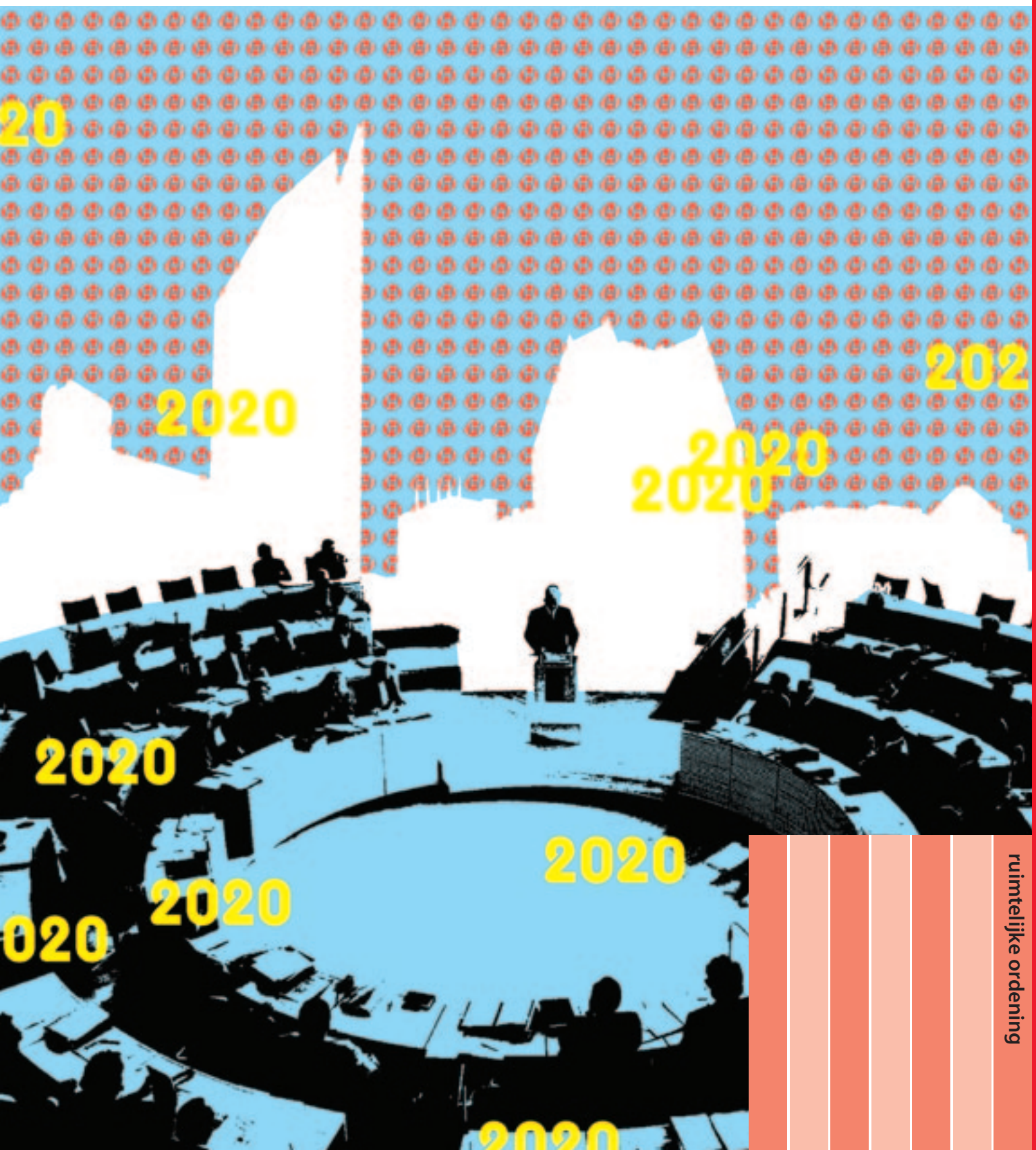
stadsgewest Haaglanden

Met allure naar 2020

Discussienota Regionaal Structuurplan Haaglanden
7 september 2005



ruimtelijke ordening

Voorwoord

Samen bouwen aan de allure van Haaglanden

Het is tijd om binnen Haaglanden over het ruimtelijk toekomstperspectief te praten. Het huidige Regionaal Structuurplan loopt tot 2010 en is binnenkort aan herziening toe. Het Rijk heeft onlangs nieuwe lijnen uitgezet in zijn Nota Ruimte, de provincie in zijn Ruimtelijke Structuurvisie. Intussen hebben ook stadsgewestgemeenten het licht laten zien aan nieuwe toekomstvisies. Kortom, de beleidsomgeving is in beweging. Ik zie het als een taak van het stadsgewest Haaglanden om temidden daarvan een eigen plan te trekken. Dat moet meer zijn dan de som van negen gemeentelijke delen. Het moet een regionaal verhaal zijn, dat stevig staat binnen de Zuidvleugel en de Randstad.

Haaglanden staat voor belangrijke opgaven. Natuurlijk zullen we meer ruimte moeten zoeken voor woningen en bedrijven en moeten zorgen voor een adequate bereikbaarheid, maar veel essentiëler voor de toekomst van de regio is hoe we de kwaliteit van het leefmilieu op peil weten te houden. De afgelopen jaren zijn we hard geconfronteerd met de waterproblematiek. De luchtkwaliteit speelt ons parten. Het lijdt geen twijfel dat deze verschijnselen meer sturend op de ruimtelijke inrichting zullen zijn dan tot nu toe.

Ruimtelijke kwaliteit schuilt ook in het groen en de natuur die bewoners in hun omgeving kunnen beleven. Haaglanden behoort tot de meest verstedelijkte regio's, maar kan ook bogen op een rijke landschappelijke variatie. We moeten zuinig zijn op die groenkwaliteiten, deze planologisch goed vastzetten en er gezamenlijk voor zorgen dat het toekomstwaarde houdt. Hier ligt een niet geringe opgave voor de regio.

Om ruimte te sparen en beter gebruik te maken van bestaande voorzieningen kiest Haaglanden voor meer compact en gemengd bouwen. Het mag op sommige plekken in de steden en dorpen best iets dichter en hoger, het liefst met verschillende functies bij en door elkaar. Dat verhoogt de levendigheid en beperkt de mobiliteit.

Alle inspanningen voor goed wonen en werken in Haaglanden zijn ook hard nodig om onze economische positie te versterken. Wij willen in Nederland een internationale topregio zijn. Met Den Haag als 'Internationale stad van Recht en Bestuur' en andere topics in de regio als technologische kennis en het hoogwaardige glastuinbouwcluster tellen we mee in het internationale spel. Het is een kenmerk waarop Haaglanden zich absoluut onderscheidt van andere regio's.

Willen we deze ambitie waarmaken, dan moeten we bereid zijn keuzes te maken. Waar in onze regio de ruimte schaars is, moeten we kiezen voor zaken waar we goed in zijn en voor plekken waar het goed kan. Dat betekent het verdelen van lasten en lusten over gemeenten. Als ons dat goed lukt ontstaat de maximale synergie voor onze regio en het grootste profijt voor onze inwoners.

Graag nodig ik de gemeenten, maatschappelijke organisaties en burgers uit om mee te denken over de te volgen strategie. Deze nota geeft een voorzet. Nieuwe ideeën zijn zeer welkom. Ook willen we horen welke bijdragen in de uitvoering worden aangeboden, want… aan de allure van Haaglanden bouwen we samen!

Mr. Drs. G.A.A.Verkerk
Portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening

Inhoudsopgave

Voorwoord

Met allure naar 2020 *5*
Een nieuwe kijk op Haaglanden 5

De ambities van Haaglanden *7*
Internationale speler in de randstad 7
Kiezen voor een groene stadsregio van allure 7
Haaglanden duurzaam inrichten 8
Variatie, concentratie en specialisatie 9
Een stevig regionaal netwerk 9
Een verstedelijkingsstrategie van compact en groen-suburbaan 11
Haaglanden over de regiogrenzen 12

Werken in Haaglanden *17*
Economische groei gericht faciliteren 17
Pijler bestuur en zakelijke dienstverlening 18
Internationaal 18
Pijler kennis en technologie 19
Pijler agribusiness (Westland/Oostland) 19
Pijler toerisme 20
Een regionale strategie voor bedrijventerreinen 20

Wonen in Haaglanden *23*
Een aanhoudende groei van de woningbehoefte 23
Variatie en aanbod in woonmilieus vergroten 24
Ruimte voor woningbouw 24
Een blik na 2020 25

Groen en water *27*
De groene binnentuinen en groene schakels van Haaglanden 27
Groenbeleid ter hand nemen 27
Water als kans 28

Verkeer en vervoer *31*
Regionale nota mobiliteit: bereikbaarheid en milieu-kwaliteit verzoenen 31

Een actieve regio *34*
Samenwerken aan gebiedsontwikkeling 34
Een ontwikkelingsgericht Regionaal Structuurplan 34
De marsroute 35

Bijlage *36*
Literatuurlijst, lijst met gebruikte afkortingen en verklarende woordenlijst 36

RUIMTE VOOR AANTEKENINGEN

Met allure naar 2020

Discussienota Regionaal Structuurplan Haaglanden

Een nieuwe kijk op Haaglanden

Was het niet *'God schiep de zee, de Hollander zijn land'?* En zou de middeleeuwse wijsgeer, die deze woorden sprak, in de regio Haaglanden hebben gewoond of zou hij dit deel van Holland voor ogen hebben gehad.
De kans is niet denkbeeldig. In die tijd kreeg de regio de contouren, waarvan sommige nog altijd dominant aanwezig zijn. De huidige positie van Den Haag als residentie bijvoorbeeld, inclusief de grote werkgelegenheid die daarmee samenhangt, is immers het directe gevolg van het besluit van de graven van Holland om op het Binnenhof hun machtscentrum te vestigen. Een tweede voorbeeld: de kloosters in het Westland hebben toen met hun moestuinen en boomgaarden letterlijk en figuurlijk de vruchtbare basis gelegd voor de glastuinbouwsector, waar vandaag de dag de beste groente- en bloementelers ter wereld hun werk doen. En als derde illustratie: de strandwallen langs de kust verstrekten destijds de stevige ondergrond voor de weelderige buitens en landgoederen, waaraan de regio nog steeds zijn groene karakter te danken heeft.

Haaglanden heeft dus een traditie hoog te houden als het gaat om een actief en effectief ruimtelijk ordeningsbeleid. Een verschil is wel dat ontwikkelingen, die tegelijk oorzaak en gevolg kunnen zijn van ruimtelijke ordening, in de huidige tijd elkaar steeds sneller opvolgen. Het regionale ruimtelijke beleid moet, wil het sturing kunnen geven, daarom tijdig inspelen op de nieuwe ontwikkelingen.

Het vigerende Regionaal Structuurplan Haaglanden (RSP), waarvan de voorbereiding medio negentiger jaren is begonnen en dat een formele planhorizon tot 2010 kent, is mede om die reden aan herziening toe.
Nieuwe woningbouwopgaven dienen zich aan, de problemen van waterberging en luchtkwaliteit vragen om oplossingen. Verder moet Haaglanden zich beraden op zijn economische positie in groter verband.
De recente beleidsvisies van medeoverheden, zoals de Nota Ruimte van het kabinet en de provinciale structuurvisie, moeten hun plaats krijgen in het regionaal beleid.
Ook de stadsgewestgemeenten denken na over toekomstvisies en hebben onlangs hun plannen gepresenteerd.
Bovendien heeft het stadsgewest zelf het afgelopen jaar verschillende sectornota's vastgesteld, zoals de Regionale Woonvisie, de Kantorenstrategie, de nota Glastuinbouw en de Regionale Nota Mobiliteit. Dit beleid vormt mede de basis voor deze discussienota. Het stadsgewest wil op basis daarvan samen met de gemeenten en de provincie de grote lijnen voor de komende vijftien jaar uitzetten.
De discussienota levert zo niet alleen het kader voor het nieuwe RSP, maar ook voor de Haaglandse inbreng in Zuidvleugelverband, dat nog in 2005 verdere verstedelijkingsafspraken met het Rijk maakt.
Brede overeenstemming over de regionale koers zal tevens de onderlinge samenwerking doen groeien.
Die is nodig om gezamenlijk projecten van regionaal belang tot stand te brengen.

2020
2020
2020
2020
2020
2020
2020
2020
2020
2020
2020
2020

De ambities van Haaglanden

Internationale speler in de Randstad

Haaglanden is een veelzijdige stadsregio. Zij heeft stevige economische pijlers, een bijzonder gevarieerd woonmilieu en een keur aan natuur- en groengebieden.
Van oudsher zijn in de regio het regeringscentrum en een omvangrijke zakelijke dienstverlening gevestigd. Dit gegeven, maar ook de ligging aan zee, maken met name Den Haag aantrekkelijk voor de vestiging van internationale instellingen en bedrijven. Den Haag heeft zich de afgelopen jaren kunnen ontwikkelen als 'Internationale stad van Recht en Bestuur'. Deze unieke identiteit is gebaseerd op de aanwezigheid van wereldwijd bekende (kennis)instellingen op het gebied van internationaal recht en bestuur. Ook zijn in de loop der jaren vele bijbehorende voorzieningen ontstaan.

