

5 De agenda van Haaglanden

De Top 10 van Haaglanden

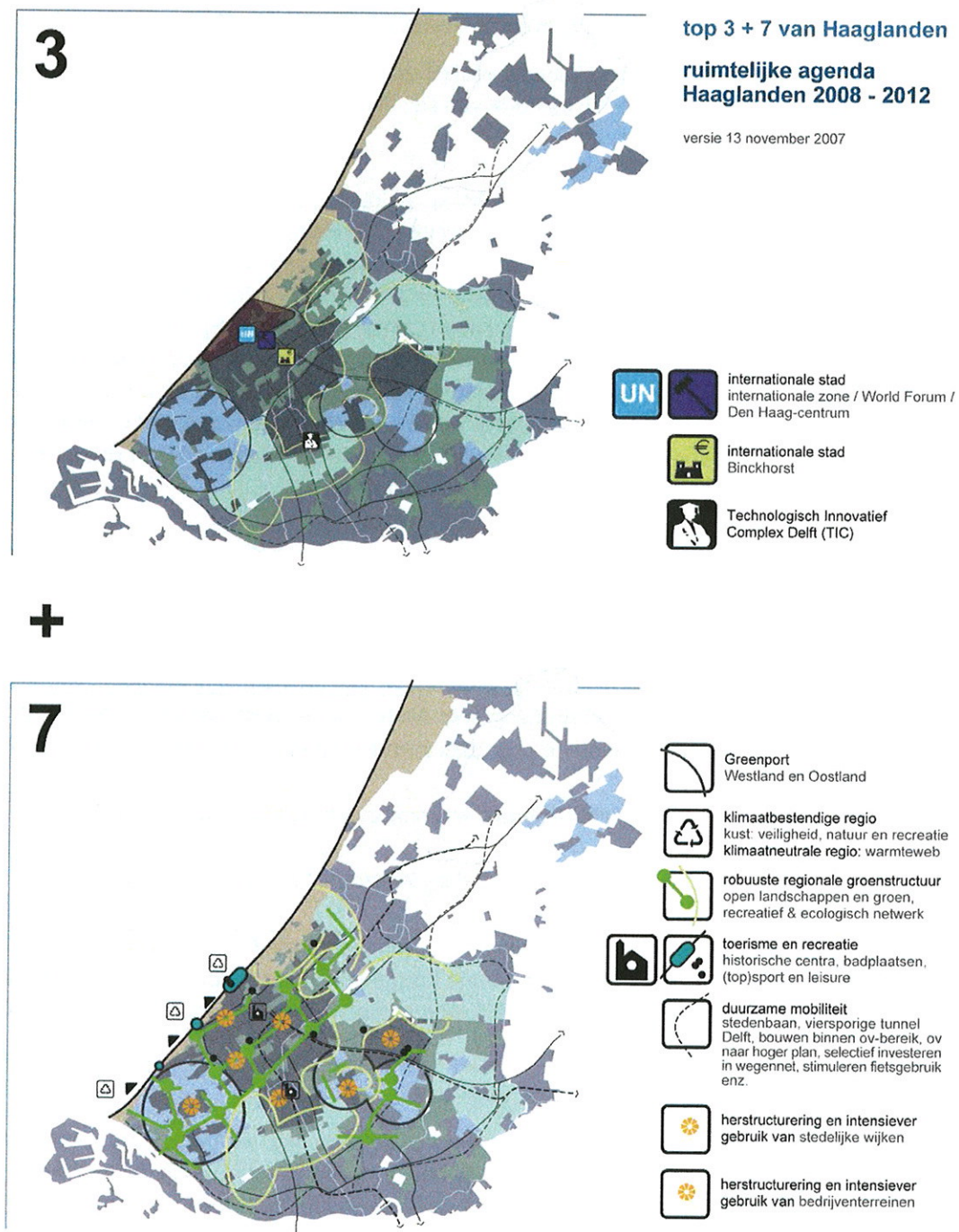
Om het ontwikkelingsbeeld dichterbij te brengen zijn de volgende beleidsacties noodzakelijk:

Drie gebiedsontwikkelingen voor een sterke Randstad:

- 1. World Forum Den Haag*
- 2. Binckhorst Den Haag*
- 3. Technologisch Innovatief Complex Delft*

Zeven dragende projecten voor een concurrerende Zuidvleugel:

- 4. Greenport Westland-Oostland*
- 5. Toerisme, recreatie en leisure*
- 6. Klimaatbestendige en klimaatneutrale regio*
- 7. Duurzame mobiliteit*
- 8. Regionale groenstructuur*
- 9. Herstructurering en intensiever gebruik van stedelijke wijken*
- 10. Herstructurering en intensiever gebruik van bedrijventerreinen*



5.1 Internationale stad: Internationale Zone/World Forum

Het functioneren van Den Haag als vestigingsplaats voor internationale organisaties en bedrijven is de belangrijkste bijdrage van Den Haag aan de economie van Haaglanden, de Randstad en Nederland.

Van Meijndel via de Scheveningse Bosjes en de Vogelwijk tot aan Kijkduin en de Westlandse Zoom ligt het kloppende hart van Den Haag als internationale stad van recht en bestuur. De kern daarvan wordt gevormd door het nieuwe World Forum-gebied. Hier zijn of worden, naast het Joegoslavië Tribunaal (International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia), het World Forum Convention Center (het voormalig Nederlands Congrescentrum), het OPCW (Organisation for the Prohibition of Chemical Weapons), het Vredespaleis (op korte afstand), de nieuwe vestiging van Europol en (op grotere afstand) het International Criminal Court en het NATO Consultation, Command and Control Agency gevestigd. Via investeringen wordt ingezet op verdere uitbouw van Den Haag als internationale stad en specifiek als "World Legal capital".

In de Structuurvisie Den Haag 2020, Wêreldstad aan Zee zijn de volgende opgaven geformuleerd:

- In het gebied moet strategisch ruimte worden gereserveerd voor internationale instellingen;
- De noordwestelijke hoofdroute is de drager van de internationale zone: verbeteren bereikbaarheid en doorstroming door aanleg van ongelijkvloerse kruisingen en tunnels;
- Kwaliteitsverhoging van de openbare ruimte en parken: veiligheid, verlichting en meubilair;
- Versterken van het internationaal woonmilieu en daaraan ondersteunende voorzieningen;
- Verbeteren relaties met binnenstad en kustzone: ruimtelijk, functioneel en programmatisch.

Investeringsprioriteiten Internationale Stad: Internationale Zone/World Forum

- Investeren in gebiedskwaliteit World Forum-gebied en in betere bereikbaarheid per openbaar vervoer (RandstadRail) en auto (Internationale Ring: noordwestelijke hoofdroute en Lozerlaan).

5.2 Internationale Stad: Binckhorst

Binnen de toekomstige ruimtelijk-functionele ontwikkeling van Den Haag, zoals voorzien in de Structuurvisie Den Haag 2020, is de transformatie van de Binckhorst van puur bedrijventerrein tot gemengd binnenstedelijk gebied met intensief ruimtegebruik en met hoge bebouwingsdichtheid (Nieuw Binckhorst) één van de speerpunten. Nieuw Binckhorst ondersteunt Den Haag Internationale Stad, in aanvulling op de Internationale Zone: programmatisch onderscheidend vanwege het bereikbaarheidsprofiel en toekomstige karakter van het gebied, in het bijzonder geschikt voor internationaal opererende bedrijven. Binckhorst is door zijn ontwikkelpotentieel van 130 ha, strategische situering in de Randstad, ligging nabij de binnenstad en intrinsieke (bereikbaarheids)kwaliteiten van het gebied een unieke kans voor Den Haag om ook in de toekomst haar kwaliteiten als internationale stad vast te houden en te versterken

De transformatie van de Binckhorst heeft als motto gekregen: 'Nieuw Binckhorst: stoer, ondernemend, mondiaal en stedelijk'. Binckhorst is door zijn ligging nabij de binnenstad,

strategische ligging in de Randstad en bereikbaarheid in staat om het economisch functioneren van stad en regio te versterken. De transformatie van Binckhorst overstijgt de stedelijke en regionale schaal en vraagt bij uitstek om ondersteuning vanuit een brede inbedding in een regionale ruimtelijke ontwikkelingsstrategie.

Het Gebiedsconcept voor Binckhorst is in oktober 2006 gereed gekomen; dit is het richtinggevend toekomstbeeld en de inspiratie voor het grootschalige en complexe transformatietraject. Het concept-Masterplan ('geraamteplan' en hoofdlijnen ontwikkelstrategie) is in juli 2007 gepubliceerd. Het Masterplan is de basis voor het op te stellen bestemmingsplan: een globaal plan met uitwerkingsplicht. Parallel hieraan wordt een plan-MER opgesteld.

De uitvoering is een proces van zeker 20 jaar en wordt fase- en clusterwijs aangepakt. Vanwege de lange doorlooptijd zal er programmatisch sprake zijn van een grote flexibiliteit om te blijven inspelen op veranderende marktomstandigheden.

De gemeente Den Haag voert de planvorming en –uitvoering van de Binckhorst uit in samenwerking met de partners Rabo Vastgoed en BPF Bouwinvest. Samen vormen zij een Gebiedsonderneming i.o. Deze gebiedsonderneming staat voor de regie vanuit het gebiedsbelang en de financiële verevening tussen de clusters onderling.

Voor de daadwerkelijke realisatie van de transformatie zal een combinatie van strategieën worden ingezet: ontwikkeling door de gebiedsonderneming zelf, actief verwerven, strategische allianties met grondeigenaren in het gebied en door zittende ondernemers die willen intensiveren in ruimtegebruik uit te nodigen om mee te doen door hen uit te dagen in ondernemerschap.

In het concept-masterplan is het volgende programma voor Nieuw Binckhorst opgenomen:

- 7.000 woningen waarvan maximaal 5.000 tot 2020;
- 200.000 vierkante meter bvo kantoorvloeroppervlak (naar verwachting vooral na de eerste 10 jaar);
- 65.000 vierkante meter bedrijfsruimte;
- 65.000 vierkant meter stedelijke/wijkvoorzieningen (waarvan 50 procent niet-commercieel);
- 65.000 vierkante meter publieksaantrekkende functies van (inter)nationale allure en (met name in de tweede tien jaar) 60.000 vierkante meter aanvullend programma;
- Bestaande bedrijven kunnen onder voorwaarden in Nieuw Binckhorst blijven, maar milieuhinderlijke en zeer ruimte-extensieve bedrijven worden uitgeplaatst. In totaal blijft 130.000 vierkant meter bedrijfsruimte en 275.000 vierkant meter kantoorruimte gehandhaafd.

Behalve nieuwbouw wordt het programma van Nieuw Binckhorst ook gevormd door de revitalisering van aanwezige functies. De verbetering van de aansluiting van het gebied op de A4 met het Trekvliettracé en de realisatie van het programma "Openbaar Vervoer naar een Hoger Plan" zijn noodzakelijk om de transformatie te laten welslagen; door het opschuiven of verlengen van Station Voorburg de Binckhorst in, zal ook dat station bijdragen aan de openbaar vervoerbereikbaarheid van het gebied. Ook tussen Voorburg en de Binckhorst liggen kansen. Een sterkere koppeling van de verwachte ontwikkeling op de Binckhorst met Voorburg versterkt de regionale schaal en de breedte van de economische dynamiek in de centrale zone van het Stadsgewest. Op termijn kunnen ondergrondse

inpassing en dubbel ruimtegebruik van de A12/Utrechtsebaan en het spooreplacement tussen de Binckhorst en Voorburg inclusief het station Voorburg-Binckhorst deze betekenis verder versterken. De verplaatsing van de watergebonden en milieuhinderlijke bedrijvigheid uit de Binckhorst naar de Vlietzone maakt de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de Binckhorst mogelijk als onderdeel van het centrale metropolitane gebied van Haaglanden.

Investeringsprioriteiten Internationale Stad: Binckhorst

- Transformatie en herstructurering Binckhorst en verbetering bereikbaarheid per openbaar vervoer (RandstadRail en Stedenbaanstation Voorburg-Binckhorst) en auto (Trekvlittracé)

5.3 Kennis, innovatie en technologie: Technologisch Innovatief Complex Delft

Het TIC van Delft betreft het grootste Technologisch Innovatief Complex van Nederland. Het Delftse TIC omvat momenteel ruim 18.000 TU- en HBO-studenten en 700 kennisintensieve bedrijven en instellingen waarin meer dan 16.000 mensen werken. Het Technologisch Innovatief Complex groeit naar een totale omvang van 200 ha naar 300 ha in 2020 (inclusief het DSM-complex). Als onderdeel van de Science Port Holland heeft het TIC de potentie om zich verder te ontwikkelen tot één van de motoren van de Zuidvleugel en daarmee van de Randstedelijke economie. De samenhang en clustering van de verschillende onderdelen van het complex maakt het tot één van de pijlers van de kenniseconomische krachten van nationaal belang en met Europese en mondiale betekenis.

De samenhang en clustering van het TIC bevordert de innovatie en kennisontwikkeling en stimuleert dat bedrijven en instituten die hierop gericht zijn zich hier vestigen en ruim kansen bieden aan vooral technisch innovatieve starters en 'incubators'. In de ontwikkeling van het TIC hebben het hoogwaardige kennisintensieve bedrijventerrein Technopolis Delft, TNO, de TU Delft, middelbaar en hoger (beroeps)onderwijs en het transformeren en revitaliseren van het bedrijventerrein Schieoevers een plaats. Daarmee wordt een 'brug' geslagen tussen ontwikkelde kennis, onderwijs, op technologie gebaseerd ondernemerschap en bedrijvigheid. Belangrijke generatoren voor de ontwikkeling van het TIC zijn investeringen in de kwaliteit van het gebied, in het versterken van de samenhang en in de bereikbaarheid (zoals een nieuwe aansluiting op de A13, extra bruggen over de Schie en een betere bereikbaarheid via het openbaar vervoer richting Rotterdam-Schieveen en –Airport).

Investeringsprioriteit Kennisstad: Technologisch Innovatief Complex Delft

- Gebiedsontwikkeling Delft-Zuid-A13 inclusief Schieoevers, Technopolis, TU en TNO door investeringen in gebiedskwaliteit en bereikbaarheid.

