

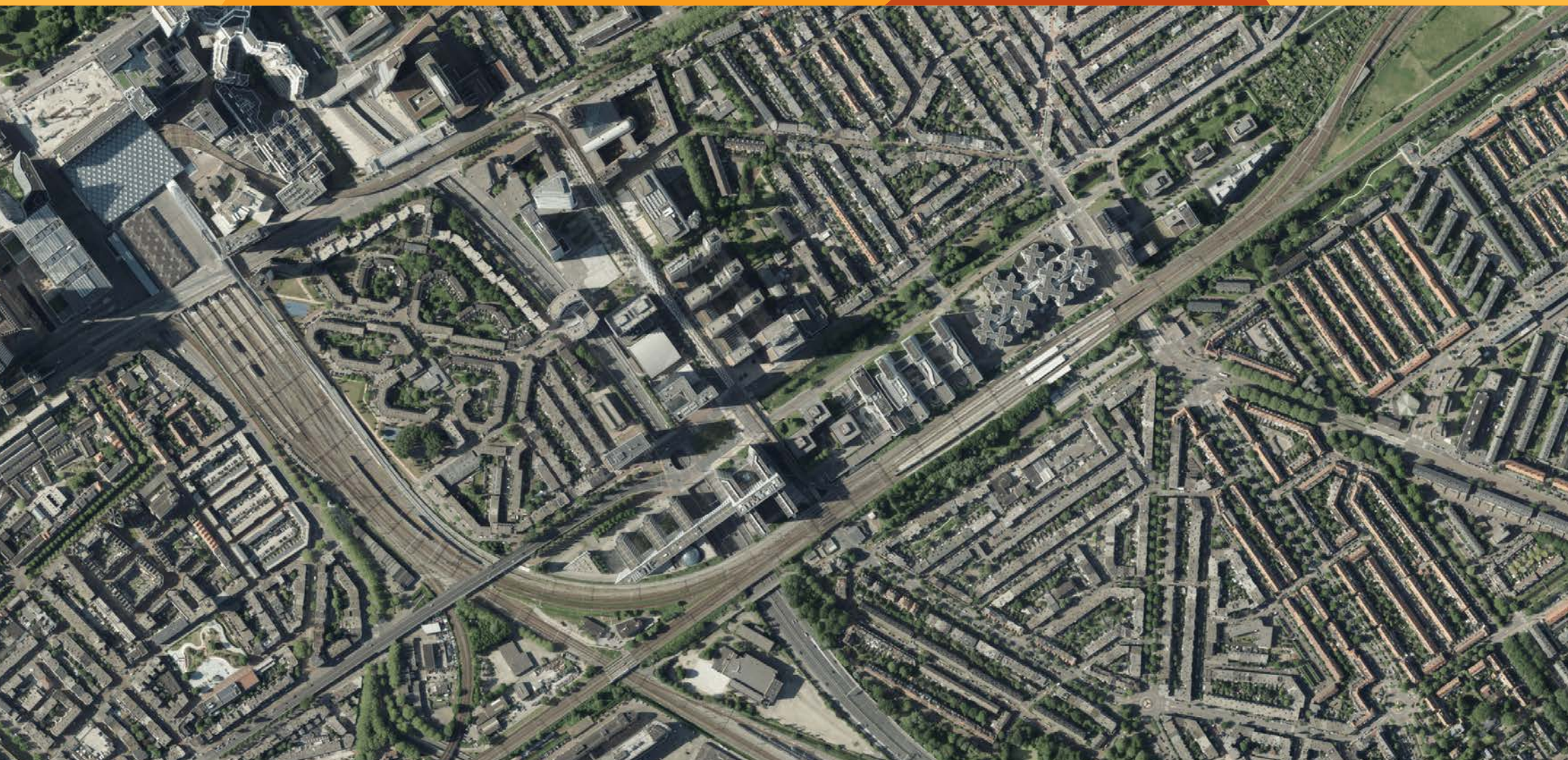


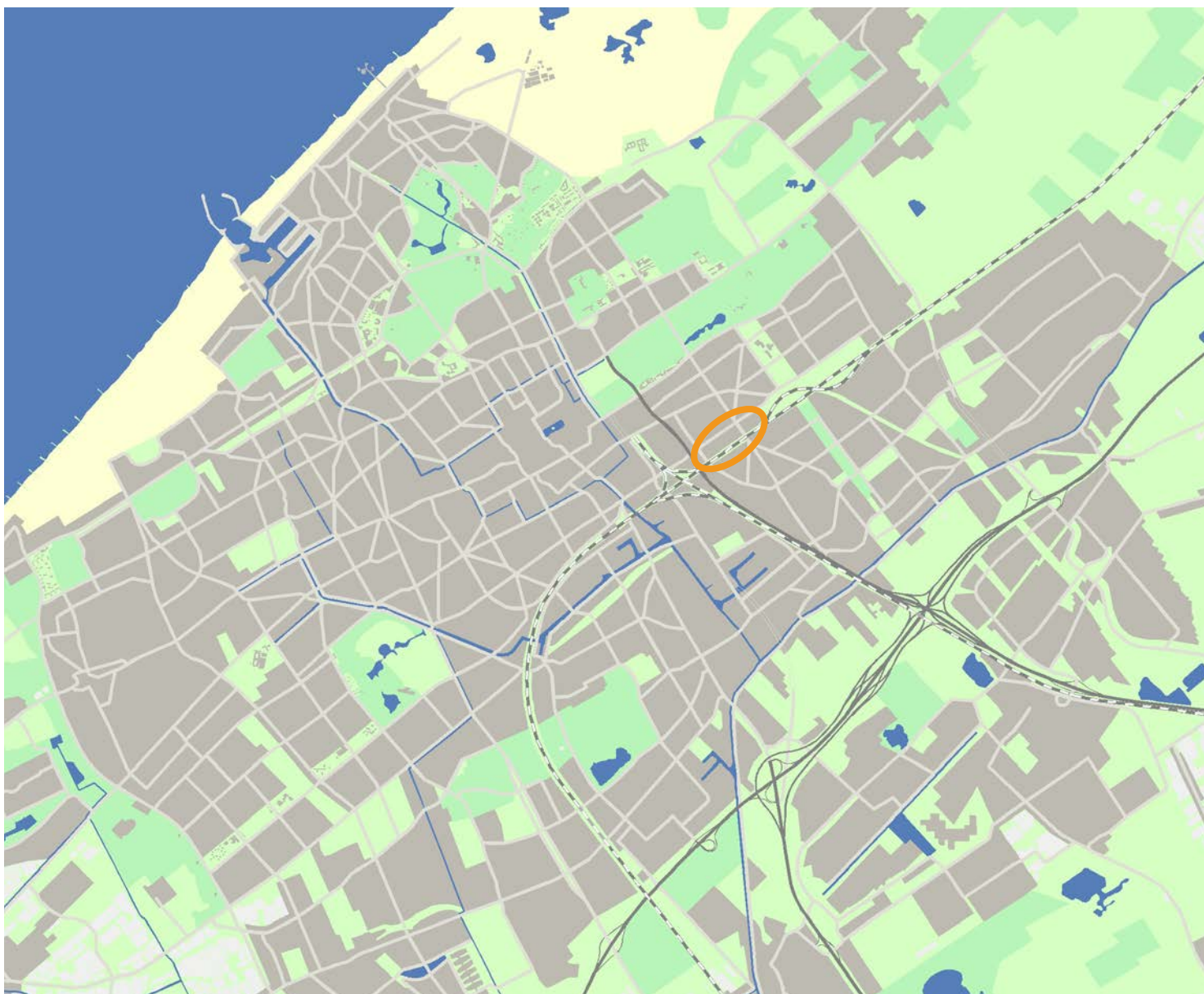
Den Haag

ICT - Security Campus

Gebiedsagenda Den Haag Laan van NOI

18 december 2018





*situering plangebied binnen
Den Haag*

INHOUD

1.	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel van de agenda	5
1.3	Status	5
1.4	Scope van de agenda	5
2.	CENTRAL INNOVATION DISTRICT	7
2.1	De groei laten werken voor een mooie en leefbare stad	7
2.2	Central Innovation District	7
2.3	Economische groeimotor van de stad	10
3	LOCATIE	13
3.1	Huidige situatie	13
3.2	Kwaliteiten	13
3.3	Knelpunten	13
3.4	Kansen	13
4	GEBIEDSAGENDA	15
4.1	Gebiedsperspectief	15
4.2	Integrale opgaven	17
4.3	Locaties	18
5	OPGAVEN	21
5.1	Raamwerk buitenruimte	21
5.2	Programma	24
5.2.1	Economie	24
5.2.2	Wonen	25
5.3	Mobiliteit	26
5.4	Duurzaamheid	27
5.5	Leefbaarheid	29
5.6	Identiteit	31

6.	ONTWIKKELLOCATIES	34
6.1	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (Soza-locatie)	34
6.2	Station Laan van NOI	35
6.3	Van Alphenstraat	35
6.4	Inrichting openbare ruimte	35
7	VERKENNING HAALBAARHEID	36
7.1	Juridisch-planologische haalbaarheid	36
7.2	Financiële haalbaarheid	36
8	PLANNING VERVOLGPROCES	38
8.1	Samenhang met Agenda CID 2040 en Gebiedsvisie CID	38
8.2	Communicatietraject	39
8.3	Planning & fasering	39
8.4	Vervolgproducten	40



Scope van de agenda

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

In 'Den Haag, Stad van Kansen en Ambities. Coalitieakkoord 2018-2022' is aangegeven dat het gebied tussen en rondom de stations HS, CS en Laan van NOI zich ontwikkelt tot een internationaal competitief economisch district: het Central Innovation District (CID). In dit gebied krijgt een groot deel van de stedelijke groei van de stad gestalte. Het CID is een duurzaam, economisch, leefbaar en inclusief hart van de stad met uitstekende bereikbaarheid en internationale aantrekkingskracht.

Het college van B&W wil meer mensen aan het werk krijgen. Het versterken van de Haagse economie krijgt daarom prioriteit. In het CID wordt ingezet op een duurzame economische groei door meer bedrijvigheid en een verbreding van de economische structuur. Dit doen we onder andere door de economische en financiële spin-off van Den Haag als Internationale Stad van Vrede en Recht te versterken.

De stationsomgevingen zijn de ankerpunten van het CID; het zijn de economische brandpunten met de hoogste bebouwingsdichtheden. In deze gebieden gaan we de komende jaren grote stappen zetten in de verbetering van de knooppuntwaarde, het versterken van de kenniseconomie, het realiseren van duurzame, centrum stedelijke woonmilieus, het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit en belevingswaarde en versterking van de sociale structuur en sociale samenhang.

1.2 Doel van de agenda

De gebiedsagenda geeft de samenhangende visie op het gebied weer, waarbij het publieke domein het vertrekpunt vormt. Het doel van de gebiedsagenda is meerledig, namelijk:

- Positioneren van de gebiedsagenda in het CID (hoofdstuk 2);
- Formuleren van een gebiedsperspectief dat de ruimtelijke en programmatische ambitie voor het gebied aangeeft (hoofdstuk 4);
- benoemen van sturingsprincipes op kwaliteit en samenhang van buitenruimte, (economisch) programma, mobiliteit, duurzaamheid, leefbaarheid en beeldkwaliteit (hoofdstuk 5);
- overzicht geven van de ontwikkelingen en opgaven in het betreffende gebied (hoofdstuk 6);
- het benoemen van nader uit te werken of te onderzoeken kwesties;
- eerste inzicht geven in de haalbaarheid van de ontwikkeling (hoofdstuk 7)
- het tijdpad inzichtelijk maken ten aanzien van deeluitwerkingen van ontwikkelingen en opgaven (hoofdstuk 8);
- stroomlijnen van planvorming, bestuurlijke besluitvorming en juridische-planologische procedures (hoofdstuk 8).

1.3 Status

Deze gebiedsagenda is vastgesteld door het College van B&W op 18 december 2018 en wordt ter informatie toegezonden aan de raad.

De gebiedsagenda wordt gebruikt als input voor de Gebiedsvisie CID, die eind 2019 wordt afgerond. Na vaststelling is de gebiedsagenda het beleidsmatige kader voor het college bij toetsing van (deel-)uitwerkingen zoals een Planuitwerkingskader (PUK) en Nota van Uitgangspunten (NvU) voor deelontwikkelingen binnen het gebied.

De gebiedsagenda is een weergave van de stand van denken en planontwikkeling van november 2018. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan deze gebiedsagenda. Er kunnen nog wijzigingen in het perspectief optreden die voortkomen uit nadere onderzoeken naar de haalbaarheid (financieel, ruimtelijk, maatschappelijk, infrastructureel) en het Plan-MER voor het CID. Andere vervolgproducten die kunnen voortkomen uit de gebiedsagenda zijn onder andere een inrichtingsplan openbare ruimte of verkeerskundig onderzoek naar de ontsluitingsstructuur. Afhankelijk van het type opgave en de locatie worden deze op korte, middellange of lange termijn opgepakt.

1.4 Scope van de agenda

Het plangebied van de agenda richt zich op het gebied rondom OV-knooppunt station Laan van NOI. OV-knooppunten zijn door de gemeente aangewezen als locaties waar sterk kan worden verdicht. Naast de directe invloedsszone van het station ligt de potentie van Laan van NOI en omgeving in het versterken van de relatie met het Beatrixkwartier en Bezuidenhout-West. Deze ruimtelijke relaties zijn in de gebiedsagenda meegenomen.

Op het plangebied van de ICT – Security Campus zijn de volgende vastgestelde projecten en kaders van toepassing:

- Nota van Uitgangspunten Station Laan van NOI (2015). Deze geldt voor een deel van het plangebied en zal worden herzien.

Daarnaast zijn er een aantal lopende projecten in het gebied. Deze worden verder uitgewerkt binnen de (nieuwe) ambities.

“In de stationsgebieden gaan de komende jaren grote stappen gezet worden”



45.000 Inwoners +40.000 in 2040

Oppervlakte: 6,65 km²

25.000 Huishoudens | +20.000 in 2040

1,8 Personen per huishouden (gemiddeld)

16.000 Hoger opgeleiden woonachtig in CID

17.000 Middelbaar opgeleiden woonachtig in CID

12.000 Praktisch opgeleiden woonachtig in CID



79.000 Banen +25.000 in 2040

Beroepsbevolking: 71% t.o.v. 63% in geheel Den Haag

5.000 Bedrijven / Organisaties

14,9 Werknemers per bedrijf (gemiddeld)

315 Panden met horecavestigingen



30.000 WO & HBO Studenten

Gemiddelde jaarlijkse aanwas WO & HBO studenten: ca. 7.000 waarvan 850 internationaal

6 Universitaire en hogere opleidingsinstituten

13 Kennis instellingen (inc. opleidingsinstituten)



200.000 Reizigers per dag

Volg ons op



Den Haag Central Innovation District

Het gebied tussen en rondom de stations CS, HS en Laan van NOI transformeert de komende jaren tot een internationaal competitief economisch hart.



2. CENTRAL INNOVATION DISTRICT

2.1 De groei laten werken voor een mooie en leefbare stad

Den Haag groeit fors. Het college kiest ervoor deze groei te laten werken voor een mooie en leefbare stad. In de eerste plaats door een beperkt aantal duidelijke intensiveringsgebieden aan te wijzen waar grootschalige ontwikkeling met economisch programma, voorzieningen en woningbouw mogelijk is. Eén van deze intensiveringsgebieden is het Central Innovation District, het gebied tussen en rondom de drie hoofdstations van Den Haag. Daar krijgt de stedelijke groei gestalte. Het Central Innovation District gaat ruimte bieden aan de economische vernieuwing van Den Haag, groei van bestaande en nieuwe bedrijvigheid en de realisatie van circa 18.500 woningen tot 2040 met alle bijbehorende voorzieningen zoals nieuwe scholen, winkels, speelplekken, recreatieve voorzieningen.

