



- 1 JUL 2021

De Griffier 

Datum
29 juni 2021

Registratienummer
DSO/10100050
RIS307135

Gewijzigd voorstel van het college inzake Structuurvisie Central Innovation District

Het CID biedt ruimte voor groei en vernieuwing

Om als stad aantrekkelijk te blijven voor zowel bestaande als nieuwe inwoners en bedrijven moet Den Haag ruimte bieden voor groei. Er ontstaan nieuwe woonmilieus en werkgelegenheid voor de diverse doelgroepen. Daarbij geldt als voorwaarde dat de groei bijdraagt aan een mooie en leefbare stad voor iedereen en anticipeert op de andere opgaven van Den Haag: de energietransitie, de mobiliteitstransitie, klimaatverandering en circulair bouwen. Den Haag kiest ervoor om deze groei vooral binnenstedelijk te laten plaatsvinden, waarvan een belangrijk deel vorm krijgt in het Central Innovation District, afgekort het CID (Agenda Ruimte voor de Stad).

Het CID is een internationaal knooppunt waar ongeveer 90.000 mensen werken en meer dan 30.000 mensen studeren en is daarmee een economische motor van Den Haag.

De strategische visie, ambities, beleidskeuzes en investeringsprioriteiten staan in de CID Agenda 2040 (Kansen voor nieuw Den Haag. CID agenda 2040). De Structuurvisie CID vormt de ruimtelijke doorvertaling hiervan.

Gemeentelijke regie

Met de voorliggende structuurvisie voor het CID is er nu een document dat stuurt op de gewenste integrale kwaliteit en meer regie legt bij de gemeente.

De wijze waarop de gemeente concreet uitvoering wil geven aan deze regiefunctie staat weergegeven in bijgevoegde brief "uitvoering structuurvisie".

Samen met de stad

In de georganiseerde bijeenkomsten (eerder bij Ruimte voor de Stad [2016] en de Agenda CID [2018], later voor de structuurvisie en bij projecten binnen het CID) en ook uit de ingediende zienswijze hebben we grote betrokkenheid bij de ontwikkelingen gemerkt bij bewoners en andere partijen. Er wordt in de zienswijze gepleit voor meer integrale kwaliteit van en regie op de ontwikkelingen in het CID en voor een betere communicatie/betrokkenheid van de bewoners.

We zijn blij zijn met deze betrokkenheid en input. De zorgen worden ook herkend en in de eerder genoemde brief "uitvoering structuurvisie" wordt nader op vormgeving van de participatie ingegaan.

Leefbaarheidseffectrapportage als participatie-instrument

Op 7 oktober 2020 heeft uw raad de motie "Kom snel met LER" (RIS 306453) aangenomen. Hierin wordt het college opgeroepen een LER-nulmeting uit te voeren voor het CID, voorafgaand aan de behandeling van de structuurvisie in de raad. Inmiddels is deze nulmeting afgerond en voor iedereen toegankelijk via <https://3dcityplanner.com/ler/?ler=denhaag&selectie=CID>. We stellen voor de motie hierbij als afgedaan te beschouwen.

De nulmeting LER en de LER in het algemeen is een participatieinstrument dat als aanleiding dient om het gesprek te hebben over de omgeving ten aanzien van een concept-plan of ten aanzien van de huidige situatie. De LER is (in zijn huidige vorm) geen toetsingsinstrument. Dat heeft o.a. te maken met de normen (variëren van stadsgemiddelden en streefwaarden tot juridisch toetsbare normen, daarnaast houden ze geen rekening met verschillen in deelgebieden), de gebruikte databronnen en de grenzen (bijvoorbeeld het Haagse Bos wel of niet betrekken bij Bezuidenhout).

Voorzieningen

Het aanbod van voorzieningen moet meegroeien met de gebiedsontwikkeling. Het voorzieningenprogramma behorend bij de structuurvisie laat vooral zien dat de voorzieningen ruimtelijk een plek kunnen krijgen binnen het CID. In de eerder genoemde brief “uitvoering structuurvisie” wordt ingegaan op het bewerkstelligen van de balans tussen de ontwikkeling van het programma en het voorzieningenniveau.

Status van de visie

De structuurvisie voor het CID betreft een structuurvisie in de zin van de Wet ruimtelijke ordening (Wro, artikel 2.1): het vormt het inhoudelijk kader voor het beoordelen van initiatieven en op te stellen bestemmingsplannen in het gebied. De gemeente Den Haag biedt door middel van de structuurvisie een integrale lange termijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied, ten aanzien van het ruimtelijk raamwerk, de mobiliteitsstrategie, programmering van economische functies en woningbouw en duurzaamheid. Daarnaast bepaalt de structuurvisie de contouren van de programmatische opgave van de prioritaire deelgebieden, zorgt voor de verbindingen en borgt de onderlinge samenhang. De structuurvisie anticipeert op de Omgevingswet door niet alleen aan milieuthema's aandacht te besteden maar ook aan andere thema's die betrekking hebben op de gehele fysieke leefomgeving, zoals klimaat, energie, veiligheid en gezondheid. De structuurvisie vormt een kaderstellend plan voor de ontwikkelingen in het CID en is daarom m.e.r.-plichtig. Hiervoor is een m.e.r.-procedure doorlopen waarbij een planmilieueffectrapport (planMER) is opgesteld. In het MER CID (Milieueffectrapport Central Innovation District) zijn de milieueffecten van strategische keuzes voor het CID in beeld gebracht en beoordeeld. Hiervoor zijn verschillende alternatieven onderscheiden aan de hand van de omvang van het te realiseren programma en de te hanteren mobiliteitsstrategie. De resultaten van de onderzochte alternatieven zijn als input meegenomen voor de gemaakte keuzes in deze structuurvisie.