5.4 Greenport Westland-Oostland

In de regio Haaglanden zijn de oudste glastuinbouwgebieden van Nederland gevestigd, te weten Westland en Pijnacker-Nootdorp. In Westland bevindt zich bovendien het grootste aaneengesloten glastuinbouwgebied ter wereld. De glastuinbouw van Haaglanden maakt onderdeel uit van een gebied dat aangeduid wordt als de "Greenport Westland-Oostland". Deze Greenport loopt in de vorm van een as van Westland, Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp via Lansingerland en de Zuidplaspolder en eindigt in Waddinxveen. Binnen deze Greenport is in 2005 in totaal 5300 hectare glas (bruto) aanwezig. Het zwaartepunt van de Greenport ligt met 4000 hectare bruto binnen de regio Haaglanden.

Ontwikkelingskracht van de glastuinbouw

De Greenport Westland-Oostland paart een hoge dynamiek aan innovatiekracht. Bij de Greenportontwikkeling gaat het om een cluster van diverse activiteiten (productie,

toelevering, handel, distributie, verwerking, dienstverlening) wat een ruimtelijke vertaling dient te krijgen in productieareaal, agrogerelateerde bedrijventerreinen en kantorenlocaties welke gebonden zijn aan de Greenport. De Greenport is onlosmakelijk onderdeel van de economische structuur van Haaglanden: de glastuinbouw levert veel banen voor lager opgeleide Haaglanders en levert met een jaarlijkse bruto toegevoegde waarde van twee miljard euro een aanzienlijke bijdrage aan de regionale en nationale economie. De sector richt zich steeds nadrukkelijker op het creëren van toegevoegde waarde en de ontwikkeling van producten voor nichemarkten. De rol van de sector in de kennis- en innovatiestructuur van Haaglanden neemt toe. Tot 2020 investeert de sector in innovatieve herstructurering van circa 2.400 ha aan bruto glastuinbouwareaal in deze regio. Tuindersbedrijven transformeren naar bedrijfsmatig georganiseerde eenheden die productie, toelevering, vermarkting, logistiek en kennis combineren. De herstructurering in de glasgebieden vindt plaats via de zogenaamde integrale benadering. Deze benadering gaat uit van een duurzame inrichting van verouderde tuinbouwgebieden met aandacht voor: procesmanagement, grondposities, verkaveling, waterberging, woningen, infrastructuur, innovatie, ruimtelijke kwaliteit, energie, water, ecologie en riolering. Om herstructurering succesvol te laten verlopen zijn de herstructureringsinitiatieven vanuit het bedrijfsleven zelf het startpunt. De publieke kosten van de herstructurering van de glastuinbouw in de Greenport Westland-Oostland zijn € 775 miljoen op een investering van € 5,9 miljard.

Duurzame productie

Dit transformatieproces biedt kansen voor verduurzaming van productie en energiegebruik in de glastuinbouw. Duurzame energie, energiebesparing, gesloten productiesystemen en creatief omgaan met water en waterberging zijn de uitgangspunten. De Greenport kan energieleverancier worden door kassen te gebruiken die door het benutten van zonnewarmte warmte leveren aan woningen en bedrijven. Voor de lichthinder van de glastuinbouw zijn de afspraken tussen de sector en de milieubeweging uitgangspunt, zoals vastgelegd in het Plan van Aanpak 'Maatschappelijke belichting en afscherming in de glastuinbouw' uit 2004.

Duurzaam glas, ruimtebehoefte en bereikbaarheid

Het areaal duurzaam glas krijgt in het RSP een beschermde status om voldoende ruimte voor innovatieve bedrijven, productiebedrijven en andere niet op een bedrijventerrein thuishorende bedrijfsvormen in deze sector te verzekeren. Hiertoe is het duurzaam glas in het RSP opgenomen als structurerend element zodat in Haaglanden voldoende ruimte blijft bestaan voor een sterk Greenportcluster.

In de periode 2001-2020 transformeert in Haaglanden ongeveer 1000 hectare² glastuinbouw naar andere functies, zoals woningbouw, bedrijventerreinen, water en groen waarvan circa 450 ha tot 2007. Het areaal glas dat in Haaglanden transformeert is op basis van eerder vastgesteld beleid. Het nieuwe Regionaal Structuurplan zorgt niet voor aanvullende transformatieopgaven. Integendeel: ten opzichte van het vorige Regionaal Structuurplan transformeert in Haaglanden minder glas in Westland en Pijnacker-Nootdorp. In deze voorgenomen transformatieopgave is het economische belang van de Greenport zorgvuldig

² In Westland komt circa 550 ha van het bestaande glastuinbouwareaal in aanmerking voor transformatie naar woningen, greenportgerelateerde bedrijven, groen en water, in Delft/Midden-Delfland circa 300 ha (Harnaschpolder, AWZI en verspreid liggend glas), in Rijswijk circa 60 ha (Sion, 't Haantje en Eikelenburg), Pijnacker-Nootdorp 51 ha (Klapwijk-Noord en verspreid glas Oude Leede) en ten slotte wordt per saldo circa 25 ha verspreid glas in Leidschendam-Voorburg (Stompwijk en Duivenvoorde) omgevormd naar groen.

meegewogen. In de toekomst dient dit belang een cruciaal afwegingspunt te blijven bij de verdeling van de toekomstige ruimte in Haaglanden.

De Greenport heeft binnen bereik van het Westland-Oostland ruimte nodig om zich verder te kunnen ontwikkelen. Ook voor een goede voortgang van het transformatie proces staat voorop dat ruimte moet worden gevonden om het glas dat verloren is gegaan te compenseren. De saldo-nulbenadering bewaakt de nauwe samenhang tussen de greenportactiviteiten binnen het glasdistrict van Zuid-Holland en is bedoeld om een minimum areaal voor de glastuinbouw te reserveren op Zuid-Hollands grondgebied. Concreet houdt het in dat als glastuinbouwgebied wordt opgeofferd, dat elders gecompenseerd dient te worden binnen Zuid-Hollands grondgebied. In de Zuidplaspolder al 280 ha voor glas gereserveerd, waarvan 200 ha voor elders uit te plaatsen bedrijven. Dit areaal moet binnen Zuid-Holland worden uitgebreid. Daarnaast liggen er op termijn kansen om de ontwikkeling van de glastuinbouw in het westen van Noord-Brabant te benutten voor de concurrentiekracht van de Greenport mits de bereikbaarheid verbetert.

Het kunnen benutten van de ontwikkelingkracht van de Greenport vereist perfecte verbindingen. De realisatie van de A4-corridor, met een betrouwbare doorstroming via de Beneluxtunnel, verbetert de verbindingen tussen de Greenport en de beide mainports. Om een vlotte en veilige toegang tot de internationale netwerken te bewerkstelligen zijn diverse verbeteringen aan het regionale wegnnet noodzakelijk. Op termijn is ook de Oranjetunnel nodig als nieuwe westelijke oeververbinding onder de Nieuwe Waterweg.

Investeringsprioriteit Greenport Westland-Oostland

- Betere bereikbaarheid Greenport (inter)nationaal met de A4-corridor (tussen Delft en Schiedam conform IODS) en op termijn een nieuwe Waterwegverbinding en regionaal door verbetering van de Veilingroute, N470 en N213.

5.5 Toerisme, recreatie, sport en leisure

Haaglanden heeft gouden kansen om zich verder te ontwikkelen als toeristisch centrum. Met de kust, de historische binnensteden, de cultuurhistorische waarden van de parken, de landgoederen en de landschappen en een scala aan culturele en leisurevoorzieningen bieden de gemeenten samen een compleet toeristisch pakket. Een meer gezamenlijke ontwikkeling van dit pakket vergroot de wervingskracht van de regio Haaglanden en zorgt dat toeristen langer in Haaglanden kunnen en willen verblijven. Het toerisme kan zich daardoor verder ontwikkelen als een van de vier economische pijlers voor de regio. Ruimtelijk is de toeristisch-recreatieve structuur met de huidige trekpleisters grotendeels bepaald. Deze structuur maakt het mogelijk tot de juiste (accent)verschuivingen te komen en slimme clustering te realiseren. Een aantal grote trekpleisters is al gerealiseerd, voorwaarden zijn aanwezig voor uitbreiding. De opgave is vooral om de diverse voorzieningen onderling goed te verbinden zodat toeristen het gehele toeristische aanbod binnen handbereik hebben. Er wordt de komende jaren fors ingezet op het verwerven van een uniek topsportimago met (inter)nationaal aansprekende topsport(ers) en sportevenementen. De wens om in 2028 in Nederland de Olympische Spelen te organiseren kan een bijzonder krachtige impuls worden voor het realiseren van toeristische- en sportvoorzieningen van Olympisch niveau. Deze impuls wordt benut om de toeristische aantrekkingskracht en het niveau van alle leisure- en sportvoorzieningen in Haaglanden te versterken. Versterking van het congresklimaat in Haaglanden is nodig. De internationaal gerichte pijlers van Haaglanden leggen een stevige basis onder een nieuwe nog te bepalen congreslocatie.

Internationaal toerisme

Toeristen uit binnen- en buitenland komen vooral af op de historische en fraaie steden en landgoederen en op topattracties als de kust, Madurodam, Duinrell, de Porceleynse Fles en het Mauritshuis. Voor hen zijn de verbindingen met de Randstad en Schiphol van belang. In het zakelijk toerisme is het mogelijk om Haaglanden meer te ontwikkelen als congresregio, in het kielzog van de economische pijlers vrede, recht en veiligheid en kennis en innovatie. Het beter toegankelijk maken van de diverse onderdelen van het toeristische pakket van Haaglanden, waaronder ook aantrekkelijke verbindingen met het karakteristieke buitengebied, biedt kansen voor versterking van het meerdaags toerisme.

Recreatieve voorzieningen

Voor bewoners en dagrecreanten is vooral de realisatie van een regionaal fietsroutenet voor recreatief verkeer van belang. Het is de bedoeling dat iedere Haaglander binnen tien minuten via een aantrekkelijke route naar het regionale groen kan fietsen. Toegankelijke groengebieden, goed ingerichte stad-landovergangen en aantrekkelijke verbindingen door de steden zijn daarvoor essentieel. De steeds noodzakelijker ontwikkeling van een klimaatbestendige kust moet een bijdrage leveren aan het verminderen van het huidige tekort aan ruimte voor recreatie in Haaglanden en de Zuidvleugel. Ook binnen de wijk moeten mensen dicht bij huis voldoende mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding vinden zoals pleinen, parken en plantsoenen en sport- en speelvoorzieningen.

Leisure-as en sport

De actieve sportbeoefening en andere vormen van vrijetijdsbesteding verdienen een stevigere ruimtelijke basis. Voor zover de voorzieningen een (boven)regionale reikwijdte hebben, zijn deze vooral te vinden op de 'leisure-as' tussen Den Haag en Zoetermeer. Voor de Scheveningse haven en kust betreft dit onder andere de ontwikkeling van The Hague Marina tot internationale zeezeilhaven en de ontwikkeling van het strandstadion. Ook is in Den Haag de planvorming voor een 50 meter zwembad en een topsport/onderwijscluster in het Zuiderpark al volop gaande. In het Zuiderpark wordt ingezet op een gespecialiseerd cluster van voorzieningen voor topsport, onderwijs en trainingsfaciliteiten voor topsporttalenten. Ook de doorontwikkeling van de Uithof en het ADO-stadion kan hierbij een belangrijke impuls zijn. Andere leisurevoorzieningen kunnen zich ontwikkelen in Zoetermeer en de bestaande voorzieningen, zoals Snowworld, de Silverdome en Dutch Water Dreams kunnen zich doorontwikkelen. De marktontwikkeling waarin bedrijven combinaties aanbieden van leisure, cursussen en teamtrainingen biedt nieuwe kansen voor de leisure-as tussen Den Haag - Zoetermeer. De potentie die Zoetermeer heeft opgebouwd als belangrijke leisurestad moet verder worden ontwikkeld tot kennis –en expertisecentrum op het gebied van leisure, met daaraan gekoppeld een centrum voor mbo-en hbo-leisureopleidingen.

Investeringsprioriteiten toerisme, recreatie en leisure

- Ontwikkelen van een wervend aanbod toeristische en sportieve voorzieningen van Olympisch niveau.

5.6 Klimaatbestendig en klimaatneutraal

Meer en felle regenbuien, hogere rivierafvoeren, inklinkend land, droge zomers en een stijgende zeespiegel bezorgen Haaglanden nieuwe uitdagingen. Als laaggelegen regio aan de kust is Haaglanden extra gevoelig voor de klimaatverandering. Haaglanden wil daarop voorbereid zijn. Tegelijk wil het Stadsgewest zijn bijdrage aan de verandering van het klimaat drastisch reduceren.

Anticiperen op de klimaatverandering

Een krachtige aanpak zet een mogelijke dreiging van overstromingen om in kansen voor het vestigingsklimaat. De regio Haaglanden is (als laaggelegen en sterk verstedelijkt kustgebied) extra gevoelig voor klimaatveranderingen. Ambities, zoals het ontwikkelen en behouden van een sterk vestigingsklimaat en een aantrekkelijke woon- en leefomgeving, hangen dan ook onlosmakelijk samen met de inrichting van een robuust en beheersbaar watersysteem, de aanpak van zwakke schakels in de kustverdediging en het structureel betrekken van de klimaatdimensie bij alle ruimtelijke ontwikkelingen/investeringen.

De in Haaglanden aanwezige kennisstructuur (TU Delft, TNO, Deltaris, UNESCO-IHE) maakt het mogelijk vernieuwende oplossingen te ontwikkelen en deze te benutten om vergelijkbare vraagstukken elders op de wereld op te lossen.