Het is een bewuste beleidskeuze om de stedelijke groei te concentreren in een beperkt aantal gebieden. Dit zorgt ervoor dat een groot deel van de stad gevrijwaard blijft van verdichting. Daardoor blijft het bestaande karakter intact. Hetzelfde geldt voor groene landschappen en groengebieden rondom en binnen de stad. De concentratie van een belangrijk deel van de Haagse groeiopgave in het gebied rond en tussen de drie hoofdstations zorgt voor de benodigde massa om diverse maatschappelijke opgaven versneld op te pakken. Zoals het verduurzamen van de stad en het overbruggen van ruimtelijke, economische en sociale barrières. Het draagt bij aan de vorming van draagvlak voor ov-georiënteerd bouwen en de transitie naar schone en gezonde mobiliteit. Het beleid is afgestemd op het bereiken van een schoner en meer duurzaam leefklimaat, waarbij de buitenruimte wordt vergroend. Schonere lucht en minder verkeerslawaaï zijn het gevolg. Ook voor het verduurzamen van de stad is het voordelig te kiezen

voor geconcentreerde verdichting in het CID. Er ontstaan aantrekkelijke ruimtelijke condities voor het realiseren van de energietransitie, met als hoofdprincipes een duurzame warmte-koude infrastructuur op gebiedsniveau en gasloos-bouwen. De aanpak van fysieke barrières in het gebied maakt het mogelijk ontbrekende schakels in het warmtenetwerk te realiseren.

2.2 Central Innovation District

De drie gebiedsagenda's gaan over de gebieden bij de drie grote stations van Den Haag. Deze gebieden zijn de ankerpunten of polen van het Central Innovation District (CID). In het coalitieakkoord staat de volgende ambitie voor het CID:

“Dit is het gebied tussen en rondom de stations HS, CS en Laan van NOI. Dit gebied ontwikkelt zich tot een internationaal competitief economisch district. Een groot deel van de stedelijke groei krijgt hier gestalte. Wij zien dit als economisch hart van de stad. Een duurzaam, leefbaar en inclusief hart met een uitstekende bereikbaarheid en internationale aantrekkingskracht.”

Voor het CID geldt dus dat we de groei inzetten ten behoeve van de werkgelegenheid voor huidige en toekomstige generaties met alle opleidingsniveaus.

De vestigingscondities binnen het CID zijn nu al zeer aantrekkelijk: een centrale ligging, een hoog voorzieningenniveau in de directe omgeving, een grote concentratie van werkgelegenheid met overheden, bedrijven en kennisinstellingen en een uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer en over de weg. De ontwikkeling tot een internationaal competitief economisch hart vraagt om investeringen en inzet vanuit verschillende beleidsterreinen. Daarom wordt er parallel aan de CID Agenda 2040 gewerkt.

Een agenda die een overkoepelende visie geeft en verschillende integrale opgaves en bijhorende programmalijnen en prioriteiten beschrijft. Die agenda vormt het kader waarbinnen uiteenlopende beleidsdomeinen hun inspanningen kunnen richten. De CID Agenda 2040 leveren we in het voorjaar van 2019 op.

Vernieuwingskracht

Het CID draait om het scheppen van condities waarbinnen een krachtig, vernieuwend en internationaal netwerk van talent, ondernemers, onderzoekers en ambtenaren kan ontstaan. Vernieuwingskracht staat centraal in de profielen van de drie polen bij de stations: de Policy Campus Centraal (Den Haag Centraal), de ICT-security Campus (Den Haag Laan van NOI) en de College Campus HS (Den Haag HS).

Internationaal samenhangend knooppunt

De wereld organiseert zich rondom snel bereikbare en compacte knooppunten van kennis, talent en investeringsvermogen. Het CID is zo'n knooppunt: onderdeel van internationale kennisallianties en met “korte lijntjes” naar andere relevante plekken in de wereld, binnen het land en de regio. Het is een knooppunt waarin infrastructurele barrières worden geslecht en lopen, fiets en OV als uitgangspunt worden genomen.

Een internationaal samenhangend knooppunt ontwikkelen gaat stapsgewijs. We beginnen in de gebiedsagenda's met het versterken van de gebieden rond de stations, de polen van het CID. Daarbij gaat het om het realiseren van een economische functiemix, het versterken van de bereikbaarheid en het verbeteren van de verbinding met de omliggende gebieden. Deze ontwikkelstrategie wordt uitgewerkt in de gebiedsvisie CID.

Transitie naar schone en gezonde mobiliteit

Het CID knooppunt leent zich bij uitstek voor schone en gezonde vormen van mobiliteit: openbaar vervoer, fietsen en lopen. Want het gebied is uitstekend ontsloten per openbaar vervoer, zowel internationaal, nationaal, regionaal en stedelijk. Een groot deel van de stad en regio is vanuit het CID goed bereikbaar per fiets. Aantrekkelijke, veilige en goed verlichte langzaam verkeersroutes en openbaar vervoer zijn noodzakelijk om de verkeersdruk in het gebied te verminderen. Deze zijn beter inpasbaar in stedelijke ruimtes met verblijfskwaliteit en nemen minder ruimte in dan gemotoriseerd verkeer. Tegelijkertijd moet de bereikbaarheid met de auto wel gegarandeerd blijven.

In samenhang met de gebiedsvisie CID en bijhorende plan-MER wordt een mobiliteitsstrategie uitgewerkt. Een belangrijke component daarin is het zogenaamde OV-georiënteerd bouwen rond belangrijke OV-knooppunten zoals de drie hoofdstations. De nieuwe bewoners en gebruikers van nieuwbouwprojecten zullen bewust voor deze locaties kiezen. Openbaar vervoer, werkgelegenheid, woningen en stedelijke voorzieningen zijn binnen handbereik. Op deze locaties laten we de parkeernorm los. Deze maakt plaats voor een gebiedsgerichte mobiliteitsnorm waarin de nadruk ligt op OV-arrangementen, deelauto's, (deel)fietsen en wandelen. Zo beperken we de parkeerbehoefte en daarmee het autogebruik. Dit is nodig omdat het onderliggende verkeersnetwerk geen grote toename van het autoverkeer toelaat. Ook is het gewenst om autoverkeershinder in het gebied te beperken.

Het OV-georiënteerd bouwen wordt in 2019 uitgewerkt. Belangrijke elementen daarin zijn onder andere het verlagen van de parkeernormen, de inzet van deelauto-systemen, het optimaliseren van het gebruik van bestaande parkeervoorzieningen en de bijdrage van ontwikkelende partijen aan mobiliteitsoplossingen.

Bereikbaarheidsregie

Gebiedsontwikkelingen en bouwprojecten in het CID betreffen centraal gelegen locaties, vaak op- of aan de hoofdwegenstructuur. Dat heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de stad. Er wordt een bereikbaarheidsstrategie opgesteld voor het gehele CID met een integrale planning en fasering van bouwontwikkelingen en bouwlogistiek.

Ontmoetingsplekken: verdichten, mengen, verblijven en ontmoeten

Het CID draait om verwachte en onverwachte ontmoetingen tussen kenniswerkers, studenten, jong talent en ondernemers. Intense dichtheid, vergaande menging en authentieke ontmoetingsplekken zijn daarvoor belangrijke ruimtelijke condities. Het CID wordt een gebied waar grenzen tussen recreatie, wonen en werken vervagen. Waar verdichten en vergroenen samengaan, op gebiedsniveau en op gebouwniveau. Binnen- en buitenruimte lopen in elkaar over. In uitwerking van gebouwen en buitenruimte staat de beleving op ooghoogte centraal en krijgt de beleving van het klimaat op straatniveau (microklimaat) veel aandacht (zon, schaduw, wind).

Buitenruimte als drager

De drie gebiedsagenda's zetten in op structurele verbetering van de buitenruimte. Want er zijn veel knelpunten op te lossen: onduidelijke looproutes, het ontbreken van adressen en voorkanten, een gebrek aan groen en aantrekkelijke verblijfsplekken. We zien een kwalitatieve buitenruimte als de ruimtelijke drager van de stedelijke groei. Het is de mal waarom heen verdichting gerealiseerd kan worden. Een leefbare en attractieve stad vraagt om heldere ruimtelijke structuren, goed ingerichte straten, pleinen en lanen en aantrekkelijke groenvoorzieningen.

Een gereedschapskist Buitenruimte CID

We ontwikkelen een gereedschapskist Buitenruimte CID met een nieuwe benadering voor de inrichting, gebruik, beheer en financiering van de openbare ruimte in het CID. Want de stedelijke

groei in het gebied leidt tot meer mensen, meer bedrijvigheid, meer functies en hogere eisen en ambities voor aantrekkelijkheid, duurzaamheid en klimaatadaptatie, en gebruik van de openbare ruimte. Hetzelfde geldt voor de verkeersafwikkeling en de benodigde infrastructuur in de ondergrond. In de planvorming voor het CID nemen we al deze aspecten vanaf het begin mee. Ontmoeting en verblijfskwaliteit zijn leidend bij de inrichting van de buitenruimte. Om deze reden mogen gebouwen geen logistieke claims leggen op de schaarse buitenruimte. Zaken als bevoorrading, (fiets)parkeren en het inzamelen, scheiden en aanbieden van afval moeten binnen de bouwopgave worden opgelost. Ontwikkelaars dragen bij aan het realiseren van een goede openbare ruimte en voegen publieke ruimte toe binnen de bebouwing (atrium of daktuin).

Geen plek onbenut

Ruimte is in toenemende mate schaars en onderhevig aan wisselende behoeften. Voorzieningen, maatschappelijke functies, mobiliteit en ruimte voor wonen en werken zullen in toenemende mate een tijdelijk, flexibel, of gedeeld karakter moeten krijgen. In een hoogstedelijke omgeving is het van groot belang om slimme oplossingen te ontwikkelen voor stadsdistributie zoals bezorgdiensten en bevoorrading. Collectieve oplossingen en nieuwe technieken (o.a. Smart City) dragen bij aan een efficiënter gebruik van de ruimte, een prettigere leefomgeving en het vergroten van samenwerking en netwerkvorming.

Plek voor talentontwikkeling

Het CID biedt kansen aan iedereen die wil ondernemen, ontwikkelen en/of groeien. Het is een plek waar aanstormend talent uit alle delen van de stad en van ieder opleidingsniveau tot bloei komt en kan leren, wonen, werken en verblijven. Een plek van mogelijkheden voor de koopman en de start-up, de student en de kunstenaar, de hoog- en praktisch opgeleiden. Zij kunnen bijdragen aan en meeprofiten van de economische groei van de nieuwe Haagse economie. Dit maakt het CID tot een 'inclusief district' dat ten dienste staat van de huidige bewoners en nieuwe bewoners binnen de stad en de regio.

“Het CID draait om ontmoetingen tussen kenniswerkers, studenten, jong talent en ondernemers.”

“Het wordt een gebied waar grenzen tussen recreatie, wonen en werken vervagen. Waar verdichten en vergroenen samengaan.”



CID: hoge mate van functiemenging (bron: KCAP)



Natuurlijk Haags

Het hoogstedelijke CID met veel infrastructuur is extra gevoelig voor de gevolgen van klimaatverandering. Dit terwijl een natuurlijke en biodiverse omgeving cruciaal is voor de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van het gebied. Diezelfde natuur zetten we binnen het CID in om het gebied klimaatadaptief te maken zoals het beperken van hittestress en opvangen van water maar ook voor het opwekken van energie. Bij de inrichting houden we rekening met variatie in weersomstandigheden zoals natte- en droge periodes. Bij het bouwen en inrichten in het CID krijgen flexibel bouwen en circulair materiaalgebruik veel aandacht. Innovatieve ideeën uit de markt krijgen een kans.

Energie

De energietransitie en verdichting zullen leiden tot een grotere energievraag en benodigde fysieke ruimte voor distributie. Er worden het komende jaar verschillende energiescenario's voor het CID uitgewerkt en afgewogen. Daaruit zal blijken welke keuzes noodzakelijk zijn. Gedacht kan worden aan verschillende opties zoals een warmtenet-uitbreiding, nieuwe geothermiebronnen, warmteopslagvaten en ondergrondse koppelingen van WKO bronnen. Deze laatste optie draagt bij aan optimalisering van de bodemenergie met gebruikmaking van bijvoorbeeld warmte uit oppervlaktewater.

In de eerste fase van planvorming dient een energieplan te worden opgesteld zodat ontwikkelende partijen weten met welke keuzes rekening gehouden moeten worden. We houden in het ontwerp van de openbare ruimte rekening met de bronnen. Schone energie en klimaatadaptieve maatregelen worden geïntegreerd in de openbare ruimte

2.3 Economische groeimotor van de stad

Het CID werkt als groeimotor om de Haagse economie en werkgelegenheid op langere termijn een structurele impuls te geven. De stad moet attractiever, de economische structuur breder en het ondernemingsklimaat innovatiever. Het CID biedt de sleutel om deze uitdaging op te pakken. Den Haag heeft

als internationale stad van Vrede en Recht, in combinatie met sterke ICT-kennis en bedrijvigheid, een unieke troef in handen. Deze gaan we verder uitbouwen en economiseren in het CID. Het internationale DNA van de stad wordt hier doorontwikkeld en de Haagse branding krijgt hier karakter. Dit wordt bereikt met het volgende economische programma voor het CID:

- **Een sterker Haags profiel:** het Haagse profiel intensiveert en krijgt verder vorm door specialisatie rondom security, impact, legal en policy. De ICT en kennisinstellingen dienen als smeerolie en aanjager. De markt (met name overheid en grote bedrijven) krijgt een meer stuwende rol;
- **Meer bedrijvigheid:** er komen nieuwe internationale (hoofd)kantoren en toonaangevende instellingen. Verder komt er versterking en uitbreiding van de hubs en bedrijfsverzamelgebouwen, ruimte voor starters en nieuw MKB-ondernemerschap en betaalbare ruimte om te experimenteren;
- **Een sterk kennis- en innovatienetwerk:** het economisch ecosysteem breidt uit en de synergie tussen de markt (rijksoverheid, IO's/NGO's en hoofdkantoren) en het bedrijfsleven/mkb versterkt. Daarnaast worden living labs en campusachtige omgevingen gerealiseerd die zich richten op een open innovatie en ontwikkeling van kennisinstellingen, en verder op het aantrekken en opleiden van (jong) talent, organiserend vermogen en netwerken;
- **Ontmoetingsfaciliteiten:** Het wordt een bruisend en attractief gebied met volop ontmoetingsplekken en publiek trekkende functies. Denk daarbij aan toeristische trekkers, events, retail, horeca en mogelijk (bij een positieve haalbaarheidsstudie) een tweede congres-/evenementenlocatie.