Nota van beantwoording

De structuurvisie en bijlagen hebben vanaf 30 april 2020 tot en met 19 juni ter inzage gelegen. Dit heeft 51 zienswijzen opgeleverd. Naast kritische opmerkingen bevatten de zienswijzen ook steun voor de ambities opgenomen in de structuurvisie en complimenten voor de bijlage gereedschapskist. Er zijn kritische reacties vanuit bewoners en bewonersgroepen gericht op de communicatie en participatie t.a.v. het CID (zie bovenstaand) alsook over het vakjargon en leesbaarheid/afkortingen. Daarnaast zijn er zorgen over de negatieve gevolgen van hoogbouw en verdichting en heeft men behoefte aan sterkere borging van maatregelen m.b.t. leefbaarheid/voorzieningen en groen. Dit sluit aan bij de geuite zorgen van de raad, waarvoor de eerder genoemde brief “uitvoering structuurvisie” is opgesteld.

De hoofdpunten uit de structuurvisie

Onderstaand worden de hoofdpunten uit de structuurvisie genoemd. Belangrijke punten die vanuit de bijlage gewenst zijn om vast te stellen zijn opgenomen in de structuurvisie en worden ook in onderstaande genoemd.

Het CID als economisch topmilieu

Het CID wordt (door)ontwikkeld tot een internationaal economisch topmilieu met voldoende ruimte voor kantoren en instellingen met een aantrekkelijk vestigingsklimaat en innovatieve buitenruimte.

Rondom de drie stations zetten we in op campusontwikkeling, waarbij met de triple helix (kennisinstellingen, werkgevers en overheid) een innovatiemilieu wordt ontwikkeld met ruimte voor ontmoeting, kennisdeling en valorisatie. In het CID zetten we in op een groter (gezamenlijk) onderwijsaanbod en ontwikkelen we het CID verder als magneet voor talent.

De CID-ontwikkelgebieden en de historische binnenstad worden (ruimtelijk en programmatisch) verbonden tot één stedelijk hart. Beide gebieden behouden hun onderscheidende karakter en nieuw aanbod is aanvullend en versterkend ten opzichte van de binnenstad.

De (toeristische) aantrekkingskracht van het CID en de bestaande binnenstad wordt vergroot, onder andere door toevoeging van publiekstrekkingen en aantrekkelijk aanbod in retail, leisure, horeca, evenementen en cultuur.

Voor de ontwikkeling van het CID zijn transitie in mobiliteit en energie en een toekomstbestendige buitenruimte essentieel om de verdubbeling van het centrummilieu mogelijk te maken.

Een samenhangend gebied aan de hand van 7 ruimtelijke principes

Om de ambities van het CID te bereiken, worden de gebieden rondom de drie treinstations getransformeerd tot één samenhangend gebied aan de hand van zeven ruimtelijke principes:

1. *Het CID wordt een centrummilieu: verdubbeling van het Haagse centrum.*
Het CID wordt een hoogstedelijk gebied dat wordt gekenmerkt door een hoge concentratie van woningen, werkplekken en voorzieningen in een gebied met een hoge verblijfskwaliteit en een uitstekende bereikbaarheid, in aanvulling op de bestaande historische binnenstad.
2. *Van drie losse stationsgebieden naar een hechte 'triple hashtag' verbonden door lange lijnen.*
We gebruiken bestaande doorgaande lange lijnen die kenmerkend zijn voor Den Haag om het CID onderling en met de rest van de stad te verbinden.
3. *Nieuwe ontwikkelingen als motor om het CID en haar omgeving schoner en rijker te maken.*
De verdichting en nieuwbouw wordt ingezet voor belangrijke duurzaamheidsthema's zoals het versnellen van de energietransitie en het klimaatbestendig maken van de stad. Het CID biedt kansen voor kwetsbare wijken in de omgeving.
4. *Funciemenging wordt het nieuwe normaal.*
Het CID wordt een bonte mix van wonen, werk en voorzieningen. Dat zorgt voor een levendig en aantrekkelijk straatbeeld, economische en culturele kruisbestuiving en reductie van reisafstanden.
5. *Karakter van buurt wordt versterkt en niet overal verandering.*
We bouwen voort op de bestaande kwaliteit en identiteit van gebieden. In het CID zijn gebieden waar veel ontwikkelingen plaatsvinden, maar ook gebieden waar geen grote ontwikkelingen zijn voorzien (laagdynamisch). Ook wordt binnen de gemeente het ruimtelijk kwaliteitssysteem en de functie van de stadsstedenbouwer versterkt.
6. *Een raamwerk van reuring, rust en ruis als middel voor een goede balans.*
Het CID kent altijd een funciemix, maar de mate van funciemenging varieert: van rustige woonmilieus tot dynamische woon-werkomgevingen.

7. *Door slim te combineren ontstaat ruimte om alle opgaven op te lossen.*

Door het delen en combineren van functies worden de schaarse ruimte (onder- en bovengronds) optimaal benut. Het inpandig oplossen van voorzieningen als fietsparkeren, traforuimte e.d. creëert meer ruimte op straat.

Het CID-gebied wordt door een toename van minimaal 25.000 arbeidsplekken en ongeveer 20.500 woningen met alle benodigde economische en maatschappelijke voorzieningen verdicht en versterkt. Economisch wordt het CID vernieuwend en divers en biedt het kansen voor heel Den Haag. De drie stationsgebieden worden met elkaar verbonden waarbij het gebied autoluw wordt en het wandelen en de fiets voorop komt te staan. Nabijheid is hier van belang.

