het CID:

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

- 2 Internationaal samenhangend knooppunt: het versterken van de positie van het CID in het internationale netwerk van kennisallianties en economische activiteiten, duurzame multimodale bereikbaarheid en hoogstedelijkheid;
- 3 Ontmoetingsplekken: het investeren in de openbare ruimte, zodat een aantrekkelijke en inspirerende omgeving ontstaat die uitnodigt tot ontmoetingen tussen kenniswerkers, studenten, jong talent en ondernemers;
- 4 Geen plek onbenut: het maximaal en flexibel benutten van de schaarse ruimte in het CID, zodat wordt ingespeeld op de actuele behoeften, nieuwe oplossingen en verdienmodellen;
- 5 Plek voor talentontwikkeling: het bieden van groei- en ontwikkelmogelijkheden voor talent uit alle delen uit de stad;
- 6 Natuurlijk Haags: het ontwikkelen van een attractieve en veerkrachtige omgeving waarin opgaven op het gebied van natuur, energie en klimaatadaptatie vervlochten zijn met hoogbouw en infrastructuur;
- 7 Ruimtelijk verbonden: het verbinden van deelgebieden in het CID, zodat mensen zich gemakkelijker kunnen verplaatsen, functies beter benut kunnen worden en de kans op ontmoetingen wordt vergroot.

De gedeelde ambitie voor de ontwikkeling van het CID en de verdere ontwikkeling van Den Haag is samen te vatten in drie ruimtelijke thema's. Deze thema's zijn zodanig geformuleerd dat ze de ambities en doelen voor het CID beschrijven, in lijn met de ontwikkeling van de rest van de stad, zodanig dat een samenhangende ontwikkeling plaats vindt naar het beoogde innovatiedistrict. De hoofdpoging voor het CID draait om het realiseren van een centrummilieu (hierop wordt in hoofdstuk 4 nader ingegaan). Daarbij zijn de volgende drie thema's van belang:

- vergroenen en verduurzamen;
- verbinden van mensen en gebieden;
- verdichten en versterken door het toevoegen van functies.

In de navolgende paragrafen worden deze drie thema's nader belicht. In hoofdstukken 4 en 5 van deze structuurvisie wordt de ruimtelijke visie die uit de gestelde ambities volgt en de strategische keuzes die nodig zijn voor de realisatie van deze ambities verder uitgewerkt. In hoofdstuk 7 wordt nader ingegaan op de sectorale uitwerking van de thema's en op de uitwerking per deelgebied.

Het CID is uiteraard niet alleen een ruimtelijke opgave. De geschetste ambities uit de CID Agenda 2040 vragen ook om actie op andere beleidsterreinen in

samenwerking met partners zoals het Rijk, kennisinstellingen en bedrijfsleven. Denk aan economische clusterontwikkeling, het aantrekken van talent en organisaties, het versterken van de (inter)nationale positie, het stimuleren van tijdelijke activiteiten stimuleren, het ontwikkelen van gebiedsidentiteit etc.

3.2 Verdichten en versterken door het toevoegen van functies

Ambitie: over 20 jaar vormt het CID samen met de binnenstad een geweldig centrum om in te wonen, te werken en om te bezoeken

In het CID worden tot en met 2040 minimaal 25.000 arbeidsplekken en ongeveer 20.500 woningen met alle benodigde economische en maatschappelijke voorzieningen toegevoegd. Economisch wordt het CID vernieuwend en divers en biedt kansen voor heel Den Haag. De schaarse ruimte van het CID vraagt dat er, waar en wanneer nodig, samen met partners moet worden ingezet op gedeeld, tijdelijk en flexibel gebruik opdat de ambitie ten aanzien van de leefbaarheid en attractiviteit van het gebied behouden blijven.

3.3 Verbinden van mensen en gebieden

Ambitie: over 20 jaar is het CID een aantrekkelijk gebied dat uitnodigt tot wandelen, fietsen en OV-gebruik

De ligging van Den Haag, en daarmee het CID, midden in de Randstad en aan zee en de aanwezigheid van verschillende al dan niet unieke functies, brengt met zich mee dat de stad in zijn geheel veel bewoners en bezoekers aantrekt. Een groot deel van deze bewoners en bezoekers bewegen zich dagelijks door het CID, dat de verbinding vormt tussen de hoge concentratie woningen, werkplekken en voorzieningen in de nabije omgeving, en de verbindingen biedt met de regio die in het gebied liggen door drie intercity stations, drie inpridders voor autoverkeer en verschillende aanknopingen op het regionale fietsnetwerk. De ambitie van de gemeente op het gebied van mobiliteit richt op een mobiliteitstransitie, waarbij ruimte-efficiënte verkeersvormen prioriteit krijgen. Dat betekent in het CID een vanzelfsprekendheid van lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit, minder autogebruik, zeker op korte afstanden in de stad. In het CID is daarom het streven een "binnenstedelijke modal split": 40% lopen, 25% fietsen, 20% OV, 15% auto.

3.4 Vergroenen en verduurzamen

Ambitie: over 20 jaar is het CID een aantrekkelijke en duurzame leefomgeving

Bij duurzame ontwikkeling staan 4 thema's centraal: een aantrekkelijke leefomgeving, de overgang naar schone energie, het zuinig omgaan met grondstoffen en schone mobiliteit (Nota Duurzaamheid. Schone energie in een groene stad - de Haagse aanpak). Het CID is uniek gelegen tegen het Haagse bos en haar natuurrijke achterland, en vormt een belangrijke entree naar de kust en het duingebied. Aan de andere kant wordt het gevoed door de Trekvluit en Singelgracht die zijn verbonden met het Delflands boezemwater. Momenteel is het CID echter bijna volledig versteend. De ontwikkeling van het gebied biedt daarom een mogelijkheid om bijvoorbeeld de hittestress te verminderen en een klimaatadaptief gebied te realiseren. In het bijzonder in verdichte gebieden met aanwezigheid van hoogbouw verdient veerkracht in klimaatadaptatie en energievoorziening extra aandacht. Een omgeving met een natuurlijk, gezond en prettig karakter is ook een belangrijke vestigingsfactor. Het doel is daarom om de natuurlijke elementen in het CID te vervlechten zodat een attractieve en veerkrachtige omgeving ontstaat (CID Agenda 2040 - Kansen voor nieuw Den Haag).

De energietransitie en verdichting leiden tot een grotere ruimtevraag voor energie oplossingen. Het CID is aangemerkt als een Groene Energie Wijk. In de groene energiewijken starten we als eerste met de overstap naar schone energie. Samen met bewoners, woningcorporaties en andere partijen begint de gemeente met het transitieklaar maken van woningen en het werken aan een duurzame warmtevoorziening. Ook wordt, middels het samenwerkingsverband tussen het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, gemeente Den Haag en provincie Zuid-Holland "EnergieRijk Den Haag" ingezet op het verduurzamen van een aantal kantoorpanden in het centrum van Den Haag, zoals het stadhuis en verschillende ministeries (EnergieRijk Den Haag. Een jaar na de Green Citydeal). De partners van EnergieRijk Den Haag willen 24 overheidsgebouwen in een straal van 1 km² rondom station Den Haag Centraal zo verduurzamen, dat de gebouwen in de toekomst klimaatneutraal zijn. Daarnaast past Den Haag prestatiegerichte duurzaamheidsinstrumenten toe die de duurzaamheid van gebouwen aantonen, zoals GPR, BREEAM, LEED en NIB, om hiermee de markt maximaal uit de dagen om integraal duurzaam te ontwerpen.

4

VISIE

4.1 CID wordt een centrummilieu

Den Haag zet in op een CID dat zich ontwikkelt tot een innovatiedistrict: een mondiale ontmoetingsplaats en internationaal knooppunt voor innovatie. Om deze ambitie te bereiken, worden de gebieden rondom de drie treinstations getransformeerd tot één samenhangend gebied aan de hand van zeven ruimtelijke principes:

- 1 Het CID wordt een centrummilieu: verdubbeling van het Haagse centrum;
- 2 Van drie losse stationsgebieden naar een hechte 'triple hashtag' verbonden door lange lijnen;
- 3 Nieuwe ontwikkelingen als motor om het CID en haar omgeving schoner en rijker te maken;
- 4 Functiemenging wordt het nieuwe normaal;
- 5 Karakter van buurt wordt versterkt en niet overal verandering;
- 6 Een raamwerk van reuring, rust en ruis als middel voor een goede balans;
- 7 Door slim te combineren ontstaat ruimte om alle opgaven op te lossen.

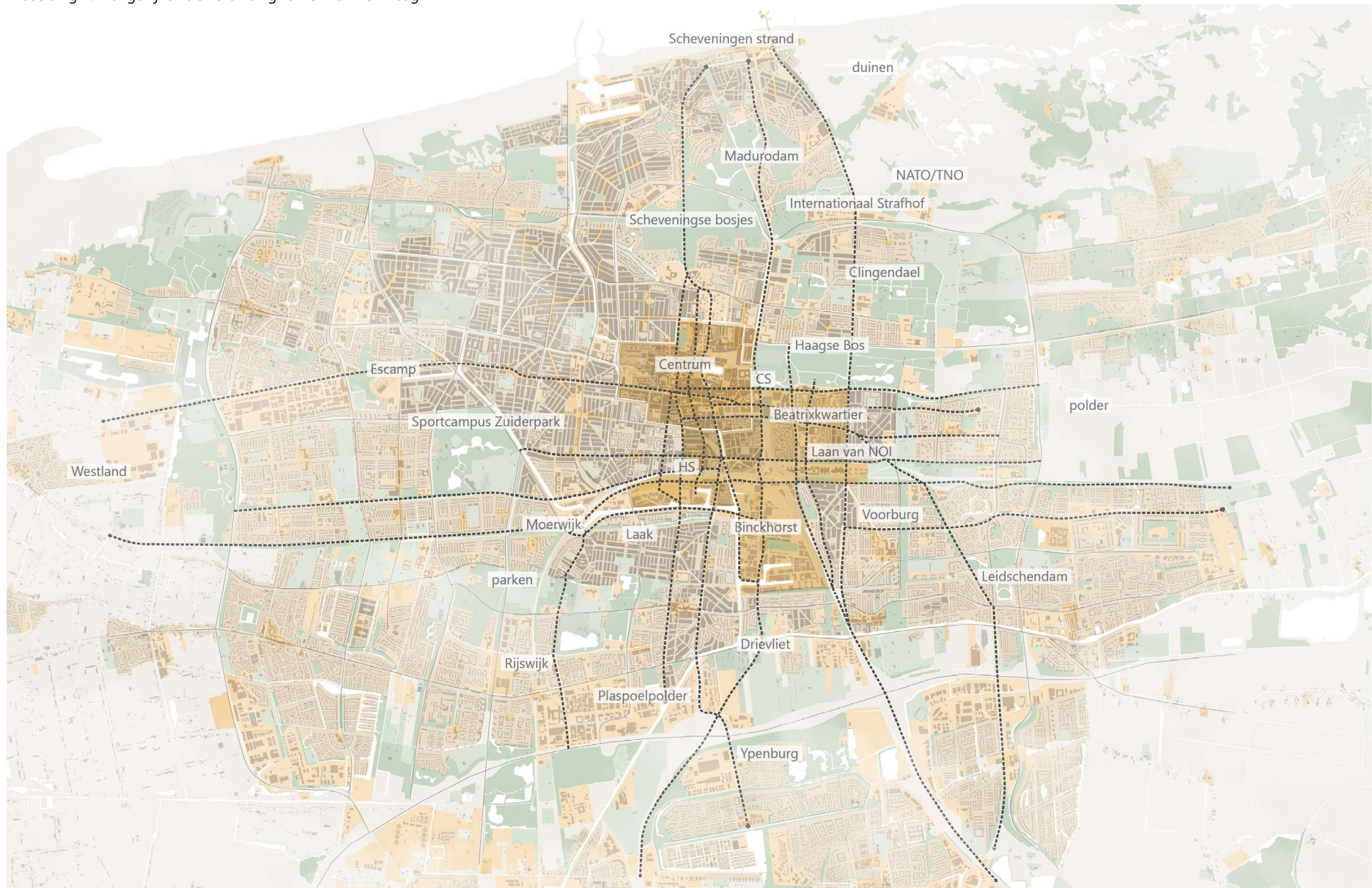
Afbeelding 4.1 Impressie centrummilieu CID (Rijswijkseplein, Inspiratiedocument DeZwarteHond)



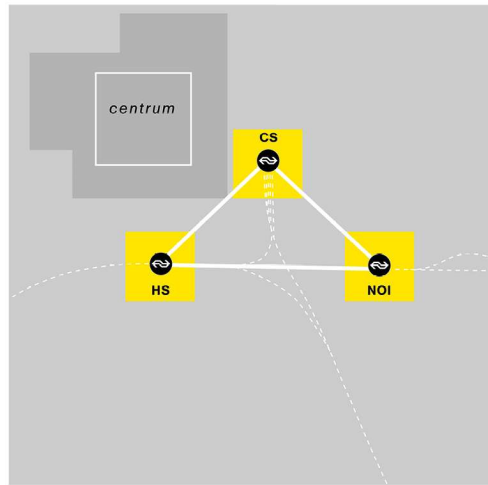
De visie voor het CID bouwt voort op het idee dat er van de drie stations en het historisch centrum door lange lijnen naar een hechte 'triple hashtag' (#) ontwikkeld wordt. Langs deze triple hashtag kan het centrummilieu zich geleidelijk uitbreiden om zo samen met de rest van Den Haag een hecht verbonden gebied te vormen (zie afbeelding 4.2). Het centrummilieu betreft een gemengd en gedifferentieerd (hoog)stedelijk gebied dat wordt gekenmerkt door een hoge concentratie van woningen, werkplekken, winkels en andere voorzieningen in een gebied met een hoge verblijfskwaliteit en een uitstekende bereikbaarheid. Deze mix van verschillende functies levert niet alleen een levendig en aantrekkelijk straatbeeld op, maar zorgt er ook voor dat verschillende functies van elkaar kunnen profiteren: synergie in energie, kruisbestuiving en een hoog voorzieningenniveau. Gemengde gebieden zijn daarnaast over het algemeen leefbaarder en meer adaptief in hun ontwikkeling, nemen minder ruimte in beslag en kunnen omliggende wijken een impuls geven. Het CID is hiertoe in staat.

Als economische toplocatie moet het CID vervolgens bijdragen aan zowel een krachtige Nederlandse economie met internationaal aanzien als aan de modernisering van het Haags economisch DNA (CID Agenda 2040 - Kansen voor nieuw Den Haag). Hierin staat het creëren van economische groei centraal, met volop kansen voor ondernemerschap, persoonlijke groei en duurzame werkgelegenheid voor toekomstige generaties. Verschillende functies worden binnen het CID gecombineerd. Goede karaktereigenschappen van de wijken worden versterkt en alleen in bepaalde zones vinden veranderingen plaats. Die veranderingen vinden plaats aan de hand van het raamwerk van rust reuring en ruis, dat zorgt voor een goede balans tussen gebieden waar veel activiteiten plaats vinden en zones waar in alle rust gewoond kan worden. Ruimte voor nieuwe woningen en arbeidsplaatsen vraagt ook om ruimte voor verblijf, voorzieningen, energie, water en groen en ontmoeting. Op het eerste gezicht lijken deze thema's zoveel ruimte te vragen dat de verdichtingsopgave onmogelijk wordt, maar het omgekeerde is echter waar: in een succesvol centrummilieu is de opgave van de één de oplossing voor de ander. Deze ontwikkeling vindt plaats binnen een aantrekkelijke en leefbare omgeving door in te zetten op een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. Het CID krijgt hierdoor een voorbeeldfunctie voor gebieden met een centrumstedelijke verdichtingsopgave.

Afbeelding 4.2 Lange lijnen als verbinding van CID en Den Haag

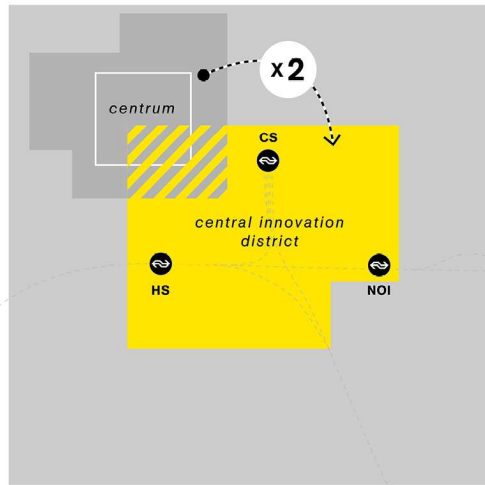


Afbeelding 4.3 Beeldverhaal structuurvisie CID



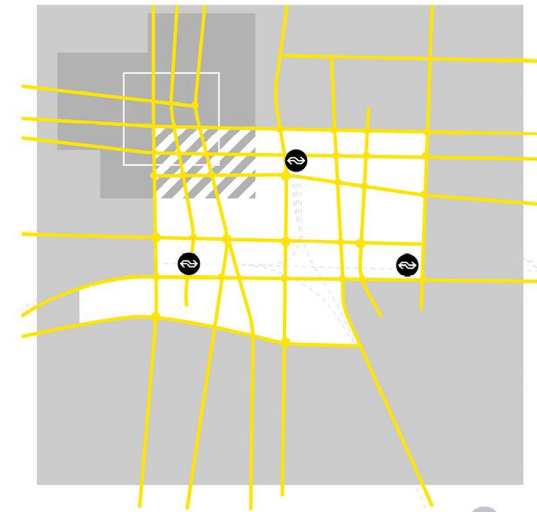
Van drie stations naar..

1



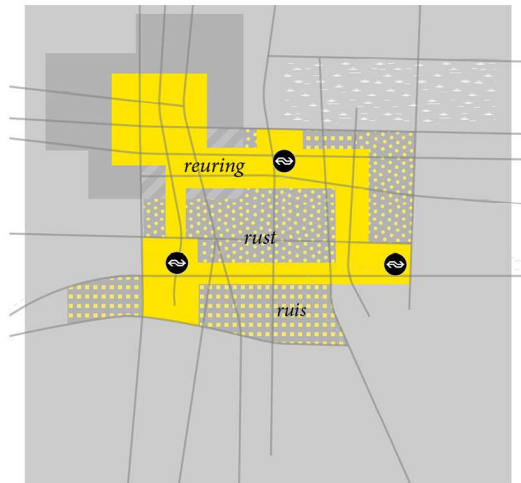
.. een verdubbeling van het Haagse centrum.

2



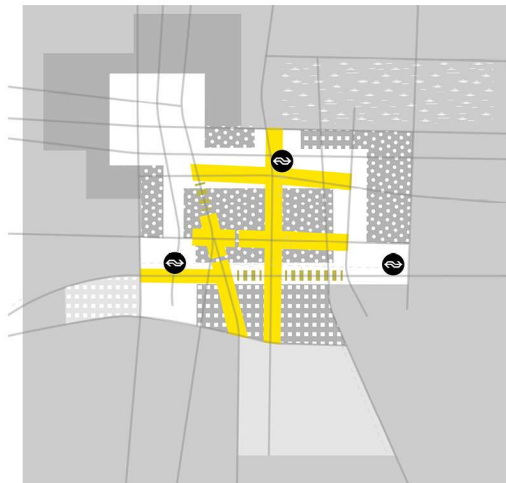
.. dat met verschillende lange lijnen goed verbonden is met de rest van Den Haag

3



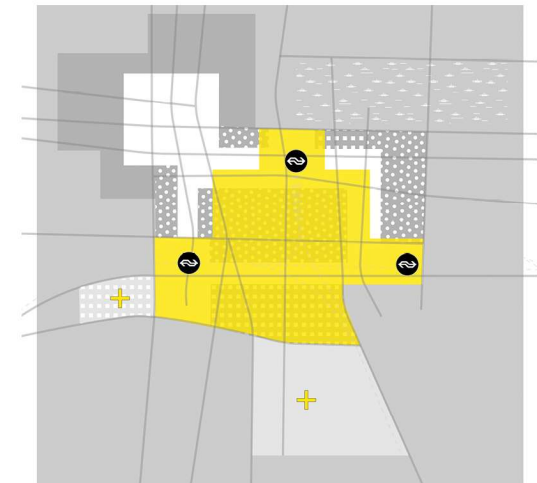
.. en grote (infra)barrières weet om te vormen tot een dynamisch hecht weefsel

4



.. door de transformatie van enkele dragende lange lijnen..

5



.. en enkele dynamische grote gebieds-ontwikkelingen, terwijl andere buurtjes juist verrassend zichzelf kunnen blijven.

6

De ontwikkeling van het CID bouwt voort op de bestaande stedelijke gridstructuur van Den Haag. Deze lange lijnen van parallel aan en haaks op de kust zijn de bestaande ruimtelijke dragers van de stad (zie afbeelding 4.2). Herstel en versterking van deze structuur (onder andere door het toevoegen van nieuwe lange lijnen) zorgt voor een betere verbinding van de deelgebieden onderling en van het CID met de omgeving.

De zeven ruimtelijke principes zijn voor de gebiedsontwikkeling van het CID uitgewerkt aan de hand van drie thema's:

- 1 hoogstedelijkheid (ontmoetingsplaats en focus op verdichting, functiemenging en differentiatie);
- 2 mobiliteit op menselijke maat (mobiliteitstransitie naar een wandel- en fietsstad);
- 3 aantrekkelijke en duurzame leefomgeving (focus op klimaatadaptatie en energietransitie);

De structuurvisie bouwt hiermee verder op het beeldverhaal in afbeelding 4.3 afkomstig uit het Inspiratiedocument opgesteld door DeZwarteHond (zie bijlage III).

4.2 Hoogstedelijkheid: verdichting, functiemenging en differentiatie

De structuurvisie zet vanuit het aspect verstedelijking in op het creëren van ruimtelijke condities die nodig zijn voor het ontwikkelen van een centrummilieu.

Ontmoeten, plinten en verbinden

De ligging en goede bereikbaarheid maken het CID bij uitstek geschikt om hier economische groei plaats te laten vinden en verder in te zetten op verdichting. De gemeente Den Haag kiest voor duurzame groei van de stad op binnenstedelijke locaties. Hoge concentraties van inwoners, werknemers en bezoekers leiden tot ontmoetingen, (kennis)uitwisseling, innovatie en versterken de draagkracht van OV-systemen. Dit zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van het gebied verder kan toenemen (hogere frequenties en meer en snellere verbindingen) en draagt bij aan de ambitie om van het CID een aantrekkelijk centrummilieu te maken waarin prettig kan worden gewoond, gewerkt en gerecreëerd.

Functiemenging is gericht op het creëren van een mix van wonen, werken, winkelen, zorg, cultuur en vrijetijdsbesteding op buurt of bouwblokniveau. Menging op bouwblokniveau maakt het stedelijk leven afwisselend en zorgt voor een interessante kruisbestuiving. Voorzieningen die weinig bijdragen aan de levendigheid op straat worden daarbij bij voorkeur op de eerste verdieping en hoger geplaatst. Door in te zetten op functiemenging ontstaat een gevarieerd en lokaal aanbod van voorzieningen. De grote beschikbaarheid van voorzieningen op korte afstand zorgt ervoor dat wandelen en fietsen een vanzelfsprekendheid zijn. Daarnaast zijn, door middel van slimme programmering met een volledig en complementair aanbod, de plinten op alle tijdstippen levendig en is er gedurende de hele dag activiteit in het gebied. Deze variatie en dynamiek zorgen voor een aantrekkelijke en sociaal veilige leefomgeving (zie visiekaart 'Ontmoeten, plinten en verbinden' in afbeelding 4.4).

Met differentiatie zet de gemeente Den Haag in op het behouden van variatie tussen wijken en buurten in het CID. De ambities van ontwikkelaars en bouwers worden benut om verschillende woningtypes en voorzieningen aan te bieden, waarbij wordt ingestoken op een versterking van de eigen identiteit van buurten. Zo kan er in het CID een keur aan complementaire stedelijke (woon)milieus ontstaan. Daarbij geldt dat niet in iedere buurt veel gaat veranderen: er zijn buurten waar een hoge mate van ontwikkeling plaats zal vinden, maar ook wijken waar minder veranderingen plaatsvinden of veranderingen in een langzamer tempo plaatsvinden (zie ook paragraaf 7.1).

Ruimtelijke raamwerk voor reuring, rust en ruis

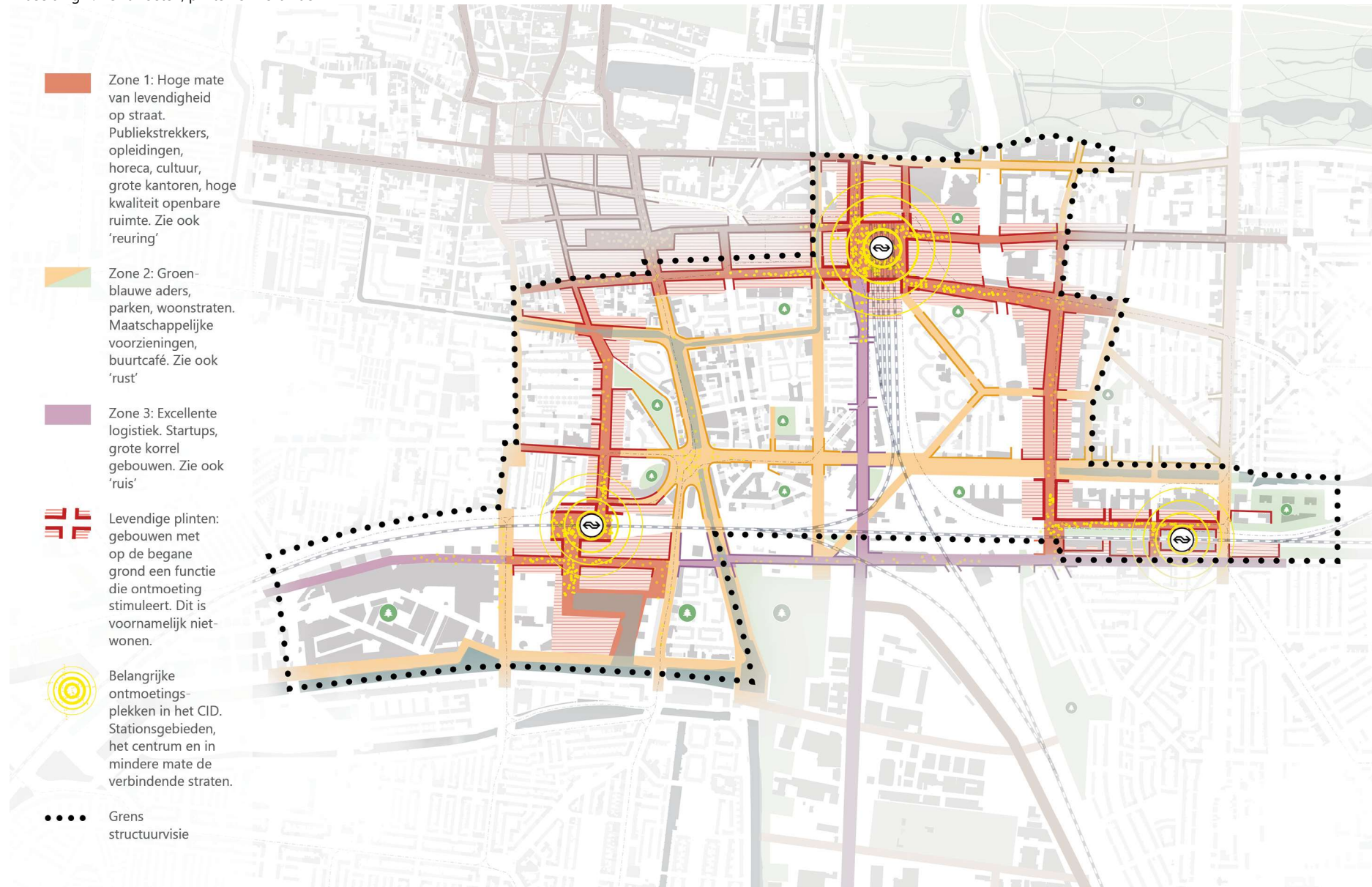
Een raamwerkplan is een middel om met een kwalitatieve zonering richting te geven aan initiatieven. Met het ruimtelijk raamwerk 'reuring, rust, en ruis' (zie visiekaart 'Hoogstedelijk wonen, werken en recreëren' in afbeelding 4.5) volgt de gemeente het Inspiratiedocument uit bijlage III en de MetroMix typologieën uit de Ruimtelijk Economische Ontwikkelstrategie (Uitvoeringsprogramma Ruimtelijk Economisch Ontwikkelstrategie (REOS)). Hiermee wordt aangestuurd op de juiste verdichting en functiemix op de juiste plek. Het raamwerk verdeelt het CID in drie gebiedstypologieën met elk hun eigen kenmerken en kwaliteiten:

- reuring: een dynamische plek met veel hoogstedelijke voorzieningen, de hoogste dichtheid en de meeste mensen op straat. Actieve plint, kleine eenheden. Een plaats voor ontmoetingen, altijd levendig en met een hoge verblijfskwaliteit. Geen tot weinig infrastructuur of functies die veel ruimte in gebruik nemen. Deze zone vormt de ruggengraat van het gebied en ligt bij voorkeur zo dicht mogelijk bij een openbaarvervoersknooppunt;

- rust: een zone voor mensen die rustig willen wonen of werken in het groen, met een breder aanbod van woonconcepten, ruimte voor klimaatadaptatie en recreatie. Basisvoorzieningen en kantoren vinden hier ruimte. Geen plek voor lawaaimakers. 's Avonds is het rustig en veilig;
- ruis: een gebied met de hoofdrol voor bedrijvigheid, hier mag het schuren. Dat betekent ruimte voor (maat)werk en een hoog tolerantieniveau voor wat betreft overlast. Infrastructuur en functies die veel ruimte gebruiken vinden hier een plek, maar altijd aantrekkelijk en stedelijk. Deze zone is voor mensen die wonen willen combineren met andere activiteiten en die geen hinder hebben van een ligging aan hoofdverkeersroutes met grotere kavels en gebouwen.

Het raamwerkplan garandeert een gezonde balans waarin rustige woonmilieus en dynamische woon- en werkomgevingen naast elkaar kunnen bestaan. Hiermee wordt een mix van gebied geborgd wordt voorkomen dat er bijvoorbeeld teveel van hetzelfde op bepaalde plekken voorkomt. De zonering is richtinggevend voor de ontwikkelingen binnen het CID en geeft aan welke functies en voorzieningen en woningen het meest voor de hand liggen in bepaalde delen.

Afbeelding 4.4 Ontmoeten, plinten en verbinden



Afbeelding 4.5 Hoogstedelijk wonen, werken en recreëren



4.3 Mobiliteit op menselijke maat

De verdichting in het CID met woningen, werkgelegenheid en voorzieningen stelt hoge eisen aan de bereikbaarheid en de inrichting van de openbare ruimte. Het vereist een hoogwaardige openbare ruimte die innovatie en menselijke ontmoetingen stimuleert. Van een gefragmenteerd gebied met grote barrières naar een samenhangend gebied met hoge verblijfskwaliteit en prioriteit voor voetgangers en fietsers. Om goed te kunnen functioneren als centrummilieu, moet het CID daarbij op alle schaalniveaus goed bereikbaar zijn, zonder de leef- en milieukwaliteit onder druk te zetten. Bij de organisatie van mobiliteit in het CID draait het om mobiliteit op menselijke maat; gezond, actief en in interactie met de omgeving. In het CID wordt voortgebouwd op uitgangspunten voor mobiliteit die ook succesvol in de binnenstad zijn toegepast.