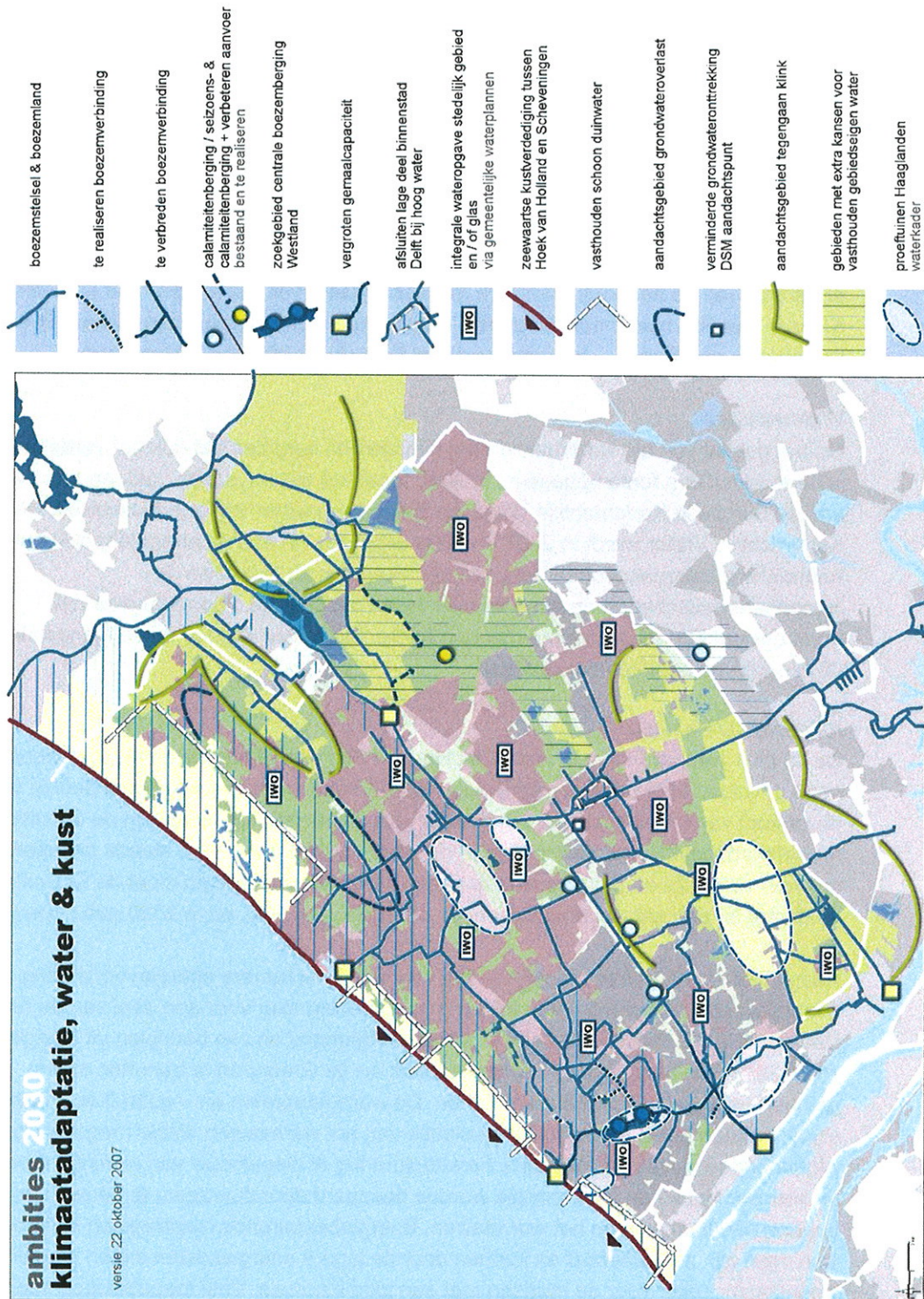
Uitgangspunt is dat succesvolle klimaatadaptatie op de lange termijn begint in de maatregelen en innovatieve oplossingen op korte termijn. Dit vraagt om regionale afstemming en een logische samenhang van maatregelen en programma's. Voor deze afstemming wordt aangesloten bij de bestaande bestuurlijke structuur van het Waterkader Haaglanden. Binnen deze structuur moet ook de logische samenhang van beleidsinspanningen worden gewaarborgd, waarbij in verschillende fasen wordt toegewerkt naar een breed gedragen regionale klimaatadaptatiestrategie als toetsingskader voor verdere ruimtelijke ontwikkelingen. Het Regionaal Bestuursakkoord Waterkader Haaglanden en de doorwerking hiervan in het gemeentelijke beleid biedt hiervoor een stevige basis.

Voor de middellange termijn (tot 2015) staat de uitvoering van het maatregelenpakket uit het Waterkader Haaglanden voorop. Bij de aanpak van de zwakke schakels in de Delflandse kust wordt op regionale schaal gekeken naar mogelijkheden om al op de korte termijn de ruimtelijke kwaliteit van de kust en de kuststrook te verbeteren in samenhang met de aanpak voor geheel Zuid-Holland, waarbij de toegankelijkheid van het kustgebied en de verbindingen met het achterland aandacht krijgen. Kennis over het combineren van ruimtelijke ontwikkelingen en de wateropgave wordt ontwikkeld en ontsloten via het kennisprogramma Waterkader Haaglanden. Op basis van één of meerdere proeftuinen, moet een helder beeld ontstaan van de kansen van een verdere zeewaartse kustontwikkeling (als onderdeel van klimaatadaptatie). Kennis over specifieke regionale klimaat effecten en klimaatadaptatie wordt via het programma Kennis voor Klimaat ingebracht in lopende (ruimtelijke) besluitvormingstrajecten.

De langere termijn (tot 2030) richt zich op een bestuurlijke filosofie met betrekking tot klimaatadaptatie in de regio. Deze bestuurlijke filosofie wordt uitgewerkt in een maatschappelijk breed gedragen regionale klimaatadaptatiestrategie, die als basis dient voor de verdere besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen. De verandering van het klimaat wordt structureel meegewogen in alle (ruimtelijke) investeringsbeslissingen. Afhankelijk van klimaatscenario's en de ruimtelijke ontwikkeling in Haaglanden – die leidt tot een toename van het te beschermen economisch kapitaal – kan het noodzakelijk zijn veiligheidsnormen aan te scherpen. Daarnaast zullen investeringen in de klimaatbestendigheid van de ruimtelijke inrichting op den duur tot een verdere stijging van de (waterschaps)lasten kunnen leiden. Ook deze aspecten dienen bij de adaptatiestrategie te worden betrokken.

Het inzetten van ontwikkelde en ontsloten kennis over watersystemen, kustverdediging en klimaatadaptatie in andere laaggelegen stedelijke gebieden (in Nederland, maar ook internationaal), wordt actief gestimuleerd. Daarbij wordt, waar mogelijk, aangesloten bij het creëren van marktkansen voor kennisinstellingen en het bedrijfsleven in onze regio.

Kaart 13 Ambities 2030 klimaatadaptatie, water en kust



Proeftuin voor klimaatbestendige regio's

De in Haaglanden aanwezige kennisinstellingen (TU Delft, Deltaris, UNESCO-IHE) en overheden ontwikkelen gezamenlijk vernieuwende en innovatieve maatregelen voor een klimaatbestendige regio. Dat gebeurt met het FES-kennisprogramma Waterkader Haaglanden en het proeftuinenprogramma Waterkader Haaglanden (onderdeel van het FES-programma Kennis voor Klimaat). Hiermee is Haaglanden een voorbeeldregio voor het oplossen van vergelijkbare vraagstukken elders op de wereld. Immers, meer dan de helft van de wereldbevolking woont in steden, vaak in laaggelegen kustgebieden. De oplossingen die in Haaglanden worden ontwikkeld, kunnen met behulp van de Nederlandse kennisinstellingen en het Nederlandse bedrijfsleven mondiaal worden geëxporteerd en toegepast. De totale kosten van het FES-kennisprogramma Waterkader Haaglanden bedragen € 6 mln. Het Rijk draagt uit het FES € 3 mln bij aan dit programma. De kosten van proeftuinenprogramma Waterkader Haaglanden bedragen € 78 mln plus een nog te bepalen bedrag voor de wenselijke uitbreiding naar innovatieve maatregelen in relatie tot de kust. Van het Rijk is een bijdrage van € 18,5 mln gevraagd uit het Aardgasbatenfonds (FES) als onderdeel van de aanvraag van € 70 mln in het kader van het programma Kennis voor Klimaat. Het Rijk heeft voor het gehele programma € 50 mln toegezegd waarvan een nog uit te werken – significant – deel wordt ingezet voor de proeftuinen in Haaglanden.

Waterkwaliteit

Op het gebied van het waterbeleid mag niet worden vergeten dat ook het verbeteren van de waterkwaliteit een forse opgave is. In 2030 moet het watersysteem voldoen aan de vereisten van de Europese Kaderrichtlijn Water en is het zwemwater van goede kwaliteit. De Kaderrichtlijn Water wordt in 2007 en 2008 uitgewerkt in een maatregelenpakket waar ook ruimtelijke maatregelen onderdeel van uitmaken. Onder regie van de Hoogheemraadschappen maken de overheden bestuurlijke afspraken over het maatregelenpakket. De afspraken met ruimtelijke implicaties vormen een uitgangspunt bij de uitwerking van bestemmingsplannen.

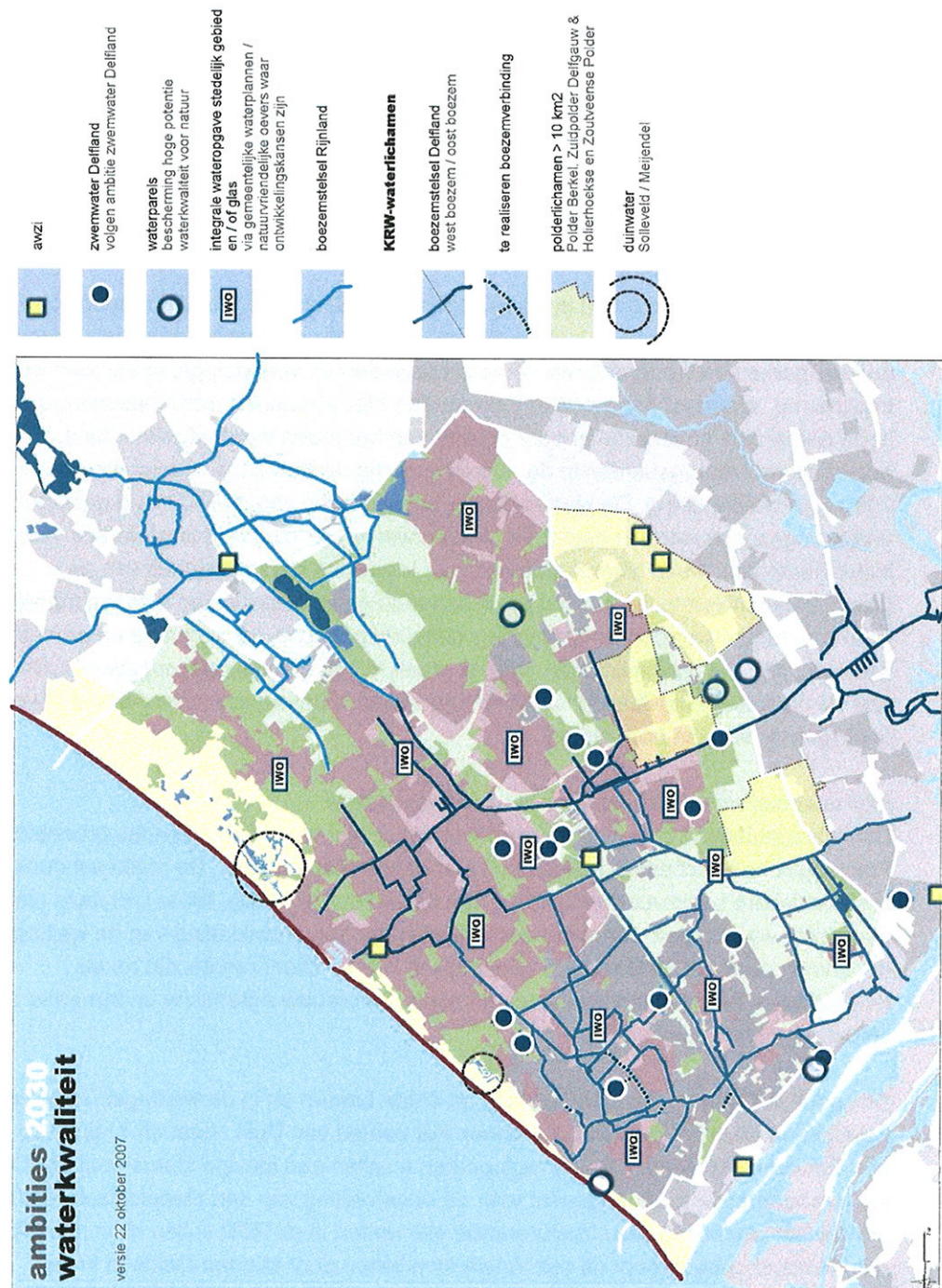
Klimaatneutrale regio

De ambitie van het Stadsgewest is dat Haaglanden een klimaatneutrale regio wordt. Dat heeft gevolgen voor de energiehuishouding. Een duurzamere energievoorziening vermindert de uitstoot van broeikasgassen en andere vervuilende stoffen, vertraagt de uitputting van fossiele grondstoffen en vermindert zo de afhankelijkheid van – de steeds onzekerder aanvoer van – olie en gas. Op weg naar een klimaatneutrale regio moet de CO₂-uitstoot in 2020 met 30 procent zijn afgenomen ten opzichte van 1990, en in 2030 gehalveerd.

Haaglanden biedt goede mogelijkheden voor een duurzamere energievoorziening. De Greenport kan zich ontwikkelen tot een energieleverancier voor een deel van de regio. Daarnaast is het mogelijk om afvalwarmte uit Rijnmond en van bedrijven uit Haaglanden zoals de Afvalwaterzuivering Harnaschpolder en de Greenport te benutten en om geothermie te gebruiken als warmtebron. De warmtebronnen en –gebruikers kunnen aan elkaar worden gekoppeld door de realisatie van het warmteweb. Waar mogelijk wordt windenergie ingezet. Bij stedelijke herstructurering of nieuwbouw van woningen, bedrijven en voorzieningen kan veel energie worden bespaard door duurzaam te bouwen en wijken en buurten aan te sluiten op het warmteweb. Energiebesparende maatregelen in de bestaande woningen zijn zeer effectief en kunnen door de lagere energiekosten leiden tot daling van de woonlasten; zeker voor de mensen met een laag inkomen. Veel toepassingen voor een duurzamere energiehuishouding zijn nu al in de praktijk beschikbaar. De inzet van de in

Haaglanden beschikbare technische kennis en innovatiekracht brengt een betrouwbare, goedkope en duurzame energievoorziening dichterbij.

