

Voorstel van het college inzake gebiedsvisie Hollands Spoor en omgeving.

1. Inleiding

Het plangebied van de Gebiedsvisie Hollands Spoor en omgeving is gesitueerd rond Station Hollands Spoor en wordt begrensd door de Hoefkade, de Wolterbeekstraat, de Rijswijkseweg en de Waldorpstraat. De Gebiedsvisie schetst de belangrijkste ambities die de gemeente met dit gebied heeft en speelt in op maatschappelijke, economische en ruimtelijke kansen die zich hier voordoen. Bestaande beleidsdocumenten vormen de basis van deze Gebiedsvisie. Dit zijn onder meer de Structuurvisie Den Haag 2020 'Wéreldstad aan Zee'(2005), het Wijkplan voor de Stationsbuurt, het Oranjeplein en omgeving (2003) en beleidsdocumenten uit de vakdisciplines ruimtelijke ordening, verkeer, wonen, economie, openbare ruimte en leefbaarheid. De Stationsbuurt is door minister Vogelaar benoemd tot Krachtwijk. Daarom speelt verbetering van de sociaaleconomische positie van dit gebied in deze Gebiedsvisie eveneens een belangrijke rol.

Doelstelling Gebiedsvisie

De Gebiedsvisie Hollands Spoor en omgeving heeft de volgende doelen:

1. Diverse (particuliere) initiatieven in het gebied in een breder verband tot elkaar bezien en op elkaar afstemmen ter voorkoming van 'ad hoc' beslissingen;
2. Overzicht geven in het totaal aan ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij de samenhang tussen de lopende projecten, zowel ruimtelijk als programmatisch, inzichtelijk wordt gemaakt;
3. Nieuwe ontwikkelingen van zowel vastgoedprojecten als projecten in de openbare ruimte initiëren en stimuleren;
4. Aanpakken van projectoverstijgende aspecten, zoals hechting aan de stedelijke structuur, efficiënt ruimtegebruik, toegevoegde waarde voor de omliggende wijken, positieve uitstraling, leefbaarheid en duurzaamheid;
5. Het bestuur een sturingsinstrument en toetsingskader verschaffen ten behoeve van ruimtelijke vraagstukken en ontwikkelingen die vanuit marktpartijen, bewoners etc. worden geïnitieerd;
6. Ontwikkelaars informatie verstrekken over de door de gemeente gewenste ontwikkelingsrichting (toekomstperspectief) waardoor de mogelijkheden van het gebied optimaal worden benut;
7. Met de bewoners en ondernemers in een vroegtijdig stadium concreter van gedachten wisselen over de toekomst van hun woon- en werkomgeving.

In hoofdstuk 2 zal de huidige situatie uiteengezet worden met daarbij een sterkte-zwakte-analyse van het gebied. In hoofdstuk 3 staan de ambities die in hoofdstuk 4 zijn vertaald naar de uitgangspunten voor de ontwikkeling van het gebied. In hoofdstuk 5 is het totale programma weergegeven met waar mogelijk een planning. De planning wordt uitgebreider besproken in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 is gewijd aan het communicatietraject met de burgers en de stakeholders. De volledige **reactie van belanghebbenden** is in bijlage 1 opgenomen. Hoofdstuk 8 behandelt de te ondernemen acties voor wat betreft de hogerde bestemmingsplannen. In hoofdstuk 9 wordt een ontwikkelingsstrategie uiteengezet en in hoofdstuk 10 de haalbaarheid van de verschillende projecten. Hoofdstuk 11 behandelt de duurzaamheidsparagraaf die in zijn geheel in bijlage 2 is opgenomen.

In hoofdstuk 12 staat het gevraagde besluit.

2. Huidige situatie

Het plangebied wordt gedomineerd door de aanwezigheid van het spoor dat voor een tweedeling zorgt. De centrumzijde van station Hollands Spoor (zijde Stationsbuurt) is van oudsher de voorkant. Zowel de architectuur en looproutes van het station, als de inrichting van de openbare ruimte zijn geheel op deze kant gericht. Pas sinds de ontwikkeling van Laakhaven in de jaren tachtig is ook meer aandacht uitgegaan naar de 'achterkant' van het station. Nu Laakhaven een volwaardige wijk met onderwijsvoorzieningen, kantoren en woningen is geworden, is de behoefte aan een duidelijke verbinding tussen beide zijden verder toegenomen.

De *Stationsbuurt* wordt gekenmerkt door haar multifunctionele en multiculturele karakter. Via de Stationsweg en de Wagenstraat is de binnenstad met al haar faciliteiten op loopafstand van het plangebied gesitueerd. Langs deze route bevinden zich uiteenlopende voorzieningen van wisselende kwaliteit op buurtniveau. Buiten deze hoofdader zijn in de wijk voornamelijk woningen gesitueerd. De sociaaleconomische situatie in de Stationsbuurt,

dat het grootste deel vormt van het plangebied, wordt gekenmerkt door een relatieve achterstand van veel bewoners op verschillende terreinen.

Aan de *Laakzijde* van station Hollands Spoor is in de afgelopen periode een modern nieuw centrum tot stand gekomen met de Haagse Hogeschool, kantoren, woningen, enkele winkels en horecavoorzieningen. Door de vele studenten van de Haagse Hogeschool heeft het gebied een levendige sfeer. Rond het Leegwaterplein en aan de Waldorpstraat laat de openbare ruimte nog te wensen over. Dit hangt samen met het feit dat er nog een aantal projecten gerealiseerd gaat worden in een voormalig 'functioneel ongebruikte ruimte'.

Onderstaand wordt een opsomming van de sterke en zwakke punten van het plangebied alsmede de kansen en bedreigingen verwoord.

<p><i>Sterkten</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Centrale ligging in de stad; - Aanwezigheid openbaar vervoersknooppunt; - Historische karakter Stationsbuurt; - Laakhaven als aantrekkelijk nieuw centrum; - Multiculturele karakter Stationsbuurt zorgt voor diversiteit winkels, horeca en voorzieningen. 	<p><i>Zwakten</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbindingen tussen Laakhaven, Stationsbuurt en centrum; - Uitstraling van openbare ruimte en diverse panden aan Stationplein; - Onoverzichtelijke, onveilige verkeerssituatie en hoge verkeersdruk; - Zwakke economische positie en laag opleidingsniveau Stationsbuurt; - Eenzijdig woningaanbod; - Mate van veiligheid, leefbaarheid en segregatie.
<p><i>Kansen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Forse toename aantal reizigers Hollands Spoor; - Initiatieven van marktpartijen voor (her)ontwikkeling van locaties; - Ruimte voor nieuwbouw op onbebouwde locaties; - Opwaarderen imago en leefbaarheid buurt door toevoegen van programma; - Economische impuls Stationsbuurt. 	<p><i>Bedreigingen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Verdere verloedering door leegstand (bedrijfs)panden; - Toename verkeersdruk door intensivering ruimtegebruik;

3. Ambities

Na het Centraal Station is Station Hollands Spoor het belangrijkste treinstation van Den Haag. Het station ligt op loopafstand van de binnenstad en het kernwinkelgebied en vormt de schakel tussen het oude stadshart en Laakhaven. Dagelijks maken ruim 30.000 reizigers gebruik van het station. Hollands Spoor is daarmee een van de hoofdentrees van de stad en een belangrijk visitekaartje. De NS is bovendien van plan om station HS aan te sluiten op het nachtnet (in plaats van station CS).

Station Hollands Spoor en omgeving zal zich ontwikkelen tot een sociaal, economisch en cultureel levendig gebied met een sterk gemengd stedelijk milieu. Het stationsgebied moet een overzichtelijk, aantrekkelijk en veilig gebied zijn voor iedereen: zowel voor de dagelijkse passanten (bewoners, treinreizigers, werkenden, studenten) als de eenmalige bezoeker (zakelijk en toerisme). Om dit te bereiken wordt een stevige impuls gegeven aan de uitstraling van de Stationsomgeving, zowel wat betreft vastgoed als openbare ruimte. Er worden verschillende centrumstedelijke functies toegevoegd zoals woningen, kantoren, horeca, detailhandel en leisure. **Ook is er ruimte voor kunst en cultuur.**

De woningvoorraad wordt uitgebreid en gedifferentieerd zodat economisch draagvlak voor verschillende nieuwe voorzieningen ontstaat. De wijk krijgt meer (economische) diversiteit. De ontwikkeling van kleinschalige bedrijfsruimten en de stimulering van het ondernemerschap is daarbij een voorwaarde. De welvaartstoename zal positieve gevolgen hebben voor de leefbaarheid en de veiligheid in de wijk. De voorgestelde toevoeging van economische functies (**bedrijfs- en welzijnsruimte, detailhandel, horeca en kantoren**) en woningen in het plangebied zal naar verwachting leiden tot 700 nieuwe banen in Den Haag (netto). Wanneer ook de verplaatsing van functies en de verschuiving van bestedingen naar het plangebied vanuit elders in Den Haag worden meegeteld dan is de werkgelegenheidstoename ongeveer 2.000 banen (bruto). **Met andere woorden de plannen uit de Gebiedsvisie zorgen voor een toename van 700 extra banen in Den Haag. Daarnaast vindt een verschuiving plaats van werkgelegenheid vanuit de rest van Den Haag naar Hollands Spoor en omgeving (1.300 banen). Deze verschuiving komt door verplaatsing van functies en verschuiving van bestedingen die nu ergens anders in**

Den Haag gedaan worden. Na realisatie van de plannen in het stationsgebied komt deze werkgelegenheid ten goede van Hollands Spoor. Ook niet-fysieke maatregelen in het kader van de ontwikkeling van de Stationsbuurt als krachtwijk zijn van groot belang om de woon-, werk- en verblijfskwaliteit te verbeteren. **In relatie met de krachtwijk zal segregatie worden tegengegaan.** Ook zal er in het hele plangebied aandacht zijn voor leefbaarheids- en gezondheidseffecten en worden de mogelijkheden onderzocht om afvalcontainers onder de grond te realiseren.