Mobiliteitstransitie randvoorwaarde

De ontwikkeling van het CID leidt tot meer verplaatsingen in een gebied waar de openbare ruimte schaars is. Een transitie naar ruimte-efficiënte, schone en klimaatneutrale mobiliteit is een randvoorwaarde voor de ontwikkeling van het CID. Dat betekent prioriteit voor mobiliteit op menselijke maat; een openbare ruimte die in eerste instantie is ingericht voor (1) voetgangers, (2) fietsers en (3) openbaar vervoer. Deze vervoersmiddelen moeten de mobiliteitsgroei in het CID voor hun rekening nemen. Voor de auto wordt ingezet op meer gedeeld gebruik en een versnelde transitie naar elektrisch rijden. Met de inzet op deze mobiliteitstransitie wordt ruimte vrijgemaakt die nodig is voor de energietransitie, groen, klimaatadaptieve maatregelen en verblijfskwaliteit.

Wandel- en fietsstad

Binnen het CID krijgen voetgangers en fietsers voorrang op het autoverkeer (zie visiekaart 'Wandel en fietsstad' in afbeelding 4.6). Lopen en fietsen moeten in het CID de meest vanzelfsprekende keuze zijn. Dat betekent een veilige omgeving zonder grote barrières, aantrekkelijke plinten en voorzieningen met voldoende maat. Een stad die op voetgangers en fietsers is ingericht, is ook goed voor het OV-gebruik; mensen kunnen de stations en OV-haltes zonder grote barrières bereiken.

Meer wandelen en fietsen gaat zo samen met meer gebruik van het openbaar vervoer op grotere verplaatsingsafstanden.

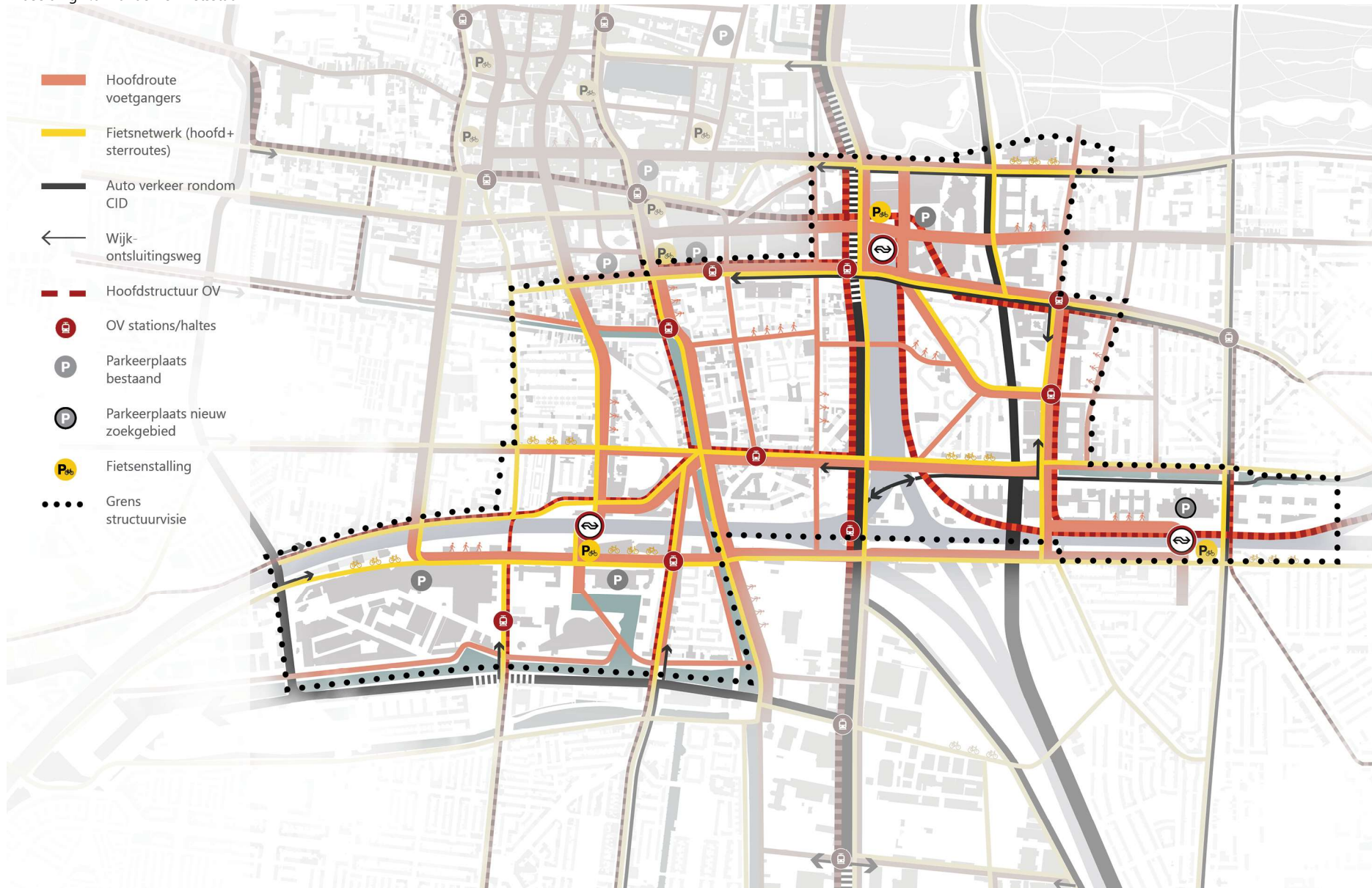
Autoluw

De ruimte voor voetgangers en fietsers wordt gevonden door een verdere uitbreiding van het autoluwe gebied en door minder straatparkeren. Doorgaand autoverkeer wordt geconcentreerd op een beperkt aantal stedelijke hoofdwegen. Voor het CID geldt dat dit doorgaand autoverkeer om en onder het gebied wordt geleid. Het gebied binnen de centrumring wordt autoluw; toegankelijk voor autoverkeer met een bestemming in het gebied, maar niet voor doorgaand autoverkeer. Om de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers te verbeteren, moet de barrièrewerking van de Utrechtsebaan en de centrumring worden verminderd. De overige wegen in het CID hebben geen functie voor doorgaand autoverkeer en zijn hier ook niet op ingericht. Binnen dit gebied wordt een snelheid van 30 km/uur de norm, waarbij de veiligheid en oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers centraal staan. Zo ontstaan grotere aaneengesloten verblijfsgebieden, die uitnodigen tot lopen, fietsen en verblijven.

Goed bereikbaar op alle schaalniveaus

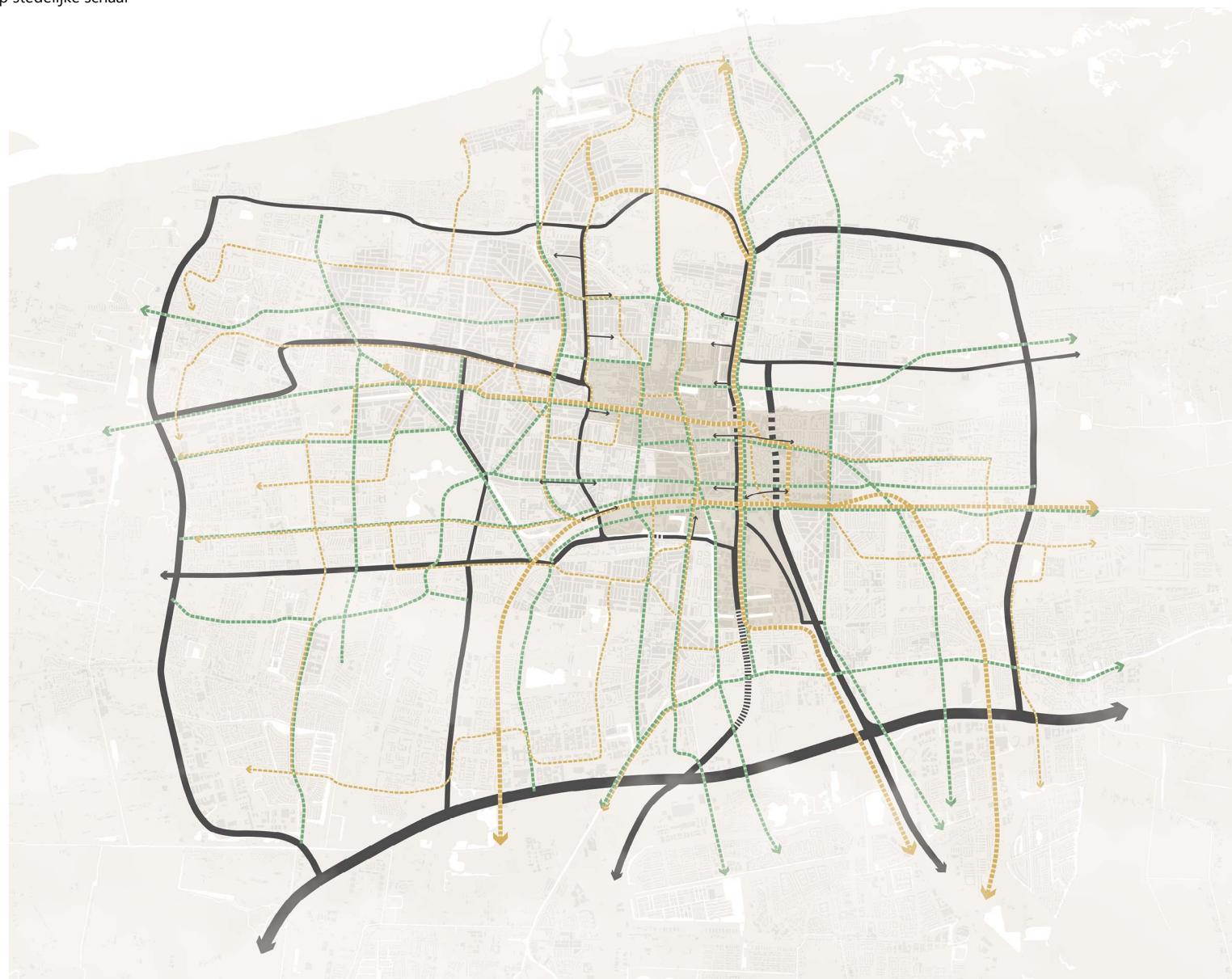
De mobiliteitsgroei van en naar het CID moet worden opgevangen door (E-)fiets en het openbaar vervoer. Er moet daarom worden geïnvesteerd in de kwaliteit en capaciteit van deze netwerken, zowel binnen als buiten het CID. Voor het OV betekent dit investeren in de Koningscorridor, Leyenburgcorridor en de Oude Lijn als belangrijkste dragers van het OV-netwerk. Het (E-)fietsgebruik tussen het CID en omliggende gebieden zal sterk groeien. Het is daarom noodzakelijk om te investeren in regionale fietsroutes die het CID verbinden met regionale kernen. Bij stations en OV-haltes zijn de netwerken van voetganger, fietser en OV met elkaar verbonden; dit zijn de belangrijkste 'mobiliteitshubs' in het gebied. Het CID is voor autoverkeer via de Utrechtsebaan, Rotterdamsebaan en Beatrixlaan met het snelwegennet verbonden. Een verschuiving van (korte) autoritten naar lopen, fietsen en openbaar vervoer zorgt ervoor dat de beschikbare wegcapaciteit optimaal gebruikt wordt. P+R-locaties aan de rand van de stad nodigen uit voor een overstap van de auto op het OV of (deel)fiets. Zie afbeelding 4.7 voor de visiekaart Bereikbaarheid CID op stedelijke schaal.

Afbeelding 4.6 Wandel- en fietsstad



Afbeelding 4.7 Bereikbaarheid CID op stedelijke schaal

- ■ ■ ■ ■ Sterfietsroutes
- ■ ■ ■ ■ Schaalsprong OV
- ■ ■ ■ ■ Tramnet
- ■ ■ ■ ■ Inter(nationale) hoofdweg
- ■ ■ ■ ■ Regionale weg
- ■ ■ ■ ■ Stedelijke hoofdweg
- ■ ■ ■ ■ Wijk-ontsluitingsweg



4.4 Aantrekkelijke en duurzame leefomgeving

De kwaliteit van de openbare ruimte is, in samenhang met de mobiliteitstransitie, bepalend voor het bereiken van het centrummilieu voor het CID. Dit vraagt om nieuwe inrichtingsprincipes om de toekomstige opgaven en bijbehorende claims op het stedelijk gebied te kunnen faciliteren. Het groeiend aantal inwoners, werknemers en bezoekers legt een grotere druk op de schaarse openbare ruimte. Verblijfskwaliteit is de sleutel tot succes van het CID als plek voor ontmoetingen en uitwisseling van kennis. Daarom is substantiële ruimte voor parken en groene pleinen nodig, maar ook ambities op het gebied van klimaat en energie en de toenemende digitalisering leggen claims op de onder- en bovengrond. Ter ondersteuning van deze toename in gebruik zullen aanpassingen van de inrichting, de programmering en de organisatie van de openbare ruimte op de verschillende niveaus nodig zijn. Tegelijkertijd biedt de ruimte die vrijkomt door de mobiliteitstransitie mogelijkheden om de openbare ruimte te herordenen.

In de CID Agenda 2040 is ingegaan op een aantal speerpunten om het CID goed vorm te geven, waaronder een gereedschapskist voor de openbare ruimte. De Gereedschapskist Openbare Ruimte CID (zie bijlage V) is inmiddels opgesteld. De Gereedschapskist is geen blauwdruk voor oplossingen in ruimtegebruik, maar laat strategieën zien hoe een kwalitatief hoogwaardig stuk stad ontstaat met een consistent kwaliteitsniveau. Hierin wordt ingegaan op de inrichting, het gebruik en het beheer van de openbare ruimte. De openbare ruimte in het CID kan alleen kwalitatief hoogwaardig zijn, als de ruimteclaims die verband houden met bebouwing zo veel mogelijk inpandig opgelost worden zodat voorzieningen voor nieuwe energie en klimaatadaptatieve maatregelen de ruimte krijgen. Om een aantrekkelijk en goed functionerend gebied te bieden, nu en in de toekomst, wordt bij aanvang van het ontwerpproces door betrokken partijen gekeken naar het gebruik en de randvoorwaarden van beheer. Vervolgens wordt de openbare ruimte 'beheer-bewust' ontworpen, zodat na oplevering de intenties van het ontwerp door goed en zorgvuldig beheer geborgd zijn. Het uitwerken van een planproces voor de inrichting van zowel de boven- als de ondergrond van de openbare ruimte, is een nader uit te werken opgave.

Klimaatadaptatie en vergroening

De ontwikkelingen in het CID moeten als kans worden benut om een prettig leefklimaat te creëren. Maatregelen om hittestress te verminderen, wateroverlast tegen te gaan, droogte te voorkomen, luchtvervuiling te beperken en biodiversiteit

te vergroten moeten toegepast en zoveel mogelijk geïntegreerd worden. Het streven is om waar mogelijk te kiezen voor natuurlijke (groene) oplossingen. Op de juiste manier toegepast kan groen bijdragen aan al deze opgaven. Daarbij gaat het om de toepassing van groen in de buitenruimte en om natuur inclusief bouwen door bijvoorbeeld de toepassing van groene daken en gevels. Door uitgekiend boven- en ondergronds ontwerp moet zoveel mogelijk ruimte gecreëerd worden voor bomen in de volle grond. Klimaatadaptief ontwerp wordt toegepast om onder andere water vast te houden, te bergen of juist af te voeren. Een gevarieerde groene stad nodigt daarnaast ook uit tot beweging en ontmoeting. Gecombineerd met een vergroting van het aanbod fiets- en wandelinfrastructuur wordt gezond gedrag hiermee gestimuleerd. Het CID wordt daarmee ontwikkeld tot een veilige omgeving waar ruimte is voor ontmoeting en waar gezond leven gemakkelijk is. Bij nieuwe ontwikkelingen en herinrichting moet klimaatadaptatie worden meegenomen. In de visiekaart Klimaatadaptatie (zie afbeelding 4.8) is aangegeven welke kansen er liggen om maatregelen voor klimaatadaptatie in de openbare ruimte vorm te geven.

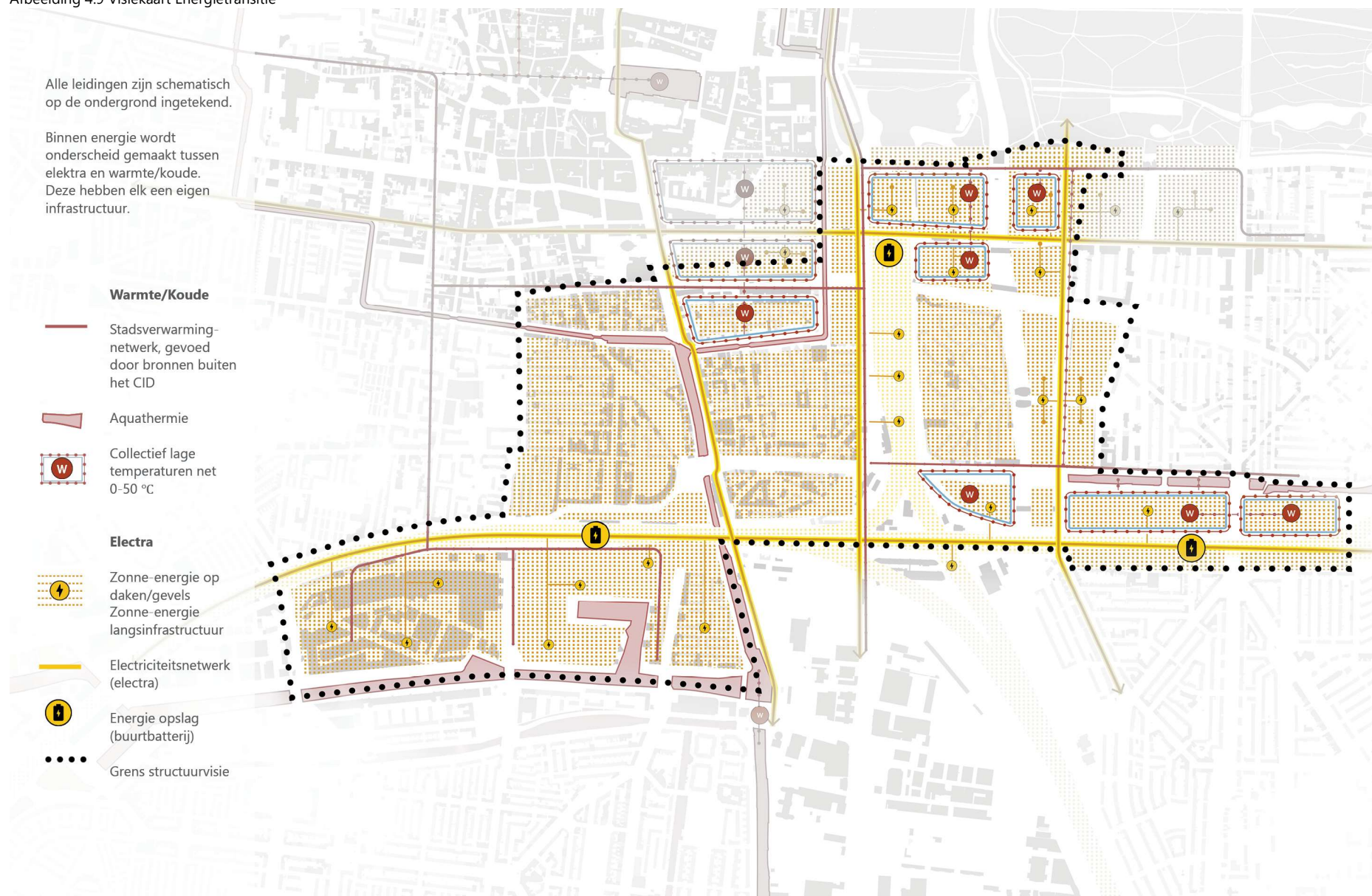
Energietransitie

Het CID moet een voorbeeld bieden voor een integrale gebiedsontwikkeling. Extra aandacht gaat daarom uit naar de energietransitie. De openbare ruimte is beperkt en daarom is het nodig om de samenwerking te zoeken tussen publieke en private ruimte om zowel klimaatadaptatie als de energietransitie een plek te geven. Verkennen van collectieve energieoplossingen op buurniveau is een voorbeeld waarbij iedereen kan meedoen en meewerken aan een duurzame stadsontwikkeling en ruimte en kosten besparen. De handhaving, uitbreiding en verduurzaming van het stadsverwarmingsnet voor bestaande bouw maakt deel uit van de energietransitie en moet ook onder andere in de openbare ruimte een plek krijgen. In afbeelding 4.9 is de visiekaart 'Energietransitie' weergegeven en is te zien waar ruimte is voor de verdere uitwerking van het warmte- en elektranet. De gemeente zet daarnaast in op gasloze nieuwbouw, utiliteitsfuncties en transformatieobjecten middels haar energietransitiebeleid. Met regie op de ondergrond streeft de gemeente ernaar dat ruimteclaims in de ondergrond zo min mogelijk randvoorwaardelijk zijn voor de kwaliteit van de bovengrondse openbare ruimte. De Gereedschapskist Openbare Ruimte CID biedt als communicatiemiddel en inspiratiedocument handvatten middels een lijst van "best practices" voor gemeente en de markt, en bouwstenen ten aanzien van afstanden tussen kabels en leidingen, riool, warmtenetten en bomen. Dit alles draagt eraan bij dat de openbare ruimte van het CID toekomstbestendig wordt.

Afbeelding 4.8 Visiekaart Klimaatadaptatie



Afbeelding 4.9 Visiekaart Energietransitie



5

THEMATISCHE UITWERKING

5.1 Thema's volgend uit de visie

De ruimtelijke visie en strategische keuzes ten aanzien van het CID leiden tot sectorale gebiedsuitwerkingen. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de uitwerking van de visie ten aanzien van de thema's hoogstedelijkheid, mobiliteit op menselijke maat en aantrekkelijke en duurzame leefomgeving, volgend uit de ambitie van de gemeente Den Haag om het CID te verdichten, verbinden en verduurzamen. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de strategische keuzes met betrekking tot de integrale gebiedsuitwerking voor de verschillende deelgebieden.

5.2 Hoogstedelijkheid: verdichting, functiemenging en differentiatie

Ten aanzien van stedenbouw kiest de gemeente Den Haag ervoor om het CID te ontwikkelen tot een centrummilieu: een gebied met een hoge concentratie van wonen, werken en andere voorzieningen. In een bouwblok wordt daartoe altijd een combinatie van functies gerealiseerd, met activiteiten die een relatie hebben met de directe omgeving en andere functies in de buurt. Het accent en de mate van functiemenging vindt plaats op basis van de principes reuring, rust en ruis. De menging van functies is met name te vinden in de onderste lagen van de bebouwing. De bovenbouw kan monofunctioneel zijn zolang er op bouwblok- en buurniveau voldoende verscheidenheid is.

In Den Haag is gekozen de groei in de stad te concentreren rond de OV-knooppunten: omgeving van Den Haag Centraal Station, Den Haag Hollands Spoor, Den Haag Laan van NOI. Per prioritair gebied is een hoogbouwzonering vastgesteld. In Den Haag wordt gesproken van hoogbouw bij een bouwhoogte van 50 meter en hoger. Voor ontwikkelingen boven de 50 meter wordt verwezen naar de nota Haagse Hoogbouw (Haagse hoogbouw, Eyeline en Skyline). Door hoogbouw te concentreren worden hoogbouwelementen minder beeldbepalend als object. Niet één hoge toren bepaalt de importantie van een bepaalde plek, zoals de kerktoren in een dorp, maar juist het ensemble van torens bepaalt het stadsbeeld. Een dergelijk ensemble kan de stationsgebieden in de stad markeren en zorgen voor de herkenning en verbinding van verschillende gebieden.

Verdichting en functiemenging zijn van invloed op de veilige fysieke leefomgeving. Als gevolg van de hoge personendichtheid en aanwezigheid van verschillende functies in het gebied kunnen eventuele incidenten omvangrijkere gevolgen hebben. Daarnaast zijn de gevolgen voor de personen in het gebied ook meer voelbaar doordat men dicht bij elkaar leeft. Door samen te werken met partners wordt gezorgd voor een veilig en gezond ontwerp van gebouwen en omgeving zodat de gevolgen van mogelijke incidenten beperkt worden. Omdat de functiemenging onder andere wordt gerealiseerd door middel van hoge bouw en hoogbouw wordt bij het ontwerp van gebouwen aandacht besteed aan brandveiligheidsaspecten. De benodigde veiligheidsvoorzieningen zijn afhankelijk van de mate van functiemenging en de variëteit van het gebruik en het gebruik van nieuwe energievormen.

5.2.1 Economie

Het CID als internationaal economisch topmilieu

Het Central Innovation District is het nieuwe economische topmilieu van Den Haag en de groeimotor voor de Haagse en regionale economie. Het CID biedt plaats aan ontmoetingen op missieversterkende thema's: veiliger, rechtvaardiger, beter in het digitale tijdperk. Den Haag is hierdoor de tweede kantorenstad van Nederland. Het CID ontwikkelt zich vanuit drie kernen rondom de stations CS, HS en Laan van NOI. Dit zijn de economische brandpunten en de gebieden waar het intensiefst gewerkt en gewoond wordt. Dit zijn aantrekkelijke vestigingslocaties voor nieuwe en groeiende bedrijven, kantoren en kennisinstellingen.

Ruimte voor kantoren en instellingen en een aantrekkelijk vestigingsklimaat

Het CID wordt (door)ontwikkeld tot een internationaal economisch topmilieu met voldoende ruimte voor kantoren en instellingen, een aantrekkelijk vestigingsklimaat en innovatieve buitenruimte. Binnen de Haagse kantorenmarkt is een groot tekort aan kantoorruimte en daarom wordt tot 2040 extra kantoorprogramma gerealiseerd, op loopafstand van de drie stations. Rondom de stations en in de tussenliggende zones zoals het Beatrixkwartier is ook plek voor kantoren. Een aanzienlijk deel hiervan is bedoeld voor het Rijksvastgoedbedrijf. Naast de grootschalige kantoorgebruikers (hoofdkantoren) is in deze kantoorontwikkelingen voldoende ruimte voor startups, scale-ups, bedrijfsverzamelgebouwen en broedplaatsen ten behoeve van innovatie.

Innovatiemilieu en campusontwikkeling

Rondom de drie stations zet de gemeente in op campusontwikkeling, waarbij met de triple helix (kennisinstellingen, werkgevers en overheid) een innovatiemilieu wordt ontwikkeld met ruimte voor ontmoeting, kennisdeling en valorisatie. Een campus is een fysieke plek waar onderwijs en/of bedrijven samenkomen rond een bepaald thema waarmee economische ontwikkeling op een specifieke locatie bevordert kan worden. We stimuleren campusontwikkeling rond de specifieke Haagse en regionale thema's, omdat dit innovatie en groei aanjaagt. Hierdoor kunnen we kansen benutten die nieuwe technologie te bieden heeft en de ontwikkeling bevorderen van nieuwe producten en concepten die passen bij een veranderende maatschappij. Een campus kan ook als een magneet werken voor de komst en groei van nieuwe bedrijven en (kennis)instellingen. Daarnaast bevordert campusontwikkeling de aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt en draagt het bij aan talentontwikkeling, ondernemerschap en een goed toekomstperspectief voor jongeren. Opleidingen richten zich op de banen van de toekomst en leven lang ontwikkelen. Hiermee wordt de arbeidsmarkt versterkt.

Elk van de stationsgebieden ontwikkelt zich vanuit zijn eigen profiel: de Policy Campus rondom Den Haag Centraal Station, de College Campus rondom Den Haag Hollands Spoor en de ICT-Security Campus rondom Den Haag Laan van NOI. Dit zijn echte innovatiemilieus, met veel interactie tussen stuwende bedrijven en overheden, cultuur-, kennis- en onderwijsinstellingen, het MKB en talent. Voldoende en hoogwaardige ontmoetingsplaatsen geven deze interactie vorm. Binnen de campussen zet de gemeente in op (concept)ontwikkelingen die multifunctioneel zijn en gericht zijn op kruisbestuiving en ontmoeting. De campussen worden aantrekkelijke verblijfsgebieden, waar de innovatie beleefbaar

is en ontmoeting ook wordt gestimuleerd in de openbare ruimte en het plintprogramma.

Het CID als magneet voor talent en groter (gezamenlijk) onderwijsaanbod

In het CID zetten we in op een groter (gezamenlijk) MBO, HBO en WO onderwijsaanbod en ontwikkelen we het CID verder als magneet voor talent. De gemeente Den Haag faciliteert groei van organisatie overstijgend onderzoek, experiment en valorisatie en ruimte voor gedurfde en iconische initiatieven en investeert daarom ook in de verdere uitbreiding en versterking van de internationale onderwijs- en onderzoekinfrastructuur in het CID. Toekomstige uitbreidingen of toevoegingen hieraan worden in het CID geconcentreerd ter stimulatie van de samenwerking tussen de kennisinstellingen. Een gezamenlijk onderwijsaanbod zorgt voor een betere doorstroming van HBO en WO en een gezamenlijke profilering in het CID als magneet voor talent. Er komen meer opleidingsvormen voor volwassenen en professionals. De gemeente stimuleert meer diversiteit van grote, kleine en startende bedrijven en meer mogelijkheden voor kunstenaars en voor ambulante handel in de openbare ruimte.

De CID-ontwikkelgebieden en de historische binnenstad worden ruimtelijk en programmatisch verbonden tot één attractief, stedelijk hart

De toeristisch aantrekkingskracht van het CID en de bestaande binnenstad als nieuw centrum wordt vergroot, onder andere door toevoeging van publiekstrekkingen en aantrekkelijk aanbod in retail, leisure, horeca, evenementen en cultuur. De binnenstad en de stationsgebieden behouden hun onderscheidende karakter. Bij de invulling van plinten stuurt de gemeente per deelgebied, op programma dat aanvullend en versterkend is ten opzichte van de binnenstad, de bestaande structuren (maatschappelijke voorzieningen en openbare ruimte) en de omliggende buurten. Daarnaast biedt de gemeente ruimte aan creatieve bedrijvigheid, cultuur en kleinschalige bedrijfsruimte in plinten. In de nabijheid van de stations wordt gestuurd op invulling met grootschalige publiektrekkingen als hotels, evenementenlocaties, debatcentra, leisurevoorzieningen en andere, bijzondere ruimtezoekers.

Flexibiliteit en tijdelijke functies

Sfeer, imago en uitstraling worden steeds belangrijkere vestigingsvoorwaarden voor ondernemers, onder andere om talent aan te trekken. De Binckhorst is een goed voorbeeld hiervan. Om ondernemerschap, placemaking en initiatieven van onderop te stimuleren moet de gemeente de juiste randvoorwaarden scheppen:

enerzijds voor het gemeentelijk vastgoed en anderzijds bij de vergunningsprocedure. Tijdelijke huisvesting, plekken voor creativiteit, experimenten en het onverwachte zijn aanjagers voor groei. Daarnaast is flexibiliteit cruciaal in de ontwikkeling van het CID. Economische voor- of tegenspoed, een grote of kleine overheid, nieuwe vormen van werken en automatisering zijn immers voortdurend aan verandering onderhevig.