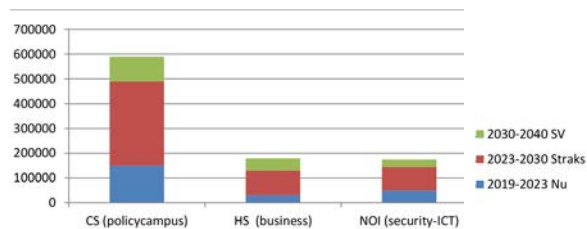
Verbeteren vestigingscondities en ruimte bieden

De drie gebiedsagenda's beogen de economische structuur van Den Haag te versterken. Dat doen we onder andere door het woon-, werk- en leefklimaat aantrekkelijker te maken voor zowel nieuwe als oude bewoners en bedrijven. Het verbeteren van vestigingscondities voor bedrijven en het bieden van ruimte

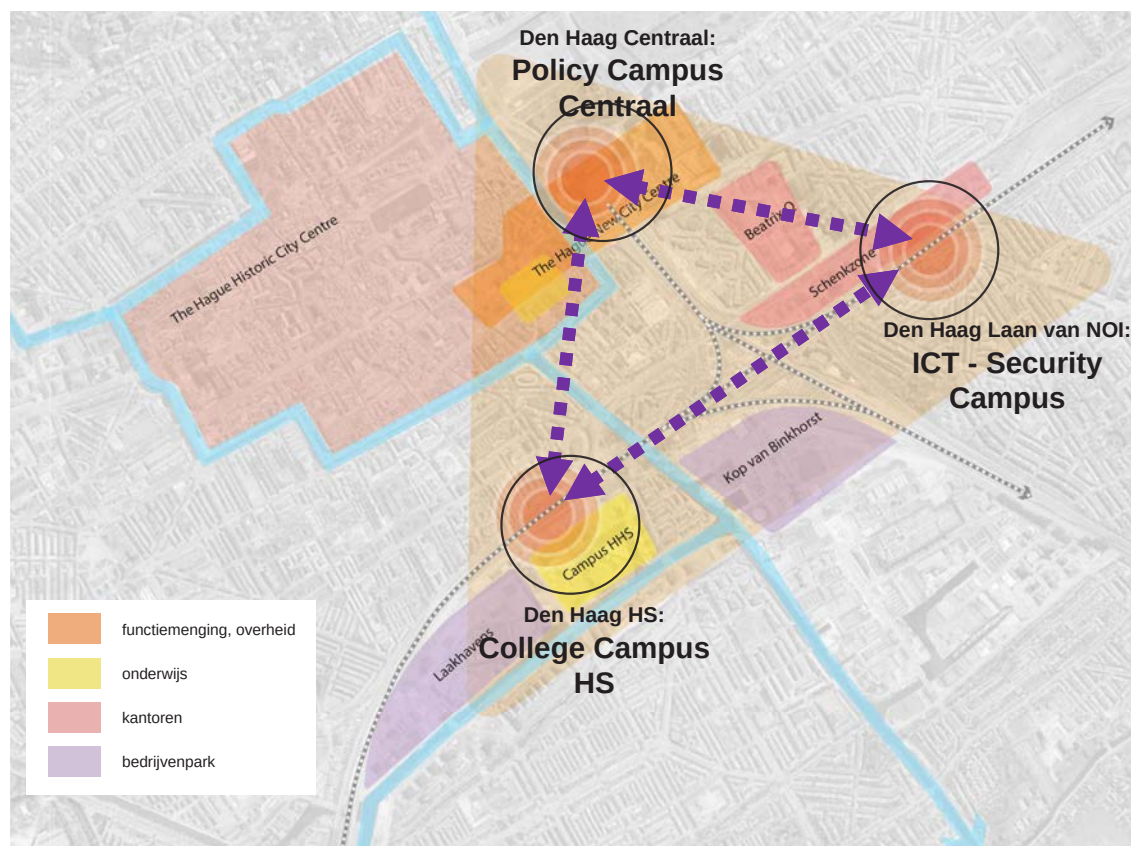
aan nieuwe economische functies versterkt de internationale aantrekkingskracht van Den Haag op nieuwe bedrijven en organisaties, talent en bewoners. De gebiedsagenda's richten zich daarbij op de gebieden bij de stations, de polen van het CID. Dit zijn nu al toplocaties in de Randstad. Hier bevinden zich de economische ankerfuncties: onderwijsinstellingen, kennisinstellingen, bedrijfsleven en overheid. Het zijn binnen het CID de locaties met de grootste concentraties economische functies zoals kantoren, (arbeidsintensieve) bedrijfsruimte, onderwijs, retail, horeca, voorzieningen, leisure en event-, debat- en congresruimte. Er gelden hoge dichtheden en een zeer hoog niveau van functiemenging. Economische ontwikkeling en stedelijke ontwikkeling gaan hier hand in hand.

De drie polen bij de hoofdstations krijgen binnen het frame van het CID elk een eigen profiel. Dat vertaalt zich in de invulling van de economische functies, doelgroepen en identiteit. De profielen zijn:

- **Den Haag Centraal: Policy Campus Centraal**
Innovatief kenniscluster waarin overheid, kennisinstellingen en bedrijfsleven hun krachten bundelen rond maatschappelijke opgaven op het gebied van bestuur, recht en veiligheid. De Policy Campus loopt door in de Campus Boulevard en Bezuidenhout (planbureaus, adviesraden).
- **Den Haag Laan van NOI: ICT - Security Campus**
Internationaal toonaangevend cluster rond thema Security, ICT-Tech en diverse hubs, hoofdkantoren en financiële instellingen. met doorloop naar Beatrixkwartier.
- **Den Haag HS: College Campus HS, business & startup-district**
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 & startup district met ook hoofdkantoren & ICT, naast kennisinstellingen als de Haagse Hogeschool. Met uitloop richting Binckhorst NW/ Impact Binckhaven.



Indicatie economisch programma voor de drie polen van het CID



De drie polen van het CID



Den Haag Centraal: Policy Campus



Den Haag Laan van NOI: ICT - Security Campus

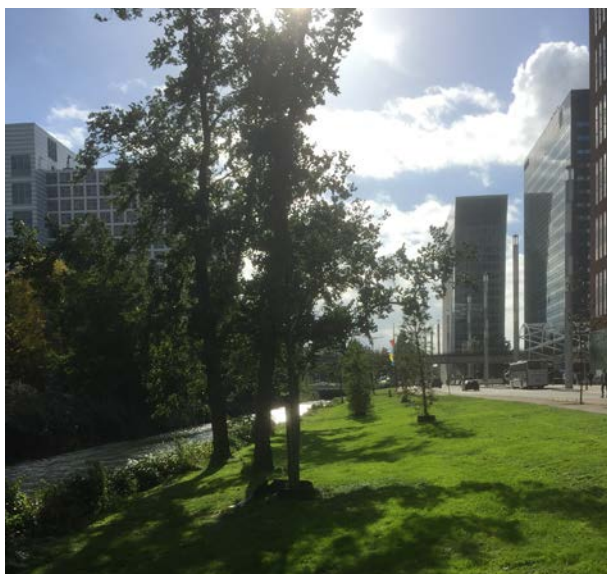


Den Haag HS: College Campus, business & startup-district

KWALITEITEN



nabijheid van het Beatrixkwartier



Schenkzone

KNELPUNTEN



gebrek aan verblijfsruimte en kwaliteit ontvangstdomein op stationsplein



Laagwaardige kwaliteit station



Onaantrekkelijke plinten, gesloten, dode hoeken (onoverzichtelijke nissen)



lage kwaliteit openbare ruimte route LV richting Beatrixkwartier (Wilhelmina van Pruisenweg)



Overmaat aan verharding Schenkade



Laagwaardige kwaliteit stationstunnel (verbinding Den Haag - Voorburg)

3. LOCATIE

3.1 Huidige situatie

Het station Den Haag Laan van NOI ligt aan de Oude Lijn; de spoorcorridor tussen Amsterdam en Rotterdam. Schiphol en Rotterdam Centraal zijn in 25 minuten bereikbaar en de A12 ligt vlakbij. Het station is een belangrijk overstappunt tussen het landelijke spoorwegnet, de RandstadRail, metro, trams en bussen en het lokale fietsnet. Het station vervult hierdoor een belangrijke functie voor de inwoners van Den Haag (m.n. Bezuidenhout en Mariahoeve) en Leidschendam-Voorburg.

Het gebied aan de Haagse zijde van het station is nu grotendeels een kantorenlocatie. Hier zijn samen met het Beatrixkwartier veel (inter-)nationale bedrijven gehuisvest. Het gebied vormt het hart van de Hague Security Delta (HSD), het leidende veiligheidscluster in Europa. De zone aan de Voorburgse zijde (tussen het spoor en de Van Alphenstraat) is grotendeels onbebouwd.

De kenmerken van de huidige situatie van de omgeving van Den Haag Laan van NOI doen geen recht aan de strategische positie en knooppunt functie die het heeft in de stad. De buitenruimte tussen het spoor en de Schenkzone is hard en anoniem. Het ontbreekt er aan actieve, levendige plinten en kwalitatief hoogwaardige inrichting in het openbare gebied dat intensief wordt gebruikt door de voetganger en de fietser. Daarnaast mist een goede verbinding tussen de zones aan weerszijden van het spoor maar ook met omliggende wijken en het Beatrixkwartier.

3.2 Kwaliteiten

- Station Laan van NOI is uitstekend multimodaal bereikbaar.
- Situering aan de Kennisas tussen TU Delft en de Universiteit Leiden.
- Goed bezet kantorengedrag met aanbod voor hoogwaardige kantoorgebruikers (kleinschalig als (middel) groot), scale-ups en start-ups met de nadruk op (cyber) security en ICT-Tech.
- Stadsentree van Den Haag, één van de drie poorten van het Central Innovation District, en de toegangspoort van de HSD.
- Situering naast het Beatrixkwartier, één van de belangrijkste kantorenlocaties van Nederland met veel hoofdkantoren en financiële dienstverlening.
- Ligging aan de ecologische verbinding Schenk, als verbinding naar het buitengebied.

3.3 Knelpunten

- Kwaliteit van het station en de openbare ruimte blijft achter bij de uitstekende netwerkligging en positie in de stad.
- Gebrek aan levendigheid door monofunctionele programma en karakter i.c.m. gesloten plinten: gebrek aan (sociale en economische) interactie met de straat en levendigheid buiten kantooruren.
- Het spoor vormt een barrière op lokaal niveau: slechte verbinding tussen weerszijden van het station
- Slechte aansluiting op de omliggende gebieden zoals Beatrixkwartier.
- Aansluiting van de verschillende modaliteiten is niet goed (met name tram/bus op trein, randstadrail en metro).
- Gebrek aan fietsenstallingen bij het station (weerszijden spoor).
- Milieutechnische knelpunten, zoals spoorweg- en verkeerlawaaier.

3.4 Kansen

- Verbeteren kwaliteit van de entree van de stad: verbeteren van de verblijfskwaliteit van vooral het stationsplein en de aantrekkelijkheid van de routes er naar toe.
- Upgrade van het bestaande station: van voorstadstation naar volwaardig intercitystation.
- Verbeteren verbinding tussen de Haagse en Voorburgse zijde, het Beatrixkwartier en de aangrenzende woonbuurten.
- Verbeteren van de overstap tussen de verschillende vormen van vervoer, zoals fiets, trein, tram, metro, etc., die op dit knooppunt samenkomen.
- Creëren van een levendige en stedelijk milieu met wonen, werken, onderwijs met levendige plinten met voorzieningen georiënteerd op het hoogwaardige werkmilieu en de functie als multimodaal knooppunt (versterken van multifunctionaliteit en levendigheid).
- De economische waarde van het knooppunt beter benutten.
- Doorontwikkelen van de economische pijlers door versterking (cyber)security cluster en ICT-Tech-concentratie met ontmoetingsruimte voor de kenniseconomie en campusvorming.
- Ruimte voor bedrijven in verschillende segmenten.
- Ruimte voor verdichting als deel van de beantwoording woningbouwopgave binnen het CID.



Sfeerimpressie station en ontvangstdomein

“.. transformatie van voorstadhalte naar een volwaardig intercitystation”

“Arriverend op het station Den Haag Laan van NOI bevind je je meteen in het hart van het Europese veiligheidscluster. Deze groene stadsentree heeft zich ontwikkeld tot een belangrijk onderdeel van het dynamische en internationale Centraal Innovatie District. De omgeving van het station is veranderd in een volwaardig stationsgebied van Den Haag, net als die van CS en HS. Langs ontmoetingspunten in de buitenruimte is een plezierige wandelroute ontstaan naar het Haagse kantorendistrict Beatrixkwartier. Rond Laan van NOI vind je een internationaal toonaangevend cluster rondom het thema Security, ICT-Tech en diverse hubs, hoofdkantoren en financiële instellingen. Zowel hogeschool als universitaire studenten volgen modules aan de Cyber Security Academy of hebben een stage of eerste baan bij één van de toonaangevende organisaties en

bedrijven. Er wordt gewerkt aan nieuwe veiligheidsvraagstukken in de fysieke én digitale veiligheid. De ICT - Security Campus vormt de thuisbasis voor veel kennisontwikkeling. Vele bedrijven en instellingen komen langs op de campus, die direct goed bereikbaar is vanaf Schiphol en andere delen van Nederland. De levendige campusomgeving biedt met een kwalitatieve en boomrijke buitenruimte voorzien van verblijfsplekken volop mogelijkheden voor zowel zakelijke als sociale contacten. De wisselwerking tussen gevestigde bedrijven, start up & scape ups en academisch onderwijs lokt nieuwe ideeën, initiatieven en samenwerkingen uit. Er wordt op de campus gewoond, gewerkt, geleerd en vermaakt, het gebied leeft 24 uur per dag, 7 dagen in de week, het hele jaar door.”

4. GEBIEDSAGENDA

4.1 Gebiedsperspectief

Station Den Haag Laan van NOI en omgeving is één van de polen van het Central Innovation District (CID). Het is de entree van het CID en een toplocatie binnen de Randstad metropool. De HSD-campus heeft de afgelopen jaren een sterke groei doorgemaakt en is inmiddels internationaal toonaangevend op het gebied van (cyber)security. Op dit succes wordt voortgebouwd. De komende jaren gaan de gemeente, ontwikkelaars en belanghebbenden grote stappen zetten in de verbetering van de knooppuntwaarde en de aantrekkingskracht van dit gebied voor stedelijk wonen, kenniswerken en verblijven. Het gebied ontwikkelt zich tot een ICT - Security Campus, waarbij campus en station met elkaar worden verbonden tot samenhangend innovatiemilieu. De campus krijgt een sterk gemengd functieprofiel met kantoren/voorzieningen, onderwijs en wonen. Voorzieningen en woningen brengen eindelijk de gewenste levendigheid die past bij een belangrijke stadsentree!

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 (inter)nationale locaties. Het intercystation wordt een volwaardige toegangspoort voor zowel Voorburg als het CID in Den Haag, wat tot uitdrukking komt in twee zichtbare voorkanten die je welkom heten in het CID en Den Haag, en Leidschendam-Voorburg. Deze ambitie is leidend bij de nieuwe stedenbouwkundige uitgangspunten voor de herontwikkeling van Sociale Zaken.

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 (LV) zorgen voor een betere verbinding tussen 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 het primaat. De Voorburgse en Haagse zijde worden beter met elkaar verbonden door het gebruikscomfort en belevingswaarde van de bestaande onderdoorgangen te verbeteren (sociale veiligheid, verbreden, kwaliteit inrichting 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 rond station Laan van NOI zich door 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. De bestaande cluster wordt uitgebreid met ruimte voor nieuwe high-end instellingen, hoofdkantoren (al dan niet single tenant), start-ups, scale-ups en hieraan gerelateerd onderwijs op middelbaar en hoger niveau, die 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 & 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 omringende wijken. Uitgangspunt is dat de beoogde ontwikkelingen door bijv. 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: Eyeline en Skyline'. 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

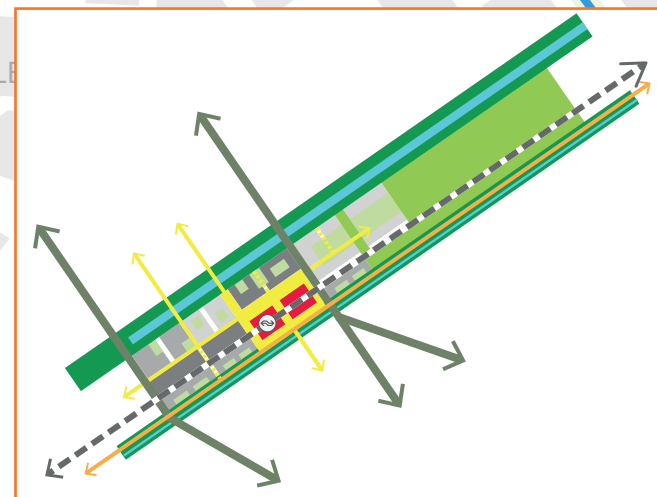
AGENDAKAART ICT - SECURITY CAMPUS Den Haag Laan van NOI

-  stationsvernieuwing
-  ontvangstdomein station (bijzondere buitenruimte)
-  hoogwaardige buitenruimte
- stedelijke ontwikkeling*
-  realisatie
-  agenda
-  perspectief
-  perspectief; grondgebied gemeente Leidschendam-Voorburg
-  groen en water
-  groene verbinding
-  Velostrada Den Haag-Leiden
-  langzaam-verkeersroute
-  tramlijn met halte
-  spoorzone
-  gemeentegrens tussen Den Haag en Leidschendam-Voorburg



50m

250m



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 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 (o.a. 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 Policy Campus 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.

4.2 Integrale opgaven

Als uitwerking van het ontwikkelingsperspectief agendeert de gebiedsagenda Laan van NOI 12 hoofdopgaven die bijdragen aan de strategische opgave Den Haag Laan van NOI. Het betreft integrale opgaven, die thematisch worden uitgesplitst in deelopgaves in hoofdstuk 5. Daaraan voorafgaand worden in hoofdstuk 6 de ontwikkellocaties behandeld.

De opgaves zijn:

Opwaarderen station en ontvangstdomein

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 (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, trein, et cetera door de bestaande tram-/bushalte Laan van NOI en de calamiteitenhalte met keurvoorziening ter hersituering 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 spoorwegeronderdoorgang. De barrièrewerking van het spoor zwakt hierdoor af waardoor één samenhangend gebied ontstaat.

Stedelijke groene ICT - Security Campus

5. Opstellen van een integraal buitenruimteplan in samenhang met het kwaliteitsniveau dat wordt vastgelegd in de 'Gereedheidskist Buitenruimte CID'. 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 o.a. 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 kantoor tijd een aantrekkelijk gebied wordt.