Kaart 14 Ambities 2030 waterkwaliteit



Investeringsprioriteiten klimaatbestendigheid en klimaatneutraliteit

- Klimaatbestendig: ontwikkeling van de kust tot een icon door innovatief combineren van veiligheid, recreatie en natuur;
- Klimaatneutraal: realisatie van het warmteweb Haaglanden

5.7 Regionale groenstructuur

Het groen in Haaglanden moet sterk genoeg worden om de ruimtedruk vanuit de stedelijke gebieden te weerstaan en beter te kunnen functioneren voor recreatie en natuur. De groene ruimte en de steden moeten beter met elkaar worden verbonden. Niet alleen fysiek; stad en land moeten zich ook meer verbonden voelen zodat het regionale groen zich kan ontwikkelen tot hoogwaardig onderdeel van het stedelijke netwerk. Daarvoor werkt het Stadsgewest Haaglanden samen met publieke en private partners aan recreatief aantrekkelijke groengebieden en aantrekkelijke routes ernaartoe en ertussen; de zogenaamde Groene Ringen van Haaglanden. Realisatie van een stevige ecologische structuur, met een fijnmazige vertakking op regionaal en lokaal schaalniveau, maakt de kwaliteit van de natuur robuuster.

Planologische bescherming

Uitgangspunt is dat het groen in Haaglanden zo aantrekkelijk wordt dat behoud en verdere verbetering vanzelfsprekend is. Dan nog moeten grote groengebieden zoals weidegebieden, duinen, parken en landgoederen, recreatiegebieden en verbindingzones goed worden beschermd. Wanneer het groen in Haaglanden niet voldoende wordt beschermd zorgt de hoge ruimtedruk er voor dat er voortdurend van het groen wordt afgeknabbeld. Voor de belangrijkste natuurgebieden in de duinen voorziet de Europese regelgeving van Natura 2000 al in bescherming. De planologische bescherming van de regionale gebieden en de verbindingzones wordt in deel B van het ontwerp-RSP concreet uitgewerkt in het juridische instrumentarium. Deze afspraken moeten er toe leiden dat de kwaliteit van de groengebieden versterkt door het goed benutten en verbeteren van landschappelijke waarden, natuurwaarden en belangrijke cultuurhistorische, aardkundige en archeologische waarden. Nieuwe doorsnijdingen van het groen in Haaglanden zijn ongewenst. De nieuwe 380 kV hoogspanningsleiding van Wateringen naar Zoetermeer moet daarom bijvoorbeeld ondergronds worden aangelegd.

Melkveehouderij onmisbaar voor het weidelandschap

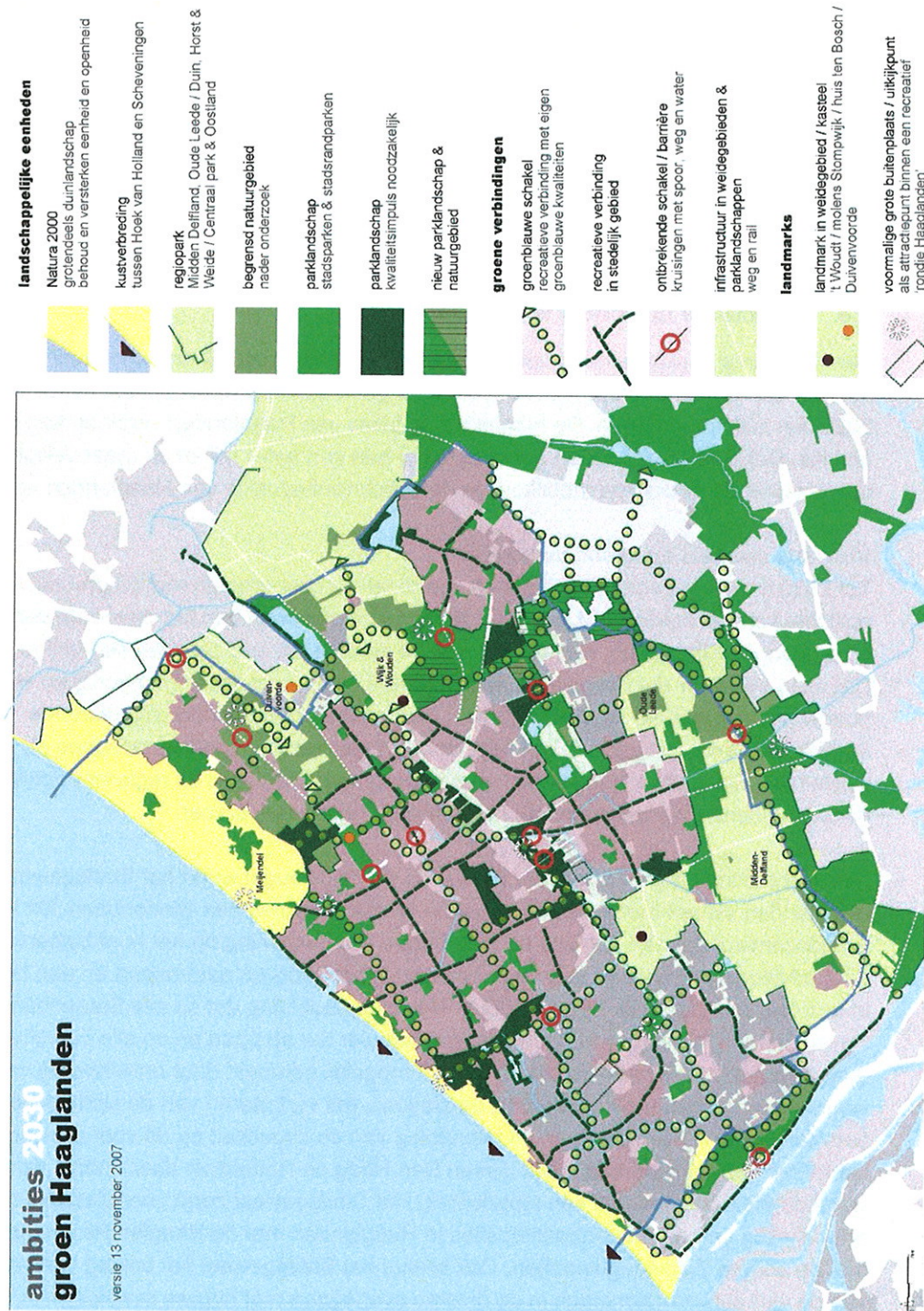
De weidegebieden vormen een waardevol onderdeel van de Haaglandse groenstructuur. Planologische bescherming alleen kan hier echter niet volstaan. De melkveehouderij vormt een onmisbare basis voor de kwaliteit van het weidelandschap, maar kan deze niet duurzaam waarborgen. De opgave is te komen tot een ontwikkeling van de weidegebieden die ervoor zorgt dat de landbouw economisch kan functioneren en zijn rol als landschapsbeheerder kan blijven waarmaken. De nieuwe agrarische ondernemer zal ook stedelijke diensten leveren

Dit speelt in Delfland (Midden-Delfland en Oude Leede) en in de weidegebieden van Leidschendam en Wassenaar die binnen het gebied van Duin Horst en Weide van het Pact van Duivenvoorde vallen. Beide regioparken moeten een stevige status hebben. De status als rijksbufferzone is uitgangspunt voor de ontwikkeling van een planologisch regime als provinciaal landschap. De structurerende elementen in dit RSP vullen dit in. De provincie Zuid-Holland onderstreept de bijzondere kwaliteiten door Midden-Delfland in de Contourennota Levend Landschap te benoemen tot prioritair gebied. Het veenweidelandschap van Midden-Delfland is door een bijzondere wettelijke status zeer fraai gebleven en grotendeels gevrijwaard van verstedelijking en glastuinbouw.

De komende jaren is het zaak, nu de Reconstructiewet Midden-Delfland afloopt, het gebied een nieuwe beschermende wettelijke status te geven. Binnen deze status moet de financiering en de besturing van het gebied worden geregeld. De partijen in dit gebied

werken actief samen om de bijzondere kwaliteiten voor groen, recreatie en landbouw verder te ontwikkelen op basis van de gebiedsvisie Midden-Delfland® 2025. Het Stadsgewest levert hieraan een actieve bijdrage. De samenhang tussen het Midden-Delfland en Oude Leede moet verbeteren. In de rijksbufferzone Den Haag-Leiden-Zoetermeer werken Leidschendam-Voorburg, Wassenaar en Voorschoten samen in het Pact van Duivenvoorde aan versterking van de belangrijke natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

Kaart 15 Ambities 2030 Groen Haaglanden



Ontwikkelingsgericht instrumentarium

De inspanningen van het Stadsgewest, naast de planologische bescherming, zijn gericht op het ontwikkelen van een effectief ontwikkelingsinstrumentarium. Daarbij kan worden gedacht aan:

- fondsvorming vanuit publieke en private partijen voor investeringen in het groen en regionaal grondbeleid;
- stimuleren van nieuwe economische dragers;
- overdracht van de verantwoordelijkheid voor ontwikkeling en beheer van (delen van) groengebieden aan private landschapsbeheerders via eigendomsoverdracht of pacht;
- vernieuwende ontwerpen voor stad-landovergangen die op een logische en aantrekkelijke wijze deze overgang markeren en beschermen.

Investeringsprioriteiten regionale groenstructuur

- De Groene Ringen van Haaglanden: een groen-recreatief netwerk van routes en verbindingen dat de groengebieden in Haaglanden en de attracties daarin op een aantrekkelijke manier met elkaar verbindt.

5.8 Duurzame regionale mobiliteit

Een duurzame bereikbaarheid van Haaglanden betekent niet alleen een vermindering van de files. De Regionale Nota Mobiliteit uit 2005 geeft aan hoe wordt bereikt dat de files tot 2020 niet zullen toenemen. De ruimtelijke ambities van Haaglanden vereisen een hogere ambitie. Dat doel moet worden gecombineerd met een beter milieu en meer veiligheid. Pas dan ontstaat de duurzame mobiliteit die de concurrentiepositie van Haaglanden versterkt.