De gemeente zet daarom in op flexibiliteit in gebruik van private en publieke ruimte en voorzieningen en biedt meer ruimte voor gecombineerde en tijdelijke voorzieningen en tijdelijk gebruik van private en publieke plekken. Meer flexibele en gevarieerde vastgoedconcepten en flexibel gebruik van de openbare ruimte worden gestimuleerd. De inrichting van de publieke en private buitenruimte wordt meer multifunctioneel en vernieuwend ingericht. Naast fysieke ruimte is er ook ruimte voor experimenten en flexibiliteit in de regelgeving nodig om innovatief ondernemerschap mogelijk te maken. Denk aan het mogelijk maken dat ondernemers een bedrijf starten waarin verschillende functies, zoals horeca, retail, cultuur en dienstverlening, gecombineerd worden. Ook wordt gestreefd naar de menging van woon- en werkfuncties.

5.2.2 Wonen

Den Haag groeit de komende twintig jaar met meer dan 70.000 inwoners volgens de bevolkingsprognose 2018. Al deze mensen moeten in Den Haag kunnen wonen en werken. Voor het CID gelden daarom hoge ambities op het gebied van verstedelijking en verdichting om tegemoet te komen aan deze groei. Om deze reden worden tot 2040 in het CID ongeveer 20.500 nieuwe woningen aan de bestaande voorraad toegevoegd.

Bij het opstellen van het woonprogramma moeten keuzes gemaakt worden ten aanzien van woonmilieus en doelgroepen per deelgebied. Voor deze keuzes wordt aansluiting gezocht bij de uitgangspunten ten aanzien van bouwen en wonen. Voor nieuwbouw in het CID wordt de norm gehanteerd van minimaal 30% sociale huur en 20% middeldure huur. Daarnaast streven we voor nieuwbouw ook naar 20% betaalbare koop. Voor studentenwoningen geldt een aparte kwantitatieve ambitie. De normen gelden per project of per gebied. Voor het college geldt als uitgangspunt dat als het gewenste woningbouwprogramma onverhoopt niet wordt gehaald, we het in het gebied proberen te compenseren.

REOS heeft het CID geïdentificeerd als potentieel voor de drie typen REOS-milieus (Ruimtelijke Economische Ontwikkel Strategie): 'Metropolitaan Wonen',

'Innovatiedistrict' en 'Gemengd Zakendistrict'. De leidende gedachte vanuit het REOS Uitvoeringsprogramma is dat voor het versterken van de internationale concurrentiekracht een nieuw type stedelijke omgeving ontwikkeld moet worden. Verder inzoomen op de deelgebieden toont dat het gebied rond Den Haag Centraal voornamelijk geschikt is als ontwikkeling voor 'Metropolitaan Wonen' en rond Den Haag Hollands Spoor een combinatie van 'Metropolitaan Wonen' en 'Innovatiedistrict'. Rondom station Laan van NOI begint het 'Innovatiedistrict'-profiel zich te ontvouwen en het Beatrixkwartier heeft potentie als 'Gemengd Zakendistrict' met 'Metropolitaan Wonen' (Uitvoeringsprogramma Ruimtelijk Economisch Ontwikkelstrategie (REOS)). Om de potentie ten aanzien van hoogstedelijkheid te benutten stuurt de gemeente Den Haag op een mate van verdichting en functiemenging die geschikt is voor deze typen stedelijke milieus.

Metro Mix: REOS gemengde stedelijke milieus aan de hand van Floor Space Index (FSI = de mate van intensief ruimte gebruik) en Mixed Use Index (MXI = de mate van functiemenging)

- Metropolitaan Wonen: een milieu dat zich onderscheidt door hoge bebouwings- en gebruikersdichtheden en door een hoge mate van menging van functies. Nabijheid van een grootstedelijk centrum met een rijk aanbod aan voorzieningen én een centraal station met internationale treinverbinding. Verhouding werken 15%, wonen 70%, voorzieningen 15% met FSI > 1,0 en MXI < 0,8 op gebiedsniveau.
- Gemengd Zakendistrict: een milieu waar geavanceerde zakelijke dienstverlening wordt gemengd met voorzieningen en wonen in hoge dichtheden. Op loopafstand van een internationale treinverbinding. Verhouding werken 40%, wonen 40%, voorzieningen 20% met FSI > 1,0 en MXI ± 0,4 op gebiedsniveau.
- Innovatiedistrict: een universiteit of grote organisatie werkt in dit milieu als een magneet voor kleine bedrijven zodat een uitwisseling tussen theorie en praktijk ontstaat. Daarnaast is er ruimte voor wonen om het gebied aantrekkelijk te maken, ook buiten werktijd. De locatie moet bereikbaar zijn via hoogwaardig OV en van significante omvang met minimaal 1.000 werknemers. Verhouding werken 70%, wonen 20%, voorzieningen 10%.

Met gedifferentieerd bouwen maakt de gemeente combinaties van meerdere woningtypen in straten en buurten, waardoor verschillende doelgroepen aangetrokken worden. Dit vraagt om verschillende woningtypen met een woonoppervlakte variërend tussen < 40m², 40-75 m², 75-100 m², 100-150 m² en > 150m². In het CID liggen hiernaast kansen voor specifieke woonconcepten zoals appartementen

voor stedelijke gezinnen en wooncomplexen voor kwetsbare (zorg)groepen. Ook is er ruimte voor de realisatie van kleine woningen zoals micro-housing. Er is een maximum bepaald voor dit woningtype: maximaal 20% van het totale programma in het CID mag bestaan uit woningen met een woonoppervlak <40 m² GBO (gebruiksoppervlakte). Dit aandeel is exclusief studentenwoningen.

Woningcorporaties hebben het primaat bij nieuwe sociale woningbouw. Daarnaast vindt de gemeente het belangrijk dat nieuwe middeldure huurwoningen ook middelduur blijven (max. consumentenprijsindex + 1), ook als een nieuwe bewoner het huis gaat huren. Dit om ook de betaalbaarheid van deze woningen op de lange duur te kunnen garanderen.

Bij elk initiatief vanuit de markt voor een woningprogramma moet sprake zijn van meerdere woningbouwtypen, ongeacht de prijssegmenten. De Haagse Hoogbouwnota (Haagse hoogbouw, Eyeline en Skyline) stelt hoge eisen aan de te realiseren woningtypen in hoogbouw. Hoogbouw is geen doel op zich, maar een middel.

Bekend is dat bouwen in het CID duur is gezien de complexiteit en vorm wat vervolgens vaak resulteert in een tekort op de businesscase. Het sluitend maken van deze businesscases vraagt dus extra aandacht en inzet van alle betrokken partijen. Het realiseren van het afgesproken betaalbaar en gedifferentieerd woningprogramma in een dergelijke nieuwe stedelijke omgeving is hiermee een uitdagend regievraagstuk voor de gemeente Den Haag en eventuele marktpartijen. Welk type woningen gebouwd worden, wordt vastgelegd in bestemmingsplannen, omgevingsplan (beleidsregels), erfpachtcontracten en grondaktes.

Naast nieuwbouw is de tweede grote opgave kwaliteitsverbetering van de bestaande voorraad. Mogelijk betekent dit op termijn herstructurering van corporatiebezit (delen Schipperskwartier, Rivierenbuurt en Bezuidenhout-West) en verduurzaming van de bestaande sociale en particuliere woningvoorraad.

Het CID wordt hiermee een inclusief woongebied met een woningaanbod voor iedere gezinssamenstelling, en voor alle inkomensgroepen.

5.2.3 Hoogbouw

De nota Haagse Hoogbouw biedt handvatten om hoogbouw op een verantwoorde en zorgvuldige manier in te passen in de structuur van de stad, rekening houdend met waardevolle architectonische, cultuurhistorische of landschappelijke kwaliteiten.

De onderste lagen van een samengesteld hoogbouwblok vormen de belangrijkste wanden van het straatprofiel. Deze laag heeft een hoogte van minimaal 9 tot maximaal 25 meter. Dit past bij de menselijke maat en is kenmerkend voor historische steden. De vormgeving van de stedelijke laag is cruciaal voor de beleving vanaf de straat en ondersteunt een prettig en veilig gevoel. Veel detail en diepte is gewenst om aan te sluiten op de schaal van het publieke domein en beleving op ooghoogte. Hoe meer interactie tussen de gebruikers van het gebouw en de voorbijganger hoe beter. (zie ook afbeelding 4.4 met de visiekaart 'Ontmoeten, plinten en verbinden').

De plint is onderdeel van de stedelijke laag, heeft een hoogte van minimaal 4,5 meter en beslaat de onderste eerste of twee bouwlagen. Dit is het deel van het gebouw dat vanaf de straat het meest zichtbaar is voor de langslopende voorbijganger en waar interactie plaatsvindt tussen de straat en het gebouw. Dit is de plek waar bedrijvigheid, voorzieningen en woningen zich van oudsher presenteren aan de stad en waar de dynamiek en levendigheid het meest tot uiting komt. Ontwerpprincipes die bijdragen aan interactie tussen binnen en buiten zijn: (a) plinten met publieke functies en een open en uitnodigende uitstraling en (b) het positioneren van collectieve ruimten die waarneembaar zijn vanaf het maaiveld. Bij voorkeur is de hoofdentree van het gebouw onderdeel van het openbare netwerk van de stad en heeft een verblijfsfunctie, zoals bij WTC Den Haag, lobby Calypso gebouw Rotterdam of atrium Stads Kantoor Den Haag aan het Spui.

De ruimtelijke en programmatische invulling van de plint draagt bij aan het ontstaan van een hoogstedelijk interactiemilieu op ooghoogte. Levendigheid in de buitenruimte loopt over naar binnen in het gebouw. Niet alleen overdag maar ook 's avonds en in het weekend. In samenhang daarmee is een zo transparant mogelijke plint wenselijk. Hierdoor wordt een bijdrage geleverd aan de sociale veiligheid en sociale cohesie in de stad. Een plint is maar een klein oppervlakte van het totale bouwprogramma maar bepaalt wel voor 90% de beleving van de stad op ooghoogte. Dit vraagt om hoge kwaliteitseisen en betrokkenheid, zowel voor wat betreft de ruimtelijke en functionele uitwerking, als het beheer op de lange termijn programmering en -exploitatie. De plint draagt bij aan een aantrekkelijke stedelijke beleving door zorgvuldige en hoogwaardige materialisering en vormgeving. Dit betekent dat toegangen en ingangen tot ondersteunende ruimtes (trafo, berging en dergelijke) en de parkeergarages zorgvuldig zijn vormgegeven en niet dominant zijn in het straatbeeld.

De Haagse hoogbouw kenmerkt zich door elegante en slanke torens, die bovenop de stedelijke laag staan. Maximaal 50% van de footprint van de stedelijke laag mag bebouwd worden. Dit is belangrijk om licht, lucht en ruimte te behouden op alle niveaus. De bijzondere kwaliteit van slanke hoogbouw is vooral het vrije uitzicht en het doorzicht tussen de torens. Wonen in de stad, maar ook in de lucht met daardoor indrukwekkende uitzichten. Om dit te bereiken heeft Den Haag het hoogbouwbeleid "Eyeline en Skyline" samengesteld (Haagse hoogbouw, Eyeline en Skyline) waarin slankheidsregels worden voorgeschreven voor de torens. Hierin wordt onder andere het torenvolume vastgesteld in relatie tot het bouwvlak in de omgeving. De gevels van de torens onderscheiden zich in de opzet en detaillering van de stedelijke laag en daarmee de plint.

Wanneer ruimte schaars wordt en gebouwen hoger, dieper en complexer is extra aandacht nodig voor veiligheidsaspecten. Zaken als brandveiligheid, bereikbaarheid voor hulpvoertuigen en routes van vluchtwegen moeten in een vroeg stadium in de planvorming worden betrokken.

5.2.4 Duurzame ontwikkeling van het CID

Bij duurzame ontwikkeling staan vier thema's centraal: energie, leefomgeving, grondstoffen en mobiliteit (Nota Duurzaamheid. Schone energie in een groene stad - de Haagse aanpak). Het thema mobiliteit wordt behandeld in paragraaf 5.3 en het thema aantrekkelijke en duurzame leefomgeving in paragraaf 5.4 De andere twee thema's worden hieronder beschreven.

Energietransitie

De ontwikkeling van het CID zal duurzaam ingestoken moeten worden om de CO₂-uitstoot van de gemeente niet verder te verhogen en juist bij te dragen aan de reductie. Om klimaatneutraal te worden moet maximaal ingezet worden op CO₂ reducerende mobiliteit en bouw. Daarom moet prioriteit gegeven worden aan de lokale opwekking van elektriciteit op daken en gevels. Hierin ligt een uitdaging om de opwekking van energie te combineren met ambities voor groene daken en gevels.

De Haagse doelstellingen op het gebied van de energietransitie (Nota Duurzaamheid. Schone energie in een groene stad - de Haagse aanpak) zijn ambitieus en worden zonder ingrijpen naar verwachting niet bereikt. Het aantal nieuwe woningen vormt een katalysator voor de energietransitie van het CID en

haar omgeving. De gemeente maakt een realistische, onderbouwde afweging over hoe ambities ingevuld worden.

In de Hoogbouwnota liggen dan ook ambities vastgelegd ten aanzien van duurzaamheid van gebouwen. Het lijkt echter niet kansrijk om binnen het CID zelf te voorzien in alle hernieuwbare energie. Wel zijn in ieder geval alvast een aantal specifieke keuzes gemaakt:

- bestaand stadsverwarmingsnet (90 °C) handhaven en uitbreiden voor bestaande bouw (hoge temperatuur/midden temperatuur);
- bestaand stadsverwarmingsnet omzetten naar midden temperatuur (70 °C);
- bestaand stadsverwarmingsnet verduurzamen met bron buiten CID;
- lokale bronnen ten behoeve van lage temperatuur (30-50 °C) optimaal benutten en verbinden ten behoeve van collectieve systemen;
- nieuwbouw op lage temperatuur;
- gasloos bouwen, ook voor utiliteits- en transformatieobjecten.

Bij het gebruik van nieuwe, duurzame energiebronnen is het van belang om de aspecten gezondheid en veiligheid mee te nemen. De nieuwe te introduceren vormen van energiewinning of opslag geven nieuwe potentiële veiligheidsrisico's. Bij de mogelijke inpassing van de systemen binnen het CID is veiligheid een belangrijke voorwaarde. De ruimtelijke inpassing rondom de nieuwe vormen van energiewinning, -opslag en -transport gebeurt op een verantwoordelijke wijze waardoor een duurzame functionerende leefomgeving wordt gewaarborgd.

Hergebruik van grondstoffen

Den Haag heeft als ambitie dat bewoners en ondernemers in de stad hun dagelijkse producten zo veel mogelijk hergebruiken, en ook zo vroeg mogelijk in de grondstoffenketen. (Nota Duurzaamheid. Schone energie in een groene stad - de Haagse aanpak). Binnen het CID liggen kansen op het gebied van type te gebruiken bouwmaterialen. Hoogwaardig hergebruik van materialen, gerecyclede bouwmaterialen en duurzamer bouwmaterialen zijn in ontwikkeling. Het CID kan hierop inspelen door deze materialen te gebruiken voor de geplande werkzaamheden in het gebied. Voor het transport van bouwmaterialen kunnen eisen gesteld worden aan type transport waarmee vervoerd wordt.

Op het gebied van slopen zijn er nog geen projecten met betrekking tot circulariteit gaande in Den Haag, terwijl binnen het CID komende jaren veel gesloopt zal

worden. Hier ligt de kans om sloopmateriaal zo hoogwaardig mogelijk te hergebruiken, eventueel zelfs lokaal, en als innovator op te treden.

Het toenemende aantal huishoudens, bedrijven en arbeidsplaatsen leidt tot een toename in de hoeveelheid afval die moet worden opgehaald en verwerkt. Door zoveel mogelijk aan de bron het afval te scheiden en compact te maken kunnen schonere herbruikbare grondstoffenstromen ontstaan. Aan de bron scheiden betekent dat zoveel mogelijk afvalscheiding plaats zal vinden binnen de bebouwing. Dit dient binnen het ontwerp van gebouwen worden meegenomen en ook de manier waarop en waar het afval wordt opgehaald en verwerkt zal hier aan bijdragen.

5.2.5 Commerciële en maatschappelijke voorzieningen

Aanvullend op woon- en werkfuncties is in het CID ruimte nodig voor zowel commerciële als maatschappelijke voorzieningen. Beide zijn nodig en de vraag naar beide zal groeien met het groeiend aantal inwoners van het CID. Sommige functies zijn moeilijk of niet te mengen met anderen, zoals een evenementenhal en woningen. Bij functiemenging kan daarnaast ook juist een meerwaarde ontstaan en kunnen functies elkaar versterken, waardoor gebieden aantrekkelijker en levendiger worden. Niet overal kan het levendig zijn, daarom helpt het om het CID te ordenen in kwalitatieve zones: reuring, rust en ruis en daar de plaatsing van verschillende voorzieningen aan te koppelen. Bij uitwerking in deelgebieden wordt een concreet voorzieningenprogramma opgesteld op basis van het verwachte woonprogramma in het gebied. Inzet is het bestaande vierkante meters kleinschalige bedrijfsruimte te behouden om de stad te voorzien van stadsdistributie, circulaire bedrijvigheid en onderhoudsbedrijven. Om invulling te geven aan een passend programma wordt een voorzieningennorm conform het gebiedstype 'hoogstedelijk' gehanteerd. De geambieerde stedelijke verdichting kan niet gerealiseerd worden als niet ook het gebruik van de openbare ruimte, van publieke voorzieningen (zoals scholen) en van nutsfuncties geïntensiveerd en meer gecombineerd worden. Daarom is een voorzieningenprogramma opgesteld (zie bijlage IV). Er wordt een onderscheid gemaakt tussen drie typen voorzieningen: basisvoorzieningen, buitenruimte en hoogstedelijke voorzieningen.

Basisvoorzieningen

Basisvoorzieningen zijn de maatschappelijke voorzieningen waar de gemeente of de overheid een grote rol speelt. Door gebruik te maken van vuistregels is bepaald dat in het CID ongeveer 107.000 m² aan extra basisvoorzieningen nodig is. Het voorzieningenprogramma (zie bijlage IV) geeft globaal inzicht in de noodzakelijke

voorzieningen op niveau van het gehele CID-gebied. In het kader van de uitwerking van deelgebieden zal op basis van het geplande woningprogramma en de te verwachten bevolkingssamenstelling een specifieke invulling van het vereiste voorzieningenpakket per ontwikkelingsgebied in kaart worden gebracht. Tevens kan worden onderzocht of er ruimte is voor intensivering van het gebruik van bestaande voorzieningen binnen of in de nabijheid van het deelgebied.

Bijlage IV laat zien dat de nieuwe basisvoorzieningen in clusters geplaatst kunnen worden in de verschillende 'rust'-zones van het CID. Door deze concentratie ontstaan schaalvoordelen en kunnen bijvoorbeeld stationsgebieden ontzien worden qua benodigde ruimte. Afhankelijk van de beschikbare ruimte, fasering en de omvang en het type voorzieningen zal ook ruimte in andere zones moeten worden gezocht.

Aantrekkelijke buitenruimte

Een aantrekkelijke buitenruimte speelt een belangrijke rol in het faciliteren van (toevallige) ontmoetingen tussen alle gebruikers van het CID. Tevens bevat de buitenruimte belangrijke voorzieningen voor de bewoners. Volgens de vuistregels zijn daarbij vier soorten buitenruimtes van belang: speelplekken, parken op buurt en wijkniveau en ruimte voor (al dan niet georganiseerde) buitensportvoorzieningen. Het grootste deel van dit ruimte beslag (circa 90%) is voor parken op wijkniveau en buitensportvoorzieningen. Dit programma heeft een groter bereik dan alleen het CID. Voor grootschalige buitensportvoorzieningen kan het gebied op grotere afstand van het CID worden aangesproken. De voorzieningen voor buitensport moeten daarom per deelgebied uitgewerkt worden. Speelplekken en buurtparken zijn echter wel van belang op korte afstand. Ook is er in het CID ruimte voor kleinschalige voorzieningen voor buitensport, bijvoorbeeld een beachvolleybal- of basketbalveld.

Hoogstedelijke voorzieningen

Naar de indeling van de kwalitatieve zones reuring, rust en ruis, wordt de ruggengraat van het CID gebruikt om hoogstedelijke voorzieningen (retail, horeca, theater, hoger onderwijs) te plaatsen (zie afbeelding 4.4). Dit zijn commerciële voorzieningen die in principe door de markt gerealiseerd worden. Deze functioneren het beste in de plint. Per deelgebied moeten keuzes gemaakt worden over welk programma dat precies is. In het Beatrixkwartier/Laan van NOI en rondom het Centraal Station komt de begane grond volgens de berekeningen al onder druk te staan. Hier moeten meer vierkante meters voorzieningen

toegevoegd worden dan er ruimte is in de ontwikkelvelden (reuring) op de begane grond. Dit wil niet zeggen dat het niet past, maar dat er vanuit de gemeente gestuurd moet worden op het gebruik maken van verschillende oplossingsrichtingen, zoals:

- stapelen wat gestapeld kan met voordeuren op de begane grond;
- herverdelen van de begane grond tot kleinere eenheden (hogere frequentie voordeuren);
- benutten van onbebouwd privéterrein voor plintprogramma met minder eisen vanuit het Bouwbesluit ten aanzien van toetreding van daglicht, zoals logies, sport of winkelvoorzieningen;
- indien mogelijk, voorzieningen realiseren in een aangrenzend deelgebied.

5.3 Mobiliteit op menselijke maat

5.3.1 Voorrang voor voetgangers, fietsers en OV

Verdere verstedelijking in het CID, met handhaving van goede multimodale bereikbaarheid, betere leefbaarheid en CO₂-reductie, is alleen mogelijk met een mobiliteitsbeleid dat sterk stuurt op een mobiliteitstransitie die prioriteit geeft aan schone en ruimte-efficiënte vervoermiddelen. Concreet betekent dit prioriteit voor mobiliteit op menselijke maat, waarbij voetgangers en fietsers de belangrijkste verkeersdeelnemers zijn. De openbare ruimte wordt daarom ingericht met de voorkeursvolgorde van 1. voetganger, 2. fietser en 3. OV, zoals verbeeld in afbeelding 5.1. Daarbij is het uitgangspunt dat circa 40% van de verplaatsingen te voet wordt gedaan, circa 25% met de fiets, circa 20% met het OV en circa 15% met de auto. Hiermee wordt een verdichting in het CID mogelijk gemaakt, met meer ruimte voor verblijfskwaliteit, groen en een betere gezondheid. Regelingen ten aanzien van mobiliteit zullen dan ook ten gunste van langzaam verkeer aangepast moeten worden.

De herinrichting van het CID zorgt er, samen met de nabijheid van voorzieningen, voor dat de keuze voor lopen en fietsen het meest vanzelfsprekend is. Daartoe worden fijnmazige voet- en fietsnetwerken gerealiseerd, die door hun inrichting tegelijkertijd bijdragen aan de verblijfskwaliteit en het interactiemilieu. De verschillende deelgebieden van het CID worden hierdoor goed met elkaar en de omgeving verbonden. Een fijnmazig netwerk zorgt er ook voor dat stromen zich spreiden over meerdere routes. Een hoog aandeel van ruimte-efficiënte

vervoermiddelen in de vervoerwijzekeuze zorgt ervoor dat het CID met alle modaliteiten, ook met de auto, goed bereikbaar is en blijft.

5.3.2 Korte afstanden = meer lopen

De voetganger is de belangrijkste verkeersdeelnemer in het CID en lopen speelt een onmisbare rol in het voor- en natransport van het openbaar vervoer. In het CID wordt een fijnmazig netwerk van voetgangersverbindingen gerealiseerd, dat goed aansluit op stations en OV-haltes. Op de hoofdroutes voor voetgangers krijgt de voetganger prioriteit als de ruimte schaars is. Hier wordt voorzien in voldoende brede en obstakelvrije trottoirs met een breedte van 2,5 tot 4,5 meter en op kruispunten met ander verkeer heeft de voetganger prioriteit. Aantrekkelijk ingerichte plinten en groenstructuren voor schaduw passen ook in dit beeld.

Afbeelding 5.1 Voorkeursvolgorde inrichting mobiliteit op menselijke maat



Een autoluwe inrichting van grote delen van het CID zorgt ervoor dat het aantal barrières voor voetgangers sterk afneemt, bijvoorbeeld in de omgeving van het Rijswijkseplein en bij de Waldorpstraat waar de huidige drukke autostroom een barrière vormt. Ook voor de fysiek aanwezige weg-, water en spoorbarrières is veel aandacht nodig voor een goede oversteekbaarheid, door dit op te nemen bij de vormgeving van een nieuw Schenkviaduct en de Velostradabrug over de Trekvluit, door een nieuwe verbinding tussen de Koningstraat en de Waldorpstraat onder het spoor en door verbetering van de doorgang onder de drie spoorviaducten in de

Binckhorstlaan. Om de ongeveer 300 tot 400 meter moet er een hoogwaardige voetgangersroute beschikbaar zijn om deze barrières te passeren.

5.3.3 Ruim baan voor de fiets

De (E-)fiets neemt een belangrijk deel van de mobiliteitsgroei in het CID voor haar rekening. Regionale en metropolitane fietsroutes (zoals de Velostrada en het Trekfietstracé) verbinden het CID met buitenwijken en omliggende gemeenten. Dit zijn snelle routes die zijn vormgegeven op afwikkeling van grote stromen fietsverkeer. De fiets is daarmee een aantrekkelijk vervoermiddel voor afstanden tot ongeveer 15 kilometer.

Voor fietsverplaatsingen binnen het CID is een fijnmazig netwerk van fietsverbindingen beschikbaar. Deze verbindingen sluiten goed aan op de stations. Een autoluwe inrichting met meer 30 km/uur wegen zorgt voor een verbetering van de positie van de fietser. Op wegen met een lage intensiteit autoverkeer kunnen fiets en autoverkeer mengen. Behalve voor voetgangers, moet ook voor fietsers worden ingezet op betere verbindingen over de weg-, water-, en spoorbarrières. De combinatie van voetgangers en fietsers draagt hier ook bij aan de sociale veiligheid. Op plaatsen waar veel voetgangers drukke fietsersstromen kruisen (zoals in het kernwinkelgebied), wordt ingezet op oplossingen om deze stromen beter te ontvlechten, door logische fietsroutes om deze gebieden heen te ontwikkelen. Een voorbeeld hiervan is de voorgestelde nieuwe fietsverbinding tussen de Koningsstraat en de Waldorpstraat, als alternatief voor de fietsroute via het Spui.

Het gebruik van de fiets wordt verder aangemoedigd door goede fietsparkeervoorzieningen te bieden. Dat betekent hoogwaardige inpassende voorzieningen bij nieuwbouw en transformatie. Daarnaast is het noodzakelijk om de stallingscapaciteit in de binnenstad en bij de stations verder uit te breiden en de bestaande capaciteit efficiënter te benutten.

5.3.4 Autoluw: bereikbaar met de auto, maar minder doorgaand autoverkeer

De mobiliteitstransitie betekent dat lopen, fietsen, OV en verblijfskwaliteit prioriteit hebben bij de inrichting van de buitenruimte in het CID. Om hiervoor ruimte te kunnen maken, wordt het gebied binnen de centrumring autoluw ingericht. Verkeer kan vanaf de centrumring het gebied in- en uitrijden, maar routes dwars door het gebied zijn niet meer mogelijk. Binnen dit gebied wordt een snelheid van

30 km/uur de norm, 50 km/uur wegen worden de uitzondering. Daarmee verbeteren de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid. Hiertoe wordt een nieuwe Schenkverbinding gerealiseerd die rechtstreeks op de centrumring aansluit. Het Rijswijkseplein, de Rijswijkseweg, de Pletterijkade en de Waldorpstraat worden ontlast van doorgaand autoverkeer. Ook in andere delen van het CID wordt ingezet op een autoluwe inrichting; bijvoorbeeld in de Theresiastraat en bij station Laan van NOI. Daarmee kunnen grote aaneengesloten verblijfsgebieden worden ontwikkeld zonder doorgaand autoverkeer. Het doorgaande autoverkeer wordt geconcentreerd op stedelijke hoofdwegen die goed zijn ingepast in de omgeving; de centrumring en de Utrechtsebaan zijn de belangrijkste. Daar waar loop- en fietsverbindingen deze wegen passeren, is extra aandacht voor de oversteekbaarheid. Autoluw zorgt voor minder ruis en geeft meer mogelijkheden voor rust en reuring. Het creëert de randvoorwaarden voor het verbinden en vergroenen van het CID.

Een autoluwe inrichting betekent niet dat het CID onbereikbaar is voor autoverkeer; het gebied blijft bereikbaar voor bestemmingsverkeer van bewoners en bezoekers en voor bezorg-, verhuis-, afvaldiensten en voor stedelijk distributieverkeer. Het gebied blijft ook goed bereikbaar voor hulpdiensten en busverkeer. Door de autoluwe inrichting ondervinden deze diensten minder hinder van congestie in het gebied. De doorgaande routes voor busverkeer en nood- en hulpdiensten blijven in stand. Bij het ontwerpen van gebieden worden ontwerpprincipes in het kader van bluswatervoorziening, bereikbaarheid en doorrijdbaarheid gebruikt zodat effectieve bestrijding van incidenten kan plaatsvinden.

Op stadsstraten met een lage intensiteit autoverkeer is gemengd verkeer het uitgangspunt. Bij een snelheid van 30 km/uur kunnen fiets en autoverkeer hier veilig mengen. Op wegen met een hogere intensiteit en een maximum snelheid van 50 km/uur worden verkeerssoorten gescheiden, fietspaden met voldoende breedte zijn hier het uitgangspunt.

5.3.5 Schaalsprong OV: voortbouwen op het succes van RandstadRail

De huidige stations en RandstadRaillijnen bieden een goede basis voor een excellente bereikbaarheid van het CID op alle schaalniveaus. Het gebied vormt een knooppunt van stedelijk, regionaal en (inter)nationaal niveau. Het openbaar vervoer is essentieel voor het bereikbaar maken voor grote reizigersstromen. Vooral het tram-, RandstadRail en spoor netwerk zijn hiervoor onmisbaar. Het busnetwerk functioneert aanvullend hierop. Het openbaar vervoer moet samen met de fiets de

groei van de externe verplaatsingen van en naar het CID opvangen. Het OV-netwerk kent nu al capaciteitsknelpunten, zowel bij de stations als in het netwerk. Centrale delen van het tram- en RandstadRail netwerk zijn overbelast. Met de groei van het ruimtelijk programma in het CID, en daarnaast ook de Binckhorst, is het urgent om te investeren in de capaciteit en de snelheid van het netwerk.

De belangrijkste dragers van het OV-netwerk zijn de lightrailverbindingen en het spoor. De gemeente zet in op de ontwikkeling van twee lightrailcorridors: de Koningscorridor en de Leyenburgcorridor. De Koningscorridor verbindt het CID snel en frequent met Scheveningen, de Internationale zone en via de Binckhorst met Zoetermeer en Delft. De Leyenburgcorridor zorgt ervoor dat het CID snel en frequent verbonden is met Den Haag Zuidwest, Loosduinen en het Westland. Op beide lijnen wordt ingezet op een substantiële versnelling en capaciteitsuitbreiding. Dat kan alleen plaatsvinden als deze OV-corridors grotendeels boven (+1) of onder (-1) maaiveldniveau liggen. De Netkous in de Beatrixlaan en de tramtunnel Grote Marktstraat laten zien dat daarmee ook aantrekkelijke nieuwe stedelijke ruimtes kunnen worden gerealiseerd. Daarbij kan ruimte die op maaiveld vrijkomt meer ruimte bieden aan voetgangers, fietsers en verblijfskwaliteit. In het CID is de inpassing van de Koningscorridor ter hoogte van de Den Haag Centraal en in de Rijn/Lekstraat een belangrijke en complexe opgave. Een ongelijkvloerse inpassing kan in de Rijnstraat meer ruimte bieden voor voetgangers en fietsers op maaiveld.

