



Den Haag

Ontwikkelstrategie

Laakhavens Hollands Spoor Den Haag



vernieuwen

verbinden

verrassen

CID

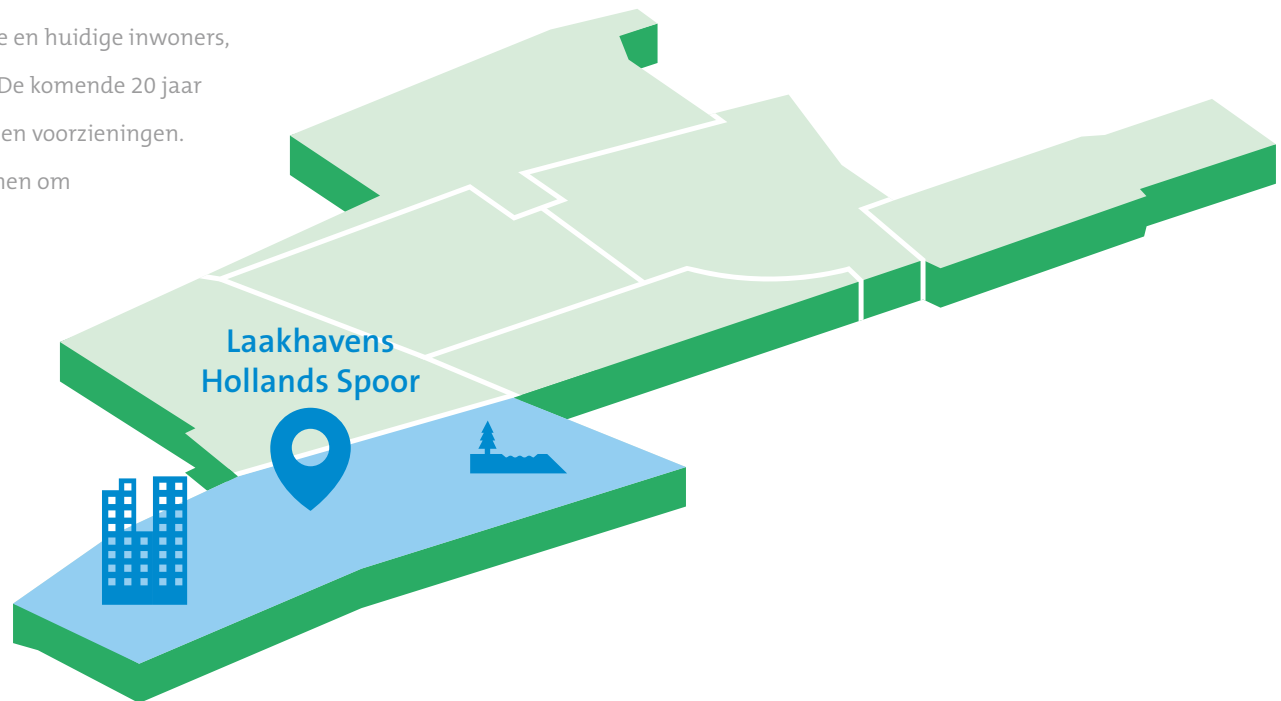
Central Innovation District

Laakhavens
Hollands Spoor



Central Innovation District (CID)

Het CID is een nieuw stuk Haags centrum. Het economische hart van de stad. Perfect gelegen naast de oude binnenstad. En tussen en rond de treinstations Den Haag Centraal, Hollands Spoor en Laan van NOI. Het gebied is uitstekend bereikbaar met het openbaar vervoer. Nergens anders komen de landelijke overheid, bedrijven en hoger onderwijs zo dicht bij elkaar. Dat biedt grote kansen. En maakt het CID een fijne plek om te wonen, werken, leren en te zijn. Den Haag groeit. Steeds meer mensen wonen en werken in onze stad. Daarom maken we in het CID ruimte voor toekomstige en huidige inwoners, studenten, ondernemers, professionals en bezoekers. De komende 20 jaar komen er 20.500 nieuwe woningen, nieuwe kantoren en voorzieningen. Creatieve en vernieuwende bedrijven brengen we samen om kennis te delen. Samen met de buurt en partners breiden we de komende jaren het centrum uit tot een leefbaar en prettig gebied waar iedereen zich thuis voelt: het Central Innovation District.



inhoud

Samenvatting	5		
1. Inleiding	7		
1.1 Aanleiding	8		
1.2 Doel	8		
1.3 Leeswijzer	8		
DEEL A			
2 Ambitie en opgave	9		
2.1 Welkom in het Central Innovation District	10		
2.2 Toekomstplan Laakhavens Hollands Spoor	10		
2.3 Transitieopgaven Laakhavens Hollands Spoor	11		
2.3.1 Doelen gebiedsontwikkeling	11		
2.3.2 Woningbouwopgave	11		
2.3.3 Economische opgave	11		
2.3.4 Maatschappelijke voorzieningenopgave	12		
2.3.5 Mobiliteitsopgave	12		
2.3.6 Energieopgave	12		
2.3.7 Vergroeningsopgave	12		
2.3.8 Beperking CO2 opgave	12		
3 Ontwikkelkader	14		
3.2 Ruimtelijk ontwikkelkader	17		
3.2.1 Inleiding	17		
3.2.2 Ruimtelijk raamwerk	17		
3.2.3 Principes openbare ruimte	18		
3.2.4 Ruimtelijk programmatisch massamodel	19		
3.2.5 Ruimtelijke verdeling programma	21		
3.2.6 Plintenprogramma	21		
3.3 Programmatisch kader	22		
3.3.1 Inleiding	22		
3.3.2 Uitgangspunten programmering	22		
3.3.3 Wonen	22		
3.3.4 Bedrijfsruimte	24		
3.3.5 Kantoren	26		
3.3.6 Commerciële voorzieningen	28		
3.3.7 Maatschappelijke voorzieningen	31		
3.3.8 Totaalprogramma	33		
3.3.9 Verantwoording en monitoring	34		
3.4 Stedelijke netwerken en systemen	34		
3.4.1 Groenstructuur en voorzieningen	34		
3.4.2 Watersysteem	35		
3.4.3 Ondergrondse infrastructuur en voorzieningen van openbaar nut	35		
3.4.4 Warmtesysteem	35		
3.4.5 Afval en logistiek	36		
3.5 Mobiliteit en parkeren	36		
3.5.1 Voetganger als uitgangspunt	36		
3.5.2 Fietsen en fietsparkeren	36		
3.5.3 Autoverkeer en parkeren	36		
3.5.4 Mobiliteitshub	37		
3.5.5 Verkeerscirculatie	37		
DEEL B			39
4 Ontwikkelstrategie			39
4.1 Van ontwikkelvisie (wat) naar ontwikkelstrategie (hoe)			40
4.1.1 Grondbeleid			40
4.1.2 Inzet instrumenten			40
4.2 Samenwerking gemeente en marktpartijen			40
4.2.1 Rolverdeling gemeente en marktpartijen			40
4.2.2 Samenwerking Spoorzone HS en Campuskwartier			41
4.2.3 Samenwerking Laakhaven Centraal			42
4.3 Planproces tot omgevingsvergunning			43
4.4 Planologische sturing			43
4.4.1 Laakhaven Centraal			44
4.4.2 Spoorzone HS en Campuskwartier			45
4.4.3. Compensatie bedrijvigheid Laakhaven Centraal			45
4.5.1 Instrumenten verwerving			46
4.5.2 Verwerving Laakhaven Centraal			46
4.6 Gebiedsexploitatie			47
4.6.1 Kosten			47

4.6.2 Opbrengsten	48
4.6.3 Kostenverhaal	48
4.7.1 Buitenplanse kosten	48
4.7.2 Financiële dekking maatschappelijke voorzieningen	48
4.7.3 Structurele kosten (en opbrengsten)	49
4.8 Inrichting en Beheer Openbare ruimte	49
5 Realisatie	50
5.1 Fasering en leefbaarheid	51
5.1.1 Technisch faseringsdraaiboek	51
5.1.2 Faseringsplan	52
5.1.3 Planning uitvoeringsfasen	53
5.2 Stadmaken	53
5.2.1 Doel	53
5.2.2 Aanpak	53
5.3 Sturen op programma en levendigheid	54
5.3.1 Doelen plintenstrategie	54
5.3.2 Uitwerking en organisatie	54
5.4 Samenwerkingen en netwerken	55
5.4.1 Doorontwikkeling van netwerken in Laakhavens Hollands Spoor	55
5.4.2 Stakeholders in het Sociale Domein	55
5.6 Participatie en communicatie	56
Bijlage I Schuifruimtetablet programma	58
Bijlage II Nota verantwoording programma wonen, werken en voorzieningen	60
Bijlage III Duurzaamheidsmaatregelen op kavelniveau	77
Bijlage IV Groenambitie- en eisen voor hoogstedelijk gebied	80
Bijlage V Kaarten	82

Samenvatting

De Ontwikkelstrategie Laakhavens Hollands Spoor is een verdere uitwerking van de in 2022 vastgestelde Ontwikkelvisie “Dynamisch Laakhavens!” (RIS 311821) en geeft richting aan de gebiedsontwikkeling van Laakhavens. De strategie concretiseert de ruimtelijke en programmatische kaders, de ontwikkelprincipes en fasering, waarbij samenwerking tussen de gemeente en betrokken marktpartijen centraal staat. Met als doel om Laakhavens te transformeren tot een hoogstedelijk, dynamisch gebied met een mix van wonen, werken, studeren en recreëren.

Ambitie en Opgave

Laakhavens Hollands Spoor maakt deel uit van het Central Innovation District (CID), waarbij het gebied een strategisch hoogstedelijk knooppunt rond station Hollands Spoor vormt. De belangrijkste ambities en opgaven omvatten:

- *Woningbouwopgave*: de realisatie van circa 11.000 woningen met een mix van sociale huur, betaalbare en vrije sector woningen.
- *Economische opgave*: Creëren van circa 5.000 nieuwe arbeidsplaatsen en ruimte voor innovatieve bedrijvigheid.
- *Maatschappelijke opgave*: de realisatie van diverse maatschappelijke voorzieningen in samenhang met de woningbouwopgave, waaronder scholen, sportfaciliteiten, zorgfuncties en een kunst en cultuurcluster.
- *Mobiliteitsopgave*: Investeren in OV-verbindingen, fiets- en wandelinfrastructuur en het beperken van autoverkeer met een mobiliteitshub.
- *Energieopgave*: Stimuleren van groene energie, circulaire economie en klimaatadaptieve maatregelen.
- *Vergroeningsopgave*: Het vergroenen van Laakhavens Hollands Spoor als sleutel naar een gezonde, natuurinclusieve en klimaatbestendige leefomgeving.
- *Beperken CO2 opgave*: door actief te sturen op vermindering van primair materiaal gebruik en CO₂ uitstoot o.a. door stappen te nemen in circulair ontwerp.

Ontwikkelkader

Voor Laakhavens Hollands Spoor is een ontwikkelkader opgesteld. Deze vormt het toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied en bestaat uit de volgende onderdelen:

- *Gebiedsprofilen*: Vier deelgebieden met elk een eigen herkenbaar profiel: Laakhaven Centraal, Spoorzone Hollands Spoor (Spoorzone HS), Campuskwartier en Schipperskwartier.
- *Ruimtelijk ontwikkelkader*: Een ruimtelijk kader met stedenbouwkundige kaders bestaande uit: een raamwerk, principes voor de openbare ruimte, een massamodel met bouwregels en een plintenkaart.
- *Programmatisch kader*: het programmatisch kader voor de verschillende functies en gebruik van gebouwen en openbaar gebied. Hierbij wordt naast wonen en werken ingezet op maatschappelijke voorzieningen zoals scholen, zorginstellingen en sportfaciliteiten. Onderdeel van het programmatisch kader is ook een plintenprogramma, gericht op specifieke invulling van functies op cruciale plekken in het gebied.
- *Stedelijk netwerk*: een beschrijving van de inpassing van de belangrijkste stedelijke structuren; zoals het groen, stedelijke routes en openbare ruimten, ondergrondse infrastructurele netwerken en het warmte-en afvalsysteem.
- *Verkeerscirculatie en ontsluiting*: een beschrijving van de verkeerscirculatie gebaseerd op het ‘stomp-principe’ met principes voor auto- en fietsparkeren en de mobiliteitshub.
- *Duurzaamheid*: een beschrijving van de belangrijkste duurzaamheidseisen, waaronder klimaatadaptatie, gezondheid, mobiliteit, groen, circulariteit en energieoplossingen.

Ontwikkelstrategie

Voor Laakhavens Hollands Spoor kiest de gemeente voor een ontwikkelstrategie waarin zij afhankelijk van het deelgebied, haar eigen grondpositie of die van marktpartijen, een actieve regierol dan wel een meer faciliterende rol neemt in de gebiedsontwikkeling. In Laakhaven Centraal kiest de gemeente voor een actieve regierol waarbij ingezet wordt op een samenwerking met ontwikkelende partijen, voor de verwerving van gronden voor de realisatie van een fietstunnel, brug, park en mobiliteitshub en het creëren van ontwikkelruimte op gemeentelijke gronden. Voor Spoorzone HS en Campuskwartier wordt ingezet op een meer faciliterende rol waarbij marktpartijen zelf verantwoordelijk zijn voor de uitwerking van hun plannen en de gemeente faciliteert bij ruimtelijke procedures. In beide gebieden bestaat de strategie uit de volgende onderdelen:

- *Grondbeleid en inzet instrumenten*: verwerving, uitgifte en herontwikkeling van (bouw) percelen.
- *Samenwerking gemeente en marktpartijen*: Stimuleren van projecten en publiek-private samenwerkingen.

- *Planologische sturing*: een uitwerking van de verschillende ruimtelijke procedures die voor de gebiedsontwikkeling doorlopen moeten worden.
- *Verwerving en uitplaatsing*: instrumenten voor verwerving, transformatie en her- of uitplaatsing van bedrijven.
- *Gebiedsexploitatie*: kosten en opbrengsten en structurele kosten en opbrengsten van de gebiedsontwikkeling Laakhaven Centraal, Spoorzone HS en Campuskwartier.
- *Kostenverhaal*: kostenverhaal Laakhaven Centraal, Spoorzone HS en Campuskwartier.
- *Inrichting en beheer openbare ruimte*: afspraken over het inrichten en beheer van de openbare ruimte.

Realisatie

De ontwikkeling van Laakhavens Hollands Spoor verloopt in meerdere fasen. Hiervoor zijn verschillende instrumenten in te zetten om tot een goede realisatie van deze gebiedsontwikkeling te komen.

- *Faseringsdraaiboek en faseringsplan*: sturing op de fasering via een integrale tool en een faseringsplan met belangrijke uitvoeringsfasen.
- *Stadmaken*: tijdelijke initiatieven die het gebied verlevendigen, een economische impuls geven en het imago veranderen.
- *Sturing op programma en levendigheid*: door een plintenstrategie en sturing op het programma kunnen we het gebied verlevendigen en inspelen op veranderende (markt) omstandigheden.
- *Samenwerken, governance, organisatie en communicatie- en participatie*: samenwerkingsvormen, organisatiestructuur en communicatie- en participatie met de belangrijkste stakeholders.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2022 is het document “Dynamisch Laakhavens!”, vastgesteld, de Ontwikkelvisie Laakhavens Hollands Spoor, waarin het ontwikkelperspectief voor Laakhavens Hollands Spoor over 20 jaar is geschetst. In de ontwikkelvisie wordt beschreven dat Laakhavens Hollands Spoor een aantrekkelijk en hoogstedelijk karakter krijgt. Naast ongeveer 9.000 extra woningen biedt de gebiedsontwikkeling ruimte aan nieuwe scholen, sport- en speel-terreinen, werkruimtes, een uitgebreid winkelcentrum en plekken om te ontspannen.

In de voorliggende Ontwikkelstrategie Laakhavens Hollands Spoor wordt een uitwerking van de ontwikkelvisie gegeven en uiteengezet op welke wijze de gemeente in samenwerking met marktpartijen de beoogde (her)ontwikkeling wenst te realiseren. De ontwikkelstrategie vormt samen met de ontwikkelvisie, het beeldkwaliteitsplan en het buitenruimteplan, het Toekomstplan Laakhavens Hollands Spoor. Dit toekomstplan zal de komende jaren, naast het vigerend gemeentelijk beleid, een toetsingskader vormen voor alle ontwikkelingen in het gebied.

1.2 Doel

De ontwikkelstrategie geeft een uitwerking van de ambities en opgaven die in ontwikkelvisie zijn opgenomen voor het gebied Laakhavens Hollands Spoor. Hierbij worden de gebiedsprofilen voor de deelgebieden, het ruimtelijk raamwerk, het programma, de ontwikkelprincipes, de openbare ruimte en de duurzaamheidsmaatregelen, die tezamen de kaders vormen voor de ontwikkelingen in het gebied, verder geconcretiseerd.

Daarnaast wordt aangegeven hoe de ambities en opgaven kunnen worden gerealiseerd, welke rol daarin door de gemeente wordt ingenomen en op welke wijze de gemeente sturing geeft aan ontwikkelingen waarvoor met marktpartijen wordt samengewerkt. Hierbij wordt ingegaan op de voorkeursrichting ten aanzien van grondbeleid, hoe de markt (ontwikkelaars, beleggers, woningbouwcorporaties, etc.) wordt betrokken en welke planologische procedures en vervolgstappen nodig zijn. Ook worden de financiële haalbaarheid, de gemeentelijke investeringen, het kostenverhaal en financiële risico's beschreven. Tenslotte wordt aangegeven op welke wijze tot realisatie kan worden gekomen.

Deze ontwikkelstrategie biedt kaders voor het maken van afspraken met marktpartijen over nieuwe ontwikkelingen in het gebied. Voor reeds opgestarte projecten waarvoor al afspraken zijn gemaakt in geldige overeenkomsten, zijn de bestaande afspraken leidend.

1.3 Leeswijzer

De ontwikkelstrategie bestaat uit 2 delen. Deel A beschrijft de opgave voor Laakhavens Hollands Spoor (hoofdstuk 2) met een uitwerking van het ontwikkelkader (hoofdstuk 3). Deel B behandelt de ontwikkelstrategie (hoofdstuk 4); het grondbeleid, de samenwerking met marktpartijen, planologische procedures, verwerving en uitplaatsing en de financiële kaders, waaronder de gebiedsexploitatie en het kostenverhaal, en de realisatie (hoofdstuk 5); onder andere de fasering, Stadmaken, samenwerking met stakeholders, communicatie en participatie.

DEEL A

2 Ambitie en opgave

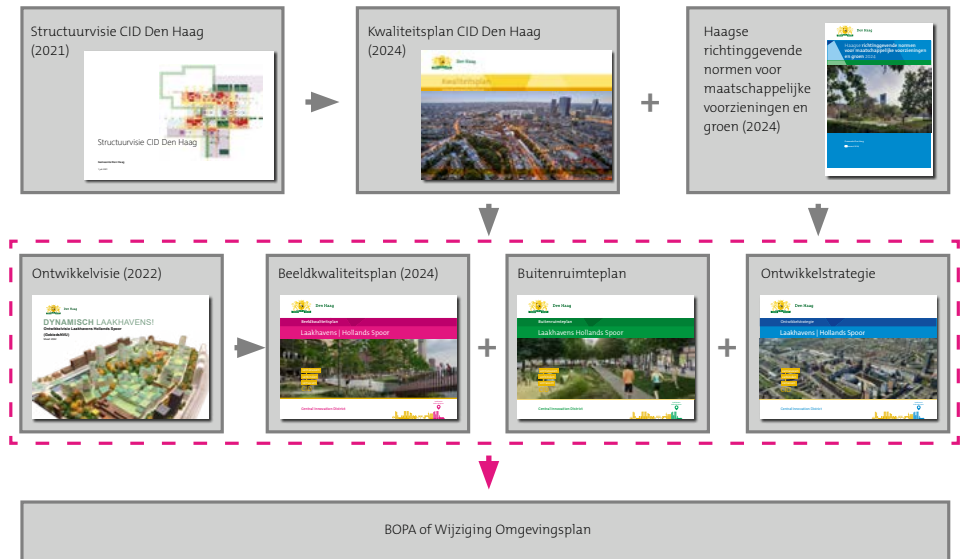
2.1 Welkom in het Central Innovation District

Met zijn directe ligging aan station Hollands Spoor maakt Laakhavens Hollands Spoor deel uit van het Central Innovation District (CID); het internationale knooppunt tussen en rondom de drie intercitystations van Den Haag. Dit hele gebied wordt getransformeerd tot één samenhangend centrummilieu, gemengd en hoogstedelijk met een hoge verblijfskwaliteit.

In de Structuurvisie CID (RIS 307135) zijn de kaders voor het CID gegeven. Het CID biedt ruimte aan 20.500 woningen, 640.000 m² kantoren en 260.000 m² aan commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Daarnaast wordt geïnvesteerd in kennis en innovatie. Het gebied ontwikkelt zich tot een duurzaam, economisch, innovatief, leefbaar en inclusief onderdeel van de stad, met een uitstekende bereikbaarheid en internationale aantrekkingskracht. Hiermee ontstaat in het CID een sterk functiegemengd, hoogstedelijk milieu, waarbij het draait om de nabijheid van en uitwisseling tussen het bedrijfsleven, overheid en kennisinstellingen.

2.2 Toekomstplan Laakhavens Hollands Spoor

Het Toekomstplan Laakhavens Hollands Spoor vloeit voort uit eerder vastgesteld beleid, waaronder de Structuurvisie CID (RIS 307135), het Kwaliteitsplan CID Den Haag (RIS 314594) en de Gebiedsagenda College Campus (RIS 301329). Het Toekomstplan bestaat uit: de Ontwikkelvisie Laakhavens Hollands Spoor (RIS 31182), het beeldkwaliteitsplan Laakhavens Hollands Spoor (RIS 319121), het nog vast te stellen buitenruimteplan en deze ontwikkelstrategie. Deze vier documenten tezamen geven richting aan de gebiedsontwikkeling Laakhavens Hollands Spoor en vormen een toetsingskader voor ontwikkelingen binnen het gebied.



Onderdelen Toekomstplan

Ontwikkelvisie Laakhavens Hollands Spoor

In de ontwikkelvisie is de transitieopgave van Laakhavens beschreven (RIS 31182). De ontwikkelvisie is de gebiedsgerichte uitwerking van de Structuurvisie CID en de Gebiedsagenda College Campus. Het beschrijft de toekomstige ontwikkeling van het gebied Laakhavens ten zuiden van station Den Haag Hollands Spoor en vormt het ruimtelijk kader voor individuele ontwikkelinitiatieven en omgevingsplannen. Het document is zo opgesteld dat de integrale kwaliteit van een gezonde leefomgeving wordt geborgd, passend binnen de ambities voor het CID.

In de ontwikkelvisie is aan de hand van de thema's verdichten, verbinden, vergroenen en verfijnen invulling gegeven aan de gebiedsopgave van Laakhavens Hollands Spoor. Deze thema's zijn de basis voor de ruimtelijke en programmatische uitwerking van het gebied. In de ontwikkelvisie zijn daartoe een ruimtelijk raamwerk, een globale programmatische uitwerking en enkele themakaarten voor onder andere de groenstructuur en de verkeersontsluiting opgenomen.

Beeldkwaliteitsplan Laakhavens Hollands Spoor

In 2024 is een beeldkwaliteitsplan voor Laakhavens vastgesteld (RIS 319121). Dit als verdere uitwerking van het Kwaliteitsplan CID. Het beeldkwaliteitsplan dient (mede) als richtinggevend toetsingskader voor ontwikkelingen in het gebied met betrekking tot omgevingskwaliteit.

Het beeldkwaliteitsplan is opgesteld nadat in december 2022 de ontwikkelvisie voor Laakhavens Hollands Spoor door de raad is aangenomen. De ontwikkelvisie is vervolgens ten behoeve van de haalbaarheid en de wens in de realisatie van meer woningen door ontwikkeld. De druk op de begane grond zal daarmee toenemen, zowel qua functiemix, logistiek als techniek. Dat betekent dat de basis onder het beeldkwaliteitsplan op onderdelen is gewijzigd. Het beeldkwaliteitsplan biedt als richtinggevend document enige ruimte om hier gemotiveerd van af te wijken. Om voldoende differentiatie in architectuur signatuur te krijgen heeft het daarom de voorkeur dat de grotere bouwblokken door verschillende architectenbureaus worden ontworpen en de gemeente betrokken is bij de architectenselectie.

Buitenruimteplan Laakhavens Hollands Spoor

De ontwikkelvisie bevat reeds een globaal landschappelijk raamwerk voor Laakhavens. Dit wordt verder uitgewerkt in het Buitenruimteplan Laakhavens Hollands Spoor. Dit plan vormt de basis voor verdere uitwerking van de openbare ruimte per ontwikkelgebied. Hierin wordt aangegeven welke ontwerpprincipes gelden voor het ontwerp van de buitenruimte in het gebied en wat de uitgangspunten voor de aanleg en het beheer zijn. Na vaststelling door de raad zal het buitenruimteplan in aanvulling op de ontwikkelvisie dienen als kader voor de uitwerking voor alle projecten in de openbare ruimte in het gebied.

Toepassing van kaderstellende documenten bij toetsing aan het Toekomstplan

Omdat het Toekomstplan bestaat uit vier documenten -die deels achtereenvolgend zijn opgesteld- kan het zijn dat onderdelen door nieuwe inzichten gewijzigd dan wel aangescherpt zijn. De ontwikkelstrategie is een verdere uitwerking van de globale kaders die in de ontwikkelvisie zijn beschreven en betreft daarmee een actualisatie van de ontwikkelvisie. Deze vormt samen met het beeldkwaliteitsplan het toetsingskader voor ontwikkelingen in het gebied, waarbij het beeldkwaliteitsplan als richtinggevend document wordt gebruikt. Het buitenruimteplan is in hoofdzaak *kaderstellend* voor de vormgeving

en uitwerking van de buitenruimte en vormt daarmee ook een verdere uitwerking van de ontwikkelvisie.

2.3 Transitieopgaven Laakhavens Hollands Spoor

2.3.1 Doelen gebiedsontwikkeling

Laakhavens Hollands Spoor transformeert de komende jaren naar een nieuw hoogstedelijk, groene stadswijk. Bij deze gebiedsontwikkeling worden verschillende doelen nagestreefd. Hierbij wordt ingezet op de transitie naar een gemengd woon- en werkmilieu met woningen, bedrijvigheid en maatschappelijke voorzieningen welke voorziet in een deel van de groeiopgave van Den Haag. Daarnaast is aandacht voor duurzame gebiedsontwikkeling, waarbij ingezet wordt op duurzame mobiliteit (STOMP), duurzame energiesystemen (met onder andere een collectie warmtesysteem) en het vergroenen van Laakhavens Hollands Spoor (met onder andere twee parken, Park Laakhaven Centraal en Campus Haagse Hogeschool) voor een gezonde, natuurinclusieve en klimaatbestendige leefomgeving.

2.3.2 Woningbouwopgave

Binnen Laakhavens Hollands Spoor ligt de nadruk op stedelijke verdichting en gemengd gebruik, met een combinatie van wonen, werken, onderwijs en voorzieningen. De woningen worden gebouwd rondom het treinstation Den Haag Hollands Spoor en op de plek van de MegaStores. De gemeente zet bij Laakhavens Hollands Spoor in op gedifferentieerd bouwen om verschillende doelgroepen aan te trekken. Dit maakt het gebied aantrekkelijk voor diverse stedelijke doelgroepen, zoals studenten, jongeren, mensen die werkzaam zijn in maatschappelijke beroepen en kenniswerkers, die behoefte hebben aan compacte en betaalbare woningen. Hierbij wordt ingezet op sociale cohesie en binding door collectieve ruimtes en een slim vormgegeven openbare ruimte met ontmoetingsplekken, een diversiteit aan commerciële en maatschappelijke voorzieningen, levendige plinten en groene verblijfsplekken.

2.3.3 Economische opgave

De stad Den Haag groeit fors de komende periode en tegelijkertijd is een fors tekort aan ruimte voor zowel bedrijfsruimte als kantoren. De realisatie van beide functies in Laakhavens Hollands Spoor is noodzakelijk om een deel van dit tekort op te lossen en te zorgen voor een balans tussen wonen en werken. De inwonersgroei van Laakhavens Hollands Spoor leidt ook tot een toenemende behoefte aan bepaalde diensten, producten

en voorzieningen. De economische opgave binnen Laakhavens Hollands Spoor richt zich op het versterken van de stad als internationale kennis- en innovatiestad, met een krachtige en toekomstbestendige economie. Daarnaast wordt ruimte geboden aan (praktische) werkgelegenheid en ondernemerschap in relatie tot het arbeidspotentieel uit de omliggende wijken. De combinatie van internationale aantrekkingskracht en lokale kansen maakt het gebied uniek binnen CID en Den Haag.

2.3.4 Maatschappelijke voorzieningenopgave

Bij het realiseren van deze forse woningbouwopgave ontstaat ook een opgave voor het realiseren van voldoende maatschappelijke voorzieningen in het gebied. Hierbij wordt naast basisvoorzieningen zoals een basisschool, een sporthal, zorg en een gezondheidscentrum ook ingezet op een uitbreiding van het middelbaar beroepsonderwijs, een multifunctioneel kunst- en cultuurcluster en mogelijkheden voor watersport. Er wordt gezocht naar slimme combinaties van maatschappelijke voorzieningen, zoals een basisschool bij het groene park, het bundelen van zorgfuncties en culturele voorzieningen en het benutten van de waterkant voor watersport.

2.3.5 Mobiliteitsopgave

Bij de ontwikkeling van Laakhavens Hollands Spoor als hoog stedelijk woonwerkmilieu ontstaat ook een forse mobiliteitsopgave. Hierin speelt het stimuleren van wandel- en fietsbewegingen door een aantrekkelijke openbare ruimte, het versterken van het openbaar vervoer en het programmeren van maatschappelijke functies en commerciële voorzieningen op korte afstand, een centrale rol in het verminderen van het autoverkeer. Daarnaast draagt het creëren van een mobiliteitshub bij aan het zoveel mogelijk auto-vrij houden van het gebied. Hiermee wordt onnodig autogebruik voorkomen, kunnen de parkeerplekken efficiënter worden ingezet en wordt het gebruik van deelmobiliteit bevordert.

2.3.6 Energieopgave

Den Haag heeft de ambitie om in 2030 klimaatneutraal te zijn. Deze ambitie komt mede voort uit de ambitie om aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs te voldoen. Met dit akkoord zetten 195 landen zich in de wereldwijde doelstelling om de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder 2 graden Celsius, en liefst tot 1,5 graden, boven het pre-industriële niveau.

De energietransitie speelt hierin een cruciale rol. In het coalitieakkoord is afgesproken om actief ruimte te maken voor warmtenetten en duurzame warmtebronnen en verder te gaan met het ontwikkelen van duurzame bronnen. Volgens de Haagse Transitievisie Warmte wordt ingezet op het gebruik van lokale hernieuwbare bronnen en wordt nieuwbouw bij voorkeur verwarmd met laagtemperatuurbronnen, zodat hogere temperaturen beschikbaar blijven voor bestaande bouw. Om de lokale hernieuwbare bronnen in Laakhavens optimaal te benutten, wordt hier in opdracht van de gemeente een collectief duurzaam warmtesysteem aangelegd waarop in principe alle nieuwbouw wordt aangesloten.

2.3.7 Vergroeningsopgave

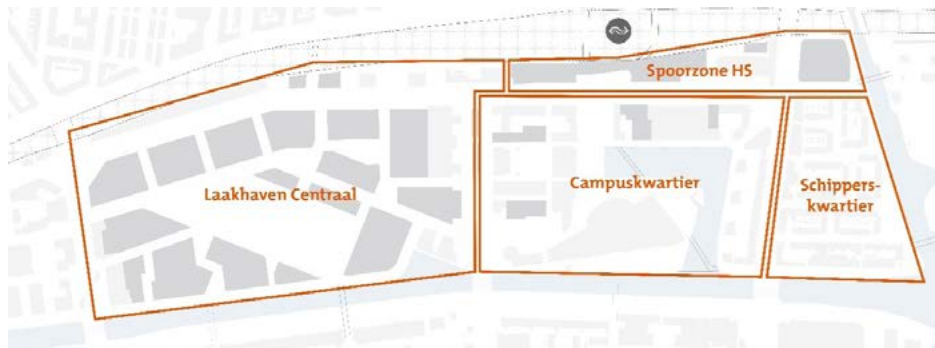
Momenteel heeft Laakhavens Hollands Spoor relatief veel verharding en bebouwing. Het vergroenen van Laakhavens Hollands Spoor is de sleutel naar een gezonde, natuurinclusieve en klimaatbestendige leefomgeving. Bij de gebiedsontwikkeling Laakhavens Hollands Spoor wordt ingezet op het realiseren van zoveel mogelijk groen, onder andere door de aanleg van een nieuw groen park, het vergroenen van de campus rondom de Haagse Hogeschool en het toepassen van klimaatadaptieve maatregelen zoals daktuinen op daken van gebouwen.

2.3.8 Beperking CO₂ opgave

De bouwsector is één van de grote materiaalverbruikers en CO₂ uitstoters binnen de Nederlandse economie. De gemeente Den Haag zet bij de gebiedsontwikkeling Laakhavens Hollands Spoor daarom in op vermindering van primair materiaal gebruik en CO₂ uitstoot conform het beleid Toekomstbestendig Bouwen (RIS 321843).

2.4 Plangebied en deelgebieden

Het gebied Laakhavens Hollands Spoor is op te delen in vier deelgebieden: Laakhaven Centraal, Spoorzone Hollands Spoor (hierna: Spoorzone HS), Campuskwartier en Schipperskwartier. Ze zijn met elkaar verbonden door de historische structuur van het voormalige havengebied, maar kenmerken zichzelf door een eigen dynamiek die in de loop der jaren is doorlopen.



Deelgebieden Laakhavens Hollands Spoor

Het accent van deze ontwikkelstrategie ligt voornamelijk bij Laakhaven Centraal vanwege de omvang van de transformatieopgave en de benodigde samenwerking met marktpartijen en hun grondposities in het gebied. Voor de ontwikkeling van Spoorzone HS zijn al afspraken gemaakt met marktpartijen over de ontwikkelingen. Voor het Campuskwartier geldt dat er nog geen concrete afspraken zijn, er is hier sprake van een aantal kavels die eigendom zijn van de gemeente zelf. In het deelgebied Schipperskwartier wordt op korte termijn geen grootschalige nieuwbouwoontwikkeling voorzien.

3 Ontwikkelkader

3.1 Gebiedsprofilen

Voor het gebied Laakhavens Hollands Spoor is een overkoepelend gebiedsprofiel opgesteld, waarbij de belangrijkste kernwaarden en elkaar versterkende elementen (het ecosysteem) in het gebied zijn benoemd. Deze zijn gebruikt voor het uitwerken van de gebiedsprofilen voor de verschillende deelgebieden: Laakhaven Centraal, Spoorzone HS, Campuskwartier en Schipperskwartier. Hierdoor krijgt ieder deelgebied een eigen karakter en plek binnen het ecosysteem.

De gebiedsprofilen vormen de basis voor verdere afspraken en ontwikkelingen in het gebied, zoals initiatieven voor Stadmaken, op het gebied van communicatie en participatie en nieuwe projecten of programmering in de plint.

Gebiedsprofiel Laakhavens Hollands Spoor

Het gebied ligt centraal in Den Haag, het CID en aan één van de belangrijkste spoorverbindingen van Nederland: station HS. Het historisch centrum van Den Haag ligt om de hoek en binnen een uur zijn de steden in de Randstad (Rotterdam, Amsterdam en Utrecht) bereikbaar en binnen een half uur luchthaven Schiphol. Het gebied vormt hiermee een uitstekend verbonden woonwerkgebied in de Randstad.



BINNEN 15 MINUTEN IN HET
HISTORISCHE CENTRUM VAN DEN
HAAG



BINNEN 1 UUR IN HARTJE
AMSTERDAM, ROTTERDAM EN
UTRECHT



IN EEN HALF UUR OP VLEGVELD
SCHIPHOL

Het betreft ook een nieuw hoogstedelijk en groen woonmilieu met daarin twee grote onderwijsinstellingen: de Haagse Hogeschool en het ROC Mondriaan. Er zijn nu al ruim 25.000 jongeren die hier studeren en dit groeit verder door (wonend en/of studierend). Maar Laakhavens Hollands Spoor is meer dan alleen jong. Voor wat betreft het woonmilieu is ruimte voor starters, doorstroming, ouderenhuisvesting en specifieke woonzorgdoelgroepen. Hier is specifiek behoefte aan vanuit de omgeving.