Programmatisch gaat het in de gebiedsagenda om een opgave van 195.000 tot 250.000 m2 voor een mix van functies (kantoren, congres, onderwijs, kennisinstellingen, wonen, etc). Deze voorraad is flexibel inzetbaar zodat kan worden ingespeeld op veranderingen in de vraag van de markt (economie, wonen, etc.).

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.

Relaties met de omgeving versterken

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 (à la Haagse loper) die als kantorenlocatie een belangrijke economische drager van Den Haag is.

4.3 Locaties

Momenteel zijn rondom Den Haag Laan van NOI diverse ontwikkellocaties in verschillende stadia van planvorming. Om de gezamenlijke ambities zoals geformuleerd voor het gebied rondom het station te behalen, draagt iedere individuele ontwikkeling ruimtelijk en financieel bij aan de overkoepelende doelstellingen. In hoofdstuk 7 wordt op de financiële component ingegaan.

In de gebiedsagenda wordt onderscheid gemaakt in de drie stadia van planvorming:

Realisatie:

Deze categorie betreft locaties waarvoor de kaders bestuurlijk zijn vastgesteld; bouwplannen worden uitgewerkt of uitgevoerd gaan worden.

Agenda:

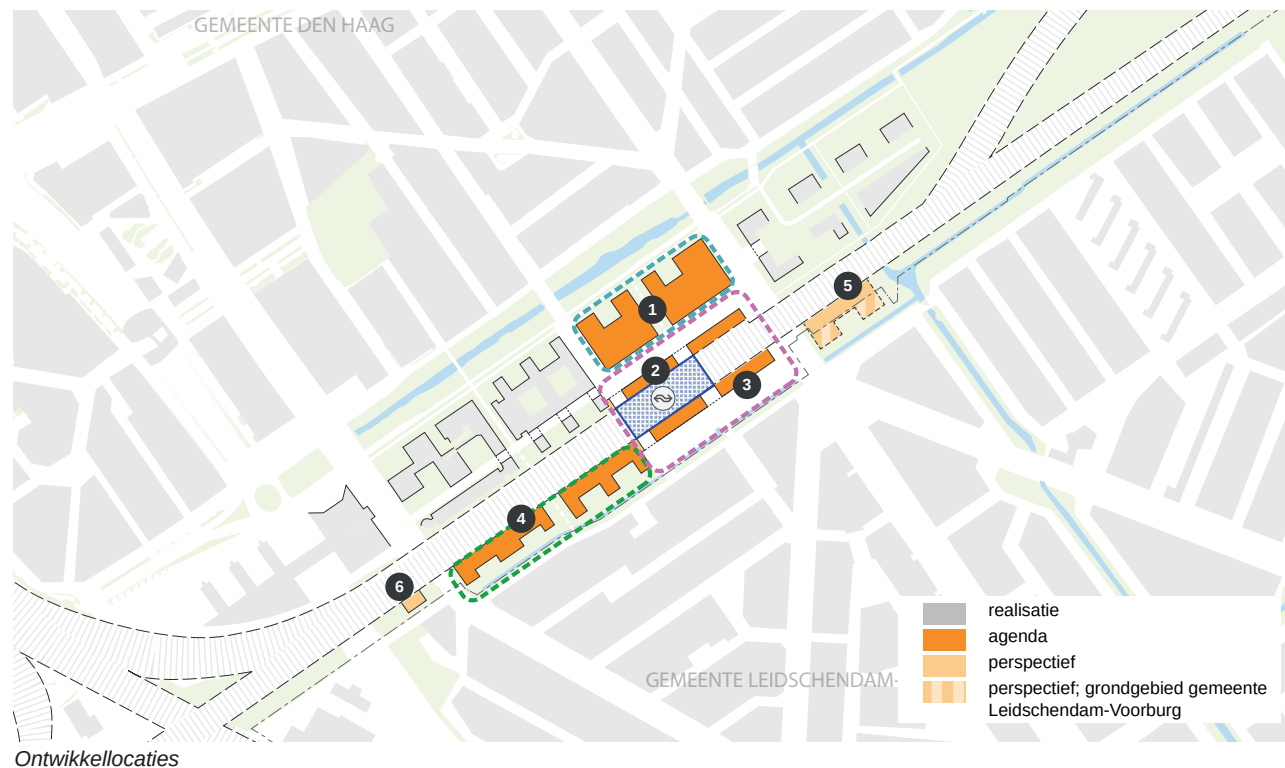
Deze categorie betreft potentiële ontwikkellocaties, waarvoor de gemeente op korte termijn een kader gaat opstellen. Van deze locaties is de verwachting dat ze in 4 tot 8 jaar tot ontwikkeling gebracht kunnen worden.

Perspectief:

Ontwikkelgebieden waarvan (her)ontwikkeling op termijn te verwachten is. Nog geen concreet initiatief of planvorming.

In de planvorming voor de ontwikkelgebieden wordt ook het openbaar gebied meegenomen. De kwaliteit van de herinrichting van de openbare ruimte is van belang voor het bieden van een aantrekkelijk leef- en interactieklimaat en ter ondersteuning ter versterking van de economische vestigingsklimaat en sociale structuur. Vooruitlopend op de ontwikkelgebieden wordt gewerkt aan de herinrichting van de openbare ruimte als aanzet voor de campusontwikkeling en kwaliteitsverbetering van de stadsentree.

Een beknopte beschrijving van de ontwikkellocaties en openbare ruimte is te vinden in hoofdstuk 6.



- 1 Herontwikkeling Ministerie van sociale zaken en werkgelegenheid (Soza- locatie)
 - 2 Ontwikkelzone spoor Den Haag Laan van NOI inclusief station (Haagse zijde)
 - 3 Ontwikkelzone spoor Den Haag Laan van NOI inclusief station (Voorburgse zijde)
 - 4 Ontwikkeling Van Alphenstraat
 - 5 Ontwikkeling Nicolaas Beetslaan
 - 6 Ontwikkeling Hoek Prinses Beatrixlaan - Spoorstraat
- Ministerie van sociale zaken en werkgelegenheid (Soza- locatie)
- Station Laan van NOI
- Van Alphenstraat



*Impressie 1e verkenning ontwikkellocaties
(status concept)*

Spoorstraat

Van Alphenstraat

*station
Voorburgse zijde*

*station
Haagse zijde*

*Nicolaas
Beetslaan*

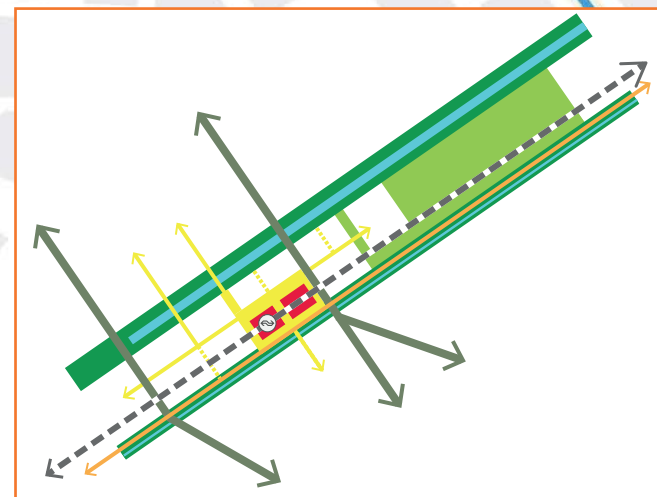
*ministerie van Sociale Zaken
en Werkgelegenheid*

RAAMWERK BUITENRUIMTE

- buitenruimte raamwerk*
- ontvangstdomein station (bijzondere buitenruimte)
 - hoogwaardige buitenruimte
- overig*
- interactie plint-buitenruimte
 - bestaand groen
 - spoorzone
- groen raamwerk*
- hoofdgroenstructuur
 - idem + ecologische zone
 - campusgroen
 - buurtpark
 - groene stadslanen
 - groene verbinding
- verkeer*
- Velostrada Den Haag-Leiden
 - langzaam-verkeersroute
 - tramlijn met halte

50m 250m

Raamwerk van buitenruimte en publieke ruimte



5. OPGAVEN

5.1 Raamwerk buitenruimte

Binnen het gebied Den Haag Laan van NOI wordt ingezet op de structurele verbetering van het raamwerk van buitenruimte, vergroenen en versterken van landschappelijke structuren, verbeteren van loop- en fietsroutes etc. In een verdichtende stad stellen burgers en bedrijven hogere eisen aan de kwaliteit en leefbaarheid van de openbare ruimte. Het intensievere gebruik vraagt hier ook om. De verdichting rondom station Den Haag Laan van NOI wordt gebruikt om van een logistieke knoop een aantrekkelijk ontvangstdomein te maken, waarbij de verbindingen met de omgeving worden verbeterd, passend bij de ontwikkeling naar een campus met een hoogwaardig woon- en werkmilieu.

De buitenruimte vormt de mal waarbinnen ontwikkelingen plaats vinden. Het is de structuurdrager van het gebied en voorwaardelijk om het geheel goed te laten functioneren. Bij de gebiedsontwikkeling binnen het gebied Den Haag Laan van NOI versterken we de bestaande groene Schenkzone en de groenzone Van Alphenstraat. Deze groenstructuren trekken we het gebied in. Het groen krijgt een centrale rol in de buitenruimte van de ICT-Security Campus.

De ambities voor de buitenruimte werken we uit in een integraal buitenruimteplan, als vervolg op het buitenruimteprogramma 'Stadsentrees'. De kwaliteit die hierin wordt vastgelegd is bepalend voor de omgevingskwaliteit van de voorgenomen ontwikkelingen. Zij kunnen hiervan mee profiteren op voorwaarde dat de ontwikkelingen zich ook houden aan de vooraf meegegeven voorwaarden. De uitkomsten worden toegepast in de diverse plan uitwerkingskaders en nota's van uitgangspunten.

Het gebruik en de beleving van het publieke domein is een optelsom van hoogwaardige inrichting van het openbaar gebied en openbaar toegankelijke buitenruimte (op privaat

terrein) in combinatie met levendig en publiek toegankelijk programma dat aan de buitenruimte grenst. Het activeren van de plinten zorgt voor ogen op de straat, verlevendigen het straatbeeld en versterken de routes en plekken in het gebied. Daarnaast zorgt de verdichting ervoor dat ruimte voor ontmoeting en sociale en economische interactie behalve in de openbare buitenruimte ook plekken krijgen in en op gebouwen, door publieke interieurs, collectieve en openbare daktuinen (waterberging en vertraagd afvoeren van water), etc. te realiseren. Dit is onderdeel van de taak van de ontwikkelende partijen die verplicht medeverantwoordelijk zijn om zorg te dragen aan een goede openbare ruimte. Zij krijgen ook de opdracht mee om de druk op de buitenruimte te verlagen door zoveel mogelijk zaken op te lossen op de eigen kavel zoals het inpandig oplossen van fietsparkeren, afvalinzameling, bevoorrading, etc. Deze afspraken moeten voorafgaand aan het ontwikkeltraject duidelijk zijn.

Klimaatadaptatie zorgt ervoor dat de stad minder nadelige gevolgen ondervindt van extreme neerslag en hitte. In de openbare ruimte worden daarom de effecten van de klimaatverandering opgevangen door vergroening en opvang van regenwater. Bij de ontwikkeling van ieder individueel plot is vergroening en versterking van de kwaliteit van de buitenruimte (naast een programmatische bijdrage) daarom onderdeel van de ontwikkelopgave. Binnen de plots vindt vergroening plaats in de vorm van groene hoven, groene daken, pocket parks, etc. Ook wordt ruimte gereserveerd voor de opgave van energietransitie.

Efficiënt gebruik van beschikbare ondergronds ruimte is noodzakelijk om de toenemende ruimtebehoefte van de traditionele infrastructuur én nieuwe vormen van infrastructuur (ten behoeve van energietoevoer en digitale infrastructuur (smartgrids)) te accommoderen. De complexiteit van de opgave vraagt wanneer nodig ook om toepassing van intelligente oplossingen.





Impressie Schenkzone en Wilhelmina van Pruisenweg (Bron: Voorlopig Ontwerp campus Laan van NOI; MTD Landschapsarchitecten)

Het gebruik van de ondergrond moet goed gecoördineerd worden met de eisen voor een aantrekkelijke en veilige openbare ruimte op maaiveld niveau om de beoogde vergroening van de openbare ruimte ook daadwerkelijk mogelijk te maken. Het is daarom van belang om de inrichting onder- én bovengronds aan het begin van de ontwikkeling mee te nemen.

Belangrijkste opgaves voor de buitenruimte zijn:

1. Station Laan van NOI is het 3e station van Den Haag. Deze wordt niet alleen intensief gebruikt door Haagse bezoekers en bewoners maar in gelijke mate door mensen met Leidschendam-Voorburg als vertrekpunt of bestemming. De buitenruimte rond het station, het 'ontvangstdomein', moet daarom aan beide zijden van het station gelijkwaardig en aantrekkelijk zijn. De vernieuwde buitenruimte is gericht op de voetganger en de fietser. In combinatie met het toevoegen van voorzieningen, kleinschalige detailhandel en horeca moet deze verleiden om ook in het gebied te verblijven.
2. Beter verbinden van beide zijden van het spoor (en de twee gemeenten Den Haag – Leidschendam-Voorburg) door de bestaande onderdoorgangen te verbeteren en tenminste 1 nieuwe onderdoorgang toe te voegen. Bij de bestaande verbindingen moet een slag worden gemaakt in de kwaliteit van de openbare ruimte en sociale veiligheid (verlichting). Voor de bestaande, smalle stationstunnel moet de toegankelijkheid voor voetganger en fietser

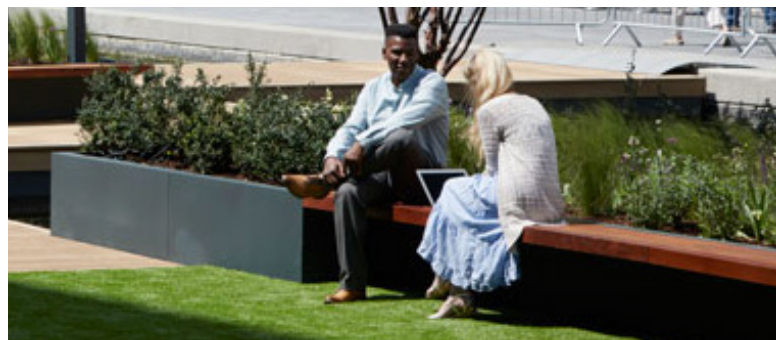
worden verbeterd en een capaciteitsstudie inzicht geven in de noodzaak tot verbreding.