Ook de spoorlijnen Oude Lijn (Amsterdam-Leiden-Rotterdam-Dordrecht) en de Goudselijn (Zoetermeer en Utrecht) spelen een belangrijke rol in de ontsluiting van het CID. Deze lijnen zijn essentieel voor zowel regionaal verkeer als voor de (inter)nationale ontsluiting op relaties met onder andere Schiphol, Brussel en Düsseldorf. Op de Oude Lijn wordt het aantal sprinters in 2024 verhoogd van 4 naar 6 per uur. Daarnaast wordt hier ingezet op meer Intercity's en het verder verhogen van de frequentie van de sprinters, zodat op regionale schaal meer S-baan achtig vervoer kan worden aangeboden. De capaciteit op stations moet meegroeien met de toenemende reizigersvraag. Daarmee liggen er (op termijn) opgaven bij zowel Den Haag Centraal Station voor realisatie van een extra volwaardige entree naar de terminal via het Prins Bernhardviaduct als voor uitbreiding van de transfercapaciteit bij station Laan van NOI.

Het autoluw maken van grote delen van het CID betekent dat het openbaar vervoer meer prioriteit kan krijgen op kruispunten. Met minder autoverkeer ontstaat er meer ruimte voor afwikkeling van het tramverkeer op het Rijswijkseplein

en omgeving. In samenhang met de ontwikkeling van de Campusboulevard kan een nieuwe tramverbinding via de Schedeldoekshaven worden gerealiseerd, waarbij aandacht nodig is voor een goede balans tussen de doorstroming en de oversteekbaarheid.

Het OV-netwerk kan alleen goed functioneren als het goed is verknoot met andere modaliteiten. In het CID gaat het in de eerste plaats om een goede verknoping met de netwerken voor voetgangers en fietsers. Met goede loop- en fietsverbindingen wordt maximaal geprofiteerd van de aanwezigheid van stations en lightrail. Dat vereist ook goede ketenvoorzieningen met voldoende ruimte voor (deel-)fietsen.

Voor reizigers van buiten Den Haag met een bestemming in het CID, functioneren P+R voorzieningen die aan het spoor- en lightrailnetwerk zijn gelegen. Deze voorzieningen zijn buiten het CID-geplaatst; o.a. bij Forepark, Hoornwijck, Ypenburg, maar ook op grotere afstand bij station Langsingerland – Zoetermeer. Hier kunnen reizigers comfortabel overstappen van de auto op hoogfrequente OV-lijnen.

5.3.6 Parkeren: aanbodgestuurd en marktconform

Een effectieve organisatie van parkeren is een sleutel voor een goed bereikbaar CID met een aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte. Het CID is bij uitstek ingericht voor verplaatsingen te voet, met de fiets of met het OV. Aanvullend hierop kan deelmobiliteit met een palet aan opties, zoals deelauto's, voorzien in de vervoersvraag. Het in eigen bezit hebben van een auto is hierdoor voor veel toekomstige bewoners en gebruikers van dit gebied minder noodzakelijk. Voor mensen die toch een eigen auto nodig hebben of met de auto willen komen, zijn er voldoende parkeerplaatsen aanwezig, maar wel tegen een marktconform tarief. Met dit parkeerbeleid kiezen gebruikers in het CID vaker voor het gebruik van schone en ruimte-efficiënte alternatieven voor de auto, waarmee de schaarse openbare ruimte wordt ontzien. Daarnaast leidt een zekere schaarste aan parkeerplaatsen tot mogelijkheden voor een rendabele exploitatie van kostbare (in pandige) parkeervoorzieningen. Voor woningen, kantoren, bedrijven, voorzieningen en bezoekersparkeren gelden lagere parkeernormen.

Bij nieuwe ontwikkelingen is het uitgangspunt geen parkeerplaatsen op straat. De openbare ruimte is in de eerste plaats bedoeld voor voetgangers, fietsers, verblijfskwaliteit en klimaatadaptatie. Ruimte voor deze functies heeft prioriteit

boven ruimte voor parkeerplaatsen. Daarbij moet rekening worden gehouden met het beheersen van effecten op de parkeerdruk in de omgeving. De bewoners en werknemers van de nieuwe woningen, kantoren, bedrijven en voorzieningen komen, behalve de mindervaliden onder hen, niet in aanmerking voor een parkeervergunning.

De parkeerbehoefte van nieuwbouw in het CID voor wonen, werken en bezoekers wordt zoveel mogelijk in centrale parkeervoorzieningen geacommodeerd. Daar moet ruimte voor worden gereserveerd. Daarbij wordt in eerste instantie gekeken naar benutting van overcapaciteit in bestaande parkeervoorzieningen. In tweede instantie wordt ingezet op ontwikkeling van gezamenlijke nieuwe centrale parkeervoorzieningen door ontwikkelende partijen. De parkeervoorzieningen worden bij voorkeur ondergronds gerealiseerd, waarbij aandacht wordt besteed aan veilige in- en uitritten en ruimte voor laden en lossen. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte wordt rekening gehouden met dubbelgebruik voor verschillende functies. In nieuwbouwontwikkelingen wordt op eigen terrein een collectieve fietsenstalling gemaakt, die comfortabel maximaal via één deur en zonder trap vanaf het maaiveld bereikbaar is en voldoende ruimte biedt aan een breed scala van fietstypes met verschillende maten. Dat zorgt ervoor dat de fiets altijd “voor het grijpen staat”.

5.3.7 Ruimte-efficiënte logistiek

Een deel van het wegverkeer in het CID bestaat uit stedelijk distributieverkeer gericht op toelevering van goederen en diensten. Door de opkomst van online bestellen, is de hoeveelheid particulier bestelverkeer in de stad sterk toegenomen. Deze groei zet naar verwachting door. Het streven is om de logistiek in het CID met minder overlast en meer veiligheid voor de omgeving te organiseren. Hierbij wordt ingezet op het gebruik van schone en veilige vervoermiddelen en het tegengaan van onnodige verkeersbewegingen. De overheid stelt hier de randvoorwaarden aan en stimuleert innovatie. De manier waarop de logistiek wordt georganiseerd is aan de markt.

De maat van de vervoermiddelen moet daarbij beter aansluiten op de maat van de stedelijke omgeving en de grote aantallen voetgangers en fietsers. Grote opleggers die slecht zicht bieden op de omgeving passen slecht in dit beeld. Kleinere eenheden, waarbij de chauffeur meer in contact staat met de omgeving passen hier wel in. Denk bijvoorbeeld aan beleving op de “last-mile” met bakfietsen of kleine elektrische voertuigen. Het bundelen van lading kan bijdragen aan het tegengaan

van onnodige vervoerbewegingen. Om overlast op straat te voorkomen, wordt bij (grootschalige) nieuwbouw in het CID ingezet op zoveel mogelijk inpandige laad- en losvoorzieningen.

5.3.8 Innovatieve mobiliteitsdiensten en mobiliteitsmanagement Innovatieve mobiliteitsdiensten

In het CID-Binckhorst is ruimte voor innovatieve mobiliteitsdiensten die bijdragen aan een leefbaar, aantrekkelijk en bereikbaar gebied. Daarbij liggen er kansen voor diensten die mensen stimuleren om gebruik te maken van schone- en ruimte-efficiënte vervoermiddelen. Diensten die ervoor zorgen dat er een weloverwogen keuze plaatsvindt, zodat er goede alternatieven ontstaan voor het bezit en gebruik van de privé auto. Een aanbod van deelmobiliteit speelt hierbij een belangrijke rol. Daarbij kunnen ook mobiliteitshubs een rol spelen. Dit zijn locaties waar mensen de keuze hebben uit verschillende vervoermiddelen; denk aan deelauto's, bakfietsen en andere vervoersdiensten. Het ontwikkelen van deze diensten is aan de markt; die weet het beste aan welke diensten er behoefte is. De gemeente kan bijdragen door ruimte te bieden aan deze diensten en proefprojecten te faciliteren.

Mobiliteitsmanagement

De inrichting van de openbare ruimte en de parkeerstrategie beïnvloeden het mobiliteitsgedrag. In een openbare ruimte die in de eerste plaats voor voetgangers en fietsers is ingericht, is een keuze voor deze modaliteiten vanzelfsprekend. Dit kan worden versterkt door in te zetten op mobiliteitsmanagement. Door afspraken te maken met bedrijven, overheid, onderwijs en (internationale) organisaties worden werknemers, bezoekers en studenten gestimuleerd om vaker voor schone en ruimte-efficiënte vervoermiddelen te kiezen. Ook bij nieuwe en bestaande bewoners in het CID-Binckhorst kan mobiliteitsmanagement bijdragen aan een bewuste keuze voor vervoermiddelen. Voor zowel nieuwe inwoners als werknemers geldt dat het verhuismoment kan worden aangegrepen voor een verandering in het mobiliteitsgedrag. Mensen maken op zo'n moment opnieuw een keuze tussen de verschillende vervoersmogelijkheden.

5.3.9 Versneld naar zero-emissie mobiliteit

De verdichting en de toenemende mobiliteitsvraag maken het urgent om in het CID versneld in te zetten gezet op introductie van klimaatneutrale en emissieloze mobiliteit. Het verlagen van de uitstoot van CO₂, stikstof en fijnstof is hier urgent. Een hoog aandeel van voetgangers, fietsers en OV-reizigers draagt hier sterk aan bij. Voor het resterende auto- en vrachtverkeer wordt ingezet om dit versneld 0-

emissie te maken. Als auto's en vrachtwagens geen uitstoot meer hebben, vormt congestie geen milieuknelpunt meer. In dit dichtbevolkte gebied is versnelling van de transitie naar elektrisch-rijden wenselijk.

Bij nieuwe bouwontwikkelingen in het CID-Binckhorst is een, op termijn, volledig elektrisch wagenpark het uitgangspunt. Parkeervoorzieningen moeten zo ontwikkeld worden dat in de toekomst bij voldoende parkeerplaatsen een laadvoorziening met voldoende capaciteit kan worden aangelegd. De laadvoorzieningen kunnen later, op basis van het tempo van de transitie naar elektrisch vervoer, worden geplaatst. Het elektriciteitsnetwerk in CID-Binckhorst moet worden voorbereid op omschakeling naar volledige E-mobiliteit. Om de transitie te versnellen kan worden overwogen om, op de langere termijn (na 2030), het CID onderdeel te laten vormen van een 0-emissiezone, waar alleen 100% schone auto's worden toegelaten. Aandachtspunt daarbij is dat nieuwe brandstoffen zoals waterstof en elektrisch rijden andere veiligheidsrisico's met zich meebrengen, waarmee in ontwerp en inrichting rekening moet worden gehouden.

5.4 Aantrekkelijke en duurzame leefomgeving

Een kwalitatief hoogwaardige en duurzame openbare ruimte is een belangrijke voorwaarde voor het realiseren van de ambities en de visie voor het CID. Vergroening en verduurzaming zijn uitgangspunten bij de verdichting in het CID. Bijlage V 'Gereedschapskist Openbare Ruimte' biedt strategieën bij de uitwerking van deze uitgangspunten.

In de openbare ruimte komen de ruimtelijke en functionele eisen voor publiek en privaat gebruik van de stad samen. Op ooghoogte wordt het samenkomen van functies en verkeersstromen en de kwaliteit van inrichting en bebouwing, beleefbaar. Door de verdichting zullen meer bewoners, bezoekers en bedrijven gebruik moeten maken van een beperkt aantal m² openbare ruimte. Dit zal leiden tot een intensiever gebruik van de openbare ruimte en voorzieningen. Zowel binnen als buiten stimuleert en faciliteert de inrichting van een betekenisvolle openbare ruimte (toevallige) sociale ontmoetingen. Een toekomstbestendige omgeving is ook een beweegvriendelijke omgeving die voor fietsen en wandelen is ingericht, maar door andere toevoegingen aan de openbare ruimte ook voor ander gezond gedrag. Bij iedere ruimtelijke ontwikkeling wordt daarom een pakket van maatregelen voor de openbare ruimte vastgesteld. Er wordt uitgegaan van een

normenbenadering groen die per inwoner wordt bepaald. Hierbij maakt de gemeente onderscheid tussen water en buurt- en wijkgroen en wordt beoordeeld welke plekken logisch zijn voor het toevoegen van gewenste parken en groene pleinen.

De gemeente heeft specifieke gebieden geselecteerd om van Residentiekwaliteit naar Hofstadkwaliteit opgewaardeerd te worden. De Residentiekwaliteit is een standaardkwaliteit waaraan alle woon- en werkgebieden in de stad moeten voldoen. De Hofstadkwaliteit wordt gebruikt voor die gebieden waar veel bezoekers komen. We investeren ook in het verbeteren van de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar de toegankelijkheid voor mensen met een beperking, maar bijvoorbeeld ook naar de toegankelijkheid voor ouders met een kindwagen.

In de openbare ruimte wordt daarnaast substantieel ruimte gemaakt voor groene klimaatmaatregelen en energie, op basis van nieuwe Haagse profielen waarbij binnen en buiten samen gaan en de boven- en ondergrond op elkaar passen. Tegelijkertijd speelt hier een scherp onderscheid op eigendom, beheer en handhaving ten aanzien van publiek - privaat en het vrij houden van de buitenruimte. Dit betekent onder meer dat logistieke en gebouwondersteunende functies zoals afvalverzameling en -scheiding, windhindermaatregelen, stalling en parkeren inpandig zullen moeten plaatsvinden en het gebruik van de private buiten- en binnenruimte voor ook publieke functies, groen en klimaatadaptatie kan worden ingezet.

5.4.1 Groen en natuurinclusief

In de Gereedschapskist Openbare Ruimte CID (zie bijlage V) wordt ingegaan op de groenvoorzieningen in het CID. Naast grondgebonden groen zal ook aandacht besteed moeten worden aan gebouwgebonden groen. Elke (vastgoed)ontwikkeling moet bijdragen aan de groene kwaliteiten van Den Haag. Met name in de prioritaire gebieden is groen in, op en aan gebouwen een belangrijk middel om bij te dragen aan de verschillende functies van groen in de stad, zoals de ontwikkeling van natuurwaarden, het dienen van klimaatdoelen en het bieden van plekken voor rust en ontspanning.

Met de regels voor vergroening, klimaatadaptatie en natuurinclusief bouwen uit de Haagse Hoogbouwnota "Eyeline en Skyline" en de "Nota natuurinclusief bouwen"

wordt groen een essentieel onderdeel van de opgave bij nieuwbouw (Haagse hoogbouw, Eyeline en Skyline). Dit gebeurt op verschillende wijzen: op de klassieke wijze door ontwikkeling van straatgroen, door het ontwikkelen en openstellen van hofjes en daktuinen, maar ook door het realiseren van geveltuinjes of groene gevels. Ook kunnen investeringen in kwaliteit of gebruikswaarde in bestaand groen uitkomst bieden. Er is echter beperkt ruimte voor meer groen. Daarom wordt geïnvesteerd in groen dat beter is afgestemd op de verschillende gebruiksvormen. Soms betekent dit dat het bestaand groen moet worden geïntensiveerd, soms betekent dit dat het groen moet worden heringericht zodat functies voor meerdere doelgroepen toegankelijk worden gemaakt. Ook de bereikbaarheid en toegankelijkheid van groengebieden buiten het CID zijn belangrijk.

Het behoud van monumenten en het uitvoeren van archeologisch vooronderzoek is een randvoorwaarde bij concrete ontwikkelingen in het CID. Kansen liggen in het herstellen en zichtbaar maken van cultuurhistorische structuren (Trekvlies en Schenk) en het benutten van monumenten in de planvorming voor concrete ontwikkelingen.

5.4.2 Klimaatadaptief

Als gevolg van klimaatverandering neemt de kans op extremen in neerslag, hitte en droogte toe. Nieuwe ontwikkelingen in het CID moeten bijdragen aan oplossingen voor deze uitdagingen. Het CID voldoende klimaatadaptief maken vraagt het nemen van maatregelen in en om gebouwen en het sturen op oplossingen in het gebied als geheel. Daarnaast kunnen strategische ruimtereserveringen door de gemeente in het CID voor naastgelegen hoogstedelijke ontwikkelingen met minder ruimte voor klimaatadaptatie ingezet worden.

Nieuwbouw en de inrichting van de openbare ruimte moeten rekening houden met extreme neerslag. Waterrobuust bouwen voorkomt en beperkt de waterschade bij extreme buiten, bijvoorbeeld door geen vitale of kwetsbare functies in de kelder op te nemen. De omgeving moet zodanig zijn ingericht dat vitale infrastructuur veilig en beschermd is tegen grote hoeveelheden (regen)water zodat uitval voorkomen kan worden. Een groene inrichting van het maaiveld, ook op particulier terrein, versterkt de sponswerking van het gebied en draagt bij aan een aantrekkelijke leefomgeving. Voor de opvang van regenwater geldt de voorkeursvolgorde van vasthouden, dan bergen en gebruiken en als laatste pas afvoeren.

De ambitie van de gemeente om wateroverlast te voorkomen bij piekbuien kan alleen worden behaald wanneer groots ingezet wordt op groen in de buitenruimte. Uitgangspunt hierbij blijft dat in de bebouwde omgeving voldoende voorzieningen getroffen moeten worden om water op te vangen. Ook is het mogelijk om gebouwde voorzieningen aan te brengen om water op te vangen en vertraagd af te voeren. Door de buitenruimte groen in te richten en hier op af te wateren, kan water infiltreren dat anders naar het riool zou gaan. Een groene maaiveldinrichting betekent enerzijds minder verharding (minder afstroming naar het riool) en anderzijds een plek waar water geïnfiltreerd en geborgen kan worden in tijden van regen. Het toevoegen van bomen biedt op zichzelf geen oplossing voor wateroverlast, maar biedt wel de kans om het gebied rondom de stam van de boom (de boomspiegel) groen in te richten om water op te vangen. Kansen liggen in het opvangen van regen waar het valt, zodat het niet afstroomt naar de lager gelegen gebieden, zoals de spoorwagonderdoorgangen.

Bij ontwerp en inrichting dient tevens rekening worden gehouden met toenemende hitte en droogte als gevolg van klimaatverandering. Daarmee wordt bijgedragen aan een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving voor iedereen die ook toegankelijk is voor kwetsbare groepen. In de buitenruimte moet daarvoor sterk worden ingezet op bomen die schaduw bieden. Daarnaast is belangrijk de aanwezigheid van water, het toevoegen van groen aan de gevels, groene daken op lagere bebouwing en het slim kiezen voor lichte kleur materialen of anderzijds materialen met een hoog weerkaatsingsvermogen. Kansen om lokaal sterk te vergroenen moeten worden aangegrepen, want zij zorgen voor verkoeling voor de directe omgeving. De ontwerpuitgangspunten van vasthouden, bergen/gebruiken en dan pas afvoeren van water dragen ook bij aan het opvangen van hitte en droogte. Schaduwwerking op waterpartijen is een aandachtspunt, omdat dit de waterkwaliteit negatief kan beïnvloeden.

5.4.3 Gezond, veilig en leefbaar

Bij de bepaling van bouwhoogtes en de volumeopbouw van hoogbouwinitiatieven moet rekening worden gehouden met het microklimaat. De Haagse normen voor bezonning en wind (Haagse hoogbouw, Eyeline en Skyline) zijn van toepassing. Op deelgebiedsniveau moet onderzoek worden gedaan naar windhinder en schaduwwerking om passende maatregelen te kunnen voorschrijven.

Binnen het CID als geheel wordt gezondheidswinst behaald door inzet van de mobiliteitstransitie, maar bij uitwerking blijft onderzoek naar gezondheidseffecten

en zorgvuldige inpassing van functies nodig, met name op plekken waar flink verdicht wordt in de nabijheid van drukke verkeersaders. Door stedenbouwkundige uitwerking is het mogelijk de reflectie en afscherming van geluid door bouwvolumes te optimaliseren, zodat de hinder voor (kwetsbare) bewoners, werknemers en passanten wordt verkleind. Door de eerstelijns bebouwing met dove gevels te gebruiken als afscherming van met name wegverkeerslawaaï waaronder tram- en railverkeer zijn relatief stille en gezonde achterliggende (woon)gebieden te creëren. Hoewel reizigers, passanten en werknemers minder lang worden blootgesteld worden aan deze situatie, zijn de risico's ongewenst en kunnen ze ook afbreuk doen aan een prettig verblijfsklimaat. Het optimaliseren van de reflecterende en afschermende werking van gebouwen, biedt naast de genoemde maatregelen bij geluid en luchtkwaliteit verdere mogelijkheden om de milieugezondheidsrisico's te verkleinen.

Maatregelen om geluidhinder in het CID bij de bron te verminderen zijn onder andere elektrificatie van verkeer (minder motorgeluid), technologische ontwikkelingen (stillere banden) en het toepassen van stiller wegdek. De inzet op een grotere mate van OV gebruik, door een andere modal split of het weren van vervuilende voertuigen uit de binnenstad door een zero-emissie zone, kan de luchtvervuiling verder reduceren.

De ontwikkeling van het CID biedt kansen voor de bevordering van gezondheid. De positie van de auto in het straatbeeld is hierbij bepalend. Bij een autoluwe inrichting worden op sommige routes in het gebied grote aantallen voetgangers en fietsers verwacht. Dit vormt een aandachtspunt omdat het kan leiden tot conflicten met extensiever gebruik van de buitenruimte voor sport, recreatie of bijvoorbeeld buitenspelen. Veel hangt echter af van de wijze waarop met name de openbare ruimte wordt ingericht. De mobiliteitstransitie is in ieder geval een voorwaarde om gezondheid en leefbaarheid op peil te houden.

6

RELATIE TUSSEN STRUCTUURVISIE EN PLANMER

De structuurvisie voor de ontwikkeling van het CID, zoals beschreven in de voorgaande hoofdstukken, vormt een kaderstellend plan. De ontwikkeling van het CID is op basis van twee gronden planm.e.r.-plichtig. Daarom is een planm.e.r.-procedure doorlopen waarbij een planmilieueffectrapport (planMER) is opgesteld. In het planMER (Milieueffectrapport Central Innovation District) zijn de milieueffecten van de strategische keuzes voor het CID in beeld gebracht en beoordeeld. Een belangrijke uitkomst is dat de mobiliteitsstrategie bepalend is voor de ontwikkeling van het gebied. In de hierop volgende paragrafen wordt daarom ook steeds de samenhang met de mobiliteitsstrategie getoond.

Dit hoofdstuk beschrijft de koppeling tussen de signalen afkomstig uit de beoordeling in het planMER en de borging van het milieubelang en mitigerende en compenserende maatregelen in de structuurvisie. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de thema's die eerder in de visie (hoofdstuk 4) en de thematische uitwerking (hoofdstuk 5) gehanteerd zijn en de beoordelingsthema's uit het planMER. Daarbij geldt de kanttekening dat het planMER een abstractieniveau heeft passend bij een structuurvisie. De beschreven milieueffecten zijn daarmee een globale inschatting van de mogelijke gevolgen, en zullen bij concrete uitwerking in deelgebieden verder moeten worden onderzocht.

6.1 Wijzigingen ten opzichte van de planMER

Bij het opstellen van de planMER is nog rekening gehouden met meenemen van het woningbouwprogramma op de kop van de Binckhorst. Uiteindelijk is besloten voor deze ontwikkeling een separate visie op te stellen, zodat dit bouwprogramma (4.000 woningen) niet meer in het plangebied van deze structuurvisie valt. Een

andere wijziging betreft het vergroten van het voorzieningenprogramma, naar aanleiding van de berekening van het benodigde aantal maatschappelijke voorzieningen (zie bijlage IV). De structuurvisie kent op deze punten dus een programmatisch verschil met het uitgevoerde planMER. De verschillen zijn in verhouding met het totale programma echter niet zodanig dat er sprake zal zijn van wezenlijk andere milieueffecten.

6.2 Hoogstedelijkheid: verdichting, functiemenging en differentiatie

Hoogstedelijkheid en concurrentiekracht

Het grootste risico ten aanzien van hoogstedelijkheid en concurrentiekracht ligt in het ontwikkelen van het bouwprogramma, waarbij de verdichting tot gevolg heeft dat de leefbaarheid van het gebied negatief beïnvloed wordt. Een mogelijke beheersmaatregel is om gebruik te maken van een maximale bebouwingsdruk.

Door te kiezen voor het inzetten op een combinatie van de mobiliteitstransitie, verdichting en functiemenging, wordt het meest bijgedragen aan het ontwikkelen van het CID tot economische toplocatie met internationaal aanzien en het creëren van economische groei in een aantrekkelijke en leefbare omgeving. De structuurvisie zet daarom in op het creëren van de ruimtelijke condities die nodig zijn voor het ontwikkelen van een centrummilieu (zie hoofdstuk 4) met mobiliteit op menselijke maat in combinatie met een schaa sprong van het OV en een aantrekkelijke en duurzame leefomgeving.

Energietransitie en circulariteit

De Haagse doelstellingen op het gebied van CO₂-reductie en circulariteit zijn ambitieus en worden zonder ingrijpen naar verwachting niet bereikt. Een vastgestelde strategie voor de energietransitie was nog niet beschikbaar nog bij het opstellen van de planMER. Daarnaast lijkt het vooralsnog niet kansrijk om binnen het CID zelf te voorzien in alle hernieuwbare energie. Bodemenergie als (warmte)bron lijkt wel kansrijk, maar vraagt om een zorgvuldig gebruik van de ondergrond. Ook een strategie ten aanzien van circulair bouwen ontbreekt nog, waaronder de wijze waarop materialen uit bestaande bebouwing en infrastructuur in het gebied hergebruikt kunnen worden. Daartoe ligt voor de gemeente een opgave om aan te geven welke eisen aan sloop, nieuwbouw en infrastructuur gesteld worden.

De definitie van een visie ten aanzien van de energietransitie past niet binnen de scope van een structuurvisie. Daarom schept deze structuurvisie in hoofdstuk 5 het kader voor het ontwerpen van een energietransitie-visie en een visie ten aanzien van circulariteit, waarin wordt beschreven volgens welke stappen en met welke partijen het proces van de energietransitie en circulair bouwen zullen verlopen. Hiervoor moet duidelijk zijn met welke mijlpalen in deze processen rekening moet worden gehouden, welke tussenproducten gerealiseerd kunnen worden en welke eisen aan nieuwbouw gesteld worden.

6.3 Mobiliteit op menselijke maat

Bereikbaarheid

De beoordeling van het thema bereikbaarheid in het planMER laat zien dat ook in een situatie zonder nieuwe verstedelijking en zonder mobiliteitsmaatregelen de bereikbaarheid van het CID in de toekomst dreigt af te nemen. Dit komt door vertragingen voor auto's, onvoldoende snelle en veilige fietsroutes en onvoldoende lokaal OV. Deze knelpunten worden niet opgelost maar verergeren bij het uitblijven van een mobiliteitstransitie: er komen meer automobilisten naar het CID, waardoor fietsers en voetgangers niet snel en veilig op hun bestemming kunnen komen. Daarnaast zorgen de vertragingen van het autoverkeer ervoor dat trams en bussen vastlopen in files, met name in de spitsuren.

Bij een mobiliteitstransitie naar lopen, fietsen en OV, zoals beschreven in hoofdstuk 5 in deze structuurvisie, kan de beschikbare ruimte efficiënter worden benut, waardoor deze vervoersmiddelen sneller, veiliger en aantrekkelijker worden. Daarbij is in eerste instantie gekeken naar lokale en regionale maatregelen. Aanvullende OV-maatregelen op nationaal niveau vallen buiten de scope van de planMER.

De mobiliteitstransitie is een essentiële voorwaarde om de bereikbaarheid van het CID te behouden en verbeteren. Bij iedere ruimtelijke ontwikkeling is daarom voorgeschreven dat een pakket van mobiliteitsmaatregelen wordt vastgesteld, waarin wordt voorzien in deze bereikbaarheidsopgave en tevens de gezondheid en leefbaarheid worden gewaarborgd.

6.4 Aantrekkelijke en duurzame leefomgeving

Klimaatbestendigheid

Hittestress en wateroverlast door extreme buien vormen een toenemende bedreiging voor het nu al kwetsbare CID. Bij een mobiliteitstransitie ontstaan voldoende mogelijkheden om deze risico's te verkleinen door zorgvuldige inrichting en vormgeving van de bebouwing en openbare ruimte. Het bepalen van concrete maatregelen om het CID voldoende klimaatadaptief te maken, is een nader uit te werken opgave voor de gemeente Den Haag.

Met het uitwerken van de thema's duurzaamheid in de gebouwde omgeving (paragraaf 5.2) en duurzaamheid in de openbare ruimte (paragraaf 5.4) is een voorzet gedaan voor het ontwerpen en plannen van zowel de gebouwde omgeving als de openbare ruimte om het stadsklimaat te verbeteren.

Natuur

De nu al overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in de omgeving van het CID komen door een toename van het aantal inwoners, werknemers en bezoekers verder onder druk te staan. Om de effecten van stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden te mitigeren of te compenseren zijn aanvullende maatregelen nodig. De mobiliteitstransitie biedt mogelijkheden om de stikstofdepositie te verminderen, maar deze leidt door verschuivingen in de verkeersstromen alsnog tot knelpunten. Een signaal afkomstig uit het planMER is dat stikstofdepositie een risico vormt voor de uitvoerbaarheid van het CID en de daarin opgenomen projecten.

Gezondheid

De gezondheid in het CID staat onder druk door schadelijke effecten van met name luchtverontreiniging en geluid. Ook is de huidige inrichting van de openbare ruimte in het CID geen stimulans voor gezond gedrag. Een trendmatige verbetering van de luchtkwaliteit zorgt in de toekomst voor een lichte verbetering, maar schadelijke effecten blijven bestaan.

Zonder de mobiliteitstransitie waar deze structuurvisie op aanstuurt, heeft met name het extra wegverkeerslawaai veel impact op gezondheid. In dat geval is er namelijk, vanwege de ruimte die nodig is voor auto's, geen ruimte voor een inrichting van de leefomgeving die gezond gedrag stimuleert. De mobiliteitstransitie biedt dus mogelijkheden voor een gezonde inrichting van het

CID en voorziet in een afname van de schadelijke gezondheidseffecten in grote delen van het CID. Een uitzondering hierop is de centrumring die, in alle alternatieven uit het planMER, druk en ongezond blijft.

Een punt van aandacht is de aanhoudende belemmering door geluid van trams en wegverkeer voor het ontwikkelen van de beoogde woningbouw op bepaalde locaties. De structuurvisie geeft daarom ook richting aan de wijze waarop de openbare ruimte wordt ingericht (zie hoofdstuk 5) om de positie van de auto in het straatbeeld zodanig vorm te geven dat het CID kansen biedt voor gezondheidsbevordering.

7

DEELGEBIEDEN EN PROGRAMMA

7.1 Hoog en laag dynamische deelgebieden

Binnen het CID wordt onderscheid gemaakt tussen gebieden met grote verstedelijkingsopgaven (hoog dynamische gebieden) en gebieden zonder grote verstedelijkingsopgave (laag dynamische gebieden).

Voor de hoog dynamische gebieden geldt dat er veel (grote) ontwikkelingen op het gebied van vastgoed plaatsvinden, zowel in de transformatie als in sloop-nieuwbouw. Voor deze gebieden zijn vier gebiedsagenda's gemaakt en vastgesteld door het college:

- Omgeving Den Haag Centraal: (1) Policy Campus en (2) Campus Boulevard;
- Omgeving Den Haag Hollands Spoor / Laakhavens: (3) College Campus; en
- Omgeving Den Haag Laan van NOI: (4) ICT - Security Campus.