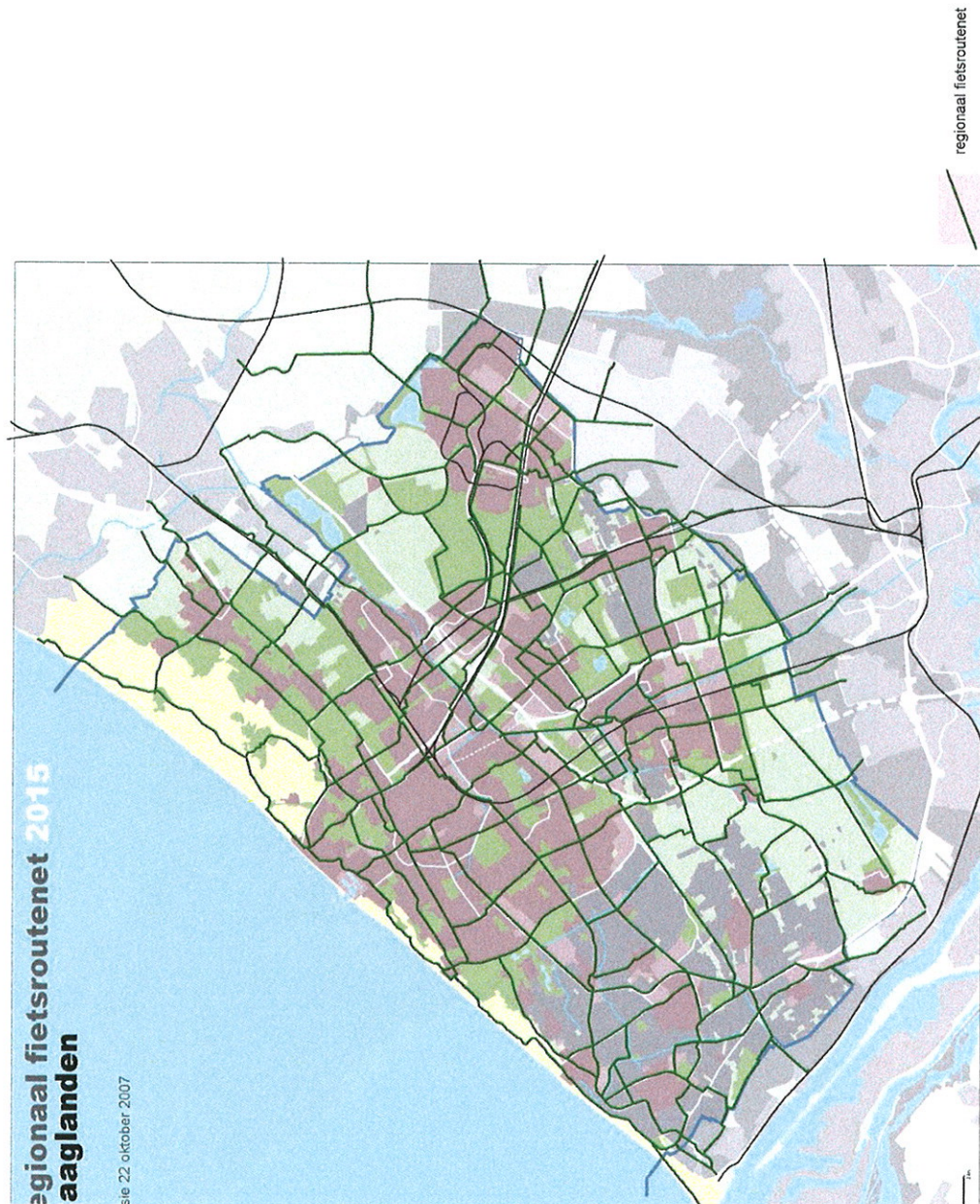
Voorrang aan fiets en openbaar vervoer

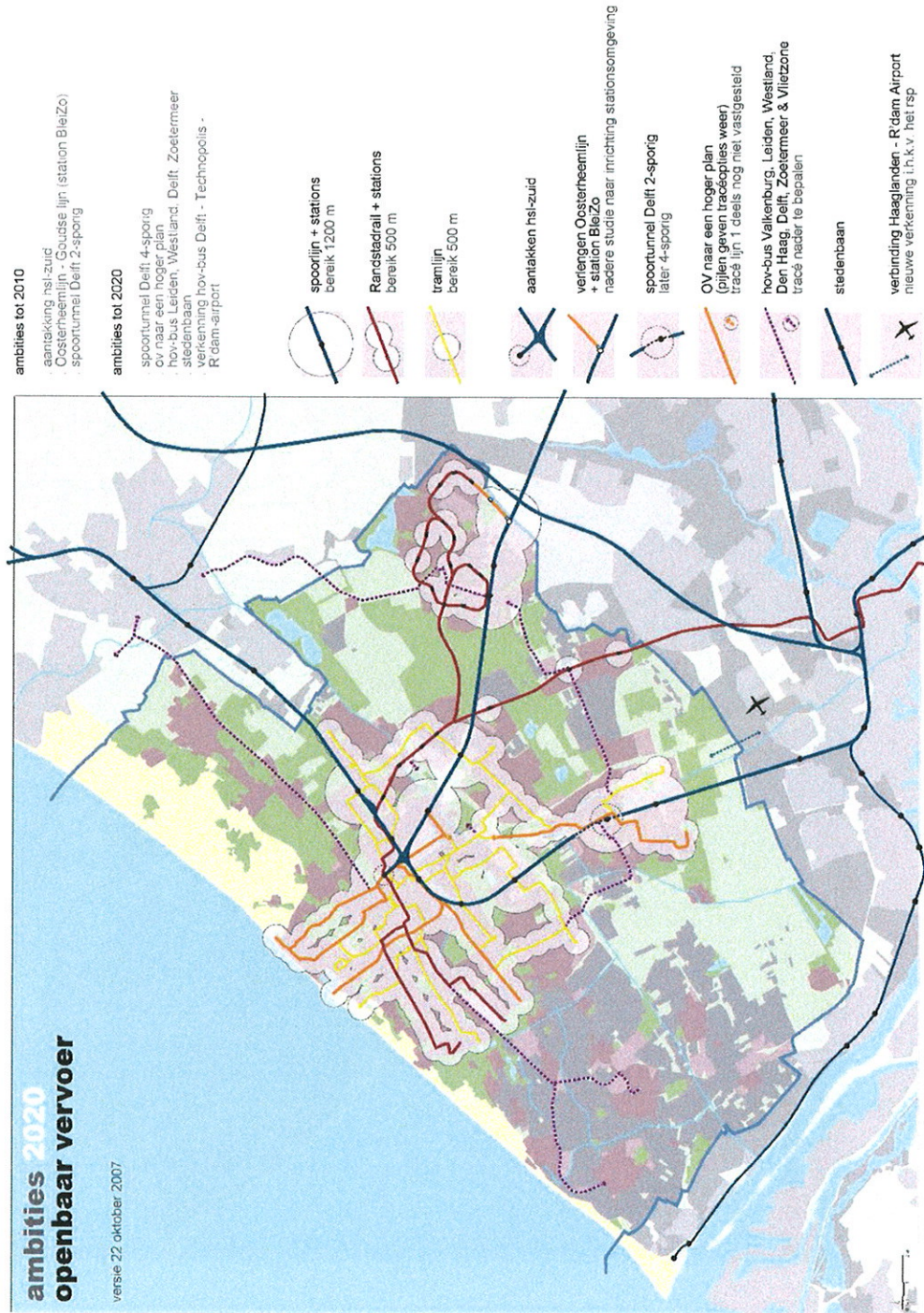
Tot 2030 moet het gebruik van fiets en openbaar vervoer groeien met 50 procent ten opzichte van het huidige niveau. Tot 2020 groeit het gebruik van het openbaar vervoer met 40 procent en het gebruik van de fiets met 30 procent ten opzichte van de huidige niveaus. Om dit te bereiken zijn hoogwaardige fietsroutes en fietsvoorzieningen nodig en een hoogwaardig openbaar vervoer. Dit moet worden ondersteund door stimulerende maatregelen voor het gebruik van fiets en openbaar vervoer zoals campagnes en fietslessen. Bovendien is het beleid voor woningbouw, kantoren en regionale voorzieningen gericht op bundeling bij haltes van het regionale openbaar vervoer.

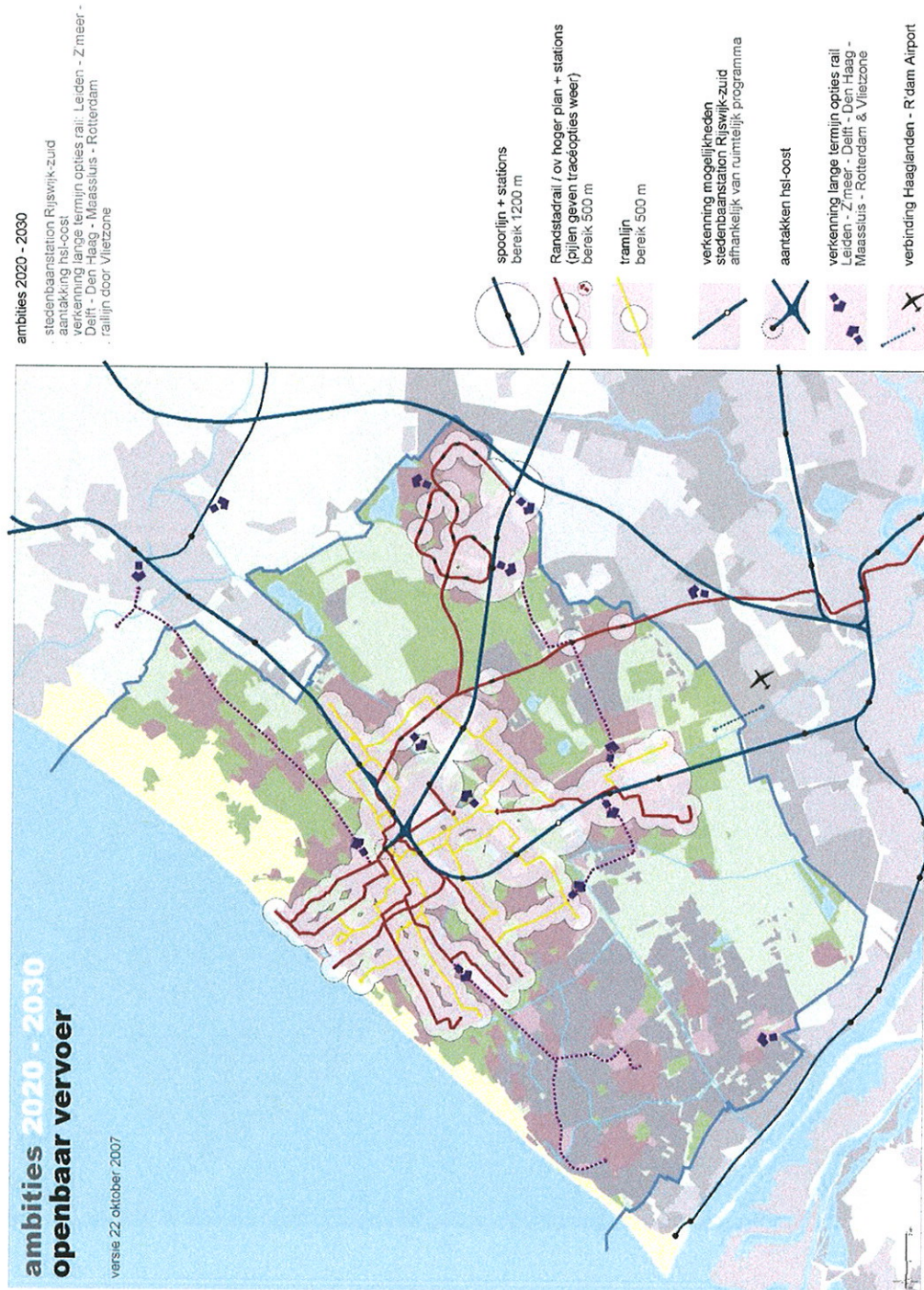
Ter verbetering van het openbaar vervoer in de Zuidvleugel werkt het Stadsgewest Haaglanden samen met andere overheids- en marktpartijen aan Stedenbaan. Dit is een beleidsconcept dat een snellere en frequentere treinbediening op het hoofdspoorwegnet van de Zuidvleugel combineert met verbeteringen in het voor- en natransport en een beter en intensiever grondgebruik bij de stations. Het is de bedoeling dat op alle Stedenbaanstations in Haaglanden in beide richtingen zes sprinters per uur stoppen en op alle intercitystations daar bovenop zes intercitytreinen. Dit wordt mogelijk gemaakt door ontwikkeling van woningbouw en werkgelegenheid bij de stations, het verbeteren van de stations zelf, meer fietsstallingen en P&R-plaatsen en uitbreiding van de capaciteit op de spoorcorridors. Het uitbreiden van de spoorcapaciteit tussen Den Haag en Rotterdam door middel van viersporigheid heeft hierbij een topprioriteit. Het Stadsgewest zorgt voor afstemming van de ontwikkeling van de Stedenbaanlocaties in Haaglanden met de Haaglandengemeenten en met de andere Zuidvleugelpartijen. Ook brengt het Stadsgewest het belang van verbetering van de verkeersvoorzieningen in de diverse overleggen met hogere overheden in, en draagt

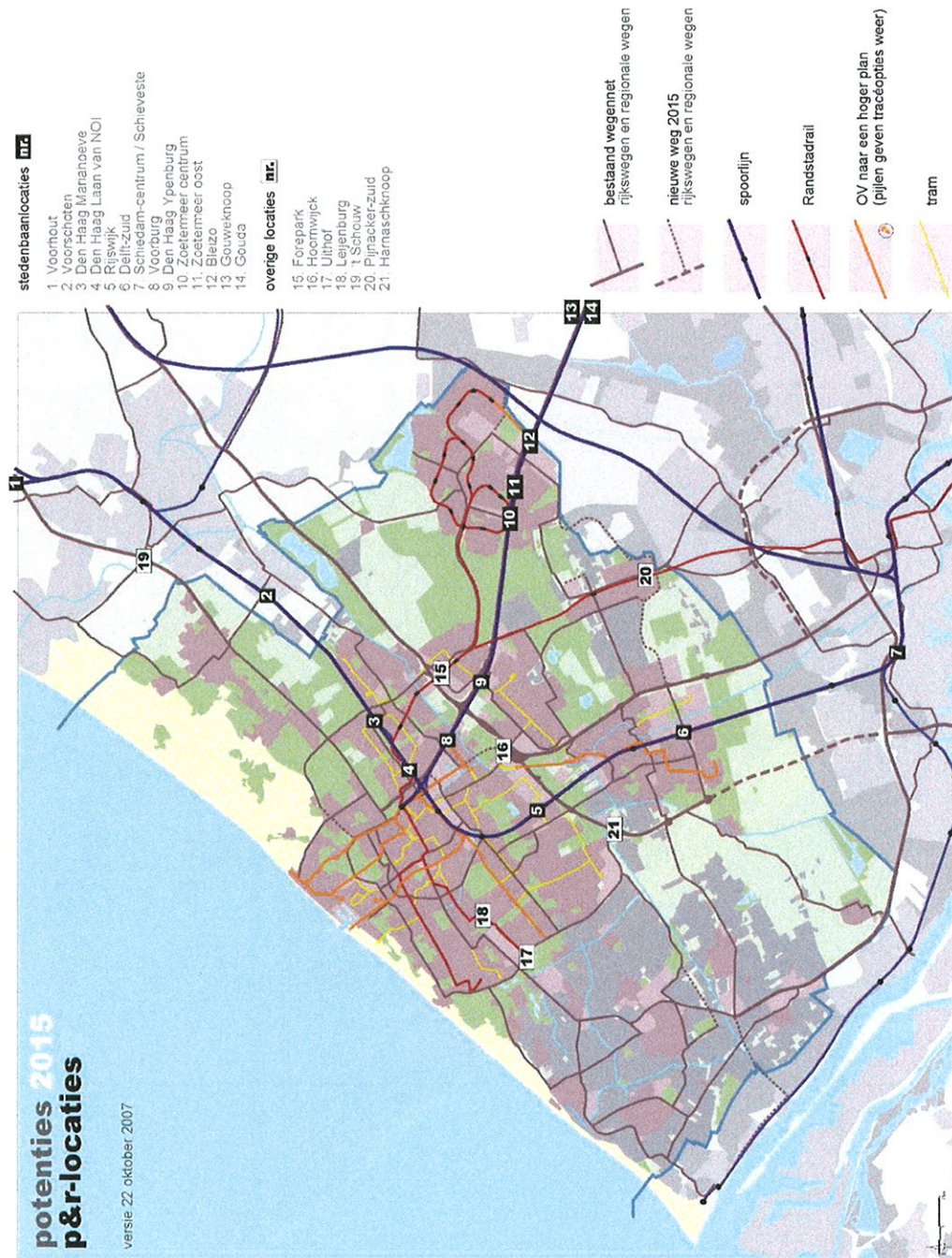
het Stadsgewest zelf bij aan verkeersinvesteringen via het Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer.