Door een menging van functies, goede verbindingen voor het langzaam verkeer en het organiseren van ontmoetingsplekken wordt gezorgd voor verbinding van gebieden en mensen. Functiemenging gebeurt via het ordeningsprincipe van reuring, rust en ruis en door slim te combineren ontstaan mogelijkheden om meerdere opgaven in een keer op te lossen. In een bouwblok worden altijd een combinatie van functies gerealiseerd. De menging van functies is met name te vinden in de onderste lagen van de bebouwing. Het ontwerp en de programmatische invulling van plinten draagt bij aan het ontstaan van een hoogstedelijk interactiemilieu op ooghoogte. Nieuwe bebouwing wordt zorgvuldig ingepast, rekening houdend met waardevolle cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische kwaliteiten.

Woningbouw voor iedereen

In het CID zal een aanzienlijk woningbouwprogramma worden gerealiseerd in een hoogstedelijke leefmilieu. Het CID wordt een inclusief woongebied met een woningaanbod voor iedere gezinssamenstelling en voor alle inkomensgroepen. Om verschillende doelgroepen te bedienen moeten woningbouwplannen meerdere woningtypen kennen. Met gedifferentieerd bouwen maakt de gemeente combinaties van meerdere woningtypen in straten en buurten, waardoor verschillende doelgroepen aangetrokken worden. Bij het opstellen van het woonprogramma moeten keuzes gemaakt worden ten aanzien van woonmilieus en doelgroepen per deelgebied. Voor deze keuzes wordt aansluiting gezocht bij de uitgangspunten ten aanzien van bouwen en wonen. Voor nieuwbouw in het CID wordt de norm gehanteerd van minimaal 30% sociale huur en 20% middeldure huur. Daarnaast streven we voor nieuwbouw ook naar 20% betaalbare koop. Voor studentenwoningen geldt een aparte kwantitatieve ambitie. Woningcorporaties hebben het primaat bij nieuwe sociale woningbouw. Daarnaast vindt de gemeente het belangrijk dat nieuwe middeldure huurwoningen ook middelduur blijven (max. consumentenprijsindex +1), ook als een nieuwe bewoner het huis gaat huren. Dit om ook de betaalbaarheid van deze woningen op de lange duur te kunnen garanderen.

Een duurzaam CID

De ontwikkeling van het CID biedt veel kansen voor verduurzaming. Een transitie naar meer duurzame vormen van vervoer en een aantrekkelijk en klimaatadaptieve leefomgeving maken daarvan onderdeel uit.

Met het ontwerp-stedelijk Energieplan (RIS305064) is de strategie voor de energietransitie voor Den Haag ter visie gelegd. Voor het CID is de keuze gemaakt dat nieuwbouw wordt verwarmd met (lokale) Lage Temperatuur (LT) bronnen en in principe niet aansluit op het Hoge Temperatuur (HT-) stadswarmtenet. Voor de CID gebieden wijzen de meest recente onderzoeken uit dat er voldoende lokale bodempotentie & plaatselijk aquathermie (beide LT) aanwezig is voor de geplande nieuwbouw, mits zij efficiënt gestructureerd (gepositioneerd) en collectief georganiseerd wordt. Gemeentelijke sturing hierop kan plaatsvinden via het Bodemenergieplan en het Warmteplan. Den Haag past prestatiegerichte duurzaamheidsinstrumenten toe die de duurzaamheid van gebouwen aantonen om de markt maximaal uit te dagen om integraal duurzaam te ontwerpen.

Aantrekkelijke en duurzame leefomgeving

De gereedchapskist Openbare Ruimte is één van acht focusprojecten die in de CID-agenda 2040 (RIS302327) zijn benoemd. De gereedchapskist gaat over de openbare ruimte van het CID, maar is geen blauwdruk voor oplossingen in ruimtegebruik. Het laat strategieën zien hoe een kwalitatief hoogwaardig stuk stad ontstaat met een consistent kwaliteitsniveau. Het laat zien hoe de openbare ruimte verandert bij verdichting en hoe de projecten voor verdichting rekening moeten houden met de openbare ruimte. In de gereedchapskist zijn verschillende aspecten van inrichting en beheer in kaart gebracht, welke aansluiten bij de ruimtelijke hoofdthema's uit de structuurvisie CID:

- Verdichten en differentiëren van het gebied.
- Verbinden van verschillende zones binnen en buiten het CID, dus het opheffen van barrières.
- Verbeteren van de openbare ruimte om ontmoeting en innovatie optimaal te faciliteren.
- Vergroenen en verduurzamen van het gebied.

Het Handboek Openbare Ruimte blijft ook voor het CID geldig. De gereedchapskist is een aanvulling, geen vervanging ervan. In het vervolg van deze gereedchapskist wordt het Handboek Openbare Ruimte aangevuld met specifieke onderdelen voor het CID. De gereedchapskist is bedoeld voor de gemeente (beslissers, bedenkers, uitvoerders en beheerders) en de markt (ontwikkelaars en ontwerpers). Het moet duidelijkheid scheppen over de onderlinge afhankelijkheden tussen gebruik van de ondergrond, kwaliteit op maaiveld en (hoogbouw) ontwikkelingen.

