



Central Innovation District

Deelrapport Hoogstedelijkheid en concurrentiekracht

Gemeente Den Haag

28 februari 2020

Project Central Innovation District
Opdrachtgever Gemeente Den Haag

Document Deelrapport Hoogstedelijkheid en concurrentiekracht
Status Definitief
Datum 28 februari 2020
Referentie 110741/20-003.056

Projectcode 110741
Projectleider mevrouw A.M. Springer-Rouwette MSc
Projectdirecteur drs.ing. E.J.N. Rijsdijk

Auteur(s) mevrouw ir. F.D. Cieraad, mevrouw drs. J. Ritsema
Gecontroleerd door P.A. Feij MSc
Goedgekeurd door mevrouw A.M. Springer-Rouwette MSc

Paraaf 

Adres Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V.
Leeuwenbrug 8
Postbus 233
7400 AE Deventer
+31 (0)570 69 79 11
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	Functie van dit deelrapport	5
1.2	Relatie met deelrapport gezondheid en leefbaarheid	5
1.3	Leeswijzer	5
2	UITGANGSPUNTEN	6
2.1	Kaders vanuit wetgeving, beleid en richtlijnen	6
2.2	Ingreep-effectrelaties	8
2.3	Beoordelingskader	8
	2.3.1 Hoogstedelijkheid	9
	2.3.2 Concurrentiekracht	10
	2.3.3 Aanpak effectbeoordeling	10
3	HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING	13
3.1	Huidige situatie	13
	3.1.1 Verdichting	13
	3.1.2 Functiemenging	15
	3.1.3 Openbare ruimte	18
	3.1.4 Economische structuur	21
	3.1.5 Innovatiecapaciteit	25
	3.1.6 Infrastructuur	25
	3.1.7 Samenvatting van huidige situatie CID ten aanzien van beoordelingscriteria	26
3.2	Autonome ontwikkeling	26
	3.2.1 Verdichting, functiemening en openbare ruimte	26
	3.2.2 Economische structuur, innovatiecapaciteit en infrastructuur	27
3.3	Samenvatting van kansen en bedreigingen	27
	3.3.1 Kansen	28
	3.3.2 Bedreigingen	28
4	EFFECTEN STRUCTUURVISIE CID	29
4.1	Hoogstedelijkheid	29
	4.1.1 Verdichting	29
	4.1.2 Functiemenging	29

4.1.3	Openbare ruimte	30
4.1.4	Beoordeling	30
4.2	Concurrentiekracht	31
4.2.1	Economische structuur	31
4.2.2	Innovatiecapaciteit	31
4.2.3	Infrastructuur	32
4.2.4	Beoordeling	32
5	KEUZES, KANSEN EN AANDACHTSPUNTEN VOOR DE STRUCTUURVISIE	34
5.1	Samenvatting van effecten	34
5.2	Keuzes, kansen en aandachtspunten	35
6	DISCUSSIE EN AANBEVELINGEN	36
6.1	Leemten in kennis en onzekerheden	36
6.2	Monitoring en evaluatie	36
6.3	Maatregelen achter de hand	36
	Laatste pagina	36
	Bijlage(n)	Aantal pagina's
I	Verklarende woordenlijst	1
II	Referenties	2

1

INLEIDING

1.1 Functie van dit deelrapport

Dit deelrapport beschrijft de effecten van de plannen voor het Central Innovation District (CID). Het deelrapport vormt onderdeel van het MER CID. In het deelrapport staan alleen specifieke uitgangspunten en gedetailleerde informatie over de hoogstedelijkheid en concurrentiepositie van het CID. Een algemene toelichting op het project en de aanpak en uitgangspunten voor de effectstudies is te vinden in het hoofdrapport MER.

1.2 Relatie met deelrapport gezondheid en leefbaarheid

De hoogstedelijkheid en concurrentiepositie van het CID, kunnen van grote invloed zijn op de gezondheid en leefbaarheid in het gebied. Tussen de criteria uit de beoordelingskaders van het thema Groei van de Stad en het thema Gezondheid en Leefbaarheid zit geen overlap, wel is er sprake van raakvlakken tussen de criteria uit de beoordelingskaders. Daarnaast heeft de ontwikkeling van mobiliteit invloed op de concurrentiepositie van het CID. De beoordelingen van de effecten op de thema's concurrentiekracht en mobiliteit zijn zodanig uitgevoerd dat er geen dubbel telling ontstaat.

1.3 Leeswijzer

Tabel 1.1 Leeswijzer voor het deelrapport Groei van de Stad - MER CID

Hoofdstuk	Geeft antwoord op de vraag:
2. uitgangspunten	welke kaders, beleid en richtlijnen worden meegenomen? Welke criteria worden gehanteerd en met welke beoordelingsschalen?
3. huidige situatie en autonome ontwikkeling	hoe ziet de huidige en autonome situatie eruit in het plangebied met betrekking tot de criteria?
4. effecten Structuurvisie CID	welke effecten hebben de alternatieven van de Structuurvisie op het plangebied?
5. keuzes, kansen en aandachtspunten voor de Structuurvisie	welke te maken keuzes, kansen en aandachtspunten volgen uit de vastgestelde effecten van de Structuurvisie?
6. discussie en aanbevelingen	wat zijn aandachtspunten bij het lezen van dit deelrapport? Wat zijn onze aanbevelingen?

2

UITGANGSPUNTEN

2.1 Kaders vanuit wetgeving, beleid en richtlijnen

Tabel 2.1 geeft een overzicht van het huidige beleid en de regelgeving met betrekking tot hoogstedelijkheid en concurrentiepositie voor zover van invloed op de plannen voor het CID en richtlijnen (handboeken, werkwijzers, et cetera) die van toepassing zijn op de onderzoeken voor de effecten op de groei van de stad.

Tabel 2.1 Kaders en richtlijnen

Beleidsstuk/wet	Toelichting
Omgevingswet	De Omgevingswet is bedoeld om de regels voor ruimtelijke ontwikkeling te vereenvoudigen en samenvoegen. De Omgevingswet bundelt en moderniseert in 1 wet alle wetten voor de leefomgeving. Dit heeft invloed op de manier van werken.
Haagse hoogbouwvisie - Eyeline en skyline (RIS 298448)	Toekomstbestendig maken en bieden van voldoende woon- en werkruimte voor alle mensen die hier willen wonen, werken en studeren, doormiddel van hoogbouw. Door intensivering en hogere bebouwing mogelijk te maken kan de stad mogelijk de groei van het aantal inwoners faciliteren en voldoende en geschikte woon- en werkruimte bieden. Deze nota spreekt zich uit over beeldkwaliteitsaspecten en biedt randvoorwaarden voor ontheffingsprocedures bij een bestemmingsplan.
Bestemmingsplan Rivierenbuurt (vastgesteld op 27 juni 2013)	Vastlegging van de bestaande ruimtelijke structuur in een juridisch-planologisch kader, actualisatie van de vigerende plannen en het samenvoegen van herzieningen die eerder in de raad zijn vastgesteld. Begrenzing van dit plangebied wordt gevormd door: 1 de Ammunitiehaven; 2 de Lekstraat; 3 de Binckhorstlaan; 4 de spoorlijn Den Haag HS richting Leiden; 5 de Trekvliet langs de Scheepmakersstraat en de Pletterijkade; 6 het Spui.
Bestemmingsplan Laakwijk-Schipperskwartier (vastgesteld op 7 september 2009)	Begrenzing van dit plangebied wordt gevormd door: 1 de Laakhaven, de Rijkswijkseweg en het spoorwegtracé tussen Delft en Den Haag; 2 de Trekvliet; 3 de grens met de gemeente Rijswijk (de Broeksloot); 4 de van Zeggelenlaan.
Omgevingsplan Binckhorst (vastgesteld op 29 november 2018)	Ruimtelijk kader voor de transformatie van de Binckhorst, bevat de uitgangspunten voor een verdere uitwerking van de gebiedsontwikkeling.
Agenda CID 2040	Benoemt strategische doelen en vraagt partijen om deze doelen naar een eigen situatie te vertalen. De agenda is plek gebonden en gericht op de identiteit van het CID en verbonden aan de economische opgave die bij het gebied hoort.
Woonvisie Den Haag 2017-2030 (RIS 296833)	Schetst de gewenste en noodzakelijke ontwikkelingen op het terrein van het wonen voor de middellange termijn. Beschrijft het gewenste kwalitatief bouwprogramma in termen van doelgroepen, prijssegmenten en woonmilieus. Beschrijft ambities op het gebied van verduurzaming en kwaliteit van de bestaande woningvoorraad, betaalbaarheid en wonen en zorg.

Beleidsstuk/wet	Toelichting
Woonagenda 2019-2023 (RIS 301107)	Bevat eisen waaraan het woonprogramma van nieuwbouwontwikkeling moet voldoen. Bij 30 % van de nieuwbouwproductie sociale woningbouw hebben woningcorporaties het primaat in de realisatie. 20 % van de woningen heeft een middeldure huur tussen de liberalisatiegrens en de EUR 950,-. Hiervan ligt de helft tussen de liberalisatiegrens en EUR 850,- en de andere helft tussen EUR 850,- en EUR 950,-. De middeldure huurwoningen worden minimaal 20 jaar verhuurd met een middeldure huur, ook na mutatie. Bij een te eenzijdig aanbod van kleine woningen bestaat het risico dat bewoners hier passanten worden zonder binding met de omgeving. Om dit te voorkomen geldt dat maximaal 20 % van de woningen een kleine woning mag zijn met een woonoppervlak van maximaal 40 m ² (CID) 50 m ² (rest van de stad). Uitzondering hierop is mogelijk voor studentenhuisvesting, zorgwoningen en bijzondere concepten.
Agenda Ruimte voor de Stad (RIS 295016)	Benoemt handelingsprincipes, geeft ruimtelijke kaders en een strategisch ontwikkelperspectief voor de ontwikkeling van het woningbouwprogramma, gekoppeld aan verdichting, vergroening en verduurzaming van de openbare ruimte.
Agenda kenniseconomie (RIS 281394)	Benoemt het duurzaam versterken en verbreden van de economische basis in Den Haag. Onderdeel van de brede aanpak economie en werkgelegenheid. Beschrijft de strategische lijn gericht op het versnellen van de transitie naar een internationaal concurrerende innovatieve kenniseconomie met sterke economische sectoren.
Agenda Stedelijke Economie (RIS 281393)	Beschrijft de strategische lijn gericht op het versterken van de stedelijke economie door omzet- en groeimogelijkheden voor midden- en kleinbedrijf.
Agenda Groen voor de Stad 2016 (RIS 294705)	Groen kapitaal als basis voor een goede leefkwaliteit. De waarden van het groen zijn de maatschappelijke waarden (gezondheid, ontspanning), ecologische waarden (klimaat, biodiversiteit), economische waarden (imago, ontwikkeling). Maatschappelijke waarde: 1 gezondheid; 2 ontspanning; 3 ecologische waarde; 4 klimaat; 5 biodiversiteit; 6 economische waarde; 7 imago; 8 ontwikkeling.
Haagse Mobiliteitsagenda (RIS 297140)	Bevat uitspraken over strategische opgaven en keuzes op het gebied van verkeer en mobiliteit in Den Haag in relatie tot transitie op sociaal, economisch, ruimtelijk en duurzaamheidsgebied in de periode tot 2040.
de Roadmap Next Economy	Beschrijft de inzet op een betere (internationale) bereikbaarheid van de metropoolregio, economische vernieuwing, een beter vestigingsklimaat en duurzaamheid die toonaangevend is in de wereld, om de attractiviteit van de regio voor inwoners en bedrijven te vergroten. Gemeente Den Haag is onderdeel van deze metropoolregio.
De concurrentiepositie van Nederlandse steden - van agglomeratiekracht naar netwerkkracht	Biedt handvatten voor steden en stedelijke regio's om de Nederlandse poly centrische structuur maximaal te benutten en de concurrentiepositie te verbeteren.
Nota van Uitgangspunten (her)ontwikkeling NS kavel en the Globe - Laakhavenzijde Station Holland Spoor (RIS 301942)	Nadere uitwerking van de gebiedsagenda Campus College HS/Laakhavens en geeft de kaders voor de bouwplanontwikkelingen aan en vormt de grondslag voor de aanpassing van het bestemmingsplan voor dit gebied. In de NvU worden de ambities, beeldkwaliteit en bouwvelop van de gemeente geformuleerd.
Gebiedsagenda College Campus (Den Haag HS/Laakhavens) (RIS 301328) Gebiedsagenda Policy Campus Centraal (Overkluising Utrechtsebaan (A12)/CS-Oost) Gebiedsagenda ICT- Security Campus (Den Haag Laan van NOI)	Geeft de samenhangende visie op het gebied weer met als doel: <ul style="list-style-type: none"> - positioneren van de gebiedsagenda in het CID; - formuleren van een gebiedsperspectief; - benoemen van sturingsprincipes op kwaliteit en samenhang van buitenruimte, programma, mobiliteit, duurzaamheid, leefbaarheid en beeldkwaliteit; - overzicht geven van ontwikkelingen en opgaven in het betreffende gebied; - benoemen van nader uit te werken of te onderzoeken kwesties; - eerste inzicht in de haalbaarheid van de ontwikkeling; - tijdspad inzichtelijk maken; stroomlijnen van planvorming.

Beleidsstuk/wet	Toelichting
Kantorenstrategie Den Haag 2018-2025	Bevat de beleidskoers van de gemeente Den Haag voor de komende jaren ten aanzien van de Haagse kantorenstrategie en de aanpassing hiervan op de verbreding van de economische structuur.

2.2 Ingreep-effectrelaties

Tabel 2.2 beschrijft op hoofdlijnen welke effecten mogelijk optreden door de ingrepen behorend bij de plannen voor het CID.