Kaart 16 *Fietsroutenet Haaglanden 2015*





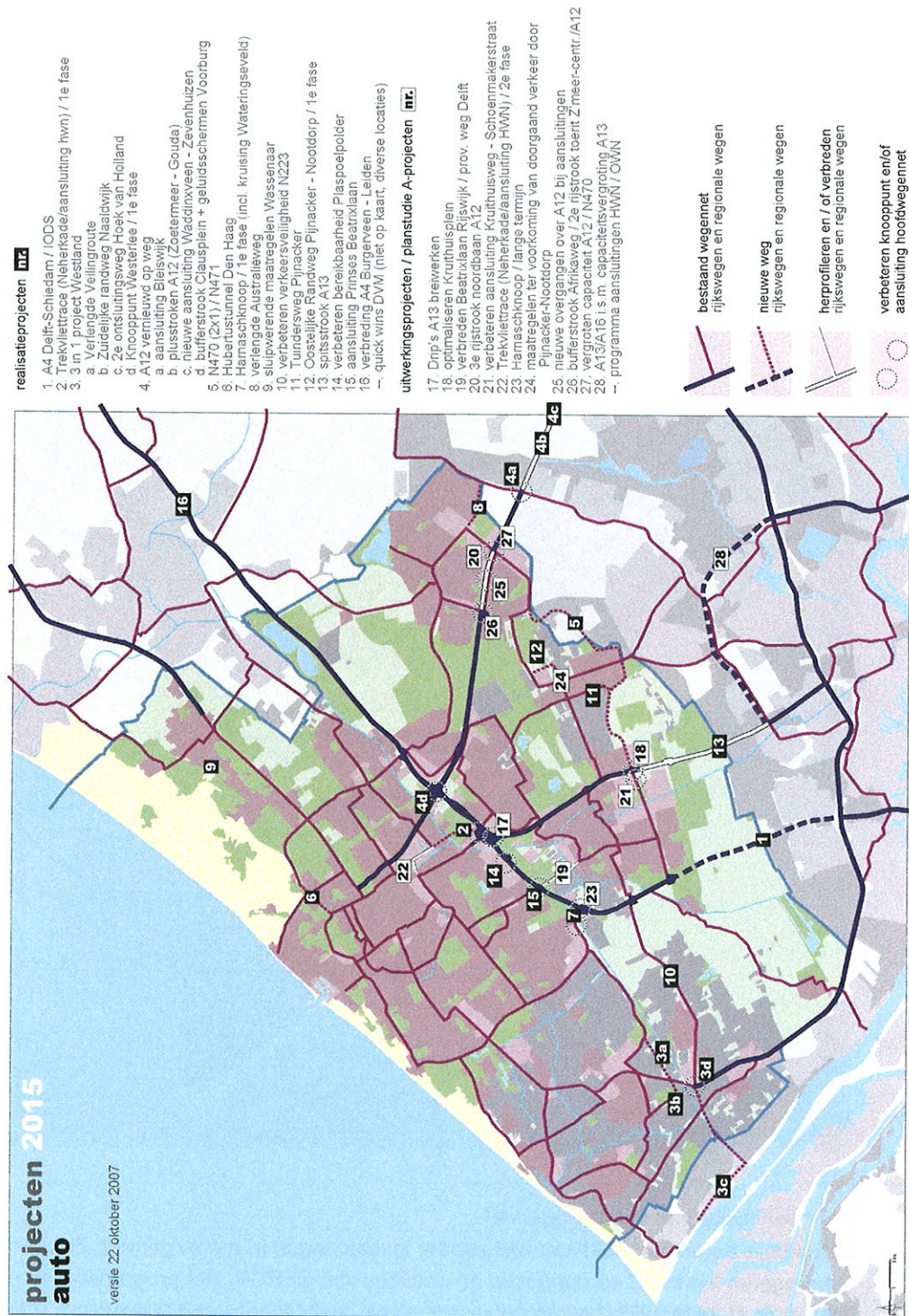


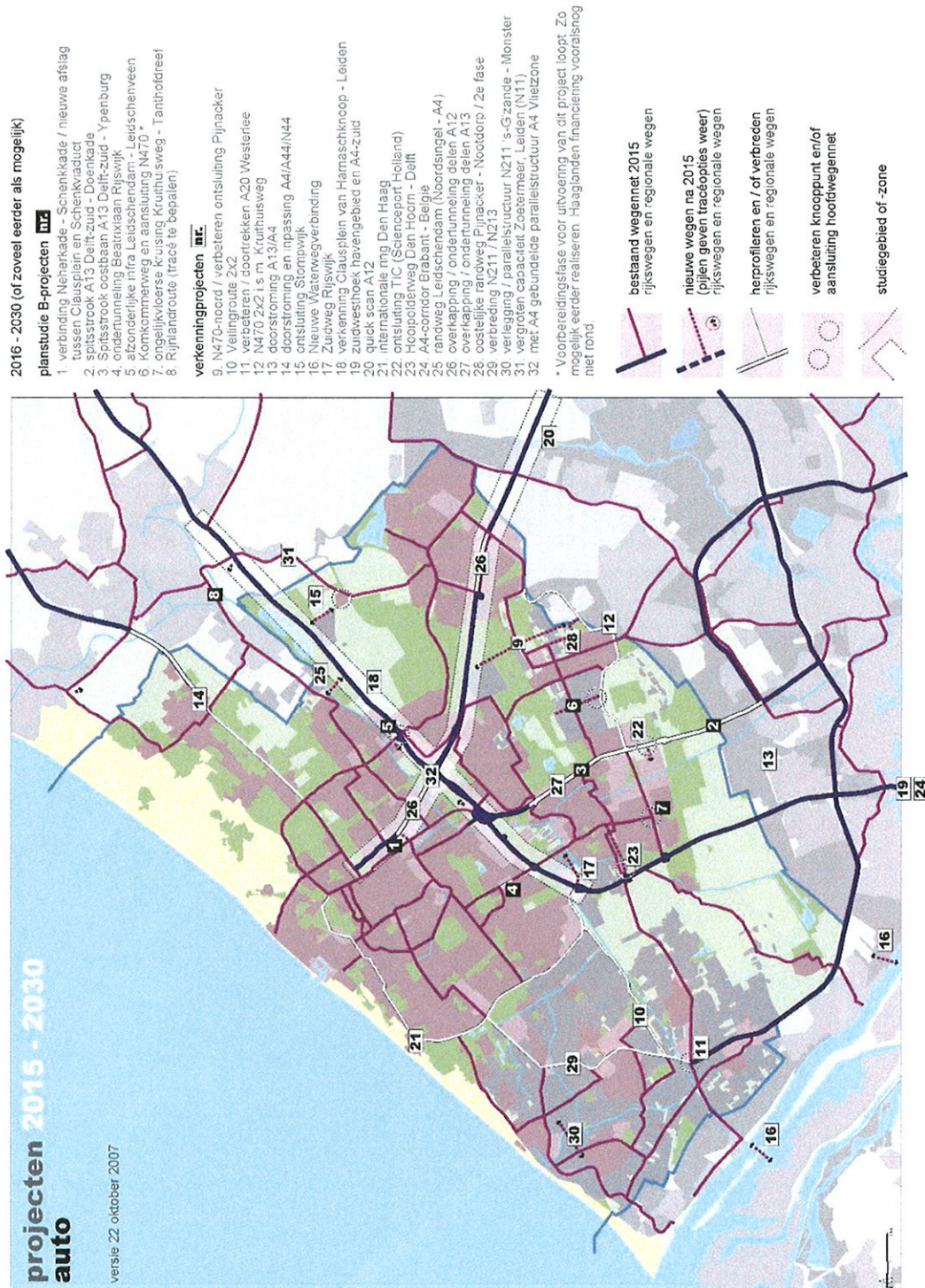


Het regionale openbaar vervoer in Haaglanden verbetert met de beleidsstrategie "OV naar een Hoger Plan": het opwaarderen van de belangrijkste tramlijnen naar het comfort en de snelheid van RandstadRail en het verbeteren van buslijnen via snelle en comfortabele busbanen tussen Den Haag en Leiden/Valkenburg, tussen Den Haag en het Westland en op de route van Den Haag-Zuidwest via Delft en Pijnacker naar Zoetermeer. De openbaar vervoerontsluiting van de Vlietzone wordt nader verkend en ingevuld afhankelijk van de ontwikkeling van het gebied. Goed ingerichte halteomgevingen vergroten de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Om wijken en buurten te ontsluiten zijn de overige busverbindingen en de regiotaaxi van groot belang.

Voor de langere termijn (tot 2030) is verdere uitbouw van het light-railnetwerk een optie in de Vlietzone en richting Westland/Maassluis, Rotterdam en Leiden en omstreken, vanuit zowel Den Haag als Zoetermeer. Deze projecten kunnen in beeld komen bij de aanwezigheid van een voldoende vervoersvraag en gerelateerd aan (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen. Dit geldt ook voor een eventueel nieuw Stedenbaanstation Rijswijk-Zuid.

Kaart 20 Projecten 2015 autoverkeer





Selectief investeren in het wegennet

Een betere bereikbaarheid kan niet zonder investeringen in het wegennet. Zonder extra maatregelen frustreert de congestie de ambities van dit RSP. Het programma van de Regionale Nota Mobiliteit en de netwerkanalyse Zuidvleugel wordt uitgevoerd. Prioriteit heeft het beter benutten van bestaande wegen door de aansluitingen tussen het hoofdwegennet

en het regionale wegennet te verbeteren, innovatieve technologieën toe te passen en door mensen te stimuleren tot bewustere keuzes in hun rijgedrag (ketenmobiliteit, telewerken, carpoolen). In de stad verbetert de doorstroming door realisatie van ongelijkvloers kruisingen met het openbaar vervoer. De geplande landelijke invoering van kilometerbeprijzen voor 2012 stimuleert eveneens bewust en slim reizen. Extra investeringen in wegen vinden selectief plaats. Voor uitbreiding van de wegcapaciteit wegen we de bijdrage van de wegverbindingen aan een beter functioneren van de vier internationale economische pijlers mee. Als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen in de As Leiden-Katwijk zijn maatregelen extra noodzakelijk om een verkeersinfarct op de N44/A44 te voorkomen. Een goed ingepaste Rijnlandroute kan hieraan bijdragen, maar ook op de N44/A44 zullen maatregelen noodzakelijk zijn.

Voor de realisatieprojecten, uitwerkingsprojecten en planstudie-A-projecten geldt dat de financiële middelen voor een bijdrage van het Stadsgewest beschikbaar zijn voor uitvoering voor 2015. Voor de planstudie B-projecten en de verkenningen is dit nog niet het geval. De uitvoering van deze projecten is daarom vooralsnog op 2015-2030 gezet. Versnelling is mogelijk als voldoende financiële middelen beschikbaar komen en voor de verkenningen nut en noodzaak, haalbaarheid en oplossend vermogen wordt aangetoond.

Betere luchtkwaliteit

De luchtkwaliteitsproblematiek heeft zich de afgelopen jaren niet alleen ontpopt als belasting voor de gezondheid van Haaglanders, maar ook als een belemmerende factor voor ruimtelijke ontwikkelingen. In Haaglanden is het verkeer daar de belangrijkste oorzaak van. Realisatie van de ruimtelijke ambities en de noodzaak dat Haaglanders gezonde lucht inademen, maken een ambitieus beleid voor verbetering van de luchtkwaliteit noodzakelijk. Haaglanden voldoet tijdig aan de luchtkwaliteitsnormen en de luchtkwaliteit is dan geen belemmering meer voor ruimtelijke ontwikkelingen. De maatregelen uit het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit worden uitgevoerd. Het stimuleren van schonere voertuigen en brandstoffen heeft prioriteit. Het Stadsgewest zelf stimuleert dat waar mogelijk en het vraagt van het Rijk en de Europese Unie om tot scherpe normstelling op dat gebied te komen. Ook het beleid om voorrang te geven aan het fietsverkeer en het openbaar vervoer draagt bij aan schonere lucht. De realisatie van ongelijkvloerse kruisingen tussen auto en openbaar vervoer zal door een betere doorstroming op de belangrijkste stedelijke wegen een bijdrage leveren aan een betere luchtkwaliteit.

Investeringsprioriteiten duurzame mobiliteit

- Verbetering openbaar vervoer voor iedereen door realisatie van Stedenbaan en het samenhangende programma OV naar een hoger plan en het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer;
- Verbetering van het hoogwaardige regionale net van fietsroutes en fietsvoorzieningen;
- Stimuleren duurzamer mobiliteitsgedrag met de kilometerprijs, ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement;
- Stimuleren schonere voertuigen door Europees, nationaal, regionaal en lokaal beleid;
- Verbetering van de autobereikbaarheid en de doorstroming door afmaken en verbetering van de A4- en A12-corridor, verbetering van aansluitingen tussen regionale en nationale wegen, verbetering van regionale wegen en realisatie van ontbrekende schakels;

5.9 Herstructurering en intensiever gebruik van het stedelijke gebied

Nieuwbouw binnen stedelijk gebied

Om aan de groei van het aantal huishoudens te voldoen en de woningvoorraad kwalitatief op peil te houden zullen in de periode tot 2020 nog 75.000 tot 80.000 woningen bijgebouwd moeten worden. Van de nieuwbouw zal 30 procent plaatsvinden in het sociale segment. Gemeenten hebben ruim 63.000 woningen in hun plannen opgenomen in de periode tot 2020. Dit is nog niet voldoende om aan de woningbehoefte te voldoen. De meeste gemeenten hebben een woningbouwplanning die niet verder vooruit kijkt dan 5 tot 10 jaar. Dit verklaart deels waarom het aantal plannen nog onvoldoende is. Daarnaast zijn nog niet alle ambities omgezet naar daadwerkelijke plannen. De structuurvisie van Den Haag is hiervan een voorbeeld. Daarbij moet overigens rekening worden gehouden met planuitval omdat de praktijk leert dat slechts ca. 70 procent van de plannen daadwerkelijk wordt gerealiseerd, wat een extra impuls voor de binnenstedelijke opgave betekent.

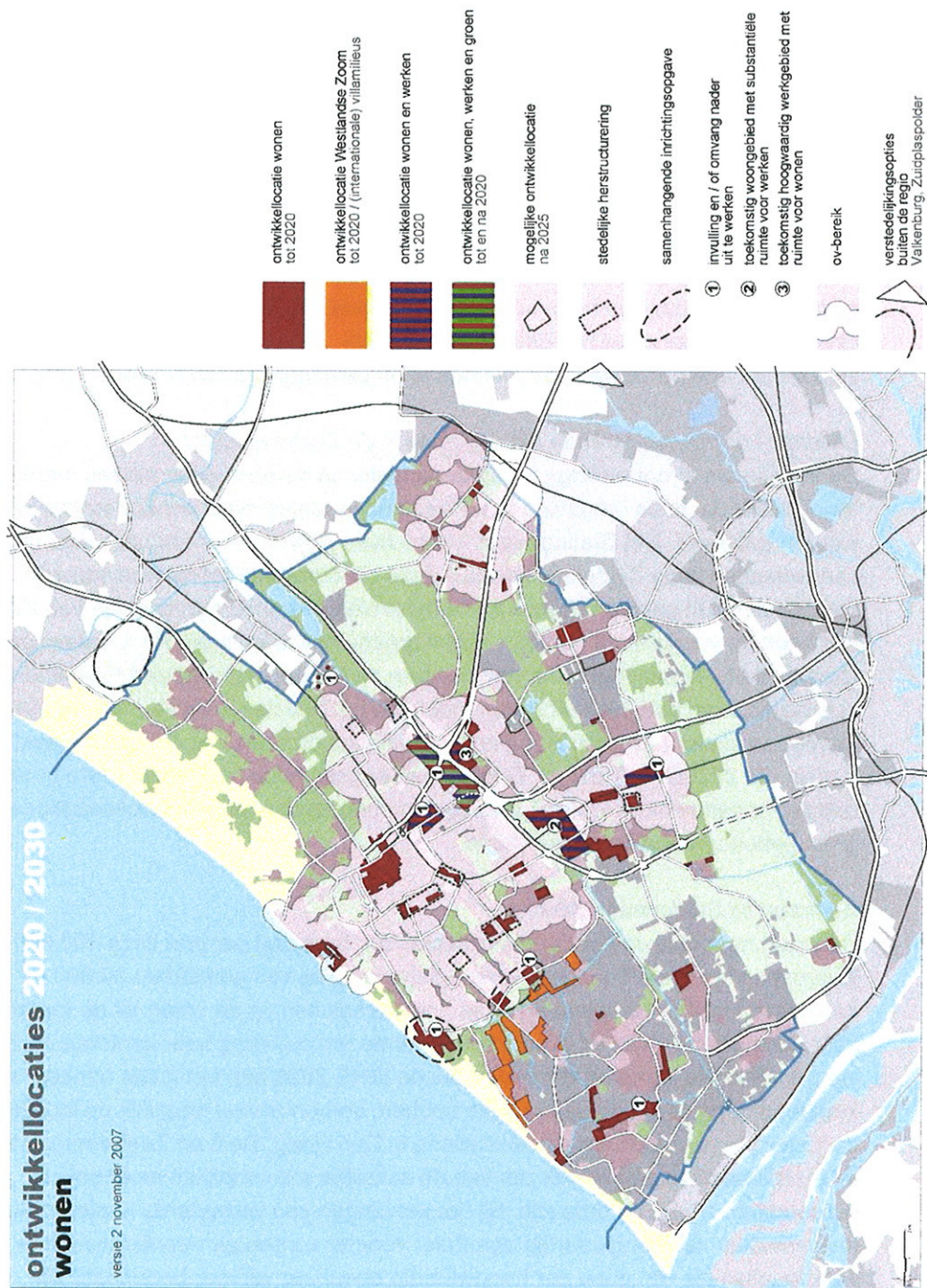
	2007 t/m 2009	2010 t/m 2019	TOTAAL
Prognose woningbehoefte (PRIMOS'06)	11.800	43.400	55.100
Vervangingsbehoefte	4.500-6.000	15.000-20.000	19.500-26.000
Totaal	16.300-17.800	58.400-63.400	74.600-81.100
Woningen in gemeentelijke programmering (stand 1-3-'07)	32.000	31.500	63.500

Op basis van de woningbouwplannen die gemeenten op de plank hebben liggen en de verwachte huishoudenontwikkeling tot 2020 wordt voor de periode tot 2020 geen ruimtegebrek verwacht om aan de woningbehoefte te kunnen voldoen.