Laakhavens Hollands Spoor is niet alleen een plek om te wonen, maar ook om te werken. Er is hier ruimte voor een andere vorm van innovatie dan in de rest van het CID. Dit komt tot uiting in het hoogstedelijk werkmilieu met maakbedrijven voor de circulaire economie, onderhoudsbedrijven, creatieve industrie, technologiebedrijven, innovatieve makers en andere stadsverzorgende MKB bedrijven in Laakhaven Centraal. Met een topmilieu voor Haagse business rond het station Hollands Spoor wordt een relatie gelegd tussen bedrijfsleven, praktische scholing en theoretisch onderwijs.

Er komt een breed voorzieningenaanbod in Laakhavens Hollands Spoor met ook meerwaarde voor de omliggende buurten. Met een nieuw wijkwinkelcentrum, maatschappelijke voorzieningen die nu gemist worden en een woonwinkelaanbod. Bijzondere vormen van ondernemerschap (creatieve maakindustrie en innovatieve ICT bedrijven), horeca, leisure, muziek, kunst en cultuurvoorzieningen zijn de drager van het gebied en sluiten aan op talentontwikkeling. Dit komt ook tot uiting in het straatbeeld en de buitenruimte in het gebied. Het gemengde programma en het autoluwe voetgangersvriendelijke karakter zorgt voor een leefbaar gebied.



Kernwaarden

In heel Laakhavens Hollands Spoor staan de volgende kernwaarden centraal die een bijdrage leveren aan het ecosysteem in het gebied:

- *Jong en divers*: Jong van leeftijd en van geest, met een afspiegeling van de diverse Haagse samenleving.
- *Verbonden en ontmoeten*: Op grotere schaal optimaal verbonden met de rest van het land via station Hollands Spoor, regionaal en lokaal via het OV- netwerk, lokaal binnen de omgeving met diverse langzaam verkeerverbindingen als ook op kleine schaal met elkaar in het gebied en in de gebouwen.
- *Vernieuwend en creatief*: Ruimte voor nieuwe ideeën en combinaties tussen een divers palet aan mensen, organisaties en bedrijven.

Ecosysteem

In heel Laakhavens Hollands Spoor is een ecosysteem aanwezig van elkaar versterkende elementen. Er is ruimte voor experiment en creativiteit, het gebied fungeert als een springplank voor de woon- en werkcarrière en locaties voor avond-dynamiek staan centraal.

Per deelgebied ligt het accent op andere elementen van het ecosysteem.

- *Wonen*: Een dynamische mix van jong tot oud, met woningen op straatniveau tot hoog in de lucht. Niet alleen een plek van aankomst, maar ook om door te groeien dankzij aantrekkelijke voorzieningen.
- *Werken*: Een toplocatie voor kantoren en bedrijven rond het station en de campus, van maakbedrijven tot Haagse business. Van monteurs tot ICT-bedrijven — diverse sectoren komen samen in een innovatieve en experimentele omgeving.
- *Ontmoeten*: Het centrale park, horeca, winkels, kunst, sport en cultuur stimuleren ontmoeting en dynamiek. Er is een breed voorzieningenaanbod met ook meerwaarde voor de omliggende buurten. Gemeenschappelijke ruimten in gebouwen bevorderen sociale interactie.
- *Leren & Innoveren*: De campus richt zich op kennisontwikkeling, terwijl Laakhaven Centraal die kennis toepast. Studenten en bedrijven werken samen aan maatschappelijke uitdagingen.

Gebiedsprofiel Spoorzone HS

In de Spoorzone HS ligt het accent op een combinatie van ontmoeten, werken, leren & innoveren en wonen. Het gebied vormt de entree van Laakhavens Hollands Spoor en het CID en verbindt het gebied met de rest van het land. Hier in het hart van het CID bevinden

zich verschillende grote bedrijven zoals Odido en PostNL als ook de startups van The Hague Tech (THT). In de Spoorzone HS worden de komende jaren moderne woningen, kantoren en voorzieningen gerealiseerd. Ook krijgen de openbare ruimtes in het gebied een flinke groene upgrade. Het wordt een plek waar wonen, ontmoeten, werken, leren en spelen naadloos in elkaar over gaan.



Gebiedsprofiel Campuskwartier

In het Campuskwartier ligt het accent op leren & innoveren. Hier ontstaat een dynamische stadscampus met studenten, werknemers en ondernemers die aan een betere wereld werken op het gebied van digitalisering, IT-Tech, duurzaamheid en kansengelijkheid. Bewoners, scholen, bedrijfsleven en overheid slaan de handen ineen om deze plek verder uit te laten groeien tot een dynamische stadscampus rondom de Haagse Hogeschool. Een kloppend hart van kennis en innovatie met hoogwaardige verblijfsplekken, zowel binnen als buiten, die de interactie tussen onderwijs, bedrijfsleven en overheid versterken. Waar zowel student als bewoner, medewerker als bezoeker graag komt.



De Haagse hogeschool

Gebiedsprofiel Laakhaven Centraal

In Laakhaven Centraal ligt het accent op een combinatie van wonen, werken, ontmoeten en leren & innoveren. Laakhaven Centraal transformeert tot een metropolitaans stadswijk waar wonen, werken en studeren samenkomen. De ontwikkeling speelt in op de Haagse woningopgave en de structuurvisie van het CID, met een diverse woningmix, hoogwaardige voorzieningen en verbeterde verbindingen. Een grootstedelijk stadspark en een cultuur-leisure-sportcentrum stimuleren groen, ontmoeting en gemeenschapsvorming. Daarnaast ontstaat een levendige plint met een wijkwinkelcentrum, horeca, een woonwinkelcluster en betaalbare werkruimtes.



De historische stadshaven was een gebied waar goederen geproduceerd en verhandeld werden. Een eigentijdse uitdrukking van deze havenidentiteit kan gevonden worden in het produceren van ideeën en innovatie. Laakhaven Centraal biedt ruimte voor ondernemerschap, innovatie en talentontwikkeling. Actieve sturing op plintinvulling en slimme mobiliteitsoplossingen, zoals ondergrondse mobiliteitshubs, verbeteren de leefkwaliteit en collectiviteit. Zo ontstaat een levendige stadswijk waar iedereen zich thuis voelt en waar de kernwaarden van Laakhavens Hollands Spoor—jong en divers, verbonden en vernieuwend—zichtbaar tot uiting komen.

Gebiedsprofiel Schipperskwartier

In het Schipperskwartier ligt het accent op fijn wonen en het versterken en behouden van deze kwaliteit.

3.2 Ruimtelijk ontwikkelkader

3.2.1 Inleiding

Voor de gebiedsontwikkeling Laakhavens Hollands Spoor is een ruimtelijk ontwikkelkader uitgewerkt. Het betreft een verdere uitwerking van de globale kaders die reeds zijn meegegeven in de Structuurvisie CID, het Kwaliteitsplan CID en de Ontwikkelvisie Laakhavens Hollands Spoor. Hierbij wordt aangesloten op de lange lijnen vanuit het CID. Het ruimtelijk ontwikkelkader bestaat uit: 1) een ruimtelijk raamwerk, 2) een beschrijving van de belangrijkste principes van de openbare ruimte, 3) een ruimtelijk programmatisch massamodel met bouwregels en 4) een ruimtelijke verdeling van het programma met een indicatieve plintenkaart.



Lange lijnen CID en deelgebied Laakhavens Hollands Spoor (bron: Kwaliteitsplan CID)

3.2.2 Ruimtelijk raamwerk

Laakhavens Hollands Spoor zal de komende 20 jaar worden ontwikkeld tot een bruisend, groen hoogstedelijk woonwerkmilieu met ruimte voor onderwijs, ondernemerschap, en verblijf. Om een duidelijke sturing en ordening te geven in de wijze waarop de verschillende planonderdelen met elkaar samenhangen is een ruimtelijk raamwerk gemaakt (zie raamwerkkaart). Hierin zijn de openbare ruimte en de begrenzing van ontwikkel-

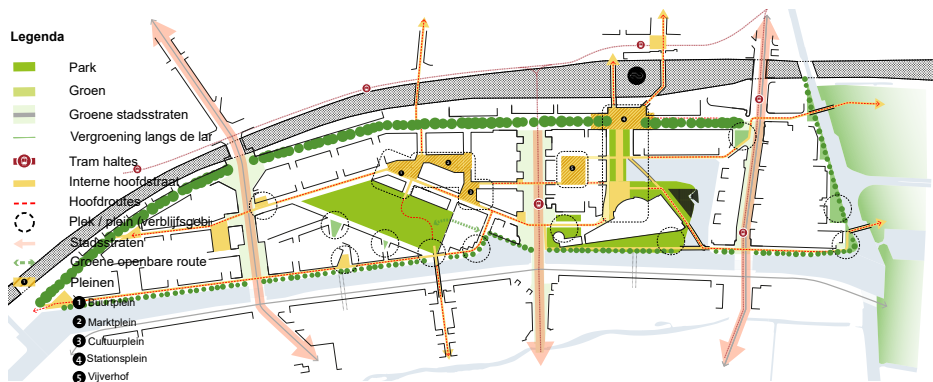
plots opgenomen. Het ruimtelijk raamwerk borduurt voort op de lange lijnen uit het Kwaliteitsplan CID en verbindt Laakhavens Hollands Spoor met de rest van Den Haag. Daarnaast geeft het ruimtelijk raamwerk de locaties aan waar binnen Laakhavens Hollands Spoor ontwikkeling kan plaatsvinden.



Ruimtelijk raamwerkkaart

3.2.3 Principes openbare ruimte

De zes ruimtelijke principes voor de openbare ruimte, die de structuur van de openbare ruimte bepalen, gaan over het versterken van de verbinding van het gebied met de omliggende stad en het realiseren van plekken van ontmoeting in de parken, pleinen en kleinere plekken. Deze principes worden in het Buitenruimteplan verder uitgewerkt.



Ruimtelijke structuur openbare ruimte Laakhavens Hollands Spoor (uitwerking Buitenruimteplan)

Principe 1: Versterk dwarsverbindingen en voeg nieuwe toe

Om de verbinding met de omliggende wijken te versterken worden nieuwe bruggen en een tunnel voor langzaam verkeer onder het spoor aangelegd. Het betreft twee bruggen over de Trekvlief voor langzaam verkeer en drie over het Laakkanaal en Neherkade voor voetgangers. Twee van de drie bruggen over het Laakkanaal betreffen een ruimtereservering en zitten niet in de financiële kaderstelling. De brug over het Trekvlief voor de Velostrada wordt al gerealiseerd, en de tweede brug over de Trekvlief naar de Binckhorst is nog in onderzoek. De nieuwe tunnel vraagt nog om een ruimtelijk inpassing aan de Schilderswijkzijde. Aan de Laakhavenszijde sluit de tunnel via een rechte doorsteek onder het spoor aan op de Waldorpstraat. Hiervoor dient het huidige tankstation te wijken. Naast het toevoegen van verbindingen voor langzaam verkeer is het essentieel de bestaande onderdoorgangen en bruggen te verbeteren.

Principe 2: Groene stadsstraten

De drie bestaande stadstraten die belangrijke dwarsverbindingen zijn, worden waar mogelijk vergroend en geherprofileerd, te weten:

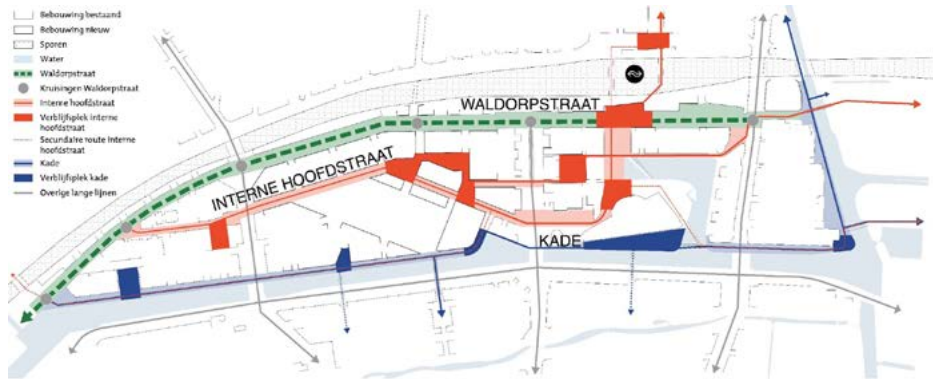
- *Calandstraat*; deze behoudt een belangrijke doorstroombaan voor het autoverkeer, maar hierbij worden de oversteken verbeterd voor fietsers en voetgangers, zoals bij de Put bij de Waldorpstraat, Van Der Kunstraat. Op de lange termijn is een oversteek bij de Verheeskade gewenst.
- *Leeghwaterplein*; de tramhalte wordt verschoven om een goede overgang voor de voetganger te realiseren. De verschuiving richting Laak is mogelijk door het vervallen van de autokruising. In het profiel wordt zoveel mogelijk ruimte gezocht voor het versterken van tweezijdige bomenrijen en groene beplanting.
- *Rijswijkseweg*; door een knip onder het spoor komt op dit deel van de Rijswijkseweg minder verkeer. Hierdoor kan in het profiel zoveel mogelijk ruimte worden gemaakt voor het versterken van tweezijdige bomenrijen en groene beplanting. De Vondelstraat kan hiervoor als voorbeeld dienen.

Principe 3: Drie lange lijnen

Er zijn drie essentiële hoofdlijnen door het gebied die tevens aansluiten op de omgeving.

- *Waldorpstraat* waarover een doorgaande fietsroute komt welke onderdeel is van de Velostrada, tevens is het een belangrijke route voor bestemmingsverkeer en busvervoer. Uitgangspunt is een dubbele bomenrij.

- De *interne hoofdroute* welke deels over de huidige Van Der Kunstraat loopt en die verschillende openbare ruimtes en plekken met elkaar verbindt. Deze route is hoofdzakelijk ingericht voor de voetganger.
- De *kade* langs het water als aantrekkelijk verblijfsgebied en op termijn fungeert als doorgaande groene voetgangersverbinding.



Drie lange lijnen in Laakhavens Hollands Spoor

Principe 4: Twee aantrekkelijke parken met ieder een eigen karakter

Het gebied kent twee centrale parken met een eigen karakter:

- *Campuspark*; Rond de Haagse Hogeschool en met de insteekhaven als ruimtelijk drager. Hierbij wordt ingezet op een groen voetgangersgebied als ontmoetingsplek tussen innovatieve instellingen en openbare verblijfsruimte. Hierbij wordt het fiets en scooter parkeren kwalitatief opgelost en de relatie met het water versterkt. Het park wordt rond de Haagse Hogeschool getrokken, waardoor de openbare ruimte richting het Laakkanaal een nieuwe betekenis kan krijgen. Beweging en spel wordt geïntegreerd in het park, inclusief de kade.
- *Park Laakhaven Centraal*; Dit vormt het nieuwe hart van Laakhaven Centraal. In het park wordt veel sport en spel gefaciliteerd. Het park reikt op vele plekken tot aan de bebouwing, zodat de bebouwing echt aan het park staat. Bij de realisatie van een parkeer-/mobiliteitshub onder het park, is het streven dat niet meer dan de helft van het park hiervoor wordt benut, zodat zoveel mogelijk onverharde hoogwaardige groene buitenruimte gerealiseerd kan worden.

Principe 5: Levendige pleinen met ruimte voor activiteiten

Naast de twee parken kent het gebied een aantal pleinen. Hierbij is met de positionering en programmering van het plein en de bebouwing rekening gehouden met de bezonning in de ochtend, middag- en avonduren en de locaties voor avond-dynamiek.

Principe 6: Uitnodigende plekken en tussenstraten (klein) die ontmoeting en gebruik stimuleren

Door terugspringende rooilijnen en verspringingen in de morfologie, ontstaan een aantal bijzondere plekken in het plangebied. Deze plekken worden zo geprogrammeerd en ingericht dat ze uitnodigen tot verblijf en gebruik. Het plangebied kent ook enkele tussenstraten. Deze zijn kleiner van maat en schaal en derhalve niet geschikt voor grote verkeersstromen. Deze straatjes zijn meer ingetogen en intiem van karakter en daarom meer geschikt als plek om te verblijven en om aan te wonen.

3.2.4 Ruimtelijk programmatisch massamodel

Voor Laakhavens Hollands Spoor is, in samenhang met het ruimtelijk raamwerk, een ruimtelijk programmatisch massamodel opgesteld. Het massamodel biedt de flexibiliteit om de massa in te vullen met programma, maar op enkele onderdelen is het massamodel kaderstellend, zoals qua opbouw, hoogte en positionering van het programma. Deze zijn uitgewerkt in bouwregels.



Massamodel Laakhavens Hollands Spoor

Bouwregels

Voor de ontwikkelplots in het gebied zijn enkele bouwregels uitgewerkt. Deze zijn opgenomen in onderstaande kaart en de bijlage. De bouwregels bestaan o.a. uit maximaal toegestane bouwhoogtes (voor de hoogbouw en de stedelijke laag), rooilijnen, regels over terugspringende gevels en uitkragingen en geschikte plekken voor daktuinen. Deze zijn gebaseerd op eerdere documenten van het Toekomstplan, zoals de ontwikkelvisie en het beeldkwaliteitsplan.



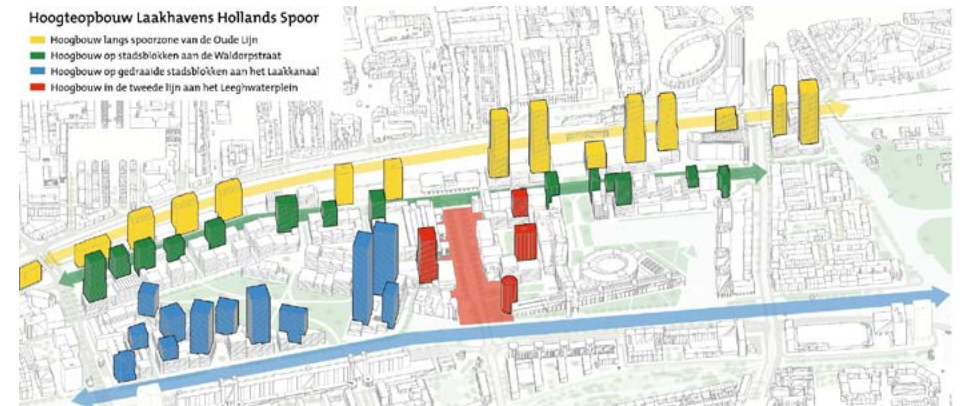
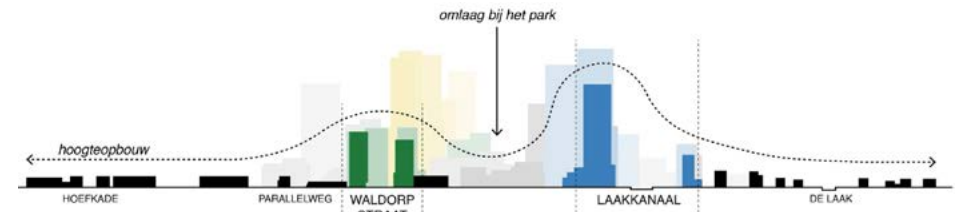
Bouwregelkaart Laakhavens Hollands Spoor

Stedelijke laag

De stedelijke laag vormt de basis voor het opbouwen van de massa en bedraagt circa 25 meter, met hoogteaccenten tot 35 m. Onderdeel van de stedelijke laag is de plint (circa 9 meter). Deze vormt de aanhechting met de openbare ruimte. Binnen deze bouwlaag wordt vooral gestuurd op het toevoegen van economisch- en maatschappelijk programma in combinatie met entrees, collectieve ruimtes en lobby's behorende bij het woonprogramma.

Hoogbouw laag

De torens van Laakhavens Hollands Spoor zullen de skyline veranderen. Er wordt gestuurd op een duidelijk afleesbare structuur binnen het gebied.



Opbouw hoogbouw massamodel Laakhavens Hollands Spoor

Accenten en verbijzonderingen:

In de categorie verbijzonderingen, onderscheiden we drie categorieën die in het massamodel kaderstellend zijn in vorm, hoogte en programmering:

1. *Special*: dit type gebouw is vanuit ruimtelijke opzet een bebouwd object op, of in het verlengde van een zichtas. Dit zijn de torens op de plots: Taalplein (plot 1), MegaStores in het verlengde van de Koningstraat (plot 4), en op de kop van het park (plot 11/13).
2. *Smaakmaker*: dit type gebouw betreft een programmatische trekker zoals: het cultuurcluster (plot 8), werkgebouw (plot 1), de brede school aan het park (plot 9) in Laakhaven Centraal, de Haagse Hogeschool en het Stationspost op de hoek van de Waldorpstraat/ Rijswijkseweg.

3. *Identiteitsdrager*: deze categorie betreft de gebouwen met een cultuurhistorisch waardevolle identiteit zoals; het Rode Kruisgebouw (Post65) aan het Leeghwaterplein, het oude havenkantoor op de kop van het Schipperskwartier. Ook belangrijke stedenbouwkundige structuren uit de periode Lindo, zoals de symmetrische knoop bij het Haags Taalplein, worden geïdentificeerd als een identiteit voor Laakhavens Hollands Spoor. Ook het boogbruggetje over de Trekvlies en het spoorviaduct Bontekoekade zijn aan te merken als cultuurhistorisch waardevol. Net buiten het gebied zijn de Rakhallen en het Station HS en de daarbij behorende perronoverkappingen als cultuurhistorische objecten van belang.



Rust, ruis en reuring.

3.2.6 Plintenprogramma

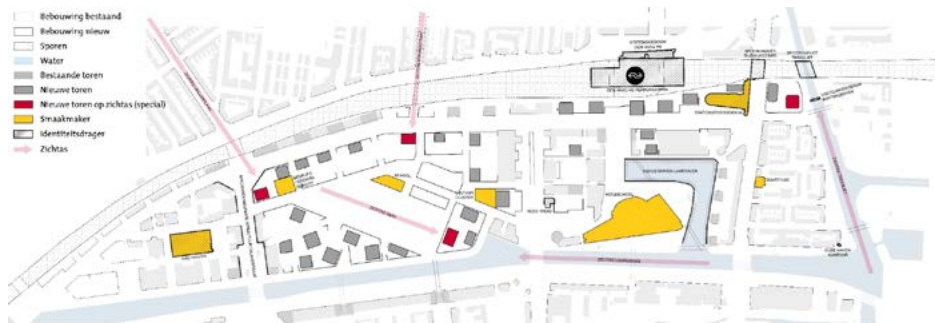
De plint (in twee lagen tot 9 m) van de bebouwing bepaalt de beleving van het gebied op straatniveau en de programmering ervan is daarom essentieel voor het woon- en werkklimaat, de levendigheid, dynamiek en sociale veiligheid van het gebied. Om sturing te geven aan de plintinvulling is een indicatieve plintenkaart ontwikkeld. De plintenkaart vormt samen met de schuifruimtetabel (zie bijlage) een instrument om het programma op de juiste plekken te laten landen.



Voorstel plintinvulling (indicatief)

Met de programmering van de plinten worden de volgende doelen beoogd:

- Aansluiten op het gebiedsprofiel en een positieve bijdrage leveren aan de beleving van het gebied. We willen een divers, aantrekkelijke leef- en werkomgeving, en daarin zijn levendige plinten één van de belangrijkste elementen.
- In lijn met het gebiedsprofiel is zichtbaarheid en ruimte voor innovatie, experiment, creativiteit en bijzonder/maatschappelijk ondernemerschap in de plint een belangrijk doel. Deze categorie biedt ruimte voor betekenisvolle ondernemers en zorgt juist voor



Accenten en verbijzonderingen

3.2.5 Ruimtelijke verdeling programma

Bij Laakhavens Hollands Spoor is het vanwege het hoogstedelijk karakter van belang om tot een goede ruimtelijke verdeling van het programma te komen, waarbij ook gekeken wordt naar de diverse ruimteclaims in de openbare ruimte. Hierbij is gebruik gemaakt van het principe van rust, reuring en ruis. Daarmee wordt aangegeven waar in het gebied in meer of mindere mate levendigheid gewenst is. Hierbij zijn o.a. de woongebieden aangeduid als rustgebied, de commerciële plinten als reuringgebied en de werklocaties als ruisgebied.

Deze indeling is ook gebruikt als basis voor de programmering van de plinten. Hierbij zijn specifieke zones voor avond-dynamiek aangewezen waar 's avonds sprake is van levendigheid en reuring op locaties rond plekken, pleinen en het centrale park. Ook is in de programmering rekening gehouden met het windklimaat en bezonning en het versterken van het gevoel van sociale veiligheid. Op deze wijze zorgen we dat Laakhavens Hollands Spoor een aantrekkelijk, duurzaam en leefbaar gebied wordt.

onderscheidend vermogen en identiteit van het gebied. Op de plintenkaart zijn de zones aangewezen waar dit principe geldt en op gestuurd wordt.

- Inzet op locaties voor avond-dynamiek in relatie tot levendigheid en (sociale) veiligheid in het gebied. Hiervoor zijn specifiek locaties aangewezen voor functies die in de avond open zijn. Deze zijn o.a. gesitueerd op locaties waar plekken en pleinen zijn gesitueerd. De locaties voor avond-dynamiek zijn zowel op de plintenkaart als op de ruimtelijke structuurkaart openbare ruimte aangeduid.

3.3 Programmatisch kader

3.3.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt het programma voor Laakhavens Hollands Spoor nader toegelicht. Het betreft een nadere uitwerking van het globale programma wat is opgenomen in de ontwikkelvisie. Hierbij wordt eerst ingegaan op de uitgangspunten ten aanzien van het programma. Hierna wordt aandacht besteed aan de verschillende programmaonderdelen: wonen, werken en bedrijvigheid, commercieel en maatschappelijk. Per onderdeel worden vervolgens de beleidsuitgangspunten, doelgroepen en programmatische kaders nader toegelicht. Hierbij is het programma voor geheel Laakhavens Hollands Spoor, per deelgebied en op plotniveau uitgewerkt. Bij de diverse plots is een bandbreedte aangegeven, zodat bij de verdere uitwerking van de plannen voldoende flexibiliteit (schuifruimte in de programmering binnen een plot) ontstaat om binnen de planhorizon van deze gebiedsontwikkeling (circa 20 jaar) rekening te kunnen houden met gewijzigde inzichten en veranderende marktomstandigheden.

Aanvullende voorwaarde is dat het programma moet passen binnen het ruimtelijk raamwerk, het massamodel, de bouwregels en de indicatieve plintenkaart. Ook hierin is flexibiliteit opgenomen, zoals hoogteaccenten en uitwisselbaarheid van functies binnen ontwikkelplots om in te spelen op gewijzigde marktomstandigheden. In de bijlage is een schuifruimtetabel voor programmering opgenomen, waarbij de programmatische bandbreedtes per plot of clustering van plots zijn opgenomen. Deze is leidend bij de toetsing aan het programma. Plannen die afwijken van deze schuifruimtetabel moeten ter goedkeuring worden voorgelegd aan de gemeente.

3.3.2 Uitgangspunten programmering

Om te kunnen sturen op het programma en op actieve en levendige plinten zijn enkele uitgangspunten opgesteld voor het te realiseren programma in Laakhavens Hollands Spoor.

Algemeen:

- Het programma van een ontwikkeling moet voldoen aan de bandbreedtes uit de schuifruimtetabel (zie bijlage);
- Het programma van een ontwikkeling moet voldoen aan de gestelde voorwaarden zoals beschreven in paragraaf 3.3.3 t/m 3.3.8;
- Het programma van een ontwikkeling moet passen binnen de raamwerkkaart, het massamodel met bouwregels en de (indicatieve) plintenkaart.
- Niet-woonfuncties (kantoren uitgezonderd) moeten in principe in de plint worden gerealiseerd, tenzij anders bepaald.
- Er mogen geen woningen op de begane grond (voordeuren) worden gerealiseerd, behoudens de aangewezen locaties.

Bedrijfsruimte (BOG)

- Bij gestapelde werkgebouwen (o.a. plots Taalplein, Verheeskade en Tankstation) mag BOG naast in de plint ook voor een deel in de stedelijke laag.
- BOG in de stedelijke laag moet goed toegankelijk zijn vanaf de plint (denk bijvoorbeeld aan goederenliften).

Parkeren

- Fietsparkeren (ook voor bezoekers) in pandig op -1 of op de verdieping, tenzij anders overeengekomen. Dit om voldoende ruimte te houden voor het creëren van een levendige plint.

3.3.3 Wonen

Het beleid voor wonen is opgenomen in de Woonvisie Den Haag 2040 (RIS319812). Hiermee wordt ingezet op voldoende nieuwe woningen in Den Haag, zodat iedereen een fijne en betaalbare plek heeft om te wonen. De woonvisie vormt samen met de Structuurvisie CID en de Ontwikkelvisie Laakhavens Hollands Spoor de basis voor wat betreft de verdere uitwerking van het woningbouwprogramma in Laakhavens Hollands Spoor.

Voor een aantal reeds lopende projecten zijn al afspraken gemaakt in de vorm van bijvoorbeeld een anterieure overeenkomst danwel omgevingsvergunning. Dit betreft Waldorp Four (programmaopfoking van 391 woningen), The Grace, deelgebied Spoorzone HS (met daarin Escher Gardens, Posttower, Globe/Special) en Verheeskade fase 1. Hiervoor gelden andere uitgangspunten die gebaseerd zijn op eerder beleid.

Doelgroepen

Laakhavens Hollands Spoor biedt ruimte aan diverse doelgroepen: studenten, starters, doorstromers/samenwoners, stedelijke gezinnen, empty-nesters, zorgdoelgroepen en ouderen. Het is de plek waar wooncarrières beginnen, maar waar ook ruimte is voor de vervolgstap in die wooncarrière. In vergelijking met de bevolkingsopbouw van Den Haag gaat het om relatief veel jongeren, maar ook mensen van middelbare en oudere leeftijd komen in Laakhavens Hollands Spoor te wonen.

Programmering

In Laakhavens Hollands Spoor wordt daarom een gemengd woonprogramma gerealiseerd zoals studio's, appartementen en zorgwoningen. We bouwen een groot deel betaalbare woningen, omdat dat aansluit bij de woonbehoefte en het profiel. Hierbij wordt (zoveel mogelijk) aangesloten bij de Woonvisie Den Haag 2040 en de daarin benoemde actielijnen. De belangrijkste actielijnen zijn hieronder toegelicht.



Doelgroepen in combinatie met het woonprogramma voor Laakhavens Hollands Spoor

Betaalbaarheid (actielijn 3 woonvisie)

In de Woonvisie staat dat in dit gebied minimaal 30% sociale huur en minimaal 40% middensegment (middeldure huur en/of betaalbare koop) gerealiseerd dient te worden. Om de businesscase van de gebiedsontwikkeling Laakhaven Centraal haalbaar te maken

is ervoor gekozen hier iets van af te wijken. Dit betekent dat de volgende prijssegmenten gerealiseerd worden:

- 30% sociale huurwoningen;
- 20% middeldure huurwoningen (gereguleerd);
- 10% middeldure huurwoning of betaalbare koopwoning (niet gereguleerd)
- 40% vrije sector woningen (huur en/of koop).

Met de realisatie van de ontwikkeling Waldorp Four aan de noordzijde het gebied, waar 100% betaalbare woningen gerealiseerd worden (1171 woningen waarvan 551 sociaal en 620 middeldure huur) vindt deels verevening plaats binnen het gebied. Deels omdat hier oorspronkelijk minder woningen (778), maar ook een deel vrije sector woningen (356) in waren voorzien.

De 30% sociale woningen dienen gerealiseerd of geëxploiteerd te worden door woningcorporaties. De helft hiervan (15%) mag een studentenwoning zijn, dit ter ondersteuning van het campusprofiel. Bij voorkeur wordt minimaal de helft van de studentenwoningen gerealiseerd met een gedeelde keuken (bijv. het STING concept van DUWO).

Kwaliteit van de nieuwbouw (actielijn 4 woonvisie)

Er wordt ingezet op een gedifferentieerd woonprogramma. Maximaal 20% van de woningen mogen kleiner zijn dan 40 m² GBO en minimaal 15% dient ruimer te zijn dan 75 m² GBO. Deze percentages zijn exclusief studentenwoningen.

Zorgwoningen (actielijn 3 woonvisie)

De vraag naar zorgwoningen, en daaraan gerelateerde ouderenwoningen is groot in Den Haag. Als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Laakhavens Hollands Spoor wordt daarom ingezet op 230 zorgwoningen/ geclusterd wonen voor inwoners met een zorgindicatie.

Innovatieve woonvormen (actielijn 8 woonvisie)

Een deel van de woningen (vrije keuze binnen segmenten, 2% op het totaal aantal woningen) wordt ontwikkeld als innovatieve woonvorm in lijn met de Woonvisie en het Stimuleringsplan Innovatieve woonvormen (RIS316966). Het gaat hierbij bijvoorbeeld om een collectieve woonvorm waarbij bewoners 1 of meerdere ruimtes delen. In Den Haag is grote behoefte aan dergelijke concepten.

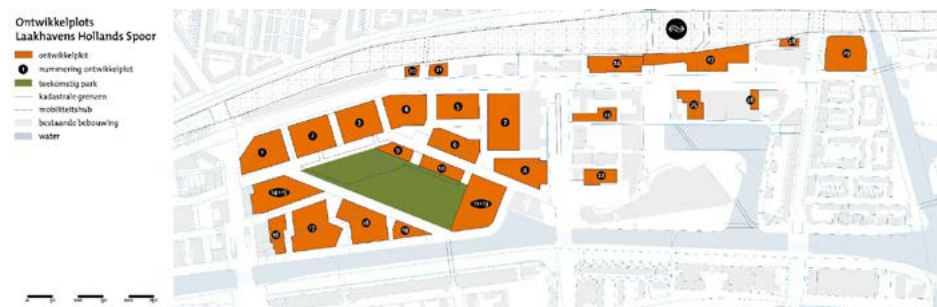
Uitwerking programma wonen

Hieronder is een tabel met woningaantallen opgenomen waarin voor de ontwikkelplots een bandbreedte is opgenomen om flexibiliteit ten aanzien van het aantal woningen te creëren (zie ook de bijlage schuifruimtetabel).

Plannen van ontwikkelaars dienen in principe te voldoen aan de opgegeven bandbreedtes en de richtlijnen voor woonsegmentering. Met woonsegmentering wordt bedoeld de richtlijnen ten aanzien van het woonprogramma naar woningtype, doelgroep, oppervlakte en prijssegmentering. Hierbij is onderlinge uitruil tussen ontwikkelaars toegestaan, zolang op gebiedsniveau aan de voorwaarden voor woonsegmentering wordt voldaan.

	(aantal)	1	2, 3, 4, 5, 6, 7	8	9, 10	11, 13	14, 15	16, 17, 18, 19	22	24, 27, 25, 28*	26	29***
Wonen (min)	9.350**)	500	2000	400	150	1200	0	2.300	0	1.500	0	1.300
Wonen (max)	11.400 **)	600	2100	500	300	1400	600	2.500	100	2.000	0	1.300

Totaal aantal woningen Laakhavens Hollands Spoor met onderverdeling per plot. *) Voor plots 24, 27 en 28 is een AOK gesloten voor 1.500 - 2.000 woningen. **) Excl. 391 woningen Waldorp Four. ***) voor The Grace is reeds een omgevingsvergunning verleend.



Raamwerkkaart met plotnummers

Collectieve binnenruimte

Voor de woningbouwprogrammering wordt ingezet op het realiseren van voldoende ontmoetingsmogelijkheden in en nabij woongebouwen. Er zullen veel kleine woningen gebouwd worden in het gebied waardoor er veel behoefte zal zijn aan gemeenschappelijke ruimtes zoals ontmoetingsruimtes, recreatieruimtes, logeerruimtes en/of wasmachine-ruimtes. Het is van belang dat deze ontmoetingsruimtes zowel binnen als buiten worden gerealiseerd. Binnen bij voorkeur in de plint van het woongebouw maar ook kan gedacht

worden aan kleinschaligere ontmoetingsplekken op de verdiepingen. Buiten kan het bijvoorbeeld in de vorm van een binnentuin of dakterras. Richtlijn is dat minimaal 3% van het bvo woonprogramma ingericht wordt als collectieve binnenruimte. Dit is conform de richtlijn in de Nota Haagse Hoogbouw (RIS 322705) Onder het woonprogramma valt niet de ruimte voor het parkeren van auto's en het fietsparkeren. Het gaat om een gedeelde ruimte of voorziening in een gebouw die bedoeld is voor gezamenlijk gebruik door de bewoners. Daarbij geldt dat alle ruimten die volgens het BBL of de gemeentelijke normen verplicht zijn zoals de ruimte voor afvalinzameling, hier niet toe worden gerekend. Naast ontmoetingsruimten kan het dan ook gaan om een voorziening als een wasmachineruimte of een logeerruimte. Afwijken van deze richtlijn is alleen mogelijk met een goede ruimtelijke en programmatische onderbouwing waaruit blijkt dat er een doordacht plan is voor het bevorderen van collectiviteit die aansluit bij de doelgroep. Dit dient ter beoordeling aan de gemeente te worden voorgelegd.