Haaglanden heeft op meer terreinen een internationale uitstraling. In Delft bevinden zich kennisinstituten die ook in het buitenland een hoge reputatie hebben.
En het Westland opereert met zijn kennischuster ook ver buiten de landsgrenzen. De veiling Flora Holland is de grootste ter wereld in zijn soort.
De regio Haaglanden draagt met deze topvoorzieningen belangrijk bij aan het internationale profiel van de Randstad Holland. Omgekeerd profiteert de regio van de nabijheid van de twee mainports, de Rotterdamse haven en de luchthaven van Schiphol, en van de kwaliteiten van de andere stedelijke centra in de Randstad. In het bijzonder zijn de relaties binnen het stedelijk netwerk van de Zuidvleugel intensief en voor Haaglanden van grote betekenis. De regio Holland-Rijnland bijvoorbeeld draagt met de universiteit en het Bio Sciencecenter in Leiden bij aan de kenniseconomie. De regio Midden-Holland blijft als onderdeel van het Groene Hart van waarde, maar wordt met de verstedelijkingsplannen voor de Zuidplaspolder dichter bij Haaglanden betrokken.
De Rotterdamse regio is al met de haven genoemd, maar is verder met zijn hoge concentratie van petrochemische industrie en als zakencentrum in hoge mate met de Haaglandse economie verbonden.
Voor het bereiken van de gewenste synergie binnen dit stedelijk netwerk op Zuidvleugelniveau zijn de onderlinge verbindingen essentieel. Daarvoor moet, zoals op kaart 1 weergegeven, het wegennet, zowel aan de noordkant, de oostkant als in zuidelijke richting op orde zijn. Daarbij past ook (zie kaart 2, pagina 8) een volwaardige aanhaking van Den Haag op het Europese net van hogesnelheidslijnen.
Het stadsgewest ziet de uitbouw van zijn internationaal sterke punten als een uitgelezen kans om zich temidden

KAART 1

ZUIDVLEUGEL: WEGEN

van de Zuidvleugel en de Randstad verder economisch te ontwikkelen. Andere economische activiteiten kunnen zich optrekken aan deze speerpunten van beleid. Zo vaart het toerisme wel bij het streven om de steden en de omgeving het internationale visitekaartje van Nederland te laten zijn. Zorg en cultuur worden gestimuleerd en komen op een hoger niveau te staan. Een breed scala aan arbeidsplaatsen moet daar het gevolg van zijn.

Kiezen voor een groene stadsregio van allure

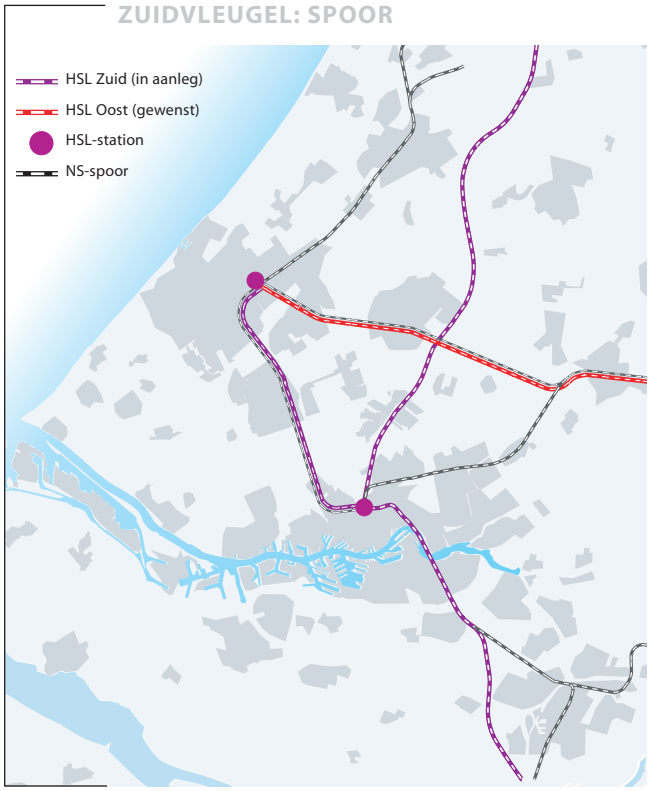
Het stadsgewest realiseert zich dat voor het bereiken van zijn ambities keuzes nodig zijn. Niet alle ruimteclaims kunnen meer worden gehonoreerd.
Haaglanden ziet een stedelijke regio voor zich waarin de kwaliteit van het leefmilieu op een hoog niveau staat. Waarin zorgvuldig ingericht groen zowel binnen als buiten de stad voor de mensen goed toegankelijk is. Waar het water zijn natuurlijke plaats in de omgeving heeft. Waar de onderlinge bereikbaarheid goed is, dankzij optimaal gebruik van fiets, openbaar vervoer en slimme sturing van automobiliteit. Kortom, waarin het

begrip 'duurzaam' vanzelfsprekend en leidend is voor de stedelijke en landelijke inrichting van de regio. Dat beeld ontstaat niet vanzelf. De komende jaren zijn op allerlei gebied grote inspanningen nodig om Haaglanden verder als aangename woon- en werkregio op de kaart te houden en te versterken. Daarvoor wil het stadsgewest enkele duidelijke lijnen uitzetten:

- een intensief en multifunctioneel ruimtegebruik in de steden en dorpen. Bij herstructurering en verdichting kan hoger bouwen een oplossing bieden en is meer menging van functies geboden. Het streven is om de helft van de bouwopgave binnenstedelijk te realiseren. Stations en haltes van openbaar vervoer zijn bij uitstek de gebieden voor intensieve en bijzondere bebouwing. Deze ambitieuze opgave is echter in zijn uitvoering moeilijk en kostbaar. Daar is naast de bestuurlijke inzet van de gemeenten, de steun van hogere overheden hard bij nodig;
- de bestaande variaties aan groene kwaliteiten planologisch vastleggen en investeren in de verbetering daarvan. Meer dan in het verleden zullen de gemeenten en de regio zich (ook financieel) gaan inzetten om buitengebieden en grote parken voor de inwoners aantrekkelijker en beter bereikbaar te maken;
- water als sturend element in ruimtelijke plannen. Meer ruimte (en geld!) voor water is nodig om de gevolgen van de klimaatsveranderingen in onze sterk 'verharde' regio de baas te blijven. Het is een uitdaging om de wateropgave te combineren met stedelijke en recreatieve planontwikkeling;
- de stedelijke druk op de buitenruimte verminderen. Haaglanden wil zich bezinnen op het groeitempo van de woningvoorraad;
- alleen doen waar de regio goed in is. Dat betekent sterk leunen op de vier economische pijlers. Dat zijn: bestuur en zakelijke dienstverlening; kennis en technologie; agribusiness; toerisme;
- bestaande bedrijventerreinen optimaler en intensiever inrichten. Veel ruimte vragende bedrijven zijn minder geëigend voor vestiging binnen Haaglanden. Dat leidt tot een selectiever vestigingsbeleid en minder aanleg van nieuw bedrijventerrein;
- de investeringen in mobiliteit zijn voor de komende jaren in de Regionale Nota Mobiliteit vastgelegd. Haaglanden legt met zijn investeringsprioriteiten de nadruk op meer gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. De ruimtelijke keuzes moeten dit beleid ondersteunen.

KAART 2

ZUIDVLEUGEL: SPOOR



Haaglanden duurzaam inrichten

De inrichting van de regio vraagt om milieuverantwoorde keuzes. Dat past bij de ambitie van Haaglanden om hoogwaardige kwaliteit te realiseren. Het wordt een wettelijke taak om ruimtelijke ingrepen te voorzien van een 'Strategische Milieubeoordeling' (SMB). Daar zal in het Regionaal Structuurplan gevolg aan worden gegeven.

De luchtkwaliteit in Haaglanden voldoet op locaties langs drukke verkeerswegen niet aan de EU-normen. De oorzaak daarvan ligt overigens voor een deel buiten de regio zelf.
Haaglanden streeft ernaar dat er vanaf 2010 geen overschrijdingen van de normen voorkomen. Tal van voorstellen in deze nota op het gebied van ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer, waaronder het concept van Stedenbaan en Locatieontwikkeling en Bereikbaarheid (LOB), moeten bijdragen aan vermindering van de groei van het autoverkeer en daarmee van de uitstoot van schadelijke stoffen. Daarnaast onderzoekt het stadsgewest de stimulering van schonere brandstoffen in het openbaar vervoer en voor vrachtauto's in binnensteden.

De luchtkwaliteit weegt uiteraard mee bij de keuze voor bouwlocaties en (de inpassing van) nieuwe infrastructuur. Dat brengt veelal hogere aanlegkosten met zich mee.

De door het stadsgewest Haaglanden ontwikkelde lagenbenadering Milieu-instrument in Ruimtelijke Plannen (MIRUP) is een hulpmiddel om alle relevante aspecten zichtbaar te maken, zoals bodem- en watergesteldheid, ecologische kwaliteiten en de milieuaspecten, waaronder de hiervoor genoemde luchtkwaliteit. Het stadsgewest gaat MIRUP toepassen in het verdere proces van het Regionaal Structuurplan.

Hoogwaardige woon- en werkgebieden, voorzieningen van niveau en een duurzaam ingerichte regio, met oog voor milieu, groen en water: ze dienen een aantrekkelijk perspectief te zijn voor de inwoners van Haaglanden en tegelijk een concurrerende vestigingsfactor te zijn voor de economie van Haaglanden.

Variatie, concentratie en specialisatie

Elke stad, wijk en dorpskern heeft unieke kenmerken op het terrein van wonen, bedrijvigheid, cultuur, maatschappelijke en sociale voorzieningen, detailhandel en groen. Deze kenmerken zijn herkenbaar aan de stedenbouwkundige structuur en de bouwstijlen. Woonmilieus variëren van hoogstedelijk in het Haagse centrum tot groen en dorps in gemeenten als Wassenaar en Midden-Delfland. Bedrijvenlocaties zijn met verschillende profielen beschikbaar. Sociale en culturele voorzieningen zijn in alle gradaties over de regio verspreid. Variatie is ook te vinden in de buitengebieden van de regio.
Op relatief korte afstand kunnen inwoners kiezen uit een breed scala aan landschappen, zoals stranden, duingebieden, geestgronden, veenweidegebieden en landgoederenzones.

Die variatie maakt de regio Haaglanden tot een levendig en aantrekkelijk geheel. Daarom wil Haaglanden deze rijke schakering als uitgangspunt voor beleid nemen, echter zonder voorbij te gaan aan de noodzaak om sommige functies te concentreren en gebieden met een specialiteit te onderscheiden. Concentratie en specialisatie zijn noodzakelijk uit oogpunt van onderlinge wisselwerking, economisch draagvlak en imago. Daarbij moet in ieder geval worden gedacht aan de grote culturele voorzieningen, detailhandel en bepaalde bedrijvigheid. Waar in het verleden een soms wat al te grote geografische spreiding tot stand kwam, is ombuiging waar mogelijk noodzakelijk. Dat biedt instellingen en bedrijven betere kansen en zet de regio ook internationaal beter op de kaart.

Het behoud en de versterking van de variatie in de regio is beleidsmatig reeds vertaald in de Regionale Woonvisie Haaglanden, waarin specifieke woonmilieus zijn aangegeven.
Specialisatie en concentratie komen aan de orde in bijvoorbeeld de Regionale Structuurvisie Detailhandel Haaglanden, het leisurebeleid en het bedrijventerreinenbeleid van het stadsgewest.
De komende jaren wordt aan deze items verder gewerkt.

Maar er zijn verdere aanwijzingen nodig. Dit laatste geldt in het bijzonder voor topvoorzieningen en aansprekende culturele voorzieningen. Het geldt ook voor specifieke bedrijven en instellingen waarvoor het goed is dat deze dicht bij elkaar zitten. Er zal in complementariteit een zekere hiërarchie moeten worden onderscheiden, waarbij vast staat dat het centrum en de zeezijde van Den Haag de voorkeur heeft voor eenmalige en hoogwaardige stedelijke voorzieningen. De plekken en zones met de beste en meest kansrijke potenties zullen daarbinnen moeten worden opgespoord. Bij lopende discussies, zoals over de invulling van de Norfolklocatie in Scheveningen en de Binckhorst, zal de noodzaak om topvoorzieningen niet verdergaand te deconcentreren tot uitgangspunt moeten worden.

Deze en andere potenties kunnen pas optimaal worden benut als binnen Haaglanden afspraken worden gemaakt over de aanwijzing en invulling van de kansrijke zones en over de ‘taakverdeling’ binnen de regio.

Een stevig regionaal netwerk

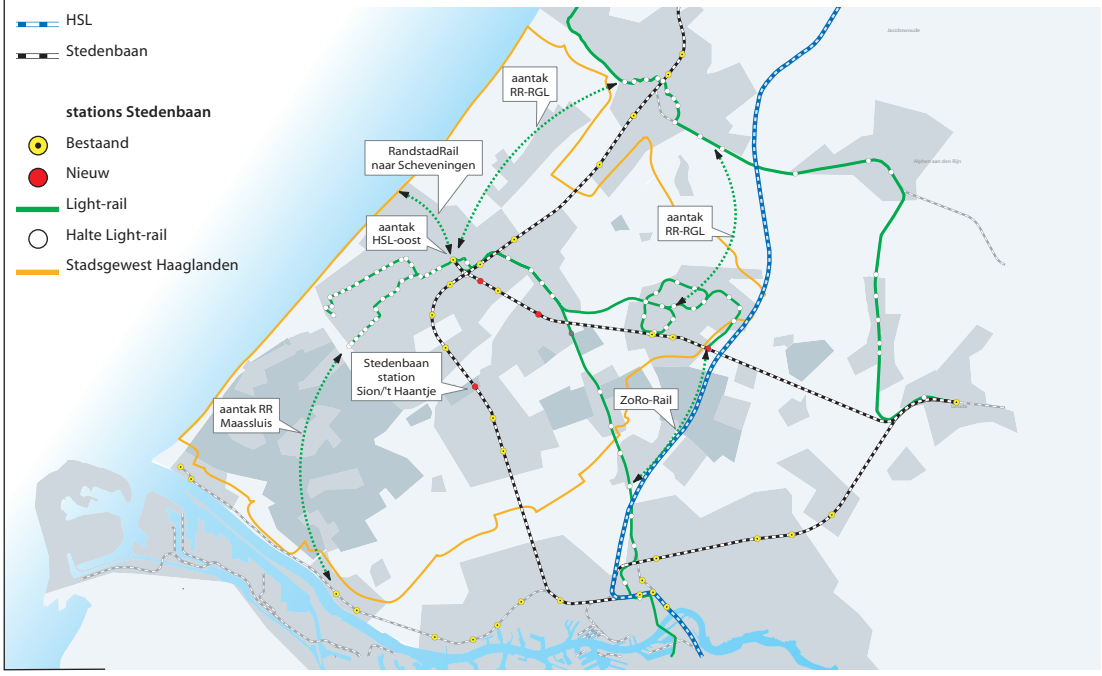
In Haaglanden ontstaat, mede door de maatregelen uit de Regionale Nota Mobiliteit Haaglanden (RNM), een dicht en hoogwaardig net van wegen, openbaar vervoer en fietsroutes. RandstadRail komt in 2006 in bedrijf, de nieuwe lijnen 16 en 19 volgen kort daarop.