Vanuit de Gereedchapskist CID zijn de volgende onderwerpen in de structuurvisie benoemd:

- In de gereedchapskist is een streefnorm van 8m² groen per woning op gebiedsniveau opgenomen. Dit betreft kijk- en gebruiksgroen exclusief water. Het is een norm als referentie voor planvorming. Het is een indicator die samen met kwalitatieve normering wordt ingezet.
- Het principe dat gebieden van inrichtings- en beheerniveau gaan veranderen is een logisch gevolg van de verdubbeling van de binnenstad. Dat zal geleidelijk gaan en daarin gaat de buitenruimte gelijk mee op.
- Het principe van tegelijk ontwerpen van de boven- en ondergrond met inachtneming van de transitie van energie en duurzaamheid.
- Het belang van de interactie van gebouw en buitenruimte in gebruik en betekenis (voor ontmoeting en innovatie) moet ook in de planvorming zichtbaar worden. Hierbij zijn onderwerpen als afval, fietsenstalling, bezorging, parkeren, klimaat en energie van belang.

Mobiliteit op menselijke maat

De ontwikkeling van het CID leidt tot meer verplaatsingen in een gebied waar de openbare ruimte schaars is. Mobiliteitstransitie met een verschuiving naar een vervoerwijzekeuze van 40% lopen, 25% fietsen, 20% OV en 15% auto, is randvoorwaarde om het CID te kunnen ontwikkelen. Met de inzet op deze mobiliteitstransitie wordt ruimte vrijgemaakt die nodig is voor de energietransitie, groen, klimaatadaptieve maatregelen en verblijfskwaliteit.

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

In het CID wordt voortgebouwd op uitgangspunten voor mobiliteit die ook succesvol in de binnenstad zijn toegepast. De belangrijkste strategische uitgangspunten voor mobiliteit in het CID zijn:

1. Omgekeerd ontwerpen

Een transitie naar ruimte-efficiënte, schone en klimaatneutrale mobiliteit is een randvoorwaarde voor ontwikkeling van het CID. Dat betekent prioriteit voor mobiliteit op menselijke maat; een openbare ruimte die in eerste instantie is ingericht op 1. Voetgangers (40%) 2. Fietzers (25%) en 3. Openbaar vervoer (20%), vergelijkbaar met de binnenstad. De groei van de mobiliteit in het CID wordt opgevangen met deze vervoerwijzen.

2. Prioriteit voor voetgangers en fietsers

Binnen het CID krijgen voetgangers en fietsers prioriteit op het autoverkeer. Lopen en fietsen moeten in het CID de meest vanzelfsprekende keuzen zijn. Dat betekent een veilige omgeving zonder grote barrières, aantrekkelijke plinten en voorzieningen met voldoende maat. We zetten in op realisatie van samenhangende netwerken voor voetgangers en fietsers op het schaalniveau van het CID, met bijzondere aandacht voor een goede oversteekbaarheid van de weg-, spoor-, en waterbarrières.

3. CID wordt autoluw

De ruimte voor voetgangers en fietsers wordt gevonden door een verdere uitbreiding van het autoluwe gebied en door minder straatparkeren. Doorgaand autoverkeer wordt geconcentreerd op een beperkte aantal stedelijke hoofdwegen. Het gebied binnen de Centrumring wordt autoluw; toegankelijk voor autoverkeer met een bestemming in het gebied, maar niet voor doorgaand autoverkeer. Buiten de stedelijke hoofdwegen wordt 30 km/uur de norm, waarbij de veiligheid en oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers centraal staan.

4. Schaalsprong OV

Het openbaar vervoer is essentieel voor het bereikbaar maken van het CID voor grote reizigersstromen. De belangrijkste dragers voor de OV ontsluiting zijn de lightrailverbindingen en het spoor. Op de Koningscorridor en de Leyenburgcorridor wordt ingezet op een substantiële versnelling en capaciteitsuitbreiding, waarbij ook wordt gezocht naar oplossingen op +1 en -1. De stations Den Haag Centraal, HS en Laan van NOI zijn essentiële knooppunten in het CID. Groeiende reizigersstromen zorgen voor opgaves voor de capaciteitsvergroting en kwaliteitsverbetering. Onder meer door een tweede volwaardige entree van Den Haag Centraal op het Prins Bernhardviaduct.

5. Hoofdstructuur als uitgangspunt voor verdere uitwerking

De toekomstige hoofdstructuur voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, knooppunten en wegverkeer zijn vastgelegd in afbeelding 4.6 en 4.7 van de structuurvisie. Deze hoofdstructuur is het uitgangspunt voor verdere uitwerking in de deelgebieden.

6. Aanbodgestuurd en marktconform parkeerbeleid

Het parkeerbeleid wordt aanbodgestuurd en marktconform. Daarvoor gelden nieuwe parkeernormen (Nota parkeernormen CID en Binckhorst Den Haag 2020, RIS 306160). Voor de aanwezige parkeerplaatsen geldt een marktconform tarief. Parkeervoorzieningen voor nieuwbouw worden zoveel mogelijk in centrale parkeervoorzieningen gerealiseerd, in eerste instantie wordt daarbij gekeken naar het benutten van overcapaciteit in bestaande parkeergarages. In de openbare ruimte hebben voetgangers, fietsers en groen prioriteit boven de aanwezigheid van autoparkeren.

7. Aandacht voor logistiek

Er wordt ingezet op een ruimte-efficiënte organisatie van logistiek, met minder overlast en meer veiligheid voor de omgeving. Daarbij wordt ingezet op het gebruik van schone en veilige vervoermiddelen en het tegengaan van onnodige verkeersbewegingen.

8. Innovatieve mobiliteitsdiensten en vervoersmanagement

De gemeente biedt ruimte aan innovatieve vervoersdiensten en proefprojecten die helpen om de mobiliteitstransitie te versnellen, waaronder aanbod van deelmobiliteit en mobiliteitshubs. In het kader van vervoersmanagement worden met bedrijven, overheid onderwijs en (internationale-)organisaties in het CID afspraken gemaakt om werknemers bezoekers en studenten te stimuleren om vaker voor schone- en ruimte-efficiënte vervoermiddelen te kiezen.