Een gebiedsagenda agendeert de lopende en kansrijke initiatieven en geeft op hoofdlijnen randvoorwaarden en uitgangspunten op basis waarvan deze verder kunnen worden gebracht. Voor de twee andere hoog dynamische gebieden in het CID, Beatrixkwartier en Schenk en omgeving, stelt de gemeente de gebiedsagenda's nog op.

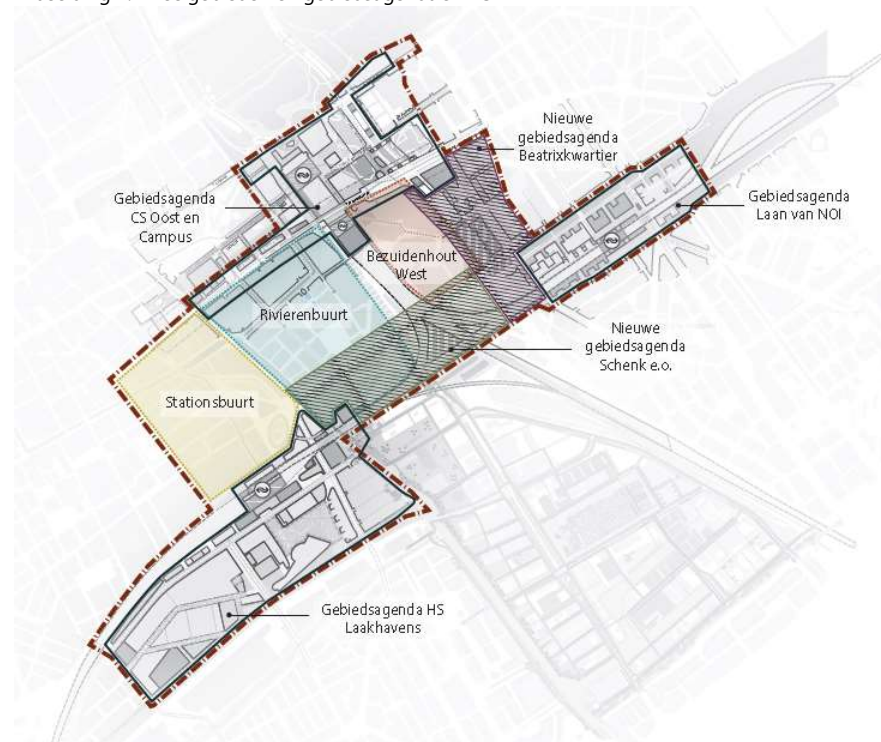
De laag dynamische gebieden binnen het CID zijn:

- Rivierenbuurt;
- Bezuidenhout-west;
- Stationsbuurt.

In deze laag dynamische gebieden, met uitzondering van de randen, spelen minder ontwikkelingen op het gebied van vastgoed. De ontwikkelingen die spelen zijn kleinschalig en zijn vaak transformaties van vastgoed, die aansluiten op de maat en

schaal van de buurt. De ontwikkelingen die in de laag dynamische gebieden plaatsvinden moeten bijdragen aan de doelstellingen van het CID en/of zijn bedoeld voor een kwaliteitsverbetering van het gebied. De daaruit volgende ingrepen bouwen voort op het bestaande karakter van de buurt. Naast kleinschalige vastgoedontwikkelingen zijn het grotendeels openbare ruimte projecten die spelen. Op termijn is het gezien de ligging van deze gebieden in het hoogstedelijke centrum van Den Haag niet uitgesloten dat er sprake zal zijn van een meer grootschalige herstructurering of toevoeging van programma. In afbeelding 7.1 is de ligging van de deelgebieden en de daarbij horende gebiedsagenda's weergegeven.

Afbeelding 7.1 Deelgebieden en gebiedsagenda's in CID



7.2 Programma

Voor het te realiseren bouwprogramma in het CID bestaat geen concrete blauwdrukplanning, omdat over een tijdsperiode van 20 jaar geen exact programma vast te leggen is ter ontwikkeling van een innovatiedistrict. Uitgangspunt is tot en met 2040 minimaal 25.000 arbeidsplekken en ongeveer 20.500 woningen en alle benodigde ondersteunende economische en maatschappelijke functies toe te voegen.

In tabel 7.1 is per deelgebied aangegeven wat de indicatieve programmering voor de verschillende functies is. Het woningbouwprogramma bouwt voort op de ambities uit de CID-agenda 2040. Daarbij is het programma voor Binckhorst Noordwest buiten beschouwing gelaten omdat hier een separate visie voor opgesteld wordt. Het indicatief programma maatschappelijke voorzieningen is berekend op basis van de woningaantallen met gebruik van ruimtelijke kentallen (vuistregels) die passen bij een hoogstedelijk centrumgebied (zie bijlage IV, voorzieningenprogramma).

De programma's commerciële voorzieningen en kantoren bouwen voort op het economisch programma zoals verwoord in de reeds opgestelde gebiedsagenda's, maar kan op onderdelen afwijken. Zoals opgemerkt zijn de cijfers indicatief; datzelfde geldt voor de verdeling van programma tussen de verschillende deelgebieden. Bij uitwerking naar deelgebieden zal het programma verder worden gespecificeerd en kan een fasering worden aangebracht. In de praktijk is er bijna altijd sprake van planuitval of vertraging waardoor een deel van het voorgenomen programma niet wordt gerealiseerd. Uitgaan van enige overmaat in de planvorming kan daarom verstandig zijn. Hierbij kan een vuistregel van 30% planuitval worden gehanteerd. Op die manier ontstaat een buffer, waardoor het aantal ten uitvoering gebrachte plannen kan worden vergroot.

Naast nieuwbouw is de tweede grote opgave voor het CID de kwaliteitsverbetering van de bestaande voorraad. Concreet betekent dit mogelijke op termijn herstructurering van corporatiebezit in delen van het Schipperskwartier, Rivierenbuurt en Bezuidenhout-West, en verduurzaming van de bestaande sociale en particuliere woningvoorraad. De opgaven die hierna per deelgebied geschetst worden zijn niet limitatief.

Tabel 7.1 Indicatief programma structuurvisie CID, netto toevoeging

Deelgebieden	Woningen (aantal woningen)	Maatschappelijke voorzieningen (in m ²)	Commerciële voorzieningen (in m ²)	Kantoren (in m ²)
Omgeving Centraal Station, Beatrixkwartier en Bezuidenhout- West	5.500	27.700	82.000	400.000
Omgeving Den Haag Hollands Spoor / Laakhavens	9.000	45.300	33.200	140.000
Omgeving Den Haag Laan van NOI	3.000	17.100	32.000	100.000
Overig: Rivierenbuurt, Stationsbuurt	3.000	17.100		
Totaal	20.500	107.200	147.200	640.000

7.3 Omgeving Den Haag Centraal

Dit deelgebied bestaat uit de directe omgeving rond het station Den Haag Centraal met de focus op CS Oost, de overkluizing van de Utrechtsebaan en het Prins Bernhardviaduct. Het gebied ligt op een van de lange lijnen door de stad: een centrale, strategische positie en door de ligging nabij station Den Haag Centraal uitstekend bereikbaar per openbaar vervoer. Kenmerkende bedrijven en instellingen in dit gebied zijn TNO, Technische Universiteit Delft, Universiteit Leiden en Planbureaus, evenals de ministeries en publieke instellingen als de Koninklijke Bibliotheek en het Nationaal Archief. Voor de omgeving van het Centraal Station wordt ingezet op een bruisend en attractief gebied, met een kosmopolitisch karakter. Het uitgangspunt is hier de verdere ontwikkeling van het huidige Policy cluster tot campus, met ruimte voor start-ups en scale-ups naast andere bedrijven en instellingen dan de Rijksoverheid. Het draait in deze omgeving om levendigheid, nabijheid en ontmoeting en valt daarmee in de typologie reuring. Dit begint bij de

buitenruimte: bij uitstek de plek voor ontmoeten, bewegen en verblijven. Met name het gebied direct rond Den Haag Centraal station vormt een hoofdroute voor voetgangers.

Voor de omgeving van het Centraal Station zijn twee gebiedsagenda's opgesteld; één voor de Policy Campus (Policy Campus Centraal - Gebiedsagenda Overkluizing Utrechtsebaan (a12) / CS Oost) en één voor Campus Boulevard (Gebiedsagenda Campusboulevard). Een nadere uitwerking van de opgaven is hierin terug te lezen. De gebieden vormen samen één geheel (zie afbeelding 7.2).

Afbeelding 7.2 Ligging Policy Campus en Campus Boulevard in Omgeving Den Haag Centraal



Het gebied wordt ingericht als innovatief kenniscluster waarin overheid, kennisinstellingen en bedrijfsleven hun krachten bundelen rond maatschappelijke opgaven op het gebied van bestuur, recht en veiligheid. De komende jaren wordt daarom ingezet op de verbetering van de knooppuntwaarde, het versterken van de kenniseconomie, het realiseren van duurzame, centrumstedelijke woonmilieus en het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit en belevingswaarde. Met het aanpassen van het Prins Bernhardviaduct krijgt het gebied een flinke upgrade. Verbindingen

worden hersteld, versterkt en opgewaardeerd met openbare ruimte van hofstadkwaliteit. In aangrenzende nieuwe bebouwing wordt een programma gerealiseerd wat bijdraagt aan de levendigheid en diversiteit van het gebied.

De inrichting van dit gebied vraagt om een ander type huisvesting: minder grootschalig maar met meerdere functies en (publieke) ontmoetingsfaciliteiten. Het bestaande cluster van monofunctionele ministeries transformeert daardoor in een gemengd gebied waar het ook buiten kantooruren levendig is. De tijdelijke verhuizing van de Tweede Kamer naar het voormalige kantoor van Buitenlandse Zaken zal de ontwikkeling van de Policy Campus aanjagen.

De huisvestingsopgave van het Rijk en de ontwikkeling van de Policy Campus passen bij het overkoepelend beeld van clustering van Rijkskantoren rondom station Den Haag Centraal. Waar rondom het Binnenhof het bestuurlijk centrum is, is rondom Den Haag Centraal het ambtelijk centrum van het Rijk. Dit heeft aanzienlijke voordelen, want dit ambtelijk centrum is dan perfect bereikbaar per OV en draagt bij aan de versterking van het interactie milieu van de Policy Campus. Daarnaast heeft het gebied groot ontwikkelpotentieel door de hoeveelheid transformatielocaties en kan de opgave van beveiliging van panden op gebiedsniveau georganiseerd worden. Het gebied kent een hoogwaardige buitenruimte en fijnmazige verbindingen naar Koekamp/Haagse bos en het historisch bestuurscentrum. Daarnaast zal de clustering van Rijksvastgoed een enorme versterking van het programma EnergieRijk Den Haag betekenen en wordt de gebiedsgerichte aanpak van de energietransitie in het gebied rondom station Den Haag Centraal maximaal doorgevoerd. Het gebied rondom Prins Bernhardviaduct en spooreplacement biedt ruimte voor nieuwe ontwikkelingen en groeimogelijkheden voor de langere termijn voor woningbouw, uitbreiding van de Universiteit Leiden, de herhuisvesting van de Koninklijke Bibliotheek en nieuw programma van de Rijksoverheid.

Stedelijk wonen

Het toevoegen van woningen rondom station Den Haag Centraal levert een stevige bijdrage aan de groeiende behoefte aan centraal hoogstedelijk wonen. Woonkwaliteit wordt behalve door de woning zelf mede bepaald door de kwaliteit van de omgeving. De omgeving van Den Haag Centraal biedt daarin unieke kansen. Het gebied verbindt de binnenstad van Den Haag met Bezuidenhout, het groene Malieveld en het Haagse Bos. Met een directe aansluiting op de Theresiastraat, met een breed aanbod aan winkels, uitgaansgelegenheden en

cultuur, is het een aantrekkelijk gebied voor een ambitieus woonprogramma dat past bij de behoefte van toekomstige bewoners.

Verbinden

De gemeente zet in op het aanpakken van de infrastructurele barrières in de stationsomgeving, om zo de aansluiting met de stad aan alle zijden van het station structureel te verbeteren. Aan de oostzijde van het station wordt de Utrechtsebaan overkluisd. Zo wordt de barrière tussen centrum, de stationsomgeving en Haagse Hout geslecht. Na de overkluizing bij de Grotiusplaats is het de opgave om ook het deel van de Utrechtsebaan tot aan de Malietoren aan te pakken. Overkluizing (geheel of gedeeltelijk) biedt daar ruimte om de stadsstructuur te verbeteren en voor bouw van woningen, kantoren en vergroenen van de openbare ruimte. Daarnaast worden de routes voor voetgangers en fietsers door het gebied aantrekkelijker vorm gegeven en uitgewerkt tot een samenhangende wandel- en fietsstad, onder andere door de Haagse Loper door te trekken door de Theresiastraat een 30 km/uur inrichting te geven ontstaat meer ruimte voor voetgangers en fietsers.

Essentieel voor de ontwikkeling Campus Boulevard, en de mate waarin helderheid, structuur en 'beleving op ooghoogte' aangebracht kan worden, is de wijze waarop het Prins Bernhardviaduct en directe omgeving ingericht kan worden. Voor het viaduct is de ambitie geformuleerd een anoniem 'autoviaduct' te versmallen en te transformeren naar een levendige 'stedelijke boulevard'. Het gaat om stadsreparatie waarbij detonerende bebouwing en een overmaat aan auto(infrastructuur) plaats maken voor een ontwikkeling die past bij het centrum van de stad en de ambities voor het CID.

De opgaven in dit deelgebied zijn:

- 1 Door verdichting in de stationsomgeving en de realisatie van Schaalsprong OV wordt Den Haag Centraal verder versterkt als OV-knooppunt en vitaal onderdeel van de stad. Aan alle zijden van het station wordt de aansluiting op de stad verbeterd (Groene Entree, Den Haag Nieuw Centraal, Prins Bernhardviaduct en Stadsentree Rijnstraat). De doorkijk naar de aard en betekenis van het volledige emplacement is onderdeel van nadere studies binnen het CID;
- 2 Versterking van het economische klimaat, door het verbeteren van de vestigingscondities en ruimte te bieden aan economisch programma. Daarbij transformeren we het gebied rondom station Den Haag Centraal tot

een intensief gemixt gebied waarin overheid, kennisinstellingen en bedrijfsleven elkaar versterken. Daarnaast wordt ingezet op een levendig stadsmilieu door het toevoegen van woningen, waardoor het ook buiten kantoortijd een aantrekkelijk gebied wordt;

- 3 In het verlengde van De Groene Entree zet de gebiedsagenda in op het verder versterken van de oriëntatie van de stationsomgeving op de Koekamp en het Haagse Bos. Vooral bij de vernieuwing in CS Oost is het een opgave om de unieke historisch ligging van de stad aan het landschap voelbaar en beleefbaar te maken;
- 4 Het completeren van de Haagse Loper door de Turfmarkt, via het station en de Grotiusplaats, te verbinden met de Theresiastraat;
- 5 Een kwaliteitsverbetering van het Prins Bernhardviaduct om een goed ingepast stadsviaduct te verkrijgen: aantrekkelijk voor voetgangers en fietsers en een betere verbinding tussen CS Oost en Beatrixkwartier en Bezuidenhout. De herontwikkeling in CS Oost dient nadrukkelijk bij te dragen aan nieuwe adressen en functies aan het Prins Bernhard viaduct. De versmalling van het Prins Bernhardviaduct en een betere positie voor voetgangers en fietsers, maken het gebied aantrekkelijker voor fietsers en voetgangers. De mobiliteitstransitie wordt in dit gebied goed zichtbaar door sterk OV georiënteerd te bouwen, onder andere door het toevoegen van een tweede entree bij het station, ruimte voor de 'Koningscorridor' en het toevoegen van voldoende fietsparkeervoorzieningen;
- 6 De kans om de Utrechtsebaan als verkeersstructuur te mitigeren door haar verder te overkluizen en te overbouwen. De oostwest verbindingen kunnen dan prominenter worden om de samenhang tussen de verschillende stadsdelen en buurten te versterken. Ter hoogte van Malieveld en Haagse bos schept dit mogelijkheden voor een stedelijk park direct grenzend aan de verdichtingsopgave;
- 7 In een verdichtende stad vragen groen en openbare ruimte bijzondere aandacht. Niet alleen stellen burgers hoge eisen aan de kwaliteit en leefbaarheid van de openbare ruimte, ook moet de openbare ruimte klimaatbestendig zijn. Vergroenen is hierbij een belangrijk middel. Dit stelt nadere eisen aan de ondergrond die integraal mee ontworpen dient te worden. We sluiten aan bij de ambities die geformuleerd worden in de Gereedschapskist Openbare Ruimte CID als onderdeel van deze structuurvisie. Aandachtspunten zijn onder andere om te zorgen voor goede groeimogelijkheden voor bomen en te zorgen voor infiltratiemogelijkheden in de verharde buitenruimte. Daarnaast wordt

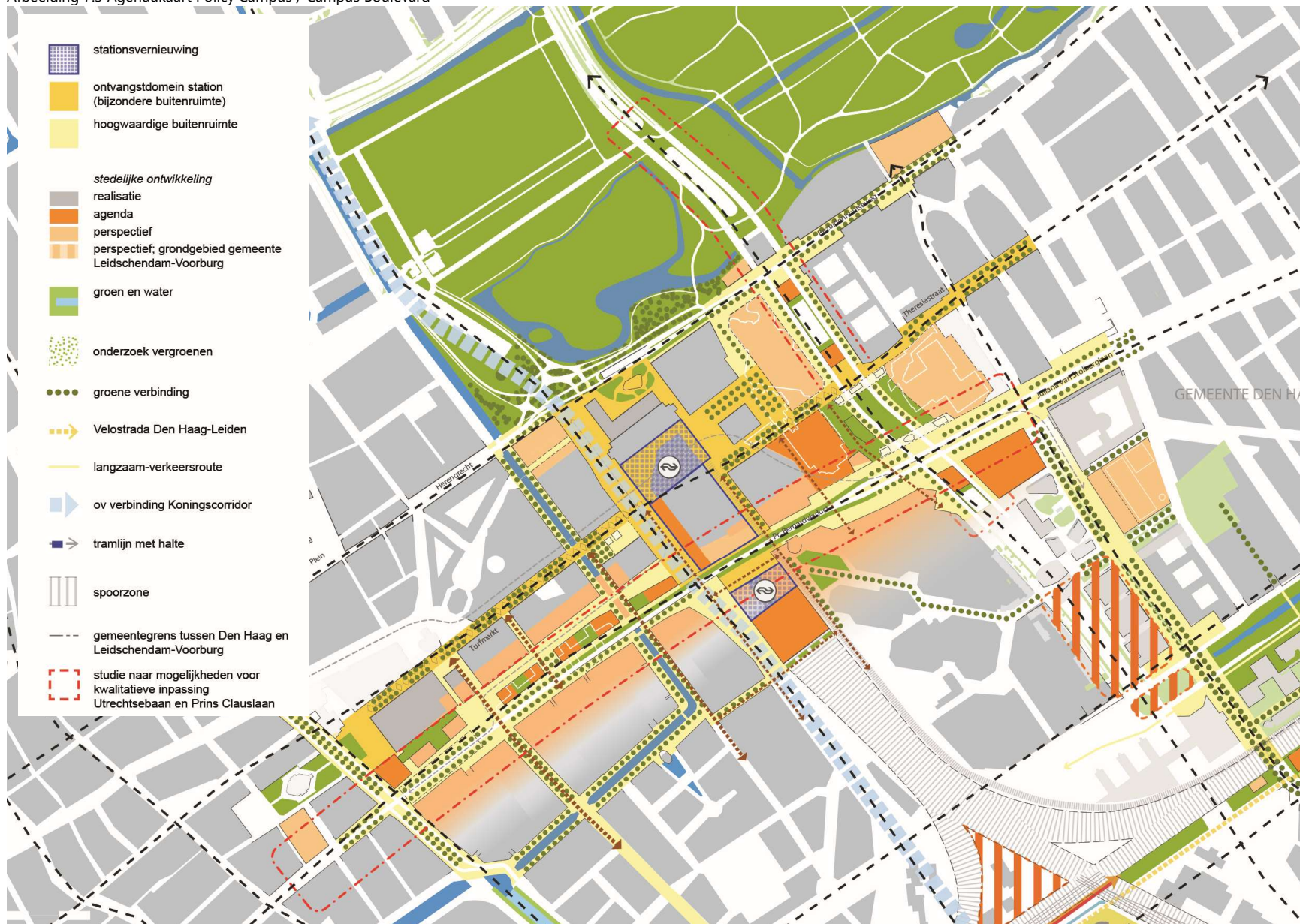
onderzocht wat voor innovatieve mogelijkheden voor vergroening toegepast kunnen worden binnen de Schedeldoekshaven. Voor het gebied wordt een integraal buitenruimteplan gemaakt in samenhang met het beoogde kwaliteitsniveau dat wordt vastgelegd in de Gereedschapskist Openbare Ruimte CID (zie bijlage V);

- 8 Duurzaamheid is een integrale opgave in alle fasen van de planvorming. Dit betekent dat al vanaf de begin stadia van de ideevorming duurzaamheidsaspecten in de breedste zin richtinggevend zijn;

- 9 In het gebied vraagt de inpassing van de diverse verkeersmodaliteiten (wandelaar, fietser, auto en OV) nader aandacht. Hierbij is het gewenst een passend evenwicht te vinden tussen opheffen van barrièrewerking en doorstroming.

De beoogde uitwerking van de opgaven voor de omgeving Den Haag Centraal worden getoond in de agendakaart in afbeelding 7.3. De mogelijke ontwikkellocaties worden getoond in afbeelding viii.1 in bijlage VIII.

Afbeelding 7.3 Agendakaart Policy Campus / Campus Boulevard



7.4 Omgeving Den Haag Hollands Spoor / Laakhavens

Dit gebied bevindt zich rondom het OV-knooppunt Station Den Haag Hollands Spoor, direct ten zuiden van de spoorlijn Amsterdam - Rotterdam (de Oude Lijn) en wordt begrensd door de spoordijk, de Trekvljet, de Calandstraat en het Laakkanaal. Ook voor dit gebied is een gebiedsagenda opgesteld (College Campus HS - Gebiedsagenda Hollands Spoor / Laakhavens). Een nadere uitwerking van de opgaven is hierin terug te lezen. De College Campus is dé plek voor talentontwikkeling, in een gebied waar gestudeerd, gewerkt, gewinkeld en gewoond wordt. Rond de campus ontstaat een aantrekkelijk business en startup district met hoofdkantoren van T-Mobile en PostNL, ICT-instellingen, naast kennisinstellingen als de Haagse Hogeschool: een sprekende combinatie tussen reuring en ruis.

Het centrum maakt de sprong over het spoor

Het ontvangstdomein rondom het station breidt zich uit tot over het spoor en krijgt een echte voorkant aan de Laakhaven Hollands Spoor. Hiermee wordt het station verbonden met het centrum van Den Haag, de campusomgeving van de Haagse Hogeschool en het Mondriaan-college. Dat betekent dat moet worden gestuurd op beeldkwaliteit: een samenhang in de buitenruimte, een aantrekkelijke architectuur passend bij Hollands Spoor en omgeving en een sterke identiteit voor het gebied. Een hoog voorzieningenniveau, duurzame gebouwen en buitenruimte zijn onontbeerlijk voor de leefbaarheid in een hoogstedelijk stadscentrum. Het gebied ten zuiden van het station bevindt zich in de nabije toekomst dan niet langer aan de achterzijde van het spoor, maar het centrum van Den Haag breidt zich uit tot aan het Laakkanaal. De nieuwe stationsentree aan de Laakzijde, en de ontwikkeling van het HS Kwartier (ontwikkeling van de voormalige K&R kavel, de Globe en het Stationspostkantoor) zetten hoog in op de ambitie om deze voorkant tot een nieuwe stadsentree van Hollands Spoor te realiseren. Het centrum maakt 'een sprong over het spoor' en op structurele wijze worden de aansluitingen op de stad aan alle zijden van het station verbeterd.

College Campus: startup district

Het stationsgebied en de Laakhavens wordt in sfeer en beleving een hoogstedelijk stadshart dat als hip, creatief en dynamisch kan worden getypeerd met ruimte voor ondernemerschap, economische experimenten en innovatie. De "couleur locale" speelt hierbij een grote rol en moet de verbinding maken met andere nabijgelegen wijken. Een aantrekkelijk vestigingsmilieu biedt plaats aan starters, studenten,

creatieve beroepen, sociale ondernemers en kenniswerkers, waarbij ontmoetings- en experimenteeruimten worden geboden om creatieve ondernemingen en commerciële activiteiten te faciliteren. Er is sprake van een dynamische mix met business en startups en enkele toonaangevende hoofdkantoren. Ook is er veel wisselwerking en spin-off met het onderwijscluster. Daar horen aantrekkelijke ontmoetings- en verblijfsplekken bij, zoals co-working spaces en flexconcepten, maar ook een publiek domein dat aantrekkelijk is als ontmoetingsplaats, voorzien is van een groene inrichting en waar mogelijk een relatie met het water legt.

Mobiliteitstransitie creëert ruimte voor verblijfskwaliteit en groen

De nadruk komt te liggen op schone en gezonde vormen van bewegen. Ruimte creëren voor wandelen en fietsen, inzetten op verplaatsingen met OV en directe nabijheid van voorzieningen, dragen bij aan een leefbare stad waarin de auto niet langer domineert. Er ontstaat ruimte voor verblijfskwaliteit en aantrekkelijke straten en door zorgvuldig om te gaan met de herontwikkeling van de openbare ruimte wordt de sociale veiligheid in het gebied verbeterd. De vrijkomende ruimte wordt opgepakt om de centrumkwaliteit, zoals deze al zichtbaar is op het huidige stationsplein van Hollands Spoor, door te zetten in de Laakhavens. Zo krijgt onder andere de Waldorpstraat een ander profiel: het viaduct verdwijnt en de straat krijgt het karakter van een groene stadsboulevard met aantrekkelijke pleinen en prettige oversteekbare plekken. Autoverkeer met een bestemming in het gebied is welkom, maar doorgaand autoverkeer rijdt "buitenom" via de CentrumRing. Dit schept ruimte om de Waldorpstraat in te richten als groene boulevard voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. De auto blijft aanwezig in het straatbeeld maar de verblijfskwaliteit en de ruimte voor de voetganger en fietser krijgen hierop voorrang, waardoor het gebied in "walkability" verhoogd. De ontwikkeling van het gebied biedt hiermee kansen om de sociale veiligheid in het gebied te verbeteren.

Stadscampus Hollands Spoor

Het gebied rondom de Haagse Hogeschool wordt een aantrekkelijk verblijfsgebied, een belangrijke drager in het raamwerk van een buitenruimte met groene, prettige ontmoetingsplekken, mogelijkheden voor bewegen en een klimaatadaptieve inrichting van de openbare ruimte. De stadscampus voor het onderwijs, direct tegenover het station, wordt direct verbonden met het ontvangstdomein rondom het station en de rest van de stad.

Hoogbouwcluster: ensembles en beeldkwaliteit

Door slim gebruik te maken van de groei van de stad creëren we een mooie leefbare stad. De verdichting rondom de openbaar vervoersknooppunten maakt het mogelijk de parkeernorm te verlagen. Hierdoor is het mogelijk rondom de stations flink de hoogte in te gaan. Rondom het station Hollands Spoor ontwikkelt zich een hoogbouwcluster dat de richtlijnen en principes volgt van de Haagse Hoogbouwnota "Eyeline en Skyline" (Haagse hoogbouw, Eyeline en Skyline). Uitgangspunt is dat het hoogbouwcluster bijdraagt aan het realiseren van een aantrekkelijk, hoogstedelijk milieu rondom het station; een omgeving met aantrekkelijke architectuur, een levendige begane-grond-verdieping, toegankelijk voor publiek en groene buitenruimten met plekken voor ontmoeting en verblijf. In het gebied rondom station Hollands Spoor en Laakhavens vindt de verdichting plaats in de randen. Dit betekent dat er een hoogbouwcluster ontstaat in de zone tussen het spoor en de Waldorpstraat, met als letterlijk hoogtepunt het hoogbouwcluster rondom het station Hollands Spoor, 'Het Strijkijzer'. Daarnaast komt er een hoogbouwcluster langs de Verheeskade. De gemeente zet sterk in op de stedenbouwkundige samenhang en beeldkwaliteit op ensemble niveau. Ook in de zone langs het Laakkanaal in het deelgebied Laakhaven Centraal vindt verdichting plaats en is ruimte voor hoogbouw. Ook daar spelen beeldkwaliteit en stedenbouwkundige samenhang een belangrijke rol.

De opgaven in dit deelgebied zijn:

- 1 Hoogbouwcluster ontwikkelen langs het spoor, rondom station Den Haag Hollands Spoor en langs de Verheeskade: realiseren van een hoogstedelijk en samenhangend hoogbouwcluster met kenmerkende beeldkwaliteit en hoogwaardige verbindende buitenruimte;
- 2 Duurzaamheid is een integrale opgave in alle fasen van de planvorming. Dit betekent dat al vanaf de begin stadia van de ideevorming duurzaamheidsaspecten in de breedste zin richtinggevend zijn. Duurzaamheid in hoogbouw in de vorm van een pilot voor een van de torens voor het scheiden van hemelwater;
- 3 Het opstellen van een integraal buitenruimteplan Laakhavens: verdichting van dit gebied stelt hoge eisen en ambities voor aantrekkelijkheid, vergroenen van de buitenruimte en klimaatadaptief inrichten. Voor de kwaliteitsambitie ten aanzien van het buitenruimteplan wordt verwezen naar de Gereedschapskist Openbare Ruimte CID (zie bijlage V);

- 4 Transformatie Waldorpstraat tot groene stadsboulevard: verbinden deelgebied met omliggende wijken (Koningsstraat) Trekvlieplein, Loper Oude Centrum en de stadscampus rondom de Haagse Hogeschool;
- 5 Een afsluiting voor het autoverkeer ter hoogte van de stationsentree, doorgaand autoverkeer moet gebruikmaken van de CentrumRing, daarmee ontstaat er meer ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer;
- 6 Versterking van het economische klimaat door het verbeteren van de vestingscondities en ruimte bieden aan economisch programma. Het gebied wordt verdicht naar een intensief gemixt gebied.;
- 7 Nadere studies naar mogelijke transformatie van het Schipperskwartier: thema's zijn mogelijke uitwerkingen van de verdichtingsopgave, groenaanleg die aansluit bij toekomstig Trekvliepark en verbindingen met de omgeving.
- 8 Ontwikkeling van de Velostrada;
- 9 Verdichting langs de randen in Laakhaven Centraal: gemengd programma van wonen, voorzieningen en onderzoeken combinatie met bedrijfsprogramma;
- 10 Verbeteren wandel- en fietsroutes in de belangrijke stadsstraten: Rijswijkseweg, Leeghwaterplein, Waldorpstraat;
- 11 Het realiseren van een voorzieningenniveau voor Laakhavens dat past bij de ontwikkelingen in het gebied en waar ook de omliggende wijken van kunnen profiteren;
- 12 Betaalbaar houden van economische ruimte: nadere studie naar mogelijkheden voor betaalbare bedrijfsruimte.
- 13 Optimaal gebruik van bestaande parkeergarage Laakhaven, toepassing van nieuwe parkeernormen;
- 14 Capaciteit fietsenstallingen Den Haag Hollands Spoor en voldoende fietsparkeercapaciteit voor voor- als natransport.