Tabel 2.2 Ingreep-effectrelaties

Ingreep	Effect	Plek in beoordelingskader
omvang van het bouwprogramma	meer woningbouw > minder ruimte voor bedrijvigheid	opgenomen onder aspect verdichting
	meer bedrijfsruimte > minder ruimte voor woningen	opgenomen onder aspect functiemenging
	meer bedrijfsruimte > meer mogelijkheden voor economische activiteiten	opgenomen onder aspect openbare ruimte
	meer bebouwing > minder openbare ruimte	opgenomen onder aspect economische structuur
	meer woningbouw > betere/slechtere mix van woonmilieus	opgenomen onder aspect functiemening
	soort bebouwing > meer/minder mogelijkheden voor zelfbouw	opgenomen onder aspect functiemening
	soort bebouwing > hogere/lagere score belevingswaarde	opgenomen onder aspect openbare ruimte
	meer bedrijfsruimte > meer mogelijkheden voor betaalbare kleinschalige bedrijvigheid (risico: niet betaalbaar/niet kleinschalig)	opgenomen onder economische structuur
mobiliteitsstrategie (aanleg/ruimtebeslag van mobiliteit)	meer mogelijkheden voor onderwijs of kennisinstellingen > meer mogelijkheden voor innovatie	opgenomen onder aspect innovatiecapaciteit
	meer netwerkaansluitingen > betere toegankelijkheid van het gebied	opgenomen onder aspect infrastructuur
	meer netwerkaansluitingen > minder openbare ruimte	opgenomen onder aspect openbare ruimte

2.3 Beoordelingskader

Binnen het thema 'Groeï van de stad' beschouwt het MER twee aspecten: hoogstedelijkheid (2.3.1) en concurrentiekracht (2.3.2), welke als van belang geacht worden voor de agglomeratiekracht van steden. Raspe et.al. (2012) definiëren agglomeratiekracht als 'de massa en dichtheid in een gebied in de vorm van lokale concentraties van bedrijven, kennis, 'human capital' en goede bereikbaarheid, internationale connectiviteit en kwaliteit van leven. 'In lijn met het coalitie akkoord van de gemeente Den Haag, is deze definitie vertaald naar twee aspecten hoogstedelijkheid en concurrentiekracht, met een bijbehorend beoordelingskader.

2.3.1 Hoogstedelijkheid

Hoogstedelijkheid is een middel om een ruimtelijke kwaliteit binnen het CID te creëren, die bijdraagt aan de ontwikkeling van het gebied als sterk economisch cluster, i.e. het versterken van de agglomeratiekracht van het gebied. In de context van het CID ontstaat deze hoogstedelijke kwaliteit bij een zekere dichtheid van personen en een openbare ruimte die ontmoetingen tussen deze bewoners, werknemers en passanten faciliteert (interactiemilieus). Ruimtelijk gezien kenmerkt hoogstedelijkheid zich door hogere bebouwingdichtheden, menging van functies en een hoogwaardige openbare ruimte. Functiemenging tussen wonen en werken, draagt bij aan de kwaliteit van de leefomgeving doordat het bij kan dragen aan:

- reductie van autoverkeerbewegingen omdat functies binnen loop en fietsafstand liggen;
- mindering in gebruik van parkeerplaatsen, maar een intensivering van infrastructuur door auto's, fietsers en voetgangers;
- meer levendigheid, in geval van een goede functiemix en collectieve voorzieningen;
- hoger veiligheidsgevoel, door beter ingerichte publiek toegankelijke ruimten;
- en, in samenhang met een hogere dichtheid een grotere sociale controle, minder criminaliteit.

Het beoordelingskader, getoond in tabel 2.3, gaat in op deze ruimtelijke kenmerken en geeft daarmee een indicatie van de condities voor het ontstaan van het type hoogstedelijkheid dat bijdraagt aan economische doelen voor het CID. In het CID beoordelen we het begrip hoogstedelijkheid aan de hand van de ruimte voor verdichting, transformatie van bestaande gebouwen, intensivering door multifunctioneel ruimtegebruik en herstructurering. Met het begrip hoogstedelijkheid bedoelen we dus de mate waarin strategisch omgegaan wordt met de beperkte ruimte die de stad nog heeft, door de duurzaamheid van de stad te waarborgen en het vestigingsklimaat te versterken, bijvoorbeeld mogelijk gemaakt door te intensiveren en door hogere bebouwing toe te staan. Een voorbeeld van de toegepaste weging op dit thema is een positievere score naar mate een alternatief meer voorziet in de ontwikkeling van een sterke mix van functies.

Tabel 2.3 Beoordelingskader hoogstedelijkheid

Aspecten	Criteria	Methode en informatie
verdichting	adressen- en/of bebouwingdichtheden	Ruimtelijke Dichtheden En Functiemenging In Nederland - Floor Space Index (FSI) ¹ (Harbers, Spoon, van Amsterdam, & van der Schuit, 2019)
	gemiddelde woninggrootte	<ul style="list-style-type: none"> - woningtype; - adressendichtheid; - vloeroppervlakte woningen; - aantal woningen.
functiemenging	verhouding tussen wonen en overige gebruiksfuncties werken/detailhandel/voorzieningen	Ruimtelijke Dichtheden En Functiemenging In Nederland - Mixed Use Index (MXI) (Harbers, Spoon, van Amsterdam, & van der Schuit, 2019)
	mix van woonmilieus	op basis van woningeigendom en samenstelling bewoners CID - cijfers van Gemeente Den Haag
	mogelijkheden voor zelfbouw	op basis van beschikbare kavels - Gemeente Den Haag
openbare ruimte	publiek toegankelijke ruimte	Ruimtelijke Dichtheden En Functiemenging In Nederland - Open Space Ratio (OSR) ² (Harbers, Spoon, van Amsterdam, & van der Schuit, 2019)
	kwaliteit van de publieke ruimte	kwalitatief: op basis van leefbaarometer

¹ FSI (Floor Space Index) laat zien hoe de vloeroppervlakte van alle verdiepingen samen, zich verhoudt tot de terreinoppervlakte, ongeacht de functie en ongeacht de gebruiksintensiteit. Een GSI (Ground Space Index) is een maat voor het bebouwde deel van het terrein. De MXI (Mixed Use Index) is de verhouding van het vloeroppervlak voor wonen ten opzichte van het totale vloeroppervlak (Harbers, Spoon, van Amsterdam, & van der Schuit, 2019).

² Open Space Ratio (OSR) is een internationaal gebruikte indicator voor bebouwingdruk op de openbare ruimte. Bij een hogere OSR is er meer open ruimte dan vloeroppervlak. Bij een OSR 1 is er evenveel BVO als onbebouwde ruimte.

2.3.2 Concurrentiekracht

De mate waarin het CID competitief is ten opzichte van andere belangrijke vestigingslocaties in de Randstad en West-Europa is mede afhankelijk van vrijwel alle thema's uit het integrale beoordelingskader. Gardiner et al (2004) beschrijven verschillende factoren van concurrentiekracht, waarin omgeving en ruimtelijke condities een rol spelen. Hierbij gaat het vooral om voordelen van nabijheid van andere bedrijven en sociaal kapitaal en kennisinstellingen, maar ook goede multimodale bereikbaarheid en hoogstedelijkheid zijn hiervan voorbeelden. Dit thema bevat enkele andere aspecten die een indicatie geven van de concurrentiekracht (Thissen, Ruijs, van Oort, & Diodato, 2011) van het CID.

Het CID heeft een van de hoogste banen concentraties in Nederland en vormt het economisch centrum van Den Haag. Een aantal bedrijven zoals Secrid, Fokker, Siemens en PostNL, en clusters van kennisinstellingen zoals TU Delft, Universiteit Leiden en de Haagse Hogeschool bevinden zich in het CID en hebben een groot belang bij de concurrentiepositie van het gebied. Een verdere ontwikkeling van de concurrentiekracht van het gebied wordt gezocht in menselijk kapitaal en fysieke verbindingen, ook met andere innovatiemilieus in Nederland. Binnen dit thema wordt daarom een positieve score toegekend als er bijvoorbeeld meer fysieke ruimte beschikbaar is voor zowel grootschalige als kleinschalige economische functies en mogelijkheden voor clustering.

Tabel 2.4 Beoordelingskader concurrentiekracht

Aspecten	Criteria	Methode en informatie
economische structuur	ruimte voor economische functies	structuurvisie kwalitatief: mogelijkheden voor economische functies en voorzieningen en clusters van sectoren/grootschalig & kleinschalig
	betaalbare plekken voor bedrijvigheid	structuurvisie kwalitatief: vestigingskosten voor bedrijvigheid
innovatiecapaciteit	innovativiteit	structuurvisie kwalitatief: vestiging kennisinstellingen en universiteiten, (financiële) ruimte voor start-ups
infrastructuur	multimodale bereikbaarheid	structuurvisie kwalitatief: bovenlokale connectiviteit van de regio, door weg-rail en luchttransport netwerken

2.3.3 Aanpak effectbeoordeling

De effecten worden beoordeeld aan de hand van een zogenaamde maatlat. Deze maatlat geeft aan wanneer welke score (van ++ tot --) wordt toegekend in de effectbeoordeling. Een voorbeeld van de toegepaste weging op het thema van hoogstedelijkheid is een positievere score naar mate een alternatief voorziet in meer functiemening of een grotere hoeveelheid publiek toegankelijke ruimtes, gezien dit bijdraagt aan het doelbereik. Binnen het thema concurrentiepositie wordt een positieve score toegekend als er bijvoorbeeld meer fysieke ruimte beschikbaar is voor economische functies.

Tabel 2.5 Maatlat effectbeoordeling

Score	Mate van doelbereik
++	zeer positief effect
+	positief effect
0	(vrijwel) geen effect

Score	Mate van doelbereik
++	zeer positief effect
-	negatief effect
	zeer negatief effect

De alternatieven worden gescoord ten opzichte van de referentiesituatie. Om de score op de maatlat te bepalen, worden waar mogelijk de indicatoren gekoppeld aan de beleidsdoelstellingen van de gemeente. Een handhaving van de referentiesituatie geeft een neutrale score. Het behalen van de beleidsdoelstellingen leidt tot een positieve score. Een voorbeeld hiervan is de ambitie het CID te ontwikkelen tot een 'aantrekkelijke hoogstedelijke omgeving met gemengde milieus, door verdichting, transformatie van bestaande gebouwen, intensivering door multifunctioneel ruimtegebruik en herstructurering'.

Tabel 2.6 Effectbeoordeling beleidsambities op basis van Agenda CID 2040 (Gemeente Den Haag, 2019a), Coalitieakkoord 2018 - 2022: Den Haag, Stad van Kansen en Ambities (Gemeente Den Haag, 2018d), Agenda Groen voor de Stad 2016 (Gemeente Den Haag, 2016a)

Aspecten	Criteria	(Beleids-)ambitie
verdichting	adressen- en/of bebouwingsdichtheden	CID groeit met 50.000 inwoners (Gemeente Den Haag, 2019a)
	gemiddelde woninggrootte	
functiemenging	verhouding tussen wonen en overige gebruiksfuncties werken/detailhandel/voorzieningen	24.000 woningen en 0,5 miljoen m ² kantoorruimte door onder andere (Gemeente Den Haag, 2019a): <ul style="list-style-type: none"> - meer inzet van deelconcepten in gebruik van private en publieke ruimte en voorzieningen; - meer ruimte voor gecombineerde en tijdelijke (sociale) voorzieningen en tijdelijk gebruik van private en publieke plekken; - meer flexibele en gevarieerde vastgoedconcepten en flexibel gebruik van openbare ruimte; - hogere en meer gemengde dichtheid van wonen, werken en recreëren; - hoogwaardiger en vollediger aanbod van ontmoetingsfaciliteiten voor congressen en events.
	mix van woonmilieus	in het CID moeten mensen en organisaties dicht bij elkaar komen, vanuit het belang voor iedere vorm van interactie (Gemeente Den Haag, 2019a)
	mogelijkheden voor zelfbouw	de gemeente Den Haag wil ruimte bieden aan zelfbouw, kluswoningen, tiny houses en kleinschalig opdrachtgeverschap (Gemeente Den Haag, 2018d)
openbare ruimte	publiek toegankelijke ruimte	iedereen moet zich vrij kunnen voelen in de openbare ruimte. Bij gebiedsontwikkeling moet voorop staan dat de openbare ruimte 'klimaatadaptief' is. Daarnaast moet de openbare ruimte uitnodigende, op verschillende behoeften afgestemde, speel-, bewegings- en sportvoorzieningen bevatten. Openbare ruimte moet zodanig ontworpen worden dat deze seniorvriendelijk is (Gemeente Den Haag, 2018d) en meer mogelijkheden bieden voor kunstenaars en ambulante handel in de publieke ruimte door bijvoorbeeld meer levendige en publiek toegankelijke plinten (Gemeente Den Haag, 2019a)
	kwaliteit van de publieke ruimte	verdere kwalitatieve ontwikkeling van het Haagse groen, waarbij ruimte bestaat voor verandering en initiatief en bij ontwikkelingen groen toekomstbestendig wordt vormgegeven. In de dichte stad is bebouwing dominant. Het