3.3.4 Bedrijfsruimte

In de Economische Visie Den Haag+ 2030 (RIS303550) is opgenomen dat structureel wordt ingezet op meer banen in Den Haag en de regio. Dit is nodig omdat de bevolking flink groeit en om te zorgen dat Den Haag economisch en sociaal-maatschappelijk op peil blijft. Om voldoende ruimte voor werken te borgen is beleid opgenomen in het Programma Bedrijfshuisvesting (RIS318691).

Laakhavens Hollands Spoor is momenteel al een belangrijk gebied voor de Haagse economie en huisvest een groot aantal bedrijven. De ambitie is om het gebied uit te laten groeien tot een evenwichtige stadswijk met een gezonde woon-werkbalans, waarbij bedrijfsruimte terugkomt in een vorm die past bij stedelijk wonen. Om deze ambitie mogelijk te maken zal, vanwege het gewijzigde perspectief voor een hoogstedelijk woon-werkmilieu enerzijds ruimte gerealiseerd moeten worden voor een nieuwe type bedrijvigheid binnen Laakhavens Hollands Spoor (zie paragraaf doelgroepen).

Voor hogere milieucategorie bedrijvigheid vindt planologische compensatie plaats op de GAVI-Kavel (RIS 321166). Daarnaast is gezien het tekort aan ruimte voor bedrijvigheid in Den Haag een separaat plan van aanpak opgesteld voor andere locaties in de stad om ruimte voor de verplaatsingsvraag mogelijk te maken.

Doelgroepen

Laakhavens Hollands Spoor is vanwege de centrale ligging ideaal voor stadsverzorgende bedrijvigheid en een ander soort innovatie dan in de rest van het CID. Meer gericht op het stadsverzorgende, sociaal-maatschappelijk, (digitale) makers en creativiteit. Het is een plek van makers, doeners én denkers, wat past bij de omgeving. Het gaat om bedrijven die zich richten op innovatie, maken, vervoeren en repareren van dingen en helpen de stad draaiend te houden met een lokale blik. Het stimuleren van lokaal ondernemerschap en het daarvoor creëren van ruimte voor werk in onder andere de maakindustrie en circulaire economie is een belangrijke beleidsdoelstelling (RIS 303550 & RIS 311061). Hier komen nieuwe maakbedrijven voor de circulaire economie, onderhoudsbedrijven, creatieve industrie, technologiebedrijven, innovatieve makers en andere stadsverzorgende mkb bedrijven. Met als doel nauwe banden tussen bedrijvigheid, lokaal (praktijk)onderwijs en praktisch arbeidskapitaal in omliggende wijken.



Programmering

Het uitgangspunt voor bedrijfsruimte (BOG) is het terugbrengen van minimaal 21.000 tot 30.000 m² BVO in Laakhavens Hollands Spoor. Hierbij gelden o.a. de volgende kaders:

- Het huisvesten van ca 2.750 tot 6.000 m² BVO bedrijfsruimte langs het spoor (plot 20 en 21), waarvan 1.000 tot 1.500 m² BVO bedrijfsruimte met categorie 3.1.
- Bedrijfsruimte bevindt zich bij voorkeur in de plint. Omdat beperkte ruimte is om alle opgaves in het gebied te huisvesten, wordt ingezet op minimaal 1 gestapeld werkgebouw. Door middel van de juiste randvoorwaarden zoals het realiseren van goederenliften, zijn de verdiepingen ook goed bruikbaar voor bedrijvigheid.
- We sturen op een deel betaalbaarheid van de bedrijfsruimte in het gebied voor startende ondernemers, innovatie en creatieve bedrijvigheid. Dit is onderdeel van de plintenstrategie en voor het te realiseren werkgebouw in het gebied.

Het is niet wenselijk om overall maximaal te willen mengen met bedrijvigheid en wonen. Daarnaast is het van belang dat de randvoorwaarden voor het goed kunnen functioneren van de bedrijvigheid op orde zijn, zoals de bereikbaarheid, laad- en losmogelijkheden en parkeren. Met name aan de randen van het gebied is ruimte voor midden- en kleinbedrijven. In de plinten en stedelijke lagen daarbinnen is de bedrijvigheid kleinschalig en meer hybride van aard (kantoorachtig). In het gebied is bedrijvigheid zichtbaar op de begane grond en door plekken voor experimenten. Hiervoor wordt ook specifiek ingezet op betaalbaarheid.

Uitwerking programma bedrijf onroerend goed (BOG)

In de tabel is het programma naar omvang en locatie gespecificeerd. Voor enkele plots is een (gezamenlijke) bandbreedte opgenomen om voldoende flexibiliteit te creëren (zie ook de bijlage schuifruimtetabel).

Functie	Totaal (m ² BVO)	Plot					
		1	2, 3	11, 13	14, 15	16 t/m 18	20, 21
BOG (min)	21.000	9.000	750	1.500	1.000	6.000	2.750
BOG (max)	30.000	12.000	1.000	2.000	2.000	7.000	6.000

Nadere toelichting	Ontwikkelplots
Gestapeld werkgebouw met ruimte voor een thematisch bedrijfsverzamelgebouw voor makers (o.a. betaalbaar segment BOG).	1
Bedrijfsruimte langs de Verheeskade in de plint en stedelijke laag	16, 17, 18
In de plint langs het carrièrepad van Laakhaven Centraal naar de Haagse Hogeschool komt ruimte voor enkele kleinschalige units voor ambachtelijke bedrijven	2, 3, 4
Ruimte voor een bedrijfsverzamelgebouw met in de plint ook plek voor milieucategorie 3.1 (1.000 -1.500 m ² BVO)	20, 21
Ruimte voor bedrijvigheid in de plint	13
Ruimte voor bedrijfsruimte in de plint en stedelijke laag	14 en 15



Raamwerkkaart met plotnummers

Sturing werkprogramma

De beschikbaarheid van (voldoende) aanbod bedrijfsruimte is een punt van aandacht. In de fasering is richting gegeven aan de volgorde van ontwikkeling van plots en het daar voorziene programma. Bedrijvigheid kan niet op alle plots worden gerealiseerd uit het oogpunt van (auto-)bereikbaarheid, dus de aangewezen plots zijn de plaatsen waar deze functie aan de orde is.

Op de plot tussen Taalplein en van der Kunstraat is een gestapeld 'werkgebouw' voorzien, waarmee een grotere concentratie van bedrijfsruimte kan worden gerealiseerd, dan bij beperking tot aanbod op 'straatniveau'. De bedrijvigheid die zich hier kan vestigen zal dan ook minder afhankelijk (moeten) zijn van ontsluiting vanaf straatniveau c.q. direct vanuit het openbaar gebied.

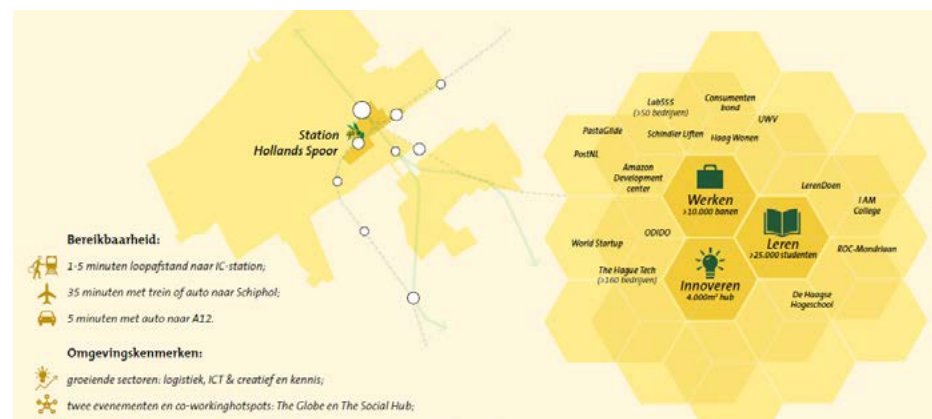
De financiële bereikbaarheid zal worden gegarandeerd door sturing op het maximaal (betaalbaar) en marktconforme huurprijsniveau. Het bereikbaar maken en houden van bedrijfsruimte voor startende en jonge ondernemingen is een belangrijk doel van de gebiedsontwikkeling. Door middel van de plintenstrategie borgen we de betaalbaarheid op lange termijn in een deel van de plinten. Hiervoor wordt een plintenconvenant gesloten.

3.3.5 Kantoren

Laakhavens Hollands Spoor is een van de plekken in de stad waar we inzetten op ruimte voor werken, leren en innoveren (RIS320715). Laakhavens Hollands Spoor biedt kansen voor praktische beroepen, innovatieve bedrijven en studenten die ondernemerschap willen ontwikkelen of praktijkervaring willen opdoen. Laakhavens Hollands Spoor onderscheidt zich binnen het CID als dé plek waar stadsverzorgende & maakindustrie en kennisintensieve sectoren samenkomen, met ruimte voor zowel grote bedrijven als kleinschalige initiatieven. Dit kan tot waardevolle combinaties kan leiden. De combinatie van internationale aantrekkingskracht en lokale kansen maakt het gebied uniek binnen CID en Den Haag.

Rond station Hollands Spoor ontstaat een toplocatie voor kantoren en ontmoetingsplekken, in lijn met de Structuurvisie CID en de Haagse Kantorenstrategie (RIS300807). Dit gezien de samenkomst van de strategische ligging en uitstekende bereikbaarheid, de toenemende stedelijke dynamiek met ook het aanwezige onderwijs en talent en het vergroten van de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte en het vestigingsklimaat.

De schaarste aan kwaliteitskantoren in het CID is de afgelopen periode verder toegenomen en vraagt om nieuwe (gemengde) ontwikkelingen.



Werken, leren en innoveren in Laakhavens Hollands Spoor.

Doelgroepen

HS onderscheidt zich van andere locaties in het CID en bedient een meer creatief segment voor startende, kleine als (middel)grote gebruikers. Hier heerst een no non-sense mentaliteit en is binnen het zakelijk segment het meest Haags. Hier wordt gewerkt aan digitale en technologische oplossingen voor maatschappelijke uitdagingen, naast consumentgerichte en verzorgende bedrijven. De omgeving van HS kent de hoogste concentratie van IT-banen (2.300) binnen het CID. Met de aanwezige kennisinstellingen en IT-techbedrijven zijn er kansen om samen te werken aan digitale oplossingen voor maatschappelijke uitdagingen in Den Haag, zoals duurzaamheid, gezondheid en kansengelijkheid (RIS320715).

Voor wat betreft doelgroepen liggen met name kansen rondom zakelijke dienstverlening, consumentgerichte bedrijven, creatieve industrie en Tech en IT. Het gaat om de banen van de toekomst in de ICT & creatieve sector gekoppeld aan digitalisering gedreven sectoren, zoals logistiek en belangenorganisaties. Gezamenlijk ontstaat zo een derde krachtig internationaal concurrerend business district binnen het CID. Door de vestigingen van de Haagse Hogeschool en ROC Mondriaan College heeft het gebied ook een lokaal en maatschappelijk karakter.

Programmering

De opgave voor kantoren is het zoveel mogelijk terugbrengen van bestaande kantorenme-
ters in Laakhaven Centraal en een netto groei direct rondom het station van ca. 55.000 m²
BVO.

- Een aantal courante kantoorpanden blijven behouden en er worden door de heront-
wikkeling een aantal kantoren uit de markt gehaald. Er ligt een compensatieplicht
op een aantal locaties om de kantorenmeters terug te brengen, waarmee de voor-
raad vernieuwd wordt. Daarnaast komt ruimte in plinten en in combinatie met
bedrijfsruimte.
- Rondom het station zijn een aantal locaties waar kansen liggen voor verdichting, deze
worden gereserveerd voor kantoorontwikkeling met verschillende fasering.
- Naast extra kantoorruimte wordt de plintinvulling aantrekkelijk om de verblijfskwaliteit
van dit gebied te vergroten.

De te realiseren kantoren dienen toekomstbestendig te zijn, wat betekent dat ze
over grote vloeren beschikken en de hoogste duurzaamheidsstandaard kennen.
Kantoorverzamelgebouwen zijn daarnaast belangrijk, enerzijds voor bedrijven met een
beperkte ruimtevraag maar die wel in een modern en marktconform kantoor gehuis-
vest willen zijn, anderzijds als betaalbare onderkomens voor kleine, veelal startende
ondernemers.

Uitwerking Programma Kantoren

De toplocaties direct bij het station kunnen meer huur generen en grotere partijen
aantrekken (regio/hoofdkantoren). Verder weg van het station (heel Laakhavens Hollands
Spoor is nog steeds op 15 minuten loopafstand) gaat het om kleinere gebruikers in verza-
melgebouwen of partijen waarbij betaalbaarheid een grotere rol speelt. Ook is hier ruimte
voor meer hybride vormen tussen bedrijfsruimte en kantoorruimte.

Functie	Totaal (m ² BVO)	Plot										
		1	2, 3	6, 7	8	11, 13	16 t/m 18	20, 21	22	23	25, 26	24, 27, 28*
Kantoor (min)	68.250	0	750	0	0	7.500	4.000	4.000	4.000	2.000	16.000	30.000
Kantoor (max)	122.000	5.000	1.000	1.000	5.000	10.000	6.000	6.000	8.000	10.000	20.000	50.000

*) Voor plots 24, 27, 28 is een AOK gesloten voor 60.000-90.000 m² kantoor. Opgenomen m² is excl.
Stationspostgebouw dat reeds is opgeleverd

Nadere toelichting	Ontwikkelplots
Grote single use gebruiker(s) en/of verzamelgebouwen. De te realiseren kantoren dienen zoveel mogelijk 'state of the art' te zijn, wat betekent dat ze over grote vloeren beschikken en hoge duurzaamheidsstandaard kennen. Daarnaast is de nabijheid van het station essentieel.	24, 25, 26, 27, 28
Multitenant verzamelgebouwen en/of single users in de stedelijke laag en hoger, mogelijk in combinatie met bedrijfsruimten, onderwijs of andere voorzieningen	1, 8, 11, 13, 16, 17, 20, 21, 22, 23
Kleinschalige kantoorruimte in de plint (deels ook overlap met dienstverlening)	2, 3, 6



Raamwerkkartaal met plotnummers

Sturing kantoren

Compensatieplicht voor het onttrekken van kantoren

In verband met het tekort aan ruimte voor kantoren (RIS300807 en RIS308400) wordt terughoudend omgegaan met het onttrekken van kantoorruimten en geldt een compensatieplicht wanneer hier sprake van is. In Laakhavens Hollands Spoor is een aantal transformatieplannen eerder al goedgekeurd. Bij de overige transformaties van kantoren dient in het programma minimaal hetzelfde volume kantoorruimte terug te worden gebracht. Hiermee wordt gestuurd op het handhaven van de voorraad.

Sturen op minimale ondergrens

Er wordt gestuurd op een minimaal programma voor wat betreft bedrijfsruimte en kantoren per ontwikkelaar. Voor sommige ontwikkelaars is sprake van een compensatieplicht voor kantorenmeters. Verschuiving van kantorenmetrages tussen plots, bijvoorbeeld naar een plot gunstiger ten opzichte van het station, is mogelijk zolang de minimale metrage geborgd blijft.

Mogelijkheden bij aantrekkende vraag

In het programma voor Laakhavens Hollands Spoor is voor diverse plots een bandbreedte opgenomen. Hierdoor is het mogelijk om in te spelen op veranderende marktomstandigheden en kan, indien de kantorenmarkt aantrekt, extra kantoorruimte in het gebied worden gerealiseerd.

3.3.6 Commerciële voorzieningen

In Laakhavens Hollands Spoor ontstaat een nieuwe concentratie van woningen, waarmee de behoefte aan voorzieningen toeneemt. In de omliggende wijken zijn enkel kleinschalige voorzieningenclusters. Laakhavens Hollands Spoor speelt in op deze behoefte vanuit het gebied en de omliggende wijken door onder andere een wijkwinkelcentrum te realiseren.

Laakhavens Hollands Spoor krijgt een diverse mix van voorzieningen die talentontwikkeling, ontmoeting en beleving centraal stellen en inspelen op de behoefte van inwoners en de omgeving. (Innovatieve) vormen van sport, cultuur, ondernemerschap en winkelen zorgen voor een dynamische omgeving. Laakhavens Hollands Spoor krijgt een 16-uurs economie, waarin op bepaalde plekken ruimte is voor avond- en nachtleven. Horeca en actieve sport- en spelconcepten versterken de levendigheid en maken het gebied aantrek-

kelijk voor een brede doelgroep. Met dit aanbod ontstaat een aantrekkelijk klimaat, waar jong talent zich kan ontwikkelen.

Dagelijkse en niet-dagelijkse voorzieningen

Zoals vastgesteld in de kadernota Detailhandel (RIS300626) behoren Station Holland Spoor en de Megastores tot de hoofdwinkelstructuur, die behouden en versterkt moet worden. Het stationsgebied Hollands Spoor is een belangrijke entree in de stad. Voorzieningen als horeca, cultuur, sport en ontmoeting zijn belangrijk om deze stadsentree te verlevendigen.

De gefaseerde herontwikkeling van de Megastores biedt ruimte voor woningbouw, terwijl een vernieuwd wijkwinkelcentrum terugkeert, met een mix van supermarkten, dagelijkse winkeliers en niet-dagelijkse voorzieningen. Het wijkwinkelcentrum ontwikkelt zich richting een verblijf- en vermaakcentrum in combinatie met andere voorzieningen zoals horeca, zorg en welzijn en leisure. In winkelgebieden wordt meer lichte horeca toegestaan tot maximaal 30% van de panden zonder woonfunctie.

Woonwinkels

De Waldorpstraat wordt dé woonwinkelstraat waar bewoners interieur voor hun woning kunnen kopen. Door de ligging midden in de stad is dit een belangrijke voorziening voor de Haagse inwoners (RIS300626). De woonwinkels richten zich meer op binnenstedelijke concepten die gericht zijn op dienstverlening en beleven. Er is geen ruimte meer voor grootschalige cash-and-carry-formules, XL-winkels waar de consument direct voor de deur kan inladen.

Horeca

Gezien de nabijheid van de Haagse binnenstad, is het, in lijn met de Horecavisie (RIS288645) en Uitwerkingsplan Horeca (RIS308628), niet wenselijk om in Laakhavens Hollands Spoor een nieuw horecaconcentratiegebied voor de stad te ontwikkelen. De (nieuwe) horeca zal dan ook vooral een functie vervullen voor (toekomstige) bewoners van en bezoekers aan Laakhavens Hollands Spoor. Bij initiatieven voor vernieuwende/avontuurlijke horecaconcepten die zich in deze gebieden willen vestigen, wordt met de initiatiefnemer meegedacht of realisatie mogelijk is. Het doel is daarnaast om geen fastfood meer toe te laten in winkelgebieden. Daarnaast zal vanwege het relatief jonge karakter van de bewoners ook verkend worden welke mogelijkheden er zijn voor nachtcultuur. Dit is in lijn met de Nachtvisie (RIS319421), waarin het gebied is aangemerkt als beperkt kansrijk

voor nachthoreca. Bij de verdere uitwerking van de plannen wordt hiervoor locaties aangewezen.

Voor de terrassen die gekoppeld zijn aan de horeca geldt, dat door het hoogstedelijke karakter van het gebied en het intensieve gebruik, aanvullende terrasregels wenselijk zijn. Het gaat hierbij met name om het voorkomen van een wildgroei aan terraschotten, reclame-uitingen en het na sluitingstijd buitenlaten staan van terrasmeubilair. Een verdere uitwerking hiervan komt in het Buitenruimteplan.

Hotel

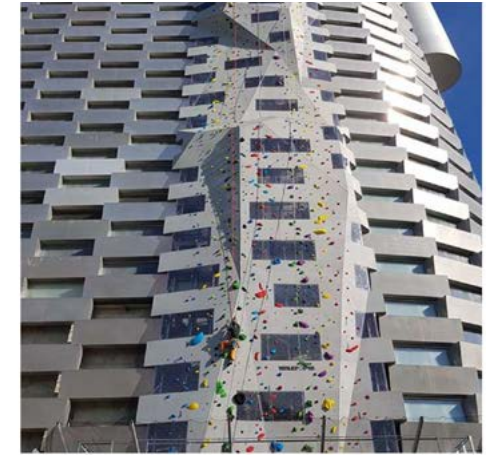
In het Haags Hotelbeleid (RIS310666) zijn de randvoorwaarden geschetst voor hotelontwikkeling. Het gebied in de directe nabijheid van het station is in principe geschikt voor een hotelconcept dat van toegevoegde waarde is op het bestaande hotelaanbod in Den Haag. Bij een initiatief is een toetsing ten aanzien van het hotelbeleid noodzakelijk. Een hotelconcept in combinatie met congresfaciliteiten heeft de voorkeur gezien de ligging nabij station Holland Spoor.

Leisure en dienstverlening

Om in Laakhavens Hollands Spoor een centrummilieu te realiseren en het gebied verder op de kaart te zetten zijn aantrekkelijke leisure voorzieningen van groot belang. Zoals blijkt uit de Strategie Toerisme (RIS302975) is een aantal publiektrekkers nodig om reuring te krijgen.

Bij leisure gaat het om aan (indoor) actieve sport en spel, activiteiten met combinatie van educatie en vermaak (edu-tainment) en andere bijzondere concepten. Er worden ook combinaties gemaakt met kunst en cultuur. De focus ligt op leisure voorzieningen met een lokaal of regionaal verzorgingsgebied, maar bijzondere concepten die (inter)nationaal bezoek naar het gebied trekken zijn denkbaar, al dan niet in combinatie met horeca bij het park. Daarnaast kan een bijzonder concept op hoogte, in de kronen van de hoogbouw, het gebied op de kaart zetten als aantrekkelijke bestemming en onderdeel van het CID.

Dit is voor een deel onder te brengen in een gemeenschappelijk cluster in combinatie met cultuur en maatschappelijke voorzieningen, daarbij denken we aan een foodcourt, leisure functies (bowlen, Jeu de boules, karaoke, VR), sportscholen en filmhuis dependance. Voor een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat is tot slot een compleet pakket aan dienstverlening en (kleinschalig) wellness aanbod van belang. Het gaat om kleinschalige diensten die betrekking hebben op gezondheid en ontspanning.



Uitwerking commercieel programma

In de tabel is het programma naar concept, omvang en locatie gespecificeerd in het gebied

Functie	Concept	Omvang (m ²)	plot
Woonwinkels (retail I)	Binnenstedelijke woonwinkels, zowel compactere als grotere woonwinkels in de plint met verdieping langs de Waldorpstraat. Metrage naar wens aan te passen door dichtleggen vloeren, koppelen of splitsen van units. Het gaat om de volgende branches: babywoonwinkel, slaapkamer of bed, keukens, meubelen, woonwarenhuis, tapijten, keukens, badkamers, verlichting, parket/laminaat, tegels, wooninrichting, -textiel en decoratie, zonwering en doe-het-zelf.	10.000-22.000	1, 2 t/m 5, 14, 15
Dagelijkse detailhandel (retail II)	In het wijkwinkelcentrum is ruimte voor full-service supermarkten en ketens, maar ook voor lokale ambachtelijke winkeliers. Rondom het station en de campus van de Haagse Hogeschool zijn enkele dagelijkse voorzieningen gevestigd. Voor Holland Spoor geldt dat de winkels vooral gericht zijn op forensen, reizigers en werkenden/studerenden in het gebied.	3.000-4.500	7
Niet- dagelijkse detailhandel (retail III)	In het wijkwinkelcentrum is ruimte voor niet-dagelijkse detailhandel	3.000-7.000*	4 t/m 7, 17, 18, 24, 27
Dienstverlening	Dienstverlening en (kleinschalig) wellness. Het gaat om diensten die betrekking hebben op gezondheid en ontspanning en inpasbaar zijn in de plint, gemiddeld 200 m ² per unit.	500-5.750*	1, 2 t/m 7, 11, 13, 17 t/m 19, 22, 24, 27, 29,
Leisure	Combinatie met sporthal en cultuur cluster in multifunctioneel gebouw. Bij het park en verspreid in heel het gebied. In de plinten en op verdieping (o.a. rond winkelcentrum)	7.000-16.700*	2 t/m 8, 10, 11, 13, 17 t/m 19, 22, 24, 27
Horeca	Bij het toekomstig wijkwinkelcentrum (dag)horeca een belangrijke ondersteunende functie (koffietenten, lunchzaken en terrassen). Daarnaast (middelzware) horeca langs het park en de kades (terrassen, restaurants, cafés). En in combinatie met het sport- en cultuurcluster.	2.850-11.700*	2 t/m 8, 11, 13, 15, 17 t/m 19, 22 t/m 24, 27, 29
Hotel	Een hotelconcept dat van toegevoegde waarde is op het bestaande hotelaanbod in Den Haag, bij voorkeur in combinatie met congresfaciliteiten	5.000-15.000	27, 28**

*) Voor plots 24, 27, 28 is een AOK gesloten voor 8.000-15.000 commercieel (waaronder detailhandel, horeca en dienstverlening), 5.000- 15.000 leisure, cultuur en sport en 5.000 m²-15.000 hotel. Daarnaast is 500 m² extra voor detailhandel opgenomen. Voor plot 29 is een AOK voor 2.700 m² voorzieningen en detailhandel gesloten.

**) Indien binnen de bandbreedte sprake is van een concept met toegevoegde waarde voor het gebied dat beter passend is op een andere locatie in Laakhavens Hollands Spoor kan hierover nader overleg plaatsvinden.

Raamwerkkaart met plotnummers



3.3.7 Maatschappelijke voorzieningen

In deze paragraaf is een nadere uitwerking gegeven van het maatschappelijk programma dat is opgenomen in Laakhavens Hollands Spoor voor onderwijs, zorg- en welzijn, sport en overige functies. Het programma is gebaseerd op richtinggevende normen die zijn opgenomen in de nota Haagse richtinggevende normen voor maatschappelijke voorzieningen en groen 2024 (RIS317835). Hierbij is uitgegaan van maximaal 11.400 woningen.

In de bijlage is een uitgebreide onderbouwing van het maatschappelijk programma in relatie tot de Structuurvisie CID en het uitgevoerde voorzieningenonderzoek CID (RIS316628) opgenomen. Voor maatschappelijke voorzieningen in de openbare ruimte en groen wordt verwezen naar het buitenruimteplan.

Naast ervoor zorgen dat de maatschappelijke voorzieningen ruimtelijk geborgd zijn, zullen de investeringen in deze voorzieningen voor de realisatie ook tijdig gereserveerd moeten worden.

Onderwijs

Basisonderwijs en ondersteunende functies

Voor onderwijs wordt met een ruimtereservering ingezet op een 1,5-lijns kindcentrum in 4 lagen waarbij de buitenruimte van de school en crèche/ BSO zich in het stadspark bevindt. Of de school (in zijn volledige omvang) nodig is zal bij volgende Integraal Huisvestingplannen Onderwijs duidelijk worden. Gelet op de wettelijke verplichting kan er geen tekort gepland worden. Daarbij geldt dat met de toekomstige fietstunnel naar de Schilderwijk binnen 350 meter al een school aanwezig is met nog capaciteit. De school wordt tevens benut als brede buurtschool gelegen aan het stadspark. Omdat volwaardige sportvelden voor georganiseerde buitensport zich niet om de hoek bevinden, zal de school ook worden ingezet met sportveldjes in het park voor sport-/spelcompetitie buiten schooltijd. Qua fasering wordt ingezet op een reservering verder weg in de tijd. Voor de eerstkomende periode wordt de overcapaciteit van de omliggende wijken benut. Ook wordt de bereikbaarheid met de realisatie van de fietstunnel onder spoor uitstekend. Voor middelbare scholen geldt dat er voldoende in de buurt zijn en dat er voor de middelbare school op de Binckhorst (John Dewey College) ook uitbreiding wordt voorzien.

Hoger onderwijs/ Mondriaancollege

In Laakhavens Hollands Spoor zal het Mondriaancollege met ca. 10.000 m² worden uitgebreid. Hierbij wordt de Rode Kruiskavel als mogelijke locatie verkend.

Zorg en Welzijn

Voor realisatie van een gezondheidscentrum wordt naar een locatie bij het winkelcentrum gezocht. Een apotheek en aanlandruimte voor dienstverlening en ontmoeting zal zich sowieso in de plint bevinden. Andere eerste en tweedelijnszorg voor de wijk kan ook op eerste verdieping landen. Hiermee is er zorg & welzijn dichtbij. Dagelijkse boodschappen, plek voor ontmoeting, gemeentelijke dienstverlening zitten bij elkaar.

Niet alle eerstelijnszorg zal in een cluster bij elkaar bij het winkelcentrum zitten. Fysio zal mogelijk in de plint elders bijvoorbeeld bij een fitnesscentrum terecht kunnen komen en hetzelfde geldt voor een tandartspraktijk, die ook terecht kan komen in een dienstverleningsplint op een andere plek. Dit aangezien deze functies ook qua uitstraling (afgeplakte raampartijen) niet erg aantrekkelijk zijn in de plint.

Daarnaast wordt een wijk- en buurtcentrum gerealiseerd nabij de school al dan niet met dienstverlening. Naast deze plek zijn andere locaties ook mogelijk. Afhankelijk van organisatiekracht kunnen combinaties gemaakt worden met buurtkamers of bijvoorbeeld een studentensociëteit. Voor een Centrum Jeugd en Gezondheid wordt op de huidige locatie op het stadsdeelkantoor Laak verkend of daar op termijn (indien nodig) uitbreiding op verdieping nodig is.



Kunst en cultuur en bibliotheken

Op de entreekavel (plot 8) zal een multifunctioneel kunst en cultuurgebouw met een dubbele sportzaal worden gerealiseerd. Het cultuurgebouw moet ruimte bieden aan maatschappelijke en culturele functies zoals een theater, bibliotheek, overige cultuur en horeca en leisure-activiteiten. De locatie ligt direct bij het winkelcentrum en bij de tramhalte, zodat de voorziening zowel voor het gebied als de omliggende wijken goed bereikbaar is. Voor de dubbele sportzaal zijn hierbij nog twee opties: of realisatie gezamenlijk met rest van multifunctionele gebouw of fasering later in de tijd. Met de laatste optie wordt beter aangesloten op de fasering van de sporthal op de Binckhorst.

Sport

Naast de dubbele sportzaal wordt ook een buitensportcluster aan de 'achterkant' van de Haagse Hogeschool gerealiseerd. Aan het water worden semi-openbare sportvelden gerealiseerd en de mogelijkheden voor een nieuwe watersportvereniging verkend. Daarnaast wordt gekeken naar een nieuw zwembad in de Binckhorst. Voor de sportvelden wordt ingezet op benutting van velden in Rijswijk en Vlietzone. De sportvelden zullen hierbij afgestemd worden op de behoefte van Laakhavens Hollands Spoor met ruimte voor studentensport.

Overige functies

In de plint en vooral in de eerste laag dient er ruimte gereserveerd te zijn voor functies, die nu nog niet zijn te voorzien. Hiervoor is de inzet een gemengde bestemming. Denk hierbij aan een gebedsruimte of een ambulancepost.

Uitwerking maatschappelijk programma

Maatschappelijke voorzieningen	Functie	Omvang (m ²)	Plots
Zorg & Welzijn	Club- en buurthuis, Wijk- en buurtcentrum, Servicepunt XL	1.750	9 en 10
	Studentensociëteit, combinatie met buurtkamer	n.t.b.	8, 9 en 10
	Zorg en welzijn, eerstelijnszorg	3.250- 6.750	2, 3, 4, 5, 6, 7, 11, 13, 16 t/m 19, 24, 29
	Maatschappelijke opvang/beschermd wonen (50 eenheden). Valt onder woonprogramma	1.750	9 en 10
Cultuur & Bibliotheken	Bibliotheek	550	8
	Cultuuranker /Laaktheater	2.000	8
	Haags Hiphopcentrum/Stichting Aight	2.000	8
	Overig cultuur	1.000	8
Sport	Dubbel sportzaal	3.000	8
	Dansschool/vechtsport/urbansport	440	8,9 en 10
Basisonderwijs	Basisschool, BSO, Crèche	3.200-4.700	9 en 10
Beroepsonderwijs*	Onderwijs MBO	10.000	23
Overig maatschappelijk	Restpost voor gebedsruimte, ambulancepost en overige voorzieningen	0-1.500	2 t/m 7
		1.200	9 en 10

* Voor plots 24, 27 en 28 is een AOK gesloten voor 15.000-25.000 m² onderwijs.



Raamwerkkarta met plotnummers

Sturing op maatschappelijke voorzieningen

Om te zorgen dat maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd worden, worden ruimtes gereserveerd conform bovenstaande tabel. Deze reserveringen zijn voor voorzieningen waar de gemeente investeert in de ontwikkeling op eigen grond of te verwerven gronden. Voor de eerstelijns en tweedelijns zorgvoorzieningen is dit niet het geval. Hierbij kan publiekrechtelijk gestuurd worden op maatwerk functies en activiteiten, zodat er geen andere functies kunnen komen die wellicht meer opbrengen. Deels zal wel ingezet worden op flexibiliteit om ook ruimte te kunnen bieden aan behoeften die zich gedurende gebiedsontwikkeling aandient. De reserveringen zullen op basis van Integrale Huisvestingsplannen (IHP) en uitvoeringsplannen hiervan, omgezet worden in concrete plannen gebaseerd op de meest actuele bevolkingsdata. Wel zal vanuit deze ontwikkelstrategie -vooruitlopend op de uitvoeringsplannen- voor IHP, commitment worden afgegeven op realisatie van een sport- en cultuurcluster.

3.3.8 Totaalprogramma

In de bijlage is een schuifruimtetabel opgenomen waarin het totale programma voor Laakhavens Hollands Spoor in bandbreedtes per plot, is weergegeven. Hierbij is een verdeling is gemaakt per functie en per plot. De plotnummers corresponderen met de ontwikkelplots op de raamwerkkaart. Voor enkele plots is een bandbreedte van het programma opgenomen om enige flexibiliteit bij de uitwerking van de verschillende ontwikkelingen mogelijk te maken. Dit is nodig om in te kunnen spelen op gewijzigde inzichten en veranderende marktomstandigheden binnen de planhorizon van 20 jaar, waarin Laakhavens Hollands Spoor fasegewijs tot ontwikkeling komt. Aanvullende voorwaarde is dat het programma moet passen binnen het massamodel en de daarin opgenomen metrages, raamwerkkaart, het plintenprogramma en de plintenkaart.

In de onderstaande tabel zijn de minimale en maximale bandbreedtes voor de diverse functies weergegeven in Laakhavens Hollands Spoor (LHHS). Hierbij is ook een onderverdeling gemaakt tussen de deelgebieden Laakhaven Centraal (LHC) en Hollands Spoor/ Campuskwartier (HSK).

Functie	Totaal LHC	Totaal HSK	Totaal LHHS
Wonen	6.550-8.000	2.800 -3.400	9.350-11.400
Retail I (woonwinkels)	10.000-22.000		10.000-22.000
Retail II (supermarkten)	3.000-4.500		3.000-4.500
Retail III (niet dagelijkse)	3.000-5.500	0-1.500	3.000-7.000
Kantoren	16.250-34.000	52.000-88.000	68.250-122.000
Dienstverlening	500-2.700	0-3.250	500-5.750
Leisure	6.000-10.700	1.000-6.000	7.000-16.700
Horeca	2.600-8.200	250-3.500	2.850-11.700
Hotel		5.000-15.000	5.000-15.000
Bedrijf BOG	21.000-30.000		21.000-30.000
Basisonderwijs	3.200-4.700		3.200-4.700
Beroepsonderwijs		0-10.000	0-10.000
Zorg en Welzijn I (o.a. 1e lijns zorg)	3.000-5.000	250-1750	3250-6.750
Zorg en Welzijn II	1.750		1.750
Cultuur & Bibliotheek	5.500-5.800		5.500-5.800
Sport	3.000-3.600	0-1.500	3.000-5.100
Overig Maatsch.	1.200-2.700		1.200-2.700



Raamwerkkaart met plotnummers

3.3.9 Verantwoording en monitoring

Monitoring

Bij de gebiedsontwikkeling van Laakhavens Hollands Spoor is het van belang grip te houden op de programmatische kaders en beleidsmatige doelstellingen. Dit geldt niet alleen in het totale gebied Laakhavens Hollands Spoor en de diverse ontwikkelplots, maar ook tussen de verschillende deelgebieden binnen het CID. Dit doen we via monitoring op CID niveau. Hierbij wordt voor de deelgebieden binnen het CID bijgehouden welk deel van een programma gerealiseerd is en of bijsturing nodig is. Hierover wordt jaarlijks gerapporteerd in de voortgangsrapportages van het CID.