Het Stationsplein en het brede deel van de Stationsweg vormen de start van de ‘rode loper’ richting de binnenstad. De toevoeging van onder meer hoogwaardige horeca en detailhandel moet de entree markeren en aantrekkelijk maken. De openbare ruimte wordt hoogwaardig ingericht met speciale aandacht voor fietsers en voetgangers. Het Stationsplein en het brede deel van de Stationsweg krijgen een autoluw karakter door de invoering van eenrichtingverkeer. Hiertoe is een kansrijk verkeersmodel ontwikkeld dat verder uitgewerkt moet worden in samenhang met het VCP. **In dit kader wordt tevens onderzocht op welke wijze een doorsteek voor autoverkeer gerealiseerd kan worden in het Rode dorp.**

In Laakhaven ligt de nadruk vooral op het voltooiën van het stedelijke transformatieproces dat sinds eind jaren tachtig in gang is gezet. Op enkele locaties vindt de komende periode verdichting plaats, bijvoorbeeld door de toevoeging van appartementen, kantoren en onderwijsvoorzieningen in het spoortalud. Daarmee groeit dit gebied uit tot een volwaardig en modern centrum. De focus ligt op het ‘aaneensmeden’ van de gebieden binnen Laakhaven maar ook met de Stationsbuurt. Een belangrijke en noodzakelijke ingreep is het creëren van directe verbindingen tussen de gebiedsdelen zoals bijvoorbeeld de ambitie om de bestaande centrale stationhal van een entree aan de Laakzijde te voorzien zodat hier een extra voetgangersverbinding onder het spoor door ontstaat. Door het verbeteren van de verbindingen kunnen bewoners maar ook bijvoorbeeld kantoorgebruikers en studenten in Laakhaven worden verleid om in de Stationsbuurt te winkelen en te recreëren. Maar ook de openbare ruimte rond de Haagse hogeschool heeft een functie als ontmoetingsplek. De Waldorpstraat wordt heringericht tot een stedelijke boulevard.

4. Uitgangspunten van de Gebiedsvisie op hoofdlijnen

Op basis van de ambities zijn op hoofdlijnen de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- Verbeteren uitstraling omgeving station Hollands Spoor als visitekaartje van de stad;
- Versterken bijzondere en multifunctionele karakter centrumzijde binnenstad;
- Versterken brede deel Stationsweg als start van de rode loper richting het centrum;
- Differentiatie woonklimaat en toename aantal woningen;
- Verbeteren leefbaarheid, veiligheid en tegengaan van segregatie;
- Stimuleren onderwijsparticipatie en tegengaan van werkloosheid;
- Bevorderen ondernemerschap en (laaggeschoolde) werkgelegenheid;
- Verbeteren langzaam verkeersroutes vanaf Laakhaven via station Hollands Spoor naar de Stationsbuurt en het centrum;
- Beperken doorgaand verkeer en faciliteren bestemmingsverkeer;
- Verbeteren en toevoegen aanbod voorzieningen;
- Versterken culturele karakter, stimuleren creatieve industrie en uitbreiding horecagelegenheden;
- Hoogwaardige openbare ruimte en groenvoorzieningen;
- Duurzame ontwikkeling, intensief en meervoudig ruimtegebruik;
- Zoveel mogelijk planoptimalisatie ter voorkoming van dekkingsproblemen;
- **Het stimuleren van het doortrekken van de centrale stationshal naar de Laakzijde.**

5. Specificatie programma

De Gebiedsvisie van het gebied rond Station Hollands Spoor krijgt gestalte door verschillende projecten op het gebied van vastgoed en herinrichting van de openbare ruimte. Tezamen genereren ze naar verwachting het onderstaande programma. Dit wordt per project verder gedetailleerd in een apart toetsingskader met nader uitgewerkte stedenbouwkundige, verkeerskundige en programmatische randvoorwaarden.

- Circa 725 woningen;
- Circa 24.000 m² horeca, bedrijfsruimte, detailhandel en leisure;
- Circa 25.000 m² kantoor (+ circa 20.000 m² kantoren na 2015);
- Circa 10.000 m² onderwijs;
- Gebouwde parkeervoorzieningen;
- Verbetering (rail)infrastructuur en routes langzaam verkeer;
- Circa 36.000 m² herinrichting openbare ruimte;
- Zo mogelijk doortrekken stationshal en nieuwe stationsentree aan de Laakzijde;
- Circa 3.000 m² busplatform.

Op de volgende pagina wordt een eerste indicatie gegeven van het programma en de planning voor zover nu al bekend.

Project <i>Grondeigendom</i>	Indicatie Programma	Start bouw	Oplevering
1. Hotel de Margadant <i>NS-Poort</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Circa 4.500 m² hotel; – Circa 730 m² bedrijfs-, welzijns- of praktijkruimte of kleinschalige kantoorruimte. 	1 ^e kwartaal 2009	2 ^e kwartaal 2011
1. Sigma-locatie <i>Vestia/ NS Poort</i>	<ul style="list-style-type: none"> – 100 à 150 appartementen (laag en midden segment); – Circa 1.500 m² praktijk- of welzijnsruimte in plint; – Parkeergarage ten behoeve van Sigma-locatie en Hotel De Margadant. 	1 ^e kwartaal 2010	3 ^e kwartaal 2011
3. Rode Dorp <i>Staedion</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Circa 140 woningen (laag, midden en hoog segment); – Circa 150 m² bedrijfsruimten; – Werkwoningen met ca. 150 m² praktijkruimten; – Circa 150 m² (dag)horeca, zakelijke- en maatschappelijke dienstverlening, praktijk- of welzijnsruimte of kleinschalige kantoorruimte; – Parkeergarage met 200-300 parkeerplaatsen (afhankelijk van programma). 	4 ^e kwartaal 2009	4 ^e kwartaal 2011
4. Westhoek Stationsweg/ St.plein <i>Geste Groep</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Circa 45 appartementen (midden en hoog segment); – In de plint openbare voorzieningen: circa 1.000 m² (dag)horeca, leisure en kleinschalige detailhandel. 	2 ^e kwartaal 2009	4 ^e kwartaal 2010
5. Stationsweg fase 2 <i>Geste Groep</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Circa 1.000 m² horeca, detailhandel en/of leisure ; – Circa 15 appartementen (midden en hoog segment) 	1 ^e kwartaal 200	2 ^e kwartaal 2010
6. Grote belastingkantoor <i>Duitse investe- ringsmaatschappij</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Circa 75 appartementen (midden en hoog segment); – Circa 3.000 m² detailhandel, (dag)horeca en leisure. <i>WVG op gevestigd</i> 	P.M.	
7. Herinrichting Stationsplein & brede deel St.weg <i>NS Poort & gemeente Den Haag</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Circa 1,1 ha herinrichting Hofstadkwaliteit. Gefaseerd: Fase 1 (brede deel Stationsweg) Fase 2 (Stationsplein)	2010 2011	2011 2012
8. Verbeteren verbindingen tussen Stationsbuurt en Laakhaven <i>NS Poort/ Pro Rail</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Herinrichting routes langzaam verkeer; – 0,47 ha herinrichting openbare ruimte Residentiekwaliteit. – Doortrekken centrale stationshal / tweede centrale entree; – Realisatie van 1.000 m² winkels, horeca en leisure; 	P.M.	
9. Herinrichting Waldorpstraat <i>Gemeente Den Haag</i>	<ul style="list-style-type: none"> – 0,39 ha herinrichting Hofstadkwaliteit; – 1,62 ha herinrichting Residentiekwaliteit. 	P.M.	
10. DUWO torens <i>NS Poort</i>	<ul style="list-style-type: none"> – 200 studentenwoningen (laag en midden segment); – 100 starterswoningen (laag en midden segment); – Eventueel praktijkruimte, kleinschalige kantoor- of bedrijfsruimte in de plint. 	2 ^e kwartaal 2009	2 ^e kwartaal 2011
11. Mondriaan-college fase II <i>NS Poort</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Circa 10.000 m² onderwijsvoorzieningen; – Eventueel welzijns- of praktijkruimte en kleinschalige kantoor- of bedrijfsruimte in de plint. 	1 ^e kwartaal 2009	2 ^e kwartaal 2010
12. Locatie tussen Mondriaan II en busplatform <i>NS Poort</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Circa 15.000 m² kantoren; – Eventueel voorzieningen in de plint; – Centrale parkeergarage met circa 250 plaatsen. 	P.M.	
13. Busplatform <i>NS Poort & TCN</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Busplatform 3.000 m²; – Mogelijk kantoren circa 10.000 m². <i>wvg op gevestigd</i> 	P.M.	
14. TPG-gebouw <i>CB Richard Ellis</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Circa 20.000 m² kantoren (renovatie) – Circa 9.000 m² hotel – Circa 2.000 m² horeca en/of detailhandel 	P.M.	

Voor project 3 (Rode dorp) geldt dat het aantal woningen in de nieuwbouw ongeveer gelijk blijft ten opzichte van de huidige situatie. Wel moet het oppervlak per woning toenemen. Om dit te kunnen realiseren is een hoogteaccent noodzakelijk. De precieze locatie van het hoogteaccent moet nog worden bepaald. Daarbij moet tevens worden afgewogen of de circa 15 jaar oude bestaande bouw langs het Stationsplein wel of niet wordt gesloopt.