Aspecten	Criteria	(Beleids-)ambitie
		groen is er schaars en vormt een (aangenaam) contrast met de gebouwde omgeving. Door middel van groenbeleid wil de gemeente Den Haag tot een zo hoog mogelijke leefkwaliteit in de stad komen. Omvang, verbinding en kernkwaliteiten van groene ruimte staan hierbij voorop (Gemeente Den Haag, 2016a). De kwaliteit van de publieke ruimte is ook beoogd te verbeteren door de inzet op de aanwezigheid van kunst, waarmee een voedingsbodemp voor ontmoeting, discussie en vernieuwing ontstaat, meer ruimte voor gedurfde en iconische initiatieven en meer multifunctionele en vernieuwende inrichting van publieke en private buitenruimte (Gemeente Den Haag, 2019a)
economische structuur	ruimte voor economische functies	diversificatie van de economie, uitbreiding van de kennisstad en modernisering van economische DNA: CID als mondiaal en innovatief economisch knooppunt, waar wordt gewerkt aan een beter, veiliger en rechtvaardiger wereld in een digitaal tijdperk. Overheid, zakelijke dienstverlening en internationale organisaties worden verrijkt met initiatieven rondom IT en data, impact en beleid, goed voor 125.000 banen in 2040, met meer diversiteit van grote, kleine en startende bedrijven (Gemeente Den Haag, 2019a)
	betaalbare plekken voor bedrijvigheid	ontwikkeling van bedrijfsverzamelgebouwen is belangrijk, dit biedt betaalbare onderkomens voor kleine, veelal startende ondernemers (Gemeente Den Haag, 2018d)
innovatiecapaciteit	innovativiteit	innovatie is belangrijk, niet alleen voor de groei van de economie, maar ook voor het doorbreken van de eenzijdigheid van de economie (Gemeente Den Haag, 2019a): <ul style="list-style-type: none"> - groei van organisatie overstijgend ondernemerschap, onderzoek, experiment en polarisatie; - concentratie van identiteitsversterkende events en debat; - state-of-the art digitale connectiviteit en toepassingen; - meer opleidingsfuncties in het CID van masters tot leerwerkarrangementen; - meer opleidingsvormen voor volwassenen en professionals.
infrastructuur	multimodale bereikbaarheid	400.000 forensbewegingen in 2040, via de drie intercity stations, de Utrechtse baan, de Rotterdamse baan en de N44. De organisaties in het CID maken het gebied een internationaal knooppunt van kennis en talent waarvoor bezoeken over en weer noodzakelijk zijn. Hogere connectiviteit tussen het CID en andere economische locaties in binnen en buitenland, met name voor toegang tot de buitenlandse locaties gaat de aandacht uit naar Brussel, Düsseldorf en Schiphol (Gemeente Den Haag, 2019a)

3

HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING

3.1 Huidige situatie

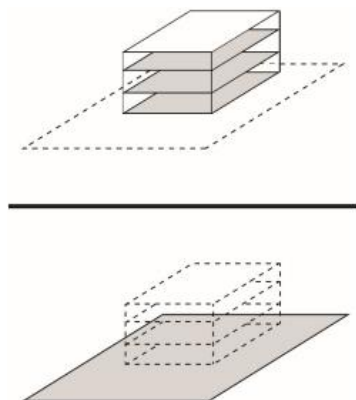
Dit hoofdstuk beschrijft de huidige situatie van het CID ten aanzien van hoogstedelijkheid en concurrentie positie. Het projectgebied bevat, naast de drie deelgebieden rond de stations, een deel van het ontwikkelingsgebied van Nieuw Binckhorst. Voorspellingen zeggen dat Den Haag de komende 25 jaar met 4.000 tot 5.000 per jaar aan inwoners zal groeien. Dat vraagt om woningen, werk, aantrekkelijke gebieden om te verblijven, maar ook om nieuwe scholen, winkels en speelplekken. Hiervan zal het meeste in de bestaande stad gebouwd moeten worden.

De huidige bevolkingsdichtheid in het CID is hoog in vergelijking met de rest van Den Haag. Den Haag heeft in 2019 een bruto bevolkingsdichtheid van 65,5 inwoners per hectare, terwijl het CID een bruto bevolkingsdichtheid van 85,9 heeft (Gemeente Den Haag, 2019c). Doordat er veel ministeries aanwezig zijn in het gebied, is de economische structuur van het CID in de huidige situatie eenzijdig te noemen, met name rond Den Haag Centraal Station (Manders, Bos, & van Bochove, 2018). Ten opzichte van de rest van Den Haag, concentreert de overheid, het hoger onderwijs, opleidings- en kennisinstelling, de start- en scale-ups en het (internationale) bedrijfsleven zich in het CID (Gemeente Den Haag, 2019a).

3.1.1 Verdichting

Verdichting van het CID in de huidige situatie wordt in kaart gebracht op basis van adressen- en/of bebouwingsdichtheden en gemiddelde woninggrootte. Hiervoor maken we onder andere gebruik van 'Ruimtelijke Dichtheden en Functiemenging in Nederland (RUDIFUN)' (Harbers, Spoon, van Amsterdam, & van der Schuit, 2019). Dit model biedt houvast bij getalsmatige ruimtelijke dichtheden maar geeft ook inzicht in de fysiek morfologische eigenschappen van de leefomgeving. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de FSI (Floor Space Index) om iets te kunnen zeggen over de intensiteit van het ruimtegebruik.

Afbeelding 3.1 FSI is de vloeroppervlakte van 1 of meer gebouwen gedeeld door de bijbehorende terreinoppervlakte (Harbers, Spoon, van Amsterdam, & van der Schuit, 2019)



Adressen- en/of bebouingsdichtheden

De bruto woningdichtheid in het CID is 45,3 woningen per hectare. Dit is hoog in vergelijking met de rest van de gemeente, waar een bruto woningdichtheid van 31,2 woningen per hectare is geconstateerd in 2019 (Gemeente Den Haag, 2019b). Onderstaande tabel toont het aantal woningen, het type woningen en de bruto woningdichtheid van het CID ten opzichte van overig Den Haag.

Tabel 3.1 Adressen- en bebouingsdichtheid CID (Gemeente Den Haag, 2019b)

	Woningen [bvo]	Eengezins- woningen [bvo]	Appartementen [bvo]	Overige woningen [bvo]	Bruto woningdichtheid (BAG) [won/ha]	Voorraad woningen (BAG) [woningen]
Central Innovation District	2.204.925	298.612	1.753.913	152.400	45,3	24.872
overig Den Haag	25.174.300	8.792.574	15.394.652	987.074	31,2	234.387

De FSI in het CID, zoals getoond in afbeelding 3.2 laat zien dat vooral de bebouwing rond Den Haag Centraal Station een hoge dichtheid heeft. De kop van de Binckhorst beleefd het tegenovergestelde, daar is de dichtheid van de bebouwing voorsnog minimaal. Een verklaring hiervoor is dat het aantal bouwlagen van de bebouwing rondom Den Haag Centraal Station significant hoger is dan het aantal bouwlagen op de Binckhorst (Harbers, Spoon, van Amsterdam, & van der Schuit, 2019).

Afbeelding 3.2 FSI CID (Bron: BAG, BGT en BRT (Kadaster); BBG en Wijk- en Buurtgrenzen (CBS); ruimtelijkeplannen.nl; ESRI; bewerking PBL)



Gemiddelde woninggrootte

In 2019 stelt het CBS de gemiddelde oppervlakte van woningen 112 m² voor de gemeente Den Haag. Het aandeel van de verschillende woningen in het CID, en in vergelijking met de rest van Den Haag, is weergegeven in onderstaande tabel. Hieruit blijkt dat de woninggrootte in het CID gemiddeld kleiner is dan in de rest van Den Haag.

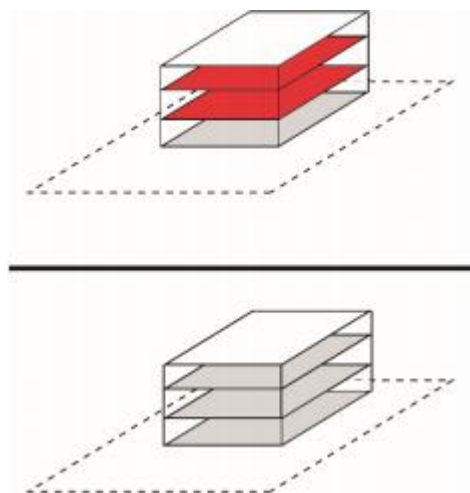
Tabel 3.2 % Woninggrootte CID en overig Den Haag (Gemeente Den Haag, 2019c)

	bvo <50 M ²	bvo 50-59 M ²	bvo 60-69 M ²	bvo 70-79 M ²	bvo 80-89 M ²	bvo 90-99 M ²	bvo 100-139 M ²	bvo 140-179 M ²	bvo >179 M ²	Onbekend
overig Den Haag	4,90 %	4,70 %	9,90 %	13,70 %	13,90 %	9,70 %	24,20 %	10,40 %	8,40 %	0,10 %
CID	18,50 %	4,80 %	7,40 %	12,40 %	13,60 %	13,10 %	21,20 %	4,90 %	4,10 %	0,00 %

3.1.2 Functiemenging

Voor stedelijke eigenschappen is niet alleen de dichtheid van belang, maar ook de functie van de bebouwing. Hiervoor wordt in het eerder genoemde RUDIFUN-model gebruikt gemaakt van de MXI (Mixed Use Index). Deze staat voor de verhouding tussen de functies 'wonen' en 'niet-wonen' en wordt berekend door het delen van de bruto vloer oppervlakte voor wonen door de totale vloeroppervlakte voor alle functies in een gebied (Harbers, Spoon, van Amsterdam, & van der Schuit, 2019). Het uitgangspunt voor dit aspect is dat het menging van functies nuttig is vanuit overwegingen van duurzame stedenbouw en ruimtelijke ordening, omdat het mogelijkheden biedt om ruimte te besparen (PBL, 2009).

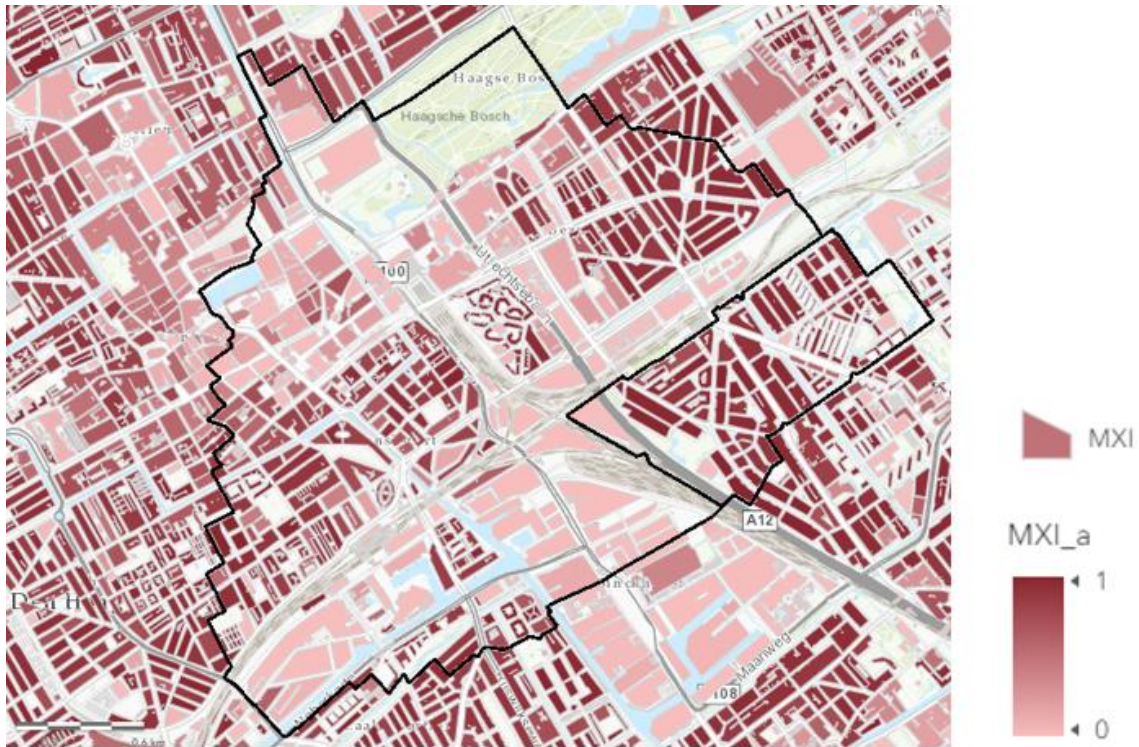
Afbeelding 3.3 De Mixed Use Index is de Bruto Vloeroppervlakte voor wonen (rood) gedeeld door de totale Bruto Vloeroppervlakte (Harbers, Spoon, van Amsterdam, & van der Schuit, 2019)



Verhouding tussen wonen en overige gebruiksfuncties en (betaalbare) plekken voor bedrijvigheid

Een milieu waarin wonen en werken gemengd is, begint met de afstemming van beide functies, zodat er geen wederzijdse hinder bestaat of kan ontstaan. De VNG hanteert hiervoor een A, B, C categorie richtlijn. Wanneer een bedrijf niet binnen een van deze functiemengingscategorieën valt moet volgens de VNG afgezien worden van functiemenging (PBL, 2009). De ideale mix voor een stad zou volgens (van den Hoek, 2008) liggen in een 50/50 verhoudingen tussen wonen en overige functies. Bij een MXI=100 is er sprake van volledige woonfunctie van het gebied, bij MXI=0 zijn er geen enkele woningen. De huidige MXI van het CID is weergegeven in afbeelding 3.4. Hierin geeft lichtrood de gebieden aan die voornamelijk gebruikt worden voor bedrijvigheid. Donkerrode vlakken zijn een indicatie van voornamelijk woningen.