Voor het OV-net zijn in de RNM (zie kaart 3, pagina 10) verkenningen opgenomen naar nut en noodzaak van nieuwe Stedenbaanstations en van eventuele uitbreidingen van RandstadRail naar Scheveningen, van Den Haag via Naaldwijk naar Maassluis en van Den Haag via Wassenaar naar Leiden. Voor deze lijnen en voor andere

KAART 3

REGIONAAL OV-NET VERKENNINGSPROJECTEN 2015/2020 EV

(zonder financiële reserve)



opties uit gemeentelijke structuurvisies, zoals lijn 11 in Den Haag, zal worden bezien of voldoende marktpotentieel valt te realiseren. Dat is mede afhankelijk van de ruimtelijke ontwikkeling rond de te onderzoeken lijnen.

Het regionale wegennet wordt uitgebreid met de N470 tussen Delft, Zoetermeer en Rotterdam, het 3 in 1-project (Verlengde Veilingroute, 2e wegverbinding Hoek van Holland en aanpassing knooppunt Westerlee), dat de verkeersafwikkeling in het Westland moet verbeteren en veiliger moet maken. Voorts het Trekvliettracé, dat de Centrale zone van Den Haag met de A4/A13 verbindt en de A4 tussen Delft en Schiedam.
Tevens zijn uiterlijk in 2015 de knelpunten op het regionale fietsroutenet opgelost.

Voor de jaren na 2015 zijn in verband met de groei van de mobiliteit en de verstedelijking aanvullingen op de bestaande infrastructuur nodig. Zo zal de capaciteit van het bestaande regionale wegennet moeten worden vergroot, waaronder het sluiten van het 'Hoefijzer' door het verbeteren van de capaciteit van de NW-hoofdroute in Den Haag (o.a. Sportlaan) en verbreding tot 2x2 rijstroken van de N470 en de N54 (Veilingroute).

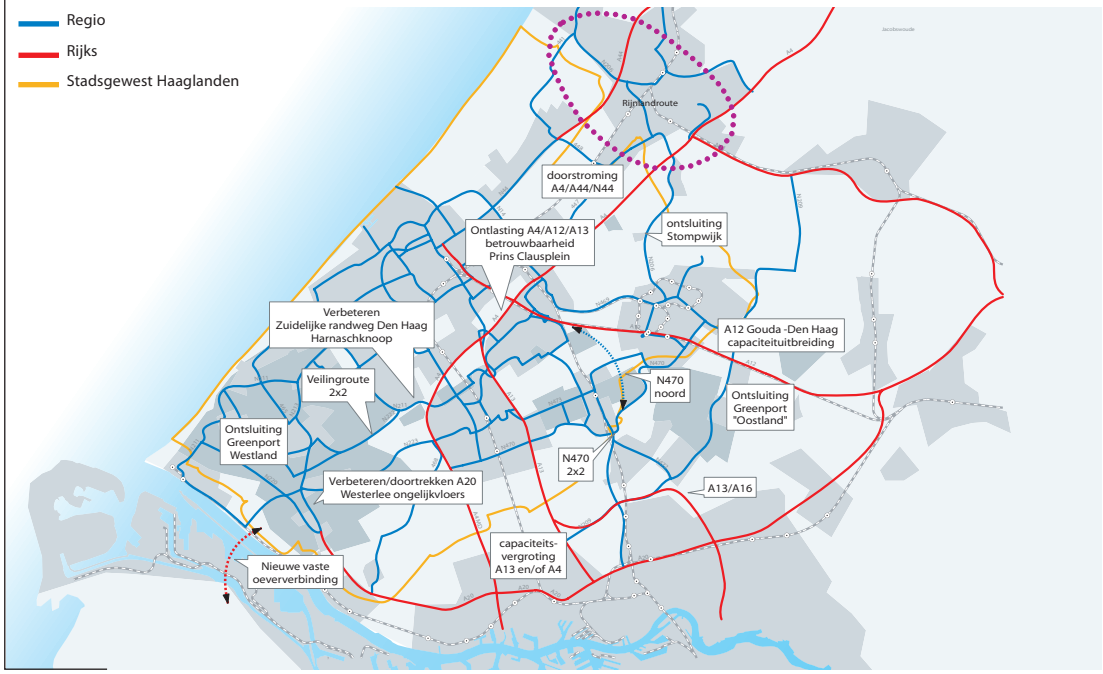
De onderlinge bereikbaarheid en die van de internationale kustzone worden daarmee op de lange duur beter geregeld.
Op kaart 4 zijn de gewenste verkenningen voor de periode na 2015 weergegeven. De hoge ambities van Haaglanden kunnen echter leiden tot nieuwe of andere voorstellen voor de verbetering van de infrastructuur.

Ook op de schaal van de Zuidvleugel zijn de onderlinge verbindingen over de weg, per rail en over het water essentieel voor het functioneren van het stedelijke netwerk. Haaglanden bevindt zich qua ligging in een gunstige uitgangspositie, maar de bereikbaarheid staat onder grote druk. Dagelijks hebben alle grote verkeersaders in en rond Haaglanden te maken met files en bij het geringste incident staat het verkeer volledig vast.
In de gehele Zuidvleugel is aanvullende infrastructuur noodzakelijk. Op de A4, A12, A13 en de A20 moeten maatregelen worden genomen voor een betere doorstroming en betrouwbaarheid, vooral ook op de aansluitingen. Nieuwe verbindingen (zie kaart 1) als de RijnlandRoute (tussen de A44 en de A4), de Oranjetunnel (onder de Nieuwe Waterweg), de A13/A16 en de verlengde A4 ten zuiden van de Beneluxtunnel moeten op de rijksagenda worden geplaatst en in het MIT

KAART 4

REGIONAAL WEGENNET VERKENNINGSPROJECTEN 2015/2020 EV

(zonder financiële reserve)



worden opgenomen. Deze verkeersschakels moeten in de toekomst mede zorgen voor een vlot verloop van het goederenvervoer van en naar de glastuinbouwconcentraties.

De internationale positie van Den Haag vereist voorts dat de stad aangesloten is op het net van Hogesnelheidslijnen (HSL). Haaglanden opteert naast frequente stops van de HSL-Zuid ook voor een volledige aantakking op de HSL-Oost.

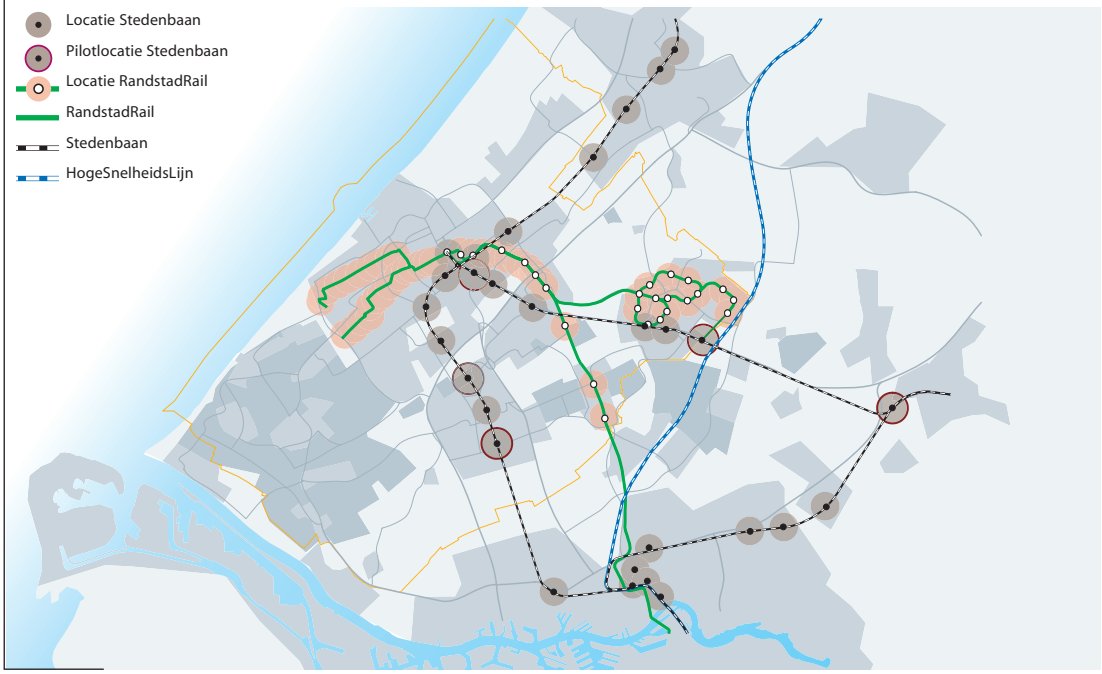
Een verstedelijkingsstrategie van compact en groen-suburbaan

Het verkeersnetwerk is de ruggengraat van de toekomstige verstedelijking. Mensen zoveel mogelijk huisvesten op plekken waar trein, tram en bus direct voorhanden zijn en waar fietsgebruik aantrekkelijk is. Zo kan de groei van de mobiliteit meer leunen op de milieuvriendelijke vormen van vervoer.
Haaglanden heeft samen met de gemeenten in het onderzoek 'Locatieontwikkeling en Bereikbaarheid' (LOB) verkend welke verdichtingsmogelijkheden zich rond de OV-lijnen voordoen (zie kaart 5, volgende pagina). In Zuidvleugelverband vindt hetzelfde plaats met het project Stedenbaan, nabij bestaande en mogelijk nieuwe stations op de NS-lijnen. Het doel is compact bouwen, de stedelijke functies op de goede plaats vestigen en tegelijk de kwaliteit van de omgeving en de bereikbaarheid verhogen. Dat kan door herstructurering en transformatie van oudere stadsdelen naar nieuwe stedelijke milieus en door nieuwe uitbreidingen te koppelen aan infrastructuur. Gemeenten kunnen dat niet alleen. Daarover zijn afspraken nodig met andere partijen als het stadsgewest, de NS en de provincie.

Thans wordt in Haaglanden de haalbaarheid van het Stedenbaanconcept onderzocht aan de hand van drie pilots: Binckhorst-Den Haag, Delft-Zuid en Bleizo (aan de Goudse lijn, op de grens van Bleiswijk en Zoetermeer). Het stadsgewest wil de ontwikkeling van kansrijke locaties langs raillijnen stimuleren en waar nodig faciliteren. Dat kan met de middelen van infrastructuur en met afspraken over het verplaatsen van stedelijke functies binnen de regio. Dat moet ook door met het Rijk afspraken te maken over het spoor en over financiële bijdragen.
Zo wil Haaglanden niet alleen de gebieden langs OV-lijnen, maar ook het overig stedelijk gebied voor verschillende functies intensiever gebruiken. Meer

KAART 5

STEDENBAAN EN LOB



menging en stapeling in bebouwing bevorderen de dichtheid en de levendigheid en dragen bij aan het ontstaan van culturele en economische broedplaatsen. Voorwaarde is wel dat binnenstedelijk groen moet worden gespaard. Vooral in de centra van steden, wijken en dorpen, onder handbereik van voorzieningen, zijn hogere concentraties gewenst. De mate waarin kan van kern tot kern verschillen. Waar beschermde stads- en dorpsgezichten geen beperking vormen, is een paar bouwlagen erbij het devies. Op deze wijze kan ook in een groeiende behoefte aan woonvormen voor ouderen en jonge woningzoekenden worden voorzien.

Het beoogde internationale profiel van Haaglanden vraagt ook om luxe woonmilieus in een groene omgeving, bij voorkeur van een omvang waarbij de benodigde voorzieningen kunnen bestaan. Het plan Westlandse Zoom is daar een goed voorbeeld van.
Meer 'dunne en dure' woongebieden kunnen ontstaan op plekken waar tegelijk een verbetering van de landschappelijke kwaliteit kan worden bereikt.
Haaglanden wil met meer accent op compact en groen-suburbaan de variatie in woonmilieus vergroten, de groengebieden sparen en zoveel mogelijk ook duurzaam glastuinbouwgebied ontzien.

Haaglanden over de regiogrenzen

De toekomst van het stadsgewest Haaglanden kan niet los worden gezien van de ontwikkelingen in de omringende regio's . In de Nota Ruimte is voor het 'nationaal stedelijk netwerk Randstad' een *bundelingsgebied* aangewezen. Dat is het gebied waar de verstedelijking moet worden geconcentreerd. Binnen de overlappende invloedssferen van de regio's zijn onder leiding van de provincie plannen in voorbereiding voor onder andere de as Leiden-Katwijk (inclusief Valkenburg), de Rijn-Gouwezone en de driehoek Rotterdam, Zoetermeer, Gouda (RZG)-Zuidplas (zie kaart 6).
De invulling van deze gebieden is onderwerp van afweging op het schaalniveau van de Zuidvleugel. Verschillende belangen van de stedelijke regio's komen hier samen.
Het stadsgewest wil vanuit zijn eigen ambities en eigen kracht ook profiteren van deze ontwikkelingen. Het wil de komende vijftien jaar zoveel mogelijk de stedelijke behoeften in de eigen regio onderbrengen, maar er is voor het oplossen van de ruimtedruk ook een uitweg nodig voor extensieve economische functies.

KAART 6

PLANOMGEVING HAAGLANDEN

As Leiden-Katwijk

De planontwikkeling voor de as Leiden-Katwijk, waaronder de bebouwing van het voormalige vliegkamp Valkenburg, baart het stadsgewest Haaglanden vanwege de effecten op het verkeer en de open ruimte vooralsnog grote zorg. Het is overigens niet ondenkbaar dat 'Valkenburg', na afronding van de Westlandse Zoom, kan bijdragen aan het gewenste internationale woon- en werkmilieu van Haaglanden.

Het stadsgewest verbindt twee strikte voorwaarden aan een bouwontwikkeling op deze as.
Anno 2005 is de verkeersafwikkeling aan de noordzijde van Haaglanden al problematisch. De N44 en de A4 hebben onvoldoende capaciteit om het verkeersaanbod in de spitsuren goed te kunnen verwerken. Omdat een stedelijke ontwikkeling op de as Leiden-Katwijk en op Valkenburg ook georiënteerd zal zijn op Haaglanden, zal de verkeersdruk en ook de milieubelasting toenemen. Vóór dat er beslissingen worden genomen over een bouwontwikkeling in deze zone zal de verkeersontsluiting in brede zin afdoende moeten zijn geregeld. Zowel oost-west als noord-zuid. Daar is nu terdege verkeersonderzoek voor nodig.