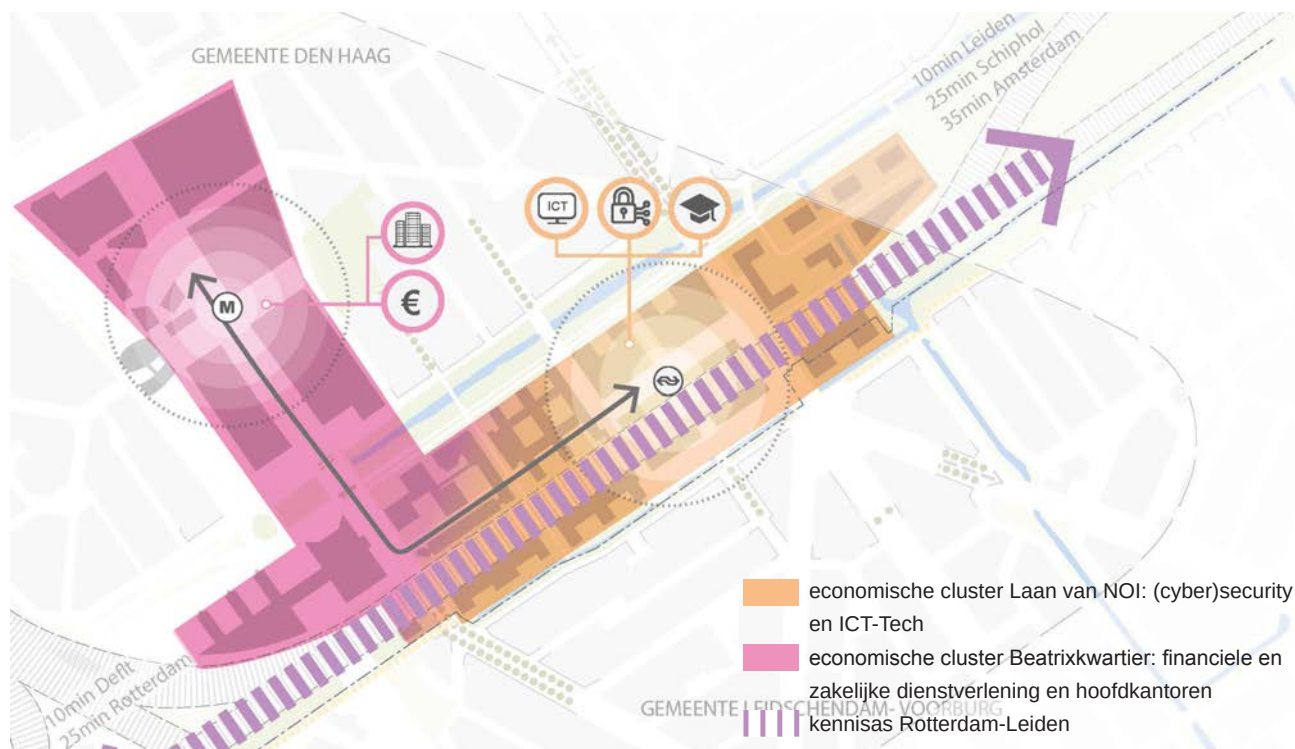
3. Versterken van de kwaliteiten van de twee groene ruimtelijke dragers, waar het gebied Laan van NOI door wordt ingekaderd:
 - de bestaande ecologische verbinding Schenkzone. De Schenkzone wordt deels opnieuw ingericht om de ecologische waarde te versterken. Dit is een bestaande opgave, waarvoor subsidie is aangevraagd. De bestaande watergang wordt voorzien van natuurvriendelijke oevers, die leidt tot een vergroting van de waterbergingscapaciteit en de soortenrijkheid.
 - De nieuwe groen-blauwe verbinding langs de Van Alphenstraat. De Van Alphenstraat wordt heringericht als groene en waterrijke recreatieve zone, waarvan ook de Velostrada (snelfietsroute), die de verbinding met o.a. Den Haag HS maakt, onderdeel is.
4. Vergroenen van de campus door aan beide zijden van het spoor het groene karakter van de groen dragers verder het gebied in te brengen en te verbinden met gebruiksgroen voor bewegen en spelen, rust, waterberging en verkoeling. Bijvoorbeeld in de vorm van groene inprickers, aantrekkelijke groene hoven en pocket parks, en (vanuit het openbaar gebied beleefbare) groene daken/gevels. Deze dragen bij aan de diversiteit van flora, fauna, natuur-inclusiviteit, waterberging en verkoeling.

5. Verbeteren van verbindingen met de omgeving zoals het Beatrixkwartier dat op loopafstand ligt van Den Haag Laan van NOI. De Wilhelmina van Pruisenweg wordt vergroend, meer ingericht voor langzaam verkeer en begeleid door aantrekkelijke plinten á la de Haagse loper. Deze vergroening wordt doorgezet op de Prinses Beatrixlaan. Ook moet eenheid worden gezocht in materiaalgebruik.
6. Bij de ontwikkeling van ieder individueel plot is vergroening en versterking van de kwaliteit van de buitenruimte een integraal onderdeel van de planvorming, onder meer om de sociale opgave te realiseren.

Kwaliteits- & beheerniveau

Net als elders in de CID ontwikkelgebieden is het nodig om de inrichtings- en beheerkwaliteit te verhogen. De voorgestelde verdichting van deze gebieden leidt tot een intensiever gebruik met tegelijk hogere eisen en ambities voor aantrekkelijkheid, duurzaamheid, klimaatadaptatie en gebruik van de openbare ruimte. Dit werken we uit in een 'Gereedschapskist Buitenruimte CID', waarin de benadering voor de inrichting, gebruik, beheer en financiering van de openbare ruimte wordt vastgelegd.





Economische profilering

	Laan van NOI / Security ICT Campus
Korte termijn (2019 – 2023)	- Kantoren 40.000 m² - Onderwijs (HSD Campus) circa 7.500 – 10.000 m² - Voorzieningen¹ circa 4.000 - 6.000 m² (zoals dienstverlening, fitness, retail, horeca)
Middellange termijn (2024-2030)	- Kantoren circa 20.000 – 30.000 m², exclusief circa 15.000 m² aan Voorburgse zijde - Voorzieningen circa 6.000 - 11.000 m² (zoals dienstverlening, fitness, retail, horeca), inclusief hotel van 5.000 m²
Lange termijn (2030-2040)	Kantoren circa 30.000 m²

Gewenst programma economie (bron: Gebiedprofielen; STEC)

5.2 Programma

De zone tussen spoor en Schenk bij station Laan van NOI wordt gekenmerkt door zijn monofunctionele structuur van kantoren, die naar binnen toe zijn gekeerd. In de toekomst wordt ingezet op het creëren van een ICT - Security Campus aan weerszijden van het spoor, waarvan het multifunctionaliteit karakter wordt versterkt met een levendig en gemengd programma dat kenmerkend is voor een stedelijke omgeving: een uniek metropolitaan eco-systeem dat talent en innovatie aan zich weet te binden, hart vormt van de Europese Veiligheidscluster biedt.

5.2.1 Economie

Het gebied rondom station Laan van NOI is interessant door zijn internationale bereikbaarheid (Schiphol) en de uitstraling van het aangrenzende Beatrixkwartier: een poort naar de stad en een poort naar het CID. In de bestaande situatie wordt de potentie van deze plek helaas nog onvoldoende benut. Het knooppunt is cruciaal in de doorontwikkeling van de economische pijlers. De sector (cyber)security vormt hierin, als belangrijke sector binnen de economische structuur van Den Haag (ondersteuning van Vrede & Recht), één van de hoofdcomponenten, naast de ICT-concentratie, versterking The Hague Tech, The Hague Security Delta. De campus biedt ruimte aan een evenwichtige mix van nieuwe hoofdkantoren maar ook start-ups, scale-ups en sociale ondernemers. Het creëren van een netwerk van passende partners die het gebied kunnen laden, zoals de bestaande HSD, Yes Delft en ICT-onderwijs, vormt de basis voor de uitbouw van de campus. Zij worden samen met hun spin offs gefaciliteerd in het gebied.

De opgave is om plekken te creëren waar bedrijven makkelijk met elkaar kennis en informatie delen en zo tot groei van innovatie, economie en werkgelegenheid komen. Tegelijk wordt verbinding met de buurt gezocht. Het is daarbij van groot belang dat mensen elkaar kunnen ontmoeten, formeel en informeel; gepland en ongepland. Een succesvol economisch

kerngebied vormt een ecosysteem van grote en kleine bedrijven en kennisinstellingen die relaties onderhouden. Specifieke ontmoetingsplekken zijn van groot belang: congreslocaties, kenniscentra/onderwijs, verzamelgebouwen, buurtvoorzieningen en 'hubs' waar samen wordt gewerkt. Ook unieke instellingen of (inter)nationale functies, die als een magneet werken op bedrijven en instituten, horen bij dit type kerngebieden.

Publieke functies

De omgeving direct rondom het station en de belangrijke langzaam verkeer-verbindingen worden ondersteund en geactiveerd door levendig programma in de plint te faciliteren.

- 10% van het totale programma is voor voorzieningen (publieksfuncties, dienstverlenende functies, maatschappelijke functies, kleinschalige detailhandel, hotel en fitnesscentrum/sportschool, buurtvoorzieningen). Deze zijn niet alleen ter ondersteuning van de campus maar ook voor de buurt.
- 5% van het totale programma is voor onderwijs & kennis. Ook functies in de culturele sector vallen hierbinnen. Deze zijn passend in het CID omdat ze als stedelijke ontmoetingsplaats functioneren.

Branding

Beatrixkwartier en Laan van NOI versterken elkaar economisch en worden daarom als één gebied gebrand. Onderzocht wordt wat de toekomstige naam van het gebied wordt.

Social return

De diverse projecten kunnen gedurende de ontwikkel- en realisatiefase ook een maatschappelijke en economische bijdrage leveren door een social return toe te passen. Hiermee worden extra arbeidsplekken, werkervaringsplekken of stageplekken voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt gecreëerd. De sturingsmogelijkheden van de gemeente worden onderzocht.

5.2.2 Wonen

De verdichting rondom Laan van NOI is bij uitstek een kans om te werken aan een meer gemengde wijk en een levendig en bruisend interactiemilieu. Wonen is onderdeel van de mix van stedelijke functies. Op deze plek wordt een aantrekkelijk stedelijk woonmilieu gecreëerd, dat zich met name richt op empty nesters, starters en stedelijke gezinnen. Deze doelgroepen maken het mogelijk dat inwoners van de bestaande woningen in Bezuidenhout en omliggende wijken een volgende stap zetten in hun wooncarrière, wat zorgt voor extra dynamiek in de woningen in dat deel van de stad. Voor (kleine) stedelijke gezinnen ziet de gemeente mogelijkheden voor gezinsappartementen. De toe te voegen woningen zouden idealiter geschikt zijn voor kleine huishoudens tot de leeftijd 35 jaar. Daarnaast past bij dit gebied een aanbod gericht op expats, jonge stellen, young urban professionals, kenniswerkers en studenten.

Via een gezamenlijke taskforce van gemeente, onderwijsinstellingen en corporaties wordt in beeld gebracht wat het concrete vraag en aanbod is van studentenhuisvesting. Hiermee kan worden gestuurd op de benodigde studentenhuisvesting voor het gebied rondom Den Haag Laan van NOI.

Segmenten

In het aangrenzende woongebied van Bezuidenhout-midden en -oost is relatief weinig sociale woningbouw aanwezig (tussen de 4% en 7%). Mede daarom valt het gebied rondom Laan van NOI in de Woonvisie onder de "toevoegstrategie" sociale woningbouw. Uitgangspunt voor woningbouw rondom Laan van NOI is dat 30% gerealiseerd wordt in het sociale segment (huur < €710 (prijsspeil 2018)), met variërende oppervlaktes. Studentenwoningen en minder gangbare woonvormen (woongroepen, wooncomplexen voor kwetsbare (zorg)groepen) kunnen onderdeel zijn van deze opgave van 30% sociale woningbouw, wanneer deze gerealiseerd worden door een corporatie. Daarnaast wordt 20% gerealiseerd in de categorie "huur – middensegment, laag" (huur €710 - €950 per maand).

Typologieën

Diversifiëren van het programma is van groot belang om een gemengd milieu te realiseren met verschillende woningtypen en woninggroottes. Voor de woninggrootte worden daarom de volgende principes gehanteerd:

- Bij een initiatief is het woningbouwprogramma samengesteld uit een evenwichtige mix van verschillende woningtypes, waardoor een gevarieerd en breed aanbod ontstaat dat verschillende doelgroepen aanspreekt. Het prijssegment wordt hier los van beschouwd.
- Het aantal kleine woningen met een oppervlakte van kleiner dan 40 m2 gbo wordt beperkt tot een ondergeschikt aantal ten behoeve van een kwalitatief aanbod. Studentenwoningen, zorgwoningen en bijzondere concepten worden hierin niet in meegerekend.



MOBILITEIT

- Fietsverkeer**
- bestaande hoofd as fietsnetwerk
 - te verbeteren fietsroute (fijnmazig netwerk)
 - velostrada
 - openbare fietsenstalling
- Voetganger**
- autoluw gebied
 - autotoegankelijk met nadruk op LV
 - verbeteren oversteek voetganger
- Gemotoriseerd verkeer**
- Utrechtsebaan
 - 50km weg
- Openbaar vervoer**
- OV terminal
 - spoorzone
 - tramlijn
 - Metro E / RandstadRail
 - Tramhalte
 - Metro/ RandstadRail halte
 - Bushalte
 - Zoekgebied calamiteitenhalte halte

50m 250m

Mobiliteit



- 1 Inpassing fietsenstalling (korte termijn tijdelijke oplossing; lange termijn onderdeel van de upgrade van het station met gelijkwaardige verdeling over Haagse en Voorburgse zijde)
- 2 Onderzoek situering station (i.r.t. het functioneren van de huidige stationstunnel en opgangen bij toenemende reizigersaantallen en realisatie van de fietsenstalling)

- 3 Onderzoek verplaatsing tram- en bushalte Laan van NOI ter verbetering van de overstap tussen verschillende vervoersmiddelen (i.r.t. situering station)
- 4 Onderzoek inpassing calamiteitenhalte en keervoorziening voor tram (tweesporig)
- 5 Onderzoek autoluw maken campusgebied
- 6 Inpassing lange afstands fietsverbinding Velostrada tussen Den Haag en Leiden

- Gebiedsbrede opgave
- Mobiliteitsonderzoek
 - Dynamisch verkeersonderzoek
 - Onderzoek OV-gericht bouwen (t.b.v. een aangepaste parkeernorm voor nieuwe ontwikkelingen) + besluitvorming + locatie onderzoek en haalbaarheid openbare parkeergarage

5.3 Mobiliteit

OV-georiënteerd bouwen

Het station Laan van NOI is bepalend voor de bereikbaarheid van het gebied. Het mobiliteitsbeleid voor deze locatie wordt afgestemd op de nabijheid van het station. Het is zeer aannemelijk dat de nieuwe bewoners en gebruikers van het gebied die hier gaan wonen en verblijven, deze locatie kiezen vanwege de nabijheid van het station.

De locatie is bij uitstek geschikt voor het zogenaamde OV-georiënteerd bouwen. Deze wordt gekenmerkt door een hoogwaardige, zeer autoluwe inrichting van de buitenruimte en is gericht op het gebruik van het openbaar vervoer en van de meest elementaire vormen van verplaatsen zoals lopen en fietsen. De opgave is om verder vorm te geven aan het OV-georiënteerd bouwen.

Station

Het huidige station is een halte voor intercitytreinen en voor de Randstadrail/metro. De capaciteit van het station wat betreft het aantal sporen en haltes is in orde en door de viersporigheid toegerust op eventuele intensivering van het treinverkeer.

De toegankelijkheid van het huidige station is niet optimaal. Tijdens de spits is het station niet toegerust op het aantal reizigers. Dit uit zich in problemen in de doorstroming in de smalle toegangstunnel naar de perrons. De ambitie voor het station Laan van NOI op het gebied van mobiliteit ligt op het verbeteren van de toegankelijkheid. Hierbij moet niet alleen rekening worden gehouden met het huidige aantal reizigers, maar ook met de toekomstige extra reizigers door de nieuwe ontwikkelingen. Onderzocht moet worden of dit opgelost wordt door de bestaande toegangstunnel te verbreden of dat de nieuwe ondergang tussen de Haagse en Voorburgse zijde (ook) wordt ingezet als toegang naar de perrons.

Stimuleren van de voetganger en fietser

De omgeving van het station biedt de ideale omstandigheden om de mobiliteitstransitie (zie hoofdstuk 2) in deze gebieden op gang te brengen. De stationsomgeving Den Haag Laan van NOI krijgt een hoogwaardige autoluwe inrichting, die primair is ingericht voor het langzame verkeer (fietser en voetganger). Fiets- en voetgangersverbindingen worden verbeterd. In de bestaande situatie is er een tekort aan fietsparkeerplekken aan beide zijden van het station. Onderdeel van de vernieuwing van het station is een nieuwe inpandige stalling, aan zowel de Haagse als Voorburgse zijde. Toewijzing als handhavingsgebied zorgt ervoor dat de buitenruimte niet verrommeld. Dit komt de kwaliteit van de openbare ruimte ten goede. Ook de andere ontwikkelingen worden daarom voorzien van voldoende inpandige en goed bereikbare fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein voor bewoners en bezoekers.

In totaal worden bij het station 2.500 plaatsen gerealiseerd (inclusief OV fietsen en voorzieningen voor elektrische fietsen, bron: onderzoek Prorail 2016). De verdeling tussen beide zijden van het station is 50% om 50%, overeenkomstig de verdeling van de reizigersstromen.

Op korte termijn wordt een eerste stap gemaakt in de uitbreiding van het aantal stallingsplaatsen door de bestaande stalling aan de Voorburgse zijde te vergroten en fietsenrekken aan de Haagse zijde opnieuw te organiseren. Deze actie wordt gecombineerd met een kwaliteitsslag in de buitenruimte.