Afbeelding 3.4 Functiemenging (MXI) (Bron: BAG, BGT en BRT (Kadaster); BBG en Wijk- en Buurtgrenzen (CBS); ruimtelijkeplannen.nl; ESRI; bewerking PBL



Mix van woonmilieus

Voor de mix van woonmilieus wordt de woonmilieutypologie van de Rijksoverheid gehanteerd. De meest recente woonmilieutypologie is gemaakt in 2012, waarin zes hoofdtypen te onderscheiden zijn. De verdere verdeling is gebaseerd op criteria die in alle provincies gelijk zijn (Rijksoverheid, 2019):

- 1 centrum stedelijk (CS):
 - 1 centrum stedelijk-plus (CS+);
 - 2 centrum stedelijk (CS);
 - 3 centrum-kleinstedelijk (CKS);
- 2 stedelijk buiten centrum (BC):
 - 4 stedelijk vooroorlogs (SVO);
 - 5 stedelijk naoorlogs compact (SNOC);
 - 6 stedelijk naoorlogs grondgebonden (SNOG);
 - 7 kleinstedelijk (KS);
- 3 groen stedelijk (GS):
 - 8 groen stedelijk (GS);
 - 9 groen-kleinstedelijk (GKS);
- 4 centrum dorps (CD):
 - 10 centrum-dorps (CD);
 - 11 dorps (D);
- 5 landelijk wonen (LW):
 - 12 landelijk bereikbaar (LWB);
 - 13 landelijk perifeer (LWP);
- 6 werkgebied (WG):
 - 14 werk (WK).

De centra van de grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Groningen, Eindhoven en Den Haag) worden in deze typologie als centrum-stedelijk-plus aangeduid. Hierbij staat de plus voor het voorzieningenniveau van de stad. In elke stad is in principe één buurt als centrum aangewezen, waarna een aantal andere wijken op basis van hun afstand tot het centrum als centrum-stedelijk bestempeld worden.

Voor het CID gaan wij uit van een centrum-stedelijk gebied voor de typering van het woonmilieu. Een deel van het CID ligt daadwerkelijk in het centrum van Den Haag, een deel ligt er net buiten. De belangrijkste woongebieden in het CID zijn te vinden in het Bezuidenhout-West, de Rivierenbuurt en de Stationsbuurt. Hier is sprake van gemengde woongebieden met koop, huur en sociale woningbouw van in totaal 23.018 woningen op 665 hectare. De gemiddelde woningwaarde ligt relatief laag, door een relatief hoog aandeel sociale huurwoningen (Manders, Bos, & van Bochove, 2018).

Tabel 3.3 Woningeigendom CID en overig Den Haag (Gemeente Den Haag, 2019c)

	Overig Den Haag	Central Innovation District
% koopwoningen	46,50 %	25,80 %
% particuliere huurwoningen	22,40 %	30,00 %
% corporatiewoningen	30,40 %	43,50 %
% eigendom nog niet bepaald	0,80 %	0,80 %

De samenstelling van de inwoners is samengevat in onderstaande tabel.

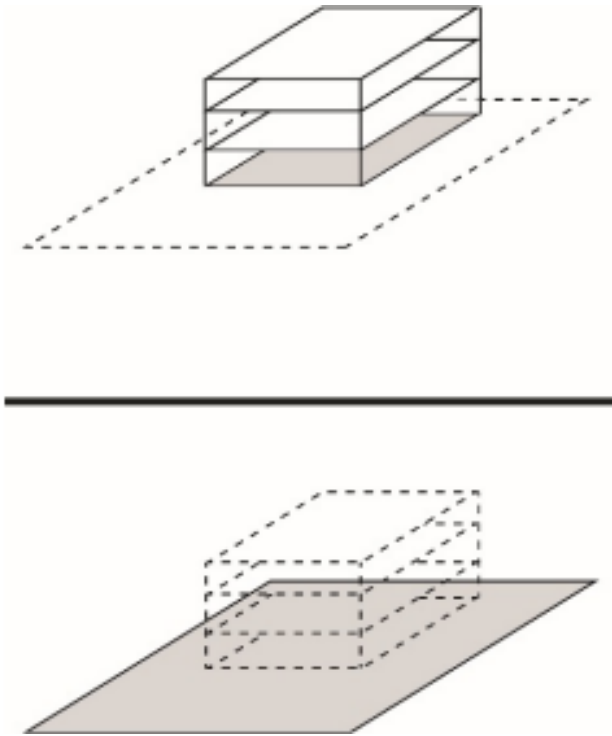
Tabel 3.4 Samenstelling bewoners CID 2018 (Gemeente Den Haag, 2019a)

Aantal inwoners	Leeftijdsgroepen	Aantal studenten	Opleidingsniveau	Afkomst
46.000	jongeren (tot 20 jaar) 20 %	WO en HBO 30.000	hoog opgeleid 36 %	Nederlands 30 %
	beroepsbevolking (20-65 jaar) 70 %	MBO 6.000	middelbaar opgeleid 35 %	niet-westerse achtergrond 50 %
	senioren (vanaf 65 jaar) 10 %		praktisch opgeleid 29 %	westerse achtergrond 20 %

Mogelijkheden voor zelfbouw

De Gemeente Den Haag verkoopt kavels en klushuizen voor zelfbouw. Hierbij worden de kavels in erfpacht uitgegeven. Voor 2019 staat de volgende locatie binnen het CID gepland om in de verkoop te gaan (Ik bouw in Den Haag, 2019): Kavels Binckhorst Trekvlizone (verkoop van individuele kavels en kavels voor bouwgroepen). Deze locatie biedt 18 kavels voor wonen en twee kavels voor bouwgroepen voor totaal maximaal 30 woningen van ongeveer 97 tot 220 m².

Afbeelding 3.6 GSI is de footprint van één of meerdere gebouwen gedeeld door de bijbehorende terreinoppervlakte (Harbers, Spoon, van Amsterdam, & van der Schuit, 2019)

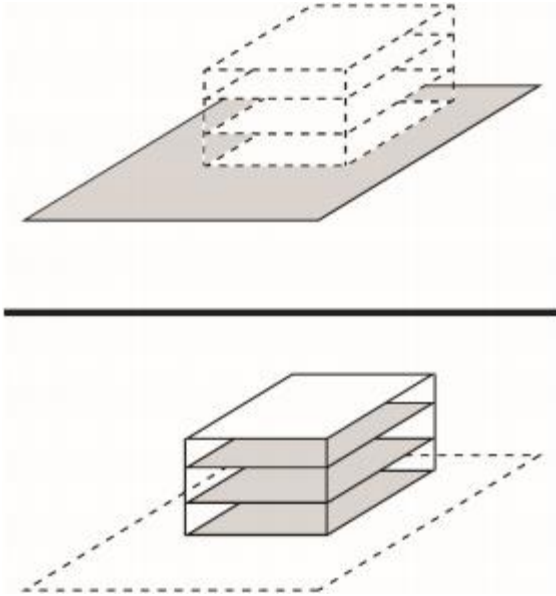


Afbeelding 3.7 Ground Space Index (GSI) (Bron: BAG, BGT en BRT (Kadaster); BBG en Wijk- en Buurtgrenzen (CBS); ruimtelijkeplannen.nl; ESRI; bewerking PBL)

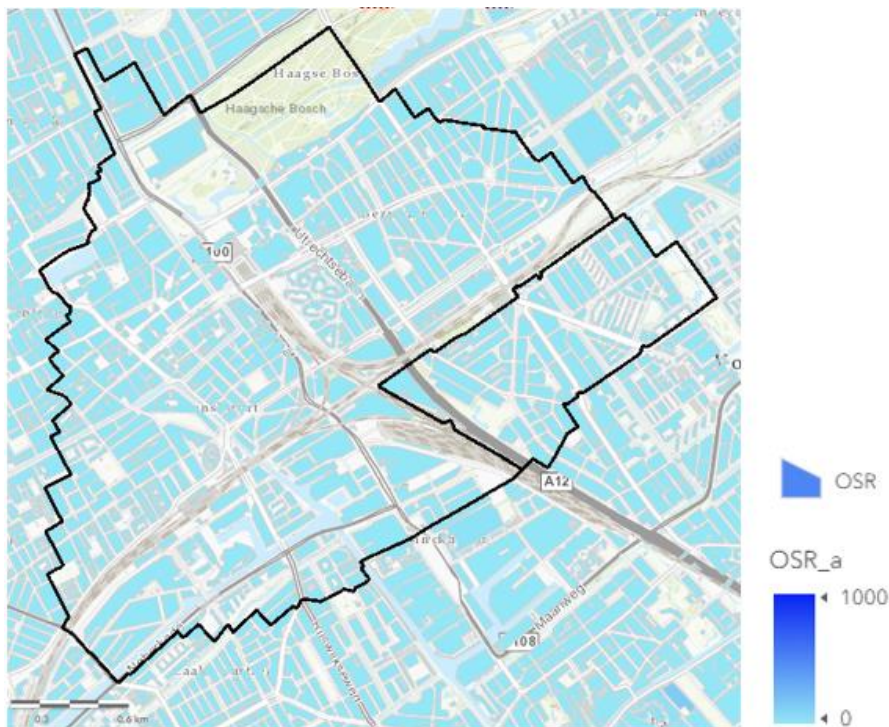


Een OSR van 1,0 betekent dat een gebied evenveel bebouwd als onbebouwd heeft. Bij een hogere OSR is er meer open ruimte dan BVO (Harbers, Spoon, van Amsterdam, & van der Schuit, 2019). Afbeelding 3.9 toont de OSR van het CID. Hierin is te zien dat de OSR in het CID vrij laag is: er is weinig open ruimte beschikbaar.

Afbeelding 3.8 De Open Space Ratio is het onbebouwde terrein oppervlakte gedeeld door de bruto vloeroppervlakte (Harbers, Spoon, van Amsterdam, & van der Schuit, 2019)



Afbeelding 3.9 Openbare ruimte (OSR) (Bron: BAG, BGT en BRT (Kadaster); BBG en Wijk- en Buurtgrenzen (CBS); ruimtelijkeplannen.nl; ESRI; bewerking PBL)

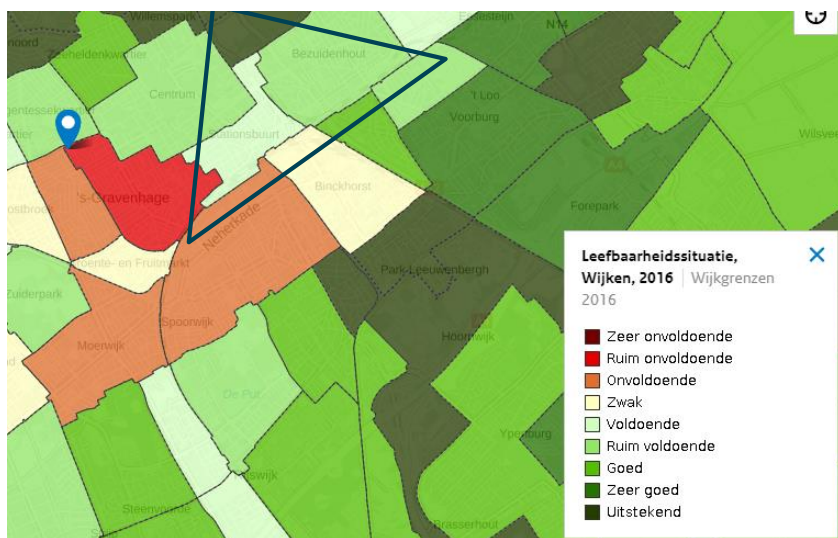


Kwaliteit van de publieke ruimte

De kwaliteit van de publieke ruimte wordt in kaart gebracht door de Leefbaarometer van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Met behulp van de Leefbaarometer kan de leefbaarheid in alle bewoonde wijken, buurten en straten in Nederland gemonitord worden. Leefbaarheid is in deze gedefinieerd als 'de mate waarin de leefomgeving aansluit bij de voorwaarden en behoeften die er door de mens aan worden gesteld.' (Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 2006).

De blauwe driehoek in afbeelding 3.6 geeft een globale indicatie van de ligging van het CID in deze op wijken gebaseerde kaart. Daarmee toont het aan dat er tussen de wijken in het CID, op basis van de laatst beschikbare gegevens, een zeer groot verschil is tussen de leefbaarheid in die wijken. De Schildersbuurt, die voor een deel raakt aan het CID, is rood gekleurd. Dit betekent dat de leefbaarheidsituatie in deze wijk ruim onvoldoende is. De oranje kleur waarmee Laakhavens is aangegeven geeft aan dat de leefbaarheid in de wijk onvoldoende is. In contrast is de leefbaarheid in het Haagse Bos juist als uitstekend beoordeeld.

Afbeelding 3.10 Leefbaarheidsituatie, Den Haag, 2016 (Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 2006)



3.1.4 Economische structuur

Ruimte voor economische functies

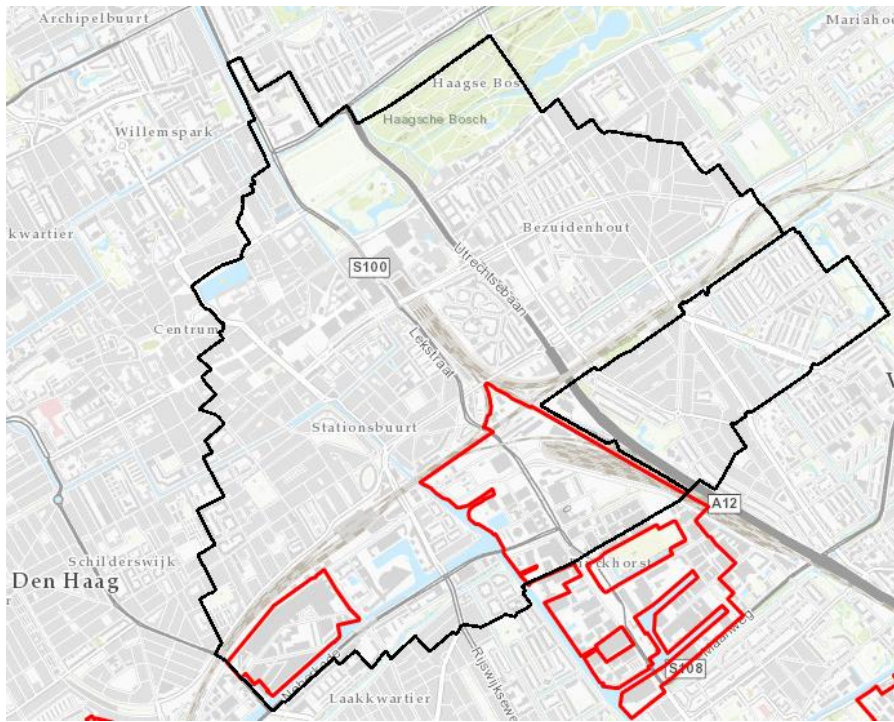
Het huidige CID heeft 8,3 bedrijven per hectare (Manders, Bos, & van Bochove, 2018). Dit zal omhoog moeten om meer economische dynamiek te creëren. Het CID bevat verschillende economische functies. Laakhavens is de vestiging van bedrijven zoals T-Mobile, Amazon en Consumentenbond, maar ook ROC Mondriaan en de Haagse Hogeschool en heeft daarmee een mix van commerciële en educatieve functies. De Rivierenbuurt bevat juist veel jaren 30' woningen en kenmerkt zich door bedrijvigheid in de vorm van garages en fietsmakers, terwijl aan de Stationsweg diverse winkels gevestigd zijn. Het Beatrixkwartier, nabij station Laan van NOI, is de 2^{de} kantorenlocatie van Nederland. New Babylon is een groot winkelcentrum naast Centraal Station, maar ook Hogeschool InHolland en een deel van de Campus Den Haag van Universiteit Leiden zijn hier gevestigd.