Haaglanden wenst tevens dat de bijzondere kwaliteiten van het open gebied worden gerespecteerd en dat ten noorden van Wassenaar een ruime groene verbinding, als onderdeel van het groene netwerk Haaglanden, wordt aangehouden.
Het stadsgewest wil, samen met de gemeente Wassenaar, nauw bij de planvorming betrokken zijn.

RZG-Zuidplas

Haaglanden ziet het gebied RZG-Zuidplas als een overloop voor extensieve bedrijvigheid uit zijn regio. Glastuinbouw en bedrijven die veel ruimte vragen zouden de komende jaren hier een plek moeten kunnen vinden. Waarschijnlijk vraagt dat meer ruimte dan waar tot nu toe in de plannen rekening mee wordt gehouden. Haaglanden wijst grootschalige woningbouw in de vorm van een nieuwe stad af. Dat past niet in de stedelijke structuur die het stadsgewest voor ogen staat. Een omvangrijke stedelijke ontwikkeling zal het draagvlak van de voorzieningen in de regio Haaglanden wegzuigen. Bovendien ziet het stadsgewest Haaglanden kans om zeker tot 2020 zelf in de woningbehoefte te voorzien. Ook na dat jaar gaat de voorkeur uit naar uitbreiding van het bouwvolume in en aan de kernen binnen Haaglanden, zoals in deze omgeving aan de rand van

Zoetermeer. Met het doortrekken van de Oosterheemlijn naar de Goudselijn ontstaan daarvoor de mogelijkheden. De woningbouwpotentie in RZG-Zuidplas behoeft voor Haaglanden derhalve zeker niet vóór 2020 aan de orde te komen. Voor de periode daarna zou het als een 'stille reserve' achter de hand kunnen worden gehouden.

Regio Rotterdam

Door de nabijheid en de vele functionele relaties is op velerlei terrein afstemming met de Rotterdamse regio vereist. Qua infrastructuur komt binnenkort via RandstadRail een betere verbinding tot stand, die grote delen van Den Haag en Rotterdam dichter bij elkaar brengt. Verdere infrastructurele afstemming is nodig in verband met de aanleg van de A4 door Midden-Delfland en de verbinding A16-A13. De aanleg van deze wegen zal leiden tot een verlegging van de belangrijke verkeersstromen in de Zuidvleugel.

Zuidwaarts valt voor Haaglanden veel te winnen als op langere termijn een nieuwe verkeersverbinding in de vorm van een Oranjetunnel wordt gecreëerd. Zo kan een nieuwe verkeersas ontstaan vanaf de A4, langs een (verbrede) Veilingroute, naar de A15. Dat verbindt twee sterke economische gebieden in de Zuidvleugel aan elkaar. De haven en de Westlandse glastuinbouwcluster krijgen elk er een extra achterlandverbinding bij.
Voor het Westland komen potentieel nieuwe tuinbouwgebieden binnen bereik.

Voorts is met de Rotterdamse regio afstemming nodig over de bedrijfsontwikkeling in de Schieveense Polder in relatie tot het kennispark Technopolis in Delft. Beide bevinden zich aan de 'kennisboulevard' van de A13.
Tot slot zijn, in aanvulling op eerdere beheersafspraken, nieuwe overeenkomsten nodig over de gezamenlijke zorg voor de groengebieden Midden-Delfland, Oude Leede/Zuidpolder en de Groenzone Berkel-Pijnacker.

Kustontwikkeling

Niet geheel buiten de grenzen van het stadsgewest, maar wel aan de rand, houdt het denken over mogelijkheden van 'bouwen in zee' niet op. Recent zijn daarvoor weer provinciale en rijksstudies gestart.
Het stadsgewest wil daar een duidelijk standpunt over innemen. Het zal de komende jaren een hoge prioriteit geven aan de noodzakelijke versterking van de kustverdediging, onder meer ter hoogte van Ter Heide en de Keizerstraat in Scheveningen.

Op langere termijn zal een verdere versterking van de kuststrook nodig zijn. Het stadsgewest geeft in dat verband de voorkeur aan verbreding en verhoging van de zeewering in de richting van de zee. Dat biedt ruimte voor meer natuur en meer recreatie. Het blijft voor Haaglanden interessant dat combinaties van een zwaardere kustverdediging met andere functies verder in Zuidvleugelverband worden onderzocht. Echter, aangaande verstedelijking geeft het stadsgewest de komende jaren prioriteit aan bouwen in en rond de kernen.

DISCUSSIEVRAGEN

1
Bent u het eens met de opvatting dat versterking van het internationale woon- en werkklimaat in Den Haag en de regio het middel bij uitstek is om de Haaglandse economie en concurrentiekracht te verstevigen? Consequentie daarvan is het creëren van hoogwaardige vestigingsplaatsen voor instellingen en bedrijven en meer nadruk op hoogwaardig wonen, groene kwaliteiten en een duurzaam leefmilieu.

2
Welke ruimtelijke ontwikkelingen en daarmee samenhangende (aanvullende) infrastructuur hebben op lange termijn prioriteit, zowel binnen als buiten Haaglanden?

3
Ondersteunt u de verstedelijkingsstrategie van meer compacte bouw in de kernen, met name in de centra en rond het openbaar vervoer? Consequenties daarvan zijn veelal hoger bouwen ('een paar laagjes erop') en lastige planontwikkelingen.

4
Bieden de plannen buiten de grenzen van Haaglanden kansen voor de gewenste ontwikkeling van het stadsgewest en wel zo dat:
- Valkenburg op termijn ook vestigingsmogelijkheden biedt voor internationaal georiënteerde functies;
- de driehoek RZG/Zuidplas meer opvangruimte biedt voor glastuinbouw en extensieve, niet stedelijk gebonden bedrijven. Woningbouw voor Haaglanden zou zeker niet voor 2020 aan de orde moeten zijn;
- aanvullende grote locaties voor glastuinbouw op den duur buiten de regio tot ontwikkeling worden gebracht.

Werken in Haaglanden

Economische groei gericht faciliteren
Het stadsgewest heeft de ambitie om binnen de Randstad op hoog niveau de concurrentie met andere regio's in Europa aan te gaan. Haaglanden beschikt over de eerder genoemde vier economische pijlers (bestuur en zakelijke dienstverlening; kennis en technologie; agribusiness; toerisme), waarmee het in de Randstad en internationaal excelleert. Haaglanden wil zich op deze vier troeven verder profileren en daarvoor de gunstige vestigingscondities creëren. Dat betekent veelal gebiedsgerichte specialisatie, nieuwe vestigingen daarheen lokken waar synergie ontstaat. Met een dergelijke 'taakverdeling' binnen het stadsgewest vormen sterke clusters een sterke regio.
Haaglanden beschikt over gebieden en zones waar verdere groei van hoogwaardige economische functies en voorzieningen kansrijk zijn. Bestaande centra van bedrijvigheid en multimodale knopen van vervoer (daar waar rijkswegen en OV-knopen bijeen liggen) bieden aangrijpingspunten voor nieuwe ontwikkelingen. In een grove schets kunnen worden genoemd: het centrumgebied van Den Haag, de knopen in de zone langs de A12/Goudselijn, langs de A13/Oude lijn, de A4-zone en de 'glasas' Westland-Oostland. Kaart 7 (pagina 18) laat de gewenste kantoorconcentraties en de kansrijke economische zones zien.

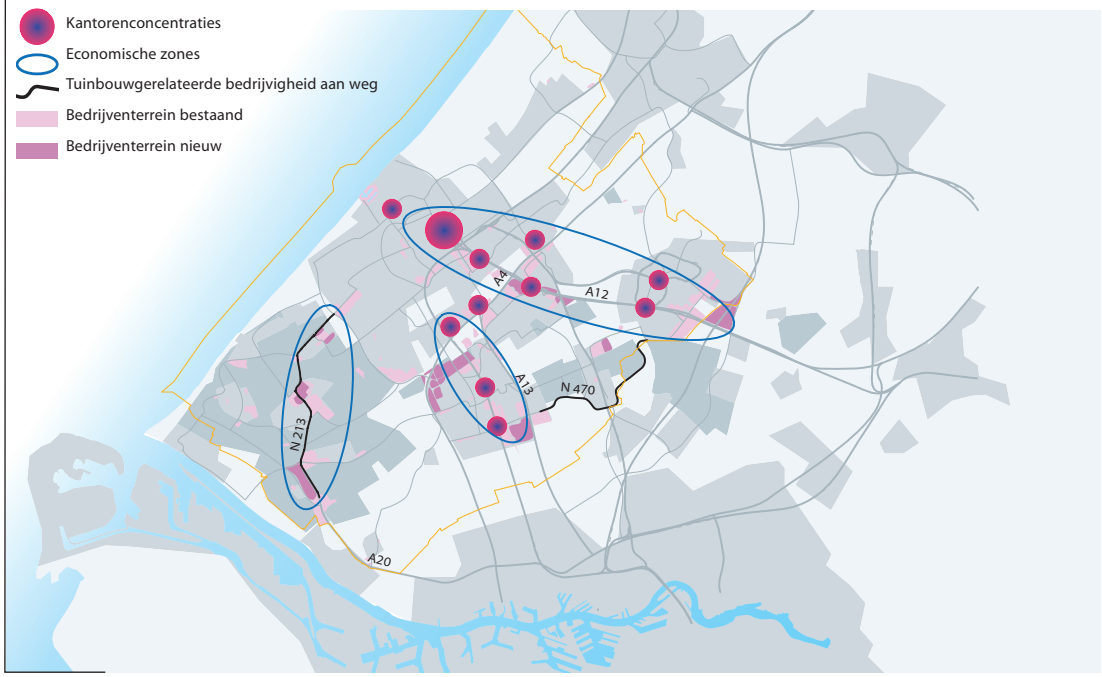
De jaarlijkse groei van de regionale economie bedraagt volgens het door het Rijk gehanteerde scenario 'Europese Coördinatie' 2%. Op grond daarvan is de schatting gerechtvaardigd dat de werkgelegenheid zal stijgen met 1,5% per jaar. Deze voorspelling komt erop neer dat het aantal arbeidsplaatsen tot 2010 met 54.000 zal toenemen; in de periode 2011-2020 zal de werkgelegenheid met nog eens 75.000 banen stijgen.
Driekwart daarvan kan plaatsvinden in onder andere kantoren, detailhandel, toerisme en voorzieningen. Een kwart van de groei zal moeten worden geaccommodeerd op bedrijventerreinen.
Voor de periode tot 2020 is op basis van gewenste economische groei becijferd dat nog circa 560 ha. nieuw terrein nodig zal zijn. Hierin is 80 ha. als ruimtebehoefte voor transformatie van binnenstedelijke bedrijventerreinen meegenomen.
De thans bekende uitbreidingsplannen leveren ongeveer 450 ha. op, inclusief een 'winst' aan ruimte door herstructurering.
Derhalve ontstaat vóór 2020 een geraamd tekort van circa 100 ha.
De cijfers op rij:

	2005	2020
Bevolking	980.000	1.036.000
Beroepsbevolking	469.000	540.000
Werkgelegenheid*	434.000	540.000
Kantoorvloeroppervlak (m^2)	6.726.650	8.300.000
Bedrijventerrein (ha)	1.550	2.000
Areaal glastuinbouw (ha)	3.400	3.200

* 12 uur en meer per week

KAART 7

KANTOORLOCATIES EN KANSENZONES



Pijler bestuur en zakelijke dienstverlening

Het Haagse centrum en de omgeving van de A12/Goudselijn en A4 zijn vooral de vestigingsgebieden voor bestuur en zakelijke dienstverlening.
Den Haag-Centrum kan worden beschouwd als het 'front-office' van de regio. Het is met 2,2 miljoen m² kantoorvloeroppervlak de grootste kantoorconcentratie in Nederland. En de best bereikbare, gelegen op het knooppunt van nationaal en regionaal openbaar vervoer en met de rijksweg 'naast de deur'. Met het oog op de omvangrijke investeringen in Den Haag CS, de komst van de HSL en RandstadRail en de toenemende rol van het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer zou op termijn naar een verdere uitbouw van het Haagse centrum moeten worden gezocht. In de directe omgeving van Centraal Station komen bijvoorbeeld de Rivierenbuurt en Bezuidenhout-West daarvoor in aanmerking.

Naast binnenstedelijke kantoorlocaties vraagt de markt ook om plekken die niet alleen via het openbaar vervoer, maar ook over de weg goed bereikbaar zijn.
De Kantorenstrategie van het stadsgewest bevat voor de periode tot 2015 een programma voor diverse locaties, onder andere langs de A4 en de A12.

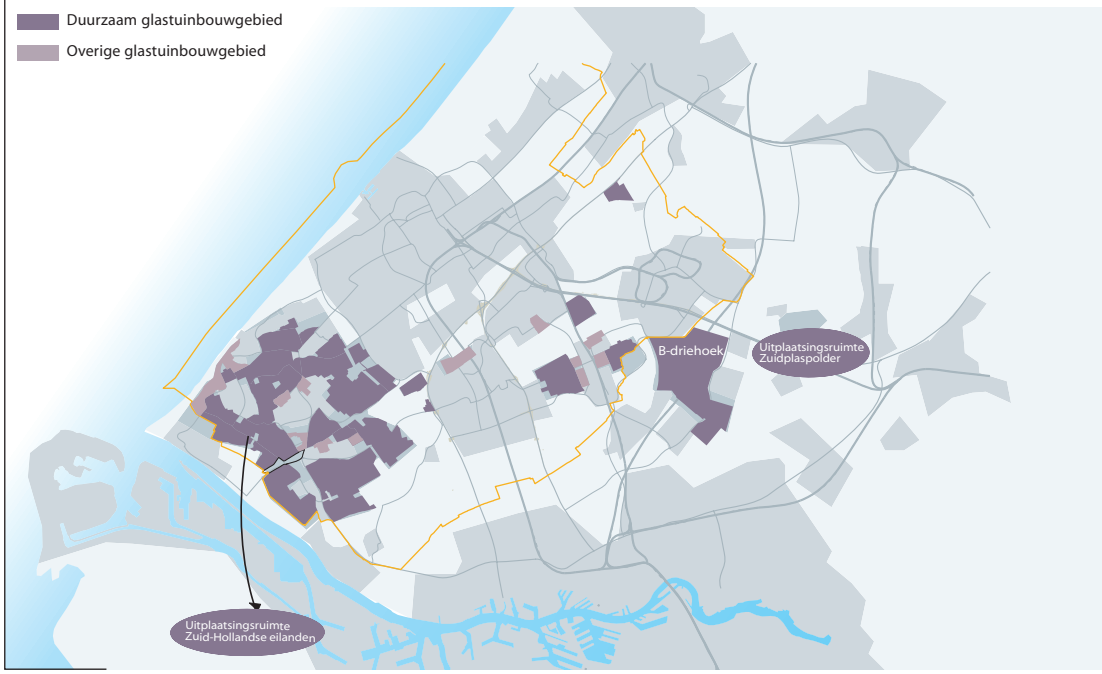
Voor de langere termijn zijn keuzes nodig voor de opvang van een verdere groei van het kantorenareaal. Het gaat om spreiding van de groei over verschillende locaties òf concentratie, die aanvullend op het Haagse centrum een tweede toplocatie in de regio mogelijk maakt.
Haaglanden geeft, naast enige doorgroei van bestaande locaties, de voorkeur aan een tweede concentratie op een locatie die ruimtelijke groeikansen heeft en optimaal bereikbaar is via alle vormen van vervoer. Daar zal nog een keuze in moeten worden gemaakt.