Voor de projecten 12 (locatie tussen Mondriaan en busplatform) en 13 (busplatform) wordt onderzocht of het programma uitgebreid mag worden onder de voorwaarde dat hier milieukundig onderzoek naar wordt

gedaan door betreffende ontwikkelende partijen en zij goedkeuring krijgen van de betrokken gemeentelijke afdelingen.

6. Planning

De lopende projecten bevinden zich in verschillende stadia van planvorming, variërend van schetsontwerp tot bouwaanvraag. Naar verwachting is in 2009 de ontwerpfase van de meeste projecten afgerond. Voor de meeste projecten geldt dat eerst een bestemmingsplanherziening afgerond moet zijn voordat met de realisatie kan worden gestart. De verwachting is dat dit in oktober 2009 gereed is.

De realisatie van de eerste projecten start al in het eerste kwartaal van 2009. De locatie Grote belastingkantoor is in eigendom van een buitenlandse belegger en verhuurd aan de Belastingdienst tot medio 2010. Hier is de Wet Voorkeursrecht Gemeenten (wvg) op gevestigd. Vooralsnog is de ontwerpfase hiervan niet gestart.

De herinrichting van de openbare ruimte is wat betreft planning afhankelijk van de bouwprojecten, de nadere uitwerking van de beoogde infrastructurele aanpassingen en het beschikbaar komen van financiële middelen uit het programma ruimtelijke investeringen.

Momenteel worden nog diverse onderzoeken uitgevoerd in het kader van Openbaar Vervoer naar een Hoger Plan (OVHP) en het Verkeerscirculatieplan (VCP). Bovendien moet de openbare ruimte, na herinrichting, optimaal aansluiten op de nieuwe bebouwing. Om tempo te houden, zal de openbare ruimte waar mogelijk en waar nodig gefaseerd aangepakt worden. Tegelijkertijd moeten (enkele) openbare ruimte projecten eventueel later (dan wenselijk) worden ontwikkeld als er geen dekking komt vanuit het programma ruimtelijke investeringen.

Voor diverse bouwlocaties geldt dat de parkeerbehoefte wordt afgewikkeld op twee nog te realiseren centrale parkeergarages (Rode dorp en de locatie tussen Mondriaan II en busplatform). De betreffende projecten zijn in de planning afhankelijk van de realisatie van de parkeergarages.

7. Communicatie

De diverse wijkorganisaties waarin bewoners en ondernemers zijn vertegenwoordigd, worden regelmatig geïnformeerd over de voortgang van de plannen uit de Gebiedsvisie. Dit gebeurt met name in het zogenaamde Stedelijke Ontwikkelingsoverleg Oude centrum en Stationsbuurt (SOOS). Op 19 februari jl. is in dit overleg de conceptGebiedsvisie op hoofdlijnen gepresenteerd. Ook de wijkorganisaties aan de Laakzijde waren daarbij vertegenwoordigd.

Voorafgaand aan de bestuurlijke besluitvorming heeft tevens een informatieavond voor alle bewoners en ondernemers in en rond het plangebied plaatsgevonden. De conceptGebiedsvisie is door de wethouder BW geïntroduceerd. Vervolgens konden de aanwezigen zich laten informeren aan de hand van informatiepanelen. Voor aanvullende vragen kon men bij de diverse aanwezige gemeentelijke ambtenaren terecht. Tevens zijn de aanwezigen in de gelegenheid gesteld om te reageren op de plannen uit de Gebiedsvisie door middel van een daarvoor bestemd reactieformulier of via e-mail.

Er kwamen veel positieve reacties op het doortrekken van de centrale entree van Hollands Spoor. Bewoners hebben zelfs aangegeven dat dit wat hen betreft een voorwaarde is voor de ontwikkelingen in de spoorstrook. Ook kwam er een voorstel voor het aanstellen van een supervisor die de kwaliteit van de ontwikkelingen in de Stationsbuurt in de gaten houdt. De stadsstedenbouwer is gevraagd deze rol nadrukkelijk op zich te nemen.

Uit de reacties blijkt dat veel bewoners het gevoel hebben dat er alleen maar voor studenten wordt gebouwd. Dit is niet het geval, de woningvoorraad wordt gedifferentieerd. Studentenwoningen zijn daar een onderdeel van maar jongerenwoningen en woningen voor de midden- en hogere inkomens ook. Er zijn veel vragen geweest over het verkeer en dan met name de veiligheid van het stationsgebied voor fietsers en voetgangers. De herinrichting van de openbare ruimte richt dan ook in belangrijke mate op het verbeteren van de situatie voor dit langzame verkeer.

Met de overige Stakeholders zoals de NS, de HTM en de ontwikkelaars van de lopende projecten in het plangebied zijn individuele gespreksronden georganiseerd. Er bleek veel draagvlak te zijn voor het doortrekken van de centrale stationshal van station HS naar de Laakzijde. Verschillende ontwikkelaars hebben aangegeven zich zorgen te maken over de druk op de ruimte door de verschillende vervoersmodaliteiten in relatie tot de beoogde pleinfunctie.

Enkele ontwikkelaars willen graag meer kantooroppervlak ontwikkelen voor de nog op de starten projecten aan de Laakzijde. Daarnaast was men geïnteresseerd in de inrichting en functie van de wandelboulevard langs de Waldorpstraat.

Op hoofdlijnen is door zowel bewoners en ondernemers als de overige stakeholders positief gereageerd op de inhoud van de Gebiedsvisie. Van de reacties is een rapportage gemaakt (zie bijlage 1). Allen die schriftelijk hebben gereageerd en/of deel hebben genomen aan de gespreksronden hebben een exemplaar van deze rapportage ontvangen.

De gemeente zal na bestuurlijke goedkeuring een nieuwsbrief verzenden met daarin de stand van zaken rondom de plannen en het proces. Deze informatie wordt tevens op het internet gezet.

In de verdere uitwerking en uitvoering van de projecten wordt afzonderlijk met bewoners en ondernemers gecommuniceerd middels de reguliere bewonersavonden (onder andere SOOS) en middels een nieuwsbrief. Ook zal gebruik gemaakt worden van de plaatselijke wijkkrant.

8. Bestemmingsplan

Vooruitlopend op het nieuwe bestemmingsplan kan een aantal projecten middels een artikel 19 WRO-procedure worden gerealiseerd. Als gevolg van de verwachte invoering van de WRO op 1 juli 2008 moeten deze procedures vóór die datum worden gestart. In het kader van deze procedures zal voorafgaand een integraal onderzoek worden uitgevoerd naar de geluidsaspecten en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Deze ontwikkelingen kunnen vervolgens in het nieuwe bestemmingsplan worden geïntegreerd.

Aan de centrumzijde moet het bestemmingsplan "Oude Centrum" worden herzien (vijfde herziening). In het kader van de nieuwe WRO zal hiervoor een exploitatieplan worden opgesteld. Ook het vigerend bestemmingsplan "Laakhaven" aan de Laakzijde zal moeten worden aangepast.

Op 29 maart 2007 is de gemeentelijke inspraak- en samenspraakverordening in werking getreden. De toepassing van de verordening is ook van invloed op de planning en procedure van een bestemmingsplan. In het kader van de behandeling van het bestemmingsplan in het college zal een concreet voorstel ten aanzien van de inspraak en samenspraak worden voorgelegd.

9. Ontwikkelingsstrategie Hollands Spoor e.o.

Eigendom

De ontwikkelingslocaties in het gebied zijn vooral in bezit van projectontwikkelaars en woningcorporaties waarbij veelal sprake is van erfpacht. Het gemeentebezit beperkt zich over het algemeen tot de openbare ruimte. Vooral NS Poort heeft veel locaties in eigendom. Bij enkele locaties is sprake van particulier eigendom.

Samenwerking met marktpartijen

De vastgoedprojecten in het plangebied komen tot stand door de projectontwikkelaars en woningcorporaties die deze locaties in eigendom hebben. De gemeente heeft hierin slechts een begeleidende rol. Anders is dit voor het busplatform. Aangezien dit een publieksfunctie is, zal de gemeente deze locatie zelf ontwikkelen. Een alternatieve constructie is een turn-key overeenkomst met een ontwikkelaar. Naast het busplatform zal de gemeente ook de projecten die betrekking hebben op de openbare ruimte zelf of in nauwe samenwerking middels PPS ontwikkelen. Het betreft hier ondermeer de herinrichting van de pleinen voor het station, het brede deel van de Stationsweg, de Waldorpstraat en diverse langzaam verkeersroutes.

Verwerving en onteigening

De locaties die al in bezit zijn van projectontwikkelaars en corporaties worden door deze partijen ontwikkeld. Gezien de publieksfunctie van het busplatform wordt deze locatie, die nu in bezit is van NS Poort, verworven door de gemeente. De gemeente heeft voor deze locatie een WVG-procedure in gang gezet. Dit geldt ook voor het Grote belastingkantoor tegenover de entree van station Hollands Spoor. Vanwege het belang van deze locatie voor de uitstraling op het gehele gebied zal de gemeente deze locatie verwerven en (laten) herontwikkelen.

Bijdrage aan de openbare ruimte

Om de vastgoedprojecten mogelijk te maken is in (bijna) alle gevallen een bestemmingsplanwijziging nodig. Hiervoor is juridisch-planologische medewerking van de gemeente vereist. In de meeste gevallen zal als gevolg hiervan de grondwaarde van de diverse ontwikkelingslocaties in waarde toenemen. De gemeente is bereid juridisch-planologische medewerking te verlenen en gaat met de grondeigenaren in onderhandeling over financiële bijdragen aan de herinrichting van de openbare ruimte. Daarnaast moeten de openbare ruimte projecten gedekt worden door het programma ruimtelijke investeringen. De ruimte daarin is beperkt.