Enkel het deel ten noorden van de Mercuriusweg in de Binckhorst behoort tot het CID, maar in deze wijk heeft zich een combinatie van innovatieve en creatieve bedrijven gevestigd. Bijvoorbeeld Bink36, MOOOF en de Fokkerterminal. In de huidige situatie is dit gebied vooral bekend als een gebied met autodealers en sloperijen: een werkgebied dat zich als stadrandzone heeft gevormd en als route dient van en naar de Utrechtsebaan.

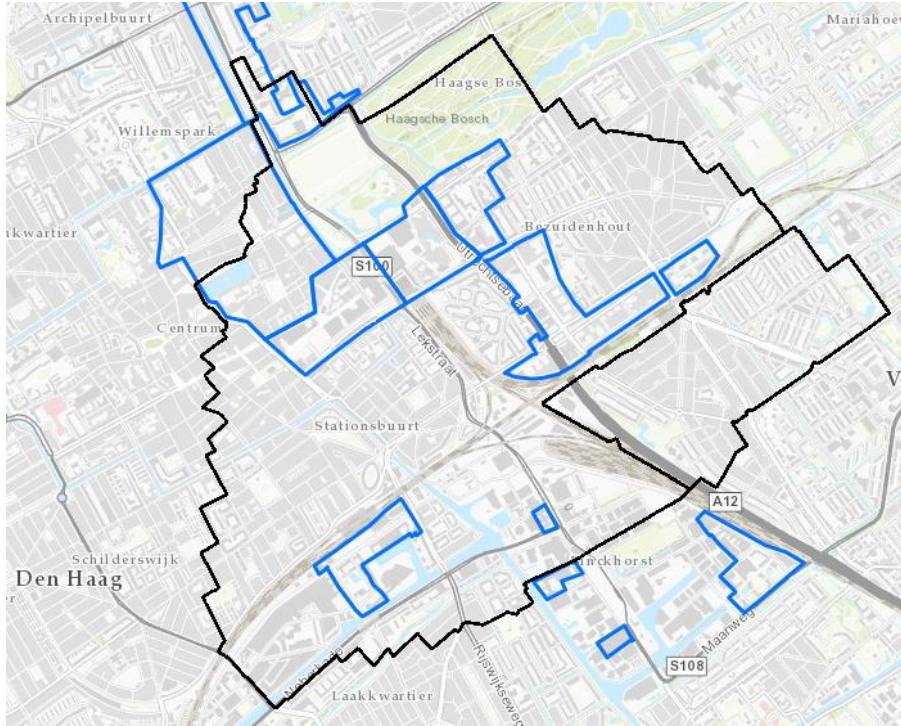
Bedrijven langs de Binckhorstslaan en aan het bedrijventerrein Laakhaven zijn verenigend in de Haagse bedrijvenvereniging BLF; deze treedt op als belangenbehartiger voor bedrijven, die gevestigd zijn op de

bedrijventerreinen Binckhorst, Laakhaven en Fruitweg (inclusief Marktweg). In de zienswijze voor het ontwerpomgevingsplan heeft de vereniging haar zorgen geuit over het toevoegen van een groot aantal woningen op het bedrijventerrein (zonder een vastgesteld bedrijventerreinstrategie). De angst is dat arbeidsplaatsen en stageplaatsen in de maakindustrie voor bewoners van de omliggende wijken zullen verdwijnen. Afbeelding 3.7 geeft een overzicht van de huidige bedrijventerreinen in het CID, deze liggen vooral in de Binckhorst en Laakhavens. Afbeelding 3.8 geeft een overzicht van de aanwezige kantoorruimte, welke in meerdere wijken van het CID terug komen.

Afbeelding 3.11 Bedrijventerreinen binnen CID



Afbeelding 3.12 Kantoorruimte CID

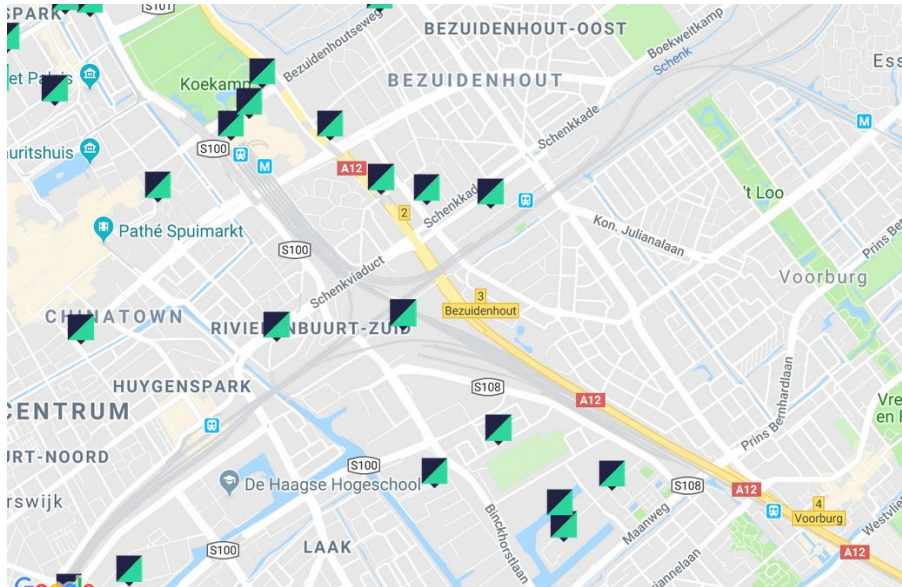


Betaalbare plekken voor bedrijvigheid

Naast de gevestigde kantoren en bedrijven, biedt het CID ruimte en mogelijkheden voor start-ups. De ImpactCity community is een voorbeeld van een organisatie die startups helpt, die oog hebben voor een betere wereld. Dit doen ze door startups gebruik te laten maken van de mogelijkheden die de stad biedt. Den Haag is volgens ImpactCity dé plek waar succesvol ondernemen en het realiseren van maatschappelijke doelstellingen samenkomen. ImpactCity biedt start-ups aan om te bemiddelen in het vinden van betaalbare bedrijfsruimte ('leuke, inspirerende en ook betaalbare werkplekken zoals kantoorruimte voor een startup, een lab, industriële ruimte of flexwerkplek voor een beginnende ondernemer') (Startup The Hague, 2018).

Voor de betaalbaarheid van bedrijfsruimten moet niet alleen rekening gehouden worden met de huurprijs, maar ook de energielasten en gemeentelijke lasten. De bouw van geschikte kleinschalige bedrijfsruimtes op bedrijventerreinen zou een passende oplossing kunnen bieden voor het probleem van de groeiende marktvraag naar betaalbare (kleinschalige) bedrijfsunits. Voor de toekomst moet echter rekening gehouden worden met de betaalbaarheid, modernisering en representativiteit van de bedrijfsruimten.

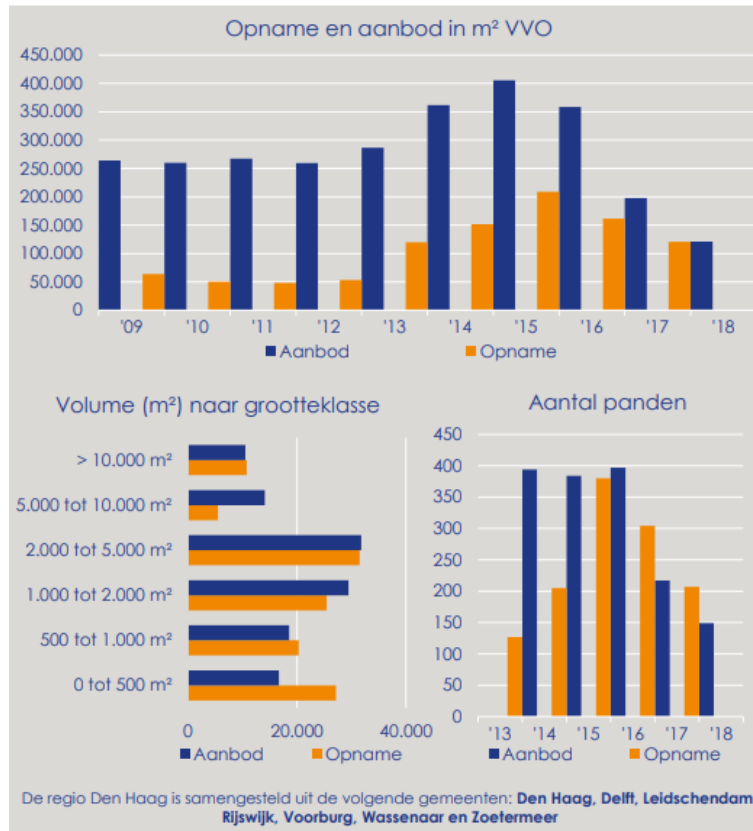
Afbeelding 3.13 Innovatieve organisaties



Dynamis (Dynamis B.V., 2018) heeft een beeld geschetst van de ontwikkelingen in de bedrijfsruimtenmarkt binnen 27 regio's in Nederland. De opname van het aantal meters bedrijfsruimte is in tegenstelling tot de trend in Den Haag in 2017 ten opzichte van 2016 met 25 % afgenomen. In ruimtelijk perspectief zijn de kantorenmarkt en de woningmarkt concurrenten van de bedrijfsruimtemarkt. Bij een grote vraag naar woningen en/of kantoren zal bedrijfsruimte in toenemende mate verdrongen worden. Het bedrijfsruimteaanbod bestaat in Den Haag grotendeels uit een variatie van objecten van 500 tot 2.000 m², met nauwelijks aanbod voor de logistieke sector. De mediane prijs per vierkante meter was EUR 75,- in 2017 (Dynamis B.V., 2018). Specifiek voor het CID zijn hier geen gegevens over bekend.

De gemeente Den Haag ziet kantoor gerelateerde economische en maatschappelijke activiteiten als cruciaal voor welvaart en werkgelegenheid in de stad. Het Haagse kantoorbeleid (Gemeente Den Haag, 2018a) heeft daarom als doel i. ruimte voor bestaande, nieuwe en doorgroeiende gebruikers te bieden om groei van werkgelegenheid te benutten; ii. samenhangende, duurzame, sterke en toekomstgerichte kantoorgebieden te ontwikkelen; en iii. een markttechnische gezonde en transparante kantorenvastgoedmarkt te faciliteren. Kantoor-verzamelengebouwn zijn in deze belangrijk, omdat dit betaalbare bedrijfsruimte biedt voor kleinere, startende ondernemers, maar juist hiervan ontstaat schaarste. Kantoorruimte voor het creatief milieu, met name aan de Binckhorst, wordt geschat op een tekort van 116.600 m² in 2025 (Gemeente Den Haag, 2018a). De verzamelgebouwen Caballerofabriek, HSD-campus, The Hague Tech, New World Campus, MOOOF en De Besturing zijn succesvol mede dankzij een initiërende en ondersteunende rol van de gemeente of doordat de gemeente ruimte bood voor maatschappelijk of privaat initiatief. Daarom wil de gemeente inzetten op het blijven bieden van ondersteuning aan dit soort concepten (Gemeente Den Haag, 2018a).

Afbeelding 3.14 Opname en aanbod bedrijfsruimtemarkt Den Haag (Dynamis B.V., 2018)



3.1.5 Innovatiecapaciteit

Innovativiteit

Het Laakkwartier en de Spoorwijk bevatten de Haagse Hogeschool en het ROC Mondriaan en zijn het centrum van het (groeierende) studentenleven van Den Haag. Daarnaast hebben universiteit Leiden en Technische Universiteit Delft vestigingen op en rond het Centraal Station. Dagelijks studeren er ongeveer 35.000 studenten in het gebied (Gemeente Den Haag, 2019a). Bij Laan van NOI heeft voornamelijk de vestiging van de HSD, The Hague Tech en Yes!Delft bijgedragen aan het innovatieve karakter (Gemeente Den Haag, 2019a). Naast het onderwijs aanbod, wordt innovativiteit in kaart gebracht door het aantal gestarte ondernemingen in het gebied: 900 in 2017 (en nog actief in 2018).