Autoverkeer

De mate van verdichting rondom station Laan van NOI wordt mede bepaald door de hoeveelheid extra autoverkeer die het gebied aan kan. De gevolgen voor het verkeerssysteem worden onderzocht in samenhang met de overige ontwikkelingen binnen het CID-gebied (inclusief het Beatrixkwartier) in een dynamisch verkeersonderzoek. Op basis van de uitkomsten zal worden bepaald of en welke ingrepen nodig zijn in het infrastructurele netwerk en welke mate van verdichting kan plaatsvinden.



Bereikbaarheid

Uitgangspunt is dat locaties ondanks de verdichting bereikbaar blijven voor bezorgend verkeer, hulpdiensten, fietsers en noodzakelijk autoverkeer. Daarbij kan creatief worden gekeken met veiligheid, waarbij hulpdiensten ook gebruik kunnen maken van fietspaden.

Autoparkeren

In het kader van OV-georiënteerd bouwen vindt onderzoek plaats naar de parkeerbehoefte. Haalbaarheid, druk op de omgeving en effecten op het economische vestigingsklimaat spelen hierin een rol. Voor deze projecten kan de parkeernorm vervangen worden door een gebiedsgerichte mobiliteitsnorm, waarbij de ontwikkelaar ruimte heeft deze met (deel)auto's en -fietsen en OV-arrangementen in te vullen. Met deze nader te bepalen lagere parkeernorm wordt een toekomstbestendige situatie gecreëerd die aansluit op de mobiliteitstransitie.

Alle ontwikkelingen voorzien in parkeerplaatsen op eigen terrein. De openbare ruimte kan hier niet voor ingezet worden.

Om parkeerproblemen in de omliggende wijken te voorkomen moet er in alle omliggende gebieden een parkeerregeling komen. Momenteel wordt daarom gewerkt aan het besluit om het tijdvak voor betaald parkeren in Bezuidenhout uit te breiden tot 0:00 uur. Daarnaast worden er bij nieuwbouwprojecten geen parkeervergunningen op straatniveau verstrekt zodat er ook echt kan worden afgedwongen dat hier mensen gaan wonen die geen auto hebben. Met deze maatregel wordt autobezit van alle nieuwe ontwikkelingen ontmoedigd en kan er echt OV georiënteerd worden gebouwd. Het is wenselijk vergelijkbare maatregelen te treffen aan de voorburgse zijde. Hierover wordt in overleg gegaan met de gemeente Leidschendam-Voorburg. In de omgeving van Den Haag Laan van NOI is geen openbare parkeervoorziening aanwezig. Daarom wordt onderzocht of in het gebied een nieuwe openbare parkeergarage gerealiseerd kan worden. Hiervoor wordt een haalbaarheidsstudie uitgevoerd, waarbij verschillende locaties worden onderzocht. Uitgangspunt is een flexibel gebouw te realiseren.

Keervoorziening tram

Aan de Haagse zijde van het spoor verdwijnt op termijn de tramkeerlus met calamiteitenhalte, zodat hier meer ruimte voor de fietser en de voetganger ontstaat. Hiervoor komt een keervoorziening in de plaats, waar bij de HTM met nieuwe voertuigen op hetzelfde (doodlopende) spoor kan keren (de zogenaamde tailtrack). Dit biedt ook kansen voor een nieuwe situering van de reguliere halte. Allen moeten een nieuwe situering krijgen in de nabijheid van het station. De situering van haltes voor tram en bus en stationsentree worden in samenhang onderzocht en uitgewerkt. Inzet is het gelijkwaardig positioneren van het station en het verbeteren van de overstap.



5.4 Duurzaamheid

Uitgangspunt bij de gebiedsontwikkeling van Laan van NOI is dat we inzetten op verdichten, vergroenen en verduurzamen. Door de woningbouw- en werkopgave in de bestaande stad te realiseren, kiezen we ervoor de bestaande hoog gewaardeerde kwaliteiten van het landschap om de stad, de parken en het groen te koesteren. Verdichtingen rond een stationslocatie profiteren van een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer en door de nabijheid van functies is het aantrekkelijk om te gaan wandelen en fietsen. Vanuit duurzaamheid bezien zijn dit belangrijke strategische keuzes. Daarnaast staan voor Den Haag Laan van NOI de volgende uitgangspunten centraal staan:

- Duurzaam gebouw en gebied
- Klimaatbestendige inrichting en ontwikkeling
- Groen- en natuur inclusief bouwen
- Energietransitie
- Grondstoffenmanagement

Duurzaam gebouw en gebied

Duurzaamheid is essentieel voor de leefbaarheid, de kwaliteit en de toekomstbestendigheid van de stad. Initiatiefnemers hebben de vrijheid om te kiezen voor een bepaald prestatie-instrument waarbij een geschikte mix aan maatregelen op gebouw- en/of gebiedsniveau kan worden toegepast. Prestatie-instrumenten geven de opdrachtgever een stuur in handen om een combinatie van maatschappelijke ambities te realiseren. De markt krijgt maximale ontwerp vrijheid voor oplossingen. Nieuwbouw heeft geen aardgas meer. De volgende ambities van toepassing:

- Op gebouw- en gebiedsniveau geldt BREEAM-NL minimaal 4 sterren (excellent). Het keurmerk BREEAM-NL Gebied 2018 wordt toegepast. Dit keurmerk omvat vrijwel alle duurzaamheidskenmerken. Voorbeelden: EnergieRijk Den Haag en Green Business Club Beatrixkwartier. Het toepassen van circulaire materialen geeft hogere

scores. Bekeken wordt of de proceskwaliteit versterkt wordt door een combinatie van deze gebiedsprestatie en de Leefbaarheidseffectrapportage (LER). Ook kan de toepassing van dit instrument belangrijke data ontsluiten voor de milieu effect rapportage.

- GPR Gebouw van minimaal 8 voor de thema's: milieu, gezondheid, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde; voor energie geldt een score van 9. Er zijn meer prestatie-instrumenten als LEED en DPL, maar die zijn minder toegepast in NL of gedateerd.
- Overmaat in de plint en stedelijke laag; toepassen van een grotere verdiepingshoogte waarin meerdere functies (zoals woningen en kantoren) kunnen worden opgevangen. De flexibiliteit in functies wordt in ieder geval in de stedelijke laag verplicht gesteld.
- rekening houden met veranderingen, aanpassingen, onderhoud en vervanging van verschillende bouwonderdelen.
- Met een tot bewegen uitnodigende stedenbouw zijn er mogelijkheden tot aantrekkelijke en gezonde langzaam verkeerverbindingen in groen en langs water.

Klimaatbestendige inrichting en ontwikkeling

Als gevolg van klimaatverandering neemt de kans op extremen in neerslag, droogte en hitte toe. Uit de stads-brede stresstest kaarten voor neerslag en hitte, blijkt dit agendagebied kwetsbaar voor extremen in neerslag en temperatuur. Daarnaast ligt er veel vitale infrastructuur in het gebied. Herontwikkeling maakt het mogelijk om de bestaande stad hier beter op in te richten, zodat we overlast en schade voorkomen/beperken. Het is belangrijk om bij gebiedsontwikkeling daarmee rekening te houden. Bij een intensiever ruimtegebruik nemen kwetsbaarheid en schade alleen maar toe, tenzij klimaat adaptieve maatregelen worden toegepast. Bijvoorbeeld door water vast te houden op daken en in de buitenruimte. En door waterrobuust te bouwen. De stresstesten bieden een

hulpmiddel om hier in gezamenlijkheid een afweging in te maken. Minimale voorwaarde is dat negatieve effecten op de waterhuishouding worden voorkomen of gecompenseerd. Op 4 oktober 2018 heeft de gemeente hiervoor het 'Convenant Klimaatadaptief Bouwen' ondertekend. In samenwerking met verschillende partijen werken we de ambities voor klimaatadaptief bouwen verder uit.

Groen- en natuur inclusief bouwen

Het behoud en ontwikkelen van groen is van belang voor een leefbare en gezonde stad en voor de biodiversiteit. In dichtbebouwde gebieden is de behoefte aan groene leefruimte groot. Hoogbouw biedt kansen om groene, aantrekkelijke buitenruimtes toe te voegen. Bij hoogbouw geldt dat minimaal 100% van de 'footprint van de stedelijke laag' moet worden gecompenseerd als openbare ruimte, als groenvoorziening of als daktuin. Daarvan moet minimaal 40% ingericht worden met groen dat een bijdrage levert aan biodiversiteit. Gebruik van daken tbv energie-opwekking en/of waterretentie moet tot basis ontwerpuitgangspunten bij nieuwe ontwikkelingen gaan behoren.

Op voorhand moet worden gerekend op het toepassen van maatregelen gebaseerd op een puntensysteem 'groen- en natuur inclusief bouwen' dat overigens nog in ontwikkeling is. Zodra deze is vastgesteld, wordt dit verplicht gesteld.

De Schenk vormt een belangrijke identiteit in het gebied. Deze schakel is belangrijk in de kringloop van het water die bestaat uit oppervlakte-, hemel-, drink-, grijs- en zwart water en die in samenhang wordt ontworpen met de energie- en (toeristische) belevingsfunctie. Ook is extra waterberging mogelijk door natuurvriendelijke oevers en verbreden van bestaande watergangen. Versterking van de groene verbindingen (Schenkzone en Van Alphenstraat) en het groen het gebied intrekken verbetert de kwaliteit van het gebied en voorkomt hittestress.

Circulaire economie

Door in het ontwerp van een gebied of gebouw flexibiliteit in te bouwen, is het voor meerdere doeleinden geschikt en kan het, met alle gebruikte bouwmaterialen, langer in gebruik blijven. Gebouwen moeten eenvoudig zijn aan te passen als het gebruik daarom vraagt. Informatie die gebruikt wordt bij het ontwerp moet behouden worden, zodat duidelijk is welke materialen waar zijn toegepast.

Bij de bouw zal er meer ruimte komen voor de inschrijvers om invulling te geven aan een circulaire aanpak. Innovatieve ideeën uit de markt krijgen een kans.

Energietransitie.

Uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen is dat er gebruik gemaakt wordt van duurzame bronnen voor warmte en elektriciteit. Verdichting maakt het mogelijk om op gebiedsniveau rendabele duurzame warmtenetwerken te ontwikkelen. Het nieuwbouwprogramma en de elektrificatie van omliggend bestaand gebied zal een verzwaring van het bestaande elektranet betekenen. Er worden het komende jaar verschillende energiemogelijkheden voor het CID uitgewerkt en afgewogen. Daaruit zal blijken welke keuzes noodzakelijk zijn. De beschikbare ruimte en inpassingsmogelijkheden ondergronds en bovengronds zijn wegingsfactoren die hierin meegenomen worden. Of en welke ruimtelijke impact dit heeft wordt met de netbeheerder onderzocht en zo nodig vroegtijdig ingepast. Besluitvorming over energiebronnen vindt daarom plaats in de eerste fase van de planvorming.

Er ligt een stadverwarmingsnet op 90-70°C van Eneco.

Kantorenlocatie Groene Schenk, SoZa en een deel van de Siemens bebouwing is hierop aangesloten.

Dit is niet nodig voor nieuwbouw, die bij voorkeur ontworpen wordt op 15-40°C (lage temperatuur). Een duurzame energiebalans voor geheel Laan van NOI wordt ontworpen.

Opwekking van duurzame energie in en aan de gebouwen is een noodzakelijke en cruciale ontwerp-opgave. Zuid- maar ook oost- en westgevels zullen een belangrijke rol krijgen in de klimaatregeling van de gebouwen. De gevels moeten zomerzoninstraling weren, in de winter juist zon vangen en zonnecollectoren bevatten om zon-energie op te wekken. Hoge dakoppervlakken zijn immers klein. Lage dakoppervlakken moeten groen of licht van kleur zijn met waterbergingscapaciteit.



5.5 Leefbaarheid

De geplande verdichting rondom het investeringsgebied Laan van NOI is van invloed op de leefbaarheid in en rondom het gebied. Denk aan de kwaliteit van de openbare ruimte of voorzieningen zoals winkels, kinderopvang, huisartsen en apotheken. Het toevoegen van woningen (en daarmee bewoners) leidt tot een intensiever gebruik van de openbare ruimte en naar verwachting toenemende aandacht voor de leefbaarheid in de buurt of wijk.

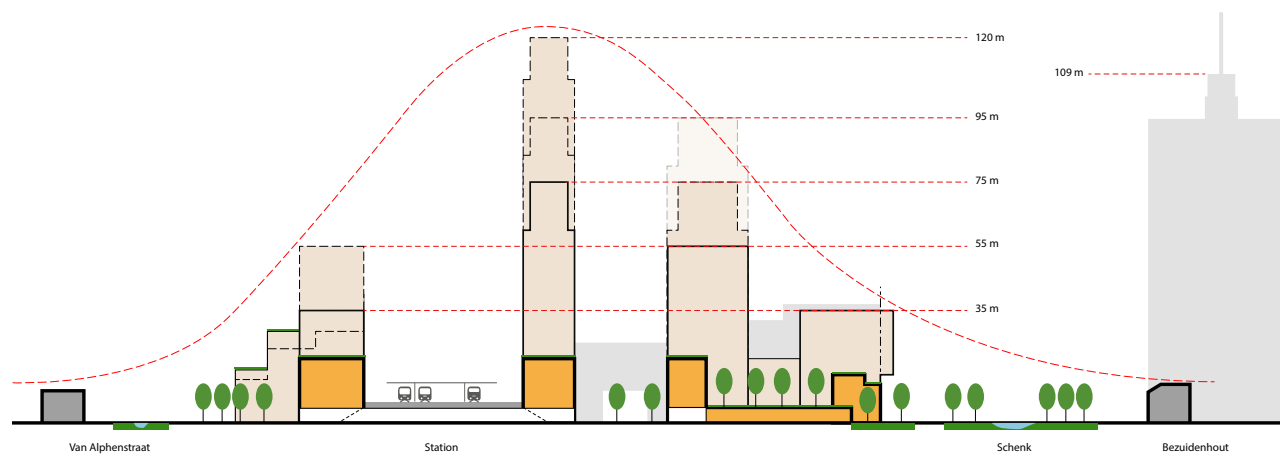
In het Haagse coalitieakkoord staat dat het college de groei vóór de stad wil laten werken en op die plekken wil bouwen waar de stad er beter van wordt. De leefbaarheid van de Haagse buurten en wijken centraal staat daarbij nadrukkelijk centraal.

Om meer beeld te krijgen bij het begrip leefbaarheid is het van belang om dit voornamelijk vanuit het oogpunt van de bewoner of ondernemer te bekijken, omdat dit iets zegt over de mate waarin de leefomgeving aansluit bij de behoeften van de gebruikers. Bezuidenhout, als directe omgeving van het gebied in deze agenda, is aangewezen als experimenteel gebied waar men wil oefenen met een leefbaarheidseffectmonitor. De basis van de effectmonitor ligt bij een instrument (LER) dat in deze wijk is ontwikkeld.

Bij de uitwerking van deze gebiedsagenda willen we inzicht en kennis krijgen over de wijze waarop we leefbaarheidseffecten (gezamenlijk met inwoners) inzichtelijk kunnen maken en kunnen monitoren, in relatie tot de geplande verdichtingsopgave.

Voor het gehele CID gebied wordt een voorzieningenkaart gemaakt die een beeld geeft van het aanwezige voorzieningenniveau en de aanvullingen die nodig zijn om het niveau op peil te houden. Daarbij wordt gekeken naar sport, welzijn, onderwijs, zorg, etc.





5.6 Identiteit

Laan van NOI kan gekarakteriseerd worden als een stedelijke campus. Dit wordt zichtbaar in de ruimtelijke structuur, inrichting van de openbare ruimte en de vormgeving van de bebouwing. De nieuwe ontwikkelingen dragen bij aan de ICT - Security Campus met een levendig en stedelijk milieu. Een sterke wisselwerking tussen gebouw en openbaar leven in combinatie met grote functiemenging dragen bij aan een actieve stad, ook buiten kantooruren. De hogere dichtheid maakt het nodig dat ook binnen gebouwen publieke ruimtes voor de stad worden toegevoegd in de vorm van ontmoetingsgerichte collectieve ruimten zoals atria, third places, stadsbalkons, daktuinen en (binnen)hoven. De publieke sfeer wordt de gebouwen in getrokken, waarbij de gevel geen harde scheiding is tussen publiek en privaat domein.

Om de beoogde identiteit vorm te geven, is sturing op architectuur, massa opbouw en uitstraling plint van groot belang.