De zonering in Laakhaven Centraal op de kaart in afbeelding 4.5 (Hoogstedelijk wonen, werken en recreëren) is vooral geënt op de huidige situatie met reuring bij de Megastores, rust langs de Verheeskade en ruis in het bedrijvendeel in het middengebied. Bij verdere uitwerking van het gebied kan worden geschoven met deze indeling om de samenhang binnen het gebied te optimaliseren en de aansluiting met het campusgebied bij station Holland Spoor en de hogeschool te verbeteren.

De agendakaart College Campus wordt gepresenteerd in afbeelding 7.4. Voor de beoogde ontwikkellocaties in dit deelgebied wordt verwezen naar afbeelding viii.2 in bijlage VIII.

Afbeelding 7.4 Agendakaart College Campus



7.5 Omgeving Den Haag Laan van NOI

Dit deelgebied ligt rondom het OV-knooppunt station Den Haag Laan van NOI. Dit station ligt aan de Oude Lijn: de spoorcorridor tussen Amsterdam en Rotterdam. Ook voor dit deelgebied is een gebiedsagenda opgesteld (ICT - Security Campus - gebiedsagenda Den Haag Laan van NOI). Een nadere uitwerking van de opgaven is hierin terug te lezen. Het gebied wordt ingericht met reuring, als internationaal toonaangevend cluster rondom het thema Security, ICT-Tech en diverse hubs, hoofdkantoren van bijvoorbeeld The Hague Tech en Yes!Delft en financiële instellingen. De nabijheid van voorzieningen die in de plinten voorzien zijn, maken dit deel van het CID in de toekomst een goede plek voor de voetganger om te ontmoeten en te verbinden.

Vernieuwing NS-station Den Haag Laan van NOI

In het toekomstbeeld van knooppunt Laan van NOI speelt het station een belangrijke rol. Uitgangspunt is dat het station een forse upgrade krijgt en transformeert van krappe logistieke knoop naar een aantrekkelijk verblijfsgebied en scharnierpunt in het gebied. Het nieuwe station en het ontvangstdomein krijgen een hoogwaardige uitstraling die past bij de (inter)nationale en stedelijke betekenis van het knooppunt Laan van NOI en die kan concurreren met andere internationale locaties. Het intercystation wordt een volwaardige toegangspoort voor zowel Leidschendam-Voorburg als het CID in Den Haag, wat tot uitdrukking komt in twee zichtbare voorkanten die bezoekers welkom heten in het CID en Den Haag, en Leidschendam-Voorburg. Deze ambitie is leidend bij de nieuwe stedenbouwkundige uitgangspunten voor de herontwikkeling van het voormalig ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. De upgrade van het station wordt gecombineerd met een stationshal, goede fietsenstalvoorzieningen, en een mix van functies en voorzieningen in en rondom het ontvangstdomein die bijdragen aan het stedelijke karakter en levendigheid op straat. Nieuwe en verbeterde bestaande onderdoorgangen voor langzaam verkeer zorgen voor een betere verbinding ter weerszijden van het spoor. De overstap vanuit station naar tram en bus langs de Laan van NOI wordt verbeterd door herpositionering van de haltes en calamiteitenhalte in samenhang met het nieuwe station en zijn entree(s).

Stationscampus Laan van NOI

De zones aan weerszijden van het spoor worden ontwikkeld tot één campusgebied met als hart het station. De voetganger en de fietser hebben in dit gebied prioriteit. De Voorburgse en Haagse zijde worden beter met elkaar verbonden door het

gebruikscomfort en belevingswaarde van de bestaande onderdoorgangen te verbeteren op het gebied van sociale veiligheid en kwaliteit van de inrichting van openbare ruimte en tenminste één verbinding toe te voegen. De stadscampus draait om interactie en ontmoeting. Zowel in de buitenruimte als binnen de gebouwen zijn er ontmoetingsfaciliteiten. Gemeenschappelijke voorzieningen zoals horeca of vergaderruimtes worden daarom op centrale plekken georganiseerd zodat studenten en werknemers van verschillende bedrijven en organisaties elkaar ontmoeten, maar er ook interactie met bewoners is. Deze plekken liggen langs de drukst bezochte plekken en belangrijkste (loop)routes door de campus, zoals die langs de Wilhelmina van Pruisenweg richting het Beatrixkwartier. De gebouwen openen zich naar hun omgeving en het publieke domein en semi-private (collectieve) ruimten worden met elkaar verbonden. De aanwezige typologie van groene hoven en collectieve binnenstraten krijgt bij nieuwe ontwikkelingen een eigentijdse interpretatie.

(Cyber)security en ICT-Tech als economische pijlers

Binnen het CID onderscheidt het gebied rondom het station Laan van NOI zich door de aanwezigheid van bedrijven in de ICT-Tech en (cyber-)security sector. Het knooppunt is hierin cruciaal voor de doorontwikkeling naar een vooraanstaande campus en het hart van de Europese veiligheidscluster. Het bestaande cluster wordt uitgebreid met ruimte voor nieuwe high-end instellingen, hoofdkantoren, startups, scale-ups en hieraan gerelateerd onderwijs op middelbaar en hoger niveau, die samen een ecosysteem vormen. De kantoren zijn onderdeel van een sterke functiemix met onder andere (verblijfs-)voorzieningen en wonen. Informele en formele ontmoetingsplekken bieden ruimte voor het delen van kennis om tot groei van innovatie, economie en werkgelegenheid te leiden. Ontwikkelruimte wordt gevonden door de bestaande kantorenzone aan de noordzijde (Haagse zijde) te transformeren en te verdichten maar ook door de zone aan de zuidzijde (Voorburgse zijde) van het spoor te ontwikkelen, beter te verbinden en daarmee onderdeel van de nieuwe ICT - Security Campus te maken. Ook in het aangrenzende Beatrixkwartier, dat meer gericht is op de zakelijke (kantoren-)markt, wordt gestuurd op een mix van functies.

Leefbaar en groen

De stationsomgeving van Den Haag Laan van NOI is een belangrijke verdichtingslocatie. Uitgangspunt voor de ontwikkelingen binnen het gebied is een evenwichtig programma van wonen, werken en voorzieningen. Goede oplossingen voor onder andere mobiliteit en parkeren gerelateerd aan OV-georiënteerd

bouwen, kwaliteitsverbetering van openbare ruimte, toevoegen van groen en invloed op bezonning en wind zijn hier ook onderdeel van. De gemeente heeft oog voor de leefbaarheidseffecten van de verdichtingsopgave rondom het station. Daarbij gaat het zowel om effecten in het gebied zelf als voor de omliggende wijken. Uitgangspunt is dat de beoogde ontwikkelingen door bijvoorbeeld het toevoegen van voorzieningen en werkgelegenheid bijdragen aan de verbetering van de leefbaarheid in de aangrenzende buurten.

De campus ontleent een groot deel van zijn groene kwaliteit aan de twee groene verbindingen die het gebied inkaderen: de groene ecologische Schenkzone en de heringerichte groenzone langs de Van Alphenstraat. Deze groene dragers zijn van betekenis op stedelijk niveau. Binnen de campus wordt de overmaat aan verharding verwijderd en ingezet om het al aanwezige groene karakter het gebied in te brengen en te verbinden met nieuw gebruiksgroen voor bewegen en spelen, rust, waterberging en verkoeling op openbaar en privé terrein, bijvoorbeeld in de vorm van pocket parks (kleinschalige, groene parkjes die functioneren als ontmoetingsplek en rustpunt), hoven, groene daktuinen en vergroening van straatprofielen. Ook het ontvangstdomein van het station krijgt een stedelijke maar groene uitstraling. De combinatie met levendige plinten, hogere dichtheden en een grote functiemix zorgt ervoor dat de buitenruimte aantrekkelijk en veilig is voor ontmoeten, bewegen en verblijven.

Verdichten rondom het station

De stadscampus Laan van NOI biedt ruimte aan hoogbouw in de directe omgeving van het station. Uitgangspunt daarbij is dat deze hoogbouw bijdraagt aan het realiseren van een aantrekkelijk hoogstedelijk milieu rond het station. Daarbij gelden de principes van de 'Nota Haagse hoogbouw: Eycline en Skyline' (Haagse hoogbouw, Eycline en Skyline) voor goed ingepaste hoogbouw met levendige plinten en veel aandacht voor vergroening en verduurzaming van de omgeving. Hoogbouw is onderdeel van een samengesteld bouwblok bestaande uit een stedelijke laag met levendige plint en daarboven torens. De stedelijke laag is bepalend voor de beleving omdat hier het contact wordt gemaakt tussen binnen en buiten. Het gevoel van de aanwezigheid van andere mensen binnenin het gebouw en het licht dat door de ramen naar buiten schijnt, dragen bij aan een prettige, geborgen sfeer op straat. Het ontwerp van de gevel en de functie in de plint zijn hierin ondersteunend. De hoogbouwcluster bij het station heeft een evenwichtige hoogteopbouw. De aangrenzende stedelijke woonbuurten in Den Haag en Leidschendam-Voorburg vragen om een zorgvuldige overgang en

stapsgewijze hoogteopbouw richting het spoor. De hoogste bebouwing bevindt zich bij het station.

Verbinden

De gemeente zet in op het structureel verbeteren van de verbindingen binnen de stadscampus (onder andere door het opheffen van het spoor als barrière en het verbeteren van de verblijfskwaliteit van de langzaam verkeerroutes) en de aansluiting met de stad aan alle zijden van het station. Voor het CID is hierbij de aansluiting op de kantorenlocatie Beatrixkwartier en van daaruit de route richting de omgeving van Den Haag Centraal van belang. Bij de verbindingen richting het Beatrixkwartier zoals de Wilhelmina van Pruisenweg wordt meer ruimte gegeven aan langzaam verkeer. Daarnaast worden de belangrijke routes vergroend en begeleid door plinten met levendige functies.

De opgaven in dit deelgebied zijn (zie ook de agendakaart in afbeelding 7.5):

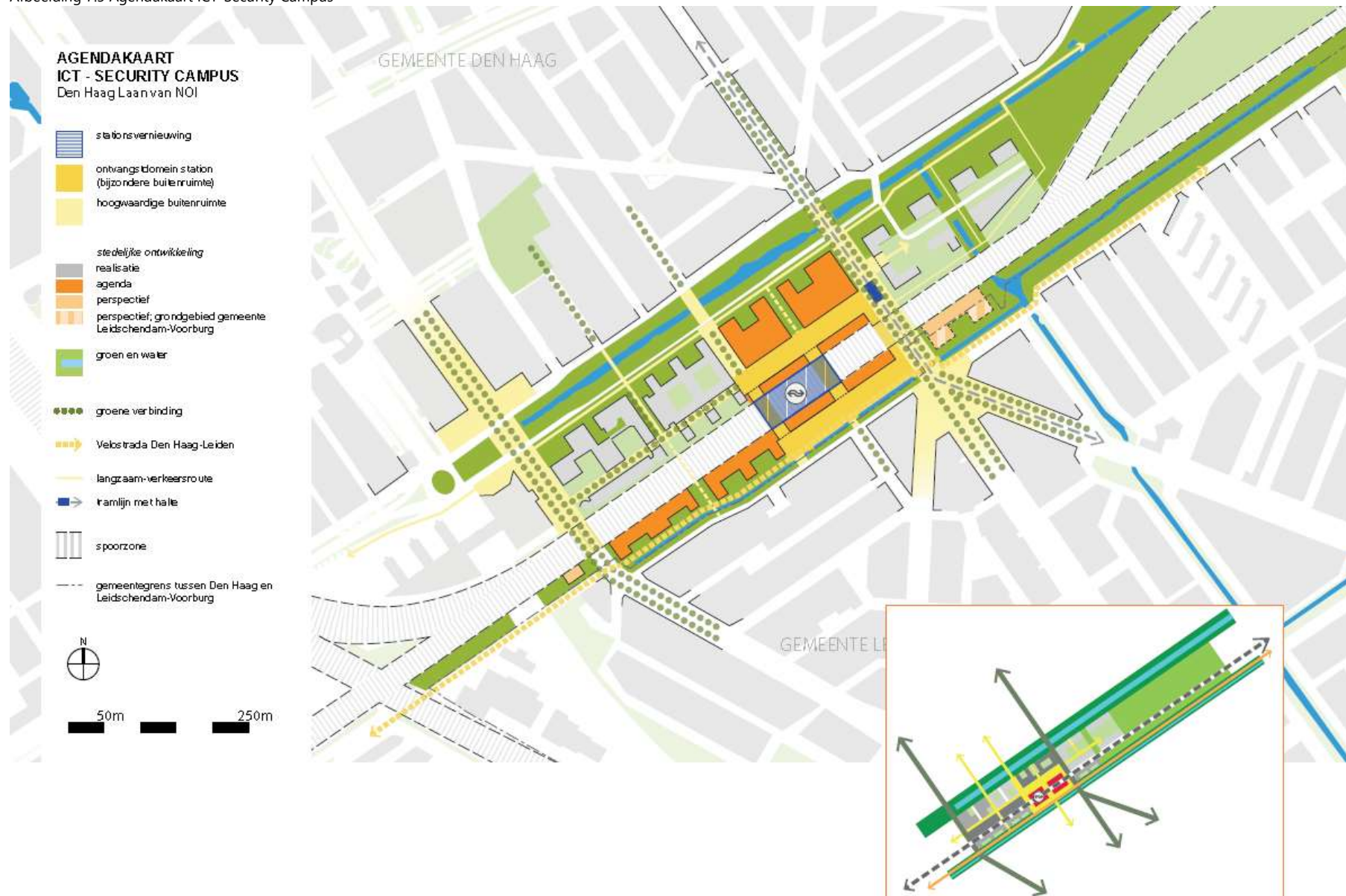
- 1 Upgrade van het bestaande station naar een hoogwaardig intercystation met aantrekkelijk ontvangstdomein. Het station wordt gelijkwaardig gebruikt door Den Haag en Leidschendam-Voorburg en presenteert zich ook dusdanig aan zijn omgeving. Onderzoek naar de invloed van een groeiend aantal reizigers door verdichting en ontwikkeling van het CID op het functioneren van het station is onderdeel van deze studie. Door de herontwikkeling van het voormalige ministerie van Sociale Zaken (hierna: Soza-locatie) ontstaat aan de Haagse zijde ruimte voor een nieuwe hoogwaardige inrichting van het ontvangstdomein die begrensd wordt door aantrekkelijke en actieve plinten. De Voorburgse zijde wordt op vergelijkbare wijze aangepakt. Hier is de benodigde ruimte al aanwezig;
- 2 Onderdeel van de stationsontwikkeling is de realisatie van een fietsenstalling met 2.500 plaatsen, die gelijk verdeeld worden over beide zijden van het station. Op korte termijn wordt naar een tijdelijke oplossing voor dit probleem gezocht in combinatie met een eerste slag in de kwaliteitsverbetering van de buitenruimte;
- 3 Verbeteren van de overstap tussen de verschillende vervoerssoorten, zoals tram, bus en trein door de bestaande tram-/bushalte Laan van NOI en de calamiteitenhalte met keervoorziening opnieuw in te delen in samenhang met de (toekomstige) entree(s) van het station;
- 4 Beter verbinden van de Haagse en Voorburgse zijde van het spoor door het verbeteren van de huidige spooronderdoorgangen en de aanleg van tenminste

- één nieuwe spoorwegonderdoorgang. De barrièrewerking van het spoor zwakt hierdoor af waardoor één samenhangend gebied ontstaat;
- 5 Opstellen van een integraal buitenruimteplan in samenhang met het kwaliteitsniveau dat wordt vastgelegd in de 'Gereedchapskist Openbare Ruimte CID' (zie bijlage V). Opgaves zijn: meer samenhang in de openbare ruimte (inrichting en materiaalgebruik) en vergroening van het gebied, verbinding van het gebied met de stad en versterken van aantrekkelijke plekken voor verblijven en ontmoeten. Binnen de campus ligt het primaat bij de voetganger en de fietser. In combinatie met een grotere mix van programma en levendige plinten ontstaat een aantrekkelijker verblijfsmilieu;
 - 6 Het respectievelijk ontwikkelen en versterken van de groene verbinding Van Alphenstraat en de Schenk. Deze dragen bij aan de leefkwaliteit door het vergroenen, verduurzamen en klimaatadaptief maken van de buitenruimte door het toevoegen van aantrekkelijk groene voor onder andere ecologie, biodiversiteit, recreatie, verkoeling en waterberging;
 - 7 Versterking van het economische klimaat door het verbeteren van de vestgingscondities en ruimte te bieden aan economisch programma. Het gebied wordt daarom verdicht en getransformeerd van een monofunctioneel gebied naar een intensief gemixt gebied, waarin (cyber-)security en ICT bedrijven, instellingen en onderwijs zich mengen met wonen, voorzieningen en ander CID gerelateerd programma. De menging van functies leidt tot een levendig stadsmilieu waardoor het ook buiten kantoortijd een aantrekkelijk gebied wordt;
 - 8 Verdichten en toevoegen van een aanzienlijk woonprogramma, met name op de onbebouwde zone langs het spoor aan de Van Alphenstraat en op de Soza

- locatie. Het uitgangspunt is om 30% van het woningbouwprogramma in het sociale segment te realiseren (op gebiedsniveau);
- 9 Binnen de stedelijke groene campus ligt de nadruk op langzaam verkeer. Deze gebieden worden aangewezen voor OV georiënteerd wonen en werken. Binnen deze gebieden kan naar beneden worden afgeweken van de parkeernorm;
 - 10 Duurzaamheid is een integrale opgave in alle fasen van de planvorming. Dit betekent dat al vanaf de begin stadia van de ideevorming duurzaamheidsaspecten in de breedste zin richtinggevend zijn;
 - 11 Beter verbinden van de groene campus en de stationslocatie voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) op regionaal schaalniveau door de aanleg van de Velostrada. Deze snelfietsroute versterkt de economische kennis-as Delft - Den Haag - Leiden op lokaal niveau naast de spoorverbinding;
 - 12 Verbeteren van de verbinding groene campus en het stationsgebied met de omgeving aan alle zijden (Voorburg Noord, Bezuidenhout, Beatrixkwartier). Het zwaartepunt ligt op de route richting het Beatrixkwartier die als kantorenlocatie een belangrijke economische drager van Den Haag is;
 - 13 Aandacht voor de bereikbaarheid van buitensportvoorzieningen per fiets, zowel binnen als buiten het CID;
 - 14 Nieuw parkeerbeleid toepassen, een centrale parkeervoorziening realiseren en de capaciteit van het fietsparkeren bij het station uitbreiden;
 - 15 Onderzoeken en uitwerken van een nieuw winkelgebied als cluster van voorzieningen rondom Den Haag Laan van NOI.

De beoogde ontwikkellocaties in dit deelgebied worden gepresenteerd in afbeelding viii.3 in bijlage VIII

Afbeelding 7.5 Agendakaart ICT-Security Campus



7.6 Beatrixkwartier

Het Beatrixkwartier is een gebied waar veel grootschalige kantoorgebouwen staan voor de grotere ondernemingen in Den Haag. Het is daardoor erg monofunctioneel en de plinten zijn niet altijd aantrekkelijk en levendig. Op straat is de reuring veelal beperkt tot kantooruren. Ook in dit gebied is functiemenging gewenst en zal meer aandacht besteed moeten worden aan de voetganger door walkability van het gebied te vergroten. Het gebied wordt door een aantal grote wegen begrenst, waar de Utrechtsebaan de meest prominente van is. Deze wegen zullen in de toekomst beter worden ingepast, met een goede oversteekbaarheid voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer en een verbetering van verblijfskwaliteit en vergroening van het gebied tot gevolg.

In het Beatrixkwartier spelen verschillende projecten en particuliere initiatieven voor de ontwikkeling van kantoren, woningen en overige voorzieningen. Het merendeel van deze initiatieven zijn ter advisering ingebracht bij het Haags Initiatieven Team. Er is een behoefte aan een samenhangend gebiedsperspectief voorafgaand aan de uitwerking van verschillende losse initiatieven. De uitwerking van de planuitwerkingskaders (PUK's) en Nota's van Uitgangspunten (NvU's) voor de kansrijke initiatieven zijn een vervolgstap op de nog te ontwikkelen gebiedsagenda.

Het gebied is onderdeel van het CID en wordt beleidsmatig ingesloten door de Gebiedsagenda Campusboulevard aan de noordzijde en de Gebiedsagenda Den Haag Laan van NOI. Het is wenselijk een verdiepingsslag te maken voor dit deel van het CID. Deze verdiepingsslag heeft betrekking op de infrastructurele dragers van het CID die het gebied doorkruizen of eraan grenzen en de ruimtelijke betekenis ervan. Dat zijn de Prinses Beatrixlaan, Schenkkade-Weteringskade, Prins Bernhardviaduct en de Utrechtsebaan. De nieuwe gebiedsagenda voor Beatrixkwartier moet daarom afgestemd worden op de langere termijn toekomst van deze infrastructurele dragers. De impact van deze initiatieven op het omliggende gebied voor de langere termijn is groot. Dit betekent dat er moet worden onderzocht of, wanneer en in welke vorm (ruimtelijke en programmatisch) de initiatieven in goede samenhang en met oog voor de lange termijn (tot na 2040) tot stand kunnen worden gebracht. Voor de ontwikkellocaties binnen het Beatrixkwartier, zie afbeelding viii.4 in bijlage VIII.

7.7 Schenk en omgeving

In dit gebied met voornamelijk wonen en kleinschalige bedrijvigheid is infrastructuur nu dominant. In tegenstelling tot de eerder genoemde gebieden heerst er in Schenk en omgeving voornamelijk rust. Het Rijswijkseplein, het Schenkviaduct en het viaduct van de Binckhorstlaan met de bijbehorende verkeersinfrastructuur zijn ruimtelijk gezien de meest bepalende elementen in het gebied. De sporendriehoek is onderdeel van het Omgevingsplan Binckhorst.

De bestaande bebouwing is relatief kleinschalig en vaak van redelijk tot goede kwaliteit. De grootste opgaves in dit gebied liggen niet in de ontwikkeling van vastgoed, maar in de grootschalige transformatie van de verkeersinfrastructuur: het is de bedoeling om het Rijswijkseplein vrij te spelen van doorgaand autoverkeer, wat ruimte oplevert voor lopen, fietsen en OV en het verbeteren van de verblijfskwaliteit. Daarvoor is een aanpassing aan het Schenkviaduct en het viaduct aan de Binckhorstlaan nodig waarbij het nieuwe Schenkviaduct voor autoverkeer wordt aangesloten op de CentrumRing. Dit nieuwe viaduct heeft ook een functie voor fietsers en voetgangers met een goede aansluiting naar de Schenkkade en de Weteringskade. Deze aanpassing biedt kansen om de Weteringskade in ere te herstellen, te vergroenen en wellicht het water weer terug te brengen. Een ingrijpende verbetering van de indeling en inrichting van de openbare ruimte, waarin de infrastructuur voor fietsers, voetgangers en het OV is opgenomen zal nieuwe ontwikkelingen langs het spoor (Lekstraat) en aan beide zijden van de Weteringskade mogelijk maken. In de achterliggende buurten (Rivierenbuurt-Noord en Zuid) zullen in mindere mate vastgoedontwikkelingen plaatsvinden. Rivierenbuurt-Zuid wordt gerekend tot dit deelgebied.

7.8 Rivierenbuurt

Deelgebied Rivierenbuurt heeft ongeveer 6.400 inwoners en bestaat voor een groot deel uit goedkope woningen met daartussen bedrijfsruimtes. Wat opvalt is het grote aandeel particulier bezit en de diverse bevolking van het gebied. In Rivierenbuurt Noord is relatief veel corporatiebezit (30%). Een probleem in de Rivierenbuurt is het achterstallig onderhoud aan de particuliere woningen, maar ook het gebrek aan goede openbare ruimte en speelgelegenheden. Voorzieningen zijn relatief ver weg wat voor de voetganger beperkend werkt. Daarnaast heeft de

prostitutiezone rondom de Geleenstraat geen goede uitstraling op het gebied. De opgaven die in de toekomst uit te werken zijn door de gemeente zijn het:

- verbeteren van de relatie tussen Rivierenbuurt noord en -zuid;
- verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte met de nadruk op vergroening en speelgelegenheden;
- tegengaan overlast garagebedrijven;
- tegengaan overlast prostitutie en een onderzoek naar verplaatsing hiervan.

De Rivierenbuurt is nu via het Schenkviaduct en de Rijswijkseweg goed ontsloten voor autoverkeer. Met de komst van de Rotterdamsebaan zal het ook via de Binckhorstlaan goed bereikbaar worden. De grote hoeveelheid grootschalige infrastructuur heeft een negatieve impact op de uitstraling van het gebied en zorgt voor een harde scheiding tussen het noordelijke en zuidelijk deel. Er worden grootschalige ingrepen in deze infrastructuur voorzien, die in het Wijkprogramma Centrum (Wijkprogramma 2016-2019 - Stadsdeel Centrum / Rivierenbuurt (inclusief Uilebomen)) worden benoemd. In de rest van de Rivierenbuurt worden geen grootschalige ontwikkelingen voorzien. In het programma is op langere termijn (na 2030) wel rekening gehouden met het toevoegen van woningen.

7.9 Bezuidenhout-West

Bezuidenhout-West heeft ruim 3.300 inwoners die de wijk zien als een kleinschalig 'dorp' in de stad, met als bijzondere kwaliteiten de nabijheid van de stations Den Haag Centraal en Laan van NOI, de binnenstad, Beatrixkwartier en Haagse Bos. De wijk, bestempeld als rustige zone, bestaat uit een mix van portiekwoningen uit de jaren '30, in gesloten bouwblokken en sociale woningbouw uit de jaren '70 met de ruimtelijke opbouw van een zogenaamde bloemkoolwijk met groene publiektoegankelijke binnengebieden. Deze bijzondere samenstelling en context van de wijk is ontstaan door de bombardementen tijdens de Tweede Wereldoorlog, waarbij een groot deel van de toenmalige bebouwing is beschadigd.

Ondanks de centrale ligging is Bezuidenhout-West tamelijk geïsoleerd en slecht bereikbaar. Er zijn twee toegangswegen en rond de wijk zijn drukke (spoor)wegen: het Schenkviaduct, de Schenkkade, de Utrechtsebaan, het Prins Bernhardviaduct en het spoorwegemplacement. Bezuidenhout-West is een gebied waar op termijn mogelijk herstructurering plaatsvindt. In het programma is op langere termijn (na 2030) rekening gehouden met het toevoegen van woningen. Op kortere termijn

worden in ieder geval de volgende opgaven in het gebied verder uitgewerkt (Wijkprogramma 2016-2019 - Stadsdeel Haase Hout / Bezuidenhout-West, CS en Koekamp):

- Verbeteren van de verbindingen met en aansluiting op de omgeving (Rivierenbuurt, CS-Oost, Beatrixkwartier en Bezuidenhout-midden);
- Verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte ter verbetering van de uitstraling van de wijk. Bij herinrichting van de openbare ruimte is aandacht voor het creëren van extra ruimte voor de voetganger, groen, klimaatadaptatie, verblijfsplekken (ter stimulering van ontmoeting);
- Verbeteren van het voorzieningenniveau in de buurt;
- Verbeteren van de kwaliteit van de groene, publieke binnengebieden. Dit kan worden bereikt door de wijze van beheer en toegankelijkheid aan te passen.

7.10 Stationsbuurt

De stationsbuurt heeft ruim 6.400 inwoners. De Stationsbuurt is een gemêleerde wijk, waar arm en rijk naast elkaar leven. Voor de mensen met een kleinere portemonnee bestaat er met ongeveer 80% een groot aanbod aan sociale woningbouw. De buurt is in de afgelopen jaren sterk verbeterd, door investeringen in de openbare ruimte. De twee parken, Oranjeplein en Huijgenspark, worden goed gebruikt en de Haagse Loper naar het centrum heeft de buurt ook beter en sociaal veiliger gemaakt. Er zitten relatief veel winkels in het gebied, voornamelijk aan de Haagse Loper, waarbij de rest van de bebouwing voornamelijk uit woningen bestaat. Zoals de naam al doet vermoeden grenst de Stationsbuurt aan een belangrijk Haags station: Den Haag Hollands Spoor. Het is daarmee per OV goed bereikbaar. Met de aansluiting op het Schenkviaduct en het Rijswijkseplein is de buurt ook met de auto bereikbaar. Dit deelgebied is een laag dynamisch gebied waar geen grootschalige ontwikkelingen worden voorzien.

De volgende opgaven worden in het gebied verder uitgewerkt (Wijkprogramma 2016-2019 - Stadsdeel Centrum / Stationsbuurt):

- verbeteren van het voetgangersklimaat in de routes naar het station;
- verdere transformatie van de Haagse loper met aantrekkelijke functies voor een goede looproute van centrum naar station;
- verbetering van de fietsroutes door het gebied naar het centrum;
- verminderen van de hoeveelheid doorgaand autoverkeer door verkeersmaatregelen op de Hoefkade en de Parallelweg.

8

ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

In deze paragraaf wordt ingegaan op hoe de gemeente de visie tot uitvoering wil brengen en hoe zij deze wil bekostigen. Hierbij worden nadrukkelijk alleen de hoofdprincipes vastgelegd.

8.1 Sturing

In de visie zijn de gemeentelijke ambities voor het gebied opgenomen. De gemeente zal via haar beleid en privaatrechtelijke afspraken sturen op de realisatie van deze ambities. Eén van beleidsvelden waarmee de gemeente zal sturen is haar grondbeleid. Binnen het grondbeleid zijn twee hoofdstromen te onderscheiden: actief en faciliterend. Bij actief grondbeleid is de gemeente eigenaar van grond, of verwerft zij deze, maakt zij het kavel bouwrijp inclusief ruimtelijke procedures en verkoopt zij bouwgrond. In het geval van faciliterend grondbeleid is een particulier eigenaar van de grond en wil deze de grond ontwikkelen. De gemeente beperkt zich in deze gevallen tot haar publiekrechtelijke rol, zoals het toetsen van het plan.

De gemeente wenst gebruik te maken van de kennis en expertise van marktpartijen bij de ontwikkeling van het CID. Daarnaast is het aantal ontwikkellocaties dat de gemeente in het bezit heeft beperkt. De gemeente beschouwd faciliterend grondbeleid als haar primaire sturingsmiddel. Waar nodig zal zij echter actief grondbeleid toepassen om de uitgangspunten van de visie te verwezenlijken.

8.1.1 Actief grondbeleid

Hoewel de gemeente haar faciliterende grondbeleid als primair sturingsmiddel beschouwd, is zij bereid om alle instrumenten in te zetten die horen bij actief grondbeleid, inclusief instrumenten als verwerven, het voorkeursrecht en onteigening. Daar waar de gemeente wel grondpositie heeft of grond in erfpacht uitgegeven heeft, hanteert zij dezelfde uitgangspunten als bij private ontwikkelingen. Dit betekent dat deze projecten net als gefaciliteerde projecten, conform dezelfde spelregels inzake kostenverhaal moeten bijdragen aan de ontwikkeling van het CID.

Gemeentelijk grondbezit zal worden benut voor het realiseren van de basisvoorzieningen. Daarnaast wordt in ontwikkelafspraken met private partijen het belang van maatschappelijke voorzieningen ingebracht en vastgelegd.

8.1.2 Faciliterend grondbeleid

De gemeente staat open voor initiatieven vanuit marktpartijen of (toekomstige) bewoners en gebruikers. Waar mogelijk zal de gemeente deze initiatieven faciliteren. De gemeente zal alle initiatieven toetsen aan de uitgangspunten zoals vastgelegd in de visie, het sectorale beleid en wet- en regelgeving.