3.1.6 Infrastructuur

Multimodale bereikbaarheid

Vanuit de Stationsbuurt is de A13 richting Rotterdam en de A4 richting Amsterdam bereikbaar voor regionale ontsluiting, en vooral de ligging van de Binckhorst ten opzichte van internationale weg-, spoor, en vliegverbindingen is goed. Dit is van belang voor het grote aantal internationale, of internationaal georiënteerde bedrijven die in het CID gevestigd zijn. De centrale ligging van Den Haag, relatief dichtbij Schiphol maakt het een stad met aantrekkelijke vestigingsvoorwaarden. Maar, voor een internationale stad is Den Haag slecht aangesloten op het netwerk van internationale treinverbindingen (Gemeente Den Haag, 2017a). De snelheid van het openbaar vervoer is afgestemd op stedelijke verplaatsingen en niet op verplaatsingen op het schaalniveau van de metropoolregio. Delen van Den Haag maken daardoor geen volwaardig deel uit van de regionale arbeids- en woningmarkt. Ten aanzien van bereikbaarheid vanaf de hoofdstations is bijvoorbeeld de Binckhorst in de huidige situatie slecht bereikbaar (Gemeente Den Haag, 2017a).

3.1.7 Samenvatting van huidige situatie CID ten aanzien van beoordelingscriteria

De huidige situatie voor het CID als geheel ten aanzien van het gestelde beoordelingskader, en beschreven in het voorgaande, is samengevat weergegeven in tabel 3.5.

Tabel 3.5 Huidige situatie CID (Gemeente Den Haag, 2019a)

Aspecten	Criteria	Huidige situatie
verdichting	adressen- en/of bebouwingsdichtheden	aantal huishoudens: 26.000 FSI grotendeels 2,1-2,8
	gemiddelde woninggrootte	woningen 112 m ² voor de gemeente Den Haag, CID heeft met ~18 % woningen bvo < 50 M ² relatief meer kleine woningen
functiemenging	verhouding tussen wonen en overige gebruiksfuncties werken/detailhandel/voorzieningen	MXI gemiddeld 1
	mix van woonmilieus	voornamelijk sociale huur, daarnaast bijna gelijke delen private huur en koop woningen (gemeente Den Haag voornamelijk koop en bijna gelijke delen private huur en sociale huur)
	mogelijkheden voor zelfbouw	twee locaties
openbare ruimte	publiek toegankelijke ruimte	OSR gemiddeld 0,25 of minder
	kwaliteit van de publieke ruimte	sterk wisselend per wijk
economische structuur	ruimte voor economische functies	aantal bedrijven en organisaties: 5.000 aantal banen: 90.000
	betaalbare plekken voor bedrijvigheid	weinig
innovatiecapaciteit	innovativiteit	aantal ondernemingen gestart in 2017 (en nog actief in 2018): 900 aantal kennisinstellingen: 13
infrastructuur	multimodale bereikbaarheid	aantal forensbewegingen 200.000

3.2 Autonome ontwikkeling

Dit deel beschrijft de autonome ontwikkelingen in het gebied, ten aanzien van sociale aspecten, die ook plaatsvinden als de ontwikkeling van het CID niet door zou gaan. In CID Agenda 2040 wordt beschreven dat de gemeente Den Haag de komende twee jaar investeert in verdichting, vergroening en verduurzaming. In het onderstaande worden autonome ontwikkelingen en de impact die ontwikkelingen en plannen op de gestelde aspecten hebben beschreven.

3.2.1 Verdichting, functiemenging en openbare ruimte

Ten aanzien van functiemenging en openbare ruimte zijn drie grote autonome ontwikkelingen in het gebied: Haagvlietpoort, HS Kwartier en Ontwikkeling Nieuw Binckhorst.

Tabel 3.6 Autonome projecten nieuwbouw en transformatie/verbouw woningen indicatief

Project	Aantal woningen
nieuwbouw	4.000
transformatie/verbouw	800

Ontwikkeling Nieuw Binckhorst

De belangrijkste autonome ontwikkeling van invloed op het CID ten aanzien van hoogstedelijkheid en concurrentiepositie is mogelijk de ontwikkeling de (Nieuwe) Binckhorst. De ontwikkeling van de Nieuw Binckhorst richt zich op een woon-, werk- en leefgebied met een stoere uitstraling, ondernemend karakter, mondiale allure en een stedelijke kwaliteit. Hiermee sluit het aan op het rijksbeleid. Deze ontwikkeling draagt in grote mate bij aan de economie van de Haagse regio.

De gemeente heeft voor de nieuwe Binckhorst het volgende economisch programma voor ogen:

- 80.000 m² voor klassieke, ambachtelijke bedrijven. Hierdoor is ruimte voor nieuwe bedrijven en voor zittende bedrijven om uit te breiden;
- ruimte maken voor innovatieve bedrijven vanuit een 'impact economy' perspectief;
- investeren in aantrekkelijke openbare ruimte waardoor een levendige ontmoetingsplek ontstaat voor ondernemers.

Hiermee wil de gemeente 5.000 banen toevoegen aan de 10.000 banen die het gebied momenteel biedt (Gemeente Den Haag, 2019e).

Ook heeft de gemeente voor ogen de nieuwe Binckhorst te ontwikkelen als een wijk van de toekomst, waarin de bedrijvigheid wordt gecombineerd met verschillende soorten woningen. Een aantal woningen in de Binckhorst zijn al opgeleverd, of staan op het punt om opgeleverd te worden (Gemeente Den Haag, 2019d):

- junoblok: kluswoningen;
- maanplein: woningen in het voormalig hoofdkantoor van KPN;
- binck eiland: koop, huur en een eengezinswoningen in de voormalige SDU-locatie;
- Frank is een Bick: woon-werkcomplex op de kop van de Binckhaven met in totaal 200 (deels sociale) huurwoningen, horeca en creatieve bedrijvigheid. Start bouw in 2019;
- trekvlietzone: bevat drie tenders voor drie woonlocaties rond de Fokkerhaven;
- bouw kavels: de gemeentelijke kavelwinkel is gestart met het uitgeven van verschillende kavels voor zelfbouw.

3.2.2 Economische structuur, innovatiecapaciteit en infrastructuur

Ten aanzien van economische structuur, innovatiecapaciteit en infrastructuur zijn twee autonome ontwikkelingen te noemen: de eerder genoemde ontwikkeling van Nieuw Binckhorst, maar ook Policy Campus - Den Haag Centraal.

Policy Campus - Den Haag Centraal

Het gebied rondom Den Haag Centraal wordt al jaren door verschillende bouwactiviteiten aangepast. Voorbeelden van projecten zijn de Turfmarkt, Spuikwartier, verbouwing Rijnstraat 8, verbouwing New Babylon, nieuwbouw Leidse Universiteit en de aanbouw Koningin Juliaplein en Grotiusplaats. Daarnaast wordt het project Vrijheidsplaats vanaf 2020 ontwikkeld, vanaf 2021 komt het Koninklijk Conservatorium vrij voor herontwikkeling en vanaf 2023 wordt de Rijnstraat aangepast met een gemengd programma. Het zwaartepunt van deze ontwikkelingen ligt voornamelijk op kantoren, voorzieningen en onderwijs.

Agenda CID 2040 beschrijft de ontwikkeling van dit deel van het CID tot een internationaal knooppunt, ontmoetingsplek en vernieuwingskracht door de clustering van overheden, kennisinstellingen, universiteiten en NGO's rondom Den Haag. Door bijvoorbeeld de gebiedsagenda Campusboulevard wordt een ruimtelijke doorvertaling gemaakt van de herontwikkeling van het Prins Bernhardviaduct (Gemeente Den Haag, 2019a).

3.3 Samenvatting van kansen en bedreigingen

Op basis van het voorgaande, volgt hier onder een opsomming van de kansen en bedreiging ten aanzien van verdichting, functiemening, openbare ruimte, economische structuur en innovatie en infrastructuur ten aanzien van hoogstedelijkheid en de concurrentiepositie van het CID.

3.3.1 Kansen

- functiemenging zorgt voor nieuwe economische clusters en innovatie, en diversificatie van de eenzijdigheid van de economische structuur in de huidige situatie door de overheersende aanwezigheid van ministeries met name rondom Den Haag Centraal Station;
- Den Haag wordt nog niet gezien als een aantrekkelijke stad om te wonen of te bezoeken, mede door de aanwezigheid van de landelijke overheid en internationale organisaties. Het is een uitdaging om de beeldvorming over Den Haag te veranderen als een aantrekkelijke stad voor bewoners, bedrijven en bezoekers. Met name hoogopgeleiden, studenten en de creatieve klasse zullen verleid moeten worden hier te komen en te blijven wonen. Een onderdeel hiervan is het zichtbaarder en tastbaarder maken van Den Haag als Internationale Stad van Vrede en Recht;
- middengroepen en talentvolle jongeren aan de stad boeien en binden ter bevordering van de kenniseconomie in de stad;
- de economie laten groeien aan zowel de boven- als de onderkant van de arbeidsmarkt, door excellente dienstverlening aan zowel grote als kleine bedrijven;
- er is weinig ruimte voor méér groen, daarom wil de gemeente inzetten op beter groen, dat wil zeggen: groen met meer impact;
- inzet op 50 % betaalbaar woningbouwprogramma zorgt (ook in de toekomst) voor goede woonmogelijkheden voor lage en middeninkomens in het CID.

3.3.2 Bedreigingen

- gentrificatie, dat wil zeggen het verdringen van kansarmere bevolking door nieuwe koopkracht en transformatie van een wijk door (spontane) stedelijke vernieuwing. Dit betekent verlies van diversiteit en mogelijk verplaatsing van problematiek rond kansarme bevolking naar andere delen van de stad;
- door gebiedsontwikkeling verlies van kleinschalige, innovatieve en creatieve bedrijvigheid vanwege oplopende prijzen voor koop en huur van bedrijfspanden;
- verlies van kwaliteit van de openbare ruimte door een te sterke focus op verdichting.

4

EFFECTEN STRUCTUURVISIE CID

4.1 Hoogstedelijkheid

In het onderstaande wordt per aspect toegelicht wat de verwachte effecten van de voorliggende alternatieven zal zijn. Tabel 4.1 toont een samenvatting van de verwachte impact op de hoogstedelijkheid van het CID.

4.1.1 Verdichting

Adressen- en/of bebouwingsdichtheid

Door een toename in het aantal woningen en arbeidsplaatsen zal de adressen- en/of bebouwingsdichtheid onder alle alternatieven toenemen. Dit leidt tot een positief effect (+) voor de alternatieven 1A, 2A en 3A. Vanwege het hogere bouwprogramma treedt het effect in de alternatieven 1B, 2B en 3B sterker op. Dit leidt voor deze alternatieven tot een zeer positieve beoordeling (+ +).

Gemiddelde woninggrootte

Omdat er méér woningen op de beschikbare oppervlakte gebouwd worden, wordt verondersteld dat de gemiddelde woninggrootte verder afneemt naarmate het aantal gebouwde woningen toeneemt. Dit is een risico omdat de mogelijkheid bestaat dat bepaalde doelgroepen voor het CID juist een voorkeur hebben voor grotere woningen. Dit risico wordt beperkt door de norm "nieuwbouw kleine woningen", wat betekent dat maximaal 20 % van de woningen een kleine woning mag zijn. De alternatieven worden daarom allen negatief (-) beoordeeld.

4.1.2 Functiemenging

Verhouding tussen wonen en overige gebruiksfuncties en (betaalbare) plekken voor bedrijvigheid

Het bouwprogramma ambieert zowel een toename in het aantal woningen als in het aantal arbeidsplekken. In de ontwikkeling van het bouwprogramma zal dus zowel wonen- als werken ontwikkelt worden, waardoor de verhouding tussen wonen en werken zal gaan veranderen. Dit zal de kans op nieuwe economische clusters en innovatie in de hand werken. Gezien de programma's van de alternatieven, zal de toename in het aantal woningen én arbeidsplekken in de alternatieven 1A, 2A, 3A een positief effect (+) ondervinden. En verdere toename in het aantal woningen en arbeidsplekken voor de alternatieven 1B, 2B en 3B wordt met een sterker positief effect (+ +) beoordeeld.

Mix van woonmilieus

Daarnaast stelt het bouwprogramma eisen aan woningtypen voor bepaalde doelgroepen. Daarom wordt aangenomen dat de mix van woonmilieus toe zal nemen, ondanks het genoemde risico op gentrificatie. Daarom worden de alternatieven 1A, 2A, 3A met een positief effect (+) beoordeeld, en de alternatieven met een sterker positief effect (+ +).

Mogelijkheden voor zelfbouw

Omdat het bouwprogramma zo'n hoge mate van verdichting en functiemenging tot gevolg heeft, lijkt de kans op mogelijkheden voor zelfbouw af te nemen door simpelweg het gebruik aan ruimte. De aanname hierbij is dat zelfbouw gaat over vrije kavels/grondgebonden woningen. Zelfbouw kan ook de vorm hebben van collectief opdrachtgeverschap in appartementenbouw, waarvoor het CID meer kans biedt. Vanwege het ontbreken van expliciet beleid voor collectief opdrachtgeverschap in gestapelde bouw wordt dit criterium negatief beoordeeld (-).

4.1.3 Openbare ruimte

Publiek toegankelijke ruimte

Door de toename van de bebouwing en een verandering in de mobiliteitsstrategie, is het verwachte effect voor de alternatieven waarin het bouwprogramma wordt uitgewerkt maar de mobiliteitsstrategie niet wordt aangepast, dat de publiek toegankelijke ruimte af zal nemen. De ruimte die ongebruikt blijft voor uitwerking van het bouwprogramma zal ingezet moeten worden om aan de mobiliteitsstrategie te kunnen voldoen. Bij alternatief 1 bestaat er dus een risico dat de hoeveelheid (beschikbare) ruimte wordt ingezet voor mobiliteit (auto's) en daarmee de mogelijkheden sterk afnemen om de openbare ruimte uitnodigend te maken voor verschillende doelgroepen door af te stemmen op verschillende behoeften. Daarom krijgen de alternatieven 1A en 1B in de beoordeling een (-) negatieve verwachting. In het geval dat de mobiliteitsstrategie inzet op andere modaliteiten dan de auto, zal naar verwachting een gunstig effect hebben op de publiek toegankelijke ruimte. Dit geldt voor de alternatieven 2A en 2B en in iets sterkere mate voor alternatieven 3A en 3B, waardoor deze vier alternatieven een positieve beoordeling krijgen (+).