Internationaal

De kust- en landgoederenzone is bij uitstek het gebied dat zich leent voor internationaal georiënteerde organisaties en voorzieningen. Nu zijn deze vooral aan de zeezijde in Den Haag gehuisvest. Nieuwe internationale vestigingen en ook recreatieve en culturele attracties van internationaal aanzien moeten vooral daar hun plek kunnen vinden, met een mogelijke uitbreiding in de richting van Wassenaar (Duindigt).

KAART 8

GLASTUINBOUWBGEBIED



Pijler kennis en technologie

Langs de A13/Oude lijn concentreert zich de kennis- en technologiecluster met Delft als centrum. Uitbreiding daarvan is mogelijk in onder andere Technopolis voor bedrijven en rond het station Delft-Zuid voor kennisgerelateerde bedrijvigheid in kantoren. Verdere versterking van deze cluster vindt plaats met de Rotterdamse plannen voor het gebied Schieveen ten noorden van Rotterdam-Airport. Daarover is afstemming gaande.
Op de schaal van de Zuidvleugel valt veel synergie te behalen als de kennisontwikkeling in de glastuinbouwsector, de Bio Sciences in Leiden, het onderwijs in Den Haag en de technocluster in Delft worden gekoppeld. Hiervoor worden in Zuidvleugelverband initiatieven ontplooid.

Pijler agribusiness (Westland/Oostland)

Binnen het Zuid-Hollandse glastuinbouwdistrict vormt het Westlandse complex van handel, logistiek en ondersteunende bedrijvigheid het vitale centrum. Het complex wordt binnen Haaglanden gedragen door de 'glasas', die van het Westland via het Oostland (Pijnacker-Nootdorp) doorloopt naar de B-driehoek. Het stadsgewest wil het areaal duurzaam glastuinbouwgebied in stand houden, voldoende ruimte creëren voor de dynamiek van de sector en een verbetering van de bereikbaarheid bewerkstelligen.

Het in het vigerende RSP aangewezen duurzame glasareaal dient in principe tot 2020 zijn functie te behouden (zie kaart 8). Dat bestaat uit het duurzame areaal in het Westland, rond Pijnacker en Nootdorp en ten westen van Stompwijk.
De wateropgave en de gewenste groenblauwe dooraderingen in met name het Westland zullen echter hun ruimte opeisen. Ook is in combinatie daarmee een herschikking van nieuwe woonlocaties in deze streek mogelijk.
Glastuinbouwgebied dat door verstedelijking verloren gaat dient te worden gecompenseerd, zo is het provinciale beleid (de zogenaamde 'saldo 0-benadering'). In de omgeving van Haaglanden komt op korte termijn het gebied RZG (Zuidplas) met tenminste 200 ha netto voor opvang in aanmerking. Dat oppervlak zou, gelet op de vervangingsbehoefte en de groeipotentie van de sector (ook in de omgeving van de Zuidplas), aanmerkelijk groter moeten zijn. De nota Glastuinbouw Haaglanden gaat voor de periode tot 2020 uit van een vraag naar vervangende ruimte voor minstens 1200 ha glas.

Op lange termijn, na 2020, moet verder in nieuw vestigingsgebied kunnen worden voorzien. Het recente advies 'Plankgas voor glas?' van de Raad voor het Landelijk gebied vermeldt enkele nieuwe vestigingsgebieden die voor Haaglanden interessant zijn: het gebied aansluitend aan de noordrand van de Hoekse Waard en de Zuid-Hollandse eilanden. Voorts ook op enige afstand: West-Brabant en Zeeland. Aanvullende wegverbindingen, zoals een Oranjetunnel en de verlengde A4, moeten toekomstige 'glassatellieten' dicht bij het Westland brengen.

Pijler toerisme

Het toerisme zorgt voor een forse werkgelegenheid: 5% van de werkgelegenheid, ofwel ca. 23.000 werknemers. De verwachting is dat het aantal toeristen zal toenemen, zeker vanwege de sterk groeiende groep Chinezen die financieel krachtig genoeg is de wereld rond te reizen. Het is een ambitie van het stadsgewest een fors deel van deze groep ook de regio Haaglanden te laten bezoeken. Haaglanden wil zowel voor de recreatieve als zakelijke toerist een aantrekkelijke regio zijn. Dit betekent naast behoud en versterking van de recreatieve activiteiten en voorzieningen ook de ontwikkeling van kwalitatief en kwantitatief goede congresfaciliteiten.

De combinatie van historische steden Den Haag en Delft met de kust, de grote groengebieden, de culturele instellingen, evenementen en leisurevoorzieningen in verschillende steden (skibanen, klimhallen, recreatiebaden) maken Haaglanden voor de toerist tot een zeer aantrekkelijke en veelzijdige regio. Het is van belang deze sterke punten uit te bouwen en zoveel mogelijk de individuele gemeentelijke initiatieven regionaal te verknopen.

Het is zaak om de komende jaren ook de grotere groengebieden meer bij het regionale toeristisch pakket te betrekken. Een betere toegankelijkheid bijvoorbeeld per fiets en over het water en in het landschap passende attracties kunnen meer toeristen en dagrecreanten aantrekken.

Een regionale strategie voor bedrijventerreinen

Een kwart van de werkgelegenheid in Haaglanden bevindt zich op bedrijventerreinen. Naast het wonen is deze vorm van bedrijvigheid een grote ruimtevrager. Eind 2005 zal het stadsgewest zijn Nota Bedrijventerreinenstrategie in bespreking brengen.
De ambitie om de ruimte intensiever en hoogwaardiger te gebruiken is mede bepalend voor de regionale bedrijventerreinenstrategie. Dat brengt met zich mee: bestaande terreinen meer herstructureren en verdichten, zuinig zijn met de aanleg van nieuw terrein en ruimte zoeken voor extensieve, minder regiogebonden bedrijven buiten het stadsgewest. Dat betekent ook een selectiever beleid ten aanzien van de soorten bedrijven en werkgelegenheid die voor de stad en voor de regio moeten worden behouden.

Haaglanden stelt voor om bedrijven die qua werk en werkgelegenheid verbonden zijn aan de directe omgeving, intensief van aard zijn en geen grote milieuhinder veroorzaken, zoveel mogelijk op hun plaats te houden. Dat bespaart kosten en vervoersbewegingen. Actief verplaatsen van bedrijven is gewenst op locaties waar een intensief stedelijk programma kan worden gerealiseerd, zoals rond stations en knopen van openbaar vervoer (zie de eerdergenoemde voorstellen voor Locatieontwikkeling en Bereikbaarheid en Stedenbaan). De stations Delft-Zuid (Schieoevers) en Moerwijk (Laakhaven-West) zijn daar goede voorbeelden van.

Haaglanden wil het aanbod van nieuw terrein in de regio bewust 'schaars' houden. De uitgifte van terrein zal bovendien selectiever naar ruimtegebruik, kwaliteit en thema moeten zijn. Dat bevordert het toch al kostbare proces van herstructurering en opwaardering van bestaand terrein. Dat leidt ook tot uitsortering van bedrijven die in de regio kunnen blijven en ondernemingen waarvoor geen plaats meer is.

Haaglanden wil in de periode tot 2020, boven de bekende plannen binnen de regio, geen nieuwe locaties voor bedrijventerreinen aanwijzen. In de komende jaren zijn of komen dan nog beschikbaar: Harnaschpolder, Honderdland, Trade Park Westland3, Technopolis, Prins Clauskwartier, Grote Driehoek Nootdorp en Prisma. Nieuwe ontwikkelingen in de periode 2010-2020 zijn mogelijk in Sion/'t Haantje. De invulling van dit gebied dient echter te worden afgewogen tegen woon- en groenfuncties. Het gebied Sion kan afzonderlijk in het vervolg van de Harnaschpolder, dus na 2010, tot

ontwikkeling worden gebracht. De toekomst van het gebied 't Haantje is mede afhankelijk van hetgeen de komende jaren nog in de directe omgeving (TNO-complex en DSM in Delft-Noord) plaatsvindt. Ook de mogelijkheid van een Stedenbaanstation zal bij de gedachtevorming moeten worden betrokken.

Voor de 'overloop' wordt, zoals eerder door het stadsgewest naar de provincie aangegeven, een beroep gedaan op ruimte in het plangebied RZG (Zuidplas). De provincie heeft in haar structuurvisie voor dit gebied reeds circa 400 ha. bedrijventerrein opgenomen. Nu de inrichting van de Zuidplas zich steeds meer op de A12 en Haaglanden richt (en minder op de A20 en de Rotterdamse regio) is een royale ruimteclaim gerechtvaardigd en zal ook afstemming op de Haaglandse behoefte aan bedrijventerrein nodig zijn.

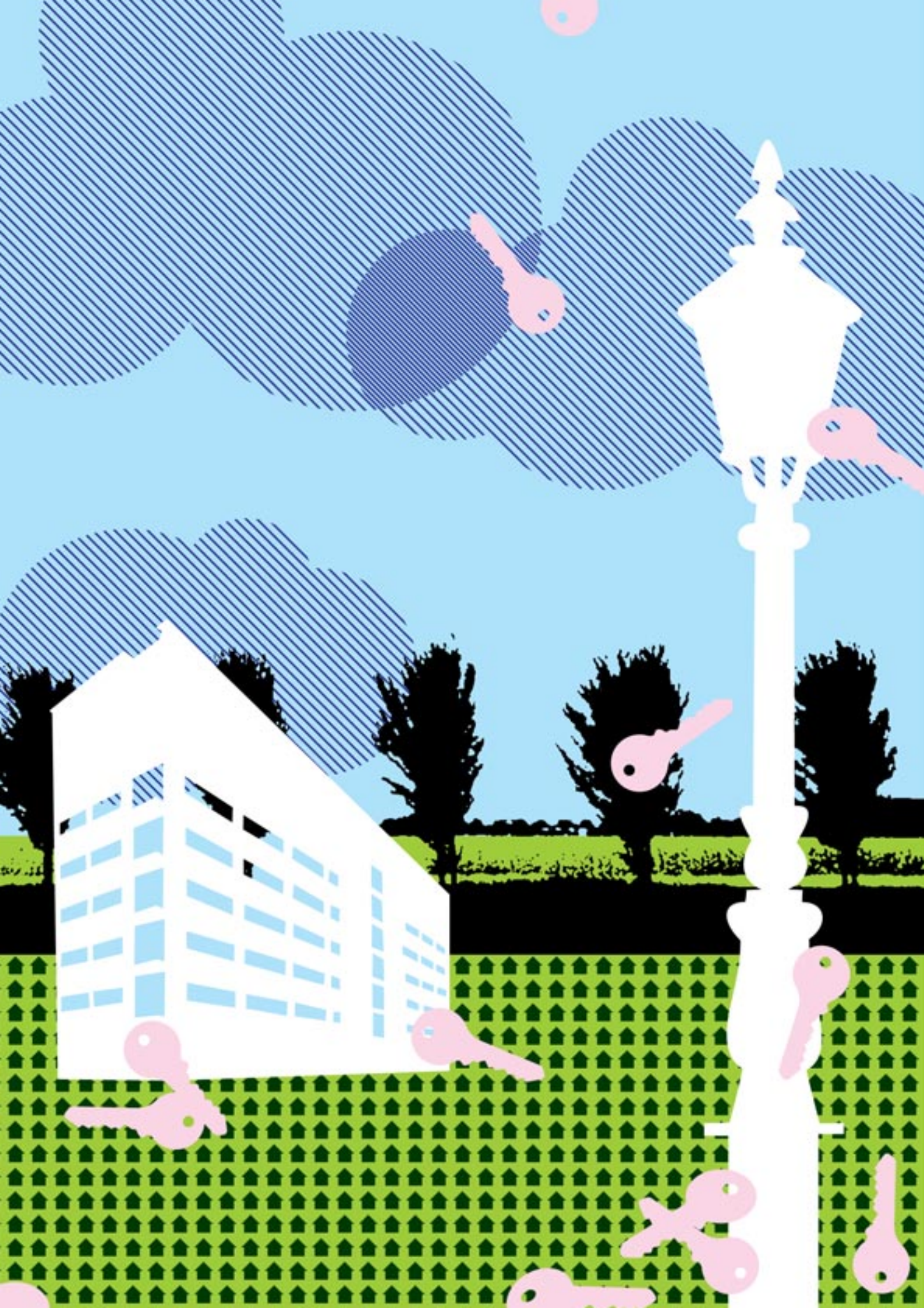
DISCUSSIEVRAGEN

5
Stemt u in met een thematisering van economische zones: A12/Goudselijn en A4 voor hoogwaardige kantoorlocaties ten behoeve van bestuur en zakelijke dienstverlening; A13/Oudelijn voor kennisgerelateerde bedrijvigheid en A20/N213/N470 voor tuinbouw-gerelateerde bedrijvigheid?

6
Onderschrijft u de gedachte dat Haaglanden nationaal en internationaal aan aantrekkingskracht wint met een beperkt aantal concentraties van hoogwaardige kantoor-functies? Dan gaat het om versterking en uitbreiding van het Haagse centrum, met name rond CS. Voor een tweede regionale toplocatie zou op de as A12/Goudse lijn een keuze moeten worden gemaakt.