Daarom moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid dat andere investeringen prioriteit krijgen en niet alle claims gehonoreerd zullen worden. Dit kan betekenen dat (enkele) projecten later ontwikkeld worden.

Ook worden met NS Poort en ProRail gesprekken gevoerd over de realisatie van een tweede entree van de centrale Stationshal aan Laakzijde. Bewoners(organisaties) hebben te kennen gegeven deze tweede entree als voorwaarde te zien voor elke vastgoedontwikkeling van NS Poort.

Branchering

De publieke functies aan het Stationsplein en de Stationsweg zoals horeca, leisure en detailhandel, krijgen een bovenwijks karakter gericht op reizigers en bezoekers aan de binnenstad. De onaantrekkelijk belwinkels/horeca dienen hiertoe te worden vervangen door aantrekkelijke economische functies. De Nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening (NWRO) biedt mogelijkheden om in het bestemmingsplan, zij het onder voorwaarden, bepaalde bedrijfsactiviteiten te weigeren en/of een maximum aan te geven. Er zal worden gekeken in hoeverre deze nieuwe regels kunnen worden toegepast en of dat wenselijk is.

10. Haalbaarheid

De globale haalbaarheidsstudie bij de Gebiedsvisie Station Holland Spoor ligt vertrouwelijk bij de Griffie ter inzage (bijlage 3). Per project is een voorstel voor een dekking aangegeven. De komende jaren vindt uitwerking plaats van de projecten. Op dat moment wordt aan het betreffende orgaan (College, Raad of Commissie) het definitieve dekkingsvoorstel behorend bij het project voorgelegd. **Voor de Projecten Rode dorp, Grote belastingkantoor en Busplatform wordt een aparte Nota van Uitgangspunten opgesteld.**

Doel van deze haalbaarheidsstudie is om een bijdrage te leveren aan een afwegingskader voor te nemen vervolgstappen, met name welke projecten (mede) door de gemeente zullen worden uitgewerkt.

De haalbaarheidsstudie van de Gebiedsvisie betreft 14 projecten. In deze studie wordt onderscheid gemaakt tussen gemeentelijke projecten (5) en particuliere ontwikkelingen (9).

Bij gemeentelijke projecten wordt onderscheid gemaakt tussen één gemeentelijk bouwproject (Grote belastingkantoor) en vier openbare ruimte projecten. Het project Grote belastingkantoor kent een groot tekort dat vooral wordt bepaald door de hoge aankoopkosten en de relatief lage opbrengsten. Optimalisatie kan gevonden worden in het uitvoeren als bouwvelop of het overlaten aan de markt (particuliere ontwikkeling). Van de vier gemeentelijke openbare ruimte projecten hebben er drie betrekking op herinrichtingen van de openbare ruimte en één project betreft de aanleg van een busplatform. Dit laatste heeft een zeer groot tekort. De dekking voor deze projecten moet voor een groot deel uit het programma ruimtelijke investeringen komen. Mogelijkerwijs worden niet alle claims direct gehonoreerd, maar eventueel in latere jaren.

Voor de particuliere ontwikkelingen worden de gemaakte begeleidingskosten gedekt uit de bouwleges. Bij de particuliere projecten is slechts één locatie (Rode Dorp) een aanzienlijke gemeentelijke bijdrage geraamd. Deze bijdrage wordt vooral nodig geacht om de parkeergarage ondergronds te brengen en om een aantal parkeerplaatsen uit de openbare ruimte weg te kunnen halen. Daarnaast wordt met de bijdrage een hoogteaccent in de bebouwing aan de Parallelweg mogelijk gemaakt.

11. Duurzaamheidsparagraaf

Om de Haagse milieureisten en ambities ten uitvoering te brengen, is vroegtijdige samenwerking tussen ruimtelijke ordening en milieu van groot belang. In het Milieubeleidsplan Den Haag 2001-2006 is het gebiedsgericht milieubeleid geïntroduceerd en zijn er streefbeelden per gebiedstype opgenomen. Voor het plangebied Hollands Spoor e.o. gelden de milieuableidingsambities voor het gebiedstype Wonen. In bijlage 2 is de volledige duurzaamheidsparagraaf met de tabel met toelichting opgenomen.

12. Besluitvorming

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 10 juni 2008,

Besluit:

- I. in te stemmen met in de Gebiedsvisie Hollands Spoor e.o. genoemde uitgangspunten, te weten:
 1. Het verbeteren van de uitstraling omgeving station Hollands Spoor als visitekaartje van de stad.
 2. het versterken van het bijzondere en multifunctionele karakter centrumzijde binnenstad.
 3. Het versterken van het brede deel van de Stationsweg als start van de rode loper richting het centrum.
 4. Het differentiëren van het woonklimaat en een toename van het aantal woningen.
 5. Het verbeteren van de leefbaarheid, veiligheid en tegengaan van segregatie.
 6. Het stimuleren van onderwijsparticipatie en het tegengaan van werkloosheid.
 7. Het bevorderen van ondernemerschap en (laaggeschoolde) werkgelegenheid.
 8. Het verbeteren van de routes voor langzaam verkeer vanaf Laakhaven via station Hollands Spoor naar de stationsbuurt en het centrum.
 9. Het beperken van doorgaand verkeer en het faciliteren van bestemmingsverkeer.
 10. Het verbeteren en toevoegen van aanbod in voorzieningen.
 11. Het versterken van het culturele karakter, het stimuleren van de creatieve industrie en de uitbreiding van horecagelegenheden.
 12. Het verbeteren van de openbare ruimte en groenvoorzieningen naar een hoogwaardig niveau.
 13. Het creëren van een duurzame ontwikkeling, met intensief en meervoudig ruimtegebruik.
 - 14. Het stimuleren van het doortrekken van de centrale stationshal naar de Laakzijde.**
- II. in te stemmen met het gebruik van de Gebiedsvisie Hollands Spoor e.o. als richtinggevend kader voor particuliere initiatieven in het gebied, en als ruimtelijk kader voor de verdere uitwerking van de in de visie aangegeven projecten, inrichtingsplannen voor de openbare ruimte en realisatie van de gewenste en beschreven verkeerskundige maatregelen.
- III. kennis te nemen van de inhoud van de rapportage **reactie belanghebbenden**.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van

De griffier.

De voorzitter.

De bijlage 1 en 2 en de vertrouwelijke bijlage 3 liggen voor de raadsleden ter inzage in de leeskamer Griffie B03.17 .

BIJLAGE 1: Reacties belanghebbenden**Bewoners/ ondernemers**

In onderstaande rapportage zijn de reacties van bezoekers aan de informatiemarkt opgenomen. De reacties zijn per persoon weergegeven. Vanwege privacy redenen zijn de namen vervangen door een letter. Per reactie is gemotiveerd aangegeven of dit onderwerp wel of niet in de Gebiedsvisie wordt opgenomen.

**Gebiedsvisie Hollands Spoor en omgeving – Reacties belanghebbenden tijdens de informatieavond
d.d. 4 maart 2008, 16.30-20.00 uur, Haagse Hogeschool**

Reacties	Nu in Gebiedsvisie?	Alsnog in Gebiedsvisie?	Motivatie
1. Schriftelijk via reactieformulieren			
	Ja/nee/deels	Ja/nee/deels	
A. Betreft Hofwijckplein 9 en 10, geplande entree parkeergarage; bezwaar tegen geplande parkeervoorzieningen en de entree daarvoor op Hofwijckplein 9 in verband met overlast. Wonen er praktisch naast.	Nee	Nee	Niet aangepast aangezien dit de enige mogelijke ontsluiting van de parkeergarage onder Stationsweg fase 2 is. Het aantal parkeerplekken is beperkt en dus ook de hoeveelheid autobewegingen op deze plek.
B. Bezwaar tegen een parkeergarage naast de woning. Verwachten overlast en stationair lopende auto's, in en uit gang van auto's 24 uur per dag. Overlast van geluid open en dicht gaan garage.	nee	nee	Zie boven
C. Mooie plannen, maar de hoek Stationsweg-Oranjelaan heeft onvoldoende kwaliteit. Het conservatorium zou de sfeer van de wijk positief kunnen veranderen.			De hoek Stationsweg-Oranjelaan is getoetst door Welstand en doorgelaten. Het conservatorium wordt naar verwachting in het nieuwe cultuurcluster aan het Spui ondergebracht.
Stimuleer de discussie onder jongeren door bijvoorbeeld een permanent jongeren "lagerhuis" (Tweede Kamer).			Goed idee. Dit wordt opgepakt in het kader van bewonersparticipatie.
D. Op de hoek van het Groenewegje en de Stationsweg zijn in korte tijd veel auto-ongelukken gebeurd. Verzoek: haaiantanden op het Groenewegje plaatsen om ergere ongelukken te voorkomen.	Nee	Nee	Valt buiten plangebied. Hier is al een uitritconstructie aangebracht. Dit regelt de voorrang. Haaiantanden worden dan nooit aangelegd.
E. Prachtige plannen maar fietspaden ontbreken. Vooral tussen het station HS en de Grote Marktstraat. Dus de binnenstad in. Meer studentenwoningen leidt tot meer fietsbewegingen. Misschien is het mogelijk fietspaden aan te leggen over de Stationsweg (en de Wagenstraat) door de voetpaden te versmallen. Momenteel zijn die aan beide zijden 5 meter breed.	Deels (Brede deel Stationsweg)		Er is al veel aandacht voor fietsers in het plangebied. Het smalle deel van de Stationsweg blijft tweerichtingsverkeer. De breedte van de trottoirs is afgestemd op de voetgangersstromen en kan dus niet versmald worden.
F. Fietsroute stad in vanaf HS? De Koningsstraat is te ver!	Ja	N.v.t.	Nadere invulling fietsroute is onderdeel van uitwerking verkeersstudie. In de Gebiedsvisie zijn 2 fietsroutes opgenomen: Via Stationsweg en via Oranjeplein. De Koningsstraat is ver maar ook belangrijk voor de Schilderswijk.