In de monitoring worden de woningaantallen, het werkprogramma en voorzieningen (inclusief groen) afgezet tegen de ambities uit de structuurvisie en vastgestelde toekomstplannen. Hierdoor blijft een evenwichtige ontwikkeling van de diverse deelgebieden binnen het CID mogelijk. Zo nodig kan bijgestuurd worden door een uitwisseling qua programma tussen de deelgebieden mogelijk te maken, bijvoorbeeld wanneer in een deelgebied minder woningen worden gebouwd, deze opgave deels gerealiseerd kan worden in een ander deelgebied.

Verantwoording

Bij een ruimtelijke procedure voor een ontwikkeling moet nader worden gemotiveerd op welke wijze het plan past binnen de vastgestelde programmatische kaders en beleidsdoelstellingen van het Toekomstplan.

3.4 Stedelijke netwerken en systemen

3.4.1 Groenstructuur en voorzieningen

Voor Laakhavens Hollands Spoor is de groenstructuur uitgewerkt in het buitenruimteplan. Deze bestaat uit twee parken (in Laakhaven Centraal en Campuskwartier) en groenstroken langs de verschillende routes door het gebied. Het centraal gelegen park in Laakhaven Centraal is een belangrijk oriëntatiepunt in het hele gebied en vormt de samenkomst van veel collectieve voorzieningen, ontmoeting en recreatie. Naast openbaar groen wordt in Laakhavens Hollands Spoor ook ingezet op het vergroenen van daken en binnengebieden en in kleine straatjes.

Groennorm en kwaliteit

Conform de nota Haagse richtinggevende normen voor maatschappelijke voorzieningen en groen 2024 (RIS317835) geldt op gebiedsniveau voor het gehele CID de groennorm van 8 m² groen/woning voor hoogstedelijk gebied. Verschillen per deelgebied zijn mogelijk volgens de Structuurvisie CID en Onderzoek voorzieningenprogramma CID (RIS307135). Monitoring en eventuele (bij)sturing van deze groennorm vindt plaats op CID niveau.

Voor Laakhavens Hollands Spoor is vanwege het hoogstedelijk karakter daarom de inzet om zoveel mogelijk kwalitatief groen in het gebied te realiseren, o.a. door het aanleggen van een centraal park. Kwaliteitsaspecten om te betrekken zijn: bomenstructuur, klimaatadaptatie, biodiversiteit (met inzet op verscheidenheid aan bomen en bomen, die oud kunnen worden), sportieve en recreatieve routes om hard te lopen en te fietsen en ecologische netwerken in aansluiting op de stedelijke groene hoofdstructuur. Voor deze kwaliteitsthema's zijn normen en ambities opgesteld binnen de gemeente, zie de bijlage. Overkoepelend uitgangspunt hierbij is groen, tenzij, zoals beschreven in de Nota Haagse richtinggevende normen (RIS317835), de Wegwijzer Den Haag Klimaatbestendig (RIS308744) en in de Kadernota Openbare Ruimte (RIS310884).

Daarnaast wordt rekening gehouden met de afstand tot groen. De 3-30-300 regel is hiervoor maatgevend (RIS317835). Vanaf elke woning zijn zoveel mogelijk 3 bomen zichtbaar. In elke buurt is minimaal 30% van het grondoppervlak bedekt met boomkronen en binnen 300 meter van elke woning is een verblijfsplek. Waar die afstand te groot is, is het streven om voor het gebied een plek aan te wijzen voor nieuw groen.

Tot slot is het noodzakelijk om het beheer en de financiële gevolgen van het toevoegen van kwalitatief hoogwaardig groen mee te nemen in het ontwerp. Hiervoor dienen in een vroeg stadium de consequenties en oplossingen te worden onderzocht. De beheerparagraaf inclusief kosten wordt met elk Voorlopig Ontwerp van de openbare ruimte vastgesteld.

Door de gemeente en de marktpartijen die voornemens zijn in Laakhaven Centraal te ontwikkelen is al gewerkt aan een uitwerking van de duurzaamheidsambitie aan de hand van een ambitieweb. Hierin zijn de groenambities voor de vastgoedontwikkeling uitgewerkt.

3.4.2 Watersysteem

Voor Laakhavens Hollands Spoor is de waterstructuur uitgewerkt in het buitenruimteplan. Hierbij wordt aangesloten bij de vereisten vanuit het Hoogheemraadschap van Delfland en De Wegwijzer Den Haag Klimaatbestendig (RIS308745). Daarnaast dient rekening te worden gehouden met de 'Weging van het waterbelang'. Dit is hieronder nader toegelicht.

Weging Waterbelang

Water in de juiste hoeveelheid en van goede kwaliteit, is een belangrijke toegevoegde waarde voor een gebied. Te veel of te weinig water leidt tot problemen als wateroverlast, natte kelders en tuinen, paalrot en verzilting. Om te zorgen dat de inrichting van de fysieke leefomgeving en het watersysteem met elkaar samenhangen, bestaat de Weging Waterbelang van het Hoogheemraadschap van Delfland. Aan deze weging moet voldaan worden indien de ontwikkeling een buitenplanse omgevingsactiviteit betreft. Deze weging borgt dat ontwikkelingen geen negatieve impact hebben op het watersysteem (compensatie voor toename verharding) en dat de stad klimaatrobust wordt ingericht. Daarnaast geldt onze eigen Haagse Wegwijzer Klimaatbestendig den Haag: bij nieuwbouw hanteren we de eis dat 50 mm van een korte hevige bui van 70 mm in 1 uur op privaat terrein tijdelijk kan worden opgevangen en dat na minimaal 24 en maximaal 48 uur de bergingscapaciteit weer beschikbaar is.

3.4.3 Ondergrondse infrastructuur en voorzieningen van openbaar nut

In de huidige situatie ligt de ondergrond van Laakhavens Hollands Spoor al behoorlijk vol met kabels en leidingen. Met de toekomstige ontwikkelingen zal dit kabel- en leidingennetwerk verder uitgebreid moeten worden. Onderdeel hiervan is ook de aanleg van een middenspanningsring die nodig is voor de stroomvoorziening van het gebied.

Door de hoge dichtheid aan bewoners en hoogte van bouwmassa is er behoefte aan UTM masten op of aan nieuwe bebouwing. Vrijstaande masten in het gebied zijn onwenselijk. Afhankelijk van de dekkingsbehoefte door het nieuwe programma en dekkingsverliezen door de nieuwe gebouwen worden er plekken voor deze voorzieningen gealloceerd. Een nader te bepalen Programma van Eisen bij plotontwikkeling geeft inzicht in de te nemen bouwkundige voorzieningen. Het delen van aangewezen locaties (site sharing) door meerdere telecomaانبieders is daarbij het uitgangspunt.

3.4.4 Warmtesysteem

In 2021 heeft de gemeente via een aanbesteding een concessieopdracht verleend aan Eteck Energiebedrijven BV voor het ontwerp, de realisatie, financiering, onderhoud en exploitatie van een collectief warmtesysteem in Laakhavens. Op basis van deze concessie is Eteck 30 jaar lang verantwoordelijk voor de levering van warmte aan de nieuwbouw in het gebied, waarbij Eteck gebruik maakt van WKO-bronnen, aangevuld met thermische energie uit de Laakhavens (TEO) en luchtwarmtepompen. Daarmee kunnen in ieder geval de eerste (voor de komende 10 jaar) in Laakhavens Hollands Spoor geprogrammeerde nieuwe woningen (of Woningequivalenten) voorzien worden van warmte, koude en warm tapwater. Zo nodig zal het systeem met andere warmtebronnen worden uitgebreid waardoor alle beoogde nieuwbouw van warmte kan worden voorzien.

Om de bodemcapaciteit optimaal te benutten is in het Bodemenergieplan Laakhavens met warme en koude stroken vastgelegd waar WKO-bronnen mogen komen. In de collectiviteitseis is geregeld dat WKO-posities in Laakhavens uitsluitend vergund worden ten behoeve van het collectieve systeem. Op grond van het warmteplan Laakhavens is alle nieuwbouw in het gebied in principe verplicht om aan te sluiten op dit collectieve systeem, tenzij een minimaal even duurzaam alternatief wordt gerealiseerd.

Om het warmtesysteem te realiseren is ruimte nodig voor bronnen en leidingen in de ondergrond. In het buitenruimteplan is een verdere uitwerking van de inpassing van het warmtesysteem opgenomen. In gebouwen en op daken moet ruimte gereserveerd worden voor installaties, leidingen en pompen. Hierover worden afspraken met ontwikkelaars vastgelegd.

Naast het hiervoor beschreven collectieve warmtesysteem zijn reeds andere warmtewetten/systemen aanwezig. Bestaande bouw heeft deels een eigen warmtevoorziening (op basis van gas) of is aangesloten op het stadswarmtenet van Eneco. Daarnaast zijn recent enkele gebouwen gerealiseerd met een eigen warmtesysteem bestaande uit WKO-bronnen. In de eerste plaats blijven deze systemen los van elkaar functioneren, maar het is niet ondenkbaar dat in de toekomst koppelingen tussen deze verschillende systemen worden gerealiseerd.

3.4.5 Afval en logistiek

Conform de Nota Haagse hoogbouw wordt het afval in hoogbouw in pandig verzameld en vervolgens door de eigenaar of beheerder aan de openbare ruimte aangeboden. Daarnaast is het landelijk beleid dat tenminste restafval, papier en GFE op een kavel worden ingezameld. Vanwege de hoge dichtheid in Laakhavens Hollands Spoor heeft het inzamelen met mini-perscontainers de voorkeur boven rolcontainers vanwege ongewenste drukte op de openbare ruimte. Er wordt nader onderzocht hoe tot optimalisatie kan worden gekomen met de volgende uitgangspunten:

1. Zo min mogelijk belasting/ ruimtebeslag op de openbare ruimte.
2. Zo min mogelijk impact op de uitstraling van de plinten; creatieve inpassing in de buik van de gebouwen (of op -1) heeft de voorkeur.
3. een zo efficiënt mogelijk logistiek systeem voor het ophalen van afval.

3.5 Mobiliteit en parkeren

De ambitie om van Laakhavens Hollands Spoor een kwalitatief hoogstaand gebied te maken krijgt gestalte door aan te haken bij het gemeentelijk beleid zoals vastgesteld in Strategie mobiliteitstransitie Den Haag 2022 – 2040 (RIS310664), en het gebied in te richten volgens het STOMP principe. STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service en de Privé auto en geeft aan in welke volgorde bij de inrichting van Laakhavens Hollands Spoor naar de inpassing van de verschillende soorten mobiliteit wordt gekeken. Alle modaliteiten krijgen hiermee een plek in de ontwikkeling van Laakhavens Hollands Spoor.

Door het implementeren van het STOMP principe wordt Laakhavens Hollands Spoor een voetgangersvriendelijke wijk. Dit heeft implicaties op het gedrag van de bewoners en gebruikers van de voorzieningen in het gebied waarbij de autobereikbaarheid minder vanzelfsprekend wordt dan de bereikbaarheid voor langzaam verkeer. En komt tot uiting in de voorzieningen die voor de verschillende modaliteiten beschikbaar zijn zoals minder autoparkeerplaatsen en meer ruimte voor de fiets. Een voorbeeld hiervan is het realiseren van goede fietsparkeervoorzieningen bij de nieuwe basisschool in plaats van het aanleggen van autoparkeerplaatsen en een kiss and ride.

3.5.1 Voetganger als uitgangspunt

De voetganger is het uitgangspunt voor de ontwikkeling van Laakhavens Hollands Spoor. De voetganger kan door een netwerk van wandelpaden veilig door het gebied lopen. Door een uitgebreid netwerk van wandelpaden is Laakhavens Hollands Spoor verbonden met de stad. Bij de wandel- en fietsroutes wordt rekening gehouden met hitte en schaduw, om de routes naast veilig ook aantrekkelijk te maken.

3.5.2 Fietsen en fietsparkeren

Met de realisatie van de Velostrada over de Waldorpstraat wordt Laakhavens Hollands Spoor met een snelle directere verbinding verbonden met de Binckhorst, met Voorburg en Rijswijk en met de regio Leiden.

Om het gebied leefbaar te houden met zo min mogelijk gestalde fietsen in de openbare ruimte wordt het parkeren van fietsen en scooters in pandig opgelost. Voor bewoners van het gebied geldt parkeren van fietsen zo dicht mogelijk bij de woning om het gebruik van de fiets zo makkelijk mogelijk te maken. Ook wordt de fietsenstalling toegankelijk en beter bereikbaar gemaakt dan de auto, onder andere door de fietsenstalling in pandig te situeren. Hierbij gaat de voorkeur uit om deze onder maaiveld of op de verdieping te realiseren, om voldoende ruimte over te houden voor een levendige plint. Voor de bezoekers van de woningen en functies zoeken we naar geclusterde fietsenstallingen die logisch aansluiten op de fietsroutes en de functies waarvoor ze bedoeld zijn. Alleen bij functies waar bezoekers maar kort verblijven worden kleinschalige voorzieningen in de openbare ruimte getroffen.

3.5.3 Autoverkeer en parkeren

Doorgaand verkeer wordt zoveel mogelijk geweerd. In lijn met de Structuurvisie CID wordt in Laakhavens Hollands Spoor het verkeer niet door het gebied, maar er omheen geleid. De Waldorpstraat wordt gedeeltelijk eenrichtingsverkeersweg, alleen de bus kan in twee richtingen rijden. In de binnengebieden van Laakhavens Holland Spoor Centraal is geen plek voor doorgaand autoverkeer. Alleen bestemmingsverkeer (en logistiek verkeer) wordt zeer beperkt toegelaten.

Parkeren vindt uitsluitend in pandig plaats en niet in de openbare ruimte. De bereikbaarheid van Laakhavens Hollands Spoor wordt gewaarborgd met een beperkt aantal centrale collectieve parkeervoorziening(en). Hierdoor wordt het aantal entrees tot parkeerkeerge-

legenheid beperkt wat het binnengebied vrij houdt van auto's die op zoek zijn naar een parkeerplek. Door de lage parkeernorm worden andere vormen vervoer (waaronder OV) gestimuleerd. Hiermee wordt de openbare ruimte het domein van de voetganger en kan hier de bij het centrummilieu passende hoogwaardige verblijfskwaliteit worden gerealiseerd. Parkeren voor doelgroepen zoals minder validen wordt zo dicht als mogelijk in de ontwikkelingen opgelost en zoveel mogelijk in de mobiliteitshub.

3.5.4 Mobiliteitshub

Om de verschuiving van de auto naar andere vormen van mobiliteit te stimuleren (mobiliteitstransitie) zal een centrale mobiliteitshub worden gerealiseerd in Laakhaven Centraal. De hub biedt optimaal dubbelgebruik voor de verschillende functies en ruimte voor deel-mobiliteit en andere modaliteiten, zoals bijv. fietsen. Er is niet voor elke nieuwe bewoner van het gebied een parkeerplek en dus toegang tot een eigen auto beschikbaar. Door de inzet van deelmobiliteit is het toch mogelijk voor elke bewoners om toegang te hebben tot automobilititeit wanneer nodig.

Het (ondergronds) parkeren is onderdeel van het ruimtelijk model Laakhaven Centraal. De kern van deze oplossing is een grote centrale mobiliteitshub die deels onder de Megastores en deels onder het park terecht zal komen. Kleinere parkeervoorzieningen in het gebied zijn functioneel met de centrale mobiliteitshub verbonden. Mogelijk dat in de toekomst ook de bestaande parkeergarage van het Campuskwartier aan het functionele systeem kan worden toegevoegd.

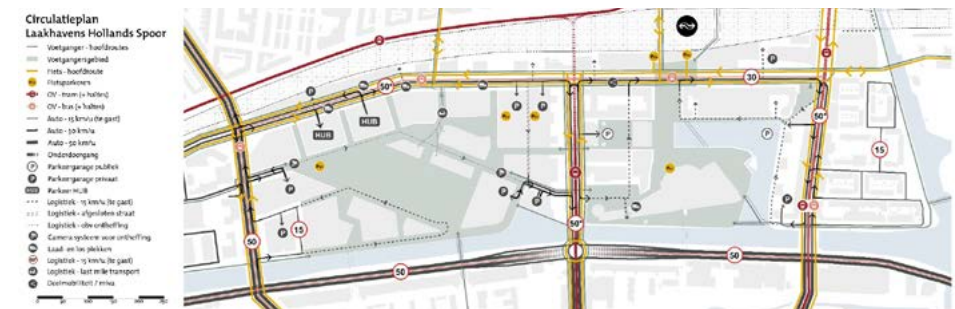
De ontsluiting van de centrale mobiliteitshub vindt plaats vanaf de Waldorpstraat, zodat het middengebied rond het centrale park autoluw blijft. Ook de kleinere voorzieningen worden zodanig ontsloten dat het middenterrein autoluw kan blijven. Gezien het feit dat de gebruikers van de centrale mobiliteitshub ook bewoners en bezoekers van de omliggende bebouwing zijn zal de governance en exploitatie van de mobiliteitshub nog nader (moeten) worden bepaald, om verder concreet invulling te geven aan de benoemde mobiliteitstransitie.



Mogelijke invulling mobiliteitshub Laakhaven Centraal en bestaande parkeervoorziening.

3.5.5 Verkeerscirculatie

Op basis van de principes uit de voorgaande paragrafen is voor het gebied een Verkeerscirculatieplan op hoofdlijnen opgesteld, dat in bijgaande figuur is weergegeven. Hierin is te zien dat door het consequent toepassen van de principes een leefbaar en aantrekkelijk binnen het gebied ontstaat vrij van doorgaand verkeer en gericht op de voetganger en fietser. Door het toepassen van een beperkt aantal lusjes voor bestemmingsverkeer zijn de gebouwen bereikbaar.



Verkeerscirculatieplan Laakhavens Hollands Spoor (nadere uitwerking Buitenruimteplan)

3.6 Duurzaamheid op kavelniveau

Voor Laakhavens zijn de verschillende duurzaamheidsambities en randvoorwaarden uitgewerkt op kavelniveau. Deze algemene gemeentelijke ambities en eisen zijn terug te vinden in de bijlage. Deze zijn gebaseerd op het duurzaamheidsbeleid van de gemeente Den Haag, waaronder onder meer de Nota duurzaamheid (RIS301829), de Energievisie Den Haag 2040 (RIS180175), Wegwijzer Den Haag Klimaatbestendig (RIS308744), het beleid Toekomstbestendig bouwen, incl. het Puntensysteem natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen (RIS321843) en het Beleidsplan Zorg, Jeugd en Volksgezondheid "Gezond en Veerkrachtig" Den Haag 2019-2022 (RIS303812). Hierbij zijn de ambities en randvoorwaarden verdeeld in 6 onderwerpen: energie, mobiliteit, circulariteit, groen, klimaatadaptatie en gezondheid. De hierin benoemde ambities en randvoorwaarden zijn kaderstellend voor de bouwontwikkelingen.

Per ontwikkeling worden op kavelniveau de ambities op duurzaamheid concreet vormgegeven. Bijvoorbeeld met behulp van de ambitiewebmethode worden afwegingen gemaakt en principe afspraken opgesteld voor het plot. In de nader uit te werken planproducten worden deze ambities en eisen geactualiseerd, uitgewerkt en opgenomen.

Door de gemeente en de marktpartijen die voornemens zijn in Laakhaven Centraal te ontwikkelen is al gewerkt aan een uitwerking van de duurzaamheidsambitie aan de hand van een ambitieweb. Hierin zijn de duurzaamheidsambities uitgewerkt op het gebied van klimaatadaptatie (zorgen voor hittebestendigheid), gezondheid (het creëren van een groene leefomgeving) en duurzame mobiliteit (focus op actieve mobiliteit).

DEEL B

4 Ontwikkelstrategie

4.1 Van ontwikkelvisie (wat) naar ontwikkelstrategie (hoe)

In de voorgaande hoofdstukken is behandeld welke ruimtelijke, programmatische en beleidsmatige kaders mee worden gegeven aan initiatiefnemers bij de gebiedsontwikkeling Laakhavens Hollands Spoor. In dit hoofdstuk worden de gemeentelijke sturingsinstrumenten toegelicht om tot daadwerkelijke ontwikkeling te komen (het HOE). Hierbij wordt ingegaan op het grondbeleid, de planologische sturing, de verwerving en uitplaatsing, de gebiedsexploitatie en de kosten en opbrengsten.

4.1.1 Grondbeleid

In de “Nota Grondbeleid 2024 en verder” (RIS319970) beschrijft de gemeente de ambities voor het verder ontwikkelen van de stad. Vanwege de schaarse ruimte wil de gemeente de stadsontwikkeling meer bepalen en sturen; integraal en gebiedsgericht. Bovengenoemde nota zet de kaders en richtlijnen uit voor de gemeenteraad en het college van burgemeester & wethouders, externe partijen en de ambtelijke organisatie. Waarbij de gemeente zelf dus een actieve(re) houding dan voorheen aanneemt in het grondbeleid. De gemeente kiest haar rol afhankelijk van de urgentie en de gewenste invloed op de ontwikkeling. Bij die houding komt vanzelfsprekend ook het bepalen van welke instrumenten en samenwerkingsvormen daarbij kunnen passen.

4.1.2 Inzet instrumenten

Het grondbeleid heeft meerdere instrumenten die toepasbaar kunnen zijn:

- *Kostenverhaal en financiële bijdragen*: Via kostenverhaal betalen initiatiefnemers kosten voor plannen en voorzieningen. Met de regeling financiële bijdragen kan de overheid bepaalde andere kosten verhalen.
- *Voorkeursrecht*: Met het vestigen van een voorkeursrecht krijgt de overheid het eerste recht van koop op een onroerende zaak.
- *Verwerving*: Aankopen van gronden en/of opstallen. En het beëindigen van huur-/gebruiksovereenkomsten. In eerste instantie zal getracht worden op minnelijke wijze te verwerven, mocht dit niet succesvol zijn dat kan de gemeente het instrument onteigening inzetten.
- *Onteigening*: naast een minnelijke verwerving zal ook een onteigeningsprocedure gevoerd moeten worden om alle percelen vrij van rechten te kunnen verkrijgen. Voor het kunnen inzetten van het onteigeningsinstrument is een planologische grondslag nodig.

Kostenverhaal en actieve verwerving zijn in de gebiedsontwikkeling Laakhavens Hollands Spoor aan de orde. Daarnaast zal het onteigeningsinstrument worden ingezet om zekerheid te verkrijgen dat alle percelen die nodig zijn om het plan tijdig uit te voeren, in eigendom bij de gemeente komen.

4.2 Samenwerking gemeente en marktpartijen

4.2.1 Rolverdeling gemeente en marktpartijen

De gemeente heeft in de uitvoering van de gebiedsontwikkeling verschillende rollen waaronder:

- *Publiekrechtelijk orgaan* voor het opstellen van kaderstellende documenten (Toekomstplan) voor Laakhavens Hollands Spoor, de procesondersteuner in de gebieds- en planontwikkeling voor alle planinitiatieven, de planologische toetsing van de beoogde kwaliteit tijdens het proces en het borgen van het kostenverhaal. Daarnaast heeft de gemeente als publiekrechtelijk orgaan een rol bij het borgen van en sturen op de kwaliteitskaders (ook tijdens de realisatie!) bij de besluitvorming door het college en de raad. Hierbij speelt ook de Adviescommissie Omgevingskwaliteit een belangrijke rol.
- *Erf-verpachter c.q. bloot grondeigenaar* en kan e.e.a. borgen in de erfpachtvoorwaarden en de suppletie.
- *Verwerver en realisator* van de openbare ruimte opgave, het groen in de openbare ruimte en de daarbij behorende voorzieningen, e.e.a. te borgen in het kostenverhaal en aanvullende afspraken.
- *Grondeigenaar en verwerver* van percelen welke in ontwikkeling genomen of getenderd kunnen worden. Naar gelang de juridische mogelijkheden kunnen de locaties een rol spelen in een publiek-private samenwerking of in de markt gezet worden.

In de samenwerking voor een omvangrijke gebiedsontwikkeling als Laakhavens Hollands Spoor, zijn diverse manieren om als gemeente een rol te nemen in de samenwerking, waarbij de mate van regie meer bij de gemeente of meer bij een marktpartij kan liggen, dan wel gelijk verdeeld is. De keuze voor een samenwerkingsvorm heeft gevolgen voor sturing, risicoverdeling, rendement, capaciteit etc. Per deelgebied en/of project kan de gemeente een afweging maken tussen de verschillende samenwerkingsvormen.

De rol van de ontwikkelaars is primair om voor eigen rekening en risico de door hen voorgenomen projecten te realiseren. Meerdere ontwikkelaars hebben eigen grondposities in het

gebied Laakhavens Hollands Spoor. De gemeente is in beginsel eigenaar van de openbare ruimte en enkele (ontwikkel)locaties. In het kader van een effectieve en haalbare gebiedsontwikkeling is samenwerking tussen ontwikkelaars onderling en met de gemeente essentieel. Waarbij in het gebied de afspraken zich in verschillende stadia bevinden. Voor bijvoorbeeld het deelgebied Spoorzone HS is al langere tijd sprake van een samenwerking omdat al afspraken zijn gemaakt met marktpartijen. Voor het deelgebied Laakhaven Centraal is deze ontwikkelstrategie kaderstellend voor de te maken afspraken.

Ook zijn er locaties waar de ontwikkelvisie ontwikkelpotentie voor een nieuw programma voorziet, op basis waarvan deze locaties op termijn in ontwikkeling genomen kunnen worden. Op de ontwikkeling van deze locaties wordt geanticipeerd door bijvoorbeeld een ruimtereservering voor economisch programma en/of ondergronds parkeren. Op termijn zal blijken of de private partij daadwerkelijk tot ontwikkeling wenst over te gaan en dan afspraken met de gemeente wenst te maken.

Een enkele locatie kent gemengd grondeigendom, deels van gemeente en deels van een marktpartij. Ook hier geldt dat op termijn en op basis van het vastgestelde Toekomstplan met de daarin opgenomen ontwikkelkaders zal worden bepaald of partijen tot ontwikkeling wensen over te gaan en concretere planvorming wordt ingezet. In geval van gemengd eigendom dient de vraag van grondverwerving en transactie uitgewerkt te worden in relatie tot bijv. het Didam- arrest.



Grondeigendom bestaande situatie

4.2.2 Samenwerking Spoorzone HS en Campuskwartier

In dit deelgebied is sprake van ontwikkellocaties die (1) eigendom zijn van derden danwel erfpacht en (2) locaties die eigendom zijn van de gemeente, zoals de locaties Stamkartstraat en de Rode Kruis locatie.

Ontwikkeling kavels derden

Voor de ontwikkeling van het gebied rondom station Hollands Spoor en de realisatie van The Grace, onderdeel van Haagvlietpoort, zijn reeds anterieure overeenkomsten gesloten met marktpartijen. Hierin zijn afspraken gemaakt over onder andere programmering, kostenverhaal en realisatie. Deze overeenkomsten zijn leidend voor de verdere samenwerking met deze marktpartijen.

De ambities die geprojecteerd zijn op kavels van derden waar nog geen afspraken over zijn, zijn vertrekpunt om met deze partijen nadere verkennende gesprekken te voeren om deze ambities te vertalen naar concrete plannen. Zodat nadere afspraken voor de realisatie vastgelegd kunnen worden in anterieure overeenkomsten. Het Toekomstplan biedt voor de uitwerking van deze plannen de kaders.

Gemeentelijke kavels

Voor de gemeentelijke kavels in dit gebied geldt dat de gemeente de volledige regie heeft over de planning en verdere ontwikkeling van deze kavels. De ambities voor de programmering zijn in samenhang bepaald. Omdat de gemeente deze zelf ontwikkelt, wordt ervan uitgegaan dat de gemeente voor deze kavels een eigen grondexploitatie zal voeren. De opbrengsten van de exploitatie kunnen ten goede komen aan deze gebiedsontwikkeling, mits daar door bevoegd gezag (de gemeenteraad) een besluit over genomen is. Indien de gemeente ervoor kiest om haar kavels in ontwikkeling te brengen dan zal dat via een openbare selectieprocedure op de markt worden gezet. Uitzondering op deze regel kan aan de orde zijn mits vanuit Didam-richtlijnen de juiste argumenten kunnen worden aangebracht. De wijze waarop de gemeente de kavels op de markt gaat brengen vraagt nog verdere uitwerking en zal in een latere fase worden bepaald.

In het geval van een selectieprocedure zijn daarbij drie onderdelen van belang: 1) de ontwikkelstrategie, 2) de samenwerkingsstrategie en 3) de selectiestrategie. De ontwikkelstrategie wordt duidelijk met dit Toekomstplan en met een biedboek voor de betreffende locatie. Dit biedboek is een projectvoorstel met de stedenbouwkundige kaders en een

stappenplan hoe te komen tot realisatie. Ambitie, programma van eisen en opgave worden beschreven. Hierin zal ook duidelijk zijn hoe het grondbeleid wordt ingezet: blijft de erfpacht, wat is de positie van de erfpachter en welke stappen horen daarbij.

In de samenwerkingsstrategie moet duidelijk worden met wie of wat voor type partij en in welke verhouding de samenwerking vormgegeven kan worden. Om te komen tot een goede partnerselectie en uiteindelijk een gewenst plan kan de gemeente verschillende manieren van samenwerkingen kiezen:

- *Een selectie op prijs:* de gemeente weet precies wat ze wil, heeft een uitgewerkt plan en vraagt enkel de bouw van het plan. De partij met de beste prijs wint.
- *Een selectie op plan:* de gemeente vraagt op basis van een programma van eisen een planuitwerking (vaak schetsontwerp) met plan van aanpak, ontwikkelvoorwaarden en een planning. De partij met de beste prijs-kwaliteit verhouding wint. Het plan wordt vervolgens samen met de gemeente uitgewerkt.
- *Een selectie op partner:* de gemeente selecteert op de competenties van een partij. Dit zijn vaak zowel inhoudelijke competenties én samenwerkingscompetenties. Met de partner wordt vervolgens samen bekeken wat de beste oplossing is voor de betreffende opgave.

Met de geselecteerde partij wordt, eventueel in samenhang met een overeenkomst, een haalbaarheidsonderzoek gestart of conform het schetsontwerp de vervolgstappen kunnen worden genomen. Bij een positief besluit kan de vervolgprocedure opgestart worden, zoals een grondreserveringsovereenkomst waarna de ontwikkelaar aan de planologische procedure kan starten. Dit past het meest bij de rol van ‘verleidend facilitator’, zoals opgenomen in de Nota grondbeleid 2024 Den Haag.

4.2.3 Samenwerking Laakhaven Centraal

Laakhaven Centraal (LHC) is een gebied waar we werken aan een grote en langdurige ontwikkeling met een grote financieringsopgave. In het deelgebied hebben drie grote marktpartijen een grondpositie als erfpachters van een groot deel van de gronden. In de Ontwikkelvisie is een sterke afhankelijkheid tussen de mogelijke realisatie van bouwplannen en bijvoorbeeld de gewenste collectieve voorzieningen, het groen in het centrale park en een oplossing voor het parkeren, dat grotendeels moet worden gerealiseerd op kavels die bovendien nog verworven moeten worden. Daarmee is de ‘wederkerigheid’ en afhankelijkheid tussen alle partijen groot. De gemeente is hier nadrukkelijk een actief

investerende partij, met name door de benodigde verwerving in het middengebied. De gemeente is verder eigenaar van de bestaande openbare ruimte en enkele percelen, zoals de locaties Taalplein en Leeghwaterplein, die daarmee ingebracht kunnen worden in de gebiedsontwikkeling.

Dit is de belangrijkste reden voor de keuze voor het opstellen van een Samenwerkingsovereenkomst voor het deelgebied LHC (SOK). Hiermee worden de onderlinge relaties tussen de beoogde investeringen en plannen van alle betrokken partijen overeengekomen. Dit schept verplichtingen, maar met name duidelijkheid voor alle betrokken partijen om tot daadwerkelijke uitvoering van projecten over te kunnen gaan.

Voor een (groot) deel van deze gronden wensen de erfpachters tot ontwikkelingen over te gaan. Dit biedt de uitzonderlijke situatie dat met een beperkt aantal partijen een aanzienlijk deel van het gehele gebied in (her-)ontwikkeling kan worden genomen. Gezien de (beperkte) draagkracht van de gemeente om de gehele gebiedsontwikkeling naar zich toe te trekken, er al ontwikkelende partijen zijn die omgevingsvergunningaanvragen hebben ingediend en het feit dat de gemeente nog wel regie wil behouden op de (toekomstige) openbare ruimte is een nauwe samenwerking nodig. Binnen Laakhaven Centraal is daarom het uitgangspunt van de samenwerking ‘Development Apart Together’ (‘Samen ontwikkelen en los van elkaar’). Daarmee kan de gemeente met de ontwikkelende marktpartijen en de ontwikkelende partijen onderling zowel gezamenlijke als individuele afspraken maken. In november 2024 is door de gemeente en drie ontwikkelende partijen c.q. erfpachthouders in het gebied Laakhaven Centraal een samenwerkingsbrief ondertekend om met elkaar te komen tot een samenwerking gericht op de realisatie van de gebiedsontwikkeling van dit plangebied.

Samenwerkingsovereenkomst Laakhaven Centraal

Het juridisch kader voor deze samenwerking wordt na vaststelling van het Toekomstplan vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst (SOK); een private overeenkomst tussen de ontwikkelende partijen en de gemeente. De SOK heeft tot doel om kaders te geven aan de sterke onderlinge afhankelijkheden die bestaan tussen de publieke- en private opgaven enerzijds en de omvangrijke publieke en private investeringen anderzijds. Onderdeel van de afspraken is daarom het vastleggen van de te realiseren projecten met het bijbehorend programma, zowel door de gemeente als de marktpartijen.

Daar waar de marktpartijen kaders en zekerheden wensen ten aanzien van het door de gemeente te (laten) realiseren openbare gebied en de mobiliteitshub, wenst de gemeente kaders vast te leggen voor de projecten ten behoeve waarvan zij investeringen doet en de wijze waarop deze gerealiseerd kunnen worden. Denk hierbij aan de programmering van het vastgoed, de fasering, de wijze waarop de buitenruimte wordt gerealiseerd, de uitgangspunten voor kostenverhaal en de voorwaarden waaronder de gemeente bereid is mee te werken aan de nieuw te vestigen erfpachtrechten binnen Laakhaven Centraal. Na het sluiten van de SOK zullen, indien het kostenverhaal niet al verzekerd is in de SOK, vervolgens met de betreffende marktpartijen separate anterieure overeenkomsten gesloten worden over het kostenverhaal op basis van dan verder uitgewerkte, specifieke planontwikkeling en eventueel andere uit te werken afspraken.

Marktpartijen die vooralsnog geen onderdeel vormen van deze samenwerkingsovereenkomst maar wel een grondpositie hebben binnen het plangebied, kunnen initiatief nemen tot planontwikkeling, die door de gemeente in eerste instantie zal worden getoetst aan het Toekomstplan. Met deze partijen dient altijd het kostenverhaal verzekerd te worden - omdat het gebied vooral erfpacht betreft - de voorwaarden waaronder de gemeente meewerkt aan de nieuwe bestemming van het erfpachtrecht.

4.3 Planproces tot omgevingsvergunning

Na vaststelling van de onderdelen van het Toekomstplan is de inzet om het vervolgplanproces zoveel mogelijk volgens de Omgevingswet vorm te geven waarbij aangesloten wordt bij de producten die hiervoor nodig zijn. Voor Laakhaven Centraal wordt al gewerkt aan een juridisch planologisch kader in de vorm van een TAM-Omgevingsplan. Voor de overige ontwikkelingen in het gebied, waar nog geen afspraken over gemaakt zijn, is de verwachting dat hiervoor in aansluiting op de Omgevingswet zal worden gewerkt met bouwenvelopen als basis voor de juridisch-planologische vervolgprocedure.