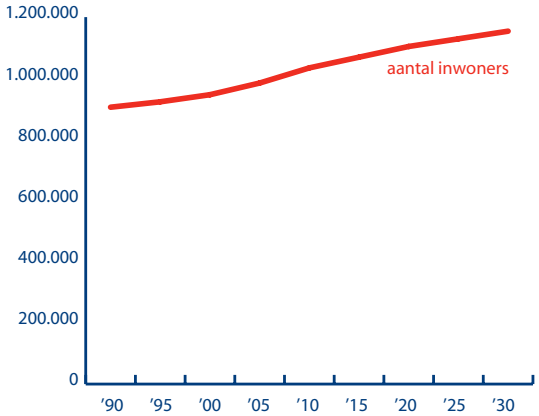
7
Stemt u in met een bedrijfsterreinenstrategie, waarin herstructurering en verdichting van bestaande terreinen wordt gestimuleerd en waarin het aanbod van nieuw terrein binnen de regio beperkt(er) wordt gehouden? Voorts dat er een selectiever vestigingsbeleid wordt gevoerd (alleen intensieve en regiogebonden bedrijven faciliteren)?

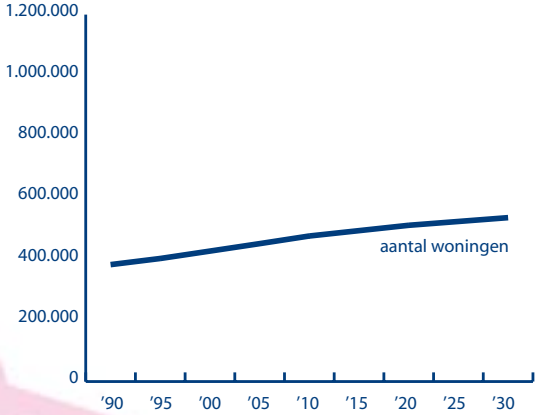
8
Ondersteunt u de ontwikkeling van de glastuinbouw-sector met een versteviging van de centrumpositie van het Westland, het behoud van het in het RSP aangewezen duurzame glastuinbouwareaal en het streven naar nieuwe glassatellieten buiten de regio? Dat betekent onder meer aanvullende infrastructuur voor het goederenvervoer.



Wonen in Haaglanden

Een aanhoudende groei van de woningbehoefte
In de afgelopen tien jaar heeft het stadsgewest met het Vinex-woningbouwprogramma zijn bewoners meer passende huisvesting kunnen bieden. Het is mede de verdienste van de bouwgemeenten dat de relatieve terugloop van de bevolking tot staan is gebracht.
De grafiek toont de toename van de woningvoorraad en het bevolkingsverloop vanaf 1990, met een doorkijk naar 2030.
Thans doet zich de vraag voor welk groeitempo voor de periode tot 2020 moet worden aangehouden. Er is een keuze mogelijk in een bandbreedte tussen een laag woningbehoeftescenario, afgeleid van de landelijke Primos-prognoses en een hoog scenario, afgeleid van de provinciale ramingen. Overwegingen van behoud van draagvlak voor de stedelijke voorzieningen en het economisch functioneren spelen bij de keuze een rol. Bij een laag scenario kan de woningbehoefte tot 2020 worden opgevangen in de thans bekende bouwplannen. Bij een hoger niveau zullen nieuwe locaties moeten worden aangewezen.





Voor de komende vijftien jaar zal, als gevolg van de bevolkingsgroei en de aanhoudende daling van de gemiddelde woningbezetting (in Haaglanden teruglopend van gemiddeld 2,1 bewoner per huis naar 1,95), de behoefte aan woningen nog blijven toenemen. Tegelijkertijd stellen consumenten steeds hogere kwaliteitseisen. De ontwikkeling van de gemiddelde woningbezetting moet volgend jaar opnieuw worden bezien.
Een zwaar accent op binnenstedelijk bouwen zal de dalende trend versnellen. Dat verzwaart de binnenstedelijke bouwopgave.

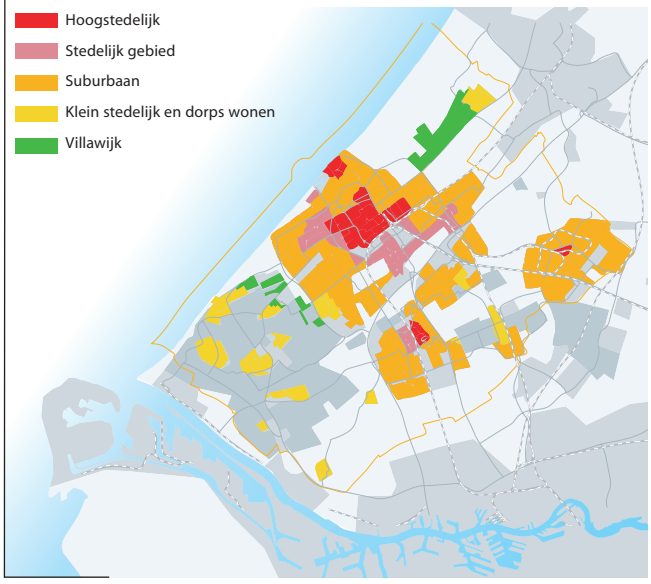
In opdracht van het stadsgewest heeft het bureau Rigo Research, dat ook de Regionale Woonvisie heeft voorbereid, de groei van de woningbehoefte berekend. Hiervoor heeft het de beschikking over de landelijke cijfers (Primos) en de hogere ramingen van de provincie Zuid-Holland.
Uitgaande van de landelijke prognose zou de woningvoorraad in de periode 2005-2020 met circa 46.500 woningen moeten worden uitgebreid. De provinciale raming komt circa 20.000 woningen hoger uit. In de Regionale Woonvisie is uitgegaan van een gemiddelde tussen deze twee ramingen. Een ongewisse factor bij de prognoses blijft de ontwikkeling van de buitenlandse migratie en de gezinsvorming van allochtonen. Regelmatige bijstelling is geboden.

De netto woningproductie in 2005-2020 beloopt naar de recente opgaven van de stadsgewestgemeenten totaal 51.000 woningen. Hiertoe behoren onder andere de afbouw van de Vinex-locaties, diverse dorpsuitbreidingen en een aanzienlijk binnenstedelijk bouwprogramma.
Indien de landelijke prognose wordt gevolgd ontstaat voor de periode tot 2020 een marge ('overschot') van circa 5.000 woningen. De provinciale raming leidt voor deze periode tot een tekort van circa 15.000 woningen.

Rigo Research raamt voor 2020-2030 een woningbehoefte van nog eens 25.000 woningen. Dat aantal is ook gerelateerd aan landelijke groeicijfers. De vraag doet zich echter voor hoe lang de groei zich voortzet en hoe de woningbehoefte zich op zo'n lange termijn ontwikkelt. Voor zo'n periode kunnen slechts indicatieve uitspraken worden gedaan.

KAART 9

WOONMILIEUS



Variatie en aanbod in woonmilieus vergroten

Haaglanden beschikt al over een breed spectrum aan woonmilieus: van grootstedelijk tot suburbaan in groene omgevingen. De Regionale Woonvisie onderkent het belang van die variatie en geeft aan waar die in aanmerking komt voor versterking. De behoefte aan vooral groenstedelijk wonen en wonen in de stad neemt toe. Kaart 9 laat zien welke differentiatie en 'taakverdeling' tussen de gemeenten is gewenst. Een differentiatie bijvoorbeeld tussen typisch stedelijke woonmilieus met relatief veel appartementen en typisch suburbane milieus met meer grondgebonden woningen.

Binnen de steden en dorpen zijn er nu reeds tekorten om de vergrijzingsgolf op te vangen. Na 2015 is er sprake van de dubbele vergrijzingsgolf, dat wil zeggen dat er naast wonen ook een toenemende vraag naar zorg manifest wordt.
Voor jonge starters doet de behoefte aan relatief goedkope woningen zich ook al voelen. De ambitie om binnenstedelijk op bijzondere locaties in hoge dichtheden te bouwen sluit goed aan bij deze behoeften.

De benodigde groenstedelijke woonmilieus komen tot stand door herstructurering van naoorlogse stadswijken en door nieuwe uitleg. Na de Vinex-periode zal daarvoor een beperkt aantal nieuwe locaties aan de randen van het stedelijk gebied nodig zijn.

Groensuburbane woongebieden van hoge kwaliteit ontstaan door een combinatie van landschapsbouw en woningbouw. De Westlandse Zoom is daar een goed voorbeeld van. Andere mogelijkheden dienen zich aan in bijvoorbeeld de Duivenvoordecorridor, de Westlandse groenblauwe dooraderingen en langs randen van regionale groengebieden.

Ruimte voor woningbouw

De komende jaren zal het accent steeds meer liggen op het benutten van bouwcapaciteit binnen het bestaand stedelijk gebied. Verdichting in de centra en rond het openbaar vervoer heeft prioriteit. Zoals hiervoor aangegeven wil het stadsgewest met Locatieontwikkeling en Bereikbaarheid (LOB) en Stedenbaan een extra impuls geven aan het binnenstedelijke bouwen.
Haaglanden streeft ernaar om minimaal 50% van de woningbouwopgave binnen de stedelijke contouren (de VROM-bebouwingscontouren van het jaar 2000) te realiseren. De thans bekende woningbouwplannen tenderen al in deze richting. De centrumgemeente Den Haag heeft in haar structuurvisie aangegeven binnen haar stad een hoge bouwambitie na te streven. In het kader van het Regionaal Structuurplan zal hieromtrent verdere afstemming moeten plaatsvinden.

Tot 2020 kunnen nog aanvullend kleinschalige locaties voor woningbouw worden gevonden aan de randen van het stedelijk gebied. De volgende locaties zijn reeds opgenomen in het lopende RSP en in gemeentelijke plannen:
- Pijnacker-Oost en West (Klapwijk-Noord en Tuindersgebied);
- Dwarskade bij Nootdorp;
- Sion/'t Haantje in Rijswijk-Zuid (ten dele);
- Westlandse uitleg, waaronder de Westlandse Zoom.

Deze locaties zijn, met uitzondering van Pijnacker West en Westland, nog niet meegeteld in de hiervoor genoemde plancapaciteit van 51.000 woningen tot 2020. Zij kunnen voor de periode na 2015 als reserve of aanvullende capaciteit worden ontwikkeld.

Nieuwe planinitiatieven komen van de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Westland en Den Haag. Deze plannen, die niet in het RSP zijn opgenomen, behoeven nog een regionale afweging ten opzichte van andere belangen, zoals groenkwaliteiten, glastuinbouw en bedrijventerrein:

- Leidschendam-Zuidoost en uitbreiding Stompwijk (uit de gemeentelijke nota 'Landstad in de Randstad');
- Ontwikkelingszone tussen Naaldwijk, 's-Gravenzande en Monster (Greenportvisie Westland);
- Randlocaties Den Haag (uit de Haagse structuurvisie: Lozerlaan, Kijkduin, Scheveningen en Vlietzone);
- Oostrand Zoetermeer (Masterplan Zoetermeer).

Een blik na 2020

Voor de periode na 2020 is, naar de huidige inzichten, meer ruimte nodig om de groei in woningbehoefte op te vangen. Haaglanden kiest ervoor om deze groei zo lang mogelijk binnen de eigen regio mogelijk te maken. Voortgaande optimalisering van het ruimtegebruik binnen het bestaand stedelijk gebied zal daaraan moeten bijdragen. Daarop aanvullend wil het stadsgewest selectief kleinschalige locaties aan de randen van het stedelijk gebied ontwikkelen. Het is niet nodig om daarvoor thans al gebieden aan te wijzen. De ontwikkeling van de woningbehoefte zal de komende jaren moeten worden geobserveerd. Op basis daarvan zullen keuzes worden gemaakt. Bij die keuzes zullen in ieder geval de aansluiting op de (dan) bestaande OV-infrastructuur en de kwaliteit van de groene ruimte belangrijke overwegingen zijn.

Haaglanden neemt met deze strategie afstand van grootschalige woningbouwontwikkelingen buiten de regio. Sterker, dergelijke ontwikkelingen zouden de ambitie kunnen ondermijnen om binnen de regio in en rond de kernen compact en hoogwaardig te kunnen bouwen.

DISCUSSIEVRAGEN

9
Welk groeitempo van de woningvoorraad acht u wenselijk binnen de aangegeven bandbreedte tussen de lage landelijke woningbehoefteprognose en de hoge provinciale raming?

10
Acht u het wenselijk en mogelijk om de woningbouwopgave voor de periode tot 2020 op te vangen met een extra inspanning binnen het bestaand stedelijk gebied en met enkele beperkte uitbreidingen aan de stadsranden (in Den Haag, Rijswijk, Leidschendam-Voorburg, Pijnacker-Nootdorp en Westland)?

11
Hoe staat u tegenover plannen voor meer 'wonen aan zee' en wonen aan de randen van grote binnenstedelijke groengebieden?

12
Indien verdergaande verstedelijking op lange termijn (na 2020) noodzakelijk is, welke aanpak geniet dan uw voorkeur?

- **een voortgaande verdichting van het stedelijk gebied;**
- **nieuwe uitleg aan de randen van het stedelijk gebied binnen de regio;**
- **uitbreiding van Zoetermeer aan zuidoost zijde, in aansluiting op een verlengde lijn van RandstadRail;**
- **een nieuwe bouwlocatie in de Zuidplas, conform de ISV RZG-Zuidplas;**
- **de aanleg van een kustlocatie voor het Westland en Den Haag; of …**
- **alternatieve maatregelen, namelijk…**

Groen en water

De groene binnentuinen en schakels van Haaglanden

Hoe meer het stedelijk gebied wordt uitgebreid, des te groter wordt het belang van het buitengebied. Bewoners willen in hun nabije omgeving recreëren, een stukje natuur beleven en nog enige open ruimte zien tussen de steden en de dorpen.
Het Regionaal Structuurplan geeft vrij nauwkeurig het regionale groene netwerk aan, waaronder de Groen-blauwe Slinger, de stadsparken en de verbindende 'groene schakels' binnen Haaglanden. Kaart 10 geeft dat schematisch weer.
De betekenis van de grote groengebieden (de 'regionale parken'), waarvoor met name de provincie zich inzet, beperkt zich niet tot Haaglanden. Zij zijn onderdeel van de landelijke Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en het groene netwerk van de Zuidvleugel.
Enkele gebieden, zoals de duinen in de kustzone en andere elementen van de EHS genieten landelijke en Europese bescherming.