9. Versneld naar nulemissie

Er wordt in het CID ingezet op een versnelde introductie van nulemissie voertuigen. Om de transitie te versnellen wordt overwogen om, op de langere termijn (na 2030) het CID onderdeel te laten zijn van een nulemissiezone, waar alleen 100% schone auto's worden toegelaten.

Voorzieningen

Om het voorzieningenprogramma te bepalen is uitgegaan van het beoogde programma en van de vuistregels voor de voorzieningenbehoefte uit een eerdere studie voor de Binckhorst. De voorzieningenbehoefte t.o.v. de Binckhorst is deels aangepast, zodat zij beter aansluiten bij het centrummilieu van het CID gebied. De vuistregels bieden per x aantal inwoners of x aantal woningen een m2 behoefte. Daarnaast is er uit de ambitie voor het CID ook bekend dat er andere (hoogstedelijke) voorzieningen toegevoegd worden. Hier is geen norm voor, maar de ambities uit de structuurvisie leveren hiervoor de aantallen. Er wordt onderscheid gemaakt in 3 typen voorzieningen:

1. Basisvoorzieningen (primair/voortgezet onderwijs, cultuur, zorg, buurtcentra, etc.),
2. Buitenruimte (groen/park, speelplekken, etc.)
3. Hoogstedelijke commerciële voorzieningen (horeca, hoger onderwijs, winkels etc.).

In het document is toegelicht welk programma je – op hoofdlijnen - waar kan laten landen. Dit is vooral gedaan om een gevoel te krijgen van wat de ruimte reservering voor deze voorzieningen is. Het voorzieningenprogramma vraagt verdere uitwerking op deelgebiedniveau. Bij deze uitwerking kan de nulmeting van LER, welke onlangs is opgesteld, worden meegenomen.

Conclusie is wel dat grootschalig georganiseerde buitensport geen plek binnen het CID kan krijgen. Voor deze functie zal onderzocht moeten worden waar deze functie wel een plek kan krijgen en deze is daarmee opgenomen als uit te werken opgeave.

Borging voorzieningenniveau bij uitvoering CID

Om bij gebiedsontwikkeling sturing te geven aan het gewenste voorzieningenniveau heeft het college de Haagse Referentienormen (RIS307513) vastgesteld. Bij de bespreking hiervan heeft de raad een aantal moties aangenomen, die toezien op de borging van een voldoende voorzieningenniveau bij de uitvoering van o.a. de structuurvisie CID. De inhoud van deze moties, voor zover hier van toepassing, zijn vertaald in het dictum bij de structuurvisie onder besluitpunt V. Middels besluitpunt VI worden deze uitgangspunten onderdeel van de tekst van de structuurvisie.

Verbrede Reikwijdte

Met ingang van 1 oktober 2020 is het mogelijk voor plangebied CID bestemmingsplannen met een verbrede reikwijdte op te stellen. ([Stcrt. 2020, 48564](#)). Dat betekent dat in bestemmingsplannen die voor het gebied worden opgesteld aanvullende regels mogen worden opgesteld met betrekking tot onderwerpen als duurzaamheid, klimaatadaptie en woningdifferentiatie.

Ontwikkelstrategie

De structuurvisie en bijlagen gaan over het “wat” en hebben ter inzage gelegen. De ontwikkelstrategie gaat over het “hoe” en heeft niet ter inzage gelegen. De ontwikkelstrategie heeft het abstracte niveau van de structuurvisie meegekregen. Verder uitwerking is noodzakelijk binnen de deelgebieden. Hiervoor is gekozen omdat de deelgebieden te verschillend zijn voor een generieke strategie. Wel zijn verschillende punten te noemen die van belang zijn voor de ontwikkeling in het CID en die in deze strategie verder worden toegelicht. Dit zijn de volgende punten:

1. De ontwikkeling van het CID vraagt koersvastheid van de gemeente
De ontwikkeling van het CID zal naar verwachting 20 jaar duren. Het handelen van de gemeente binnen het CID moet gedurende deze periode gericht zijn op het behalen van de doelen en ambities uit de visie. Het gaat hierbij niet alleen om het gemeentelijke beleid, maar ook de vasthoudendheid met betrekking tot de inzet van middelen als tijd en geld.
2. Faciliteren, coördineren en regisseren als niveau van gemeentelijke sturing
Het basis niveau van de gemeentelijke sturing in het CID is “faciliteren, coördineren en regisseren”. Waarbij de gemeente als actieve gesprekspartner samen met alle betrokkenen in het gebied werkt aan het gezamenlijk verwezenlijken van de doelen en ambities uit de visie. Op specifieke opgaven, gebieden of locaties kan de gemeente haar sturingsniveau verhogen, als de realisatie hierom vraagt.
3. Het CID vraagt een significante investering
De ontwikkeling van het CID gaat een significante investering vragen zowel marktpartijen als de gemeente. De gemeente zal conform wet- en regelgeving kostenverhaal toepassen, initiatiefnemers dienen hier rekening te houden in hun planvorming. De ontwikkeling van het CID is financieel nog niet sluitend, dit is een opgave die nader uitgewerkt moet worden en meerjarig geborgd moet worden. Het financiële resultaat van de ontwikkeling van het CID en daarmee de benodigde middelen, zal onder andere afhangen van keuzes die gemaakt worden inzake de uitwerking op gebieds- en locatieniveau en de sturing op de opgaven.
4. Ontschotting van beleid
Elke (vastgoed)project moet in de basis voldoen aan alle beleidsregels. Vanwege de aard, omvang en complexiteit van de opgave in het CID is het echter niet waarschijnlijk dat dit in alle gevallen kan. Binnen het CID wordt er daarom ingezet op het bundelen van projecten, die gezamenlijk moeten voldoen aan de beleidsregels. Hierdoor kan uitruil plaatsvinden tussen projecten.
5. Ambities realiseren door gebiedsontwikkeling
De gemeente ziet grote meerwaarde in het bundelen van (vastgoed)projecten en voorzieningen. De gemeente geeft daarom de voorkeur aan samenwerkingen met meerdere initiatiefnemers, in plaats van planvorming aangaande individuele (vastgoed)projecten.
In de Strategie wordt een globaal beeld gegeven van de financiële impact van gewenste maatregelen. Hieruit blijkt dat de gemeente nog voor een grote opgave staat om het op dit moment globaal geraamde tekort van € 340 mln. in de aankomende 20 jaar terug te dringen. Hiervoor gaan we op zoek naar mogelijkheden, ook financieel, om onze ambities te bekostigen.