Een bouwenvelop dient als input voor een (B)OPA-procedure en een anterieure overeenkomst. Een bouwenvelop is locatie-gebonden en niet gebonden aan een opdrachtgever. Het opstellen van een bouwenvelop voor een bouwblok of een groep van bouwblokken vindt plaats door de gemeente in samenwerking met een initiatiefnemer/ ontwikkelaar met een eigendoms-ontwikkelpositie. Daarin kan de markt binnen de ruimtelijke kaders in deze ontwikkelstrategie de massa verder ontwikkelen en houdt de gemeente de regie op

de aansluiting met de openbare ruimte. De bouwenvelop toont de randvoorwaarden per bouwblok inclusief toegangen bebouwing, overgangszones binnen-buiten, positie technische ruimten, hoogte peilmaten, afmetingen en profielen daktuinen, enz. Het beargumenteert tevens vanuit de geest van het BKP als de regels niet gevolgd worden. Hiermee borgt de gemeente de sturing op kwaliteit en vergemakkelijkt de vergunningsprocedure.

4.4 Planologische sturing

Om ontwikkelingen in Laakhavens Hollands Spoor planologisch-juridisch mogelijk te maken zijn op basis van de Omgevingswet drie instrumenten die de gemeente kan inzetten:

- Wijzigingsplan Omgevingsplan
- Tijdelijke Alternatieve Maatregel-IMRO plan (hierna: TAM-Omgevingsplan), inzet is beperkt tot 1 januari 2026.
- Buitenplanse Omgevingsplanactiviteit (BOPA)

Hieronder is een beknopte toelichting opgenomen van deze instrumenten. Elk instrument heeft voor- en nadelen waardoor per ontwikkeling tot een andere keuze kan worden gekomen. Ook is een aantal randvoorwaarden waardoor een bepaald instrument logisch of noodzakelijk is: bijvoorbeeld bij eventuele grondverwerving (of onteigening), keuzes in plangrenzen (in tijd of als gevolg van kostenverhaal), fasering en samenhangende uitvoering (bouwprogramma en realisering van bijvoorbeeld het park en de mobiliteitshub) en private overeenkomsten rond kostenverhaal.

Wijzigingsplan Omgevingsplan

De procedure voor de wijziging van het omgevingsplan is vergelijkbaar met een bestemmingsplanwijziging onder het oude recht. Omdat de gemeente beschikt over één integraal omgevingsplan voor de gehele gemeente is een wijziging voor een nieuwe ontwikkeling een wijzigingsbesluit voor het integrale omgevingsplan (in plaats van een omgevingsplan voor een specifieke locatie). Met dit wijzigingsbesluit wordt de nieuwe ontwikkeling planologisch al opgenomen in het omgevingsplan en kan de procedure van de aanvraag van de omgevingsvergunning(en) (voor bijv. bouwen) relatief snel worden doorlopen.

TAM-Omgevingsplan

Het TAM-Omgevingsplan is een Tijdelijk Alternatieve Maatregel (TAM) van het Rijk die ingezet mag worden tot 1 januari 2026. Het TAM-Omgevingsplan is een maatregel waardoor een plan wordt opgesteld conform de inhoud van de Omgevingswet, maar met de oude techniek van de WRO. Dit heeft als voordeel dat niet gewacht hoeft te worden op invulling/ uitwerking van het omgevingsplan voor de hele gemeente en urgente gebiedsontwikkelingen doorgang kunnen krijgen, ondanks de problemen met de nieuwe software en STOP/TPOD-techniek¹. Dit betekent dat het ontwerp TAM-Omgevingsplan uiterlijk december 2025 door het college ter inzage moet worden gelegd. Vaststelling van het plan kan dan in 2026 plaatsvinden. Mocht het niet lukken om het TAM-plan voor 1 januari 2026 ter inzage te leggen dan zal een wijzigingsplan omgevingsplan worden opgesteld.

BOPA

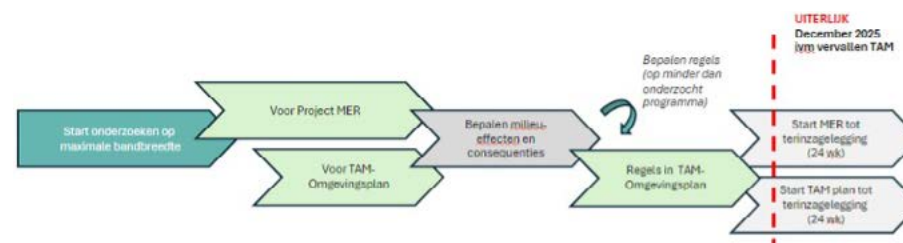
Een BOPA-vergunning (vergunning voor een buitenplanse omgevingsactiviteit) is enigszins vergelijkbaar met een aanvraag omgevingsvergunning onder het oude recht. Hiervan kan gebruik worden gemaakt als een activiteit niet voldoet aan de regels van het omgevingsplan en niet vergunningsvrij is. Het bevoegd gezag mag een BOPA alleen verlenen met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (artikel 8.0a, lid 2, Bkl) en de activiteit ook (aannemelijk) uitvoerbaar is en voldoet aan het geldende beleid van het Rijk, de provincie en de gemeente. Als een ontwikkeling afwijkt van het beleid maar toch wenselijk is, kan het bevoegd gezag alsnog de BOPA verlenen. Ook dan is een goede motivering van het besluit in afwijking van het beleid nodig. Een BOPA mag je vervolgens ook in twee (of meer) fasen aanvragen: een logische fasering is daarbij een aanvraag voor de gebruiksactiviteiten en een aanvraag voor de overige activiteiten, waaronder de ruimtelijke bouwactiviteit

4.4.1 Laakhaven Centraal

Voor het deelgebied Laakhaven Centraal wordt ingezet op een TAM-Omgevingsplan onder andere vanwege mogelijkheden voor onteigening, een aantal gemeenschappelijke oplossingen waaraan kostenverhaal is gekoppeld en het sneller kunnen bouwen door één ruimtelijke procedure. Daarnaast biedt het TAM-Omgevingsplan meer flexibiliteit bij het

uitwerken van de verschillende ontwikkelplots. Een BOPA moet namelijk concreter worden uitgewerkt.

Vanwege de omvang dient ook een Project-MER worden opgesteld. Deze is procedureel gekoppeld aan het TAM-Omgevingsplan en dient parallel opgesteld te worden. Om gebruik te kunnen maken van het TAM-Omgevingsplan dient het ontwerp TAM-Omgevingsplan en ontwerp Project-MER voor 1 januari 2026 ter inzage te liggen, ingevolge artikel 11.1 van het Besluit elektronische publicaties. Mocht blijken dat deze datum niet gehaald wordt dan zal ingezet worden op een wijzigingsplan omgevingsplan.



Processchema TAM-Omgevingsplan en Project-MER Laakhaven Centraal

Scope Tam-Omgevingsplan Laakhaven Centraal

Voor Laakhaven Centraal is geïnventariseerd welke ontwikkelingen meegenomen moeten worden. Het betreft de ontwikkelplots 1 (deels), 2 t/m 13, 16 t/m 18 (deels), 20 en 21. Dit zijn o.a. ontwikkelplots waarover de gemeente in gesprek is over dan wel afspraken heeft gemaakt over de ontwikkelingen (zie onderstaande afbeelding) of zelf wil ontwikkelen. Ontwikkelingen die via een aparte procedure zijn of worden vergund, zoals de Verheeskade fase I (plot 18 deels en plot 19) worden niet meegenomen in het TAM-Omgevingsplan.

Daarnaast zijn enkele plot-overstijgende maatregelen nodig om dit deelgebied tot ontwikkeling te brengen waaronder de aanleg van een mobiliteitshub, park en enkele infrastructurele maatregelen, zoals een brug en een tunnel/ spooronderdoorgang. Deze worden ook meegenomen als ontwikkeling binnen het projectgebied van de Project-MER en het plangebied van het TAM-Omgevingsplan.

Hierbij dient te worden opgemerkt dat voor het realiseren van de tunnel een kavel moet worden verworven van een private partij (20 en 21). Deze kavel wordt meegenomen in

¹ Voor meer informatie: <https://www.geonovum.nl/geo-standaarden/omgevingswet/tam>

het TAM-Omgevingsplan en het Project-MER, omdat deze randvoorwaardelijk is voor de compensatie van de bedrijven. Hiervoor zal op korte termijn nog een ontwikkelprogramma worden uitgewerkt.

Naast de ontwikkelplots waarover afspraken zijn of worden gemaakt zijn er nog enkele andere plots die, in lijn met de ontwikkelvisie, interessant zijn om te ontwikkelen zoals plots 14 en 15. Hiervoor zijn echter nog geen afspraken gemaakt met de erfpachters c.q. ontwikkelaars, omdat de betreffende erfpachter geen ontwikkeling wenst of de ontwikkelaar niet de erfpacht van de gehele locatie bezit. Daarom worden deze plots vooralsnog niet meegenomen in het TAM-Omgevingsplan.



Mee te nemen ontwikkelplots TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal en Project-MER.

4.4.2 Spoorzone HS en Campuskwartier

Voor Spoorzone HS zijn voor een aantal ontwikkelingen al separate procedures doorlopen, op basis waarvan de plannen kunnen worden vergund, inclusief MER-procedures. Voor de overige ontwikkelingen kan nog worden bepaald of deze via een wijzigingsbesluit Omgevingsplan zal verlopen of dat een BOPA-procedure moet worden gevolgd. De afweging om daarin een keuze te maken zal afhangen van factoren zoals de benodigde integraliteit, flexibiliteit en snelheid van de ontwikkeling die hiermee mogelijk wordt gemaakt.

Voor het deelgebied Campuskwartier zijn twee gemeentelijke kavels die potentieel (her) ontwikkeld kunnen worden. Het betreft de Stamkartstraat en Rode Kruisgebouw. Beide locaties hebben momenteel een tijdelijke invulling (voor de komende 4-7 jaar) en daarna

zijn pas procedures aan de orde. Daarnaast zijn in het Campuskwartier kavels van derden aanwezig waar potentieel herontwikkeling kan plaatsvinden.

Aangezien de komende jaren nog sprake is van een tijdelijke invulling op de ontwikkelplots Stamkartstraat en Rode Kruisgebouw kan te zijner tijd gekozen worden voor het opstellen van een Wijziging Omgevingsplan of een BOPA. Per plot kan dan een eigen procedure worden gekozen afhankelijk van fasering en details van de ontwikkeling. Vanwege het individuele karakter van de verschillende kavels is op dit moment de verwachting dat deze ontwikkelingen via een BOPA-procedure zullen verlopen.

4.4.3. Compensatie bedrijvigheid Laakhaven Centraal

Op dit moment bevindt zich in Laakhaven Centraal een grote hoeveelheid bedrijfsruimten. Deels moeten deze worden verplaatst of gesaneerd voor onder andere het park in Laakhaven Centraal. De transformatie naar het gemengd woon-werkgebied vraagt dus verwerving en uitplaatsing van bestaande bedrijvigheid. Daarnaast zorgt de sloop van de Megastores ervoor dat ook diverse winkels en leisure concepten moeten vertrekken. Niet alles kan terugkeren in Laakhaven Centraal en het nieuwe Laakhavens Hollands Spoor.

Bij de ontwikkelvisie is afgesproken om een strategie op te stellen voor de huidige bedrijven die beter passen in een ander gebied dan in het hoogstedelijk gebied dat we voorzien in Laakhaven Centraal. Dit ook in relatie tot de grote opgave voor ruimte voor werk, zoals beschreven in het Programma Bedrijfshuisvesting (RIS318691). Een deel van het gebied is aangewezen als provinciaal bedrijventerrein. Bij transformatie geldt vanuit het provinciaal beleid een compensatieplicht voor bedrijven met een hoge milieucategorie (3.1 en hoger). Hiervoor is het Compensatieplan Laakhavens (RIS321166) opgesteld. Het compensatieplan omvat de verplichte planologische compensatie voor hogere milieucategorieën, waarbij zwaardere bedrijvigheid wordt uitgeplaatst. In het compensatieplan wordt de GAVI-kavel ingezet als compensatielocatie voor hogere milieucategorieën. De GAVI-kavel is een van de meest concrete mogelijkheden voor compensatie van HMC door toevoeging van een nieuw bedrijventerrein. Laakhavens is opgenomen in de door GS aanvaarde regionale bedrijventerreinstrategie van de MRDH (Strategie Bedrijventerrein Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2023-2030, 11 september 2023) en kan als zodanig gebruik maken van het surplus aan aanbod (waar de GAVI-kavel onderdeel van uitmaakt) in de regio. Het compensatieplan is regionaal afgestemd en goedgekeurd tijdens de bestuurscommissie van de MRDH op 5 februari 2025.

Er hoeft volgens provinciaal beleid geen planologische compensatie plaats te vinden voor bedrijfsruimten in lagere milieucategorieën 1 en 2. Er is echter een groot tekort aan bedrijfsruimte in de stad. Daarnaast is deze bedrijvigheid van belang voor de Haagse economie, verzorging van producten en diensten en werkgelegenheid. In de huidige situatie is ongeveer 40.000 m² BVO aan milieucategorie 1 en 2 aanwezig in Laakhaven Centraal. In de toekomstige situatie komt ca. 21.000-30.000 m² bedrijfsruimte BVO in milieucategorie 1 en 2 terug in Laakhaven Centraal. Als er 25.000 m² terugkomt resteert een opgave van ca. 15.000 m² BVO in milieucategorieën 1 en 2. Er wordt nader onderzocht op welke wijze deze teruggebracht kan worden op andere locaties in de stad. Het gaat hierbij om het planologisch mogelijk maken van of het creëren van kansen voor bedrijfsruimtes. In Laakhaven Centraal wordt ingezet op het realiseren van een werkgebouw in de eerste fase, zodat er ook in het gebied zelf schuifruimte ontstaat voor te verplaatsen bedrijven. De gemeente is niet verantwoordelijk voor de daadwerkelijke verplaatsing van een bedrijf, maar zal haar best doen om die ondernemers die hun locatie moeten verlaten, te helpen nieuwe huisvesting te vinden.

4.5 Verwerving en transformatie Laakhaven Centraal

4.5.1 Instrumenten verwerving

In de Nota Grondbeleid 2024 en verder heeft de gemeente Den Haag 5 verschillende instrumenten benoemd om in te zetten voor het verkrijgen van gronden, te weten:

1. minnelijke (grond)verwerving;
2. beëindiging of het niet heruitgeven van het erfpachtrecht;
3. voorkeursrecht;
4. onteigening;
5. stedelijke kavelruil.

De voorkeur van de gemeente ligt bij het minnelijk verwerven, zoals aankopen en huurbeëindigingen, van de benodigde percelen tegen marktconforme prijzen en voorwaarden. Een dergelijke aankoop wordt onderbouwd met een taxatie door een onafhankelijke deskundige. Tegelijkertijd start de gemeente bij een minnelijke verwerving de voorbereidingen voor een onteigeningsprocedure. Dit versnelt het proces indien een minnelijke verwerving niet slaagt. Bovendien kan volledige schadeloosstelling alleen worden geboden als er een voornemen tot onteigening is.

De onteigeningsprocedure is opgenomen in de Omgevingswet. De gemeenteraad besluit tot het geven van de onteigeningsbeschikking, waarna de bestuursrechter wordt verzocht deze beschikking te bekrachtigen. Tegen deze uitspraak is hoger beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Daarnaast wordt een afzonderlijke schadeloosstellingsprocedure gevoerd bij de civiele rechter om de schadeloosstelling vast te stellen.

De onteigeningscriteria in de Omgevingswet zijn:

1. **Onteigeningsbelang:** in het belang van het ontwikkelen, gebruiken of beheren van de fysieke leefomgeving (algemeen belang), zoals mogelijk gemaakt in een vastgesteld omgevingsplan of in een verleende omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit.
2. **Noodzaak:** Alle andere mogelijkheden zijn uitgeput, zoals minnelijke verwerving, zelfrealisatie door de huidige grondeigenaar of een gedoogplicht.
3. **Urgentie:** De ontwikkeling ten behoeve waarvan wordt onteigend moet binnen drie jaar starten.

4.5.2 Verwerving Laakhaven Centraal

Om de herontwikkeling van Laakhaven Centraal mogelijk te maken, moet tijdig worden gestart met de verwerving van percelen en opstallen. De gemeente richt zich in eerste instantie op minnelijke verwerving. De gemeente is enkel verplicht tot planologische compensatie en niet tot de daadwerkelijke verplaatsing van de bedrijven, hoewel zij zich daar waar mogelijk wel voor zal inspannen. Dit is van belang in relatie tot behoud van voorzieningen en werkgelegenheid in de stad. Dit proces zal meerdere jaren in beslag nemen.

Om te garanderen dat alle benodigde percelen (met opstallen) tijdig in gemeentelijk eigendom komen, wordt een onteigeningsprocedure gestart.

Het TAM-Omgevingsplan vormt de grondslag voor de onteigening. Op basis van dit plan kunnen ook omgevingsvergunningen voor bouwactiviteiten worden verleend. De verwervingskosten worden meegenomen in het kostenverhaal en via de anterieure overeenkomsten verhaald.

4.5.3 Transformatie; uitplaatsing of retour in nieuwbouw

De gemeente zal zich inspannen om de bedrijven, die nu in Laakhaven Centraal zijn gevestigd te ondersteunen in het vinden van passende alternatieven, wetende dat de mogelijkheden binnen Den Haag beperkt zijn. De gemeente kan daarom op geen enkele wijze in juridische zin aan een resultaatverplichting gehouden worden. Gelet op het belang van ondernemerschap en werkgelegenheid in de stad zal deze dialoog wel met de individuele ondernemers worden gevoerd.

Wij zien een onderscheid tussen twee functies die door de transformatie plaats moeten maken: (1) functies met een verzorgingsgebied tot net buiten het plangebied en (2) functies die in principe op stedelijke schaal hun verzorgingsgebied kennen. Ofwel, functies waarvan de klandizie voornamelijk uit de stad of regio komt.

Voor functies die een verzorgingsgebied hebben in de directe omgeving, is het van belang om te onderzoeken of het nieuwe programma ruimte voor deze functies biedt. Daarnaast is in de keuze tot uitplaatsing uit het gebied of het opnemen in het nieuwbouwprogramma nog aan de orde: (1) of de desbetreffende ondernemingen in staat zijn de kosten van nieuwbouw te dragen in hun onderneming en (2) hoe om te gaan met fasering en sloop/ nieuwbouw. Alleen indien nieuwbouw beschikbaar is in het gebied, kan verhuizing plaats vinden en blijven functies in het bestaande verzorgingsgebied actief. Niet alle bestaande ondernemers kunnen terugkeren in de nieuwbouw. Voor de woonwinkels geldt bijvoorbeeld dat er geen ruimte meer is voor alle bestaande winkels, waarmee behoefte ontstaat aan een 2e locatie elders in Den Haag of de regio. Dit wordt nader onderzocht.

4.6 Gebiedsexploitatie

Voor het totale gebied is een gebiedsexploitatie nodig met als doel te sturen op de balans van totale kosten van uitvoering van de gebiedsontwikkeling, de opbrengsten vanuit het gebied en de benodigde aanvullende dekking. Voor het gebied Spoorzone HS en Campuskwartier is reeds een business case vastgesteld (RIS309486). Daarnaast is specifiek voor Laakhaven Centraal een business case opgesteld.

4.6.1 Kosten

De gemeentelijke kosten zoals opgenomen in de gemeentelijk business case voor Laakhavens Hollands Spoor (zoals geraamd), bestaan uit kosten voor de openbare ruimte (inclusief het park en voorzieningen), de gebiedsgerichte meerkosten (in pandig fietsparkeren voor bezoekers en gebruikers) de bovenwijkse kosten en de apparaatskosten. Deze zijn hieronder nader toegelicht.

Kosten openbare ruimte

De opgave inzake de openbare ruimte omvat thema's zoals ruimtelijke kwaliteit, groen, water, kunstwerken, voorzieningen (o.a. speelvoorzieningen), mobiliteit en bereikbaarheid. Hierbij wordt uitgegaan van een nagenoeg gehele vervanging van de huidige openbare ruimte waar de tijdelijke inrichting ook onderdeel van is. Naast de bovengrondse inrichting, dienen ook ondergrondse maatregelen getroffen te worden zoals de eventuele (ver-)plaatsing van kabels en leidingen en riolering. Deze opwaardering leiden met de areaaluitbreiding (park) en verschuiving van grijs naar groen tot een toename van de beheerskosten binnen het gebied.

De aanleg van het centrale park in Laakhaven Centraal maakt evenals de herinrichting van de campus rondom de Haagse Hogeschool onderdeel uit van de kosten van de openbare ruimte. De realisatie van extra woningen in het gebied legt ook extra druk op het groen in de stad. Het is daarom wenselijk om extra groen te realiseren in het gebied. Onderdeel van het park is groen, sport, spelen, playgrounds en de buitenruimte voor een school. Er wordt gestuurd op combinaties van gebruik (ruimte wordt benut voor zowel spelen als groen, of groen en waterberging, etc.). De kosten gemoeid met het mogelijk maken van het centrale park, zoals onder andere de onteigenings- en verwervingskosten vallen in de totale opgave van kosten voor de openbare ruimte.

Bovenwijkse kosten

Om de verdichting van het CID en daarmee de bereikbaarheid van het CID nu en in de toekomst veilig te stellen is in het kader van de Structuurvisie een pakket aan noodzakelijke mobiliteitsinvesteringen opgesteld. Deze investeringen zijn voorwaardelijk voor de verdichting. Alle projecten in het CID moeten naar rato en conform wet- en regelgeving, waaronder de regels omtrent kostenverhaal, bijdragen aan deze kosten.

Apparaatskosten

Deze kosten hebben betrekking op de benodigde apparaatskosten voor planbegeleiding en projectmanagement en de controle op deelgebiedsniveau en de tijdsinvloeden als gevolg van de verwachte uitvoeringstermijn.

4.6.2 Opbrengsten

De opbrengsten in deze gebiedsontwikkeling bestaan onder andere uit verkoop bouwrijpe grond en mogelijk erfpachtsuppletie. Deze dienen zo ver toereikend ter dekking van de gemeentelijke kosten. Aanvullend zal de gemeente, voor zover niet anderszins verzekerd, trachten haar kosten middels anterieure overeenkomsten te verhalen. Daarnaast zijn er subsidies van het Rijk (inclusief desbetreffende cofinanciering) die als dekking dienen.

4.6.3 Kostenverhaal

De gemeente zet in op maximaal kostenverhaal bij faciliterende projecten. Er worden afspraken gemaakt met initiatiefnemers voor het verhalen van de gemeentelijke kosten. Dit kan privaatrechtelijk (met een overeenkomst) of publiekrechtelijk (met een kostenverhaalsbeschikking) worden geregeld. Zolang gemeentelijk kostenverhaal niet is verzekerd zal de gemeente geen medewerking verlenen aan planologische aanpassingen.

Voor Spoorzone HS zijn met diverse ontwikkelaars al anterieure overeenkomsten (AO's) gesloten en is een gebiedsexploitatie opgesteld voor de aanleg van de openbare voorzieningen en inrichtingskosten openbare ruimte. Voor de openbare ruimte is het schetsontwerp Campuskwartier en Spoorzone HS opgesteld waarin is aangegeven welke ingrepen er plaatsvinden. Deze wordt nog uitgewerkt naar een Voorlopig en een Definitief Ontwerp met beheerplan om deze tot uitvoering te brengen.

Voor nieuwe initiatieven tracht de gemeente om via anterieure overeenkomsten tot afspraken te komen met initiatiefnemers. Mocht dat niet lukken, dan verhaalt de gemeente haar kosten via de publiekrechtelijke weg.

4.7 Overige kosten en opbrengsten

4.7.1 Buitenplanse kosten

Voor deze kosten geldt, dat deze niet vallen binnen de gebiedsexploitatie en daarmee niet via kostenverhaal verhaald kunnen worden. Hiervoor worden andere middelen ingezet om de ambities waar te maken. Het gaat hierbij om buitenplanse investeringen in de openbare ruimte en maatschappelijke voorzieningen. Met buitenplanse investering wordt bedoeld dat ingezet wordt op sportieve en recreatieve routes voor de nieuwe bewoners. Deze routes eindigen niet bij de gebiedsgrenzen, maar er wordt gezorgd voor aansluiting richting onder andere het Rijswijkse Bos en Zuiderpark. Hierbij wordt ingezet op een combinatie van verbetering bestaande routes/paden en realisatie nieuwe paden. Langs deze paden wordt ingezet op sporttoestellen, waarvoor in het gebied zelf (in de tijdelijkheid) niet voldoende ruimte is. Ook de realisatie van de benodigde buitensportvelden is een uitwerkingsopgave buiten het gebied.

De gemeente heeft voor de realisatie van maatschappelijke voorzieningen te maken met kosten voor grond- (grex), bouw- en beheerexploitatie. Alleen mogelijke onrendabele top in de grond (grex) en gebiedsgerichte meerkosten vallen binnen de gebiedsexploitatie. De dekking van bouwkosten voor realisatie (reservering) van een school, welzijnsvoorziening, cultuur- en sportcluster valt hier buiten.

4.7.2 Financiële dekking maatschappelijke voorzieningen

De financiering van maatschappelijke voorzieningen in het gebied gebeurt via een combinatie van gemeentelijke investeringen, subsidies en bijdragen van andere partijen; de laatste als het gaat om particuliere zorg en culturele initiatieven. Binnen de gemeentelijke meerjarenbegroting zijn voor de eerstvolgende jaren oplopende reeksen opgenomen (IHP-middelen voor het MIP), met name voor onderwijshuisvesting, cultuur & bibliotheken, sport en zorg & welzijn. Voor bekostiging is het noodzakelijk dat de meerjarenbegroting met oplopende reeks IHP-middelen wordt doorgetrokken en investeringen gekoppeld worden aan de gebiedsontwikkeling. Als de benodigde IHP-middelen beschikbaar zijn, worden deze met voorrang ingezet voor de realisatie van voldoende maatschappelijke voorzieningen. Bij de planoptimalisatie daarbij kunnen onderdelen van het beoogde maatschappelijke programma of bepaalde metrages komen te vervallen.

Naast investeringskosten zijn er ook structurele exploitatielasten (zoals beheer, onderhoud en personeelskosten), waarvoor ook oplopende reeks in de begroting en uitbreiding van personeelscapaciteit noodzakelijk is. Veel beslissingen worden genomen voorbij de planingshorizon van de begroting, terwijl met aanbestedingsprocedures e.d. wel al eerder keuzes feitelijk worden genomen. Dat betekent dat ook met deze investeringsstrategie indirect al een voorschot wordt genomen op extra IHP-middelen en prioritering daarvan voor het sport- en cultuurcluster.

4.7.3 Structurele kosten (en opbrengsten)

De ontwikkeling van Laakhavens Hollands Spoor zal invloed hebben op de structurele kosten en opbrengsten van de gemeente. Aan de kostenkant is het waarschijnlijk dat de kosten voor onderhoud en beheer toenemen als gevolg van een 'hoger kwaliteitsniveau openbare ruimte' en intensiever gebruik en toename van het te beheren areaal wegens verwerving en wijziging erfpachtrechten o.a. om de voorziene wegenstructuur te kunnen realiseren. Ook nemen de kosten voor de gemeentelijke dienstverlening en exploitatie van maatschappelijke voorzieningen toe als gevolg van het hogere inwonersaantal.

De structurele opbrengsten van de gemeente nemen niettemin ook toe. Niet alleen zal het gebied in de toekomst een hogere waarde hebben, en daarmee een hoger grondslag voor belastingen, maar ook is het aannemelijk dat de gemeente additionele Rijksmiddelen krijgt als gevolg van het hogere inwonertal. Het structurele gevolg van de ontwikkeling op de kosten en opbrengsten is nog in ontwikkeling. We wegen deze per deelontwikkeling op basis van life-cycle beschouwing af en maken dit nog inzichtelijk.

4.8 Inrichting en Beheer Openbare ruimte

In de gebiedsontwikkeling is sprake van huidig en toekomstig openbaar gebied. In principe is de openbare ruimte eigendom van de gemeente Den Haag. Alle verantwoordelijkheden, het eigendom en het beheer voor deze openbare ruimte ligt dan dus ook bij de gemeente Den Haag. In het buitenruimteplan wordt bepaald wat het toekomstig openbaar gebied gaat zijn in de gebiedsontwikkeling.

Voor toekomstig openbaar gebied dat nu eigendom is van de marktpartijen geldt in de basis dat deze volgens de eisen van de gemeente in eigendom en beheer over gaat naar de gemeente. Hiervoor zijn ook afspraken vereist, zoals bijvoorbeeld het moment van over-

dracht, het ontwerp (aangelegd volgens het Handboek Openbare Ruimte en het buitenruimteplan) en de kostenverdeling. Deze afspraken zullen in de overeenkomsten met marktpartijen worden vastgelegd. Voor buitenruimte dat in privaat eigendom is en blijft geldt dat alle verantwoordelijkheden, inclusief het beheer liggen bij de private eigenaar. Private ruimte is alleen toegankelijk voor bevoegden.

Naast openbare en private buitenruimte is er nog de mogelijkheid van publiek toegankelijke private ruimte. Hierbij liggen alle verantwoordelijkheden en het beheer bij de private partij, maar is de private ruimte publiek toegankelijk. De wenselijkheid van publiek toegankelijke private ruimte zal van situatie tot situatie beoordeeld moeten worden. Waarbij er afspraken over onder andere precieze verantwoordelijkheden, aansprakelijkheden en kosten gemaakt dienen te worden.

Tot slot kan er sprake zijn van openbare ruimte, waarvoor over het gebruik en programmering ervan afspraken gemaakt kunnen worden met marktpartijen/ belanghebbende partijen.

5. Realisatie

5.1 Fasering en leefbaarheid

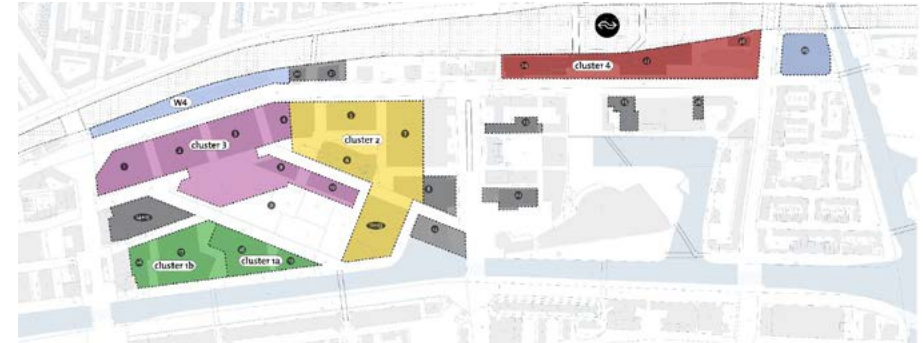
Deze ontwikkelstrategie geeft een ontwikkelperspectief voor de komende 20 jaar. Uiteraard kunnen niet alle ontwikkelingen tegelijkertijd van start gaan. De hele gebiedsontwikkeling zal daarom gefaseerd tot uitvoering gebracht moeten worden.

5.1.1 Technisch faseringsdraaiboek

Om in de transformatiefase grip te houden op een goed functionerende buitenruimte wordt het Technisch Faseringsdraaiboek (TFD), als onderdeel van het buitenruimteplan, als instrument ingezet. Het doel van het TFD is het verkrijgen van inzicht in (noodzakelijke) volgorde en samenhang van fysiek ruimtelijke claims in de transitiefase. Het biedt een toetsingskader om de veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid, functionaliteit en beheerbaarheid binnen en rondom het gebied op peil te houden. Daarnaast brengt het in beeld op welk moment in welke behoefte moet worden voorzien ((fiets-)parkeren, groen, afval, maatschappelijke voorzieningen etc.). Het TFD levert input voor de planning en strategie van de realisatie. Om de impact op de omgeving tijdens de bouw te beperken en het bouwterrein te verkleinen dient daarbij ook rekening te worden gehouden met het beleid Toekomstbestendig bouwen (RIS321843).

Realisatie per cluster

Belangrijk uitgangspunt voor het TFD is dat realisatie per cluster wordt uitgevoerd. Door een logische werkvolgorde van en binnen een cluster (van binnen naar buiten) te hanteren wordt het mogelijk om de verschillende disciplines van de ondergrondse infra eenmalig en gelijktijdig aan te leggen. Daardoor worden de investeringen in de openbare ruimte op een efficiënte wijze gedaan. Overlast (veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid) voor de huidige en toekomstige bewoners en gebruikers is een belangrijk beoordelingscriterium in het afwegingskader voor de uiteindelijke fasering.



Clusterverdeling Laakhavens Hollands Spoor

Werkzaamheden binnen een cluster hebben de volgende volgorde:

- Sloop bestaande bouw
- Herschikken ondergrondse infra
- Bouwweg aanleggen
- Realisatie vastgoed
- Herinrichting openbare ruimte

Spelregels

De clustering en het volgen ervan kan alleen in een harmonische samenwerking waarbij partijen oog hebben voor elkaars belangen. De clustering zal echter in praktijk niet altijd een op een matchen met de gewenste individuele plannings. Bij het TFD zijn een aantal spelregels in hoofdlijnen opgesteld. Met behulp van het TFD, deze spelregels en de toetsingscriteria kan een faseringsplan worden gemaakt. Het faseringsplan zal nader worden uitgewerkt en vastgelegd in een overeenkomst met de ontwikkelende partijen.

De spelregels in hoofdlijnen zijn:

- Bouw kan in 1 cluster tegelijk plaatsvinden. Als de wens is om in twee clusters gelijktijdig te bouwen, zullen door ontwikkelaar(s) maatregelen getroffen moeten worden om aan de toetsingscriteria te voldoen.
- Herschikken en aanleggen ondergrondse infra vinden plaats vóór start bouw aangrenzende plots. Kabels en leidingen aan- en/of verleggen prevaleert boven start bouw plot i.v.m. kosten efficiëntie. Indien ontwikkelaar desondanks de bouw start alvorens K&L zijn aan/ verlegd worden afwijkingen en meerkosten als gevolg daarvan doorgelegd aan ontwikkeling/ ontwikkelaar.

- Afstemming NUTS-partijen vindt plaats per cluster met gemeente, betreffende ontwikkelaar(s) en NUTS-partijen (SO/VO/ DO). Extra kosten in geval van aanpassing door voort-schrijdend inzicht/ aanpassing planning zijn voor veroorzaker.
- Planningen worden getoetst (op basis van de toetsingscriteria) aan het TFD. Issues die hieruit naar voren komen, zullen door ontwikkelaar worden opgelost of planning wordt aangepast om issues te voorkomen.
- In het concessiegebied van Eteck geldt; Per cluster wordt uitgegaan van 1 technische ruimte t.b.v. WKO (tenzij vanuit capaciteit blijkt dat een extra TR nodig is).

Toetsingscriteria TFD

Zoals aangegeven worden de planningen getoetst aan het TFD. Voor het TFD zijn een vijftal toetsingscriteria opgenomen waaraan voldaan dient te worden:

Middenspanningsring

De uitbreiding van de Middenspanningsring is noodzakelijk om de toekomstige woningen en de realisatie van de bouw van stroom te voorzien. Deze moet dus in de fasering vooroplopen.

Veiligheid

Het gebied moet tijdens en na de ontwikkeling en realisatie veilig zijn voor bewoners en ondernemers. Veiligheid gaat over zowel verkeer, sociale veiligheid als over bouwveiligheid.

Bereikbaarheid

Het gebied moet ook tijdens bouw en ontwikkeling bereikbaar zijn en blijven voor gebruikers, bewoners, openbaar vervoer en Nood-en Hulpdiensten. De clustering draagt hier zorg voor en daarnaast zorgt ze ervoor dat er bouwverkeer routes gekozen kunnen worden die voor langere tijd stabiel blijven. Ook zorgt clustering ervoor dat er geen bouwverkeer meer (of zo minimaal mogelijk) langs reeds afgeronde deelgebieden komt. Zodat hier de openbare ruimte definitief ingericht kan worden en er minimale overlast is voor bewoners.

Leefbaarheid

Grote clusters maken het mogelijk om (semi)permanente inrichting Openbare Ruimte te realiseren, waardoor deze functioneert en ook prettig is om in te verblijven. Denk aan inrichting verkeersstromen, maar ook groenvoorzieningen en speelruimte waar mogelijk. Daarnaast voorkom je de beleving continu op een bouwplaats te wonen.