Voor de periode 2020 – 2030 bedraagt de verwachte woningbehoefte 37.100 tot 41.900 woningen. Hier komt de jaarlijkse herstructurering van 1.500 – 2.000 woningen bovenop. Dit betekent dat voor de periode 2020-2030 ruimte moet worden voor bruto 52.100 – 61.900 woningen.

De ambitie is het programma zo veel mogelijk in bestaand stedelijk gebied te realiseren binnen de invloedssfeer van de Stedenbaanstations en de haltes van RandstadRail en tramlijnen. Dat vraagt om herstructurering en intensivering van het ruimtegebruik op deze locaties. Deze strategie ontziet het groen en glas, zorgt voor ruimte voor water en versterkt het draagvlak voor stedelijke voorzieningen en openbaar vervoer. Ondanks de grotere potentie van het openbaar vervoer kan er ook meer autoverkeer ontstaan. Om nieuwe knelpunten te voorkomen blijft zorgvuldig onderzoek nodig.

In Haaglanden zijn de bestaande groene topwoonmilieus te vinden in Wassenaar. Nieuwe groene topwoonmilieus worden ontwikkeld in de Westlandse Zoom in de gemeenten Den Haag en Westland. Op termijn kan de ontwikkeling van het voormalig vliegveld Valkenburg kansen bieden om hoogwaardige nieuwe woonmilieus toe te voegen. Groenstedelijke en suburbane grondgebonden woningen en appartementen zijn in Haaglanden schaarse luxeproducten. Dit betekent dat - om de regionale groenstructuur te ontzien - de locaties waar nog wel ruimte is om dergelijke woonmilieus te realiseren zo goed mogelijk hiervoor ingezet moeten worden. Rijswijk-Zuid en de Vlietzone bieden hiervoor kansen.



Dure en gecompliceerde opgave

Deze uitgangspunten maken de woningbouwopgave duur en gecompliceerd. Er is veel kennis en innovatie voor nodig. Zo moeten kosteneffectieve oplossingen voor inpandig parkeren en dubbel grondgebruik worden ontwikkeld. De opgave is in het stedelijke gebied woningen te realiseren met een kwaliteit van de woning en de woonomgeving die een brede groep woonconsumenten aanspreekt. Ook gezinnen moeten bijvoorbeeld een aantrekkelijke woning in de stad kunnen vinden. Er blijft vraag naar groenstedelijke woonmilieus. Hoogwaardige kwaliteit van gebouwen, openbare ruimte en voorzieningen moeten worden

gecombineerd met een goed fysiek en sociaal beheer. Als onderdeel van het intensief en meervoudig ruimtegebruik in binnenstedelijke wijken en buurten moet functiemenging mogelijk zijn. Hierbij zijn de kwaliteiten en de mogelijkheden van de locatie leidend. Haaglanden gebruikt de periode tot 2020 als transitie- en ontwikkelingsfase om na 2020 in het stedelijke gebied de gewenste woonmilieus aan te kunnen blijven bieden. Belangrijk daarbij is dat er voldoende betaalbare woningen beschikbaar moeten zijn. Van de nieuwe woningen wordt 30 procent in de sociale sector gerealiseerd.

De gemeenten gaan samen met de marktpartijen en corporaties aan de slag om deze opgave naar de praktijk te vertalen en meer zicht te krijgen op de wettelijke, technische en financiële randvoorwaarden waaronder realisatie mogelijk is. Het Stadsgewest regisseert dit gezamenlijke proces en helpt mee om in de noodzakelijke randvoorwaarden te voorzien, in overleg met onder meer het Rijk en de provincie. Het nieuwe nationale verstedelijkingsbeleid voor de periode na 2010 moet voorzien in de belangrijkste randvoorwaarden.

Opletten voor concurrerende woningbouw in de Zuidplaspolder

De ambitie om koopkrachtige vraag te bundelen in de bestaande steden maakt het onwenselijk dat in de omgeving van Haaglanden tegelijkertijd concurrerende woonmilieus worden gebouwd. Het Stadsgewest waarschuwt daarom voor grootschalige ontwikkeling van woningen in de Zuidplaspolder als deze concurreren met de woningmarkt in Haaglanden. Dit gaat ten koste van de dynamiek en concurrentiepositie van Haaglanden. Het heeft de voorkeur dit gebied – naast groene ontwikkelingen als toegangspoort naar het Groene Hart - te benutten voor de groei van de Greenport Westland-Oostland en het verplaatsen van bedrijven uit Haaglanden die op Zuidvleugelniveau functioneren, als de beoogde transformatie van Haaglandse bedrijventerreinen dat wenselijk maakt. Op langere termijn (na 2020/2030) zou de Zuidplaspolder gekoppeld aan een verdere groei van de ruimtelijke samenhang in de Zuidvleugel kunnen functioneren als ontwikkellocatie voor grondgebonden groene woonmilieus.

Kantoren bij Stedenbaanstations

De vraag naar nieuwe kantoren in Haaglanden bedraagt per jaar circa 100.000 m² bruto vloeroppervlak. Daar komt een vervangingsvraag bij van gemiddeld 30.000 m² per jaar. Het kantorenaanbod in Haaglanden moet goed aansluiten op de vraag uit de markt. De huidige kantorenstrategie voorziet in voldoende ruimte om de vraag naar kantoren tot 2015 op te vangen. Nieuwe kantoren die in de periode 2015-2020 aan het totale aanbod worden toegevoegd en een regionale functie hebben, komen zoveel mogelijk op locaties binnen de invloedssfeer van de Stedenbaanstations in Den Haag, Delft en Zoetermeer. Voor bedrijven en instellingen die afhankelijk zijn van de zakelijke automobiliteit moet ook de autobereikbaarheid op orde zijn. Bij het vervangen van verouderde kantoren buiten de invloedssfeer van hoogwaardig openbaar vervoer zorgen gemeenten voor een verplaatsing naar locaties die wel goed per hoogwaardig openbaar vervoer bereikbaar zijn.

Investeringsprioriteiten herstructurering en intensiever gebruik van stedelijke wijken

- Het rijksverstedelijkingsbeleid na 2010 ondersteunt de ontwikkeling van aantrekkelijke stedelijke woonmilieus in Haaglanden.

5.10 Herstructurering en intensiever gebruik van bedrijventerreinen

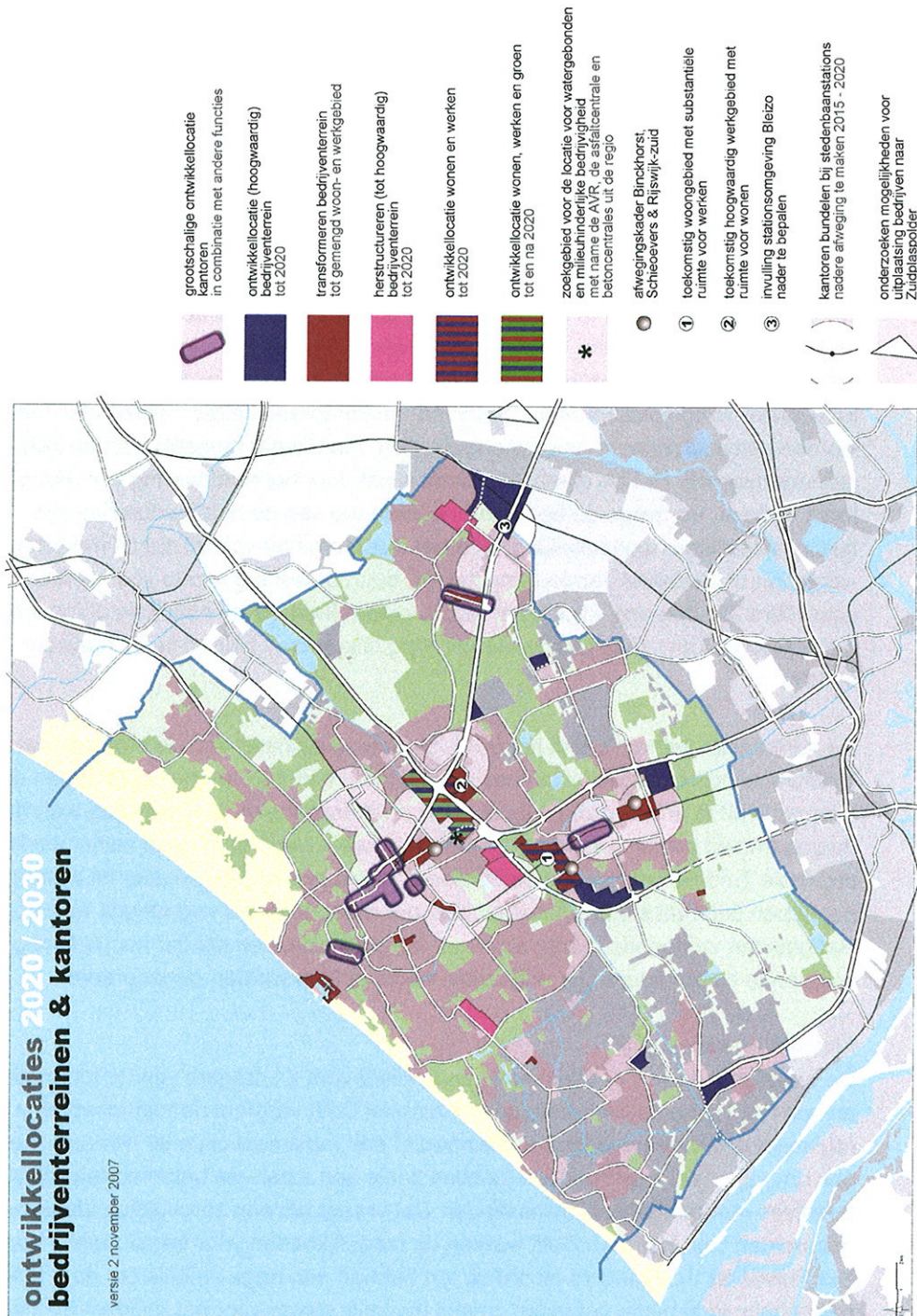
Transitie naar efficiënt ruimtegebruik

De regio Haaglanden kan met een beschikbaar aanbod van 370 ha tot 2020 niet geheel voldoen aan de geraamde vraag naar nieuwe bedrijventerreinen van 400 hectare in de periode 2007-2020. Het beschikbare aanbod kan worden vermeerderd met 15 ha omdat het

verlies van het Rijswijkse TNO-terrein binnen de provincie Zuid-Holland wordt gecompenseerd in Cromstrijen. Het aanbod moet worden verminderd met mogelijke verliezen in gemengde milieus (behalve Binckhorst en Schieoevers, die al in de cijfers zitten). Dit betekent dat kort voor 2020 de ruimte voor nieuwe bedrijventerreinen in Haaglanden op zal zijn, of ten koste zal gaan van de ruimte voor andere functies (groen, glas, water).

Kaart 22

Ontwikkellocaties bedrijventerreinen en kantoren 2020/2030



Tabel Bedrijventerreinen in Haaglanden per gemeente, 2007-2020

Gemeente	1-1-2007			plannen			uitgeefbaar + plannen	Gepland areaal 2020
	voorraad	uitgegeven	uitgeefbaar	2007-10	2011-20	2007-20		
Delft	218,3	197,8	20,5		13,0	13,0	33,5	231,3
Den Haag	374,6	362,7	9,5	-8,4	44,7	36,3	45,8	410,9
Leidschendam-Voorburg	13,4	13,4						13,4
Midden-Delfland	34,1	30,6	3,5	25,9	23,6	49,5	53,0	83,6
Pijnacker-Nootdorp	90,0	87,4	2,6	28,6		28,6	31,2	118,6
Rijswijk	100,0	99,0	1,0		15,0	15,0	16,0	115,0
Wassenaar	6,8	6,8						6,8
Westland	456,3	434,6	21,8	19,9	40,0	59,9	81,7	516,2
Zoetermeer	181,7	169,8	11,9	43,4	54,0	97,4	109,3	279,1
Haaglanden	1475,2	1402,1	70,8	109,4	190,3	299,7	370,5	1774,9

Deze gegevens nopen tot hoge ambities voor een efficiënter ruimtegebruik. De periode tot 2020 is te zien als een transitiefase, waarin het efficiëntere ruimtegebruik op bedrijventerreinen gestalte moet krijgen. Het streven is erop gericht om na 2020 de vraag naar ruimte voor werken op de bestaande terreinen en in het bestaande stedelijk gebied op te kunnen vangen. Daar is een innovatief gebruik van de ruimte voor nodig. Herstructurering en intensiever gebruik van verouderde terreinen, dubbel grondgebruik, functiemenging en het ontwikkelen van milieumaatregelen die hinder van bedrijven verminderen, zijn hierbij belangrijke aangrijpingspunten. Bedrijven- en kantorenlocaties moeten niet zonder meer worden getransformeerd naar woongebieden, maar waar mogelijk worden behouden en gemoderniseerd. Het bereiken van ruimtewinst door herstructurering is in Haaglanden een forse opgave. Vanwege de hoge onrendabele top van de herstructurering zijn rijksinvesteringen noodzakelijk. Ook moet worden gestimuleerd dat bij (her)ontwikkeling van woningen of stedelijke vernieuwing in wijk, buurt of woning ruimte voor werken wordt gecreëerd. De dalende vraag naar bedrijventerreinen die de nationale planbureaus na 2020 zien ontstaan kan - mocht deze verwachting uitkomen – helpen bij de realisatie van de ambitie.