Reacties	Nu in Gebiedsvisie? Ja/nee/deels	Alsnog in Gebiedsvisie? Ja/nee/deels	Motivatie
G. Op de informatiebijeenkomst vernomen dat hun woning gesloopt zal worden i.v.m. een woontoren (hoogteaccent Rode Dorp) die gebouwd zou gaan worden. Men zal alle middelen aanwenden om sloop te voorkomen.	N.v.t.	N.v.t.	De gemeente beseft de gevoeligheden ten aanzien van sloop van woningen, maar kan vanuit stedelijk belang die niet altijd voorkomen. Een alternatief voor de woning wordt gezien en overleg met de betrokkenen wordt opgestart.
H. Interesse in een koopwoning (eengezinswoning) in het Rode Dorp en wenst op de hoogte gehouden te worden van de plannen en vrijkomende woningen.	N.v.t.	N.v.t.	Wordt doorgegeven aan Staedion.
I. Het totaalplan rondom HS wordt gerealiseerd via deelprojecten die door verschillende partijen worden uitgevoerd. Gezien het verloop/ personeelwisseling van medewerkers bij gemeente Den Haag, is het wenselijk om een constante factor, een kwaliteitsteam aan te stellen die vooral de stedenbouwkundig/ architectonische aspecten bewaakt, zowel de totaalvisie als op detailniveau.	N.v.t.	N.v.t.	Dit is de taak van de Stadsstedebeouwer.
J. Ziet er goed uit, snel aan beginnen. Liefst belastingkantoor eerst.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
K. Woningen voor werkende jongeren (kansen/wonen in Den Haag) in plaats van studentenwoningen (studeren en vertrekken (?))	Ja	N.v.t.	Er worden behalve studentenwoningen ook woningen voor andere doelgroepen zoals (werkende) jongeren en midden- en hogere inkomens gebouwd. Echter niet alle locaties lenen zich voor huisvesting voor anderen dan studenten. Het exacte programma is ook afhankelijk van de initiatiefnemer/ ontwikkelaar. De Gemeente toetst op beleid en Gebiedsvisie.
L. De verschillende plangebieden komen over als 'incidenten'. Er zou een totaalvisie waarin ook aansluiting met plangebieden/routes Rivierenbuurt/Binckhorst/Oude Centrum integraal. Kortom, je mist het overzicht van "de stad".	Ja	N.v.t.	Dit is niet het geval., Het gebied takt aan op de omgeving. Met name voor verkeer zal daar nog extra onderzoek naar gedaan worden.
Zwakke punten in de buurt die NU zijn worden niet meegenomen. - Bijvoorbeeld de plaats van "de Ellips". Een prima woongebouw, wat nergens op aansluit. De verhoogde stoep ziet er niet uit.	Nee	Nee	Dit gebouw valt buiten het plangebied maar is volgens de gemeente goed ingebed in zijn omgeving.
Positie station binnen bouwplannen: aansluiting met Margadant wordt zeer kwetsbaar. Waarom niet hier een grote schaal inbrengen en Margadant als stap over station heen?	Nee	Nee	Station is van historisch belang en behoort als zodanig solitair als parel behouden te worden.
Station HS heeft en krijgt kwaliteit, goede internationale verbindingen. Zie het belang hiervan niet in de plannen terug. Bijvoorbeeld door een goede taxi-route in de plannen op te nemen. - Zeer positief is de tweede doorgang naar Laak vanuit centrale stationshal.	Deels	N.v.t.	Er komt een taxistandplaats, de locatie is nog niet besloten. Taxiroutes worden nooit door de gemeente vastgelegd.

Reacties	Nu in Gebiedsvisie?	Alsnog in Gebiedsvisie?	Motivatie
	Ja/nee/deels	Ja/nee/deels	
Ook het gebied onder de viaducten goed verlichten, schoonhouden enz.?	Deels (op hoofdlijnen)	N.v.t.	Dit wordt bij de planuitwerking van de openbare ruimte meegenomen.
Heel graag (nogmaals) 1 totaalplan maken. Zodat er echt overzicht komt. En bij varianten en wijzigingen (het blijft ontwikkelen) het totaaloverzicht in de gaten wordt gehouden.	Ja	N.v.t.	De gemeente is van mening dat de Gebiedsvisie dit totaaloverzicht geeft. De ontwikkelingen zullen worden bewaakt door de Stadsstedebouwer.
M. Wordt de stationshal ook doorgetrokken naar de Waldorpstraat?	Ja	N.v.t.	Doortrekken van de stationshal is als belangrijke wens van de gemeente opgenomen in de Gebiedsvisie. Medewerking van de NS en ProRail is hierbij noodzakelijk. De invulling van de exacte (horeca)functies is aan de ontwikkelende partij/eigenaar.
N. Graag prioriteit geven aan doortrekken stationshal naar Waldorpstraat. Spoed: horecavoorziening voor het station (drank).	Ja	N.v.t.	Zie boven
O. Reactie vanuit het rijksmonument Hollands Spoor gedacht. - Aanpalende nieuwe bebouwing (Margadant) is te hoog in verhouding met station. Zicht op stationskappen verdwijnt, ook op afstand. - Duidelijke richtlijnen t.a.v. nieuwbouw Margadant inzake gevelindeling (aansluitend bij HS), textuur, kleur.	Deels	N.v.t.	In de Gebiedsvisie zijn randvoorwaarden ten aanzien van stedenbouw en architectuur op deze locatie geformuleerd. Het wordt ook door welstand getoetst.
-Zichtassen naar station behouden! Hier is de hoogbouw op de koppen van de Stationsweg fnuikend. Hier ontstaat een situatie a la Gevers Deynootplein (voor Kurhaus) maar dat plein is veel ruimtelijker. Stationsplein/weg leent zich niet voor deze megalomane bouwblokken.	Nee	Nee	Hoge bebouwing markeert de entree naar het brede deel Stationsweg. Vorm en uiterlijk van betreffende gebouwen moet nog uitgewerkt worden.
Slechts advertentie in Posthoorn waarin informatie ontbrak (speech wethouder). Verder ontbreekt schriftelijke informatie bij de bijeenkomst.	N.v.t.	N.v.t.	Uitnodiging voor de inloopavond is huis-aan-huis verspreid in de Stationsbuurt. Aangezien de visie nog niet door het College van Burgemeester en Wethouders was vastgesteld, is er slechts een informatiefolder beschikbaar. Na vaststelling door het College wordt een nieuwsbrief uitgebracht.
2. Schriftelijk per e-mail			
P. - Huisvesting voor studenten; alleen voor Haagse studenten bedoeld of ook voor studenten uit Delft, Leiden en Rotterdam? Andere mensen willen ook graag in deze buurt wonen, denk aan seniorenflats, 55+woningen of betaalbare huizen voor gezinnen of alleenstaanden. Het lijkt of de hele visie alleen op de studenten gericht is.	Ja	Ja	Studentenhuysvestingorganisatie DUWO toetst studenten op inschrijving aan Haagse opleidingen. In het Rode Dorp en beide belastingkantoren wordt duidelijk ingezet op andere doelgroepen.

Reacties	Nu in Gebiedsvisie?	Alsnog in Gebiedsvisie?	Motivatie
	Ja/nee/deels	Ja/nee/deels	
Ik mis (buiten wat bomen op de Stationsweg) een visie over groenvoorziening. Het lijkt wel of alle nieuwbouw de wijk gaat veranderen in een hele "stenen" wijk. Ook recreatiemogelijkheden voor kinderen heb ik in de plannen niet gezien.	Deels (Bomen op de Stationsweg)	Ja	Groenbeleid wordt nader uitgewerkt in de plannen voor de openbare ruimte. De stationsomgeving is echter zeer stedelijk waar weinig ruimte is voor groen. Groen bevindt zich met name in de parken verder in de wijk.
Kan meer gedaan worden aan de invulling van de winkelpanden aan de Stationsweg? Op een klein gebied zijn 3 Marokkaanse slaggers en 3 Marokkaanse bakkers. Meer behoefte aan "gewone" winkels.	Nee	Ja	Het smalle deel van de Stationsweg valt buiten het plangebied maar de Nieuwe wet WRO biedt mogelijkheden om in het bestemmingsplan, zij het onder voorwaarden, inderdaad bepaalde bedrijfsactiviteiten te weigeren en/of een maximum aan te geven. Echter deze wetgeving is er nog niet. De precieze spelregels zijn ook nog niet bekend. Er zal worden gekeken in hoeverre deze nieuwe regels kunnen worden toegepast op de Stationsweg en/of dat wenselijk is. Deze kunnen dan in de reguliere herziening van het bestemmingsplan worden meegenomen.
Het plan voor winkeltjes bij de fietstunnel is een goed idee. De uitgang ervan is echter zeer gevaarlijk door de trams die van alle kanten komen. Een knipperlicht is niet voldoende omdat je nooit weet van welke kant ze komen. Vooral de tram die van boven naar beneden gaat is levensgevaarlijk.	Deels (onveilige verkeerssituatie en de noodzaak om dit aan te pakken is in de Gebiedsvisie opgenomen)	Nee	Dit wordt meegenomen bij de herinrichting van de openbare ruimte en in de uitwerking van het kader van het OVHP.
Q. De wethouder had de bewoners op de bijeenkomst vragen moeten laten stellen en niet alleen de media. Op zo'n bijeenkomst moeten diegenen aan het woord gelaten worden over wie het gaat.	N.v.t.	N.v.t.	De wethouder BW heeft de Gebiedsvisie op hoofdlijnen gepresenteerd. De informatiemarkt gaf alle ruimte voor vragen en opmerkingen zowel mondeling als op schrift.
Afgevraagd wordt of de gemeente de burger wel serieus neemt en zijn ideeën wel aanhoort en er wat mee doet. De plannen en de tekeningen zijn vast al klaar en deze bijeenkomst is een wassen neus.	N.v.t.	N.v.t.	Plannen zijn weliswaar voor een deel uitgekristalliseerd maar een aantal punten wordt teruggekoppeld met betreffende beleidsafdelingen en waar nodig aangepast.
Bouw van betaalbare huurwoningen voor werkende jongeren wordt gemist. Graag concrete plannen opnemen om het schrijnend tekort aan betaalbare huurwoningen terug te dingen. Niet alleen studenten waar zo nadrukkelijk de aandacht qua huisvesting aan wordt gegeven.	Ja	N.v.t.	Er worden diverse soorten woningen gebouwd behalve studentenwoningen zijn dit woningen voor (werkende) jongeren en midden- en hogere inkomen. Zo ontstaat een meer gedifferentieerde woningvoorraad waardoor ook doorstroming wordt verbeterd. 30% zal sociale woningbouw zijn.