Kwaliteit van de publieke ruimte

Voor de kwaliteit van de publieke ruimte wordt verondersteld dat de alternatieven voorzien in een kwalitatieve uitwerking van de ruimte die ter beschikking komt, om daarmee de leefbaarheid van het gebied te verbeteren. Hier biedt de kans voor groen, dat wil zeggen 'groen met meer impact gezondheid, ontspanning, klimaat, biodiversiteit, imago en ontwikkeling van de bewoners van Den Haag' mogelijkheden voor. Dit positieve effect is het grootst voor de alternatieven 3A en 3B (++) en nog aanwezig in alternatieven 2A en 2B (+), maar zal niet optreden voor alternatieven 1A en 1B (-). Het risico op het verlies van groen én kwaliteit van de openbare ruimte door een te sterke focus op verdichting blijft echter een punt van aandacht voor alle alternatieven.

4.1.4 Beoordeling

Onderstaande tabel bevat een samenvatting van de verwachte impact van de gebiedsontwikkeling CID op de hoogstedelijkheid van het gebied.

Tabel 4.1 Effectbeoordeling hoogstedelijkheid

Aspecten	Criteria	Score					
		1A	1B	2A	2B	3A	3B
verdichting	adressen- en/of bebouwingsdichtheden	+	++	+	++	+	++
	gemiddelde woninggrootte	-	-	-	-	-	-
functiemenging	verhouding tussen wonen en overige gebruiksfuncties	+	++	+	++	+	++
	werken/detailhandel/voorzieningen	+	++	+	++	+	++
	mix van woonmilieus	+	++	+	++	+	++
	mogelijkheden voor zelfbouw	-	-	-	-	-	-
openbare ruimte	publiek toegankelijke ruimte	-	-	+	+	+	+
	kwaliteit van de publieke ruimte	-	-	+	+	++	++

Maatregelen

Het grootste risico voor de Structuurvisie ligt in het ontwikkelen van het bouwprogramma, waarbij de verdichting tot gevolg heeft dat de leefbaarheid van het gebied negatief beïnvloed wordt. Een mogelijke maatregel om hiervoor te waken is gebruik te maken van een maximale bebouwingsdruk.

Lehnerer (2009) beschrijft aan de hand van 115 regels hoe een fictieve stad ontwikkeld kan worden. Eén van de regels die hij bijvoorbeeld bespreekt is de 'Tendency towards overexploitation'. Dit beschrijft de neiging van individuen om publiek beschikbare ruimte over te exploiteren. Om dit te voorkomen moeten er regels opgenomen worden ten aanzien van de balans tussen privaat en publiek gebruik van de openbare ruimte (Lehnerer, 2009). Ten aanzien van de bebouwingsdruk, of Open Space Ratio (OSR), stelt hij dat deze per zone op zijn minst 20 % moet bedragen.

De OSR (Open Space Ratio) wordt bijvoorbeeld in New York gebruik om een minimum aan onbebouwde ruimte te borgen (Harbers, Spoon, van Amsterdam, & van der Schuit, 2019). Dat betekent dat daar het aandeel onbebouwde ruimte niet gerelateerd is aan de kavelgrootte maar aan de BVO. Hoe meer vloeroppervlakte gerealiseerd wordt, hoe meer openbaar publieke ruimte op maaiveld beschikbaar moet blijven. Dit wordt zichtbaar door ontwikkeling van hoge, relatief slanke bebouwing.

4.2 Concurrentiekracht

In het onderstaande wordt per aspect toegelicht wat de verwachte effecten van de voorliggende alternatieven zal zijn. Tabel 4.2 toont een samenvatting van de verwachte impact op de concurrentiepositie van het CID.

4.2.1 Economische structuur

Ruimte voor economische functies

De ontwikkeling van het bouwprogramma richt zich niet alleen op woningen, maar ook op kantoren, bedrijfsruimten, instituten en alle benodigde ondersteunde functies. Dit biedt mogelijkheden om de economie te laten groeien, aan zowel de boven- als de onderkant van de arbeidsmarkt. Die nieuw ontwikkelde ruimte voor bedrijvigheid biedt kansen voor zowel grote als kleine bedrijven. Op basis van de programma's voor de alternatieven ten aanzien van locaties voor bedrijvigheid worden daarom de alternatieven 1A, 2A en 3A positief (+) en de alternatieven 1B, 2B en 3B sterk positief (++) beoordeeld.

Betaalbare plekken voor bedrijvigheid

Door de gebiedsontwikkeling en de bijbehorende verdichting van het gebied, neemt het risico op verlies van kleinschalige, innovatieve en creatieve bedrijvigheid toe, vanwege oplopende prijzen voor koop en huur van bedrijfspanden. In de alternatieven met een hoog bouwprogramma (1/2/3B) is dit risico wat groter dan bij de alternatieven met een lager bouwprogramma (1/2/3A). Het verschil is echter beperkt. Daarom wordt het criterium betaalbare plekken voor bedrijvigheid in alle alternatieven negatief beoordeeld (-).

4.2.2 Innovatiecapaciteit

Den Haag wordt nog niet gezien als een aantrekkelijke stad om te wonen of te bezoeken, mede door de aanwezigheid van de landelijke overheid en internationale organisaties. Het is een uitdaging om de beeldvorming over Den Haag te veranderen als een aantrekkelijke stad voor bewoners, bedrijven en bezoekers. Met name hoogopgeleiden, studenten en de creatieve en innovatieve ondernemers klasse zullen verleid moeten worden hier te komen en te blijven wonen en werken. Middengroepen en talentvolle jongeren zullen daartoe aan de stad geboeid en gebonden moeten worden, ter bevordering van de innovativiteit en de kenniseconomie van Den Haag. De ontwikkeling van het bouwprogramma zal daarom een positief effect (+) hebben op de innovativiteit in de alternatieven 1A, 2A en 3A.

Dit positieve effect (++) is nog sterker voor de alternatieven 1B, 2B en 3B, zeker in het geval van de realisatie van het maximale bouwprogramma, waarbij wordt ingezet op woningen en arbeidsplaatsen en benodigde ondersteunde functies. Dit moet ruimte bieden voor die gewilde middengroepen en talentvolle jongeren om zich te vestigen in Den Haag.

4.2.3 Infrastructuur

In de alternatieven ten aanzien van de mobiliteitsstrategie bestaat een significant verschil tussen de effecten van deze alternatieven. In het deelrapport Mobiliteit worden de effecten op de bereikbaarheid per modaliteit toegelicht.

Met de vraagvolgende mobiliteitsstrategie (alternatieven 1A en 1B) worden geen extra maatregelen genomen ten aanzien van verkeer en mobiliteit, terwijl het aantal bewoners en verkeersbewegingen in het gebied toe zal nemen. Dat betekent dat de beschikbare ruimte voor mobiliteit door de verdichting afneemt, maar het aantal vervoersbewegingen binnen de beschikbare ruimte toe neemt. Volgens het deelrapport Mobiliteit heeft dit het volgende effect op de alternatieven:

- de bereikbaarheid van mensen, banen en voorzieningen neemt voor de alternatieven 1A en 1B af;
- de bereikbaarheid van mensen, banen en voorzieningen neemt voor de alternatieven 2A/B en 3A/B toe.

In alle alternatieven wordt een stijging in het gebruik van OV en in het gebruik van de fiets verwacht, waarbij dit effect voor alternatieven 2A/B en 3A/B sterker is dan voor alternatief 1A/B. Met name de verbetering van het fietsnetwerk en het wegnemen van bestaande knelpunten in het OV-netwerk, spelen in op de afname van de (regionale) banenbereikbaarheid met de auto. De toepassingen van het sectorenmodel betekent dat het aantal wegen in het gebied afneemt, dus dat automobilisten per saldo langer bezig zullen zijn om het gebied uit te komen. Dit wordt echter niet als een negatief effect gezien, omdat dit de mobiliteitstransitie in de hand werkt.

Voor alternatief 1A/B wordt op basis van deze argumenten daarom een negatief effect (-) verwacht, en voor de alternatieven 2A/B positief (+) en voor alternatieven 3A/B sterk positief (++) . De mobiliteitstransitie draagt dus vooral bij aan betere multimodale bereikbaarheid en schept tegelijkertijd meer ruimte voor een leefbaar, gezond en aantrekkelijk gebied, wat bijdraagt aan het vestigingsklimaat van het CID en daarmee aan de concurrentiekracht.

4.2.4 Beoordeling

Onderstaande tabel bevat een samenvatting van de verwachte impact van de gebiedsontwikkeling CID op de concurrentiepositie van het gebied.

Tabel 4.2 Effectbeoordeling Concurrentiekracht

Aspecten	Criteria	Score					
		1A	1B	2A	2B	3A	3B
economische structuur	ruimte voor economische functies	+	++	+	++	+	++
	betaalbare plekken voor bedrijvigheid	-	-	-	-	-	-
innovatiecapaciteit	innovativiteit	+	++	+	++	+	++
infrastructuur	multimodale bereikbaarheid	-	-	+	+	++	++

Maatregelen

Het risico van de gebiedsontwikkeling CID ten aanzien van de concurrentiepositie ligt in het verdringen van betaalbare plekken voor bedrijvigheid en innovatie. De verdichting zal de stijging van vastgoedprijzen in de hand werken, waardoor de kleine en startende ondernemingen moeite zullen hebben voet aan de grond te krijgen, terwijl juist deze kleine en startende ondernemingen bijdragen aan de innovatiecapaciteit van de stad. De gemeente Den Haag heeft de intentie de Binckhorst geschikt te houden voor start-ups door middel van lage grondprijzen en huren. Een maatregel om dit te borgen is om dit op te nemen in de Structuurvisie en de uitvoeringsprogramma's. Daarmee behoudt het gebied de ruimte voor kennisinstellingen, maar ook voor betaalbare bedrijfsruimte.

Daarnaast moet in de Structuurvisie rekening gehouden worden met de regionale ontsluiting van het CID en de eisen die dit stelt aan de verandering van de mobiliteitsstrategie. Betere ketenmobiliteit en goede aansluiting tussen lokaal en regionaal verkeer zijn nodig om de multimodale bereikbaarheid van het gebied te vergroten en de verbinding met concurrerende steden te verbeteren.

5

KEUZES, KANSEN EN AANDACHTSPUNTEN VOOR DE STRUCTUURVISIE

5.1 Samenvatting van effecten

Tabel 5.1 toont de samenvatting van de te verwachten effecten van de alternatieven ten aanzien van het bouwprogramma en de mobiliteitstrategie, op de aspecten die de hoogstedelijkheid en de concurrentiepositie van het CID bepalen. De criteria die zeer positief of positief effect ondervinden door de voorliggende alternatieven zijn groen gekleurd. De criteria die juist negatief of zeer negatieve effecten ondervinden, zijn geel of rood gekleurd.

Zoals de samenvattende tabel laat zien, is het komt het grootste deel van de alternatieven ten goede aan de hoogstedelijkheid en de concurrentiepositie van het CID. Wat opvalt is dat de gemiddelde woninggrootte negatief beïnvloed wordt, en dat de mogelijkheden voor zelfbouw en het aantal betaalbare plekken voor bedrijvigheid in het geding komen.

Tabel 5.1 Beoordeling van de effecten op thema Groei van de stad (zonder inzet van deze maatregelen)

Aspecten	Criteria	Score					
		1A	1B	2A	2B	3A	3B
<i>hoogstedelijkheid</i>							
verdichting	adressen- en/of bebouingsdichtheden	+	++	+	++	+	++
	gemiddelde woninggrootte	-	-	-	-	-	-
functiemenging	verhouding tussen wonen en overige gebruiksfuncties werken/detailhandel/voorzieningen	+	++	+	++	+	++
	mix van woonmilieus	+	++	+	++	+	++
	mogelijkheden voor zelfbouw	-	-	-	-	-	-
openbare ruimte	publiek toegankelijke ruimte	-	-	+	+	+	+
	kwaliteit van de publieke ruimte	-	-	+	+	++	++
<i>concurrentiepositie</i>							
economische structuur	ruimte voor economische functies	+	++	+	++	+	++
	betaalbare plekken voor bedrijvigheid	-	-	-	-	-	-
innovatiecapaciteit	innovativiteit	+	++	+	++	+	++
infrastructuur	multimodale bereikbaarheid	-	-	+	+	++	++

5.2 Keuzes, kansen en aandachtspunten

Een maximaal bouwprogramma, in combinatie met een sterk sturende mobiliteitsstrategie lijkt, op basis van tabel 5.1, de meeste positieve effecten te hebben op de hoogstedelijkheid en concurrentiepositie van het CID. Deze beoordeling bevat echter een belangrijk aandachtspunt ten aanzien van de doelgroep bewoners van het CID. Als dit een doelgroep is die juist interesse heeft in kleinere woningen, is het negatieve effect op de gemiddelde woninggrootte een kans. Als de gemeente vasthoudt aan een doelgroep die juist een woonwens heeft die grotere woningen vraagt, zal er een maatregel ingezet moeten worden om woningen te kunnen ontwikkelen die aan deze wens voldoet. De gemeente kiest daarom in te zetten op woningontwikkeling voor kleine huishoudens, maar ook voor een gevarieerd bouwprogramma¹.

Ten aanzien van de mogelijkheden voor zelfbouw en betaalbare plekken voor bedrijvigheid, zal de gemeente Den Haag maatregelen moeten nemen om de ambities die zij ten aanzien van deze criteria heeft te verwezenlijken. Het aantal beschikbare kavels voor zelfbouw zal in de ruimtelijke plannen opgenomen moeten worden, en betaalbare plekken voor bedrijvigheid zal bewaakt moeten worden. Indien de gemeente dit niet uitvoert, zal de huidige markt de beschikbare kavels en betaalbaarheid waarschijnlijk snel doen verdampen.