Efficiëntie aanleg openbare ruimte

Het is van belang dat de ondergrondse infrastructuur zo veel mogelijk in één keer goed wordt aangelegd. Zodat de straat, zo min mogelijk, meerdere keren open moet. Het advies is om in het gebied van binnen naar buiten te werken, zodat nieuw aan te leggen openbaar gebied in een zo vroeg mogelijk stadium kan worden gerealiseerd, zonder dat het daarna wordt kapotgereden door bouwverkeer. Een voordeel van het aanleggen van de openbare ruimte, kabels en leidingen per cluster is dat alle bestaande K&L in een keer vervangen/ verplaatst kunnen worden.

Tijdelijkheid

In de realisatieperiode is sprake van 'tijdelijkheid' in de zin dat de gebiedsontwikkeling een langjarig traject is, waar in de tussentijd gebouwen en openbare ruimte een tijdelijke bestemming of gebruik kunnen hebben of een tijdelijke beheerfase aan de orde is. Ook in die periode moet het een leefbaar gebied zijn. Denk hierbij aan;

- Het borgen van de toegankelijkheid van het gebied voor verkeer en personen.
- Het realiseren van groen voor de termijn van de uitvoeringsfase, zoals bijvoorbeeld het proefpark in de Binckhorst en de lege kavels die daar worden omgevormd naar tijdelijk groen.
- Zorgen dat er in de tussentijd genoeg en bereikbare voorzieningen zijn voor de bewoners, aangezien veel van de voorzieningen in het park zijn bedacht en dus ook pas aan het einde van de ontwikkeling gerealiseerd zullen gaan worden.
- Het voorkomen van braakliggend terrein en leegstaande panden om de leefbaarheid in het gebied te behouden. Hier ligt nadrukkelijk de kans voor tijdelijk gebruik in het kader van Stadmaken.

Hiervoor zullen afspraken gemaakt moeten worden, waarbij ook de volgordelijkheid van werkzaamheden van invloed kunnen zijn. Het TFD dient hierbij als toetsingsinstrument.

5.1.2 Faseringsplan

Op basis van het TFD kan een faseringsplan opgesteld worden. Deze fasering zal zoveel als mogelijk aansluiten op de in het TFD gedefinieerde clusters. In deze fasering worden een aantal zaken geborgd en per fase aangeduid:

- Projecten vastgoed en openbare ruimte (onder- en bovengronds) in samenhang uitvoerbaar

- Benodigde capaciteit parkeren per fase inzichtelijk en eventueel tijdelijke parkeervoorzieningen
- Aanwezig groen per fase
- Fasering van benodigde dekking in de businesscase LHC

Het faseringsplan vormt een van de kaders waarover afspraken worden gemaakt voor de samenwerkende marktpartijen in Laakhaven Centraal. Het faseringsplan heeft het TFD, spelregels en de toetsingscriteria als uitgangspunt.

5.1.3 Planning uitvoeringsfasen

De planning van de komende uitvoeringsfasen is direct voortkomend uit en gerelateerd aan de bovenbeschreven fasering. Tegelijkertijd is in deze planning aangegeven welke planningsprocedures doorlopen gaan worden en welke besluitvormingsmomenten aan de orde zijn als randvoorwaardelijke zaken om de fasering daadwerkelijk te kunnen realiseren. In de uitvoeringsorganisatie Laakhaven Centraal zal de uitvoeringsplanning – samen met het TFD – als instrument worden gebruikt om te sturen op de uitvoering van de gebiedsontwikkeling.

5.2 Stadmaken

Laakhavens Hollands Spoor transformeert de komende periode naar een hoogstedelijk woon-werkmilieu. Het gebied krijgt hiermee een compleet nieuwe identiteit. Op dit moment is Laakhavens Hollands Spoor voor veel mensen nog relatief onbekend, er is weinig levendigheid op straat en het gebied wordt met name bezocht vanuit een ‘functioneel’ doel; winkelen of bezoek bedrijven. Er is veel leegstand in het gebied, wat juist kansen biedt om (in de tijdelijkheid) activiteiten met meerwaarde voor het gebied en de omgeving mogelijk te maken. Door middel van Stadmaken willen we de bekendheid van Laakhavens Hollands Spoor vergroten. Ook de projectontwikkelaars met grondposities in Laakhavens Hollands Spoor zetten zich al enige tijd in om (tijdelijke) initiatieven in het gebied van de grond te krijgen met bovenstaand doel voor ogen. Zo zijn er zijn al diverse (tijdelijke) functies naar het gebied gekomen, zoals Club Laak, NEST, Graffitimuseum, Pastagilde, Megavet Vintage Stores en krijgt het stadmaken al vorm.

5.2.1 Doel

De strategie van Stadmaken is gericht op het verlevendigen van het gebied, een economische impuls geven en een verandering bewerkstelligen van het imago van het gebied. We willen Laakhavens Hollands Spoor aantrekkelijker maken voor bewoners en gebruikers en bijdragen aan de toekomstige identiteit, zowel voor (toekomstige) ondernemers als hun klanten. Het gaat om de identiteit zichtbaar en voelbaar maken en de (economische) attractiviteit vergroten als onderdeel van het CID.

De beoordelingscriteria van initiatieven zijn gerelateerd tot hun inhoudelijke bijdrage aan de CID doelen, de uitvoerbaarheid en de bijdrage aan het creëren van nieuwe samenwerkingsverbanden. Elk initiatief zal worden beoordeeld op:

1. Verhoging leefbaarheid in het gebied en aansluiting bij één of meer van de kernwaarden (vernieuwen, verbinden, verrassen). Dit kan bijvoorbeeld door innovatie te bewerkstelligen in het gebied, te experimenteren met nieuwe vormen van samenwerking, tijdelijke ontmoetingsruimtes te creëren of het eigen karakter van de gebieden te versterken.
2. Uitvoerbaarheid: Initiatief creëert geen belemmering in de uitvoering van de gebiedsontwikkeling en is op korte termijn uitvoerbaar.
3. Aantoonbaar draagvlak: Bewoners/ ondernemers/verenigingen zijn betrokken (niet een initiatief van 1 persoon) en bij voorkeur een combinatie van verschillende partijen.

Stadmaken is geen synoniem voor tijdelijkheid; het draait om duurzame verbetering van een plek, waarbij tijdelijke acties en ingrepen als instrumenten kunnen dienen.

5.2.2 Aanpak

Er wordt op een aantal locaties ingezet op: tijdelijke ingrepen in de openbare ruimte, bedrijvigheid in de plint en in de openbare ruimte, kunst, spel- en sportactiviteiten en sociale activiteiten. Enkele voorbeelden hiervan zijn: Street Art, Urban Sports, een mobiele bomenkwekerij, horeca met terras, een tijdelijk theater, creatieve bedrijvigheid, een Repaircafé, Pop Up Stores, etc.

Het Stadmaken in Laakhavens Hollands Spoor vindt volgens de volgende fasering plaats:

- **Fase 1:** Het concreet maken van een aantal plekken voor Stadmaken en een check wat daarvoor nodig is, zoals bijvoorbeeld een planologische procedure. Daarnaast is er in deze fase ook aandacht voor het opstarten van een ‘Stadmaken coalitie’.

- **Fase 2:** Deze fase richt zich vooral op het park als groene hart van Laakhavens Hollands Spoor. Hoe verloopt de organische ontwikkeling en wat is van belang om het gebied gedurende de ontwikkeling leefbaar te houden. Ook strategisch moet er een doorkijk komen. Mocht er tijdelijke horeca of een event gefaciliteerd worden, dan moet dat meegenomen worden in de RO strategie.
- **Fase 3:** Het op lange termijn borgen van Stadmaken en waardevolle functies. Hier wordt ook gekeken naar welke gebruikers behouden willen worden in het gebied en welke afspraken hierover nodig zijn.

Voor het Stadmaken in Laakhavens Hollands Spoor wordt een platform opgericht, vergelijkbaar met I AM Binck in de Binckhorst en Club Rhijnhuizen in Nieuwegein, waarbij bewoners, ondernemers en ontwikkelaars kennis over het gebied delen en op zoek gaan naar businesskansen. Hier ligt ook een belangrijke relatie met de plintenstrategie.

5.3 Sturen op programma en levendigheid

De beleving van het gebied wordt in hoge mate bepaald door de ervaring van inrichting, gebruik en uiterlijk van de omgeving op ooghoogte. De functies in de plinten van de gebouwen zijn van belang in de dagelijkse praktijk van het functioneren van de stad en de beweging er doorheen. Daarom wordt ingezet op expliciete sturing op de invulling van het programma in de plinten van de gebouwen. Bepaalde plekken zijn daarin van groter belang dan andere.

5.3.1 Doelen plintenstrategie

Om de beoogde doelen te behalen is een plintenstrategie voor het gebied en bepaalde mate van sturing vanuit de gemeente nodig. Concreet komen de doelen hier neer op:

- Aansluiten op het beoogde gebiedsprofiel en een positieve bijdrage leveren aan de beleving van het gebied. We willen een divers, aantrekkelijke leef- en werkomgeving, en daarin zijn levendige plinten met een gevarieerde programmering één van de belangrijkste elementen.
- In lijn met het gebiedsprofiel is zichtbaarheid en ruimte voor innovatie, experiment, creativiteit en bijzonder/maatschappelijk ondernemerschap in de plint een belangrijk doel. Deze categorie biedt ruimte voor betekenisvolle ondernemers en zorgt juist voor onderscheidend vermogen en identiteit van het gebied. Hiervoor wordt ingezet op langdurige betaalbaarheid op specifieke plekken in de plint.

- Inzet op levendigheid en sociale (veiligheid) met specifieke zones voor avond-dynamiek in het gebied en het borgen van een aantrekkelijk woon- en leefklimaat.

De plintenstrategie levert een belangrijke bijdrage aan de gestelde doelen en ambities voor het gebied als inspirerend, sturend en leidend kader voor toekomstige invullingen. Op dit moment is een eerste uitwerking gemaakt voor de plintenstrategie, met name in samenwerking met ontwikkelende partijen uit Laakhaven Centraal. Deze dient de komende periode nader uitgewerkt te worden door een brede groep van betrokken vastgoedpartijen in Laakhavens Hollands Spoor, waaronder rondom de Spoorzone als ook de onderwijsinstellingen ROC Mondriaan en Haagse Hogeschool.

Voor een aantal ontwikkelingen is al sprake van gemaakte afspraken met vastgoedpartijen. In nieuwe ontwikkelingen zoals The Grace en Escher Gardens is veel aandacht besteed aan programmering en aantrekkelijke levendige plinten.

5.3.2 Uitwerking en organisatie

Onderdeel van de plintenstrategie is:

- Nadere uitwerking van plinten waar sturing geldt op avond-dynamiek (vestigen van functies die in de avonden open zijn) en definitie en sturing op betaalbaarheid van een deel van de plinten voor betekenisvolle ondernemers. Betaalbare ruimtes kunnen in verschillende vastgoed categorieën zitten, waarvoor per functie een kortingspercentage op de markthuur wordt toegepast.
- Aandacht voor branchering, zoals bijvoorbeeld het vermijden van meer fastfood in het gebied.
- Sturingskader met juridische, financiële en organisatorische instrumenten (waaronder bijvoorbeeld een mogelijke plintenmanager die regie houdt op de invulling van de plinten)
- Monitoring en evaluatie voor eventuele bijsturing ten aanzien van de doelen.

Om de ambities te realiseren is een sterke organisatorische structuur nodig waarbij publieke en private partijen samenwerken. Op dit moment is er nog sprake van weinig verbinding tussen partijen uit de verschillende deelgebieden in Laakhavens Hollands Spoor. Dit vraagt op korte termijn om coalitievorming en het samenbrengen van partijen. Deze te vormen werkgroep is ook van belang voor Stadmaken in het gebied. Hier ligt ook een belangrijke relatie met de plinten en beleving in het gebied.

De rol van de gemeente hierin is meervoudig met een mix aan instrumenten rondom met name reguleren, verbinden en richting geven:

- Op het gebied van reguleren zijn en worden concrete afspraken gemaakt rond de programmering, belangrijke plinten voor functies i.r.t. avond-dynamiek en zones met langdurige ruimte voor betaalbaarheid. Dit is en wordt opgenomen in de plintenstrategie, Toekomstplan Laakhavens Hollands Spoor en uiteindelijk in het Omgevingsplan.
- Op het gebied van verbinden treedt de gemeente op als trekker en facilitator in relatie tot het nader uitwerken van de plintenstrategie en inzet op coalitievorming en het oprichten van een werkgroep rondom de plinten, met het oog op draagvlak en commitment bij partijen in het gebied. Dit dient te resulteren in een organisatie-model en concrete afspraken.

Het doel is om toe te werken naar een plintenconvenant met de partijen in het gebied, waarin duidelijke afspraken worden gemaakt over de doelen en sturing hierop met een gezamenlijke organisatiestructuur.

5.4 Samenwerkingen en netwerken

5.4.1 Doorontwikkeling van netwerken in Laakhavens Hollands Spoor

De strategie Werken, Leren en Innoveren (RIS320715) geeft invulling aan campusontwikkeling in het Central Innovation District (CID). De uitvoering volgt drie actielijnen: programmering, organisatie en ruimte. De aanpak richt zich zowel op stadsbrede netwerkversterking als gebiedsgerichte acties, met prioriteit voor het CID en Zuidwest. Met name het CID heeft een impuls nodig om zich als economisch topmilieu te profileren en de 'i' in het CID verder te versterken. Dit gebeurt door het gebied neer te zetten als hét innovatiedistrict van de Stad van Vrede en Recht en door initiatieven rondom veiligheid, humaniteit en technologie (zoals GovTech en toegepaste AI) zichtbaar te maken en uit te breiden. Binnen het CID worden programma's opgezet die innovatie en ondernemerschap stimuleren vanuit maatschappelijke vraagstukken.

De samenwerking tussen sleutelspelers zoals het Rijk, de HSD-campus, Humanity Hub, The Hague Tech (THT), TNO, Digicampus en onderwijsinstellingen (o.a. Haagse Hogeschool, Universiteit Leiden, TU Delft, Inholland en ROC Mondriaan) wordt verder versterkt. Voor 2025-2026 ligt de focus op het versterken van samenwerkingsverbanden. Er komt een

Haagse kopgroep met onderwijsinstellingen, bedrijven en de gemeente, en een aanjager zal de stadsbrede aanpak coördineren, met extra aandacht voor het CID.

De meest kansrijke samenwerkingsgebieden liggen op het snijvlak van IT, AI en Leven Lang Ontwikkelen (LLO), waar een groeiende ontwikkelbehoefte en diverse financieringsmogelijkheden zijn. In dit kader vormen De Haagse Hogeschool (HHS), ROC Mondriaan, THT en PostNL sterke partners in Laakhavens Hollands Spoor, gezien hun complementaire expertise en gedeelde ambities. HHS en ROC Mondriaan werken al samen binnen IT en AI, terwijl THT en PostNL actief interesse tonen in verdere samenwerking. Door deze partijen te verbinden, kunnen we gezamenlijk bijdragen aan de verantwoorde toepassing van AI en inspelen op gemeentelijke prioriteiten zoals de aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt versterken en campusontwikkeling stimuleren.

5.4.2 Stakeholders in het Sociale Domein

Een integrale gebiedsontwikkeling vraagt om een nauwe samenwerking met partijen uit het sociale domein, zoals sportverenigingen, huisartsenverenigingen, onderwijsinstellingen en welzijnsorganisaties. Deze partijen spelen een cruciale rol in het creëren van een leefbare en inclusieve omgeving. Inzet is op structurele afstemming en participatie met deze stakeholders. Dit gebeurt via verschillende overlegtafels, die nog verder vorm moeten krijgen. Voor huisartsen en eerstelijnszorg zal met partners in het zorgdomein zoals Hadoks, REOS, LHV en SHG gekomen worden tot samenwerking. Andere belangrijke partijen zijn platform Student & Stad.

5.5 Governance en organisatie

Na vaststelling van het Toekomstplan (na vaststelling laatste twee producten ontwikkelstrategie en buitenruimteplan) begint de periode, waarin marktpartijen op basis van de gestelde kaders overgaan tot verdere planvorming. Vanuit de gemeentelijke organisatie is het van belang om daartegenover een projectorganisatie neer te zetten die de benodigde begeleiding en toetsing voor de verschillende projecten kan leveren. De projecten openbare ruimte, de verwerving, de ontwikkeling van de eigen kavels en het opstellen van de juridisch planologische kaders en anterieure overeenkomsten en het wijzigen van de erfpachtrechten vragen ook om ambtelijke inzet.

Daarnaast zal ook nagedacht worden hoe de gemeente op gebiedsniveau regie kan voeren en de samenhang kan borgen. Vanwege de grote omvang van deze gebiedsontwikkeling is deze regie nodig. Daarbij wordt naast de inzet voor de verdere planontwikkeling van het vastgoed en de openbare ruimte, gedacht aan de inzet van een omgevingsmanager en een plintenmakelaar. De hiervoor benodigde inzet van capaciteit en middelen zullen meerjarig worden geraamd en ingebracht worden in de begrotingscycli.

Uitvoeringsorganisatie Laakhaven Centraal

Afspraken over het opzetten van een uitvoeringsorganisatie ten behoeve van de gebiedsontwikkeling Laakhaven Centraal maken deel uit van de samenwerkingsovereenkomst (SOK) zoals nader toegelicht in paragraaf 4.2.3. Uitgangspunt is dat er gedurende de gehele uitvoeringsperiode, gezien de complexiteit van de gebiedsontwikkeling, een uitvoeringsorganisatie actief is. In deze uitvoeringsorganisatie zijn de gemeente en de samenwerkende marktpartijen vertegenwoordigd.

5.6 Participatie en communicatie

Toekomst van Laakhavens Hollands Spoor bepalen we samen

De stadswijk Laakhavens Hollands Spoor, onderdeel Central Innovation District (CID), ontwikkelt zich met vereende krachten. De realisatie van Laakhavens Hollands Spoor is complex. Het vraagt een lange adem. Voor de gemeente, partners én voor het grote publiek. Er zijn veel belangen, veel ambities en veel betrokkenen en (professioneel) geïnteresseerden. In dit gebied werken we dan ook nauw samen met Hagenaars, bewoners -en

ondernemersorganisaties, corporaties, ontwikkelaars, bouwers en andere betrokkenen aan een gedeelde toekomst: een Laakhavens Hollands Spoor dat straks bruist van de energie.

Laakhavens Hollands Spoor verandert behoorlijk de komende 15 jaar, net als haar bewoners, ondernemers en organisaties. Sommige bewoners, ondernemers en organisaties blijven, andere vertrekken en nieuwe komen erbij in het gebied. Daarom blijven we, samen met onze partners, gedurende de hele transformatie informeren over én in gesprek gaan met de buurt en stad over het gebied. Want een leefbare stad is een stad van mensen en mensen maken de stad. De nadruk binnen de gebiedsontwikkeling verschuift langzaam van visies en kaders maken naar concrete plannen, publieke en private samenwerkingen, bouwen en beleven. Van de realisatie van Waldorp Four en The Grace naar het inrichten van de openbare ruimte.

De wijze van participeren en communiceren groeit mee met de fase waarin de ontwikkeling zit. In onze participatie en communicatie werken we vanuit diverse richtlijnen en spelregels van de gemeente Den Haag.

Participatie: Verbinden en bouwen aan vertrouwen

In de huidige verdeelde samenleving blijven we zoeken naar gedeelde waarden, lokale kennis en verbinding. Door nadrukkelijker relaties met stakeholders te leggen en te onderhouden. Netwerken vinden we belangrijk en samenwerkingsverbanden met partners bouwen we verder uit.

Het betrekken van de buurt en stad bij de gebiedsontwikkeling maakt onze producten en plannen simpelweg beter. Haags Samenspel (participatiekompas en -werkwijze) vormt de leidraad voor de gemeente, ontwikkelaars, bewoners en andere partijen voor samenwerking en participatie in het gebied.

We vinden het belangrijk dat we aanspreekbaar zijn. Regelmatig vind je ons in Laakhavens Hollands Spoor. We willen horen en zien wat er speelt en besteden extra aandacht aan de groepen die we nog niet genoeg bereiken.

Bij de (verdere) ontwikkeling van het gebied betrekken we vroegtijdig én gaan dialoog aan met sleutelfiguren en verschillende doelgroepen. Bij grote en kleine uitdagingen. Zonder te overvragen. Vooraf maken we duidelijk wat de buurt van ons mag verwachten. Ook zijn

we duidelijk over welke verantwoordelijkheden bij het college en de Haagse gemeenteraad liggen.

Heldere communicatie

Bij de gebiedsontwikkeling CID en het deelgebied Laakhavens Hollands Spoor vinden we heldere communicatie belangrijk. De communicatie over het CID en het deelgebied Laakhavens Hollands Spoor richt zich op drie ambities: kennis vergroten, betrekken en beleven.

Kennis vergroten

We willen de kennis over de gebiedsontwikkeling vergroten bij de stad en de (directe) omgeving. En de mogelijke gevolgen ervan verduidelijken voor betrokkenen, zoals de ondernemers in Laakhaven Centraal. Dit gebeurt door tijdige en adequate informatievoorziening, doelgerichte communicatie over (de voortgang en ontwikkeling van) Laakhavens Hollands Spoor.

Het centrale punt voor het delen van informatie over de gebiedsontwikkeling is de website: www.denhaag.nl/cid en daarbinnen de deelpagina www.denhaag.nl/laakhavenshollandsspoor. Hier wordt informatie gedeeld over actualiteiten, activiteiten, participatiemomenten én de verschillende projecten in het gebied.

Betrekken voor betere plannen

Transparante en tijdige communicatie helpt bewoners en ondernemers om inzicht te krijgen in de trajecten die er lopen of binnenkort gaan starten. We zorgen ervoor dat de juiste doelgroepen in het gebied op passende wijze worden geïnformeerd en betrokken. Ook worden omliggende wijken geïnformeerd en betrokken bij de ontwikkelingen, denk aan communicatie over bouwwerkzaamheden, afsluitingen en omleidingen. Er wonen weinig mensen in het gebied. Communicatie richt zich ook op bijvoorbeeld toekomstige bewoners, ondernemers, gebruikers en investeerders.

Beleven om te enthousiasmeren

Verbeelden en beleven (op locatie) wordt steeds belangrijker. Het zicht- en voelbaar maken van de toevoegde waarden die Laakhavens Hollands Spoor levert aan de verschillende publieks- en doelgroepen. Dit gebeurt door middel van het vertellen van verhalen (storytelling), gebieds promotie (een sterk merk maken) en bijdragen aan de verhalen van het

Haagse Stadmaken (veranderen van stukje openbare ruimte of een gebouw (tijdelijk) tot een 'place to be'). In het gebied zelf wordt ook gewerkt aan 'sfeer en identiteit'.

Door het enthousiasmeren van verschillende groepen hopen we dat marktpartijen, (potentiële) initiatiefnemers en (toekomstige) bewoners, ondernemers en gebruikers mede invulling willen geven aan Laakhavens Hollands Spoor. We luisteren ook goed naar de verhalen en sentimenten in de omgeving en zoeken samenwerkingen met lokale ondernemers en bewoners die zichtbaar willen bijdragen aan het gebied

Duurzame samenwerkingsverbanden

Na het vaststellen van deze ontwikkelstrategie en daarmee het Toekomstplan Laakhavens Hollands Spoor gaan we nog nauwer samenwerken met ontwikkelaars, bouwers en andere partners bij de gebieds promotie (brandbook) en communicatieactiviteiten. Dit met oog op eenduidigheid en integraliteit in het vertellen van 'het verhaal van Laakhavens Hollands Spoor'.

Tot slot

Met elke stap die we zetten komen we dichterbij ons gewenste resultaat: een gevoel van trots bij de Hagenaars op een (ver)nieuw(d) (onder)deel van de stad Den Haag, een echte Haagse stadswijk, dat zich met vereende krachten aan het ontwikkelen is.

Bijlage I

Schuifruimtetablet programma

schuifruimtetablet Laakhavens Hollands Spoor

	Taalplein	Megastores							Park blokken		MS vastgoed	Gamma	Verheeskade				Tank station	Stamkartstraat	Rode kruis	Escher Gardens	The Globe / special	Post tower	Odido	The Grace	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11 en 13	14 en 15	16	17	18	19	20 en 21	22	23	24	27	28	25 en 26	29	
Wonen	500-600	2.000-2.100						400-500	150-300		1.200-1.400	0-600	2.300-2.500					0-100		1.500 - 2.000				1.300	
Retail I (woonwinkels)	0-1.000	10.000-14.000										0-7.000													
Retail II (supermarkten)						3.000-4.500																			
Retail III (niet dagelijkse)				3.000-5.000										0-500						0-750	0-750				
Kantoren	0-5.000	750-1.000				0-1.000		0-5.000			7.500-10.000		4.000-6.000				4.000-6.000	4.000-8.000	2.000-10.000	10.000 - 20.000	20.000 - 30.000		16.000-20.000		
Dienstverlening	0-200	500-1.500									0-500			0-500				0-500		0-1.000	0-1.000			0-750	
Leisure		2.000-3.000						1.000-2.200		0-500	1.000-2.000			2.000-3.000				0-500		0-500	1.000-5.000				
Horeca		0-500		1.000-2.000				1.000-2.000		0-200	100-1.000	0-500		500-2.000				0-500	0-750	0-750	250-1.000			0-500	
Hotel																					5.000-15.000				
Bedrijf BOG	9.000-12.000	750-1.000									1.500-2.000	1.000-2.000	6.000-7.000				2.750-6.000								
Basisonderwijs									3.200-4.700																
Beroepsonderwijs																			0-10.000						
Zorg en Welzijn I (o.a. 1e lijns zorg)		3.000-4.000									0-500			0-500						250-750				0-1.000	
Zorg en Welzijn II									1.750																
Cultuur & Bibliotheek								5.500-5.800																	
Sport								3.000-3.600												0-500	0-1.000				
Overig maatschappelijk		0-1.500							1.200																

Bijlage II

Nota verantwoording programma
wonen, werken en voorzieningen

Inhoudsopgave

1. Inleiding	61
2. Uitgangspunten en verantwoording woonprogramma	61
2.1 Afbakening plangebied	61
2.2 Woningbouwprogramma en doelgroepen	61
3. Maatschappelijke voorzieningenprogramma	64
3.1 Vergelijking met andere visies en onderzoeken	64
3.2 Zorg en welzijn	65
3.3 Cultuur en bibliotheken	66
3.4 Onderwijs	67
3.5 Sport	67
3.6 Voorzieningen in openbare ruimte: groen, sport en spelen	68
3.7 Overige maatschappelijk programma	69
4 Economisch voorzieningenprogramma	70
4.1 Bedrijfsruimte	70
4.2 Kantoren	71
4.3 Commerciële voorzieningen	73

1. Inleiding

In deze nota wordt het programma voor wonen, maatschappelijke voorzieningen en economische voorzieningen voor Laakhavens Hollands Spoor nader toegelicht en onderbouwd. Deze nota is een bijlage bij de Ontwikkelstrategie Laakhavens Hollands Spoor.

In eerste instantie wordt ingegaan op het woonprogramma. Hierbij wordt ingegaan op de woningopgave voor Laakhavens Hollands Spoor en de doelgroepen waarvoor gebouwd wordt. Hierna wordt aandacht besteed aan de maatschappelijke voorzieningen. Dit programma is gebaseerd op de Haagse richtinggevende normen voor maatschappelijke voorzieningen en groen (RIS317835). Deze geven aan hoeveel vierkante meter moet worden gereserveerd voor maatschappelijke voorzieningen en groen. Ten slotte worden de economische functies nader toegelicht en onderbouwd.

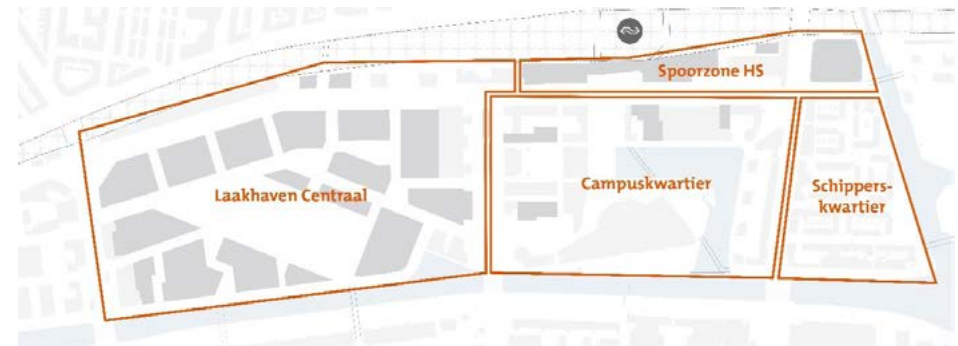
Zowel programma voor wonen, maatschappelijke voorzieningen en economische voorzieningen wijkt op enkele onderdelen af van eerdere kaders, zoals de Ontwikkelvisie Laakhavens Hollands Spoor (RIS311821). In deze nota worden de afwijkingen nader toegelicht en onderbouwd.



2. Uitgangspunten en verantwoording woonprogramma

2.1 Afbakening plangebied

Het plangebied van de Ontwikkelvisie Laakhavens Hollands Spoor (RIS 311821, 11 maart 2022) omvat vier deelgebieden: vier deelgebieden: Laakhaven Centraal, Spoorzone Hollands Spoor (hierna: Spoorzone HS), Campuskwartier en Schipperskwartier (zie onderstaande figuur).



Afbakening plangebied Laakhavens Hollands Spoor met de vier deelgebieden.

2.2 Woningbouwprogramma en doelgroepen

Woningbouwopgave

Het woningbouwprogramma gaat uit van 11.400 extra woningen in Laakhavens Hollands Spoor. De ambitie uit de Structuurvisie CID was 9.000 woningen. Deze optimalisatieslag is gemaakt om de totaalambitie voor het CID (20.500 woningen) overeind te houden, omdat de mogelijkheden voor woningbouw in andere gebieden lager ligt dan gedacht.

Bij het opstellen van de ontwikkelvisie en ontwikkelstrategie voor het Centraal Station en Beatrixkwartier als nadere uitwerking van de Structuurvisie CID is gebleken dat hier geen 5.500 woningen, maar slechts 4.350 woningen kunnen worden gerealiseerd. Daarnaast moest rekening worden gehouden met een spoorverdubbeling. Hierdoor zijn in het gebied Laan van NOI naar verwachting de beoogde 3.000 woningen niet haalbaar. Ook zijn in het gebied dat in de Structuurvisie CID aangeduid is als Schenk door de Netwerkstrategie 2040 minder woningbouw mogelijk. Hierdoor kunnen er minimaal 850 woningen minder worden gebouwd in het gebied Laan van NOI en Schenk. Aangezien binnen het CID hierdoor circa 2.000 woningen minder kunnen worden gerealiseerd is besloten om deze

woningen in Laakhavens Hollands Spoor te realiseren om te voldoen aan de woningbouwopgave voor het CID. Waarbij leefbaarheid een belangrijke voorwaarde is die onverminderd van toepassing is bij de verdere gebiedsontwikkeling.

Woningbouwopgave (incl. autonome ontwikkelingen)

Er is sprake van een aantal autonome ontwikkelingen: woningbouwplannen die vergund zijn voorafgaand aan de Structuurvisie CID. In totaal gaat het om 1.220 woningen: waarvan ca. 790 in de Waldorp Four en ca. 430 woningen aan de Neherkade. Voor deze inwoners zijn nog geen maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd. De behoefte is daarom meegenomen in het maatschappelijke voorzieningsprogramma.

Deelgebied	Aantal woningen	Fasering
Laakhaven Centraal	Ca. 8.000 + ca. 790 Waldorp Four + ca. 430 Neherkade	2022-2040
Laakhaven Hollands Spoor	Ca. 3.400	2022-2030
Totaal	Ca. 12.620	2022-2040

Aantal woningen, fasering per deelgebied, indicatief.

Segmentering

In de Woonvisie 2040 (december 2024) staat dat in dit gebied minimaal 30% sociale huur en minimaal 40% middensegment (middeldure huur en/of betaalbare koop) gerealiseerd dient te worden. Om de businesscase van de gebiedsontwikkeling Laakhaven Centraal haalbaar te maken is ervoor gekozen hier iets van af te wijken. Dit betekent dat de volgende prijssegmenten gerealiseerd worden:

- 30% sociale huurwoningen;
- 20% middeldure huurwoningen (gereguleerd);
- 10% middeldure huurwoning of betaalbare koopwoning (niet gereguleerd)
- 40% vrije sector woningen (huur en/of koop).

Met de realisatie van de ontwikkeling Waldorp Four aan de noordzijde het gebied, waar 100% betaalbare woningen gerealiseerd worden (1171 woningen waarvan 551 sociaal en 620 middeldure huur) vindt deels verevening plaats binnen het gebied.

Maximaal 20% van de reguliere woningen heeft een oppervlakte <40 m² gbo (met uitzondering van specifieke woonconcepten of woningen voor aandachtsgroepen) en minimaal 15% heeft een oppervlakte van 75m² gbo. Het grootste deel van de te realiseren woningen in Laakhaven Hollands Spoor richt zich op een relatief jonge doelgroep, 15% specifiek voor studenten en daarnaast veel starters op de woningmarkt. Een kleiner deel (38%) is gericht op ouderen, doorstromers en stedelijke gezinnen. De gemiddelde oppervlakte van alle te realiseren woningen komt uit op afgerond 51 m² gebruiksvloeroppervlakte. Dit woonprogramma vormt ook het uitgangspunt voor het bepalen van het maatschappelijke voorzieningsprogramma en de inrichting van de openbare ruimte.

Volgens de studie die is uitgevoerd in het kader van de [woonzorgvisie](#) is er in het gebied Laak tot 2030 een behoefte van 230 zorgwoningen/ in een geclusterde woonvormen voor ouderen en 60 zorggeschikte woningen. Voor de ontwikkeling van deze woningen dient samenwerking te worden gezocht met een zorgpartij. De ouderencplexen dienen bij voorkeur dichtbij voorzieningen en OV gerealiseerd te worden en een massa te hebben waarbij alle vormen van ouderenhuisvesting (o-trede, geclusterd en zorggeschikt) aangeboden worden zodat ouderen die op een gegeven moment zorg nodig hebben niet hoeven te verhuizen. Hierdoor wordt het ook mogelijk extra voorzieningen en gemeenschappelijke ruimten aan te bieden. Deze woningen zijn verdeeld over Laakhaven Centraal en Laakhaven Hollands Spoor. De woningbouwontwikkeling in het Schipperskwartier is gepland op langere termijn, het woningbouwprogramma in dit deelgebied is nog onbekend.

Diversiteit aan doelgroepen

Het woningbouwprogramma voor Laakhavens gaat uit van diversiteit in woonmilieu, woonprogramma en betaalbaarheid. De gemeente zet naast kleinere ook in op grotere woningen. De nadruk ligt op studenten, starters, doorstromers en kenniswerkers, maar er is ook aandacht voor empty-nesters, jonge gezinnen, zorg- en ouderenwoningen en bijzondere doelgroepen. De gemiddelde huishoudensgrootte is naar verwachting 1,5 personen en heeft met de huidige inzichten ongeveer onderstaande leeftijdsverdeling. De gemiddelde huishoudensgrootte is hiermee kleiner dan waarin de MER voor de structuurvisie CID en het voorzieningenonderzoek CID van uit is gegaan. In de MER CID werd uitgegaan van een gemiddelde huishoudingsgrootte van 1.9 en in het voorzieningenonderzoek CID van 1.7.

Collectieve ruimten

In de nota Haagse Hoogbouw (RIS 322705) is een richtlijn opgenomen voor de oppervlakte die aan collectieve ruimte gerealiseerd zou moeten worden. Deze nota richt zich op alle wooncomplexen hoger dan 30 meter. Collectieve ruimten vinden we belangrijk omdat het ontmoeting en sociale verbondenheid faciliteert en eenzaamheid tegengaat en het daarnaast bijdraagt aan verhoogde woonkwaliteit. Hoogbouw zou de eigenheid en het sociale leven van een buurt moeten krijgen. Het gaat hier om een richtlijn. We vragen de ontwikkelaar om in hun plan een visie op te nemen m.b.t. de collectieve ruimten: welke ruimten worden gerealiseerd, hoe sluiten deze aan bij de doelgroep, hoe worden ze beheerd en hoe gaan ze in de praktijk functioneren. Dit dient onderdeel te zijn van een integraal concept voor sociale cohesie en interactie waarbij ook collectieve buitenruimte en goede verbindingen en looproutes naar voorzieningen en parken worden meegenomen evenals het programmeren van maatschappelijke en commerciële voorzieningen, zoals leisure, horeca, sport en cultuur.