Reacties	Nu in Gebiedsvisie?	Alsnog in Gebiedsvisie?	Motivatie
<p>R.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stimuleer de ontwikkeling van een creatief panel dat moet bestaan uit meedenkers binnen de stedelijke ontwikkeling. Uitgangspunt is het vooruit durven denken en op een positieve manier bijdragen aan de visie van de gemeente Den Haag en of projectontwikkelaars. Het bestuur zou zich met een dergelijk panel kritisch doch zeer betrokken tonen bij de diverse plannen. - De schakel tussen sloop en aanbesteding ontgaat bewoners. Door een panel te gebruiken voor positiefkritische adviezen, wordt optimaal gebruik gemaakt van positieve ideeën in plaats van de vaak negatieve spiraal. 			Dit betreft een stedelijk vraagstuk en niet gebiedsgebonden. Het wordt meegenomen bij een eventueel op te richten bewonerspanel stad. Dit wordt opgepakt in het kader van bewonersparticipatie.
<ul style="list-style-type: none"> - Bij de herinrichting van het Stationsplein is het raadzaam om symmetrie te vinden vanuit Station HS. Nu ligt HS nog wat scheef aan het plein, dus het plein zou beter ietwat verschoven moeten worden waarmee het station beter tot recht komt en het plein een uitstraling krijgt die klopt. Durf rigoureuze keuzes te maken, in plaats ambitieuze plannen te schikken voor negatieve kritiek. Denk eens 100 jaar verder, waardoor een plan meer "body" krijgt en een groter draagvlak bereikt. 	Nee	Nee	De gemeente zal onderzoeken of hier mogelijkheden toe zijn, gezien de lopende afspraken, en of een eventuele ingreep voldoende toegevoegde waarde biedt aan de stationsomgeving. Vooralnog lijkt het te rigoureuze om de bestaande historische panden af te breken.
3. Mondeling bij de aanwezige ambtenaren			
Reacties	Nu in Gebiedsvisie?	Alsnog in Gebiedsvisie?	Motivatie
	Ja/nee/deels	Ja/nee/deels	
<p>Verkeer & Infrastructuur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Onveiligheid voor de fietsers die uit de tunnel komen (station HS) - Bezorgdheid over de hoeveelheid scholieren en veilig op de plaats van bestemming te komen. (Stationsbuurt en Laak) - Onveiligheid met alle trams. Verzoek om trams te ondertunnelen (station HS) - Keerlus tramlijn 11 en 12. Met juiste materieel is dat niet meer nodig. Kan tram er daar ook niet uit (brede deel Stationsweg)? (Stationsbuurt) - Verplaatsen tramlijnen naar Waldorpstraat (station HS) - Hoe gaat buslijn 18 rijden, doet deze het station nog wel aan? (station HS) - Autoverkeer door tunnel onder Stationsplein (station HS) - De Kiss & ride achter HS wordt nu niet gebruikt omdat deze op de verkeerde plek ligt en het bestaan ervan niet bekend is. Er is wel behoefte aan een Kiss & ride (station HS) - Men ziet graag dat de centrale stationshal wordt doorgetrokken naar Laak, de doortrekking stationshal heeft prioriteit (station HS) - Taxistandplaatsen nemen een te prominente plaats in; verplaatsen naar Laakzijde van het 			Deze vragen en opmerkingen worden meegenomen in de planuitwerking van de individuele projecten openbare ruimten en de uitwerking van het verkeersmodel

<ul style="list-style-type: none"> station en combineren met tuktukstandplaats? – Enthousiasme over autoluw maken Stationsweg en terrassen plaatsen, maar tegelijkertijd bezorgdheid over het soort uitbaters dat er komt. Wat voor soort horeca en detailhandel krijg je? (Stationsbuurt) – Verbeteren onderdoorgang tramtunnel (verbreden) (Stationsbuurt en Laak) – Verwachting van sluipverkeer in woonstraten (Stationsbuurt) – Hoe kom ik in de toekomst bij mijn huis met de auto en/of hoe komen mijn klanten bij mijn zaak? (omrijden, omzetederving) (Stationsbuurt en Laak) 			
<p>Wonen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Vraag naar seniorenwoningen; ook omdat de seniorenflat aan de Limburg van Stirumstraat weggaat (Stationsbuurt) – Waarom er alleen woningen worden gebouwd voor studenten (bijv. Strijkijzer)? – Er zijn ook woningen nodig voor jonge werkende Haagse jongeren. (Stationsbuurt en Laak) 	Ja	N.v.t.	Het gaat niet uitsluitend om studentenwoningen maar om differentiatie van de woningvoorraad. (Zie eerder).
<p>Economie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – In hoeverre kan de gemeente iets t.a.v. branchering doen aan de Stationsweg? (Stationsbuurt) – Beter winkelaanbod: geen belwinkels, 4 bakkers, alleen toko's, maar gedifferentieerd aanbod (Stationsbuurt) 	Nee	Ja	De Nieuwe wet Ruimtelijke Ordening (NWRO) biedt mogelijkheden om in het bestemmingsplan, zij het onder voorwaarden, bepaalde bedrijfsactiviteiten te weigeren en/of een maximum aan te geven. Echter deze wetgeving is er nog niet. De precieze spelregels zijn ook nog niet bekend. Er zal worden gekeken in hoeverre deze nieuwe regels kunnen worden toegepast op de Stationsweg en/of dat wenselijk is. Deze kunnen dan in de reguliere herziening van het bestemmingsplan worden meegenomen.
<p>Bouwprojecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Nieuwsgierigheid naar de plannen voor de belastingkantoren en wat Geste gaat doen (Stationsbuurt) – Symmetrisch maken brede deel Stationsweg (ofwel sloop en teruglegging gevellijn) – Behoud gebouwen met industriële uitstraling (TPG gebouw) (Laak) – Bezorgdheid aantasting historisch stationsgebouw. (station HS) – Het hofachtige karakter van het Rode Dorp behouden (Stationsbuurt) 			Het symmetrisch maken van het brede deel Stationsweg zal worden onderzocht. Vooralsnog weegt de zwaarte van de ingreep niet op tegen de toegevoegde waarde ervan (zie reactie R). Er zijn randvoorwaarden geformuleerd om het bestaande karakter van bepaalde gebouwen uit de buurt te bewaren of terug te krijgen.
<p>Openbare ruimte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Meer groen (Stationsbuurt en Laak) – Rustige/overzichtelijke inrichting Stationsplein (Stationsbuurt) – Let op voldoende speelruimte voor kinderen (Laak) 	Deels Ja	Ja N.v.t.	Groenbeleid wordt nader uitgewerkt in de plannen voor de openbare ruimte. De stationsomgeving is echter zeer stedelijk waar weinig ruimte is voor groen. Groen bevindt zich met name in de parken verder in de wijk.

BIJLAGE 2: Algemeen en gebiedsgericht milieubeleid*Algemeen milieubeleid*

Om de Haagse milieureisten en ambities ten uitvoering te brengen, is vroegtijdige samenwerking tussen ruimtelijke ordening en milieu van groot belang. In het Milieubeleidsplan Den Haag 2001-2006 is het gebiedsgericht milieubeleid geïntroduceerd en er zijn streefbeelden per gebiedstype opgenomen. Dit is nader uitgewerkt in de Handleiding Gebiedsgericht Milieubeleid die de gemeenteraad in september 2005 heeft vastgesteld.

Het Milieubeleidsplan Den Haag 2001-2006 is in februari 2006 opgevolgd door de nota 'Tien voor milieu; contouren voor milieubeleid 2006 - 2010'. In deze Contourennota zijn Haagse ambities vastgesteld voor de speerpunten lucht, klimaat, water en geluid en voor de aandachtspunten vergunningverlening en handhaving, externe veiligheid, afval, binnenmilieu en bodem. Als tiende thema is sturing op milieudoelen opgenomen.