De gemeente ziet nadrukkelijk mogelijkheden voor oplossingen waarbij meerdere ontwikkelingen gezamenlijk invulling geven aan de ambities uit de visie. Waar nodig zal de gemeente hierbij extra ondersteuning bieden. Conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro) zal de gemeente de kosten die zij moet maken als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling, verhalen op de initiatiefnemer(s). In de paragraaf "kostenverhaal" wordt hier nader op ingegaan.

De gemeente onderzoekt momenteel nog de mogelijkheden om de ontwikkeling van het CID met andere instrumenten te faciliteren, bijvoorbeeld met verevening op gebiedsniveau. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de mogelijkheden van 'fondsen' ten behoeve van de realisatie commercieel minder renderende functies als sociale woningbouw en maatschappelijke voorzieningen.

8.2 Kostenverhaal

De gemeente zal conform wetgeving haar kosten verhalen op de verschillende ontwikkelingen in het gebied. De verschillende soorten kosten die in aanmerking komen voor kostenverhaal staan in artikel 6.2.3 en verder van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De wijze van kostenverhaal wordt vastgelegd in de Haagse 'Nota Kostenverhaal'. Bij het bepalen van het kostenverhaal worden de uitgangspunten van toerekenbaarheid, proportionaliteit en profijt gehanteerd.

Ontwikkende partijen dienen rekening te houden met een significant kostenverhaal. Het kostenverhaal mag echter niet leiden tot een verlies op projectniveau. In degelijke gevallen worden de verhaalbare kosten beperkt door de marge van het project (macroaftopping). Het is aan de ontwikkelende partij om aan te tonen dat zij in aanmerking komt voor macroaftopping. Hierbij benadrukt de gemeente dat de ontwikkelende partijen rekening moeten houden met het kostenverhaal en dat dit kostenverhaal van invloed kan zijn op de inbrengwaarde en/of verwervingswaarde van bestaand vastgoed of grondposities.

8.3 Investeringsopgave

De benodigde investeringen die nodig zijn om de ambities uit de visie te verwezenlijken zijn aanzienlijk. De bekostiging zal gedeeltelijk uit ontwikkelingen en deels andere bronnen moeten komen. Naast de benodigde investeringen is het ook waarschijnlijk dat de structurele lasten voor de gemeente stijgen als gevolg van de ontwikkeling van het CID conform de visie. Dit omdat niet alleen het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte zal verbeteren, maar ook omdat deze openbare ruimte intensiever en voor meer functies gebruikt zal worden. De visie maakt echter ook de verdere verstedelijking van het gebied mogelijk, waarmee de structurele opbrengsten voor de gemeente stijgen, als gevolg van meer woningen en extra economische activiteit. De beschikbaarheid van structurele middelen kan voor de gemeente reden zijn om al dan niet mee te werken projecten.

Een groot deel van de incidentele en structurele kosten die voortvloeien uit de visie zijn momenteel niet voorzien in de gemeentelijke begroting en daarmee is de visie als geheel op dit moment niet uitvoerbaar. Dit wil echter niet zeggen dat de visie niet gerealiseerd kan worden. De visie heeft een lange tijdshorizon en de gemeentelijke investeringen zullen gefaseerd uitgevoerd worden. In de fasering

zullen projecten en investeringen nadrukkelijk aan elkaar gekoppeld zijn. Vanwege de druk op het bestaande netwerk zijn nieuwe projecten vrijwel niet mogelijk zonder dat eerst, of gelijktijdig, investeringen gedaan worden in het netwerk. Deze investeringen zijn echter dusdanig omvangrijk dat de kosten hiervan niet verhaald kunnen worden op één project. De kosten die niet direct verhaald kunnen worden moet de gemeente voorfinancieren. Om de gemeentelijke voorfinanciering en risico's te beperken zal de gemeente sturen op het clusteren van verschillende projecten om voldoende financieel draagvlak te creëren voor investeringen. Per investering zullen verschillende dekkingsbronnen aangewend worden. Deze dekkingsbronnen zijn:

- Bijdragen uit (vastgoed)projecten: op basis van de eerdergenoemde principes voor kostenverhaal, zullen de kosten van de gemeentelijke investeringen verhaald worden op de verschillende projecten binnen het plangebied;
- Gemeentelijke middelen: de waardeontwikkeling van gronden die in het bezit zijn van de gemeente kunnen ingezet worden als dekking van gemeentelijke investeringen in het gebied. Dit kan gaan om grondwaarden of erfpachtsuppletie. Daarnaast beschikt de gemeente over verschillende gebied gebonden gelden welke ingezet kunnen worden ten behoeve van de ontwikkeling van de visie. Ten slotte wordt er ingezet op het zo veel mogelijk afstemmen van (groot) onderhoud met nieuwe investeringen. Niet alleen wordt hierdoor eventuele hinder geminimaliseerd, maar er kan ook 'werk met werk' gemaakt worden, waardoor de kosten voor zowel het onderhoud als de investeringen gereduceerd kan worden.
- Externe bronnen: naar verwachting zullen bovenstaande dekkingsbronnen onvoldoende zijn om de visie als geheel te realiseren. Gezien het grote regionale en nationale belang van het gebied zet de gemeente echter ook in op bijdragen vanuit hogere overheden, Europa en externe belanghebbenden.

8.4 Planning en fasering

In de vorige paragraaf is al aangegeven dat de visie niet in één keer uitgevoerd kan worden en zal worden. De investeringen zullen gefaseerd plaats vinden gedurende de tijdshorizon van de visie. Binnen de realisatie van de visie worden drie specifieke fasen onderscheiden. Per fase wordt een indicatieve duur gegeven. De werkelijke duur van de fase is echter van een groot aantal interne en externe factoren, waaronder marktomstandigheden. Welke investeringen en/of projecten binnen

welke fase vallen zal nader uitgewerkt worden. Hierbij zal waar mogelijk rekening gehouden worden met de planning en belangen van externe partijen.

Fase 1

Deze fase bestaat uit investeringen die momenteel voorzien zijn en waar middelen voor zijn. Op basis van de beperkte resterende ruimte in het bestaande netwerk en de extra ruimte die ontstaat in het netwerk als gevolg van de voorziene investeringen, kunnen op korte termijn projecten gerealiseerd worden. De duur van deze fase wordt geschat op circa 3 tot 5 jaar.

Fase 2

Deze fase bestaat uit investeringen en projecten die zich momenteel in de initiatief- of haalbaarheidsfase bevinden of welke op korte termijn opgestart (moeten) worden om in fase 2 gerealiseerd te worden. Dit zijn investeringen en projecten die momenteel nog niet specifiek opgenomen zijn in de gemeentelijke begroting en waar nog besluitvorming over moet plaatsvinden. Naar verwachting zal deze fase circa 5 tot 7 jaar beslaan.

Fase 3

De derde fase, naar verwachting over circa 10 jaar, zal bestaan uit investeringen en projecten die momenteel nog niet voorzien zijn of geen hoge prioriteit hebben. Dit wil niet zeggen dat projecten die nu niet voorzien zijn, per definitie pas in fase drie gerealiseerd kunnen worden. Bij de beoordeling van 'nieuwe' projecten in fase een en twee zullen wel altijd getoetst worden op hun effect op de beschikbare ruimte in het systeem en of realisatie van het project mogelijk ten koste gaat van andere projecten.

Afbeelding 8.1 Globale fasering



9

MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

9.1 Participatie- en communicatieplan CID

De “Inspraak- en participatieverordening gemeente Den Haag 2012” is het leidend kader waarbinnen participatie plaatsvindt. In aanvulling op de verordening heeft het college van B&W het Participatie- en communicatieplan voor het CID vastgesteld (Participatie- en communicatieplan CID). Dit plan dient als leidraad voor de wijze waarop de gemeente Den Haag de participatie en communicatie van de ruimtelijke opgaves en projecten vorm geeft. Participatie kan op diverse niveaus worden toegepast: raadplegen, adviseren, coproduceren of meebeslissen. Voor deze structuurvisie is de ambitie om het participatieniveau ‘raadplegen’ te hanteren.

9.2 Raadpleging stakeholder voor deze structuurvisie

Terinzagelegging NRD CID

De Notitie Reikwijdte Detailniveau voor de planMER heeft zes weken ter inzage gelegen in de periode 29 april tot en met 10 juni 2019. Binnen deze periode is ook een brede inloopbijeenkomst georganiseerd. Er zijn 91 reacties op de NRD ontvangen. Daarnaast heeft de gemeente Leidschendam-Voorburg en de GGD Den Haag de NRD voorzien van een reactie.

De binnengekomen reacties worden in een Nota van Beantwoording beantwoord en gelijktijdig met de terinzagelegging van de structuurvisie vrijgegeven. Met verschillende vertegenwoordigers in de deelgebieden en organisaties zijn overleggen gevoerd. Voor de wijkberaden en wijkvertegenwoordiging in de deelgebieden Den Haag Hollands Spoor / Laakhavens, Omgeving Den Haag Laan

van NOI / Bezuidenhout-West en Omgeving Den Haag Centraal zijn bijeenkomsten georganiseerd om de ontwikkeling van de structuurvisie te bespreken.

Afzonderlijke overleggen hebben plaatsgevonden met belangrijke stakeholders, zoals het ministerie van Infrastructuur en Milieu, het Rijksvastgoedbedrijf, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, HTM, gemeente Leidschendam-Voorburg, de Veiligheidsregio Haaglanden en de GGD Haaglanden. Hun input is voor zover mogelijk meegenomen in de structuurvisie. Ook in het vervolg wordt voorgaande stakeholders meegenomen in de uitwerkingsopgaven van de structuurvisie.

Terinzagelegging ontwerp structuurvisie

De ontwerpstructuurvisie gaat op basis van wettelijke regelgeving minimaal zes weken ter inzage. Belanghebbenden kunnen tijdens deze periode zienswijzen insturen zowel digitaal, per post of telefonisch op afspraak. Als zienswijzen daartoe aanleiding geven wordt de structuurvisie hierop aangepast. Alle zienswijzen worden in de Nota van Beantwoording voorzien van een antwoord en bijgevoegd als bijlage aan het raadsvoorstel.

Gebiedspanels

De opgaven binnen het CID worden uitgewerkt per deelgebied. Hiertoe zijn al enkele gebiedsagenda's vastgesteld en eventueel volgen er voor de overige gebieden ook gebiedsagenda's. Binnen de gebieden zijn meerdere soorten projecten relevant. Het Participatie- en communicatieplan CID geeft aan wat het ambitieniveau van participatie voor de projecten is. Om continuïteit en een gestructureerde aanpak te waarborgen worden in samenwerking met wijkberaden en andere stakeholders binnen de gebieden participatiepanels ingericht. Deelnemers aan deze gebiedspanels zijn bewoners, ondernemers en stakeholders. Hieronder worden ook mogelijk toekomstige gebruikers van het gebied verstaan. Verslagen van de bijeenkomsten worden geanonimiseerd publiek toegankelijk gemaakt op de website van de gemeente Den Haag. Aangezien deelname aan gebiedspanels een intensieve werkvorm is, worden daarnaast, als laagdrempelige optie, digitale participatieplatformen ingezet. Deze middelen worden ingezet om doelgroepen te raadplegen die moeilijk te bereiken zijn met panels en inloopbijeenkomsten.

Bijlage(n)

BIJLAGE: REFERENTIES

- CBS. (2019m, september 10). *Sterke groei in steden en randgemeenten verwacht*. Opgehaald van <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/37/sterke-groei-in-steden-en-randgemeenten-verwacht>
- Gemeente Den Haag. (2004). *Ruimte voor kwaliteit - Kadernota openbare ruimte Den Haag*. Den Haag.
- Gemeente Den Haag. (2005). *Structuurvisie Den Haag 2020. Wêreldstad aan Zee*.
- Gemeente Den Haag. (2010, oktober). *Haagse Nota Mobiliteit*. Den Haag.
- Gemeente Den Haag. (2015a, november 24). *Wijkprogramma 2016-2019 - Stadsdeel Centrum / Rivierenbuurt (inclusief Uilebomen)*.
- Gemeente Den Haag. (2015b, november 24). *Wijkprogramma 2016-2019 - Stadsdeel Haase Hout / Bezuidenhout-West, CS en Koekamp*.
- Gemeente Den Haag. (2015c, november 24). *Wijkprogramma 2016-2019 - Stadseel Centrum / Stationsbuurt*.
- Gemeente Den Haag. (2016a). *Agenda Ruimte voor de Stad*. Dienst Stedelijke Ontwikkeling.
- Gemeente Den Haag. (2016b). *Groen doet goed! Doe je mee? - Agenda Groen voor de Stad 2016*. Den Haag: Gemeente Den Haag.
- Gemeente Den Haag. (2016c, september). *Natuurinclusief bouwen*.
- Gemeente Den Haag. (2017). *Haagse hoogbouw, Eyeline en Skyline*.
- Gemeente Den Haag. (2018a). *College Campus HS - Gebiedsagenda Hollands Spoor / Laakhavens*. Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Den Haag.
- Gemeente Den Haag. (2018b, december 18). *ICT - Security Campus - gebiedsagenda Den Haag Laan van NOI*.
- Gemeente Den Haag. (2018c, december 18). *Policy Campus Centraal - Gebiedsagenda Overkluizing Utrechtsebaan (a12) / CS Oost*.
- Gemeente Den Haag. (2018d, september 26). *Puntensysteem voor groen- en natuurinclusief bouwen*.
- Gemeente Den Haag. (2019a). *CID Agenda 2040 - Kansen voor nieuw Den Haag*. Gemeente Den Haag, Den Haag.
- Gemeente Den Haag. (2019b). *Woonvisie Den Haag 2017-2020*. <https://www.woonvisiedenhaag.nl/wp>.
- Gemeente Den Haag. (2019c). *Woonagenda 2019-2023*. https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/7443591/1/Woonagenda_2019-2023.
- Gemeente Den Haag. (2019d). *Economische visie Den Haag+2030*. Opgehaald van https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/8033486/1/RIS303550_Bijlage_1
- Gemeente Den Haag. (2019e). *Nota Duurzaamheid. Schone energie in een groene stad - de Haagse aanpak*. https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/7390498/1/RIS301829_bijlage.
- Gemeente Den Haag. (2019f, december 10). *Gebiedsagenda Campusboulevard*.
- Gemeente Den Haag. (2019g, mei 17). *Hoofdlijnenbrief mobiliteitstransitie*. Den Haag.
- Gemeente Den Haag. (2019h). *Kansen voor nieuw Den Haag. CID agenda 2040*.
- Gemeente Den Haag. (2019i, juli 05). *Participatie- en communicatieplan CID*.
- Gemeente Den Haag. (2019j, November). *Integraal Huisvestingsplan (IHP) Onderwijs 2020-2030*.

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. (2019). *Ontwerp-Nationale Omgevingsvisie*. Den Haag: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2011). *Programma Hoogfrequent Spoorvervoer*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2012). *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*. Den Haag: Drukkerij Ando.

Provincie Zuid-Holland. (2019). *Omgevingsvisie: omgevingsbeleid Zuid-Holland*. <https://www.zuid-holland.nl/publish/pages/23099/omgevingsvisiezuid-holland.pdf>.

Rijksoverheid. (2017, november 23). Uitvoeringsprogramma Ruimtelijk Economisch Ontwikkelstrategie (REOS).

Rijksoverheid. (2019, juni 28). Klimaatakkoord. Den Haag.

Rijksvastgoedbedrijf. (2018, september 27). EnergieRijk Den Haag. Een jaar na de Green Citydeal. Den Haag.

Witteveen+Bos. (2019, april 10). Notitie Reikwijdte en Detailniveau Central Innovation District.

Witteveen+Bos. (2020). Milieueffectrapport Central Innovation District. *Concept*.



BIJLAGE: SAMENVATTING BELEIDSKADER

II.1 Integrale kaders: CID als motor voor verstedelijking en werkgelegenheid

De onderlegger van het ruimtelijk beleid van de gemeente Den Haag wordt gevormd door de Agenda ruimte voor de Stad. Hierin wordt in kaart gebracht wat de te verwachte trends zijn wat betreft de ontwikkeling van de stad, als basis voor beleidsvernieuwing in het ruimtelijk beleid, de Omgevingsvisie en het ontwikkelen en beoordelen van nieuwe ruimtelijke plannen die uiting geven aan hoe de gemeente met de stad samen aan de ruimtelijke ontwikkeling van Den Haag wil werken. In de Agenda is het CID opgenomen als nieuw economisch focusgebied van de stad, waar zich een sterk functiegemengd hoogstedelijk interactiemilieu ontwikkelt. Kansen voor stedelijke verdichting doen zich hier voor, in samenhang met een betere inpassing van infrastructuur. De Agenda voorziet in een programma van 18.500 woningen in het CID (Agenda Ruimte voor de Stad).

CID agenda 2040 beschrijft specifiek voor het CID op welke manier de verstedelijking zich gaat concentreren en wat de beweging is die met de ontwikkeling van het CID wordt ingezet, aan de hand van de sleutelwoorden voor economische groei: dichtheid, nabijheid, diversiteit en connectiviteit (CID Agenda 2040 - Kansen voor nieuw Den Haag). In CID Agenda 2040 wordt beschreven dat de Gemeente Den Haag de komende jaren investeert in verdichting, vergroening en verduurzaming. Met name de ontwikkeling van clusters van kennisinstellingen en bedrijvigheid in de drie campussen draagt bij aan de profilering, groei en innovatiekracht van het CID.

II.2 Nationale kaders

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de SVIR schetst het Rijk de ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. Nederland moet in 2040 een grotere internationale concurrentiekracht hebben door versterking van de ruimtelijk-economische structuur, beter bereikbaar zijn en een leefbare en veilige leefomgeving hebben gerealiseerd. Tot 2040 dienen in de regio Den Haag 135.000 woningen te zijn bijgebouwd en dient het vestigingsklimaat van de Zuidvleugel (waar Den Haag als concentratie van topsectoren onderdeel van uitmaakt) te zijn versterkt door goede verbindingen (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte).

Ontwerp Nationale Omgevingsvisie (Ontwerp-NOVI)

In de ontwerp-NOVI geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Er zal ruimte moeten worden gemaakt voor de klimaatverandering en de energietransitie, de Nederlandse economie wordt verduurzaamd en het groeipotentieel blijft behouden, de steden en regio's worden sterker en leefbaarder gemaakt en het landelijk gebied wordt toekomstbestendig ontwikkeld (Ontwerp-Nationale Omgevingsvisie).

Een van de grootschalige ontwikkellocaties binnen de meest gespannen woningmarktregio's die in de Ontwerp-NOVI wordt genoemd is de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, met daarin Den Haag CID. Voor het CID is een belangrijk principe uit deze Ontwerp-NOVI dat er een maximale combinatie van functies wordt nagestreefd, op dat de ruimte zo efficiënt en zorgvuldig mogelijk gebruikt kan worden. Steden moeten zich duurzaam ontwikkelen door een samenhangende aanpak van wonen, werken, mobiliteit, gezondheid en leefomgevingskwaliteit. Het Rijk hanteert daarom een integrale verstedelijkingsstrategie met daarin drie keuzes voor verstedelijking: kwaliteitseisen van de omgeving, ruimtelijk-fysieke behoeften, en verstedelijkingsmogelijkheden.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

Het PHS is een programma, uitgevoerd door ProRail samen met vervoerders in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, om het spoorwegennetwerk geschikt te maken voor de huidige en toekomstige vraag van vervoerders en reizigers. Gezocht wordt naar mogelijkheden om op de drukste lijnen zes stoptreinen, zes intercity's en twee goederentreinen per uur per richting te laten rijden: het spoorboekloos rijden (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer).

De werkzaamheden voor het PHS zijn in de planMER als autonome ontwikkeling meegenomen.

Uitvoeringsprogramma REOS (Ruimtelijk Economische Ontwikkelstrategie)

REOS is een bestuurlijk netwerk van vijf steden, drie stedelijke regio's, vijf provincies, vier economic boards en drie departementen met een aanjagend karakter, opgezet om de concurrentiekracht van het economisch kerngebied van Nederland te versterken. Voor Den Haag, en met name het CID, is meedoen in het REOS van strategisch belang om (indirect) publieke en private investeringen aan te trekken in de economische topgebieden van de Haagse regio. Hierbij gaat het met name om het aantrekken van kapitaal, talent en bedrijven, maar ook om het versterken van de (internationale) bereikbaarheid (Uitvoeringsprogramma Ruimtelijk Economisch Ontwikkelstrategie (REOS)).

Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad (RIS 8229592)

De Zuidelijke Randstad is een van de drukste regio's van Nederland. De regio kenmerkt zich door een veelzijdige economie, waaronder de Rotterdamse Haven, de Greenport West-Holland en een groeiende kennis- en diensteneconomie in en rond de steden en de campussen. De regio groeit de komende decennia verder en staat voor grote uitdagingen. Er ligt een grote woningbouwopgave, met een duidelijke trek naar de grote steden, met daarbij een opgave om deze steden bereikbaar te houden met het openbaar vervoer, met de fiets en lopend.

Het Verstedelijkingsakkoord maakt aanvullende afspraken ten opzichte van de eerdere afspraken tussen Rijk en regio. Verstedelijking in de zuidelijke Randstad vindt met voorrang plaats binnen bestaand stedelijk gebied in nabijheid van hoogwaardig OV. Vanuit deze gezamenlijke verstedelijkingsstrategie en de Adaptieve Ontwikkelstrategie is het vertrekpunt om in te zetten op concentratie van de toekomstige verstedelijkingsopgave in de verstedelijkingszone langs de Oude Lijn (het hoofdspoor tussen Leiden en Dordrecht). Voor het CID betreft dit het gebied langs de spoorlijn tussen Den Haag Hollands Spoor en Laan van NOI, wat de urgentie voor de woningbouw in het CID vergroot.

Klimaatakkoord

Het Klimaatakkoord, zoals vastgesteld in 2019, zijn doelstelling vastgelegd voor bedrijven, maatschappelijke organisaties en overheden voor 49% CO₂-reductie in 2030 en klimaatneutraal in 2050. In 2030 komt 70 procent van alle elektriciteit uit hernieuwbare bronnen. Dat gebeurt met windturbines op zee, op land en met

zonnepanelen op daken en in zonneparken. Tegelijk groeit de vraag naar elektriciteit. Auto's worden elektrisch, de industrie vervangt olie en gas door schone stroom. Gebouwen gaan van het gas af en zullen meer stroom nodig hebben voor verwarmen en koken. Voor de gebouwde omgeving geldt dat in 2050 7 miljoen woningen en 1 miljoen gebouwen van het aardgas af moeten. Dat betekent isoleren en gebruikmaken van duurzame warmte en elektriciteit. Als eerste stap moeten in 2030 de eerste 1,5 miljoen bestaande woningen verduurzaamd zijn. Het is de bedoeling dat de investering in verduurzaming betaald kan worden uit de opbrengst van een lagere energierekening. Mobiliteit in 2050 is emissieloos en van hoge kwaliteit. Elektrisch rijden is daarbij belangrijk (Klimaatakkoord).

II.3 Provinciale kaders

Omgevingsvisie Zuid-Holland

In de Omgevingsvisie geeft de provincie de strategische visie weer voor de lange termijn voor de gehele fysieke leefomgeving van de provincie. In de Omgevingsvisie worden de ambities voor de provincie beschreven om een slimmere, schonere en sterkere provincie te realiseren. Centraal doel van het integrale omgevingsbeleid is het verbeteren van de omgevingskwaliteit (Omgevingsvisie: omgevingsbeleid Zuid-Holland).

Voor de ontwikkeling van het CID is deze visie van belang omdat de provincie onder andere de ruimtelijke ontwikkelingen koppelt aan het op orde brengen en opwaarderen van het mobiliteitsnetwerk, met name aan de hoogstedelijke zone tussen Leiden en Dordrecht, waar het CID onder valt. Daarbij komt het streven van de provincie naar een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied door in eerste instantie in te zetten op verdichting, concentratie en specialisatie binnen bestaande stads- en dorpsgebieden, en ten tweede op een hiërarchie van knooppunten en centra met een goede onderlinge bereikbaarheid.

Kenniscentra waar kennisintensieve bedrijvigheid en gerelateerd onderwijs elkaar ontmoeten en grote researchcentra van ondernemingen vormen een samenhangende kennis-as door de provincie. Het CID, liggend aan deze kennis-as, heeft belang bij het ontwikkelen van de mogelijkheid voor bedrijven om zich hierbij aan te kunnen sluiten.

Adaptieve agenda Zuidelijke Randstad (AAZR) 2040

Deze agenda benoemt een gezamenlijke ambitie voor overheden, markt en samenleving met bijbehorende strategieën en opgaven die worden voorzien richting 2040. De AAZR is leidend voor de bestuurlijke gesprekken van Rijk en regio over het fysieke domein. Den Haag draagt hierin bij als een regionaal cluster rondom Vrede&Recht, The Hague Security Delta en internationale hoofdkantoren.

II.4 Regionale Kaders

Verstedelijkingsalliantie

Acht gemeenten (Dordrecht – Rotterdam – Schiedam – Delft – Rijswijk – Den Haag – Zoetermeer – Leiden) hebben samen met de Provincie Zuid-Holland en de MRDH de handen ineen geslagen in een verstedelijkingsalliantie. Vanuit gezamenlijke ambitie is een strategie ontwikkeld om tot versnelde ontwikkeling van woningbouwlocaties te komen. Uitgangspunt is hierbij dat de woningbouw goed aansluit bij de toekomstige regionale vraag, de programmering in onderlinge samenhang is gezien en op juist die plekken gebouwd wordt waar deze de agglomeratiekracht ten goede komt. De doelstelling van deze alliantie is de realisatie van ruim 170.000 extra woningen tot 2040, waarvan 150.000 in een (centrum)stedelijk milieu met HOV-oriëntatie en waarvan 75.000 in de directe nabijheid van treinstations. De alliantie benoemde dertien kansrijke transformatielocaties waar een fors aandeel van deze 170.000 woningen op (middel)lange termijn gerealiseerd kan gaan worden. Eén van deze locaties is het CID.

II.5 Lokale kaders

Structuurvisie Den Haag 2020 - Wereldstad aan Zee (RIS 126237)

De gemeentelijke structuurvisie beschrijft het gewenste toekomstbeeld en de ruimtelijke veranderingen die de afgelopen vijftien jaar nodig waren om dat te bereiken. De stedelijkheid in het centrum, waaronder het gebied van het CID, wordt versterkt om de functie van het centrum als ontmoetingsplaats een impuls te geven. Woongebieden rond het centrum (Rivierenbuurt, Stationsbuurt en Bezuidenhout-West) bieden ruimte voor sterk gemengde stedelijke milieus. Met de sprong over het spoor naar de Binckhorst en Laakhavens ontstaat hier bijzondere

binnenstedelijke milieus met een centrumstedelijke mix van wonen, voorzieningen en stedelijke bedrijvigheid (Structuurvisie Den Haag 2020. Wêreldstad aan Zee).

Agenda ruimte voor de Stad (RIS 295016)

De onderlegger van het ruimtelijk beleid van de gemeente Den Haag, door het in kaart brengen van trends wat betreft de ontwikkeling van de stad, als basis voor beleidsvernieuwing in het ruimtelijk beleid, een Omgevingsvisie en het ontwikkelen en beoordelen van nieuwe ruimtelijke plannen die uiting geeft aan hoe de gemeente met de stad samen aan de ruimtelijke ontwikkeling van Den Haag wil werken. In de Agenda is het CID opgenomen als nieuw economisch focusgebied van de stad, waar zich een sterk functiegemengd hoogstedelijk interactiemilieu ontwikkelt. Kansen voor stedelijke verdichting doen zich hier voor, in samenhang met een betere inpassing van infrastructuur. De Agenda voorziet in een programma van 18.500 woningen in het CID (Agenda Ruimte voor de Stad).

Nota Haagse Hoogbouw: Eyeline en Skyline (RIS 298448)

Deze nota biedt handvatten om hoogbouw op een verantwoorde en zorgvuldige manier in te passen in de structuur van de stad, zodat initiatiefnemers duidelijkheid krijgen en uitgedaagd worden om bij te dragen aan een groene en duurzame stad en met innovatieve oplossingen te komen. In de Nota is het CID aangewezen als hét intensiveringsgebied waar het begrip Haagse hoogbouw gestalte krijgt. Hoogbouw in het CID moet passend zijn bij de stad, van hoge kwaliteit zijn en dient ruimte te bieden aan nieuwe woonvormen en diensten, waarbij verrassende combinaties van functies en ontmoetingsplekken het CID tot een onderscheidend gebied maken. Voor specifieke deelgebieden zijn gebiedspecifieke regels opgesteld, als aanvulling of andere uitwerking van de generieke regels opgenomen in de Nota (Haagse hoogbouw, Eyeline en Skyline).

Woonvisie Den Haag (RIS 296833)

In de woonvisie worden de gewenste en noodzakelijke ontwikkelingen geschetst op het terrein van wonen voor de middellange termijn, waarbij het woonprogramma in termen van doelgroepen, prijssegmenten en woonmilieus omschreven wordt. Daarnaast geeft het ambities weer op het gebied van verduurzaming en kwaliteit van de bestaande woningvoorraad, betaalbaarheid en wonen en zorg. De Woonvisie benoemt dat de ontwikkeling van het CID een cruciale bijdrage levert aan de levendigheid van Den Haag door gecombineerde inzet op groei van innovatieve bedrijven, hoger onderwijs, kennisinstellingen en werkgelegenheid, versterking van vrijetijdsvoorzieningen en verdere toename van

het aantal studenten. Het gebied biedt de kans om een forse uitbreiding van het hoogstedelijk metropolitaan en centrum-stedelijk woonmilieu te realiseren, met een gedifferentieerd woonprogramma waarin ook sociale woningbouw, studentenhuisvesting en starterswoningen worden gerealiseerd. Belangrijke stedelijke doelgroepen voor het CID zijn young professionals, stedelijke gezinnen, expats en studenten (Woonvisie Den Haag 2017-2020).

Woonagenda 2019 - 2023 (RIS 301107)

De Woonagenda benoemt de ingrepen en maatregelen die de gemeente Den Haag neemt om de Haagse woningmarkt te versterken. Kern van de opgave is dat het huidige bestand van woningen in het goedkope en middensegment te klein is. Belangrijkste maatregel bij nieuwe ontwikkelingen in het CID is de eis dat nieuwbouw uit 30% sociale huurwoningen bestaat, waarbij woningcorporaties het primaat hebben in de realisatie van de sociale woningbouw. 20% middeldure huurwoningen dient te bestaan, met een middeldure huur tussen de liberalisatiegrens en de €950. Hiervan ligt de helft tussen de liberalisatiegrens en €850 en de andere helft tussen €850 en €950. De middeldure huurwoningen worden minimaal 20 jaar verhuurd met een middeldure huur, ook na mutatie. Bij een te eenzijdig aanbod van kleine woningen bestaat het risico dat bewoners hier passanten worden zonder binding met de omgeving. Om dit te voorkomen geldt dat maximaal 20% van de woningen een kleine woning mag zijn met een woonoppervlak van maximaal 40m² (CID) 50m² (rest van de stad). Uitzondering hierop is mogelijk voor studentenhuisvesting, zorgwoningen en bijzondere concepten (Woonagenda 2019-2023).