Leeftijd	Aantal inwoners
<6	587
6-12	587
12 - 17	138
18 - 25	37811
25 - 35	9071
35 - 45	1856
45 - 65	934
65+	138 415
Totaal	17.270

Indicatieve leeftijdsverdeling in Laakhavens

Voor de maatschappelijke voorzieningen wordt naast leeftijd ook rekening gehouden met andere kenmerken. Hierbij gaat het om:

- Het gebiedsprofiel; de identiteit die vastgelegd is in de ontwikkelstrategie;
- bezoekers, werknemers en studenten van het gebied;
- beleid voor toegankelijkheid mindervaliden (andere publieke opdrachtgevers);
- afstemming op andere gebieden (conform slim ruimtegebruik vanuit de Nota richtinggevende normen en Omgevingsvisie Den Haag 2050). Innovation District.



Uitgangspunten voor het Central Innovation District.

3. Maatschappelijke voorzieningenprogramma

Voorziening	Functie	Omvang	Ontwikkelplots
Zorg &	Club- en buurthuis, Wijk- en buurtcentrum, Servicepunt XL	1.750	9 en 10
	Studentensociëteit, combinatie met buurtkamer	n.t.b afhankelijk initiatief	8
	Zorg en welzijn, eerste en tweedelijns wijkgerichte zorg (bandbreedte op basis van deels gemengde bestemming)	3.250 a 7.650 m ²	2, 3, 4, 5, 6, 7
	Maatschappelijke opvang/ beschermd wonen	50 eenheden / ca. 1.750 m ²	9 en 10
Cultuur & bibliotheken	Bibliotheek	550 m ²	8
	Cultuuranker/ Laaktheater	2.000 m ²	8
	Haags Hiphopcentrum/ Stichting Aight	2.000 m ²	8
	Overig cultuur	1.000 m ²	8
Onderwijs	Basisschool, BSO, crèche	3200 a 4.7000 m ²	9 en 10
	MBO	10.000 m ²	24
Sport	Sportzaal (2x)	3.000 m ²	8
	Dansschool/ vechtsport/ urbansport	440 m ²	8, 9 en 10
Voorzieningen in openbare ruimte: sport, spelen, groen	Speelvoorzieningen	11.300 m ²	
	Speelveldjes	9.000 m ²	
	Sport in de openbare ruimte	12.360 m ²	75% buiten gebied
	Groen	Op CID-niveau 8 m ²	
Overig	Restpost voor gebedsruimte, ambulancepost en overige voorzieningen (bandbreedte op basis van gemengde bestemming).	0-1.500-m ²	9 en 10

Het maatschappelijke voorzieningenprogramma, zoals opgenomen in de Ontwikkelstrategie Laakhavens.

3.1 Vergelijking met andere visies en onderzoeken

Het maatschappelijke voorzieningenprogramma voor Laakhavens Hollands Spoor is eerder in de Structuurvisie CID (2021) en de Ontwikkelvisie Laakhavens (2022) opgenomen. In het Onderzoek voorzieningen Central Innovation District (2023) is het programma verder aangescherpt met de ontwikkeling van de hoogstedelijke referentienormen.



De Structuurvisie CID, de Ontwikkelvisie Laakhavens Hollands Spoor en het Onderzoek voorzieningenprogramma CID.

De grootste verschillen tussen de Ontwikkelstrategie Laakhavens Hollands Spoor en Ontwikkelvisie Laakhavens Hollands Spoor zijn:

- Een toevoeging van 2.000 extra woningen in de Ontwikkelstrategie t.o.v. de Ontwikkelvisie;
- Een afname van de gemiddelde huishoudensgrootte van ca. 0,4 in de Ontwikkelstrategie t.o.v. de Ontwikkelvisie, doordat de woningen gemiddeld kleiner zijn; het gaat om een toevoeging van 1.200 inwoners.
- De Haagse Hogeschool heeft geen uitbreidingsbehoefte meer, dit resulteert in een afname van 20.000 m² in de Ontwikkelstrategie t.o.v. de Ontwikkelvisie.

	Structuurvisie	Ontwikkelvisie Laakhavens	Onderzoek voorzieningen	Ontwikkelstrategie Laakhavens
Aantal woningen	+ 9.000	+ 9.000	+ 9.000	+ 11.000
Gem. huishoudens-grootte	1,9	1,9	1,7	1,5
Referentienorm (woonmilieu)	Stedelijk	Stedelijk	Hoogstedelijk	Hoogstedelijk
Maatschappelijke voorzieningen	45.300 m ²	58.150 m ²	55.500 m ²	32.000 m ²
Waarvan beroepsonderwijs	20.000 m ² Haagse Hogeschool	20.000 m ² Haagse Hogeschool 10.000 m ² Mondriaan	20.000 m ² Haagse Hogeschool 10.000 m ² Mondriaan	10.000 m ² Mondriaan
Waarvan vervangings	n.v.t.	6.000 m ²	6.000 m ²	4.000 m ²
Maatschappelijke voorzieningen programma exclusief beroepsonderwijs en vervangingsvraag	25.300 m ²	22.150 m ² Dit metrage wijkt af van de structuurvisie, omdat een aantal voorzieningen (o.a. zwembad, CJG, gedeelte basisonderwijs) buiten het plangebied worden geprogrammeerd.	19.500 m ² Dit metrage wijkt af van de ontwikkelvisie, door de ontwikkeling en toepassing van de hoogstedelijke norm. Daarnaast wordt middelbare school buiten het gebied wordt opgelost (Binckhorst).	18.000 m ² Dit metrage wijkt af van het Onderzoek voorzieningen-programma, doordat er relatief weinig kinderen in de leeftijd 3-12 jaar in Laakhavens komen te wonen. Er is daarom minder m ² basisschool geprogrammeerd.

Vergelijking uitgangspunten en programma Structuurvisie CID, Ontwikkelvisie Laakhavens Hollands Spoor, Onderzoek voorzieningenprogramma CID en Ontwikkelstrategie Laakhavens Hollands Spoor.

3.2. Zorg en welzijn

Voorziening	Hoogstedelijke richtlijn	Programma ontwikkelvisie	Programma ontwikkelstrategie
Club- en buurthuis, Wijk- en buurtcentrum, Servicepunt XL	1.528 m ² (125 m ² per 1.000 woningen)		1.750 m ²
Studentensociëteit, combinatie met buurtkamer	n.v.t.		n.t.b. onder overig, afhankelijk van marktinitiatief
Eerstelijnszorg	3.996 m ² (327 m ² per 1.000 woningen)		3.250- 6.750 m ²
Maatschappelijke opvang/ beschermd wonen	2.444 m ² (200 m ² per 1.000 woningen)		50 eenheden/ ca. 1.750 m ²
Centrum Jeugd en Gezin (CJG)	489 m ² (40 m ² per 1.000 woningen)		-oplossing valt buiten het gebied en onder eerstelijnszorg en servicepunt XL
Hulp richting werk en armoede	37 m ² (3 m ² per 1.000 woningen)		-onder servicepunt XL m ²
Verslavingszorg	42 plekken (3,4 plekken 1.000 woningen)		
Totaal	8.494 m²	4.750 m²	6.750 – 10.250 m²

Afwijking programma t.o.v. Ontwikkelvisie Laakhavens

Het programma voor zorg en welzijn is verruimd t.o.v. de Ontwikkelvisie Laakhavens. Dit komt omdat ook het aantal woningen/ inwoners is toegenomen t.o.v. de Ontwikkelvisie Laakhavens.

Afwijking programma t.o.v. hoogstedelijke richtlijn

- *Club- en buurthuis, Wijk- en buurtcentrum, Servicepunt XL.* Het programma is verruimd t.o.v. de hoogstedelijke richtlijn, er is extra ruimte geprogrammeerd voor maatschappelijke organisaties en dagbestedingsruimte voor ouderen.
- *Eerstelijnszorg.* Het programma is iets verruimd t.o.v. de hoogstedelijke richtlijn, zodat het ook een deel van de omliggende gebieden kan bedienen en ook ruimte is voor wijkgerichte tweedelijnszorg en dienstverlening. Hierbij geldt dat 3.250 m² voor geconcentreerd gezondheidscentrum en de overige meters een invulling krijgen met een gemengde bestemming.

- *Maatschappelijke opvang/beschermd wonen*. Het programma komt overeen met hoogstedelijke richtlijn, als geen rekening wordt gehouden met voorziene ontwikkeling Waldorp Four en Neherkade. Het metrage is opgenomen bij de woningbouwaantallen op gemeentelijke kavel.
- *Centrum Jeugd en Gezin*. Het CJG wordt geprogrammeerd buiten Laakhavens, in het stadsdeelkantoor Laak. Eventuele uitbreiding vindt ook binnen dit gebouw plaats.
- *Hulp richting werk en armoede en verslavingszorg*.

3.3 Cultuur en bibliotheken

Voorziening	Hoogstedelijke richtlijn	Programma ontwikkelvisie	Programma ontwikkelstrategie
Bibliotheek	550 m ² (45 m ² per 1.000 woningen)		550 m ²
Cultuuranker/ Laaktheater	733 m ² (60 m ² per 1.000 woningen)		2.000 m ²
Haags Hiphopcentrum/ Stichting Aight	n.v.t.		2.000 m ²
Overig cultuur	n.v.t.		1.000 m ²
Musea	2.444 m ² (200 m ² per 1.000 woningen)		-
Podia	1.833 m ² (150 m ² per 1.000 woningen)		-
Ateliers	587 m ² (48 m ² per 1.000 woningen)		Alleen tijdelijk
Broedplaatsen	1.100 m ² (90 m ² per 1.000 woningen)		Alleen tijdelijk
Totaal	7.247 m²	7.600 m²	5.550 m²

Programma cultuur en bibliotheken.

Afwijking programma t.o.v. Ontwikkelvisie Laakhavens

Het programma voor cultuur en bibliotheken is beperkt t.o.v. de Ontwikkelvisie Laakhavens. Dit komt omdat voor Stichting Aight/Haags Hiphopcentrum en ruimtes in Labs 55 wordt uitgegaan van verbeteringsslag na verhuizing en dat door fasering niet alle gebruikers uit Labs 55 terug kunnen komen in het gebied.

Afwijking programma t.o.v. hoogstedelijke richtlijn

- *Bibliotheek*. Geen afwijking t.o.v. de hoogstedelijke richtlijn.
- *Cultuuranker/ Laaktheater*. Het programma is iets verruimd t.o.v. de hoogstedelijke richtlijn. Niet alleen de behoefte vanuit Laakhavens, maar ook de behoefte vanuit de Binckhorst en de huidige m² van het Laaktheater zijn opgenomen in het programma.
- *Haags Hiphopcentrum/ Stichting Aight*. Voor deze voorziening is geen hoogstedelijke richtlijn. Het gaat om de vervanging van een bestaande voorziening.
- *Musea*. Voor musea is het beleid dat deze in het centrum geprogrammeerd worden. Om deze reden zijn er geen musea geprogrammeerd in Laakhavens.
- *Podia*. Voor podia is het beleid dat deze in het centrum geprogrammeerd worden. Om deze reden zijn er geen podia geprogrammeerd in Laakhavens.
- *Ateliers*. Er komen tijdelijke ateliers in Laakhavens. Deze zijn niet opgenomen in het programma.
- *Broedplaatsen*. Er komen tijdelijke broedplaatsen in Laakhavens. Deze zijn niet opgenomen in het programma.

Labs55 onderdeel van programma economie

Labs55 bestaat uit bedrijfsruimte, maar ook uit oefenruimtes voor muziek. Labs55 is in zijn geheel opgenomen als onderdeel van het programma voor economie.



Turntable Lab in Haags Hiphop Centrum/ Stichting Aight en het podium van het Laaktheater. (Bron: h3c.aight.nu en laaktheater.nl).

3.4 Onderwijs

Voorziening	Hoogstedelijke richtlijn	Programma ontwikkelvisie (2022)	Programma ontwikkelstrategie (2025)
Basisschool/ BSO/ crèche	2,8/ 12.220 m ² (1 school per 4.350 woningen)		5.200- 4.700 m ²
Voortgezet onderwijs	0,58/ 3.718 m ² (1 school per 21.100 woningen)	12.800 m ²	-
Beroepsonderwijs	n.v.t	30.000 m ²	10.000 m ²
Totaal	15.938 m²	42.800 m²	13.200- 14.700 m²

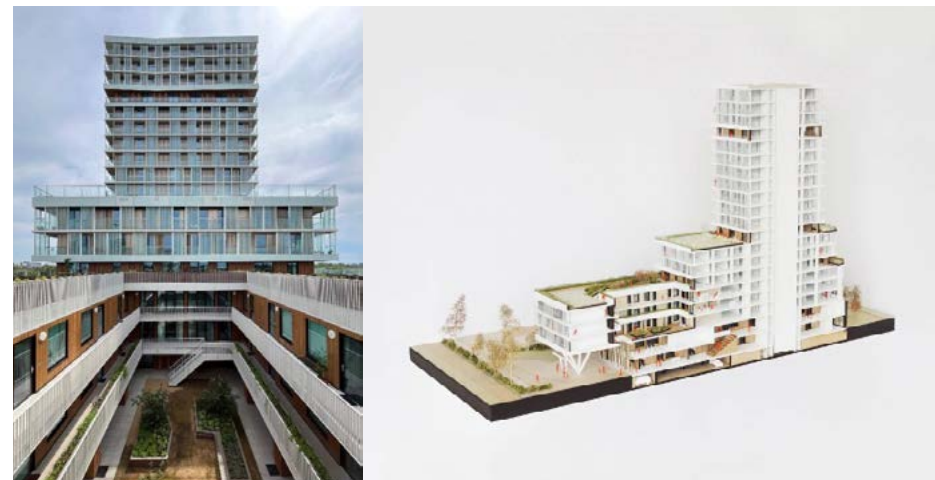
Programma voor onderwijs.

Afwijking programma t.o.v. Ontwikkelvisie Laakhavens

- *Basisschool/ BSO/ crèche*. Het programma is beperkt t.o.v. de Ontwikkelvisie Laakhavens. Op basis van het geactualiseerde woningbouwprogramma is de verwachting namelijk dat er veel minder kinderen tussen 3 – 12 jaar komen te wonen in Laakhavens.
- *Voortgezet onderwijs*. In Laakhavens is geen voortgezet onderwijs geprogrammeerd. De behoefte voor Laakhavens wordt onder meer opgevangen in de Binckhorst.
- *Beroepsonderwijs*. Het programma is beperkt t.o.v. de Ontwikkelvisie Laakhavens. In de Ontwikkelvisie was 20.000 m² voor de Haagse Hogeschool en 10.000 m² voor Mondriaan gereserveerd. De Haagse Hogeschool heeft aangegeven deze uitbreiding niet meer nodig te hebben (na de coronapandemie).

Afwijking programma t.o.v. hoogstedelijke richtlijn

- *Basisschool/ BSO/ crèche*. Het programma is beperkt t.o.v. de hoogstedelijke richtlijn. Op basis van het geactualiseerde woningbouwprogramma is de verwachting namelijk dat er ca. 50% minder kinderen tussen 3 – 12 jaar komen te wonen in Laakhavens dan in het referentie-hoogstedelijke milieu.
- *Voortgezet onderwijs*. In Laakhavens is geen voortgezet onderwijs geprogrammeerd. De behoefte voor Laakhavens wordt onder meer opgevangen in de Binckhorst.
- *Beroepsonderwijs*. Geen hoogstedelijke richtlijn.



Floating Gardens in Amsterdam Sloterdijk, combinatie basisschool met woningbouw in hoogbouw. Bron afbeeldingen: Orange architects.

3.5 Sport

Voorziening	Hoogstedelijke richtlijn	Programma ontwikkelvisie	Programma ontwikkelstrategie
Sportzaal	2.355 m ² (1 sportzaal per 22.000 inwoners)	3.000 m ²	3.000 m ²
Zwembad	0,2 / 800 m ² (1 zwembad per 77.500 inwoners)		-
Dansschool/ vechtsport/ urbansport	n.v.t.	n.v.t.	440 m ²
Buitensport (sportvelden)	31.772 m ² (2.600 m ² per 1.000 woningen)	-	-
Totaal	3.155 m² (binnensport) 31.722 m² (buitensport)	3.000 m² (binnensport) - (buitensport)	3.440 m² (binnen) - (buitensport)

Programma voor sport.

Afwijking programma t.o.v. Ontwikkelvisie Laakhavens

- Het programma voor sport (binnen) is verruimd t.o.v. de Ontwikkelvisie Laakhavens. In het programma is extra ruimte voor dansschool/ vechtsport/ urbansport geprogrammeerd.
- In de Ontwikkelvisie Laakhavens in het programma voor sport (buiten) niet gekwantificeerd, er wordt verwezen naar het opvangen van de behoefte in de Vlietzone of Rijswijk.

Afwijking programma t.o.v. hoogstedelijke richtlijn

- *Sporthal*. Iets verruimd t.o.v. hoogstedelijke richtlijn, omdat een sportzaal en sporthal vaste maatvoeringen hebben. Er kan geen halve sportzaal worden gerealiseerd. Gekozen is voor oplossing met twee sportzalen. Qua fasering zal sporthal mogelijk later worden gerealiseerd in afstemming met de fasering van de sporthal op de Binckhorst
- *Zwembad*. Er komt geen zwembad in Laakhavens. De behoefte van Laakhavens wordt opgevangen in de Binckhorst.
- *Dansschool/ vechtsport/ urbansport*. Geen hoogstedelijke richtlijn.
- *Buitensport*. In Laakhavens is er geen ruimte voor sportvelden. De behoefte voor Laakhavens wordt opgevangen in Rijswijk of in de Vlietzone.

3.6 Voorzieningen in openbare ruimte: groen, sport en spelen

Voorziening	Hoogstedelijke richtlijn	Programma ontwikkelvisie (2022)	Programma ontwikkelstrategie (2025)
Speelvoorzieningen	14.749 m ² (1.207 m ² per 1.000 woningen)	-	11.300 m ² (40% dubbelgebruik van speelvoorzieningen met groen, ruimteclaim is daarmee 60% van de totale behoefte)
Speelveldjes	9.898 m ² (810 m ² per 1.000 woningen)	-	9.000 m ²
Sport in de openbare ruimte	12.831 m ² (1.050 m ² per 1.000 woningen)	-	12.390 m ² (waarvan 75% opgelost buiten het plangebied)
Groen	8 m ² per woning op CID niveau	-	8 m ² per woning op CID niveau
Totaal	37.478 m² (exclusief groen)	-	32.690 m² (exclusief groen)

Programma voor voorzieningen in openbare ruimte: groen, sport en spelen.

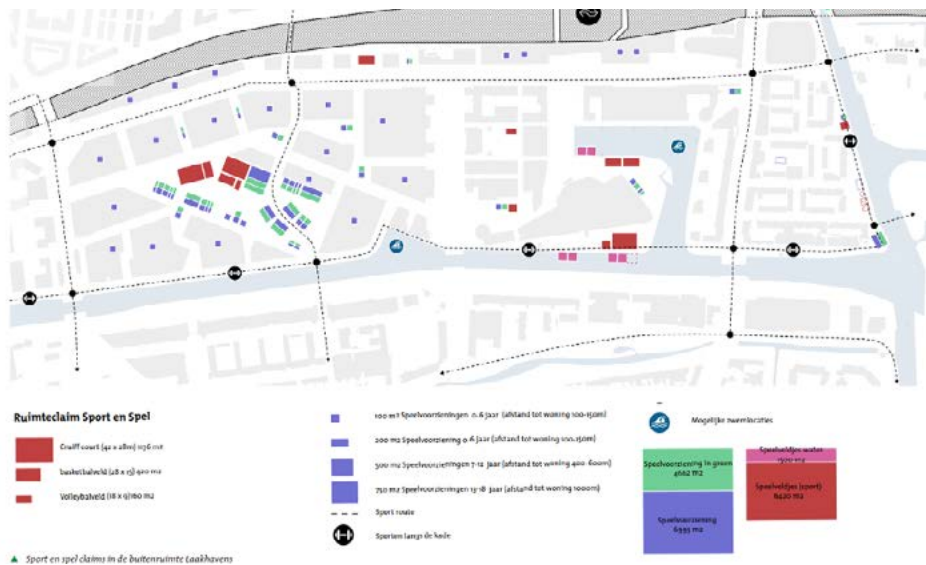
Afwijking programma t.o.v. Ontwikkelvisie Laakhavens

In de Ontwikkelvisie Laakhavens in het programma voor speelvoorzieningen en groen niet gekwantificeerd.

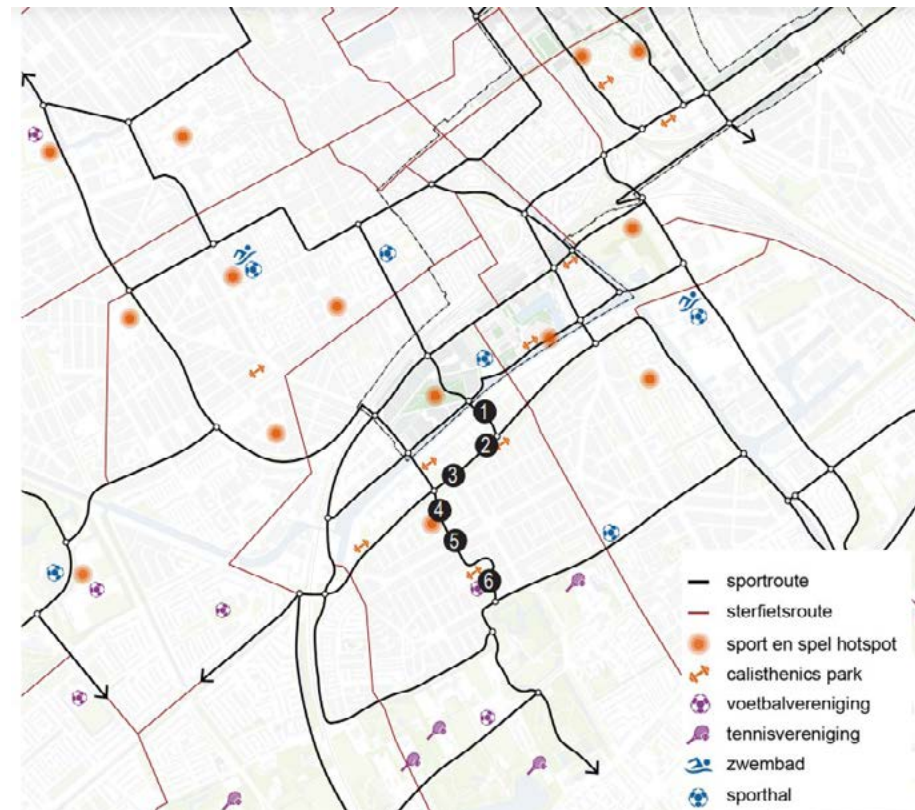
Afwijking programma t.o.v. hoogstedelijke richtlijn

In de Ontwikkelvisie Laakhavens in het programma voor speelvoorzieningen en groen niet gekwantificeerd. Vastgehouden wordt aan de metrage die is ingetekend in het voorzieningenonderzoek CID.

- *Speelvoorzieningen*. Op basis van het geactualiseerde woningbouwprogramma is de verwachting dat er ca. 50% minder kinderen tussen 3 – 12 jaar komen te wonen in Laakhavens dan in het hoogstedelijke referentiemilieu (zie leeftijdsopbouw, pagina 5, berekend op basis van woningbouwtypologie en ervaringscijfers bij hoogbouw in centrum Den Haag). Dit leidt tot een behoefte van ca. 7.300 m². Aanvullend is de behoefte van bestaande bewoners in het gebied ca. 2.500 a 4.000 m². Er is geen rekening met speelvoorzieningen zoals tafeltennistafels, waar ook studenten van Mondriaan en Haagse Hogeschool gebruik van maken.
- *Speelveldjes*. Op basis van het geactualiseerde woningbouwprogramma is de verwachting dat er ca. 50% minder kinderen tussen 3 – 12 jaar komen te wonen in Laakhavens dan in het referentie-hoogstedelijke milieu (zie leeftijdsopbouw, pagina 5, berekend op basis van woningbouwtypologie en ervaringscijfers bij hoogbouw in centrum Den Haag). Dit leidt tot een behoefte van ongeveer 4.500 m². Aanvullend is de behoefte van bestaande bewoners in het gebied ca. 1.500 m². De behoefte van studenten van Mondriaan en Haagse Hogeschool is gekwantificeerd op ca 3.000 m².
- *Sport in de openbare ruimte*. Voor sport in de openbare ruimte wordt alleen gerekend met de bewoners in het gebied zelf. Het nieuwbouw woningbouwprogramma net buiten de gebiedsgrenzen (Neherkade) is niet meegenomen voor berekening van de behoefte. Ingezet wordt op sportvoorzieningen geheel in lijn met de hoogstedelijke norm, waarbij 75% wordt opgelost buiten het gebied.



Speelvoorzieningen in Laakhavens (bron buitenruimteplan gemeente Den Haag)



Netwerk van sport in en rondom Laakhavens.

3.7 Overige maatschappelijk programma

Voor het overig maatschappelijk programma is een minimum van 1.500 m² en een maximum van 2.700 m² opgenomen. De metrages komen voort uit ruimte in de plint waarvoor een gemengde bestemming ruimte ingezet kan worden voor maatschappelijk programma. Daarnaast is op gemeentelijk kavel 1.200 m² opgenomen om in te kunnen spelen op initiatieven. Vanuit participatie is geen specifieke behoefte/initiatief naar voren komen. De verwachting is wel dat er voor maatschappelijke overig programma behoeften naar voren, waarvoor het wenselijk is ruimte te reserveren. Dit kan gaan om een gebedsruimte, een ambulancepost of een andere maatschappelijke organisatie. Hiervoor is deze flexibiliteit in het programma opgenomen.

4 Economisch voorzieningenprogramma

Voor de Ontwikkelstrategie Laakhavens is nader uitgewerkt waar welke economisch programma (specifiek bedrijfsruimte en kantoren) kan landen. Daarnaast is ook een verantwoording opgenomen ten aanzien van commerciële voorzieningen.

4.1 Bedrijfsruimte

In de Ontwikkelvisie Laakhavens is een programma voor bedrijfsruimte opgenomen van 21.000 m² tot 30.000 m². Het beoogde programma valt binnen de bandbreedte. Om in de opgave van bedrijfsruimte te kunnen voorzien is een actieve rol nodig van de gemeente. Voor verwerving gronden en fondsvorming in relatie tot realiseren gestapelde werkgebouwen.

Op dit moment is de voorraad ca. 75.000 m² waarvan 50.000 m² ook daadwerkelijk in gebruik als bedrijfsruimte. Het overige deel is in gebruik voor (maatschappelijke) voorzieningen en kantoor. Dit betekent dat de huidige voorraad fors afneemt en voor de verplaatsingsvraag is een strategie noodzakelijk ten aanzien van de verplaatsingsvraag. Dit is van groot belang gezien het forse tekort aan bedrijfsruimte in Den Haag (RIS 318691).

Uit gemeentelijke en regionale analyses van de markt voor bedrijfsruimte blijkt dat er sprake is van een tekort in Den Haag en de regio. Tussen vraag, ambitie en plannen zitten grote gaten. Met name de verplaatsingsvraag is actueel gezien stedelijke ontwikkelingen. De uitbreidingsvraag is afhankelijk van de stand van de economie maar een groeiende stad blijft (meer) ruimte voor werk nodig hebben.

Het toekomstig programma voor bedrijfsruimte bevindt zich in Laakhavens Centraal op de volgende locaties:

- *Ontwikkelveld 1* (deels eigendom gemeente): Inzet op de ontwikkeling van een gestapeld werkgebouw. Specifiek voor makers en startend ondernemerschap vanuit de onderwijsinstellingen en omgeving. Hierbij speelt betaalbaarheid van huisvesting een belangrijke rol.
- *Ontwikkelveld 2, 3, 4 en 6 (COD/Amvest)*: In de plint langs het carrièrepad van Laakhaven Centraal naar de Haagse Hogeschool komt ruimte voor enkele kleinschalige units voor ambachtelijke bedrijven. Bijvoorbeeld de meubelmaker en -stoffeerder, muziekinstrumentenmaker, metaal- en leerbewerking, aardewerker, ijsfabriek, kledingreparatie, klokkenmaker, schoenmaker, drukkerij of een cateringbedrijf.

- *Ontwikkelveld 11 en 13 (MS Vastgoed)*: In de plint komt Stichting Leren Doen terug in de toekomstige situatie. Dit leer/ werkbedrijf is hier nu ook al gevestigd en heeft een eigen fietswinkel waar leerlingen het fietsenmakersvak en het fietsenbedrijf in alle facetten leren kennen en ervaren.
- *Ontwikkelveld 14 en 15*: In de huidige situatie zit hier de Gamma en een strook met kleinschalige bedrijvigheid. Naar verwachting zal de Gamma hier voorlopig blijven, maar met de Ontwikkelstrategie wordt wel een perspectief geschetst voor mogelijke toekomstige ontwikkeling. Bij een toekomstige ontwikkeling is in de plint ruimte gereserveerd voor bedrijvigheid (ca. 2.000 m²). Daarboven zal verdicht worden met woningen. Het gaat hier qua fasering dus om de langere termijn.
- *Ontwikkelveld 16, 17, 18 en 19 (Atenor)*: Aan en bij de Verheeskade realisatie van bedrijfsruimte in de plint en stedelijke laag van in totaal ca. 6.000 m² en in combinatie met ook ruimte voor kantoren.
- *Ontwikkelveld 20/21*: Twee mogelijke plots voor een combinatie met kantoor en bedrijfsruimte, ruimte voor een bedrijfsverzamelgebouw. In de plint als enige locatie in het gebied ook plek voor milieucategorie 3.1 bedrijvigheid. Hier is voldoende afstand tot woningen.

Ontwikkelploot	m ² bedrijfsruimte	Toelichting programma / PMC	Fasering en haalbaarheid
1 (deels gemeentegrond)	9.000 tot 12.000 m ² (afhankelijk van nader uitwerken concept)	Gestapeld werkgebouw voor makers	Gemeentelijke grond is realisatie in beginfase mogelijk, anders afhankelijk van verwerving. Fondsvorming nodig
2, 3, 4 en 6 (COD/Amvest)	750 tot 1.000 m ²	Kleinschalige units in de plint voor ambachtelijke bedrijven	Onderdeel van gemixte ontwikkeling, latere fase (eerst realisatie 5, 6 en 7)
11 en 13 (MS Vastgoed)	1.500 tot 2.000 m ²	Terugbrengen Stichting Leren Doen	Onderdeel van gemixte ontwikkeling
14 en 15 (o.a. Gamma)	1.000 tot 2.000 m ³	Ruimte voor bedrijvigheid in de plint, met hierboven woningen	Realisatie onzeker. Nu in gebruik door Gamma, mogelijk op lange termijn door uitnodigingsplanologie een ontwikkeling mogelijk
16, 17, 18 en 19 (Atenor)	6.000 tot 7.000 m ²	Ruimte voor bedrijvigheid in de plint en stedelijke laag, ruimte voor mkb en witte busjes (bereikbaar)	Onderdeel van gemixte ontwikkeling in een latere fase
20/21 (nog te verwerven)	2.750 tot 6.000 m ²	Gestapeld werkgebouw, combinatie met kantoor	Verwerving en realisatie op korte termijn van belang. Fondsvorming nodig
Totaal	21.000 tot 30.000 m²		

Bedrijfsruimte in Laakhaven Centraal.



Ontwikkelploots Laakhaven Centraal.

4.2 Kantoren

Voor kantoren blijkt dat op de kortere termijn een gat is tussen vraag en aanbod en dat dat op langere termijn alleen maar toeneemt. De kantorenleegstand in Den Haag van 3% ligt ver onder het gezonde niveau (hiervoor wordt in de markt een “frictieleegstand” van 5% gehanteerd die verhuizing en vernieuwing mogelijk maakt) en is het krapst van de G4. Er is een gebrek aan kwalitatief hoogwaardige kantoren op de juiste locaties en de marktvraag wordt onvoldoende gefaciliteerd (Cushman & Wakefield, 2024).

In de Structuurvisie Central Innovation District is, voor het deelgebied Laakhavens, een netto toevoeging kantorenprogramma opgenomen van 140.000 m². In de Ontwikkelvisie Laakhavens is een netto toevoeging kantorenprogramma opgenomen van 55.000 m². Dit programma is hiermee al een flinke afslag van de eerdere ambitie als gevolg van ruimtegebrek en opgaves ander programma.

Door de herontwikkeling van Laakhavens worden er echter ook diverse kantoren onttrokken aan de voorraad en dit komt dus nog boven op de groeiopgave van minimaal 55.000 m². In onderstaand overzicht (tabel 2) zijn deze transformatieplannen ook weergegeven. In de worst case scenario komt de totale voorraadontwikkeling op een beperkte krimp.

Er is sprake van een forse krapte op de kantorenmarkt. Daarom is er beleid vastgesteld waarin terughoudend wordt omgegaan met transformatie van kantoren. Als er toch sprake is van een ontwikkeling moet minimaal hetzelfde volume kantoorruimte terug worden gebracht. Dit is vastgelegd in de Kantorenstrategie Den Haag (2018) en Urgentieprogramma kantoren (2019, 2021). Er zijn een aantal al goedgekeurde transformatieplannen in Laakhavens waarvoor geen compensatieplicht voor de initiatiefnemer geldt. Door de herontwikkeling heeft of gaat nog transformatie plaatsvinden van in totaal 23.000 m² kantoor.

De vastgestelde nieuwe ontwikkelingen betreffen:

- Compensatieplicht in Laakhaven Centraal voor kantoren uit Labs55 met 4.000 m² en 7.500 m² kantoorgebouw het Schip (gebruiker UWV) aan de Verheeskade. Dit metrage komt terug in de nieuwe ontwikkeling (geen netto toename van de voorraad).
- Escher Gardens direct bij station HS met een programma van 10.000 tot 20.000 m².

Verder zijn er geen concrete plannen voor toevoeging. Daarom is het van belang om ook andere locaties te reserveren voor kantoorontwikkeling op termijn:

- Langs het spoor op ontwikkelveld 20 wordt een planologische reservering mogelijk gemaakt. Zodra een zoekvraag van een kantoorgebruiker zich aandient kan dit actief aangeboden worden en kan er snel tot realisatie overgegaan worden. Vraagt om een actieve rol en verwerving van de gronden.
- Verdichten bij Rode Kruis gebouw, dit is al een kantoorbestemming dus de vraag is hoeveel extra programma hierbij kan komen.
- Reserveren Stamkartstraat voor een kantoorontwikkeling. Dit is echter de komende jaren nog in gebruik voor tijdelijk wonen en daarnaast is dit een beoogde locatie voor onderwijsuitbreiding. Er zijn kansen voor combinatie van kantoor met onderwijs of wonen.
- Inventariseren mogelijkheden Special op stationsplein en in hoeverre de mogelijke massa aansluit op behoefte kantoorgebruikers (wens voor grote open vloeren). Bovendien is deze grond nog van NS. Passend voor single of multi tenant in combinatie met andere functies.
- Op langere termijn mogelijk maken van verdichten bij het bestaande kantoorgebouw van Odido als kansrijke plek direct nabij het station.

Er is een onderscheid tussen de locaties voor kantoren. De toplocaties zijn direct bij het station. Deze locaties kunnen meer huur generen en grotere partijen aantrekken (regio/ hoofdkantoren). Op verdere afstand van het station (heel Laakhavens is nog steeds op 15 minuten loopafstand) gaat het om kleinere gebruikers in verzamelgebouwen of partijen waarbij betaalbaarheid een grotere rol speelt. Ook is hier ruimte voor meer hybride vormen tussen bedrijfsruimte en kantoorruimte. De potentie van Laakhavens is groot aangezien het gebied flink wordt opgeknapt bij de herontwikkeling.