Waar dit niet lukt zijn scherpe keuzes gevraagd voor het bijstellen van ambities en of prioritering. Voor de eerste uitwerking komt een separaat voorstel voor de uitvoering BZK woningbouwimpuls CID/HS kwartier.

Milieueffectrapportage

De ontwikkelingen in het CID kunnen effecten hebben op het milieu. Omdat de structuurvisie kaders stelt aan deze ontwikkelingen is het wettelijk verplicht de mogelijke milieueffecten te onderzoeken. Daarbij is een zogeheten milieueffectrapport (MER) opgesteld en de bijbehorende m.e.r.-procedure doorlopen. Het MER bevat een beschrijving en beoordeling van de milieueffecten en gaat daarbij in op reële alternatieven voor de beoogde ontwikkelingen die vanuit het oogpunt van milieu onderscheidend zijn. Met deze informatie heeft het MER bijgedragen aan het maken van een zorgvuldige afweging over de kaders in de Structuurvisie CID. Voor de alternatieven zijn keuzes in de omvang van het bouwprogramma en de mobiliteitsstrategie als variabelen gekozen. De omvang van het bouwprogramma en de mobiliteitsstrategie zijn uiteraard niet de enige variabelen of ambities, maar zijn op het niveau van deze structuurvisie wel het meest bepalend. Ook andere belangrijke ambities en variabelen worden in dit MER onderzocht, niet als alternatieven of varianten, maar doordat ze zijn opgenomen in het integrale beoordelingskader in het MER.

In het MER zijn zes alternatieven voor het hele CID-gebied onderzocht vanuit een minimaal of een maximaal bouwprogramma, dit in combinatie met een volgend, sturend of sterk sturend mobiliteitsbeleid. Door (sterk) te sturen op mobiliteit, dat wil zeggen autoverkeer te ontmoedigen en langzaam verkeer en openbaar vervoer te stimuleren, blijft het gebied ook bij verdichting goed bereikbaar.

De belangrijkste uitkomsten van het MER:

- Voor de leefomgevingskwaliteit is vooral de mobiliteitsstrategie en de wijze waarop de openbare ruimte wordt ingericht belangrijk.
- Ontwikkelen woningen en werkgelegenheid gaat niet zonder maatregelen mobiliteit om:
 - te voorkomen dat bereikbaarheid in het geding komt;
 - ruimte te maken voor kwaliteit openbare ruimte en klimaatadaptatie;
 - gezondheid (geluid, luchtkwaliteit) te borgen.

In een aanvulling op het MER – n.a.v. het advies van de Commissie m.e.r. – wordt ingegaan op de hoeveelheid ruimte die globaal nodig is voor nieuwe woningen, groen en verkeer. Per saldo is een kleine toename van het aantal parkeerplaatsen nodig. Ondanks de bouwopgave neemt het bebouwde oppervlak nauwelijks toe. In het gebied komt vooral de ambitie voor groen onder druk te staan.

Advies Commissie m.e.r.

Het MER CID is ter advisering voorgelegd aan de Commissie voor de Milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.). Naar aanleiding van het voorlopige toetsingsadvies van de Commissie heeft de gemeente Den Haag een aanvulling op het MER opgesteld. In haar definitieve toetsingsadvies oordeelt de commissie dat het MER en de aanvulling daarop goed zijn opgebouwd en dat veel onderzoeksresultaten van goede kwaliteit zijn. Omdat het bouwprogramma en de mobiliteit de grootste milieugevolgen hebben, vindt zij de keuze voor de onderzochte alternatieven begrijpelijk. De commissie vindt dat de aanvulling veel nuttige milieu-informatie bevat, zoals een analyse van de ruimteclaims.

Een belangrijke veronderstelling is dat de grote bouwopgave vrijwel geheel zal plaatsvinden binnen het bebouwd oppervlak. Dat moet gebeuren door inzet van “intensief ruimtegebruik”, “verdichten” en “prioriteren”. De Commissie signaleert dat hieraan in het vervolgproces risico’s ten aanzien van de haalbaarheid en overkoepelende CID ambities zijn verbonden. De commissie vindt het van belang dat in het vervolgproces die ambities worden bewaakt indien er bij de uitwerking van de plannen toch keuzen tussen concurrerende ruimteclaims gemaakt moeten worden. Daarnaast merkt de Commissie op dat het welslagen van de mobiliteitstransitie deels afhankelijk is van planoverstijgende factoren. Zij adviseert ook dit in de vervolgbesluitvorming streng te bewaken. Gezien het belang van monitoring bij globale plannen met een lange tijdshorizon en onzekere ontwikkelingen, verdient dit onderwerp volgens de commissie bijzondere aandacht. Het MER geeft volgens de Commissie een heldere aanpak voor monitoring aan de hand van goede beoordelingscriteria.