De Contourennota onderstreept de ambitie om Den Haag te ontwikkelen tot een duurzame wereldstad aan zee. Bovendien legt de Contourennota verbanden met andere Haagse kaders, zoals de Structuurvisie 2020 en de Maatschappelijke visie 2020. De milieuambities in de Contourennota zijn opgesteld in het volle besef dat stedelijke ontwikkeling van groot belang is voor de positie van Den Haag in de regio en Europa. De Contourennota benadrukt dat dit gepaard moet gaan met fundamentele keuzes in de afweging tussen economische, ruimtelijke, sociale, gezondheidskundige en milieubelangen. Het gebiedsgericht milieubeleid is hét instrument om de milieubelangen in te brengen in de dynamiek van ruimtelijke ontwikkeling.

Gebiedsgericht milieubeleid

Gebieden hebben verschillende kenmerken. Niet elk gebied heeft dezelfde kwaliteiten en dezelfde kansen om kwaliteiten te verbeteren. Het gebiedsgerichte milieubeleid maakt het mogelijk om de milieuambities af te stemmen op de specifieke functies, kenmerken en mogelijkheden van een gebied, waardoor de kwaliteiten van dat gebied beter beschermd of verbeterd kunnen worden.

Op basis van het gebiedsgerichte milieubeleid is een indeling van Den Haag gemaakt met gebieden van een zelfde functie. Gebieden met eenzelfde functie behoren tot hetzelfde gebiedstype. Er is een zestal gebiedstypen gedefinieerd: wonen, werken, gemengd wonen, gemengd werken, infrastructuur en tot slot groene hoofdstructuur en water. Het plangebied Hollands Spoor behoort tot het gebiedstype "wonen".

De gebiedsspecifieke kenmerken en de mogelijkheden bepalen de toekenning van het ambitieniveau per milieuthema: bodem, lucht, water, externe veiligheid, mobiliteit, natuur, geluid, afval en klimaat. Per thema zijn drie oplopende ambitieniveaus geformuleerd.

Milieu Basis: de milieuambitie voor een thema die aansluit bij de bestaande wet- en regelgeving.

Milieu Extra.: de milieuambitie voor een thema die een stuk verder gaat dan het wettelijk minimum.

Milieu Maximaal: is de maximaal praktisch haalbare milieuambitie voor een thema.

Voor Plangebied Hollands Spoor e.o. gelden de milieuambities voor het gebiedstype Wonen

Thema	Ambities gebiedstype Wonen
Bodem	extra
Externe veiligheid	maximaal
Geluid	maximaal
Lucht	maximaal
Mobiliteit	extra
Schoon	extra
Water	water dat siert
Natuur	extra
Klimaat	maximaal

Bij het realiseren van ruimtelijke ontwikkelingen in Plangebied Hollands Spoor e.o. zijn de bovenstaande milieuambities richtinggevend. De ambities voor de Laakzijde verschillen alleen voor wat betreft de thema's Geluid en Lucht van de centrumzijde (extra in plaats van maximaal). In de onderstaande tabel worden beide zijden (en dus beide gebiedstypen) gezamenlijk besproken. Alleen voor de thema's Geluid en Lucht zal waar nodig onderscheid gemaakt worden in de tekst.

4.11 Duurzaamheidsparagraaf			
<p>De duurzaamheidsparagraaf is van toepassing op alle raadsvoorstellen en collegebesluiten op het gebied van ruimtelijke ordening; openbare ruimte; water en riolering; verkeer; groen en recreatie; bouwen en wonen. De duurzaamheidsparagraaf is gekoppeld aan het gebiedsgerichte milieubeleid.</p> <p>In deze duurzaamheidsparagraaf is aangegeven wat het ambitieniveau bij de onderscheiden milieuthema's is voor dit gebiedstype en welke maatregelen zullen worden genomen om de verschillende ambities zo goed mogelijk te bereiken.</p>			
<p>1. In welk gebiedstype wordt het beleidsvoornemen gerealiseerd of op welk gebiedstype heeft het beleidsvoornemen betrekking?</p> <p>Voor het onderhavige plangebied Hollands Spoor e.o. is het gebiedstypes 'Wonen' van toepassing. Het plangebied van de Gebiedsvisie Hollands Spoor en omgeving is gesitueerd rond Station Hollands Spoor en wordt begrensd door de Hoefkade, de Wolterbeekstraat, de Rijswijkseweg, en de Waldorpstraat. Het ligt dus middenin reeds ontwikkeld stedelijk gebied. Een aantal van de projecten in het gebied betreft herontwikkeling of sloop/nieuwbouw van bestaand vastgoed en in het spoortalud zullen aan beide zijden nieuwe bouwprojecten komen. De Gebiedsvisie schetst de belangrijkste ambities die de gemeente met dit gebied heeft en speelt in op maatschappelijke, economische en ruimtelijke kansen die zich hier voordoen.</p> <p>Het totale (her)ontwikkelingsprogramma ziet er als volgt uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Circa 725 woningen; - Circa 13.000 m² horeca, bedrijfsruimte, detailhandel en leisure; - Circa 25.000 m² kantoor; - Circa 10.000 m² onderwijs; - Gebouwde parkeervoorzieningen; - Verbetering (rail)infrastructuur en routes langzaam verkeer; - Circa 36.000 m² herinrichting openbare ruimte; - Doortrekken stationshal en nieuwe stationsentree aan de Laakzijde; - Circa 3.000 m² busplatform. <p>De gebiedstypering wordt bepaald door de nieuwe voorgestane functie. Bij de planontwikkeling wordt rekening gehouden met de realisering van deze ambities.</p>			
<p>2. Welke milieuambities (milieu basis; milieu extra of milieu maximaal) zijn vastgesteld voor dit gebiedstype (tweede kolom), welke ambities worden gerealiseerd (derde kolom)?</p>			
Thema	Welke ambitie is vastgesteld?	Wordt de ambitie in het plan gerealiseerd?	Toelichting
Bodem:	Extra	Voor nieuwbouwplannen wordt de ambitie gehaald (functiegericht saneren) Voor herontwikkeling moet het per project bepaald worden	In het plangebied en in de directe omgeving ervan zijn bodemonderzoeken uitgevoerd in verband met aangetroffen verontreinigingen, herinrichting en/of bouwplannen. Op een aantal locaties is gebleken dat er sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Enkele van deze gevallen zijn reeds gesaneerd. Niet alle verdachte deellocaties in het plangebied zijn voldoende onderzocht. Voor die delen van het plangebied waar herinrichting en/of nieuwbouw plaatsvindt en waar nog geen onderzoek en/of sanering heeft plaatsgevonden, zal dit nog gedaan moeten worden. Naast het feit dat nog niet overal binnen het plangebied bodemonderzoek heeft plaatsgevonden,

			<p>zijn er ook locaties waar het uitgevoerde bodemonderzoek sterk verouderd is (ouder dan vijf jaar). Indien voor deze locaties bouwplannen/herinrichtingsplannen zijn, zullen de bodemonderzoeken geactualiseerd moeten worden.</p> <p>Uit de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Den Haag blijkt dat de grond (0-2,0 m-maaiveld) in het plangebied gemiddeld matig verontreinigd is met lood, zink en PAK (teerachtige stoffen) en licht verontreinigd met cadmium, koper en kwik. Het gebied kan derhalve geheel als verdacht worden aangemerkt. In het gebied is geen grondverzet mogelijk op basis van de bodemkwaliteitskaart.</p>
Externe veiligheid:	Maximaal	Ja	<p>In het gebied bevindt zich een aantal kwetsbare objecten die extra aandacht verdienen als ze in de buurt van risicobronnen zouden staan. In het gebied zijn echter geen risicobronnen aangegeven. Op het gebied van externe veiligheid zijn dus geen speciale maatregelen nodig.</p> <p>Het plangebied ligt niet in het invloedsgebied van een Bevi-inrichting, een transportroute gevaarlijke stoffen of een buisleiding. In het gebied zijn geen vergunningsplichtige bedrijven gevestigd.</p>
Geluid:	Maximaal	Gezien de ligging van het gebied en alle verschillende (openbaar) vervoersstromen wordt gestreefd naar niveau <i>extra</i> (rumoerig tot rustig)	<p>In en om het plangebied bevinden zich diverse verkeersstromen die akoestisch gezien, in relatie tot de Wet geluidhinder (Wgh), invloed hebben op het plangebied Holland Spoor (HS). Tot de van invloed zijnde verkeersstromen behoren de spoorlijn Delft - Leiden en de wegverkeersaders: Stationsweg, Stationsplein, Parallelweg, Waldorpstraat, Leegwaterplein, Rijswijkseplein en Rijswijkseweg. De geluidsbelasting langs genoemde verkeersstromen is vrij hoog (meer dan 75 dB). Ook het tramverkeer in en om het plangebied heeft akoestisch invloed op het plangebied.</p> <p>In het te ontwikkelen gebied zijn, ingevolge de Wet geluidhinder, woningen en scholen geluidgevoelige gebouwen. Daarnaast moet voor kantoren, ter bepaling van de gevelwering vanuit het bouwbesluit, de geluidbelasting als gevolg van weg- en railverkeerlawaai worden bepaald.</p> <p>Aan de Laak- en centrumzijde is de geluidsbelasting als gevolg van het spoor voor geluidgevoelige gebouwen zo hoog dat de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden. De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer is aan de Laakzijde ook dermate hoog dat de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden. De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer is aan het Stationsplein (centrumzijde) eveneens hoog maar de maximale ontheffingswaarde wordt hier niet overschreden. De geluidsbelasting voor de overige delen van de centrumzijde is onbekend.</p> <p>Om de knelpunten met betrekking tot geluid te bepalen is het van belang om voor het gehele gebied een geluidmodel op te stellen. Hierdoor is het mogelijk om in een vroegtijdig stadium op effectieve wijze maatregelen te nemen ter voorkoming van knelpunten met een hoog afbreukrisico. Tevens kan middels het geluidmodel worden aangetoond wat het resultaat zal zijn indien maatregelen worden getroffen in de overdrachtssfeer. Hierdoor zullen genoemde doelstellingen beter realiseerbaar zijn.</p> <p>Bij woningbouw langs drukke wegen worden geluidsmaatregelen genomen zoals (gevel)isolatie, situering van woon- en slaapkamers waar mogelijk aan de geluidsluwe zijde.</p>