Mede door de groei van de steden en de recreatieve behoefte van hun bewoners staan de grote groengebieden onder druk. Het platteland neemt nieuwe stedelijke functies in zich op. Tegelijk heeft de economische drager van het open gebied, de melkveehouderij, het moeilijk. Zonder ingrijpende maatregelen is over enkele jaren een koe in de wei niet meer vanzelfsprekend. Het stadsgewest wil niet alleen dat de waardevolle en karakteristieke elementen van het buitengebied behouden blijven, maar ook dat ze zichtbaar aanwezig zijn in de natuur en in het cultuurhistorische landschap. Kleinschalige veehouderij vervult daarin een onmisbare functie. Het stadsgewest ziet het als zijn taak om samen met de stedelijke en landelijke gemeenten en met hulp van de provincie planologische en financiële voorwaarden te creëren voor een perspectiefvolle ontwikkeling van de landelijke gebieden.

Het is voorts de ambitie van het stadsgewest om verbindende schakels toe te voegen. Dat versterkt de ecologische kwaliteit van het groene netwerk en vergroot tegelijkertijd de recreatieve mogelijkheden voor de bewoners. Wandelen en fietsen zijn vormen van 'mobiele recreatie'. Hiervoor zijn niet zozeer groene plekken nodig, maar vooral aantrekkelijke routes. Fietsers moeten op een snelle en veilige manier vanuit hun huis het buitengebied kunnen bereiken en daar langs diverse paden een eindje weg kunnen toeren. Op veel plaatsen ontbreekt het aan doorlopende fietsroutes tussen de steden en het buitengebied en ook

KAART 10

GROENGEBIEDEN EN GROENE SCHAKELS

tussen de groengebieden onderling. Het stadsgewest wil hier samen met provincie en gemeenten ontbrekende schakels aan toevoegen. Het project Zwethzone, momenteel in uitvoering, is daar een goed voorbeeld van.

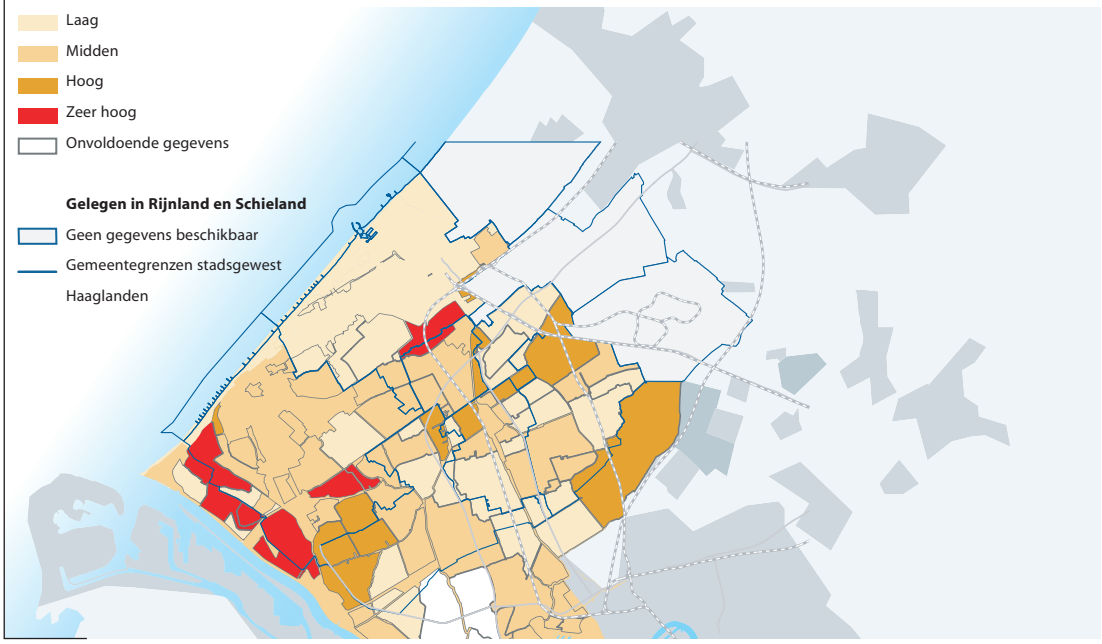
Groenbeleid ter hand nemen

Het stadsgewestelijke groenbeleid zal de komende jaren verder worden uitgewerkt. Er moeten enkele slagen worden gemaakt. In de herziening van het Regionaal Structuurplan komen de volgende zaken aan de orde:

- de specifieke waardering van de groengebieden. Invalshoeken daarbij zijn de kwaliteiten voor de natuur, het agrarisch gebruik, het landschap, de cultuurhistorie en de gebruikswaarde voor het omringende stedelijke gebied. De behoefte aan groen voor de stedeling kan onder meer worden afgeleid van groennormeringen, uit te drukken in oppervlakten per inwoner, binnen een bepaalde afstand van zijn huis;
- het verder zoeken naar optimale combinaties van versterking van het groene netwerk en het verbeteren van het waterbeheer;
- het trekken van groene (beschermende) grenzen rond waardevolle groengebieden, inclusief het benoemen van de kwaliteiten en gewenste functies;
- het vergroten van de toegankelijkheid van het buitengebied door het aanleggen van ontbrekende verbindingen en door een betere bewegwijzering;

KAART 11

URGENTIE AANPAK WATEROPGAVE



- de beoordeling van nieuwe stedelijke functies in en aan de randen van groengebieden: in welke gebieden kunnen 'rood voor groen'-ontwikkelingen worden gestimuleerd en waar zeker niet (bouwen voor het ruimen van verspreid glas, hoogbouw in de overgangsgebieden tussen stad en platteland en vormen van wonen in het groen);
- de financiering van de inrichting en het beheer van de groene gebieden in Haaglanden. Het stadsgewest maakt daarover thans voor de periode 2007-2013 in Zuidvleugelverband afspraken. Er zijn echter meer structurele maatregelen nodig om regionaal groen van financiële middelen te voorzien. Er is landelijk nieuw grondbeleid in voorbereiding, dat regionale groenfinanciering vanuit lokale bouwactiviteiten mogelijk maakt. Hiervoor zijn een regionaal groenfonds en een stevig groenkader in het Regionaal Structuurplan nodig.

Water als kans

Haaglanden kan er niet omheen: de wateroverlast in de afgelopen jaren dwingt de gemeenten, de waterschappen en maatschappelijke organisaties om de handen ineen te slaan en water meer ruimte te geven.
Het stadsgewest geeft met het project Waterkader Haaglanden leiding aan een proces, waarin de partijen tot een gezamenlijke aanpak komen. Er moet overeenstemming komen over de wateropgave (de benodigde hoeveelheid waterberging in de polders en boezemgebieden), over de toe te passen oplossingen (inclusief het gebruik van innovatieve technieken) en over de verdeling van verantwoordelijkheden en kosten.
Dat is geen gemakkelijke opgave. Veelal ontbreekt de benodigde ruimte en de geraamde kosten belopen al enkele honderden miljoenen euro's. Een effectieve en kostenbesparende aanpak is alleen mogelijk wanneer alle betrokken partijen (publiek en privaat) nauw met elkaar optrekken.
Het Hoogheemraadschap van Delfland, dat ca 75% van het water in Haaglanden beheert, heeft alle polders en boezemgebieden op hun waterbergend vermogen verkend. Op kaart 11 is aangegeven welke gebieden op korte termijn maatregelen behoeven. De urgentie in aanpak is niet alleen afgeleid van de kans op ernstige wateroverlast. Gebieden kunnen ook sneller worden

aangepakt als kan worden meegelift met actuele plannen, zoals met de aanleg van bedrijventerrein in de Harnaschpolder, de woningbouw in de Dijkpolder (Maassluis) en de herstructurering in de Noordpolder (Den Haag/Rijswijk).
De concrete aanpak van de waterproblematiek in de gebieden moet tot uitdrukking komen in de gemeentelijke waterplannen. Voor de beheersgebieden van Rijnland en Schieland (in Wassenaar, Leidschendam-Voorburg en Zoetermeer) zijn soortgelijke maatregelen nodig.

In het RSP is al eerder ruimte voor waterbergingen aangewezen. Tevens zijn in dit plan voorschriften voor de inrichting van stedelijk gebied opgenomen. Voor een waterbeheer dat ook in de toekomst duurzaam is, zijn echter meer maatregelen nodig. Dat kost dus ruimte, maar er zijn gelijk kansen om in combinatie met de opvang van water nieuwe woon- en werkmilieus te creëren. Stedelijke wateropgaven dienen in eerste instantie binnen de kernen te worden opgelost, maar kunnen voor een beperkt deel ook worden verbonden met de herinrichting van groengebieden. Op deze wijze kunnen nieuwe natuurlijke milieus en recreatieve milieus ontstaan. Haaglanden wil daar samen met de gemeenten en de waterschappen de mogelijkheden van verkennen.

DISCUSSIEVRAGEN

13
Onderschrijft u het streven naar meer planologische bescherming van groenkwaliteiten door harde groene grenzen te trekken rond de regionale groengebieden?

14
Welke locaties in de stadsranden en weidegebieden acht u kansrijk voor bouwplannen gebaseerd op 'rood voor groen' en 'ruimte voor ruimte'?

15
Stemt u in met een grotere gezamenlijke financiële inspanning binnen de regio om de kwaliteiten van de groengebieden te versterken en het beheer te organiseren?

16
Onderschrijft u de noodzaak om in het stedelijk en landelijk gebied meer ruimte voor water te creëren en de wateropgave zoveel mogelijk binnen de eigen gebieden (stedelijk, glas- en weidegebieden) op te vangen?

Verkeer en vervoer

Enkele feiten en cijfers over verkeer en vervoer in Haaglanden:

- circa 80% van het totaal aantal verplaatsingen in de regio zijn verplaatsingen binnen Haaglanden, waarvan een groot aandeel korte verplaatsingen (minder dan 5 km);
- de gemiddelde reisafstand in het woon-werkverkeer in Haaglanden is circa 13,5 kilometer. Bijna 60% van alle woon-werkverplaatsingen is korter dan 10 kilometer;
- circa 20% van de werknemers in Haaglanden gaat met het openbaar vervoer naar het werk. Op een aantal trajecten ligt dit percentage hoger (bijvoorbeeld Zoetermeer – Den Haag circa 50%); op andere trajecten weer lager;
- circa 50% van de werknemers woont op minder dan 5 kilometer afstand van het werk; hiervan gaat ongeveer de helft met de fiets naar het werk, 25% gaat met de auto;
- circa 50% van alle woon-werkverkeer in Haaglanden gebeurt met de auto;
- circa 80% van het autoverkeer op de rijkswegen is in Haaglanden – net als overigens in andere grootstedelijke regio's – regionaal verkeer; circa 20% is doorgaand verkeer.

Regionale Nota Mobiliteit: bereikbaarheid en milieukwaliteit verzoenen

De mobiliteit in de regio groeit tot 2020 nog met 20 à 30%. Deze stijging hoort bij de ontwikkeling van Haaglanden als stedelijk netwerk. Wonen, werken en sociale activiteiten bewegen zich steeds meer op de schaal van het stadsgewest. Op dit moment behoort ca 80% van de verplaatsingen in de regio tot het interne verkeer!

De Regionale Nota Mobiliteit (RNM), maakt het mogelijk om de mobiliteitsgroei te faciliteren zodat meer mensen zich met dezelfde snelheid binnen de regio kunnen verplaatsen. De files nemen niet toe maar verminderen ook niet. De verkeersveiligheid verbetert. En tegelijk moet de kwaliteit van de leefomgeving omhoog.

Het wordt steeds moeilijker en duurder om nieuwe wegen aan te leggen, omdat de effecten ervan voor de leefbaarheid zoals geluidsoverlast, luchtkwaliteit, klimaateffecten en doorsnijdingen van het groene netwerk steeds zwaarder meetellen. Oplossingen als verdiepte wegen en tunnels zijn zeer kostbaar. Daarnaast blijft de luchtkwaliteit een factor die meer dan in het verleden beperkingen oplegt aan ruimtelijke en verkeers-ontwikkelingen. Het is daarom noodzakelijk dat het openbaar vervoer en de fiets een substantieel zwaardere functie gaan vervullen in de bereikbaarheid. Ruimtelijke keuzes moeten dit ondersteunen.

Dus de juiste ruimtelijke ontwikkeling op de juiste locatie. Dat geeft sturing aan de mobiliteit en aan de wijze waarop mensen zich (gaan) verplaatsen.
De locaties uit de projecten Locatieontwikkeling en Bereikbaarheid (LOB) en Stedenbaan zijn daarvan een goed voorbeeld. Dat betekent het optimaal verknopen van verschillende vervoersmodaliteiten, met name van verschillende vormen van openbaar vervoer, en het koppelen aan intensief ruimtegebruik voor wonen en werken (zie paragraaf *'Een verstedelijkingsstrategie van compact en groen-suburbaan'*).

Het realiseren van het voorgenomen infrastructuurprogramma uit de RNM en het koppelen van de verstedelijking hieraan heeft tot 2020 de hoogste prioriteit. Hiervoor zal van het Rijk nog aanvullende middelen worden gevraagd.
Dit betekent dat het stadsgewest terughoudend zal zijn met nieuwe infraprojecten voor deze periode. In het Regionaal Structuurplan (RSP) zal, zoals in de RNM aangegeven, verder worden verkend welke infrastructuur op lange termijn aanvullend nodig is, om ook de verstedelijking na 2020 in Haaglanden te kunnen blijven opvangen.

Hoofdpunten Regionale Nota Mobiliteit Haaglanden
Het doel van de RNM is een betere bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Het beschikbare geld maakt het mogelijk de verwachte mobiliteitsgroei tot 2015 (20-30%) op te vangen met behoud van de huidige doorstroomsnelheid. De rijksdoelstelling voor minder verkeersslachtoffers wordt gerealiseerd. Voor de maatregelen die volgen uit nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, voor daadwerkelijke verbetering van de bereikbaarheid en van de kwaliteit van de leefomgeving, externe veiligheid, tunnelveiligheid en bescherming van vitale infrastructuur stelt het Rijk vooralsnog geen financiële bijdrage beschikbaar. Het stadsgewest brengt dit in de onderhandelingen met het Rijk in. Om de ambities te bereiken stuurt de RNM op verschillende fronten.