Stikstofdepositie

In haar voorlopige toetsingsadvies adviseerde de Commissie m.e.r. te verkennen of voor het CID een ADC-toets succesvol doorlopen kan worden. In de aanvulling op het MER wordt geconcludeerd dat een ADC-toets voor het CID geen effectief middel is. De Commissie kan zich vinden in deze conclusie. In haar definitieve toetsingsadvies n.a.v. het MER en de nadien geleverde aanvullingen concludeert de commissie dat op dit moment niet genoeg informatie beschikbaar is om de verzekering te krijgen dat het plan geen belangrijke nadelige effecten heeft op stikstofgevoelige natuur in Natura 2000-gebieden. Zij acht deze informatie essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over de Gebiedsvisie CID. De Commissie adviseert daarom deze informatie aan te vullen alvorens een besluit te nemen over de Gebiedsvisie CID. De commissie geeft aan dat het detailniveau van deze informatie kan aansluiten op die van het besluit, in dit geval dus een globale inschatting van beschikbare maatregelen kan bevatten. Naar aanleiding van dit definitieve advies is de notitie ‘Stikstofaankpak CID’ opgesteld. De conclusie in deze notitie geeft aan dat voor dit stadium in de besluitvorming er met de genoemde maatregelen voldoende vertrouwen is dat de vaststelling van de Structuurvisie CID niet op voorhand leidt tot onoverkomelijke en (significant) negatieve effecten in het kader van de Wet Natuurbescherming. Voor de uiteindelijke uitvoering van de Structuurvisie CID kan het al dan niet inzetbaar zijn van de dan beschikbare maatregelen echter wel van invloed zijn op de fasering van de uitvoering en mogelijk ook op de uiteindelijke uitvoerbaarheid van de Structuurvisie CID.

Gezien het vorenstaande stelt het college de raad voor het volgende besluit te nemen:

de raad van de gemeente Den Haag,

gezien het voorstel van het college van 29 juni 2021,

besluit:

- I. de Structuurvisie Central Innovation District vast te stellen als toekomstbeeld dat richting geeft aan de ruimtelijke ontwikkelingen in het CID met inachtneming van het MER CID, de aanzet tot monitoring daarin en het bijbehorende advies van de Commissie voor de Milieueffectrapportage, en daarmee in te stemmen met:
 - a. de ambitie het CID verder te ontwikkelen als economisch topmilieu en hoogstedelijk gemengd gebied dat wordt gekenmerkt door een hoge concentratie van woningen, werkplekken en voorzieningen in een gebied met een hoge verblijfskwaliteit en een uitstekende bereikbaarheid;
 - b. de volgende 7 ruimtelijke principes:

- 1) het CID wordt een centrummilieu;
 - 2) verbinden van de losse stationsgebieden door lange lijnen;
 - 3) nieuwe ontwikkelingen worden ingezet voor klimaatadaptatie en energietransitie en moeten kansen bieden voor de bestaande stad;
 - 4) het CID wordt een bonte mix van wonen, werk en voorzieningen;
 - 5) we bouwen voort op de bestaande kwaliteit en identiteit van gebieden;
 - 6) het CID kent altijd een functiemix, maar de mate van functiemenging varieert: van rustige woonmilieus tot dynamische woon-werkomgevingen.
 - 7) door het delen en combineren van functies wordt de schaarse ruimte (onder- en bovengronds) optimaal benut.
- c. het indicatieve programma voor wonen, werken en voorzieningen zoals dat is opgenomen in hoofdstuk 7 tabel 7.1 van de structuurvisie en de volgende uitwerkingsprincipes:
- 1) het programma vormt geen blauwdruk: gewijzigde marktomstandigheden kunnen ertoe leiden dat het programma naar beneden wordt bijgesteld;
 - 2) het voorzieningenprogramma houdt gelijke tred met het woningbouwprogramma;
 - 3) voor deelgebieden worden voorzieningenprogramma's opgesteld waaruit blijkt dat voldoende ruimte beschikbaar is voor het realiseren van de gewenste voorzieningen, met zicht op locaties en de wijze van realisatie;
- d. de mobiliteitstransitie als randvoorwaarde voor de toekomstige ontwikkeling van het CID en de volgende uitwerkingsprincipes:
- 1) een goede bereikbaarheid en leefbaarheid door een mobiliteitstransitie naar schone en ruimte-efficiënte vervoermiddelen, waarbij verplaatsingen naar en in het CID vooral lopend (40%) op de fiets (25%) of met het openbaar vervoer (20%) plaatsvinden;
 - 2) mobiliteit op menselijke maat als leidraad bij de inrichting van de openbare ruimte met prioriteit voor 1. voetgangers 2. fietsers 3. openbaar vervoer;
 - 3) het CID wordt autoluw: in grote aaneengesloten verblijfsgebieden wordt doorgaand autoverkeer geweerd, dit verkeer wordt geconcentreerd op een beperkt aantal stedelijke hoofdwegen;
 - 4) schaa sprong OV: we zetten in op versnelling en capaciteitsuitbreiding van het OV op het spoor en op de Konings- en Zuidwestland (Leyenburg)-corridor inclusief de ontwikkeling van knooppunten;
 - 5) de hoofdstructuren voor mobiliteit zoals vastgelegd in afbeelding 4.6 en 4.7 van de visie zijn het uitgangspunt voor verdere uitwerking in deelgebieden;
 - 6) het parkeerbeleid wordt aanbodgestuurd en marktconform, parkeervoorzieningen voor nieuwbouw worden zoveel mogelijk in centrale parkeervoorzieningen gerealiseerd en in de openbare ruimte hebben voetgangers, fietsers en groen prioriteit boven autoparkeren, de hoeveelheid straatparkeren wordt verminderd;
 - 7) inzet op een ruimte-efficiënte organisatie van logistiek, met minder overlast en meer veiligheid voor de omgeving;
 - 8) ruimte bieden aan innovatie mobiliteitsdiensten en vervoersmanagement in samenwerking met bedrijven, overheid en onderwijs die helpen om de mobiliteitstransitie te versnellen, waaronder aanbod van deelmobiliteit en mobiliteitshubs;
 - 9) inzet op een versnelde introductie van nul-emissie voertuigen, met een onderzoek naar een o-emissiezone voor de lange termijn (2030);