			<p>Daarnaast worden bronmaatregelen genomen zoals het aanleggen van zoveel mogelijk geluidarm asfalt en het beperken van de verkeersdruk. Aan de Centrumzijde wordt ingezet op het reduceren van het doorgaand autoverkeer tot éénrichtingsverkeer over de parallelweg richting het Rijswijkseplein. Ook het brede deel van de Stationsweg wordt, indien verkeerstechnisch mogelijk, autoluw gemaakt.</p> <p>Daarnaast is het waarschijnlijk mogelijk om van het brede deel van de Stationsweg een 30-kilometerzone te maken. Dit kan waarschijnlijk ook worden ingevoerd voor de Lage Waldorpstraat die wordt ingericht als éénrichtingsstraat.</p> <p>Hollands Spoor is een knooppunt van openbaar vervoer en er wordt in het gebied meer ruimte gemaakt voor voetgangers en fietsers zodat het gebruik hiervan wordt gestimuleerd. Zie ook paragraaf 4.2.</p>
Lucht:	Maximaal	<p>Gezien de ligging van het gebied en alle verschillende vervoersstromen wordt gestreefd naar niveau <i>extra</i> (stand-still beginsel) Als de omstandigheden het toelaten, zal naar verbetering gestreefd worden.</p>	<p>In januari 2008 is een quickscan luchtkwaliteit uitgevoerd voor het plangebied. Omdat de plannen vallen onder het cumulatiebeginsel is onderzocht wat de invloed op de luchtkwaliteit is als er van wordt uitgegaan dat het één groot project is. De uitkomst van de quickscan is dat er geen sprak is van IBM ("In Betekenende Mate" bijdragen aan het verslechteren van de luchtkwaliteit).</p> <p>De verslechtering van de luchtkwaliteit op de Waldorpstraat is minder dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Hierbij dient te worden aangetekend dat de plannen die worden gerealiseerd aan de centrumzijde van station Hollands Spoor slechts in beperkte mate een bijdrage leveren aan de verkeersintensiteiten op de Waldorpstraat.</p> <p>Omdat alle plannen tezamen NIBM zijn betekent het ook dat de individuele plannen dit zijn, voor zover ze worden gerealiseerd na medio 2009. Voor plannen waarvan de besluitvorming plaatsvindt voor genoemde datum dient nog wel te worden vastgesteld of ze NIBM zijn in de overgangperiode ($1\% = 0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$).</p> <p>Door maatregelen uit het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) en reeds ingezette stappen om de luchtkwaliteit te verbeteren is de verwachting dat de luchtkwaliteit zal verbeteren waardoor op termijn (voor 2015) aan de grenswaarde zal worden voldaan.</p> <p>De luchtkwaliteit wordt voor het belangrijkste deel bepaald door de autoverkeersbewegingen. Gebruik van openbaar vervoer, fiets of wandelen wordt gestimuleerd door het optimaliseren van het openbaar vervoerknooppunt en de routes voor langzaam verkeer op deze A-locatie. (zie thema mobiliteit)</p>
Mobiliteit:	Extra	Ja	<p>Rondom een belangrijk treinstation als Hollands Spoor is mobiliteit een belangrijk thema.</p> <p><i>Auto</i></p> <p>De ambitie is om het autoverkeer terug te dringen op het Stationsplein en het brede deel van de Stationsweg door éénrichtingsverkeer in te voeren. Het doorgaand verkeer moet worden beperkt en het bestemmingsverkeer gefaciliteerd.</p> <p>Bovendien valt het plangebied onder de milieuzone. Deze milieuzone is (voorlopig) alleen bedoeld voor nieuwe, schone vrachtauto's en dieselvrachtauto's met een roetfilter. Oudere vrachtauto's mogen de milieuzone niet meer in omdat ze de lucht teveel vervuilen.</p>

			<p><i>Parkeren</i></p> <p>Parkeren wordt voor een groot deel van de straat gehaald en zoveel mogelijk in gebouwde parkeergarages opgelost. Dit schept extra ruimte voor langzaam verkeer en/of groen. Aan de centrumzijde, in het sloop/nieuwbouwproject van het Rode Dorp, wordt een geclusterde parkeergarage ontwikkeld waarin ook openbare plekken worden opgenomen. Aan de Laakzijde wordt een gebouwde parkeervoorziening ontwikkeld die in de parkeerbehoefte van de drie projecten in de spoorstrook voorziet (DUWO-toerens, Mondriaan fase II en kantoren).</p> <p>De hoeveelheid parkeerplaatsen wordt afgestemd op het Haagse parkeerbeleid met aandacht voor locatie en milieu.</p> <p>Het plangebied valt binnen het parkeergebied 'binnenstad e.o.' en heeft daarmee het strengste parkeerbeleid. Parkeren moet in principe op eigen terrein plaatsvinden.</p> <p><i>Langzaam verkeer</i></p> <p>Er wordt meer ruimte gecreëerd voor het langzaam verkeer. Onder meer op het brede deel van de Stationsweg waar één rijbaan wordt opgeheven. De routes tussen de Laakzijde en de centrumzijde worden verbeterd. Een belangrijke ambitie is om de centrale stationshal door te trekken naar de Laakzijde zodat hier ook een centrale entree ontstaat.</p> <p>De capaciteit van de fietsenstallingen moet worden uitgebreid met 1.500 tot 2.000 plekken.</p> <p><i>Openbaar vervoer</i></p> <p>De verwachting is dat met het huidige kabinetsbeleid het aantal treinreizigers tot 2020 verdubbeld. De capaciteit van de trams moet daarom ook worden aangepast. Hoogstwaarschijnlijk moeten de haltes verbreed worden.</p> <p>Aan de Laakzijde wordt een busplatform gerealiseerd.</p> <p>De verdichting rondom Openbaar Vervoersknooppunten, zeker in combinatie met het verbeteren van langzaam verkeersroutes tot gevolg dat de automobiliteit afneemt. Deze modal shift van autoverkeer naar Openbaar Vervoer en fietsverkeer draagt bij aan een betere luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast en een betere leefbaarheid.</p>
Schoon:	Extra	Ja	In het kader van de krachtwijken wordt extra aandacht besteed aan een schone omgeving. Reeds naar aanleiding van het wijkplan uit 2003 zijn hier (succesvol) maatregelen voor genomen. Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt rekening gehouden met het creëren van voldoende ruimte voor veegwagens en het plaatsen van afvalbakken. Bijvoorbeeld door de realisatie van ondergrondse afvalcontainers.
Water:	Water dat siert	Ja	In het gebied is geen oppervlaktewater aanwezig. De bebouwing van de spoortaluds leidt tot extra verharding in het gebied en minder mogelijkheden voor natuurlijke waterafvoer. <p>De ambitie is om de afvoer van regenwater en afvalwater te scheiden. Aan de Laakzijde is reeds een gescheiden rioolstelsel ingevoerd. Onderzocht moet worden of de te ontwikkelen gebouwen in het talud aan de Laakzijde hierop kunnen aansluiten. Aan de centrumzijde is een gecombineerd rioolstelsel. Voor de afzonderlijke bouwprojecten wordt onderzocht of het regenwater apart afgevoerd kan worden.</p>

Natuur:	Extra	Ja	De hoeveelheid groen in het gebied is beperkt. De groene stroken langs het spoor worden bebouwd maar de ruimte tussen de gebouwen blijft groen. In de uitwerking van de deelprojecten moet aandacht worden besteed aan 'belevingsgroen'. Dit geldt met name voor projecten in de openbare ruimte. Over de Stationsweg loopt de bomenstructuur (Beleidsplan voor het Haagse Groen 2005-2015). De ambitie is om bij de herinrichting van het brede deel van de Stationsweg deze bomenstructuur te versterken door dubbele bomenrijen te plaatsen.
Klimaat:	Maximaal	Ja	Op gebiedsniveau wordt een quick-scan duurzame energie (gebruik en opwekking) uitgevoerd waarbij wordt onderzocht of een collectief energiesysteem in het gebied kan worden ontwikkeld (b.v. aankoppeling op het stadsverwarmingsnetwerk). Onderzocht wordt verder welke duurzame energiebronnen in het gebied ontwikkeld kunnen worden. De quick-scan richt zich op: <ul style="list-style-type: none"> - Actieve en passieve zonne-energie - Windenergie (kleine molens op daken) - Warmte Koude opslag - Geothermie (dit moet worden gezien in relatie met andere projecten in naastgelegen gebieden) De kansrijke opties die daaruit voortkomen zullen verder worden uitgewerkt. Bij nieuwbouwprojecten wordt aandacht besteed aan CO ₂ -neutrale energievoorzieningen. Ook bij opwaardering van de bestaande bouw worden zoveel mogelijk energiebesparende en duurzame maatregelen getroffen. Per individueel project moet nagegaan worden welke klimaatmaatregelen genomen kunnen worden.
3. Welke maatregelen zijn genomen om aan de milieuambities te kunnen voldoen? Zie 4 ^e kolom			
4. Indien niet voor elk thema het vastgestelde ambitieniveau gerealiseerd kon worden: hoe is getracht om toch zo dicht mogelijk bij het ambitieniveau te komen? Zie 4 ^e kolom.			