Bouwhoogte

In Den Haag is er voor gekozen om de groei van de stad rondom de OV-knooppunten vorm te geven in hoogbouw (50 meter en hoger). Den Haag Laan van NOI is één van deze drie knooppunten en dus gesitueerd in de hoogbouwzone.

De hoogbouwontwikkelingen moeten voldoen aan de Nota Haagse Hoogbouw. Eyeline & skyline (vastgesteld 25 januari; RIS298448). In deze gebiedagenda worden de bouwhoogtes van de hoogbouw voor deze locatie nader gespecificeerd, onder andere omwille van een goede ruimtelijke inpassing. Er is voor het gebied rondom Laan van NOI een indeling gemaakt in drie zones en een hoogte-accent, namelijk tot 55 meter, tot 75 meter en tot 95 meter en vooralsnog een hoogte-accent tot 120 meter bij het station.

In verhouding tot de twee andere polen binnen het CID worden rond Laan van NOI gemiddeld lagere bouwhoogte aangehouden. De context van stedelijke gesloten bouwblokken uit de jaren '20 en '30 van de vorige eeuw in de aangrenzende buurten is hier aanleiding voor. De hoogste bebouwing bevindt zich daarom direct langs het spoor aan de Haagse zijde en bouwt vervolgens in beide richtingen snel af richting de woonbuurten.

De lagere bouwhoogte aan de Schenkkade zorgt er daarnaast voor dat de ecologische Schenk niet de gehele dag in de schaduw komt te liggen. Dit komt ten goede aan de ecologische waarde en de kwaliteit van de routes langs en kruisend met de Schenk.

Op de hoek met de Prinses Beatrixlaan, waar de ICT - Security Campus samen komt met het Beatrixkwartier (Post NL en Nationale Nederlanden) is het mogelijk om hogere bouwhoogtes aan te houden.

De gemeente is nog in overleg met de ontwikkelende partijen. De hoogtezoneringkaart is vooralsnog het uitgangspunt. Uit het vervolgproces kunnen mogelijk nog optimalisaties/aanpassingen volgen.

Ieder bouwplan wordt los van de hoogtezonering getoetst aan de Haagse normen voor bezonning en windhinder.

Beeldkwaliteit

De ICT - Security Campus bevindt zich aan beide zijden van het spoor. Het station vormt de hoofdschakel, die de twee delen met elkaar verbindt naast een aantal andere onderdoorgangen. De samenhang van het gebied komt terug in de architectuur van de bebouwing en het beeld van de openbare ruimte. Hoewel er nuanceverschillen zijn tussen de verschillende ontwikkelingen, vormt het totaal een ensemble. De beeldkwaliteit wordt opgehangen aan de typologie van bestaande gebouwen met groene hoven. De bebouwing is

georiënteerd op de groene dragers van de Schenk en de Van Alphenstraat en reageert hierop met hoven, pocket parks en groene daken.

Het is de opgave om de juiste beeldaspecten vast te leggen in een beeldkwaliteitplan. Hierin kunnen verschillende deelgebieden benoemd worden om de gewenste diversiteit en nuanceverschillen te benadrukken. In het op te stellen beeldkwaliteitplan zullen kwaliteitsaspecten voor het architectonisch beeld, zoals materialisering of nadere vormkenmerken voor de beëindiging van het gebouw (de 'kroon') bepaald worden.

Voorgesteld wordt om voor de ontwikkeling van de gebieden rondom de drie polen van het CID een Kwaliteitsteam aan te stellen dat nieuwe ontwikkelingen toetst en begeleidt aan de hand van de randvoorwaarden en eisen uit het beeldkwaliteitplan. In dit kwaliteitsteam nemen onder andere experts plaats op het gebied van hoogbouw.

6. ONTWIKKELLOCATIES

Het gebied rondom Den Haag Laan van NOI staat aan het begin van een reeks ontwikkelingen, zoals de herontwikkeling van het voormalige ministerie van sociale zaken en werkgelegenheid en de herinrichting van de openbare ruimte. Op basis van de gebiedsagenda wordt aan deze projecten een vervolg en worden nieuwe ontwikkelingen opgestart.

In dit hoofdstuk zijn de initiatieven voor diverse locaties geïllustreerd. Het zijn eerste globale verkenningen, schets impressies en bevinden zich allen nog in conceptfase. Gezamenlijk dragen ze bij aan de ambitie uit deze gebiedsagenda.

6.1 Ministerie van sociale zaken en werkgelegenheid (Soza-locatie)

De ontwikkellocatie bevindt zich centraal in de campus tegenover het station. De plot is in eigendom van een ontwikkelaar. Een deel van het bestaande gebouw is verhuurd en in gebruik door statushouders en start-ups van de HSD.

De doelstellingen zijn:

- ruimte creëren voor de ontwikkeling van het station en het verbeteren van de stadsentree, die in de toekomst aan beide zijden wordt begeleid met levendige plinten. Deze ruimte wordt gecreëerd door het terugleggen van de rooilijn van de Soza-kavel aan de zijde van het spoor.
- het ontwikkelen van levendige plinten die de interactie met het autoluwe stationsplein en de straat aan gaan. Ruimtelijk en programmatisch vormt deze plek door zijn ligging naast het station het brandpunt van het gebied.
- het uitbouwen van de ICT - Security Campus met ruimte voor bedrijven (in verschillende segmenten en doelgroepen), onderwijs. Deze is onderdeel van een mix van functies.
- buitenruimte en publieke binnenruimte in elkaar over te laten lopen.
- verkleinen van de korrel en verfijnen van de structuur van openbare ruimte door een nieuwe doorsteek richting de

Schenk te realiseren. Fietsers en voetganger krijgen de prioriteit.

- een goede overgang in bouwhoogte te creëren van spoor richting de woonbuurt Bezuidenhout.
- het groen het gebouw in en op te trekken in de vorm van groene hoven en daken, die ook beleefbaar zijn vanuit het openbare gebied. Dit leidt tot een ruimtelijke verbreding van de Schenkzone.

De hiervoor benoemde kansen hebben als consequentie dat een deel van het bestaande gebouw van architect Herman Hertzberger moet worden gesloopt (in verband met de teruglegging van de rooilijn). Het resterende deel van het bestaande gebouw hoeft niet te worden gesloopt als gevolg van de nieuwe stedenbouwkundige uitgangspunten. De keuze om het overige deel van het bestaande gebouw wel/niet te slopen is in principe aan de eigenaar van het gebouw.

De gemeente is nog in overleg met de ontwikkelende partijen. Dit kan leiden tot optimalisatie van de ontwikkelmogelijkheden, rekening houdend met een goede stedenbouwkundige inpassing en kwaliteit.

Indicatief bouwprogramma: 100.000 - 120.000 m2 bvo

Start bouw: 2020



Impressie 1e verkenning herontwikkeling Soza-locatie (status concept)



Impressie 1e verkenning herontwikkeling Soza-locatie (status concept)

6.2 Station Laan van NOI

De ontwikkellocatie bevindt zich aan weerszijden van het spoor centraal in de campus tegenover het station. De plot is in eigendom van meerdere private partijen en de gemeente.

De doelstellingen voor de locatie zijn:

- het ontwikkelen van een station met twee voorkanten
- de uitstraling van het station af te stemmen op de knooppuntfunctie in de stad en in het OV-netwerk: van voorstadhalte naar intercitystation.
- het ontvangstdomein het dynamisch hart van de campus te maken met levendige plinten (voorzieningen, kleinschalige detailhandel en horeca), die zorgen voor levendigheid na 5 uur 's avonds.
- het maken van een extra onderdoorgang, die in de toekomst ingezet kan worden als nieuwe of extra toegang naar de perrons.
- mix van functies te realiseren, waaronder een stationshal met kleinschalige commerciële voorzieningen, een fietsenstalling voor 2.500 fietsen (50-50 verdeling), economische functies zoals kantoren en wonen.

Indicatief bouwprogramma:

40.000 - 60.000 m² bvo aan de Haagse zijde;

25.000 - 30.000 m² bvo aan de Voorburgse zijde

Start bouw: 2024



Impressie 1e verkenning station Laan van NOI (status concept)

6.3 Van Alphenstraat

De ontwikkellocatie bevindt zich aan de Voorburgse zijde van het spoor. De plot is in eigendom van NS vastgoed en grotendeels onbebouwd.

De doelstellingen zijn:

- deze zijde ruimtelijk en programmatisch onderdeel te maken van de ICT - Security Campus.
- het ontwikkelen van een hoogwaardige recreatieve groen-blauwe verbinding langs de Van Alphenstraat, waar ook de Velostrada onderdeel van is.
- de ontwikkeling hierop te oriënteren met groene hoven met speel- en verblijfsvoorzieningen en getrapte oplopende bouwvolumes worden voorzien van groen en waterbergende daken. Deze functies en plekken faciliteren ontmoeten, bewegen en recreëren.

Deze zone wordt in een visie verder uitgewerkt in samenspraak met de buurgemeente Leidschendam-Voorburg.

Indicatief bouwprogramma: 30.000 - 40.000 m²

Start bouw: 2025 e.v.



Impressie 1e verkenning ontwikkeling van Alphenstraat (status concept)

6.4 Inrichting Openbare ruimte

In het kader van de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte van de stadsentree Laan van NOI is een voorlopig inrichtingsplan opgesteld. Onderdeel hiervan is een deel van de Schenk, de Wilhelmina v. Pruisenweg, de Anna v. Hannoverstraat en de private buitenruimte rondom Siemens en HSD. Hiermee is de eerste stap gezet met de vergroening van de campus. Een deel van het VO zal in een later stadium op basis van een integraal buitenruimteplan worden herzien. Een deel van de openbare ruimte kan vooruitlopend verder tot uitvoering worden gebracht.

Doelstelling is kwaliteitsverbetering van het ontvangstdomein op korte en lange termijn. Dit wordt onderzocht in samenhang met een oplossing voor fietsparkeren en het versterken en verbeteren van de verlichting van de fiets- en looproutes.

Voor de korte termijn wordt onderzoek gedaan naar een tijdelijke oplossing en/of een gefaseerde uitvoering van de benodigde parkeercapaciteit. Op lange termijn is de fietsenstalling onderdeel van de opgave voor de opwaardering van het station (zie 6.2).

Planning realisatie

Tijdelijke fietsenstalling: 2020

Permanente fietsenstalling: 2025

Herinrichting campus Laan van NOI: 2019



Impressie Wilhelmina van Pruisenweg (Bron: Voorlopig Ontwerp campus Laan van NOI; MTD Landschapsarchitecten)

7. VERKENNING HAALBAARHEID

7.1 Juridisch-planologische haalbaarheid

De ruimtelijke ontwikkelingen die in deze gebiedsagenda zijn beschreven passen in veel gevallen niet binnen de huidige planologische kaders voor het plangebied (bestemmingsplannen/beheersverordeningen). Voor de realisatie van de ontwikkelingen die uit deze gebiedsagenda voortkomen, is daarom een nieuwe juridisch-planologische basis nodig. Dit geldt ook voor plannen die zich momenteel in ontwikkelfase bevinden en gewerkt wordt aan het opstellen van de ruimtelijke kaders.

De juridisch-planologische kaders voor de ontwikkelingen komen in twee stappen tot stand:

1. Opstellen gebiedsvisie CID (structuurvisie) en PlanMER;
2. Uitwerking van gebiedsvisie in bestemmingsplannen/omgevingsvergunning voor (deel)projecten met evt. ProjectMER.

In paragraaf 8.1 is de relatie tussen de gebiedsagenda's, gebiedsvisie CID en Plan-/ projectMER nader toegelicht.

Gebiedsvisie CID

De Gebiedsvisie CID wordt een structuurvisie in de zin van de Wet ruimtelijke ordening, de gebiedsvisie biedt daarmee een planologisch-juridisch kader voor de uitwerking van de projecten in deze agenda in bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen. In de gebiedsvisie – met het bijbehorende PlanMER – worden het stedenbouwkundige raamwerk, programma, bereikbaarheid en milieuruimte vastgelegd voor het CID als geheel.

Aanvullend op de in deze agenda beschreven themas worden in de gebiedsvisie – de randvoorwaarden die het Rijks- en provinciaal ruimtelijk beleid en de regelgeving voor geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit en ecologie scheppen voor de ontwikkelingen onderzocht en effecten en maatregelen beoordeeld.

Voor de drie prioritaire gebieden (CS-Oost/Utrechtse Baan, Laan van Nieuw Oost-Indië en Hollands Spoor) worden in de gebiedsvisie concrete uitspraken gedaan over de ontwikkelingsruimte per project, wijze waarop de bereikbaarheid wordt georganiseerd, maatregelen om de milieueffecten borgen en project overstijgende investeringen. De gebiedsvisie biedt daarmee tevens een basis voor kostenverhaal van publieke investeringen die aantoonbaar bijdragen aan de ontwikkelingsruimte van individuele projecten.

Bestemmingsplannen / omgevingsvergunningen

Op basis van de gebiedsvisie worden de ruimtelijke kaders uitgewerkt in bestemmingsplannen voor de prioritaire gebieden. De bestemmingsplannen kunnen voor een gebied als geheel of per project worden opgesteld. Afhankelijk van de omvang en samenhang van de projecten binnen een gebied zal bij een bestemmingsplan ook een projectMER worden opgesteld.

Het bestemmingsplan biedt de basis voor het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen. Indien het uitwerkingsniveau van de plannen ver genoeg is, kunnen de omgevingsvergunningen parallel aan bestemmingsplanprocedure worden verleend (coördinatie regeling).

Voor projecten waarvan het programma en ruimtelijke kaders al concreet zijn, worden de mogelijkheden onderzocht om vooruitlopend op de gebiedsvisie een planologisch-juridisch kader voor de uitvoering van deze projecten te kunnen vaststellen. Daarbij maakt het college per project een afweging, waarbij de samenhang met de overige ontwikkelingen in de omgeving van station Laan van Nieuw Oost-Indië en het CID en de verwachte milieu- en omgevingseffecten worden betrokken.

Omgevingswet

In 2021 treedt de Omgevingswet in werking. In de Omgevingswet worden tal van wetten en vergunningen in het fysiek domein samengevoegd en op elkaar afgestemd. Voor bestemmingsplannen heeft de omgevingswet tot gevolg dat alle gemeentelijke regels voor burgers en bedrijven, die nu in bestemmingsplannen en lokale verordeningen (APV's) zijn opgenomen, worden geïntegreerd in een omgevingsplan. Voor projecten in het CID-gebied heeft de Omgevingswet tot gevolg dat meer vergunningen en toestemmingen aan de omgevingsvergunning toegevoegd, waardoor initiatiefnemers vaker met één vergunning toe kunnen en sneller weten waar ze aan toe zijn. De initiatiefnemer krijgt meer ruimte voor flexibiliteit, bijvoorbeeld door de extra mogelijkheden voor fasering van de vergunning.