Het advies is daarom mogelijkheden voor zelfbouw en betaalbare plekken voor bedrijvigheid op te nemen in ruimtelijke plannen. Daarnaast is een optimalisatie mogelijk in het benutten van vrijkomende ruimte, door het aangepaste mobiliteitsbeleid, om openbare ruimte te creëren en deze toe te passen voor gezonde vormen van vervoer, waardoor de multimodale bereikbaarheid van het gebied verder toe kan nemen.

¹ Verschillende prijssegmenten én diversiteit in woninggrootten: <50 m², 50-75 m², 75-100 m², 100-150 m² en >150 m² (gebruiksoppervlak).

6

DISCUSSIE EN AANBEVELINGEN

6.1 Leemten in kennis en onzekerheden

Ten aanzien van het thema Groei van de Stad, met bijbehorend de Hoogstedelijkheid en de Concurrentiepositie van Den Haag, is er één ding zeker: de stad gaat groeien. Wat onzeker blijft, is of de voorliggende gebiedsontwikkeling van het CID kan beantwoorden aan (een deel) van de woning- en arbeidsvraag die gepaard gaat met het groeien van de stad. Als dit het geval is, wordt de kans groter dat het effect van het groeien van de stad een positieve impact heeft op de economische structuur en innovatie capaciteit van het gebied. Immers, als de gewilde arbeids- en innovatiecapaciteit geen huisvesting kan vinden in de stad, zal dit zichtbaar zijn in het effect op de economische structuur en innovatie capaciteit.

Ten aanzien van de ontwikkeling van de economische structuur is er uiteraard ook een grote onzekerheden in de economische ontwikkelingen op nationaal en internationaal niveau. Als deze ontwikkelingen stagneren, zal dat ook effect hebben op de economische structuur en daarmee de concurrentiepositie van Den Haag als stad.

6.2 Monitoring en evaluatie

Ten aanzien van de onzekerheden, is het van belang te monitoren hoe de groei van de stad verloopt: groeit het inwoner aantal zoals verwacht en met welke doelgroepen dan specifiek. Het bouwprogramma moet daartoe zodanig ontwikkelt worden dat er geen achterstand ontstaat in de groei van het inwoneraantal en de groei van het aantal woningen.

De economische ontwikkelingen van Nederland, Europa en wereldwijd zijn goed om te monitoren en acht te slaan op de mogelijke effecten hiervan op de economische structuur en concurrentiepositie van het CID.

6.3 Maatregelen achter de hand

In het geval dat uit de monitoring van de groei van het inwoneraantal van Den Haag blijkt dat deze achter blijft, of een andere verhouding van doelgroepen betreft, moet mogelijk het bouwprogramma aangepast worden naar de vraag. Zijn het meer laag opgeleide starters die naar Den Haag verhuizen, dan zal het gebied hier op in moeten spelen door de woningen in het gebied wellicht met een andere grote te ontwikkelen en andere bedrijven aan moeten kunnen trekken. Een maatregel zou in deze kunnen zijn om bij de ontwikkeling van het bouwprogramma in te zetten op flexibel bouwen, zodat in het geval de vraag naar type woning of bedrijfsruimte onder invloed van externe factoren verandert, de bebouwing hierop aangepast kan worden.

Bijlage(n)



BIJLAGE: VERKLARENDE WOORDENLIJST

Tabel I.1 Verklarende woordenlijst

Begrip	Definitie
alternatief	Een oplossing voor het behalen van de doelstelling van het CID.
autonome ontwikkeling	Dit zijn de ontwikkelingen die ook plaatsvinden als de Structuurvisie CID r geen doorgang vinden. Dit kunnen toekomstige ruimtelijke of infrastructurele ontwikkelingen zijn, waarvoor een (ontwerp)besluit beschikbaar is. Deze ontwikkelingen worden naar verwachting binnenkort (volledig) gerealiseerd en zijn doorgaans planologisch mogelijk gemaakt in de afgelopen jaren.
CID Den Haag	Central Innovation District Den Haag - het gebied tussen en rondom de stations Hollands Spoor, Den Haag Centraal Station en Den Haal Laan van NOI. Inclusief Binckhorst Noordwest.
gebiedsagenda	Binnen het CID hebben drie deelgebieden rondom de hoofdstations bestuurlijk prioriteit. Voor deze drie deelgebieden zijn aparte gebiedsagenda's opgesteld. De ambities en opgaven van de Gebiedsagenda's vorming samen de inbreng voor CID Agenda 2040: <ul style="list-style-type: none"> - Policy Campus: gebiedsagenda Den Haag Utrechtsebaan/CS-Oost; - ICT-Security Campus: gebiedsagenda Den Haag Laan van NOI; - College Campus: gebiedsagenda HS/Laakhavens.
structuurvisie CID	Schetst in hoofdlijnen de ontwikkeling van het gehele CID, schetst de contouren van de prioritare deelgebieden op basis van de agenda's die voor de gebieden worden opgesteld en bevat een ontwikkelstrategie en fasering voor het gebied. De Structuurvisie krijgt de vorm van een structuurvisie in de zin van de Wet ruimtelijke ordening.
m.e.r.	Milieueffectenrapportage (de procedure) - het in beeld brengen van de milieugevolgen van een besluit voordat het besluit wordt genomen. De onderzoeksresultaten worden gepubliceerd in het milieueffectrapport (MER).
MER	Milieueffectrapport (het rapport): een beschrijving en beoordeling van milieueffecten die ingaan op reële alternatieven voor de beoogde ontwikkelingen die vanuit het oogpunt van milieu onderscheidend zijn.
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau - geeft aan welke alternatieven de gemeente onderzoekt en welke criteria en methodes de onderzoekers gebruiken om milieueffecten in beeld te brengen.
PlanMER	Brengt in beeld wat de milieueffecten zijn van de strategische keuzes die voorliggen in de Structuurvisie CID. Heeft een globaal karakter, passend bij het abstractieniveau van de Structuurvisie. De alternatieven in het plan-MER richten zich op de maatgevende keuzes in het CID-gebied met de meest onderscheidende milieueffecten: de omvang van het bouwprogramma en de mobiliteitsstrategie. Op deze wijze levert het MER-milieu-informatie op die betrokken wordt in de belangenafweging over strategische keuzes in de Structuurvisie CID.
project-MER	Het project-MER levert - waar nodig - aanvullende gedetailleerde milieu-informatie ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan. Deze informatie is naast het motiveren van de milieueffecten van belang om te toetsen of de beoogde ontwikkelingen in het plangebied voldoen aan de vereisten vanuit wet- en regelgeving voor onder andere geluid, luchtkwaliteit, ecologie, enzovoort. Daarom hanteert het project-MER een hoger detailniveau voor het plangebied Spoorzone Hollands Spoor. De alternatieven in het project-MER vormen onderdeel van de alternatieven voor het plan-MER en dekken de maximale planologische mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt.



BIJLAGE: REFERENTIES

- 1 Commissiener. (2018). 2985. Omgevingsplan Binckhorst. Opgehaald van [commissiener.nl:https://www.commissiener.nl/adviezen/2985](https://www.commissiener.nl/adviezen/2985).
- 2 Dynamis B.V. (2018). Spreekende Cijfers - bedrijfsruimtemarkten. Utrecht.
- 3 Gardiner, B., Martin, R., & Tyler, P. (2004). Competitiveness, Productivity and Economic Growth across European Regions. *Regional Studies*, 38, 1045-1067.
- 4 Gemeente Den Haag. (2005). Structuurvisie Den Haag 2020. Wéreldstad aan Zee.
- 5 Gemeente Den Haag. (2007). Nieuw Binckhorst - Beslisnotitie Haalbaarheidsstudie.
- 6 Gemeente Den Haag. (2008a). Bestemmingsplan Binckhorst (Nieuw Binckhorst). Opgehaald van <https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/3329686/1/RIS156887b>.
- 7 Gemeente Den Haag. (2008b). Sociaal-Economische Agenda - Den Haag 2020. Den Haag.
- 8 Gemeente Den Haag. (2011). Stedelingen & woonbeleving - stedelijke groepen en hun wensen. RIS 178210, Den Haag.
- 9 Gemeente Den Haag. (2016a). Groen doet goed! Doe je mee? - Agenda Groen voor de Stad 2016. Den Haag: Gemeente Den Haag.
- 10 Gemeente Den Haag. (2016b). Agenda Ruimte voor de Stad. Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling. Den Haag: Gemeente Den Haag.
- 11 Gemeente Den Haag. (2017a). Discussienotitie Haagse Mobiliteitsagenda - kiezen om ruimte te maken.
- 12 Gemeente Den Haag. (2017b). Binckhaven. Opgehaald van [binckhaven.nl: https://binckhaven.nl/](https://binckhaven.nl/).
- 13 Gemeente Den Haag. (2017c). Haagse hoogbouw, Eycline en Skyline.
- 14 Gemeente Den Haag. (2018a). Policy Campus Centraal - Gebiedsagenda Overkluizing Utrechtsebaan (A12)/CS Oost. Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Den Haag.
- 15 Gemeente Den Haag. (2018b). College Campus HS - Gebiedsagenda Hollands Spoor/Laakhavens. Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Den Haag.
- 16 Gemeente Den Haag. (2018c). ICT - Security Campus - Gebiedsagenda Den Haag Laan van NOI. Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling. Den Haag: Gemeente Den Haag.
- 17 Gemeente Den Haag. (2018d). Coalitieakkoord 2018 - 2022: Den Haag, Stad van Kansen en Ambities.
- 18 Gemeente Den Haag. (2019a). CID Agenda 2040 - Kansen voor nieuw Den Haag. Gemeente Den Haag, Den Haag.
- 19 Gemeente Den Haag. (2019b). Buurtmonitor. Opgehaald van [denhaag.buurtmonitor.nl: https://denhaag.buurtmonitor.nl](https://denhaag.buurtmonitor.nl)
- 20 Gemeente Den Haag. (2019c). Den Haag in cijfers. Opgehaald van https://denhaag.incijfers.nl/jive?cat_open_code=c923&lang=nl.
- 21 Gemeente Den Haag. (2019d). Binckhorst: unieke woonwijk in opbouw. Opgehaald van denhaag.nl.
- 22 Gemeente Den Haag. (2019e). Ondernemen in de Binckhorst. Opgehaald van denhaag.nl.
- 23 Gemeente Den Haag. (2019f). Nota van Uitgangspunten Haagvlietpoort. Den Haag: Gemeente Den Haag.
- 24 Gemeente Den Haag. (2019g). Nota van Uitgangspunten HS Kwartier. Den Haag: Gemeente Den Haag.
- 25 Gerritsen, A., Kranendonk, R., & Fontein, R. (2014). Agglomeratiekracht nader beschouwd, literatuurstudie naar agglomeratiekracht. Alterra, Wageningen Universiteit.
- 26 Harbers, A., Spoon, M., van Amsterdam, H., & van der Schuit, J. (2019). Ruimtelijke Dichtheden en Functiemenging in Nederland (RUDIFUN). Den Haag: PBL.
- 27 Ik bouw in Den Haag. (2019). Aanbod kavels Den Haag. Opgehaald van [ikbouwinden Haag.nl: https://www.ikbouwinden Haag.nl/aanbod/aanbod-kavels-den-haag/kavels-binckhorst-trekvlizone.htm](https://www.ikbouwinden Haag.nl/aanbod/aanbod-kavels-den-haag/kavels-binckhorst-trekvlizone.htm).
- 28 Lehnerer, A. (2009). Grand Urban Rules.
- 29 Lindeboom, H., Schouten, M., & Artz, T. (2018). Omgevingsplan Binckhorst - Aanvulling Omgeving Effect Rapport (OER). AnteaGroup. Den Haag: Gemeente Den Haag.
- 30 Manders, R., Bos, J., & van Bochove, A. (2018). Het Haagse Central Innovation District en de 'roltrapfunctie' van de stad. Leiden: Blaauberg.
- 31 Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. (2006). Leefbaarometer. Opgehaald van [leefbaarometer.nl: https://www.leefbaarometer.nl/page/leefbaarometer](https://www.leefbaarometer.nl/page/leefbaarometer).
- 32 PBL. (2009). Menging van wonen en werken. Den Haag/Bolthoven.
- 33 Raspe, O., Weterings, A., & Thissen, M. (2012). De internationale concurrentiepositie van de topsectoren. PBL.
- 34 Rijksoverheid. (2019). ABF-research Woonmilieutypologie. Opgehaald van [vois.datawonen.nl: https://vois.datawonen.nl/info/abfwmtyp.html](https://vois.datawonen.nl/info/abfwmtyp.html).

- 35 's-Gravenhage, G. (2017). Chw Omgevingsplan Binckhorst. Ontwerp (12-09-2017), Den Haag. Opgehaald van http://roonline.denhaag.nl/37594FB2-ED10-4592-85D1-25D383E182F6/b_NL.IMRO.0518.OP0274FOmgevBinck-40ON_tb.html.
- 36 Startup The Hague. (2018). Index&Networks. Opgehaald van Startup The Hague: <https://startupthehague.nl/workplaces/>.
- 37 Stichting Wonen in Den Haag. (2019). Opgehaald van wonenindenhaag.nl: <https://wonenindenhaag.nl/wijken/>.
- 38 Thissen, M., Ruijs, A., van Oort, F., & Diodato, D. (2011). De concurrentiepositie van Nederlandse regio's. Regionaal-economische samenhang in Europa. Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Den Haag: RIVM Bilthoven.
- 39 van den Hoek, J. (2008). The MXI (Mixed-use Index). 44th ISOCARP Congress.