1 Via de ruimtelijke ordening en inrichting, door een betere afstemming van het ruimtelijke en het mobiliteitsbeleid.

2 Door te denken vanuit de reiziger. Dit betekent dat de RNM voor weg en OV inzet op een samenhangende netwerkbenadering waarin maatregelen daar worden genomen waar zij de bereikbaarheid het meest effectief en efficiënt verbeteren.
Ook worden auto, openbaar vervoer en fiets beter met elkaar verknoopt door ketenvoorzieningen zoals P&R, transferia, de OV-fiets, en reis- en routeinformatie. De RNM noemt een aantal P&R locaties die momenteel samen met de gemeenten en de provincie in onderzoek zijn: Hoornwijk, Delft-Zuid, Zoetermeer-Oost / Bleizo, 't Schouw Leiden. Andere locaties kunnen volgen. Hieruit volgt dat openbaar vervoer, auto en fiets daar worden ingezet waar zij van nature sterk zijn.

3 Door de mobiliteit te beïnvloeden. Met nieuwe technologie voor betere reis- en routeinformatie en dynamisch verkeersmanagement. Met een sterker mobiliteitsmanagement, bijvoorbeeld doordat werkgevers sterker gaan inzetten op het gebruiken van alternatieven voor het (individuele) autogebruik door hun werknemers en door het versterken van de regionale afstemming van het parkeerbeleid. Tot slot beziet het stadsgewest hoe, binnen een aantal randvoorwaarden, de invoering van een prijsbeleid in het verlengde van het advies van de Commissie Nouwen kan bijdragen aan het verbeteren van het regionale verkeer en vervoer.

DISCUSSIEVRAGEN

17

Hoe gaat de regio op langere termijn om met de groei van de mobiliteit, gelet op de noodzaak van bereikbaarheid, de milieuaspecten en het ruimtebeslag van de auto? Welke vormen van sturing acht u het meest effectief en gewenst?

- **via de ruimtelijke inrichting door afstemming van mobiliteitsbeleid en ruimtelijke ordening;**
- **de toepassing van nieuwe technologische mogelijkheden;**
- **de beïnvloeding van keuzegedrag van de reiziger, zo mogelijk ook met prijsmechanismen.**

Een actieve regio

Samenwerken aan gebiedsontwikkeling

Op regionale schaal is samenwerking tussen gemeenten en samenspel met maatschappelijke en private partners nodig om de stadsgewestelijke aspiraties waar te maken. Verschillende ontwikkelingen strekken zich over de gemeentegrenzen uit.
Op dit moment zijn dergelijke samenwerkingsvormen al actief bij bijvoorbeeld de VINEX/VINAC-opgave, de ontwikkeling van de Westlandse Zoom, de aanleg van RandstadRail en de realisering van het groenproject Zwethzone. Daar liggen regionale afspraken aan ten grondslag. Het stadsgewest had en heeft daar een coördinerende en kaderstellende rol in.

De komende jaren zullen ook andere gebieden in aanmerking komen voor een afweging van belangen en het bepalen van een gezamenlijke strategie.
In het bijzonder gaat het om de volgende onderwerpen:

- de uitvoering van Locatieontwikkeling en Bereikbaarheid (LOB) en Stedenbaan: beide projecten vormen, zoals boven uiteengezet, een essentieel onderdeel van de regionale verstedelijkingsstrategie. Uit de verkenning LOB is gebleken dat regionale samenwerking en ondersteuning nodig zijn om de gemeenten in staat te stellen de veelal lastige locatieontwikkeling ter hand te nemen. De nota LOB, vastgesteld door het algemeen bestuur van het stadsgewest Haaglanden in juni 2005, bevat een overzicht van maatregelen;
- de uitvoering van de regionale Bedrijventerreinenstrategie: de opgave van herstructurering, transformatie, verplaatsingen en de ontwikkeling van nieuwe terreinen vraagt om een regionale regie. Dat geldt zeker voor milieubelastende bedrijven en voor ondernemingen die moeten wijken voor gewenste stedelijke ontwikkelingen. Ook de thematische ontwikkeling van bestaande en nieuwe bedrijventerreinen en zones behoeft regionale afstemming;
- de (boven) regionale afstemming t.b.v. de glastuinbouwgebieden;
- de invulling van stadsranden met de afweging van verschillende regionale belangen voor onder andere: het glastuinbouwgebied Sion/'t Haantje, de omgeving Duindigt, de Groene Schakel Vlietzone, Zoetermeer-Zuidoost en voor de bouwinitiatieven vanuit de stadsgewestgemeenten;
- de taakverdeling in de woningbouw, inclusief de herstructurering: in de Regionale Woonvisie zijn de lijnen voor de periode tot 2015 uitgezet. Voor de langere termijn is het nodig om verder afspraken te maken over regionaal afgestemde woonmilieus, naar type, dichtheden, prijsdifferentiatie en fasering;
- de ontwikkeling en financiering van de aanleg en het beheer van groengebieden en Groene Schakels: in wisselende rollen voeren provincie, stadsgewest en gemeenten groenprojecten uit, zoveel mogelijk op lokaal niveau. Gemeenschappelijke taken liggen in de programmering en het organiseren van het beheer en de financiering. Inclusief belangenbehartiging bij provincie, ministerie van LNV en bij Europa.

Een ontwikkelingsgericht RSP

De herziening van het Regionaal Structuurplan Haaglanden (RSP) zal niet alleen nieuwe ruimtelijke kaders voor de ontwikkeling tot 2020 bevatten, maar ook ontwikkelingsgerichte afspraken. Het karakter en de aanpak van het plan is verder afhankelijk van de volgende aspecten:

- d*e status en rol van het RSP in het licht van de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening en de Wet Gemeenschappelijke Regelingen Plus (WGR+)*. Beide wetten geven een nieuwe status aan regionale ruimtelijke plannen. De herziening van het RSP zal daarop moeten worden afgestemd. Tevens zal naar Europese regels de verplichting van een 'strategische milieubeoordeling'aan de orde zijn;
- *de relatie met provinciale ruimtelijke plannen.* In de huidige situatie staan het RSP en het provinciale streekplan dicht op elkaar. Dat heeft er in de stadsregio Rotterdam toe geleid dat de stadsregio en de provincie samen één regionaal plan maken. Dit wordt door beide organen vastgesteld. In Haaglanden zal ook een nauwe betrokkenheid van de provincie bij de herziening van het RSP worden gevraagd. Omdat de provincie Zuid-Holland zich steeds meer toelegt op de grote lijnen van beleid en de strategische projecten, zou binnen Haaglanden een nieuw streekplan minder voor de hand liggen;
- *het karakter van het RSP in toetsende zin en ontwikkelende zin.* Ook de verhouding met de gemeenten moet worden bepaald. Daarbij gaat het met name om de vraag hoe vanuit een proactieve opstelling van het stadsgewest de samenwerking met en tussen de gemeenten gestalte krijgt.

Op grond van deze overwegingen zal het stadsgewest eind dit jaar een besluit nemen over de aanpak van de herziening van het RSP. Een ding staat al vast: de inbreng van gemeenteraadsleden en maatschappelijke organisaties zal zwaar wegen.

De marsroute

De discussienota wordt voorgelegd aan de gemeenten, de maatschappelijke organisaties in de regio en aan de burgers. Op verschillende wijzen vraagt het stadsgewest een reactie op de uitgezette koers, in het bijzonder op de discussievragen die elk hoofdstuk afsluit.
De reacties zullen worden gebundeld en van commentaar voorzien. Het algemeen bestuur van Haaglanden zal begin 2006 worden gevraagd hierover standpunten in te nemen.

De besluiten van het algemeen bestuur vormen het vertrekpunt voor de herziening van het Regionaal Structuurplan. Dit structuurplan zal gedetailleerder het ruimtelijk toekomstbeeld vastleggen en uitgebreide ontwikkelingsafspraken bevatten.
Het Regionaal Structuurplan volgt een formele vaststellingsprocedure. Het voornemen is om eind 2006 het zogenaamde 'voorontwerp' van de herziening wederom breed in de regio te bespreken. Daarna vindt de vaststelling van het 'ontwerp' plaats. Dat moet in 2007 via enkele wettelijke termijnen van 'voorvisie' naar de definitieve vaststelling en de provinciale goedkeuring van het plan leiden.
De opstelling van een dergelijk plan is een intensief proces, dat veel regionale en bovenregionale uitwisseling vraagt. Als dat in een open en creatief proces met alle participanten wordt georganiseerd, zal daar een stimulerende werking vanuit gaan. Dat enthousiasme zal nodig zijn voor het gezamenlijk optrekken naar een regio met allure!

DISCUSSIEVRAGEN

18
Stemt u in met de hiervoor aangewezen ontwikkelingsgebieden en thema's voor een gezamenlijke regionale inspanning?

19
Welke rol dient het nieuwe Regionaal Structuurplan ten opzichte van de gemeenten te vervullen? Ontwikkelingsgericht, kaderstellend en ondersteunend naar gemeentelijke initiatieven?

20
Welke rol zou de provincie bij de totstandkoming van het RSP moeten krijgen?

21
Mist u in deze discussienota onderwerpen die naar uw mening beslist niet mogen ontbreken in de herziening van het RSP?

Bijlage

Literatuurlijst

Nota's van het stadsgewest Haaglanden
– Bedrijvenstrategie Haaglanden, vaststelling verwacht in 2006
– Kantorenstrategie Haaglanden, 2004
– Leisurebeleid, 2002
– ocatieontwikkeling en Bereikbaarheid (LOB), eindrapportage, 2005
– MIRUP, 2003
– Nota Glastuinbouw Haaglanden, 2004
– Regionaal Structuurplan Haaglanden, 2002
– Regionale Nota Mobiliteit, 2005
– Regionale Structuurvisie Detailhandel Haaglanden, 2001
– Regionale Woonvisie Haaglanden 2000 - 2015, 2003

Nota's van Rijk, provincie en gemeenten
– Adviesnota 'Plankgas voor glas?', Raad voor het Landelijk Gebied, 2005
– Greenportvisie Westland 2020, gemeente Westland, 2005
– Landstad in de Randstad, gemeente Leidschendam-Voorburg, 2005
– Masterplan Zoetermeer 2025, gemeente Zoetermeer, 2002
– Nota Ruimte, ministerie van VROM, 2005
– Streekplan Zuid-Holland West, provincie Zuid-Holland, 2003
– Structuurvisie Den Haag 2020, gemeente Den Haag, 2005
– Toekomstvisie Pijnacker-Nootdorp (PIT), gemeente Pijnacker-Nootdorp, 2004

Lijst met gebruikte afkortingen

EHS	Ecologische Hoofdstructuur
HSL	Hogesnelheidslijn
IODS	Integrale ontwikkeling tussen Delft en Schiedam (t.a.v. de A4)
ISV RZG-gebied	Integrale structuurvisie voor het gebied tussen Rotterdam-Zoetermeer-Gouda
LOB	Locatieontwikkeling en bereikbaarheid
MER	Milieueffectrapportage
MIRUP	Milieu-instrument in ruimtelijke plannen
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
RSP	Regionaal Structuurplan Haaglanden

Verklarende woordenlijst

Centrale Zone Den Haag- Het gebied vanaf het Centraal Station/Centrum van Den Haag tot en met het Prins Clausplein (Ypenburg).

Glasas- denkbeeldige as tussen de glasgebieden van het Westland, Pijnacker, de B-driehoek gemeenten (Berkel, Bergschenhoek en Bleiswijk) en de Zuidplaspolder.

Groenblauwe slinger- aan te leggen groenverbinding vanaf het groengebied van Midden-Delfland via Pijnacker-Nootdorp naar het Groene Hart rond Zoetermeer.

Groene schakels- aanduiding van in stand te houden, uit te bouwen of nieuw te ontwikkelen belangrijke recreatieve routes, landschappelijke verbindingszones en/of ecologische verbindingszones.

Hoefijzer Den Haag- ontsluitingsweg rond Den Haag, lopend van de Landscheidingsweg (Scheveningen) via de NORAH naar de A4 en vervolgens naar de N211 (Lozerlaan) richting Kijkduijn.

Kust-en landgoederenzone- luxe woonmilieus in lage dichtheid in groen/recreatiegebieden, nabij natuurgebieden/kust.

RandstadRail- Een hoogfrequente lightrail verbinding tussen Rotterdam en Den Haag en tussen Zoetermeer en Den Haag. Lightrail is een tussenvorm van trein, tram en metro en kan zowel op het treinspoor en het metro-en tramnet rijden.

Rood voor groen- ontwikkeling van groen in combinatie met 'rode' functie, zoals wonen. Uitgangspunt is dat het een aanzienlijke kwaliteitsverbetering levert aan de uitgangspunten van de groenstructuur en dat het netto bebouwd oppervlak binnen het plangebied afneemt.

Stedenbaan- een programma gericht op het verbeteren van het regionaal treinvervoer in de Zuidvleugel van de Randstad (een hoogfrequente stoptrein/lightrail tussen Sassenheim/Hillegom en Dordrecht, en Gouda-Rotterdam/Den Haag) en het beter benutten van stationslocaties voor ondermeer woningbouw.

Strategische milieubeoordeling- Europese richtlijn over de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's die aanzienlijke effecten op het milieu kunnen hebben.

Topvoorzieningen- voorzieningen als congrescentra en hotels die een grote uitstraling hebben.

VINEX/VINAC-opgave- woningbouwafspraken met het Rijk voor de periode tot 2010 over o.a. aantallen te bouwen woningen binnen Haaglanden.

Woonmilieu- type woonomgeving, bijvoorbeeld suburbaan wonen, wijk met veelal grondgebonden woningen (met voor- en achtertuin) op ruime kavels. Het aantal woningen per hectare ligt op circa 42.

Zuidvleugel- Zuidelijk deel van de Randstad bestaande uit de stedelijke gebieden rond Dordrecht, Rotterdam, Den Haag, Gouda en Leiden.

Colofon

Uitgave
stadsgewest Haaglanden
september 2005

Grote Markstraat 43
Postbus 66
2501 CB Den Haag
T 070 7501 500
F 070 7501 501
E informatie@haaglanden.nl
I www.haaglanden.nl

Redactie
stadsgewest Haaglanden
Bosma public relations, Den Haag

Vormgeving
Vorm Vijf, Den Haag

Druk
Ando bv, Den Haag

Oplage
1.000 exemplaren