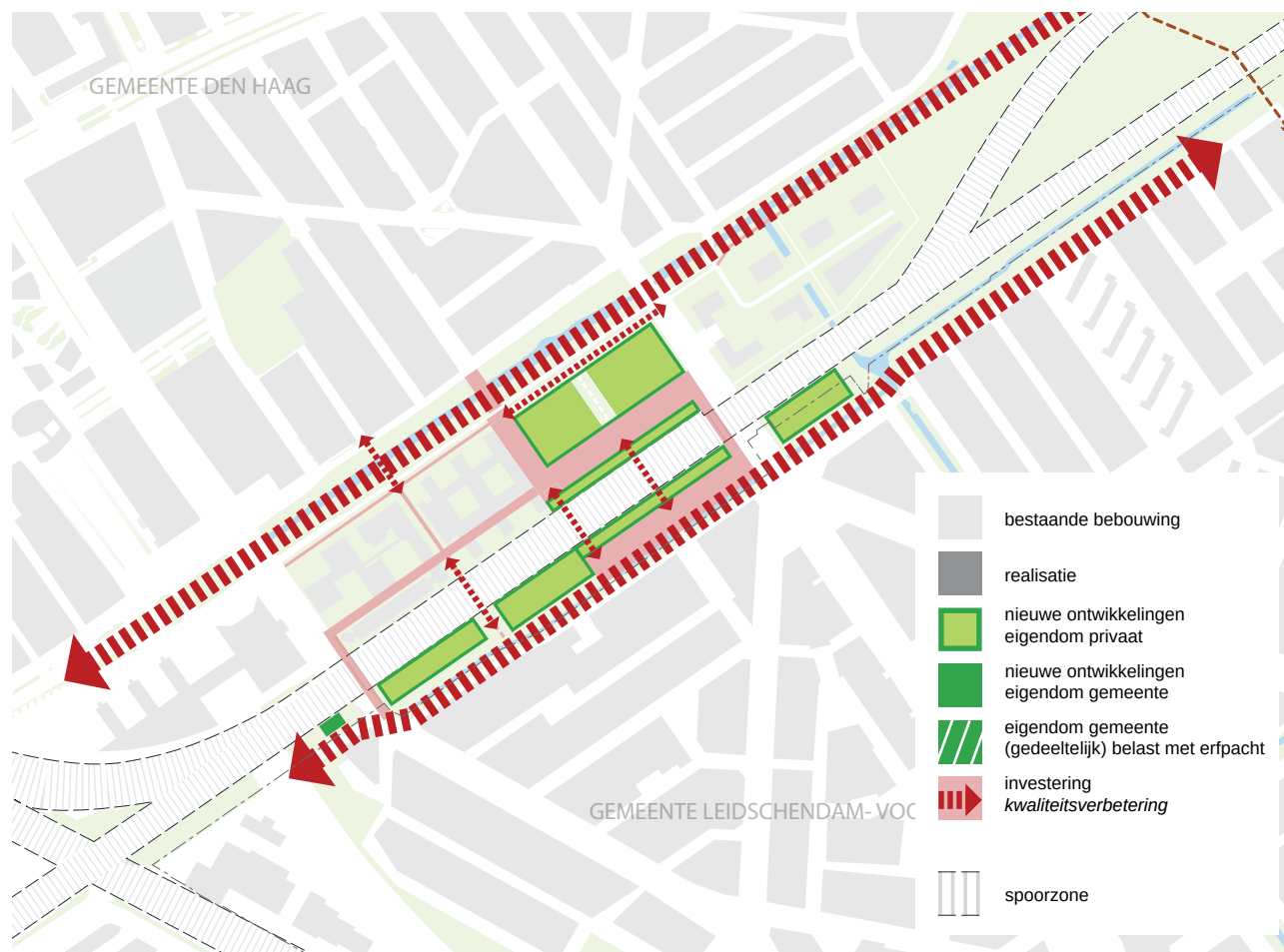
7.2 Financiële haalbaarheid

Bij een integrale ruimtelijke opgave zijn er naast geslaagde vastgoedontwikkelingen ook investeringen nodig in bijvoorbeeld de aanleg en het beheer van de openbare ruimte, parkeeroplossingen, infrastructuur, openbaar vervoer en ondersteunende voorzieningen. Deze investeringen zijn randvoorwaardelijk om de beoogde ontwikkelingen mogelijk te maken en dragen daarnaast bij aan het succes van deze vastgoedontwikkelingen en kunnen zorgen voor een waardesprong van het te realiseren vastgoed. Het is daarom logisch dat de vastgoedontwikkelingen en gebruikers meebetalen aan deze investeringen.

Hiertoe zijn er meerdere mogelijkheden, zoals een fonds bovenwijkse voorzieningen, mobiliteitsfonds, afspraken in anterieure overeenkomsten, bedrijfs- of gebiedsinvesteringszones, erfpachtsuppletie en gemeentelijke gronduitgiftes.

Voor het kostenverhaal via een gebiedsfonds of fonds bovenwijkse voorzieningen zal een juridisch kader moeten worden vastgesteld. Daarbij zal aansluiting worden gezocht bij de op te stellen Nota Kostenverhaal van de gemeente. Er zal nader bekeken moeten worden of vooruitlopend op deze stadsbrede aanpak het kostenverhaal op niveau van het CID of op niveau van de drie polen opgepakt moet worden. Gezien de status van huidige initiatieven zal de gemeente het onderzoek naar een oprichting van een fonds prioriteren. Daarnaast zal de gemeente ook prioriteit geven aan een onderzoek naar de oprichting van een mobiliteitsfonds.

Binnen het gebied van de ICT-Security Campus zullen de vastgoedontwikkelingen veelal worden gerealiseerd op grond die vol eigendom is van private partijen (o.a. ontwikkelaars en NS). Kostenverhaal bij de ontwikkelingen zal daarom vooral via een anterieure overeenkomst en/of een fonds moeten plaatsvinden.



Schematisch overzicht van investeringen en kostendragers

8. PLANNING VERVOLGPROCES

8.1 Samenhang met CID Agenda 2040 en Gebiedsvisie CID

De ambities en opgaven van de gebiedsagenda Den Haag Laan van NOI vormen samen met de twee andere gebiedsagenda's inbreng voor de CID Agenda 2040. Dit is een integrale lange termijn agenda gericht op de ontwikkeling van het CID (inclusief Binckhorst) tot een internationaal competitief economisch hart. In de CID Agenda 2040 worden de strategische visie, ambities en prioriteiten beschreven die raken aan verschillende beleidsterreinen. Het is daarom ook geen klassieke agenda, maar een openingsbod aan de stad. Deze agenda wordt in het voorjaar van 2019 gepresenteerd.

De CID Agenda 2040 en de drie gebiedsagenda's vormen de basis voor de Gebiedsvisie CID en het PlanMER CID. De gebiedsvisie:

- schetst in hoofdlijnen de ontwikkeling van het gehele CID, ten aanzien van het ruimtelijk raamwerk, de mobiliteitsstrategie, programmering van economische functies en woningbouw, beeldkwaliteit en duurzaamheid;
- schetst de contouren van de prioritaire deelgebieden op basis van de agenda's die voor die gebieden worden opgesteld, zorgt voor de verbindingen en borgt de onderlinge samenhang;
- bevat een ontwikkelingsstrategie inclusief fasering.

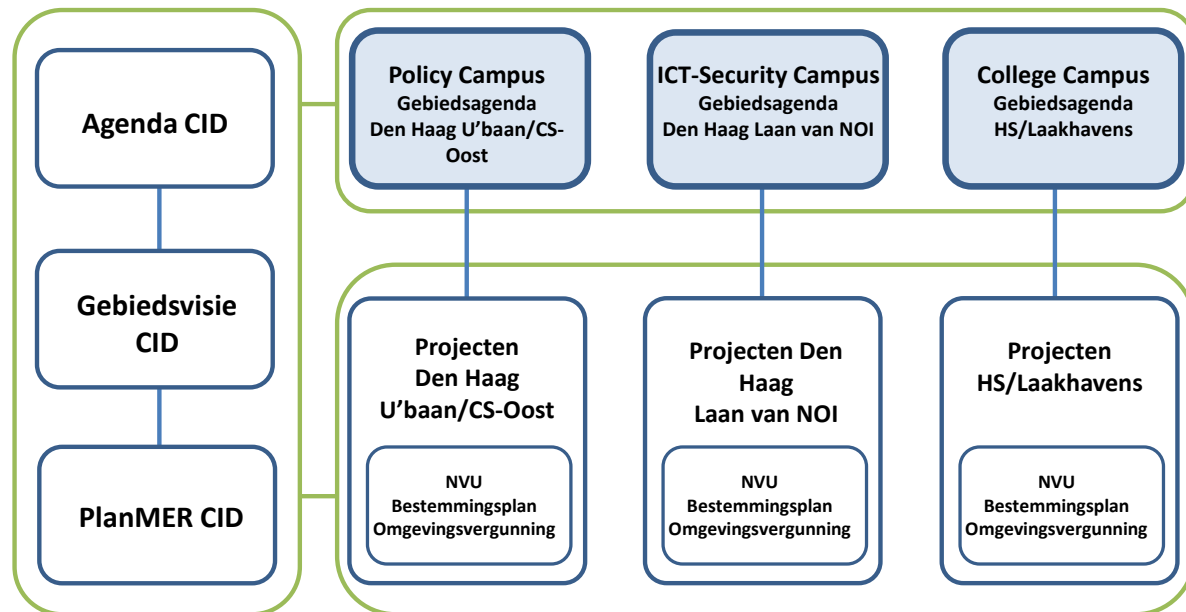
Het PlanMER CID wordt opgesteld ten behoeve van de ruimtelijke besluiten die de gemeente neemt (gebiedsvisie en bestemmingsplannen). In het PlanMER worden de milieueffecten van de ontwikkelingen in het CID onderzocht en beoordeeld. Daarvoor worden in het PlanMER de:

- alternatieven onderzocht;
- de effecten van de ontwikkelingen op het plangebied en daarbuiten onderzocht;

- mitigerende en/of compenserende maatregelen om nadelige gevolgen voor het milieu te voorkomen door het plan onderzocht.

Het college beoogt de Gebiedsvisie CID en het PlanMER eind 2019 aan te bieden aan de gemeenteraad.

In onderstaand schema is de samenhang van de gebiedsagenda's met CID Agenda 2040, Gebiedsvisie CID en besluiten over individuele projecten (NVU, PUK, bestemmingsplannen) weergegeven.



Samenhang met CID Agenda 2040 en Gebiedsvisie CID

8.2 Communicatietraject

De gebiedsagenda schetst de contouren van ontwikkelingen in het gebied rondom station Den Haag Laan van NOI en geeft de ambities en opgaves weer van de mogelijke veranderingen die in het gebied zullen plaatsvinden. Het gebied gaat een bijdrage leveren aan de opvang van de woning- en kantoorbehoefte in combinatie met voorzieningen. Deze hebben ook effect op de gebruikers/bewoners in het gebied en de aangrenzende wijken. De gebiedsagenda wordt uitgewerkt in visies of nota van uitgangspunten voor de diverse ontwikkelgebieden. In deze uitwerkingen worden de ambities van de gebiedsagenda vertaald in concrete plannen en voorstellen.

De gemeente wil graag weten van de diverse belanghebbenden hoe zij aankijken tegen de ambities in de gebiedsagenda. Daarom wordt een consultatieronde georganiseerd waarbij met diverse belanghebbenden wordt gesproken zodat zij hun reactie kunnen geven op inhoud van deze gebiedsagenda, maar ook over de wijze waarop zij betrokken willen zijn bij de uitwerking van de hierin genoemde onderdelen. Van deze gesprekken wordt een verslag gemaakt. Belanghebbenden kunnen ook schriftelijk hun reactie meegeven. De reacties van deze belanghebbenden worden gebruikt als input bij de op te stellen uitwerkingen en participatieplannen.

De belanghebbenden in het gebied Den Haag Laan van NOI zijn (voorlopig):

- Wijkberaad Bezuidenhout
- Gemeente Leidschendam- Voorburg
- NS
- ProRail
- MRP Soza Bv.
- Eigenaren en gebruikers vastgoed Beatrixkwartier en kantoren nabij Station Laan van NOI
- Omwonenden en belanghebbenden rondom station Laan van NOI (incl. inwoners van de gemeente Leidschendam- Voorburg)
- HTM/ RET
- MRDH

8.3 Planning en fasering

Om de verwoorde ambities en beoogde ontwikkelingen in gang te zetten of concreter te maken, zijn er nadere studies en verkenningen nodig. Deze betreffen producten met verschillende maten van concreetheid die deels parallel en deels opeenvolgend opgesteld gaan worden.

In het schema hieronder zijn de diverse producten voor verdere ontwikkeling van het gebied benoemd en geordend in korte termijn, middellange termijn en lange termijn.

LEGENDA

	verkenning	●	nota van uitgangspunten
	visie	▲	projectdocument
	planvorming	■	bestemmingsplan
	realisatie	◆	vaststelling VO
	gebiedsbrede opgave		

Kerngebied	Type bouw (nieuwbouw/ verbouw/ renovatie)	Fase (visie/ verkenning/ planvorming/ realisatie)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Ná 2025
Ontwikkeling			Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Stationsgebied LvNOI e.o.											
Ontwikkelgebieden											
SOZA locatie	nieuwbouw/verbouw	planvorming			●						
Station Laan van NOI	nieuwbouw/verbouw	verkenning									
Van Alphenstraat	nieuwbouw	visie									
Openbare ruimte											
Spooronderdoorgangen											
Velostrada											
Fietsparken Station											
Groene Campus											
Gebiedsbrede opgaven											
Voorzieningenkaart											
OV-gerelateerd bouwen											
Mobiliteitsonderzoek											
Dynamisch Verkeersmodel											
Beeldkwaliteitsplan											
Integraal Buitenruimteplan											
Gebiedsoverstijgende opgaven											
Gebiedsbranding CID											
Verkenning kostenverhaal											
Gereedschapskist Buitenruimte CID											
Ontwerp Wijkenergieplan CID											
Urgentieprogramma Kantoren											

Planning

8.4 Vervolgproducten

In het faseringsoverzicht zijn de besluitvormingsdocumenten aangegeven die de mijlpalen zijn voor de afzonderlijke ontwikkelingen. Naast de producten die aan deze projecten zijn gekoppeld (Plan uitwerkingskaders, Nota van Uitgangspunten etc.), zijn er ook nadere onderzoeken nodig die boven de projecten uitstijgen en op gebiedsniveau worden opgepakt.

Voor het onderdeel Mobiliteit zijn nadere onderzoeken nodig om de kaders van de ontwikkellocaties te kunnen formuleren. De consequenties van het toevoegen van bouwvolume rondom het station Den Haag Laan van NOI voor de verkeerafwikkeling moeten nader in beeld worden gebracht in samenhang met overige ontwikkelingen in de nabijheid hiervan. Verder wordt OV-georiënteerd bouwen verder onderzocht en uitgewerkt in concrete voorstellen voor de invulling van de parkeernormen en de parkeerbehoefte.

Om invulling te geven aan de economische opgave wordt een Urgentieprogramma kantoren opgesteld. Hierin komt een onderzoek naar locaties voor nieuwe kantoren.

De energietransitie wordt verder uitgewerkt in een ontwerp voor een wijkenergieplan CID. Daarin volgt een keuze voor de toepassing van een duurzaam energiesysteem voor een klimaatneutrale stad.

Voor de toetsing van de ruimtelijke kwaliteit van zowel de openbare ruimte als de bebouwing zullen nadere kaders worden ontwikkeld. Parallel hieraan wordt ook de 'Gereedschapskist Buitenruimte CID' opgesteld. Samen met het integraal buitenruimte plan voor de ICT - Security Campus wordt hiermee in een vroeg stadium de kwaliteit, financiële en fysieke ruimte gewaarborgd en daarmee de mal voor ontwikkelingen gevormd.

Tot slot geldt dat de financiële kaders voor de uitvoering en realisatie van de ambities in deze agenda nader worden uitgewerkt met een kader waarin het kostenverhaal mogelijk wordt gemaakt.

Buiten deze gebiedsagenda geldt dat op het niveau van de gebiedsvisie CID onderzoeken worden uitgevoerd die van invloed kunnen zijn op de haalbaarheid van de projecten binnen deze gebiedsagenda (bv. onderzoeken in het kader van de planMER CID).

Voor de verdere uitwerking van deze gebiedsagenda Laan van NOI is de samenwerking met bewoners en ondernemers van belang. Met de gemeente Leidschendam Voorburg zullen nadere afspraken worden gemaakt over de visievorming van het station en het gebied rond de Van Alphenstraat. Op korte termijn geldt een nadere uitwerking van verbeteringen in het openbaar gebied rondom het station in samenhang met het fietsparkeren.

Met de spoorse partijen (NS/ ProRail) geldt ook dat hiervoor nadere afspraken over gemaakt moeten worden. Over ingrepen op hun grondgebied zijn zij immers belanghebbend en bepalend. Afspraken met bewoners en ondernemers en andere belanghebbenden gaan dan onder andere over het in te zetten proces om tot een nadere uitwerking te komen van de geformuleerde ambities, de rolverdeling in het proces, de inzet van middelen en verdeling van de verantwoordelijkheden. E.e.a. zal in de vorm van bestuurlijke afspraken worden vastgelegd.

Colofon

Vastgesteld door college van B&W op 18 december 2018
RIS 301329

Disclaimer

Het beeldmateriaal is met de grootst mogelijke zorgvuldigheid samengesteld. Waar van toepassing, is de bron vermeld. Voorzover bekend, zitten er geen rechten op de gebruikte foto's. Mochten er toch foto's in staan, die in strijd zijn met het auteursrecht, dan vragen we degenen, die menen aanspraak te kunnen maken op auteursrechten, contact op te nemen met de gemeente Den Haag.

Gemeente Den Haag
Dienst Stedelijke Ontwikkeling