- e. het vergroenen en verduurzamen van de leefomgeving en de volgende uitwerkingsprincipes:
 - 1) de openbare ruimte stimuleert ontmoeting en gezond gedrag;
 - 2) ~~toevoegen van groen en het hanteren van een streefnorm van 8 m² openbaar groen (kijk — en verblijfgroen) per woning in het CID;~~**
 - 2) rekening houden met de ruimte die onder- en bovengronds nodig is voor klimaatadaptatie, energietransitie en digitalisering;
 - 3) zaken als logistiek, afvalverzameling- en scheiding, stallen en parkeren vinden zo veel mogelijk inpandig plaats;
 - 4) toepassen van de principes uit de Gereedschapskist Openbare ruimte CID voor inrichting, gebruik en beheer van de openbare ruimte;
- II. de Nota van Beantwoording vast te stellen;
- III. kennis te nemen van de bijgevoegde brief 'uitvoering structuurvisie' en deze te betrekken bij de verdere uitwerking en uitvoering van de structuurvisie;
- IV. Tot het waarborgen van de Haagse principes voor beeldkwaliteit in het CID
 - a. middels een overkoepelend Kwaliteitsplan CID waarin de ruimtelijke kwaliteiten en samenhang van het CID worden gewaarborgd;
 - b. middels aparte beeldkwaliteitsplannen per gebiedsagenda-deelgebied op basis van een heldere analyse van de bestaand (historische) kwaliteiten waarin de eigenheid van het gebied wordt vastgesteld en gewaarborgd;
 - ~~c. middels een beeldkwaliteitsdocument voor vergevorderde projecten welke meeloopt in de planologisch-juridische procedure;~~
c. middels een beeldkwaliteitsdocument voor vergevorderde projecten welke meeloopt in de planologisch-juridische procedure waarbij die getoetst wordt op de uitgangspunten voor beeldkwaliteit zoals die genoemd worden in de brief uitvoering structuurvisie CID, RIS 308571 (comfortbrief);*
 - d. waarbij architectuur niet een doel op zich is, maar een middel om te komen tot betere en mooiere wijken en buurten;
 - e. waarmee het ontwerpen van gebouwen en buitenruimten een integrale opgave vormt.
- V. **Het college opdracht te geven bij de uitvoering als volgt te werk te gaan:**
 - a. **om bij gebiedsvisies, gebiedsagenda's, NvU's, PUK's en projectdocumenten dan wel collegebesluitvorming informatie toe te voegen waaruit blijkt:**
 - 1) **hoeveel voorzieningen worden gerealiseerd;**
 - 2) **hoe deze zich verhouden tot het collegebesluit Haagse referentienormen maatschappelijke voorzieningen;**
 - 3) **welke voorzieningen wanneer en waar gerealiseerd worden;**
 - 4) **en hoe deze voorzieningen gefinancierd worden;**
 - b. om met bekende variabelen van de bouwplannen prognoses en varianten te maken van de bijbehorende voorzieningen en daarmee gedurende het planvormingsproces de mogelijkheid te houden om ruimte te reserveren voor deze voorzieningen en om bij te sturen;
 - c. voor het CID de norm 'centrumstedelijk' als vertrekpunt te hanteren voor de gebouwde maatschappelijke voorzieningen;
 - d. bij de ontwikkeling van het CID te voorzien in een hoogwaardige groene buitenruimte met een hoge gebruiks- en ecologische waarde en daarbij op gebiedsniveau een norm voor openbaar groen te hanteren van 8 m² per woning;

- e. inzichtelijk te maken dat het aantal vierkante meters groene ruimte in het CID minimaal gelijk blijft en hierover bij besluiten (zoals gebiedsvisies, NvU's en PUKs) te rapporteren.**
- f. na de zomer invulling te geven aan de hiervoor genoemde punten voor de eerder vastgestelde NVU's en PUKs.***
- g. om bij gebiedsvisies, gebiedsagenda's, NvU's, PUK's en projectdocumenten dan wel collegebesluitvorming informatie toe te voegen waaruit blijkt hoe de integrale toegankelijkheid geborgd wordt.***
- h. bij alle ontwikkelingen de leefbaarheidseffecten (waaronder voorzieningen) in de bestaande wijken te inventariseren en bij negatieve effecten voorafgaand (eventueel als onderdeel van het bouwproject) mitigerende maatregelen te nemen.***

VI. De in besluitpunt V genoemde uitgangspunten op te nemen in de samenvatting van de structuurvisie CID.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 1 juli 2021.

De griffier,

De voorzitter,

***Geamendeerd in de raadsvergadering van 1 juli 2021.**