Economische visie Den Haag (RIS 303550)

In de economische visie zijn de opgaven, troeven en trends van de Haagse economie geanalyseerd. Hieruit blijkt dat de stad een meerjarige koers en een extra impuls nodig heeft om economisch te blijven presteren. De visie geeft een eerste voorstel op de koers van het economisch beleid aan van Den Haag tot 2030. Het CID is in de visie benoemd als het nieuwe economische topmilieu van Den Haag, en is de groeimotor van de Haagse en regionale economie. Met de drie polen rondom de stations als economische brandpunten waar het intensiefst gewerkt en gewoond wordt. Dit zijn de innovatiemilieus, met veel interactie tussen stuwende bedrijven en overheden, cultuur-, kennis- en onderwijsinstellingen, mkb en talent. De behoefte naar extra kantoorruimte in de stad moet met name in hier in het CID worden gerealiseerd. In overige delen van het CID is ruimte voor experiment,

ambachtelijke en creatieve bedrijvigheid en nieuwe startups (Economische visie Den Haag+2030).

Nota Duurzaamheid (RIS 301829)

De kadernota duurzaamheid geeft invulling aan de thema's schone energievoorziening, betere leefomgeving, duurzaam stedelijk vervoer en een duurzaam gebruik van grondstoffen in relatie tot gebiedsontwikkelingen. Het CID is opgenomen als één van de Tien Groene Energie Wijken. Voor deze wijken wordt met voorrang gewerkt aan het maken wijkenergieplannen (Nota Duurzaamheid. Schone energie in een groene stad - de Haagse aanpak).

Nota Natuurinclusief bouwen (RIS288182) en Nota Puntensysteem (RIS301953)

De gemeente wil natuurinclusief bouwen in de stad bevorderen. Zij wil aandacht voor het toevoegen van groen (met natuurwaarden) op en aan gebouwen, op binnenterreinen en in de openbare ruimte. Enerzijds gaat het om het verbeteren van de leefomstandigheden van soorten die onder druk staan doordat gebouwen tegenwoordig zo gebouwd worden dat deze soorten geen nestelgelegenheden meer hebben. Anderzijds gaat het om een veel bredere opgave om meer (natuurlijk) groen in de directe woonomgeving toe te passen. Naast biodiversiteit draagt natuurinclusief bouwen bij aan klimaatopgaven en aan de aantrekkelijkheid van de woonomgeving. Door de verdere stedelijke verdichting in het CID is deze opgave extra actueel (Natuurinclusief bouwen).

Het toepassen van het Puntensysteem Natuurinclusief Bouwen is bij grootschalige projecten verplicht en zal bij andere projecten bevorderd worden. Het gaat daarbij om het toepassen van maatregelen die gekozen kunnen worden uit een keuzelijst. Aan elke maatregel is een bepaald aantal punten toegekend. Daarbij is een ambitieniveau vastgelegd van het aantal minimaal te behalen punten bij een project (Puntensysteem voor groen- en natuurinclusief bouwen).

Haagse mobiliteitsagenda (RIS 297140)

De mobiliteitsagenda doet uitspraken over strategische opgaven en keuzes op het gebied van verkeer en mobiliteit in Den Haag in relatie tot transitie op sociaal, economisch, ruimtelijk en duurzaamheidsgebied in de periode tot 2040. Aan de hand van relevante trend en ontwikkelingen zijn vijf keuzes opgenomen in de agenda: het openbaar vervoer maakt een schielsprong, er komt meer ruimte voor lopen, fietsen en openbaar vervoer in de openbare ruimte, vraag en aanbod van auto parkeren wordt beter in balans gebracht, de fietsinfrastructuur wordt

verbeterd en er wordt ruimte geboden aan slimme en schone mobiliteitsinitiatieven (College Campus HS - Gebiedsagenda Hollands Spoor / Laakhavens).

Agenda Groen (RIS 294705)

De agenda Groen zet het groenbeleid van de gemeente Den Haag uiteen. Centrale ambitie is het groen in de gemeente als basis voor een goede leefkwaliteit door een verdere kwalitatieve ontwikkeling van het Haagse groen, waarbij ruimte bestaat voor verandering en initiatief en bij ontwikkelingen groen toekomstbestendig wordt vormgegeven. Van belang voor het CID zijn de ambities voor kwalitatieve verbetering van het aanwezige groen, vergroening van versteende plekken en alternatieve groenoplossingen op plekken waar bomen niet of met grote moeite mogelijk zijn. Ook de inzet van groen voor de verhoging van het verblijfsklimaat van de openbare ruimte en het stimuleren van beweging zijn van toepassing in het CID. Tot slot benoemt de agenda dat het groen van de stadsentrees wordt verbonden met de stad (Groen doet goed! Doe je mee? - Agenda Groen voor de Stad 2016).

Kadernota Openbare Ruimte (RIS 249315)

De kadernota Openbare Ruimte geeft de visie voor de openbare ruimte van Den Haag weer. De drie doelen van de nota zijn: een eenvoudige, harmonieuze en ruimtelijke inrichting, schoon, heel en veilige inrichtingselementen en functioneel, flexibel en veelzijdig gebruik van de openbare ruimte. Het gebied van het CID is hierin aangemerkt als een gebied met Residentiekwaliteit. Dit is een genormeerde wijze van inrichting en onderhoud voor een herkenbare en duurzame kwaliteit van de openbare ruimte, op peil gehouden met sterk geïntensiveerd onderhoud (Ruimte voor kwaliteit - Kadernota openbare ruimte Den Haag).

Haagse Nota Mobiliteit (RIS 180762)

De Haagse Nota Mobiliteit beschrijft het verkeers- en vervoersbeleid ten aanzien van acht keuzes (Haagse Nota Mobiliteit):

- Een duurzame en gezonde stad;
- Betrouwbare bereikbaarheid;
- Vaker kiezen voor openbaar vervoer;
- Meer en vaker op de fiets;
- Bundelen, ordenen en inpassen van autoverkeer;
- Goede voorzieningen voor voetgangers;
- Aantrekkelijke ketenmobiliteit; en,
- Rust en ruimte in woongebieden.

Daarnaast bevat deze nota beleid ten aanzien van het slim gebruiken van de infrastructuur, beheersen van de parkeerdruk in de openbare ruimte, verdere verbetering van de verkeersveiligheid en stimuleren van schoon en efficiënt goederenvervoer.

Hoofddlijnenbrief Mobiliteitstransitie (RIS 302361)

De Hoofddlijnenbrief Mobiliteitstransitie schetst ontwikkelingen in het mobiliteitssysteem en een visie op hoofdlijnen hoe de gemeente Den Haag beoogt daarop te reageren (Hoofddlijnenbrief mobiliteitstransitie). De brief onderstreept dat het verkeerssysteem van Den Haag onder druk staat van het toenemende aantal verplaatsingen als gevolg van de toename in woningen, banen en toerisme, wat vraagt om toe te werken aan naar de mobiliteitstransitie. Ondanks de infrastructurele verbeteringen van de afgelopen jaren worden de streefwaarden voor snelheden op de Haagse regionale en stedelijke hoofdwegen nu al niet gehaald. Ook de barsten in de voegen van het OV en fietsnetwerk in de stad worden in deze hoofddlijnenbrief beschreven. Het gaat hierbij niet alleen om de dichtbevolkte wijken in de stad, maar ook over onder andere het CID. Volgens het college is de Haagse mobiliteit in 2040: veilig – met de ambitie van nul verkeersslachtoffers per jaar; efficiënt – in gebruik van ruimte en infrastructuur; schoon – zodat het voldoet aan milieu- en klimaatambities; ‘op maat’ – waardoor iedereen zijn of haar bestemming kan bereiken; betaalbaar – met een mobiliteitsoplossing voor ieder budget; en verbonden – met de regio en andere metropoolregio's in binnen- en buitenland.

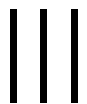
Integraal Huisvestingsplan (IHP) Onderwijs Den Haag 2020-2030 (RIS304176)

Het IHP beschrijft de uitgangspunten voor (bekostiging van) schoolgebouwen in Den Haag. De gemeente is verantwoordelijk voor de investeringen in vervanging en uitbreiding. Het IHP voorziet hiervoor in een indicatieve investeringsplanning 2020-2029, die twee jaarlijks wordt herijkt of geactualiseerd op basis van actuele bevolkingsprognoses en afspraken met de Haagse schoolbesturen. Den Haag zet in op voldoende toekomstbestendige schoolgebouwen verspreid over de stad. Daarom bouwen we nieuwe scholen waar de stad groeit en waar ruimte is. In gebiedsontwikkelingen moet hier ruimte voor worden gereserveerd. Bij nieuwbouw in de gebiedsontwikkelingen Binckhorst, CID en Den Haag Zuid West zal de gemeente voorzieningen toekennen voor nieuwbouw, terwijl de leerlingen er nog niet zijn. Nieuwe scholen of verhuizingen uit krimpgebieden hebben de voorkeur boven dislocaties. Concreet worden in het

IHP de volgende scholen in het CID benoemt (Integraal Huisvestingsplan (IHP)

Onderwijs 2020-2030):

- Meester Schabergschool - vervangende nieuwbouw (verplaatsing of verhuizing naar nieuwe locatie CID-gebied) en huidige pand als wissellocatie aanhouden;
- Jan van Nassauschool - onderzoekslocatie uitbreiding in relatie tot ontwikkeling CID;
- Ruimteclaim en nieuwbouw Laakhavens.



BIJLAGE: INSPIRATIEDOCUMENT

IV

BIJLAGE: VOORZIENINGENPROGRAMMA

V

BIJLAGE: GEREEDSCHAPSKIST OPENBARE RUIMTE CID

VI

BIJLAGE: PLANMER

VII

BIJLAGE: UIT TE WERKEN OPGAVEN

De structuurvisie gaat uit van een verdubbeling van het centrummilieu, waarbij wordt opgemerkt dat het CID zich ontwikkelt vanuit de stationsgebieden en zich langs de bestaande gridstructuur verder ontwikkelt tot een samenhangend gebied. Functiemenging op blokniveau is het uitgangspunt, waarbij ordening via het principe rust, reuring en ruis zorgt voor het accent dat een gebied of straat krijgt.

De enorme opgave, niet alleen wat betreft het te realiseren programma maar tevens op tal van beleidsterreinen, binnen het CID-gebied vraagt een hoogstedelijke voorzieningenniveau, een toekomstbestendige en hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte, een herinrichting en regie op de ondergrond ten behoeve van klimaat en energietransitie en een transitie op het gebied van mobiliteit.

Binnen het CID staat een goede bereikbaarheid op alle schaalniveaus voorop, maar voortaan staat de voetganger op 1, de fiets op 2 en het OV op 3. Dit betekent dat we “omgekeerd” gaan ontwerpen in de openbare ruimte conform nieuwe prioriteiten. Door fijnmazige verbindingen voor fietsers en voetgangers worden de deelgebieden van het CID goed met elkaar en met de omgeving verbonden. Het aantal barrières wordt verminderd, de oversteekbaarheid van wegen, water en spoor wordt verbeterd. Het CID wordt hiermee autoluw, een sectorenmodel zorgt ervoor dat doorgaand autoverkeer binnen de Centrumring wordt geweerd. Voor parkeren gaan we naar aanbod gestuurd en marktconform, met ruimte voor deelmobiliteit. De openbare ruimte is in de eerste plaats bedoeld voor voetgangers, fietsers, verblijfskwaliteit en klimaatadaptatie. Deze functies hebben prioriteit boven de ruimte voor autoparkeerplaatsen. Ruimte in de openbare ruimte die gecreëerd wordt door het inzetten op de voetganger en de fiets wordt

aangewend voor het realiseren van een prettigere openbare ruimte met ruimte voor groen en klimaatmaatregelen. Fietsenstallingen en afvalverzameling zal vooral in pandig moeten plaatsvinden.

Het programma voor het CID zorgt voor een fors benodigde toevoeging van voorzieningen. Ruimte hiervoor wordt gecreëerd door de voorzieningen met andere functies te combineren. Het toevoegen van programma vraagt ook extra grootschalige georganiseerde buitensport. Dit kan binnen het CID niet worden opgelost.

Bovenstaande opgaven zullen veelal oplossingen op gebiedsniveau vragen. Ook geeft de structuurvisie nog niet overal antwoord op. In onderstaande paragraaf wordt ingegaan op de opgaven die voort (kunnen) komen uit de structuurvisie.

Voor het bereiken van de ambities in het CID, is gedurende langere tijd een consequente en samenhangende uitvoering van beleid nodig, waarbij de structuurvisie de ruimtelijke randvoorwaarden geeft, maar tevens uitvoering op allerlei beleidsterreinen (sociaal, economie, onderwijs, etc) van belang is.

VII.1 Uit te werken opgaven:

Uitwerking in deelgebieden / gebiedsagenda's

De structuurvisie richt zich op het hele CID gebied en geeft een doorkijk op de gewenste ontwikkeling tot 2040. Tijdens de looptijd van de structuurvisie dienen de uitgangspunten uitgewerkt te worden in een integraal ontwikkelingsbeeld voor deelgebieden en moeten vervolgens worden doorvertaald naar concrete projecten. Daarbij is ook prioritering en fasering van belang. Voor een aantal prioritaire gebieden rondom de stations zijn al gebiedsagenda's opgesteld. Maar een aantal gebieden kennen juist nog geen gebiedsagenda. Voorgesteld wordt om op korte termijn in ieder geval een gebiedsagenda voor het gebied vanaf de A12 langs de Schenk inclusief het Schenkviaduct en het Rijswijkseplein en voor het Beatrixkwartier (inclusief Prins Bernhardviaduct en Utrechtse Baan) op te stellen.

Ook is het mogelijk dat de corporaties in de loop van tijd eventueel vernieuwings- en herstructureringsopgaven opzetten. Ook in dat geval is sprake van een uit te werken opgave. Dit geldt tevens voor een grote publiekstrekker die zich eventueel

aandient en goed bij een stationsomgeving past. Ook dan zal nader uitgewerkt dienen te worden hoe dit ingepast kan worden.

Uitwerking regiefunctie gemeente

Een uit te werken opgave is de mate waarin de gemeente regie wil nemen op de verschillende onderwerpen. Door invulling te geven aan de in de structuurvisie genoemde ambities wordt een leefbare stad gecreëerd, en wordt invulling gegeven aan de CID-ambities. Een grotere mate van gemeentelijk regie kan deze ambities meer haalbaar maken, maar vraagt ook meer inspanning.

Het gaat hierbij om onderwerpen zoals functiemenging en combinatie van functies, betaalbare woningbouw en bijzondere woonconcepten, het programma in de plinten/stedelijke laag (maatschappelijk + commercieel) om aantrekkelijke routes en omgeving te creëren. Maar het gaat ook om regie op de ondergrond. Door regie op de ondergrondse infrastructuur (een technisch/organisatorisch/juridisch vraagstuk) te nemen kan rekening worden gehouden met energietransitie en kan ruimte worden gemaakt om bovengronds een klimaatadaptieve groene inrichting te maken.

Uitwerking innovatiemilieu

Voor het CID als geheel zal, om het innovatiemilieu verder vorm te geven, uitgewerkt moeten worden hoe innovatoren betrokken kunnen worden en talent aangetrokken kan worden. Locaties voor start-ups/ scale-ups zijn van belang evenals locatie(s) en verhouding single- en multi tenant kantoren. Ook vraagt de campusgedachte nog om verdere programmatische uitwerking en dient een strategie op Fieldlabs / placemaking te worden uitgewerkt. Dit vraagt bij de gemeente onder andere ook flexibiliteit in toepassen van standaarden en regels.

Uitwerking creëren van gedeelde voorzieningen

Voor het CID en voor een leefbare stad is het van belang om te zorgen voor ruimten waarin mensen elkaar kunnen ontmoeten. Dat kunnen ontmoetingsplekken in gebouwen zijn, maar ook ontmoetingsplekken in de openbare ruimte. Het kan ook bestaan uit faciliteiten in campussen. Bij de uitwerking op gebiedsniveau zal hier aandacht aan worden gegeven. Voor parkeren kan gedacht worden aan gezamenlijke parkeergarages voor een aantal ontwikkelingen. Hiermee wordt effectiviteit behaald en meer mogelijkheden voor innovatieve mobiliteitsdiensten en –management zoals delen van auto's).

Uitwerking mobiliteitstransitie

Zoals aangegeven vormt de mobiliteitstransitie een randvoorwaarde voor het realiseren van de visie. Dit vraagt om verdere uitwerking van de verkeersstructuur, de netwerken voor voetgangers- en fietsers, openbaar vervoer en een autoluwe inrichting. Maar ook op de verschillende mobiliteitsthema's wordt uitwerking gevraagd. Het gaat hierbij om het parkeerbeleid, ruimte-efficiënte logistiek, innovatieve mobiliteitsdiensten en –management en versneld naar zero-emissie. De groei van de mobiliteitsvraag in het CID hangt samen met het tempo van de ruimtelijke ontwikkelingen in het CID, maar ook (ruimtelijke) ontwikkelingen buiten het CID zijn van invloed op de belasting van de infrastructuur in het CID. De fasering van ingrepen in de verkeersstructuur en de mobiliteitsmaatregelen moet worden afgestemd op de ruimtelijke ontwikkeling van het CID en de ontwikkeling van de totale mobiliteitsvraag in het gebied. Door tijdig mobiliteitsmaatregelen te nemen, kan de verdichting in het CID worden gecombineerd met een goede bereikbaarheid en leefbaarheid. Daarbij moet rekening worden gehouden met het voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit en geluid en doelstellingen ten aanzien van CO₂ reductie.

Uitwerking energietransitie en klimaat

Voor de leefbaarheid speelt buitenruimte een grote rol, waarin klimaatadaptatie belangrijke voorwaarde is. Om de klimaatadaptatie vorm te geven zal nagedacht moeten worden over een normering van het aantal meters groen. Voor energietransitie is, naast het bepalen en uitwerken van ambities en opgaven voor het verduurzamen van de bestaande woningvoorraad, het tevens noodzakelijk dat een bodem-energieplan wordt opgesteld om de capaciteit van lokale (LT) opslag en bronnen te bepalen.

Uitwerking (maatschappelijke) voorzieningen

In de verdere gebiedsuitwerkingen kunnen maatschappelijke voorzieningen publiekrechtelijk worden toebedeeld. Ook kunnen commerciële voorzieningen een plek binnen de gebiedsuitwerking worden toebedeeld. In de bijlage "Voorzieningenprogramma" wordt richting gegeven aan het benodigd programma hiervoor. Dit moet per deelgebied waar ontwikkelingen plaatsvinden worden uitgewerkt. Wat betreft de grootschalige buitensport, die niet binnen het CID kan worden opgevangen, ligt er een uitwerkingsvraag waar deze behoefte binnen passende afstand wel een plek kan vinden.

Uitwerking dekkingsvraagstuk

Zoals aangegeven in hoofdstuk 8 Economische Uitvoerbaarheid zijn de kosten om de ambities zoals aangegeven in de structuurvisie te realiseren, nog niet geheel gedekt. Hiervoor worden verschillende instrumenten genoemd, en tevens de mogelijke dekkingsbronnen, waaronder kostenverhaal.

Op de volgende onderwerpen is uitwerking van de dekking gewenst:

- de benodigde mobiliteitsmaatregelen;
- maatregelen op het gebied van economie (tijdelijkheid in gebouwen en openbare ruimte, goedkopere bedrijfsruimte voor onder andere. start-ups en campusontwikkeling);
- de financiële consequenties van inrichting en beheer van residentie- naar Hofstadkwaliteit voor specifieke gebieden in relatie tot De kadernota Openbare ruimte;
- het (maatschappelijke) voorzieningenniveau en inclusiviteit;
- functiemenging en het creëren van nabijheid; en
- ambities op energie en klimaat.

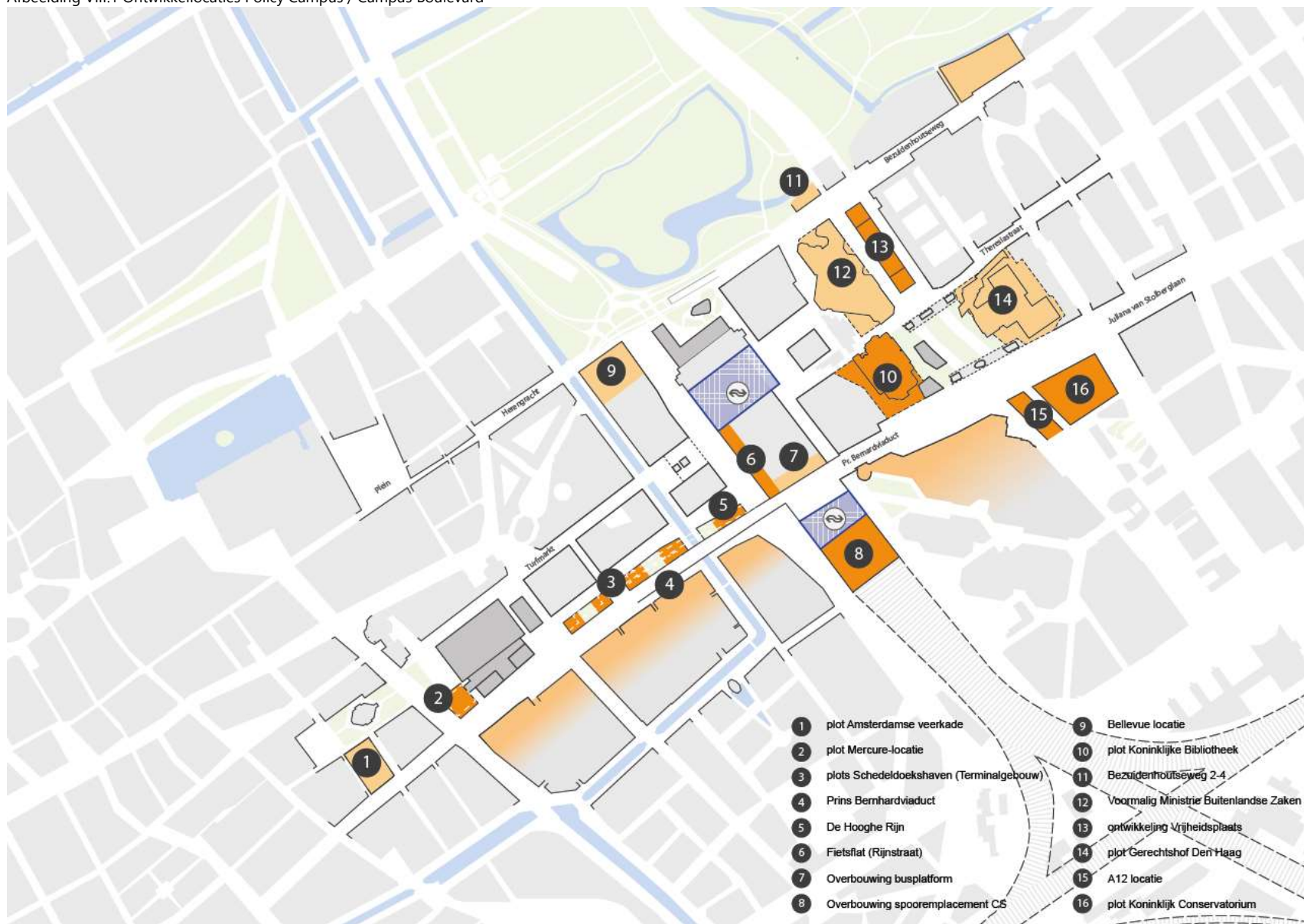
In de aankomende periode zullen bovenstaande uitwerkingsopgaven plaats dienen te vinden. De meeste uitwerkingen dienen op gebiedsniveau te worden opgepakt. Er zijn ook uitwerkingsopgaven zoals mobiliteit die gebieden overstijgen en /of themagericht zijn en daarom op een hoger abstractieniveau uitgewerkt dienen te worden. Deze vragen om sectorale uitwerking, welke binnen de gebieden toegepast gaan worden.

VIII

BIJLAGE: KAARTEN GEBIEDSAGENDA'S

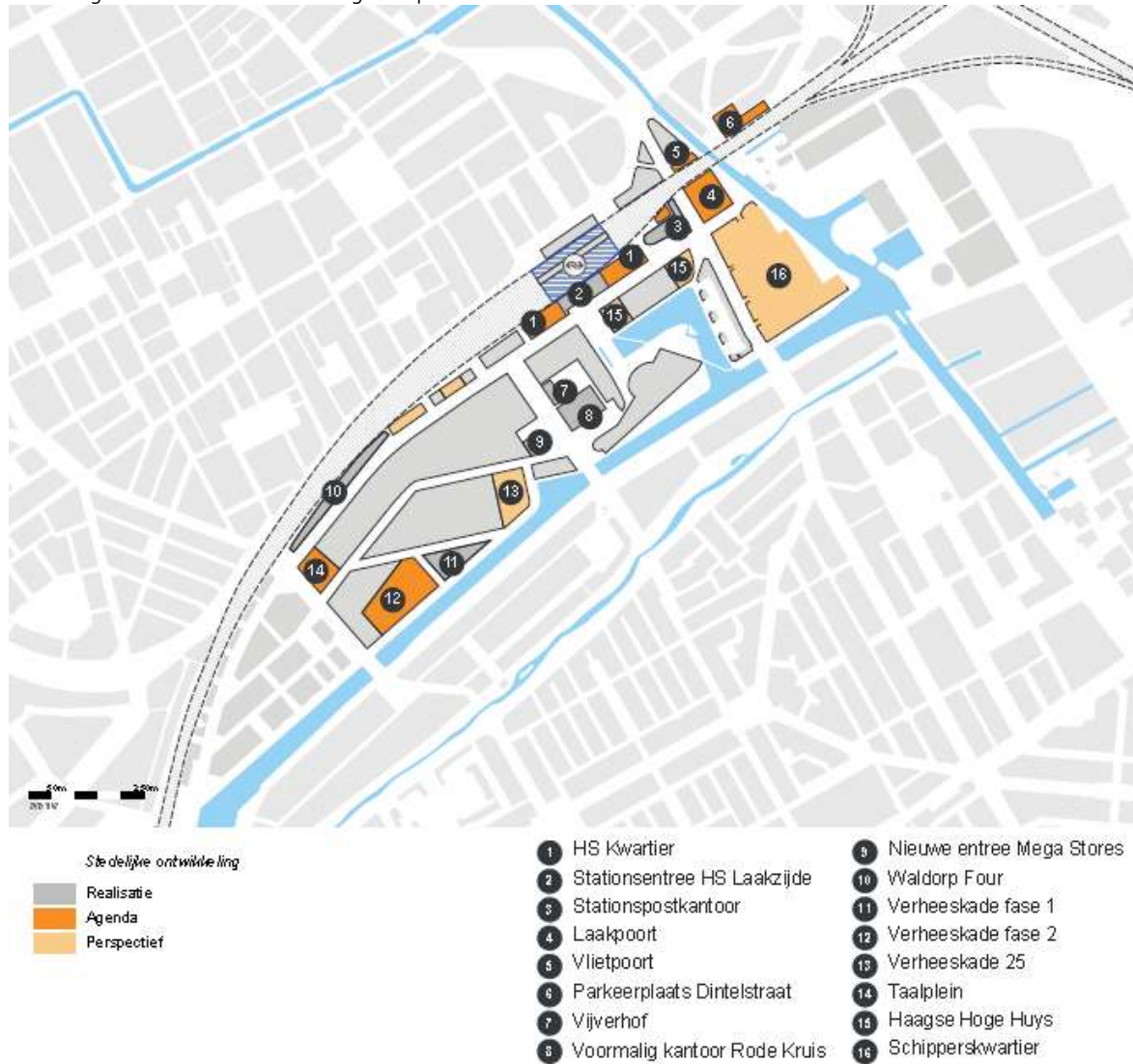
VIII.1 Omgeving Den Haag Centraal

Afbeelding VIII.1 Ontwikkellocaties Policy Campus / Campus Boulevard



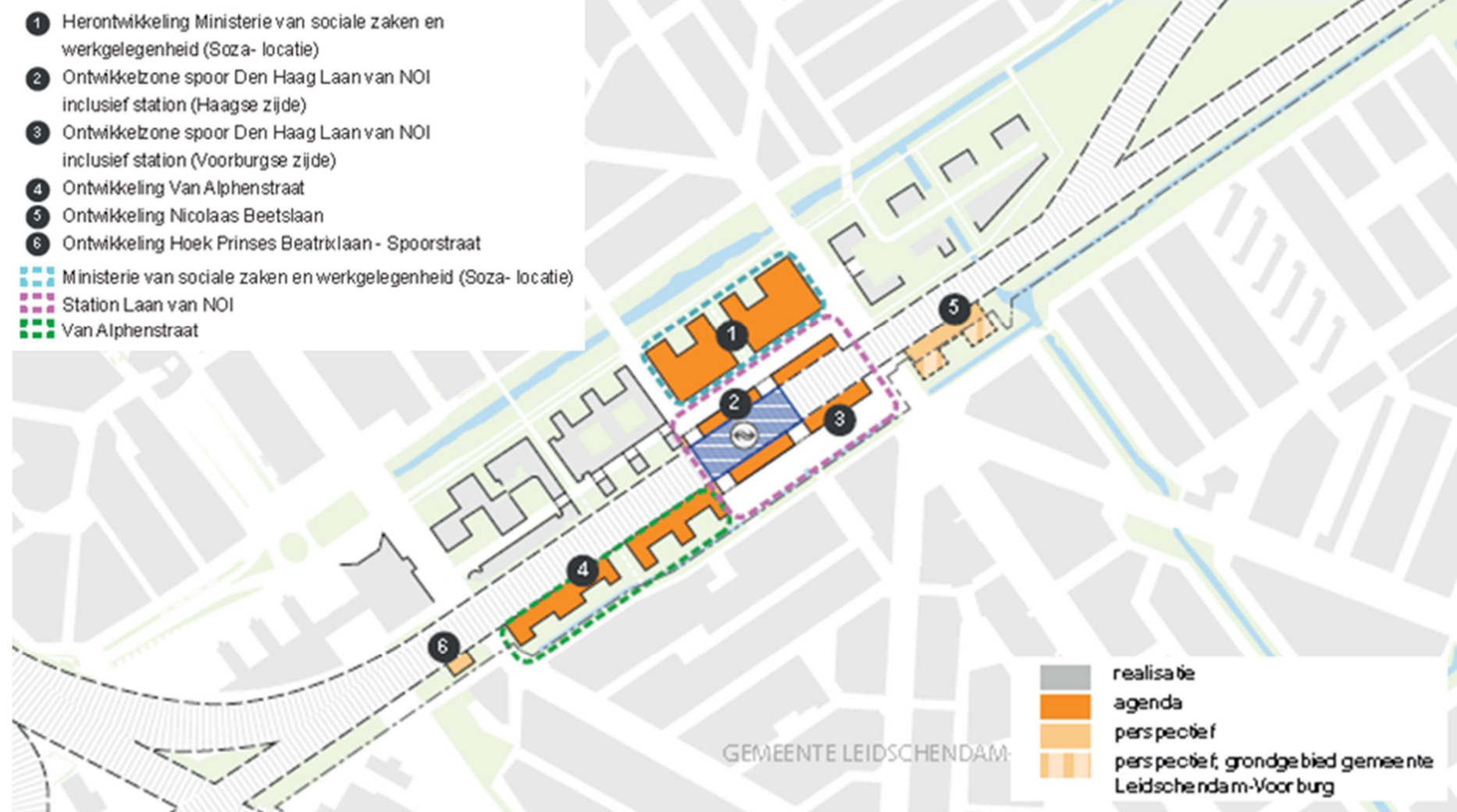
VIII.2 Omgeving Den Haag Hollands Spoor / Laakhavens

Afbeelding VIII.2 Ontwikkellocaties College Campus



VIII.3 Omgeving Den Haag Laan van NOI

Afbeelding VIII.3 Ontwikkellocaties ICT-Security Campus



VIII.4 Beatrixkwartier

Afbeelding VIII.4 Mogelijke ontwikkellocaties Beatrixkwartier