Ontwikkelploot	m ² kantoor	Toelichting programma	Fasering en haalbaarheid
1	-5.500 m ² (nieuwe situatie mogelijk 0 tot 5.000 m ² kantoor)	Taalplein beoogd voor transformatie	Korte termijn al opvanglocatie, later sloop
2, 3, 4 en 6 (COD/Amvest)	750 tot 1.000 m ²	In de plint ruimte voor kleinschalige kantoor/ dienstverlening	Onderdeel van gemixte ontwikkeling, met name fase 2
9 en deel park	-2.300 m ²	Deel kantoor op bedrijventerrein	Sloop bij verwerving voor park
12		Behoud bestaande courante kantoorpanden 6.900 m ²	
11 en 13 (MS Vastgoed)	-7.500 m ² en +7.500 tot 10.000 m ²	Compensatieplicht huidige kantoor UWV	Onderdeel van gemixte ontwikkeling
16, 17, 18 en 19 (Atenor)	-12.300 m ² en +4.000 tot 6.000 m ²	Compensatieplicht voor terugbrengen 4.000 m ² kantoren Labs55, daarnaast transformatie 8.300 m ² eerder goedgekeurd in kantorenstrategie	Onderdeel van gemixte ontwikkeling
20 en 21 (nog te verwerven)	4.000 tot 6.000 m ²	Bij 20 gestapeld werkgebouw, combinatie met kantoor en bij 21 mogelijkheid stand alone planologische reservering	Verwerving en realisatie op korte termijn van belang. Fondsvorming nodig
Stamkartstraat (gemeente)	2.000 tot 10.000 m ²	Metrage nog te verkennen, mogelijk combinatie met onderwijs/ wonen	Komende 3/4 jaar nog in gebruik voor tijdelijk wonen
Rode Kruis locatie (gemeente)	-900 m ² tot +3.000 m ² (ten aanzien van huidig)	4.900 m ² bestaand kantoor, mogelijk nog verdichten	In gebruik voor tijdelijk wonen, beoogd voor onderwijsuitbreiding
The Grace	-7.000 m ²	Transformatie bestaand kantoorpand naar wonen	Reeds in uitvoering
Escher Gardens	10.000 – 20.000 m ²	Nog geen gebruiker bekend, op dit moment lijkt het 10.000 m ² te worden. Direct bij station, kansrijk single tenant huurder (regio / hoofdkantoor)	Als onderdeel van gemixte ontwikkeling op korte termijn

Special stationsplein	20.000 tot 30.000 m ²	Nader te verkennen, mogelijk in combi met onderwijs of andere maatschappelijke functie. Ook deel bestaande kantoren in the Globe	De vraag is in hoeverre dit haalbaar en realistisch is, bevindt zich op grond NS. Gaat om langere termijn
Odido gebouw	16.000-20.000 m ² (bovenop huidig)	Huidig kantoorpand (25.000 m ²) verdichten de hoogte in, mogelijk in combi met wonen	In theorie verdichting mogelijk, vraag in hoeverre dit haalbaar is. Langere termijn
Stationspostgebouw	25.000 m ²	Was al kantoor maar is gerenoveerd. Vestiging PostNL en the Hague Tech	Reeds afgerond

Transformatie: -34.600 m² (Taalplein, Verheeskade het schip en Labs55, parkzone, locatie the Grace)
 Zeker toe te voegen: 21.500 tot 31.500 m² (compensatieplicht en Escher Gardens)
 Onzeker: Spoorzone locatie 20/21 (5.000 m²), Stamkartstraat (5.000 m²), Special (10.000 m²), Odido gebouw verdichten

Tabel 1: Kantoorruimte in Laakhavens.



Ontwikkelplots Laakhavens Hollands Spoor.

4.3 Commerciële voorzieningen

Ten aanzien van de programmering voor de commerciële voorzieningen zijn behoefteringen opgesteld door Bureau Stedelijke Planning (2020). Deze zijn waar mogelijk geactualiseerd. Aangezien de ramingen zijn gebaseerd op de bevolkingsprognose in het gebied (toename van 18.700 tot 20.900 inwoners) zijn er hierin echter geen grote afwijkingen. Daarnaast is de omgeving onderverzorgd. Er is geen volwaardig wijkwinkelcentrum in Transvaal, Stationsbuurt, Laak en Schilderswijk. Dit is meegenomen in de ramingen.

De vraag naar nieuwe functies is sterk afhankelijk van de huidige en toekomstige doelgroepen. De samenstelling van de bewoners verandert door de voorgenomen woningbouwontwikkeling. Daarnaast zijn er ook al diverse functies aanwezig in de huidige situatie.

Leisure

Op dit moment zijn in de Megastores en the Globe een aantal leisure voorzieningen gevestigd. Een deel van de winkelruimte op de verdieping is naar leisure getransformeerd. Ook zijn er diverse sportscholen te vinden in het gebied. We zetten waar mogelijk in op een behoud van de bestaande leisure bedrijven. Daarnaast is additionele ruimte nodig voor leisure in het kader van de ambities voor dit gebied en het CID. In totaal (bestaand + nieuw) gaat het om 7.000 tot 16.000 m².

De focus ligt op leisure voorzieningen met een lokaal of regionaal verzorgingsgebied, maar bijzondere concepten die (inter)nationaal bezoek naar het gebied trekken zijn denkbaar, zoals een bijzondere leisure-trekker met edutainment (combinatie van educatie en entertainment), al dan niet in combinatie met horeca bij het park. Daarnaast kan een bijzonder concept op hoogte, in de kronen van hoogbouw, het gebied op de kaart zetten als aantrekkelijke bestemming en onderdeel van het CID. Het meest kansrijk als gebiedsoverstijgende trekkers zijn 1) indoor active leisure, 2) edu-tainment en 3) een stadspodium. Voor een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat is daarnaast een compleet pakket aan (kleinschalige) wellness en sport & fitness essentieel (Bureau Stedelijke Planning, 2020).

Dienstverlening

Voor een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat is een compleet pakket aan dienstverlening en (kleinschalig) wellness van belang. Het gaat om diensten die betrekking hebben op gezondheid en ontspanning en inpasbaar zijn in de plint, gemiddeld 200 m² per unit. We denken aan ca. 1.000 tot 2.000 m² in totaal (Bureau Stedelijke Planning, 2020). Maximale bandbreedte is 5.750 m². Soms is er overlap met andere functies als kantoor dit vraagt nog om een nadere uitwerking van het programma.

Horeca

Cafés en restaurants zorgen voor een levendig verblijfsgebied, zowel overdag als in de avonden. Dit draagt bij aan de ambities om een aantrekkelijk nieuw centrum te ontwikkelen. Scheveningen en de binnenstad zijn de horecaconcentratiegebieden in Den Haag en

hier zijn de uitgaanskernen. Gezien de nabijheid van de Haagse binnenstad en het Haagse horecabeleid, is het niet wenselijk om in Laakhavens een nieuw horecaconcentratiegebied voor de stad te ontwikkelen.

De (nieuwe) horeca zal dan ook vooral een functie vervullen voor (toekomstige) bewoners van en bezoekers aan Laakhavens (o.a. studenten, werknemers, winkelend publiek, combi leisure).

Uit marktonderzoek (BSP, 2019) blijkt het te gaan om een behoefte van ca. 2.300 tot 5.300 m². Daarnaast is op dit moment ca. 3.500 m² aan horeca al gevestigd (o.a. in Megastores en rondom het station). In totaal wordt voor Laakhavens Hollands Spoor programma voor horeca van ca. 2.850-11.700 m². Dit gaat om ondersteunde functie bij het winkelcentrum, (middelzware) horeca, maar ook om ruimte voor uitgaanshoreca.

Reguliere detailhandel

Een deel van het winkelcentrum van de Megastores heeft al een functie als wijkwinkelcentrum. Dit dient te worden versterkt en meer in te spelen op (toekomstige) doelgroepen in de omgeving. In het toekomstige wijkwinkelcentrum (ca. 10.000 m²) kan men terecht voor dagelijkse en niet-dagelijkse boodschappen, aangevuld met horeca en voorzieningen:

- Het gaat om 2 à 3 supermarkten met in totaal ca. 3.000 tot 4.500 m² (gem. omvang supermarkt ca. 1.200 tot 1.500 m²). Het gaat om fullservice en discount supermarkten. Dit zijn belangrijke trekkers voor het wijkwinkelcentrum.
- Voorzieningen voor levensmiddelen en persoonlijke verzorging met in totaal ca. 1.000 tot 2.500 m². Zoals een bakker, slager, groente/fruit, bakker, kaas, delicatessen, vis, slijterij, slagerij, buitenlandse levensmiddelen (toko), biologische levensmiddelen, bloemenwinkel, tabak en gemakzaak, drogisterij en parfumerie.
- De niet-dagelijkse sector staat onder druk. Op dit moment is er al ca. 5.000 m² en door de inwonertoeename neemt het draagvlak mogelijk enigszins toe. Hierbij kan worden gedacht aan juwelier, optiek, modewinkels, schoenenzaken, elektronikawinkels, telecomwinkels, dierenspeciaalzaak, textielzaak, huishoudelijke artikelen, boekhandel, speelgoedzaken, tweewielerspeciaalzaken en sport- en kampeerzaken.
- Voor een toekomstbestendig wijkwinkelcentrum is een aantrekkelijke openbare ruimte en een combinatie met horeca en maatschappelijke voorzieningen van belang.

Het principe is geen verspreide supermarkten in het gebied. De beste locatie in het gebied is waar het wijkwinkelcentrum is beoogd, dit ligt relatief centraal in het gebied. Voor het aanvullend dagelijks aanbod (zoals een bakker, slager etc.) is een concentratie van belang om voldoende consumenten te kunnen aantrekken. Voor wat betreft loopstromen is er geen motivering/aanleiding om elders een supermarkt in het gebied toe te voegen. De belangrijke loopstromen zijn van het station HS en dit gebied is al gedekt, want hier is een AH to go gehuisvest.

Woonwinkels/ PDV

Het huidige winkelcentrum Megastores voorziet Den Haag van een divers aanbod woonwinkels. Deze winkels oriënteren zich qua reikwijdte vooral op Den Haag. Daarnaast zijn er winkels gevestigd welke gericht zijn op meer dagelijkse boodschappen zoals een supermarkt en drogisterij. Deze winkels worden voornamelijk bezocht door bezoekers en bewoners uit Laakhavens en omliggende wijken.

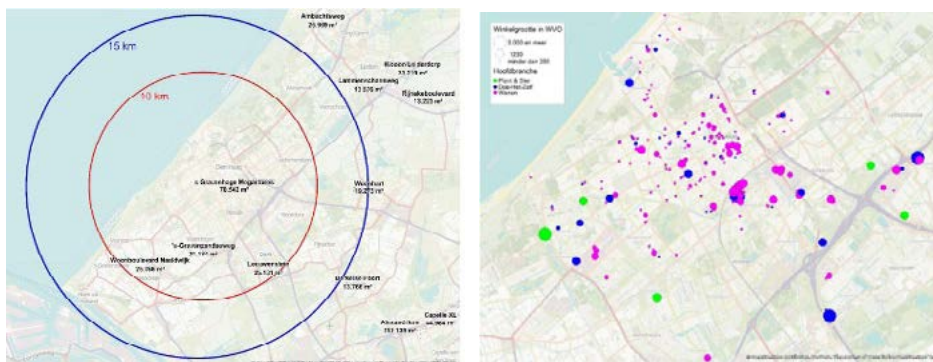
Op basis van onderzoek van Locatus (oktober 2023) is het aanbod voor woonwinkels in Den Haag en het belang van de Megastores in kaart gebracht.

- De enige concentratie van woonwinkels nu in Den Haag is de Megastores. De rest van dit aanbod is verspreid door de stad. De Megastores heeft als enig cluster voor woonwinkels (PDV) en grootschalige detailhandel (GDV) een toegevoegde waarde en duurzame functie voor de winkelstructuur van de stad (en regio).
- In Den Haag is ten opzichte van het Nederlands gemiddelde en andere grote steden een fors onderaanbod aan woonwinkels (172 m² wvo per inwoner ten opzichte van 367 m² in NL, zie ook tabel 1). Bij een transformatie van de Megastores neemt dit onderaanbod alleen maar verder toe.
- Ook in de regio is er weinig aanbod beschikbaar ter compensatie van dit onderaanbod. Dit zijn vooral kleinere lokale clusters en met op grotere afstand het Alexandrium als grootschalige locatie. Dit betekent dat inwoners uit Den Haag ver moeten reizen voor deze voorzieningen.
- De Megastores heeft nooit goed gefunctioneerd met veel leegstand als gevolg, omdat het concept niet goed is neergezet. Ook is het de vraag in hoeverre het gebouw en het ontwerp hiervan goed inspeelt op de behoefte. De woonwinkels in de Megastores functioneerden echter wel goed. De omzet was bovengemiddeld (€ 2.451 per m² tegenover € 1.772 per m² gemiddeld in woonwinkels in 2021). Dit toont een duidelijke behoefte aan.

- Het is vooral een belangrijke voorziening voor de inwoners van Den Haag. Van de bezoekers van de Megastores voor doelgerichte aankopen komt ca. 83% uit Den Haag (KSO, 2021). Daarnaast groeit de stad de komende periode en hiermee ook de behoefte. Er komen meer woningen en meer inwoners die ook spullen nodig hebben voor hun (nieuwe) woning.
- Daarnaast heeft de Megastores een belangrijke functie op het gebied van werkgelegenheid in de nabijheid in de stad. In 2020 waren er in de Megastores ca. 550 banen (KSO, 2021).

Locatie	Wvo woonwinkels (winkelvloeroppervlakte) per inwoner (2023)
Den Haag	172 m ²
Amsterdam	232 m ²
Utrecht	409 m ²
Rotterdam	210 m ²
Nederlands gemiddelde	367 m ²

Woonwinkel aanbod in de grootste steden in Nederland (bron: Locatus, 2023)



Situering van woonwinkelconcentraties in de regio (links) en ligging van het woonwinkel aanbod in Den Haag (rechts)

Voor het nieuwe woonwinkelconcept is optimaal rekening gehouden met de uitgangspunten voor woonwinkels, binnen de context (en haar kansen/beperkingen) van het nieuwe Laakhaven

Centraal. Conceptmatig zal de focus liggen op compactere woonwinkels en/of woonwinkels met een city-formule. Dit zijn woonwinkels met een kleinere omvang die zelfstandiger kunnen draaien op een locatie d.m.v. een eigen klantenbestand. Logistiek zijn de woonwinkels ook eenvoudig te bereiken voor de afgifte van goederen. Expeditie verkeer vindt plaats over de Waldorpstraat. Zo komt expeditie verkeer minimaal in het gebied met zo min mogelijk hinder voor andere verkeersstromen.

De gebiedsontwikkeling voldoet niet aan de randvoorwaarden voor XXL en cash & carry formules. Voor deze formules is het namelijk essentieel dat er naast een grote winkel ook veel ruimte is voor opslag van goederen. Ook zijn deze formules afhankelijk van maai-veldparkeren, iets wat niet meer binnen het gemeentelijke beleid van Laakhavens in de toekomst. Dat beleid is vastgelegd in de Ontwikkelvisie.

In de concept Omgevingsvisie Den Haag 2050 is over woonwinkels het volgende aangegeven: *“We sturen op het zoveel mogelijk clusteren en combineren van voorzieningen. Zo ontstaan binnen de Haagse wijken centrale plekken voor ontmoeting en uitwisseling. Hiermee voorkomen we dat er op den duur te veel druk op het centrum van de stad ontstaat. De ontwikkeling van deze wijkcentra draagt bij aan de 15-minutenstad door de nabijheid van wonen, werken en voorzieningen. Zo brengen we het aantal verplaatsingen terug van de wijken naar het centrum en andersom. De bereikbaarheid van voorzieningenclusters en stedelijke voorzieningen speelt ook op regionaal niveau. Het uitgangspunt hierbij is om de mobiliteitsverplaatsingen zo duurzaam mogelijk te laten plaatsvinden. De (grootschalige) perifere detailhandel vraagt specifieke aandacht. De traditionele woonboulevard, op autobereikbaarheid ingericht, past daarbij niet langer in Den Haag. Maar een concentratie van woonwinkels, automotive of tuin- en bouwhandels blijft voor de stad gewenst. Zeker (of mogelijk) in combinatie met circulaire opgaven. In dat kader voeren we een verkenning uit naar de behoefte aan m² voor deze vorm van (grootschalige) detailhandel. Hierin zal worden bepaald hoe we daar binnen Den Haag (en regio) op een passende manier invulling aan willen geven.”*

Bijlage III

Duurzaamheidsmaatregelen op kavelniveau

Deze uitwerking van de duurzaamheidsambities op kavelniveau is gebaseerd op het duurzaamheidsbeleid van de gemeente Den Haag, waaronder onder meer de Nota duurzaamheid (RIS301829), de Energievisie Den Haag 2040 (RIS180175), Wegwijzer Den Haag Klimaatbestendig (RIS308744), het Puntensysteem groen- en natuurinclusief bouwen 2022 (RIS313059) en het Beleidsplan Zorg, Jeugd en Volksgezondheid “Gezond en Veerkrachtig” Den Haag 2019-2022 (RIS303812). De ambities en randvoorwaarden zijn verdeeld in 6 onderwerpen: Energie, mobiliteit, circulariteit, groen, gezondheid, en klimaatadaptatie.

Energie

Randvoorwaarden:

- Warmteoplossing: De keuze voor een warmteoplossing moet passen bij de oplossingsrichtingen die in Stedelijk Energie Plan (RIS306869) en de Transitievisie Warmte (RIS310442) zijn vastgesteld.
- Voor Laakhavens Hollands Spoor is een Warmteplan vastgesteld op grond waarvan alle nieuwbouw in het warmteplangebied (rode kader) verplicht is om aan te sluiten op het collectieve systeem dat de gemeente heeft aanbesteed, tenzij een minimaal even duurzaam alternatief wordt gerealiseerd.

Ambitie:

- Goede isolatie: Nieuwbouwwoningen en -gebouwen zijn goed geïsoleerd en worden verwarmd met lage temperatuur bronnen (Bronnenstrategie RIS31848).

Mobiliteit

Randvoorwaarden:

- Het STOMP-principe (Stappen-Trappen-Openbaar vervoer-Mobiliteitsdiensten-Privéauto) is het vertrekpunt bij het ontwerp van de openbare ruimte en de gebouwen.

Ambitie:

- Het moet voor bewoners makkelijker zijn om de fiets te pakken dan de auto. Fietsenstallingen moeten op logische en goed bereikbare plekken liggen en goed toegankelijk zijn.

Circulariteit

Ambitie:

- Nieuwbouw wordt Paris Proof gebouwd. De bouwwerken een materiaalgebonden CO₂-eq. waarde per m² bruto vloeroppervlak (BVO) moet lager of gelijk zijn aan de grenswaarden voor nieuw
- bouw voor het desbetreffende jaar (zie onderstaande tabel).

Paris Proof grenswaarden	Materiaalgebonden kg CO ₂ -eq per m ²			
	2021	2030	2040	2050
Woning (eengezinswoning)	200	126	75	45
Woning (meergezinswoning)	220	139	83	50
Kantoor	250	158	94	56
Retail vastgoed	260	164	98	59
Industrie	240	151	91	54

Tabel Paris Proof grenswaarden materiaalgebonden CO₂-emissies

- Gebouwen worden slim ontworpen zodat het mogelijk is om de functie van een gebouw tijdens de levensduur aan te passen zonder dat daarbij ingrijpende bouwprocessen komen kijken.
- Het is wenselijk dat het gebouw zo wordt ontworpen en gebouwd dat wanneer het gebouw in de toekomst aan vervanging of renovatie toe is de gebouwdelen in zijn geheel opnieuw kunnen worden gebruikt.
- Voor nieuwe bouwmaterialen is het wenselijk om materiaalpaspoorten op te stellen, zodat deze in de toekomst hergebruikt kunnen worden.
- Gebouwen worden gebouwd met minimaal het basisniveau conform het Convenant Schoon en Emissieloos bouwen: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/convenanten/2023/11/27/bijlage-2-convenant-schoon-en-emissieloos-bouwen>

Groen

Randvoorwaarden

- Alle nieuwbouwprojecten moeten voldoen aan het dan geldende puntensysteem voor natuurinclusief bouwen.
- De Stedelijke Groene Hoofdstructuur van Den Haag dient duurzaam in stand gehouden te worden en waar mogelijk versterkt te worden.

- Woningcorporaties voldoen aan het Soortenmanagementplan (SMP) voor huismussen, gierzwaluwen en vleermuizen.
- Te kappen bomen worden gecompenseerd.

Ambities:

- Er is extra aandacht voor het realiseren van goede groeiplaatsen bij daktuinen op straat- en gebouwniveau.
- De ontwikkelaar dient een groenplan te maken, passend bij en aanvullend op de groene structuren en natuurwaarden in de omgeving.

Klimaatadaptatie

Randvoorwaarden:

- *Groen tenzij:* Vergroening is één van de meest effectieve klimaatadaptieve oplossingen, om wateroverlast, hitte én droogte te verminderen. Vooral ontharden ('stenen eruit') en vergroenen ('groen erin') zijn hierbij belangrijk.
- *Extreme neerslag:* Bij nieuwbouw is de eis dat er 50mm van een korte hevige bui van 70mm in 1 uur op privaat terrein tijdelijk kan worden opgevangen en dat na minimaal 24 en maximaal 48 uur de bergingscapaciteit weer beschikbaar is.
- *Droogte:* Droogte wordt beperkt door bij te dragen aan de sponswerking van de stad via oplossingen in groen en bodembuffers. Droogte mag niet tot onomkeerbare schade aan kwetsbare gebouwen, infrastructuur, groen en ecologische waarden leiden. In het plangebied dient 50% (450 mm) van de jaarlijkse neerslag te worden geïnfiltreerd en/of te worden hergebruikt.

Ambitie:

- *Hitte:* Bij nieuwbouw is de ambitie dat we hitte-robust bouwen: Maak zon georiënteerde gevels warmtewerend en/of groen en voorkom dat koelsystemen de (verblijfs) ruimte in directe omgeving opwarmen. De ambitie is om 40% van de buitenruimte in te richten middels groen, warmtewerende materialen en/of water.

Gezondheid

Ambitie

- *Algemeen:* Zorg ervoor dat de woningen levensloopgeschikt zijn.
- *Luchtkwaliteit:* Zorg voor goede ventilatiemogelijkheden. De GGD is voorstander van dubbelzijdige woningen met een rustige of gezonde zijde, waar passieve ventilatie mogelijk is.

- *Luchtkwaliteit:* Houd rekening met luchtkwaliteit bij collectieve inlaatpunten en schakelingen. Pas de oriëntatie zo aan dat deze zo min mogelijk wordt blootgesteld aan lokale luchtverontreiniging.
- *Geluid:* Zorg voor goede geluidsisolatie met behoud van ventilatiemogelijkheden. Besteed aandacht aan het binnenniveau (33 dB).
- *Licht:* Voorkom uitstraling van licht naar boven en het aanlichten van omliggende panden.
- *Ventilatie:* Gebruik geen individuele luchtfilters en zorg voor voldoende en stille ventilatiemogelijkheden; mechanisch én te openen ramen. Neem het voorschrift op dat bij oplevering via bijvoorbeeld een Ventilatie-Prestatiekeuring wordt aangetoond dat het ventilatiesysteem van elke ruimte minimaal voldoet aan de eisen ten aanzien van luchtverversing en installatiegeluid uit het Besluit Bouwwerken Leefomgeving.
- *Geluid:* Voorzie goede tussenmuurisolatie om hinder van burengeluid te beperken.
- *Collectieve ruimten:* Zorg bij woningen kleiner dan 50 m² voor een kwalitatief voldoende gezamenlijke ruimte waar bewoners kunnen ontspannen en ontmoeten die bijdraagt aan sociale verbinding, duurzaamheid en gezondheid.
- *Ontmoeten:* Zorg voor een aantrekkelijke samenhang die ontmoeten faciliteert, herkenbaarheid en eigenheid uitstraalt en inwoners trots maakt op hun buurt. Ontwerp voor de menselijke maat door een prettige verhouding tussen de hoogte en breedte van straatprofielen. Levendige plint: leven op maaiveldniveau. Zorg voor kleinere pleintjes en smallere straatjes waar mensen elkaar kunnen ontmoeten in plaats van grote open plekken en pleinen
- *Ontmoeten:* Faciliteer en stimuleer inpannige voorzieningen zoals bibliotheken, buurt-huizen, wijkcentra, koffietentje bij een park.
- *Rookvrije omgeving:* Houd entrees en gezamenlijke (buiten)ruimten rookvrij.
- *Voedselomgeving:* Vermijd fastfoodrestaurants voornamelijk bij gebieden rondom scholen.
- *Straling:* Bij nieuwbouw van woningen, scholen en kinderdagverblijven en bij nieuwbouw en uitbreiding van elektriciteitsnetwerkcomponenten (hoogspanningslijn, ondergrondse kabel, transformatorstation of transformatorhuisje) vermijd zoveel als redelijkerwijs mogelijk dat woningen, scholen en kinderdagverblijven (inclusief hun tuin/speelplein) in een magneetveld komen te liggen dat sterker is dan 0,4 microtesla jaargemiddeld. Voor elektriciteitshuisjes (400V tot 20 kV) is dit 4 meter.
- *Mobiliteit:* Zorg voor een fietsenstalling op maaiveldniveau voor een aantrekkelijke en toegankelijke manier om fietsen te stallen.

Bijlage IV

Groenambitie- en eisen voor hoogstedelijk gebied

In onderstaande tabel zijn de eisen en ambities voor groen in hoogstedelijk gebied te vinden. De eisen en ambities voor het groen in de openbare ruimte zijn te vinden in het buitenruimteplan.

Eisen en ambities voor groen in hoogstedelijk gebied
Ontwerp: <ul style="list-style-type: none">• Los ruimte voor afvalinzameling/ -opslag, (fiets-)parkeren op in het gebouw (of op eigen terrein) om belasting van de openbare ruimte te voorkomen en ruimte voor groen te creëren.
Structuren: <ul style="list-style-type: none">• Sluit aan op de lange lijnen in het gebied (zie gebiedsvisie/omgevingsvisie). Dit wordt uitgewerkt in het Buitenruimteplan.
Ondergrond: <ul style="list-style-type: none">• Zorg dat de ondergrond in samenhang met het maaiveld wordt ontwikkeld.
Klimaatadaptatie: <ul style="list-style-type: none">• Gebruik het puntensysteem natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen.• Streef naar een opvang van 70 mm en voer deze vertraagd af.
Biodiversiteit: <ul style="list-style-type: none">• Gebruik het puntensysteem natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen.• Binnen 150 m van de Stedelijke Groene Structuur wordt goud op biodiversiteit behaald (in plaats van minimaal brons).
Bomen: <ul style="list-style-type: none">• Houd rekening met aanplant 1e orde grootte bomen in de profielen en rooilijnen.
Daken: <ul style="list-style-type: none">• Minimale gronddekking volgens het Puntensysteem natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen (zie tabel 4).• Begroeiing passend bij de substraatdikte volgens het Puntensysteem natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen (zie tabel 5).• Daken tot een hoogte van 50 meter zijn bij voorkeur groen. De ecologische waarde van een groen dak wordt verhoogd wanneer natuur- en gebruiksfuncties gescheiden zijn.• Pas bij voorkeur een SMART flow systeem toe.• Ingrepen ten behoeve van biodiversiteit vinden plaats op daken onder de 30 meter.
Gevels: <ul style="list-style-type: none">• Gevelgroen staat in de volle grond.• De gevel van de plint biedt ruimte voor groen. Dit groen wortelt in volle grond, op eigen kavel. Dit vanwege de kabels en leidingen in de aangrenzende openbare ruimte, het kunnen garanderen van voldoende groeiruimte en het beheer van het gevelgroen. Het streven is om 30% van de plint hiervoor te benutten (meetpunt na 5 jaar). Deze ruimte wordt in samenhang met de aangrenzende openbare ruimte ontworpen.

Bijlage V

Kaarten

1. Ruimtelijk raamwerk
2. Ruimtelijke structuur openbare ruimte
3. Massamodel
4. Bouwregelkaart
5. Plintenkaart

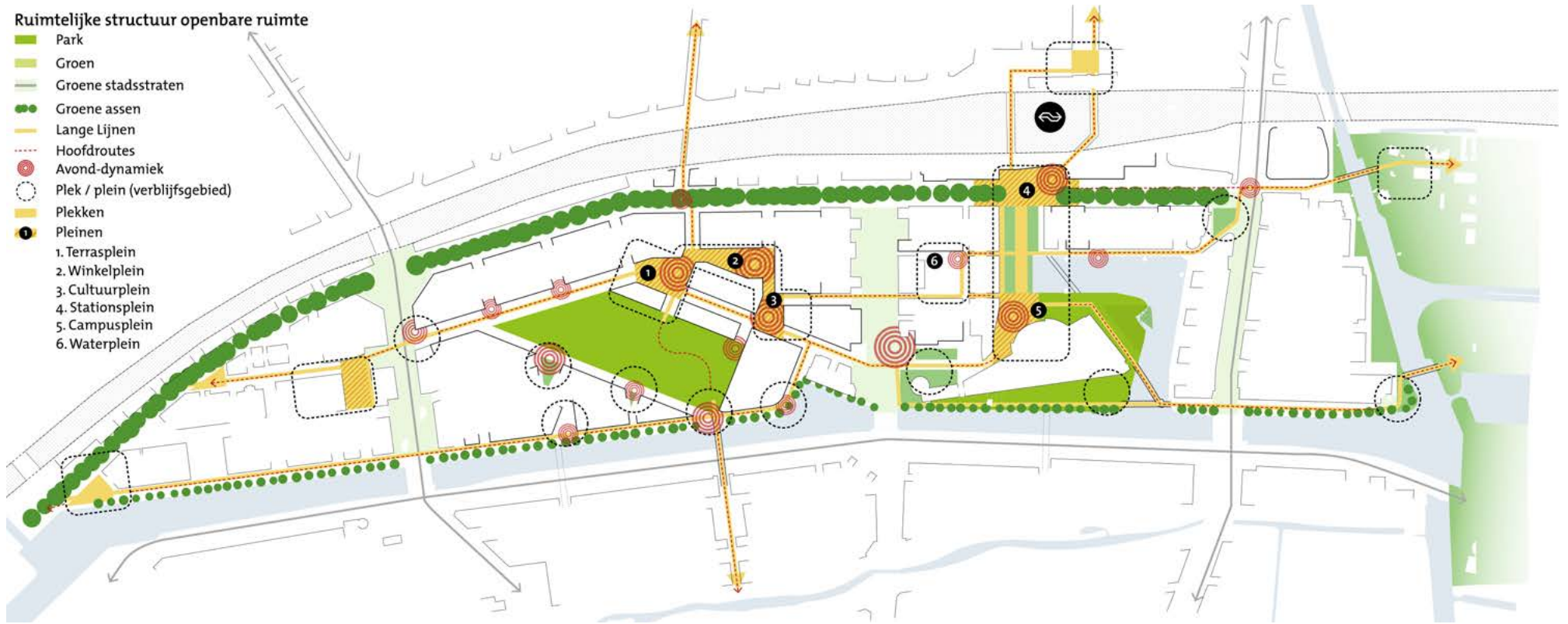
Ruimtelijk Raamwerk Laakhavens Hollands Spoor

- bestaande bebouwing
- ontwikkelplot
- ① nummering ontwikkelplot
- groenstructuur
- wegen
- mobiliteitshub
- water
- sporen
- bruggen



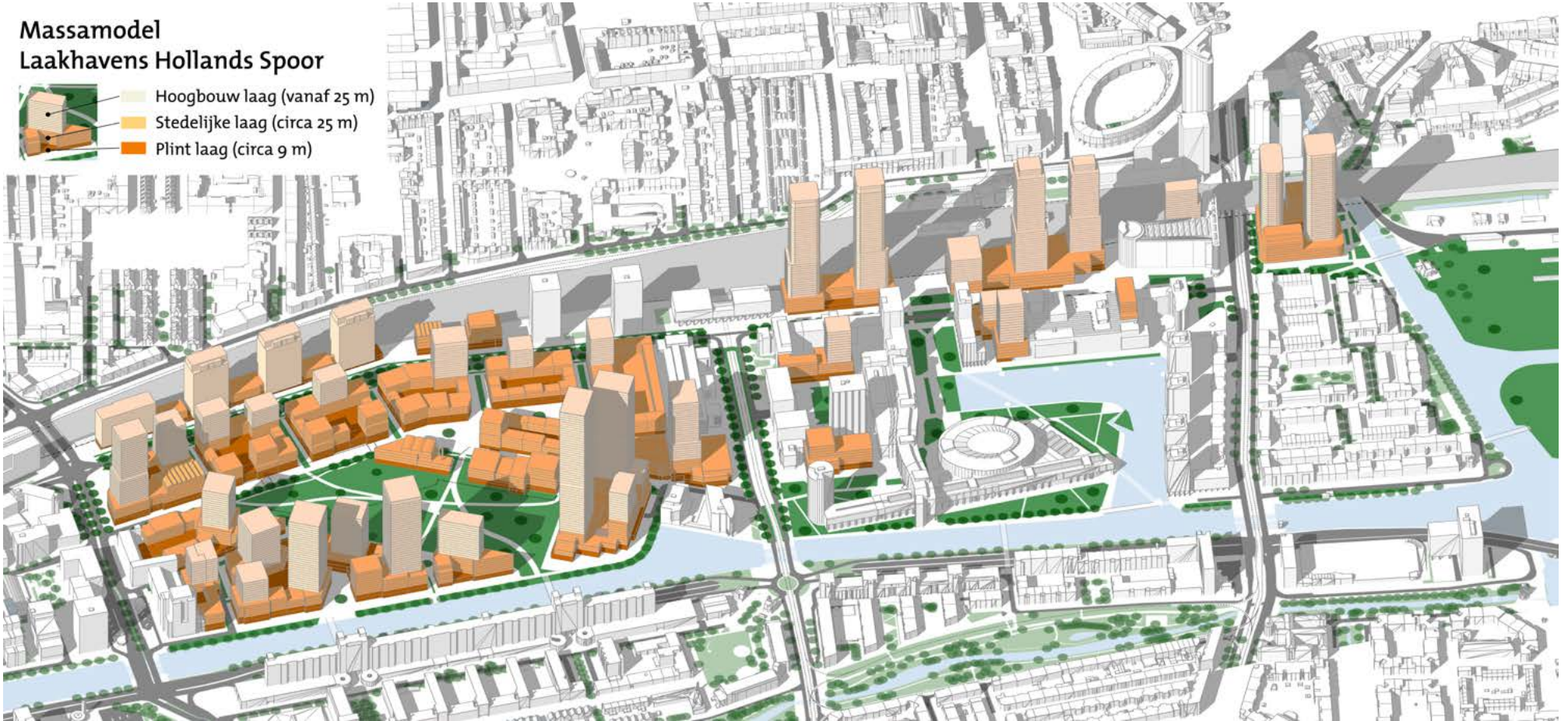
Ruimtelijke structuur openbare ruimte

-  Park
 -  Groen
 -  Groene stadsstraten
 -  Groene assen
 -  Lange Lijnen
 -  Hoofdroutes
 -  Avond-dynamiek
 -  Plek / plein (verblijfsgebied)
 -  Plekken
 -  Pleinen
1. Terrasplein
 2. Winkelplein
 3. Cultuurplein
 4. Stationsplein
 5. Campusplein
 6. Waterplein



Massamodel Laakhavens Hollands Spoor

- Hoogbouw laag (vanaf 25 m)
- Stedelijke laag (circa 25 m)
- Plint laag (circa 9 m)



Bouwregels Laakhavens Hollands Spoor

-  rooilijn nieuw bouwveld
-  indicatieve locatie daktuin
-  stedelijke laag
-  toren lager dan 50m
-  toren hoger dan 50m
-  nummering nieuw bouwveld
-  maximale bouwhoogte
-  gedeelte van het bouwveld met maximaal bebouwingspercentage
-  30% van strekkende gevel krijgt 1,5-3m terugligging t.o.v. uiterste rooilijn
-  maximale uitkraging
-  publieke verbinding tussen park en Laakkanaal
-  begrenzing park
-  begrenzing mobiliteitshub
-  bestaande bebouwing
-  water



Indicatieve Plintinvulling Laakhavens Hollands Spoor

- Wonen EGZ (wonen op begane grond)
- Wonen MGZ (wonen op de verdieping)
- Retail I: woonwinkels
- Retail II: supermarkt
- Retail III: niet-dagelijks
- Kantoor
- Dienstverlening
- Leisure
- Horeca
- Bedrijf BOG
- Onderwijs
- Beroepsonderwijs
- Zorg en Welzijn I (o.a. 1e lijnszorg)
- Zorg en Welzijn II
- Kunst en Cultuur
- Sport
- Overig Maatschappelijk
- Parkeren Auto & Fiets
- Technische ruimte (gebouw & wijk)
- Avond-dynamiek
- Plinten voor avond-dynamiek
- Programma binnen blok n.t.b.



Colofon

Dit is een uitgave van
Gemeente Den Haag

Dienst Stedelijke Ontwikkeling

December 2025

Disclaimer

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