De ruimte voor werken toetst het Stadsgewest nu op basis van de behoefte aan bedrijventerreinen uitgedrukt in hectares. Om de bijdrage van het werken aan de regionale economie uit te drukken zijn criteria zoals arbeidsplaatsen, toegevoegde waarde en duurzaamheid echter relevanter. Het Stadsgewest werkt daarom in samenwerking met de provincie Zuid-Holland en het bedrijfsleven een nieuw toetsingskader uit waarin deze begrippen centraal staan. Dit toetsingskader moet uiteraard nog steeds waarborgen dat er in Haaglanden voldoende ruimte blijft voor terreinen met een minder hoogwaardig profiel en voldoende banen voor lager opgeleide medewerkers worden gegenereerd.

Midden- en kleinbedrijf

De transformatie van de Binckhorst en Schieoevers tot dragers van de Internationale Stad en van het Technologisch-Innovatief-Complex Delft vergroot de ruimtebehoefte van het regionaal gebonden midden- en kleinbedrijf met maximaal circa 80 hectare. Hierbij gaat het ook om regionaal voorzienende functies zoals een asfalt- en betonmortelcentrale en om bedrijven met relatief veel milieuhinder. Dat vraagt om een zorgvuldige afweging. De gemeenten Den Haag en Delft werken de mogelijkheden voor transformatie van de Binckhorst en Schieoevers-Noord uit, en hebben een hoge ambitie om door innovatief ruimtegebruik in beide gebieden zoveel mogelijk plaats voor het midden- en kleinbedrijf te behouden. Dit beperkt de behoefte aan ruimte voor compensatie elders. Voor het resterende verlies aan ruimte moet in regionaal verband een oplossing worden gezocht. De

Zuidplaspolder kan een geschikt alternatief bieden voor bedrijven die op Zuidvleugelniveau functioneren. Het regiogebonden midden- en kleinbedrijf zal zich in de regio kunnen blijven vestigen. In de eerste plaats door de realisatie van bedrijventerrein Harnaschpolder en bedrijventerrein Prisma in Zoetermeer en herstructurering van bestaande bedrijventerreinen. Als onderdeel van de ontwikkeling van Rijswijk-Zuid wordt in het gebied Sion en 't Haantje 15 hectare uitgeefbaar bedrijfsoppervlakte gerealiseerd. Daarenboven wordt elders in Rijswijk 15 ha extra uitgeefbaar netto bedrijfsoppervlakte gerealiseerd. Uitgangspunt voor asfalt- en betonmortelcentrales is dat deze gevestigd zijn op terreinen die goed zijn ontsloten voor vervoer over water. Een optimale ontwikkeling van de Binckhorst betekent dat de watergebonden en milieuhinderlijke bedrijvigheid eerst naar een andere locatie moet zijn verplaatst. Het vertrekpunt hierbij is dat de Vlietzone hiervoor praktisch de enige mogelijkheid is binnen de regio Haaglanden. Hier kunnen ook de huidige betonmortelcentrales uit Leidschendam en Rijswijk zich vestigen zodat op de respectievelijke huidige locaties ontwikkelpotenties ontstaan. De nieuwe locatie voor de watergebonden en milieuhinderlijke bedrijvigheid³ is onderwerp van nader onderzoek. Uitgangspunt is dat voor de inpassing en het voorkomen van hinder de huidige stand der techniek wordt ingezet. Het zoekgebied voor de locatie ligt ter hoogte van de Trekvljet.

Investeringsprioriteiten herstructurering en intensiever gebruik van bedrijventerreinen

- Ontwikkelen en uitvoeren regionale investeringsstrategie bedrijventerreinen voor innovatieve herstructurering bestaande terreinen en voor ontwikkeling regionale werkterreinen.

³ In deze context worden met name bedoeld de AVR, de asfaltcentrale en betonmortelcentrales uit de regio.

6 Uitvoeringsstrategie

Lokaal wat kan, regionaal wat moet

Het motto van het Stadsgewest Haaglanden is 'lokaal wat kan, regionaal wat moet'. Het Regionaal Structuurplan geeft richting aan de ruimtelijke beslissingen van publieke en private partijen in Haaglanden. Zij zijn aan zet om de regionale ambities uit te werken in concrete gebieden en projecten en binnen dat kader hun eigen kansen te pakken. De 'Projectenkaart' laat zien op welke plekken in de regio er iets te gebeuren staat. In de meeste gevallen ligt het initiatief voor de uitvoering bij de gemeente, uitgezonderd de infrastructuurlijnen die over het grondgebied van meer dan één gemeente lopen en andere gemeentegrensoverschrijdende projecten. Hier is het Stadsgewest, de provincie Zuid-Holland of het Rijk aan zet.

Richting geven en kaders stellen

Het RSP heeft de status van structuurplan conform de huidige Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Dit betekent dat het RSP onder andere via de goedkeuringsbevoegdheid van Gedeputeerde Staten doorwerkt naar gemeentelijke ruimtelijke plannen, mede met behulp van een plankaart en structurerende elementen. Dit neemt niet weg dat het karakter van het RSP aansluit bij het gedachtegoed van de nationale Nota Ruimte en de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro). Dit betekent dat het RSP het karakter heeft van een visie en de bestuurlijke ambities en prioriteiten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haaglanden laat zien. De nieuwe Wro zal naar verwachting op 1 juli 2008 in werking treden. Dit betekent dat op volgende generaties van het Regionale Structuurplan de nieuwe Wro van toepassing is. Medio 2008 stelt de provincie de eerste Provinciale Structuurvisie conform de nieuwe Wro vast. Het RSP bevat de uitgangspunten van het Stadsgewest Haaglanden voor de Provinciale Structuurvisie, zowel op het gebied van de ambities en de visie als de projecten en de sturingsfilosofie.

Het Regionaal Structuurplan is richtinggevend voor het gemeentelijke beleid en de bestemmingsplannen. Het plan geldt als uitgangspunt voor de inbreng van het Stadsgewest bij de ontwikkeling en toetsing van bestemmingsplannen en ander gemeentelijk ruimtelijk beleid. Het RSP bevat een aantal richtinggevende uitspraken die bepalend zullen zijn voor de inhoudelijke betrokkenheid van het Stadsgewest bij de voorbereiding en toetsing van gemeentelijke visies en bestemmingsplannen en bij bovenregionaal beleid. Voor een beperkt aantal onderwerpen bevat het ontwerp Regionaal Structuurplan kaderstellende uitspraken:

- het behoud van het areaal duurzaam glas en het behoud en
- de verbetering van de regionale groengebieden.

Deze kaderstellende uitspraken worden in het ontwerp-RSP uitgewerkt in plankaarten en structurerende elementen.

Voor een aantal essentiële thema's en gebieden wordt aan de betrokken gemeenten gevraagd om deze samen met publieke en private samenwerkingspartners verder uit te werken. Dat gebeurt voor de ontwikkeling van Internationale Zone/World Forum en de Binckhorst als trekkers van de Internationale Stad, de ontwikkeling van het Technologisch-Innovatief-Complex Delft als trekker van de kennisstad, de woon- en werklocaties bij halteplaatsen van het regionaal openbaar vervoer, verbetering van de inpassing en dubbel ruimtegebruik bij rijks- en regionale wegen, het vormgeven aan robuuste en hoogwaardige

parklandschappen en stad- landovergangen en het behoud van de karakteristieke weidelandschappen.

De visie en ambities van het RSP zijn veelomvattend. Om de stap naar uitvoering te kunnen zetten is een scherpe focus nodig. Het Stadsgewest zal de regionale agenda vertalen in concrete acties voor de komende vier jaar en opnemen in het uitvoeringsprogramma RSP Haaglanden 2008-2012. Een van de acties hierin is de ontwikkeling van een investeringsstrategie. Deze strategie werkt de fasering en prioritering van projecten uit en gaat in op de financiering van de projecten. Het Stadsgewest ontwikkelt een RSP-monitor waarmee de uitvoering van het structuurplan kan worden gevolgd en die informatie biedt over de ontwikkeling van de relevante economische en maatschappelijke trends, zoals de vraag naar woningen en bedrijventerreinen en de groei van de mobiliteit. Met behulp van deze informatie wordt het Regionaal Structuurplan (gedeeltelijk) aangepast als ontwikkelingen voldoende omvangrijk zijn om hiertoe aanleiding te geven.

Kosten en baten

Onderstaande tabel raamt de investeringen die voorkomen uit het RSP. Tenzij anders aangegeven betreft het totaalbedragen. Op basis van deze agenda werken wij de investeringsstrategie en de prioritering uit. Wij gaan in gesprek met de publieke partners provincie, Rijk en Europese Unie vanuit het gezamenlijke belang dat de bijdrage van Haaglanden aan de provinciale, nationale en Europese doelstellingen kan worden vergroot. Met de private partners gaan wij bespreken hoe de in deze investeringsagenda opgenomen collectieve doelstellingen een betere plaats in de publiek-private gebiedsontwikkelingen kan krijgen.

Op punten als de groenstructuur en de herstructurering van bedrijventerreinen zijn de kosten en baten nu niet evenredig over de Haaglandengemeenten verdeeld.

Vereveningsinstrumentarium is gewenst. Dat maakt onderzoek gewenst naar de mogelijkheden van regionale fondsvorming. Het perspectief is om te komen tot een regionaal ontwikkelfonds waarin ook andere overheidspartijen (rijk, provincie) en private partijen participeren. Ook een regionale ontwikkelmaatschappij kan een optie zijn. Deze opties worden uitgewerkt in het kader van de investeringsstrategie voor het RSP. We werken in de investeringsstrategie modellen voor programmafinanciering en organisatie uit. Met de vaststelling van het RSP verschuift de rol van het Stadsgewest Haaglanden naar die van aanjager, facilitator en stimulator van de ruimtelijke ontwikkelingsprojecten in Haaglanden.

Tabel Investeringsagenda RSP Haaglanden 2020

De top 10 van Haaglanden 2008-2020				
Prioriteit	Topproject 2008-2012	Kosten overheden 2008-2012 (mln)	Projecten 2013-2020	Kosten overheden 2013-2020 (mln)
<i>Drie gebiedsontwikkelingen voor een sterke Randstad</i>				
Internationale Zone/World Forum Den Haag	Verkenning verbetering Internationale Ring (UPR ⁴ Internationale stad)		Start realisatie Internationale Ring	550-1.000

⁴ Urgentieprogramma Randstad Urgent, Ministerie van Verkeer en Waterstaat en VROM, juli 2007

De top 10 van Haaglanden 2008-2020				
Prioriteit	Topproject 2008-2012	Kosten overheden 2008-2012 (mln)	Projecten 2013-2020	Kosten overheden 2013-2020 (mln)
	Verkenning bereikbaarheid Prins Clausplein		Uitvoering maatregelen Prins Clausplein	300 (tot 2015)
	Verkenning OV-verbinding Den Haag-Rotterdam Airport		Realisatie OV-verbinding Den Haag-Rotterdam Airport	Ntb
	Investeren in kwaliteit Internationale Stad	300-400 (2008-2030)	Realisatie HSL Oost	Rijk
			Doorloop investering in kwaliteit Internationale Stad	-
Binckhorst Den Haag	Planstudie Trekvliettracé en start realisatie (UPR Internationale Stad)	680	Afronding Trekvliettracé	-
	Start OV-ontsluiting Binckhorst (onderdeel OV Hoger Plan)	OVHP	Doorloop	-
	Start gebiedsontwikkeling Binckhorst	2.100 waarvan 200 onrendabele top (2009-2030)	Doorloop	-
Technologisch Innovatief Complex Delft	Start realisatie kwaliteitsverbetering, bereikbaarheidsprojecten	580	Publieke investeringen in bereikbaarheid, gebiedskwaliteit en gebiedsontwikkeling	1016+PM
<i>Zeven dragende projecten voor een concurrerende Zuidvleugel</i>				
Greenport Westland-Oostland	Afronding 3 in 1	131	UPR Mainportcorridor Zuid	1.500
	Start realisatie opwaardering Veilingroute 2*2	100	Doorloop Veilingroute	-
			Realisatie N213	100
			UPR Realisatie A13/16	1.000-1.500
			Realisatie Rijnlandroute	500
			UPR Nieuwe	500-1.500

De top 10 van Haaglanden 2008-2020				
Prioriteit	Topproject 2008-2012	Kosten overheden 2008-2012 (mln)	Projecten 2013-2020	Kosten overheden 2013-2020 (mln)
	UPR transitie Greenports, waaronder: - Herstructurering glastuinbouw	5.900 wv 775 publiek	Waterwegverbinding Doorloop	-
Toerisme, recreatie en leisure	Benutten kustversterking voor sterker recreatief/toeristisch aanbod	PM nov '08	Versterken congresfunctie, leisurevoorzieningen van Olympisch niveau en kwaliteit binnensteden (incl. monumentenzorg)	200
Klimaatbestendig en klimaatneutraal	Uitvoering proeftuinen hotspot Haaglanden kennis voor klimaat	78	Uitvoering proeftuinen kennis voor klimaat incl. zeespiegelstijging, zoute kwel, grondwater	45
	UPR Aanpak zwakke schakels Delflandse kust - Versterken waterkering - Ruimtelijke kwaliteit Voorbereiding warmteweb Haaglanden	170 40 20	Realisatie warmteweb Haaglanden (na 15 jaar rendabel)	600
Duurzame mobiliteit	Start gefaseerde realisatie OV naar een hoger plan	950 (tot 2015)	Doorloop uitvoering OV Hoger Plan	-
	Gefaseerde realisatie Stedenbaan en pilotstations Bleizo, Voorburg-Binckhorst, Moerwijk, Delft-Zuid ⁵	Ntb	Doorloop	
	Invoering kilometerprijs	Rijk		
	UPR A4 Delft-Schiedam conform IODS	641		
	UPR Discontinuïteiten A4/A12	A4: 689 A12: 480		
	UPR Viersporig Den Haag-Rotterdam inclusief spoortunnel Delft	Aanbesteding tunnel loopt	Doorloop	

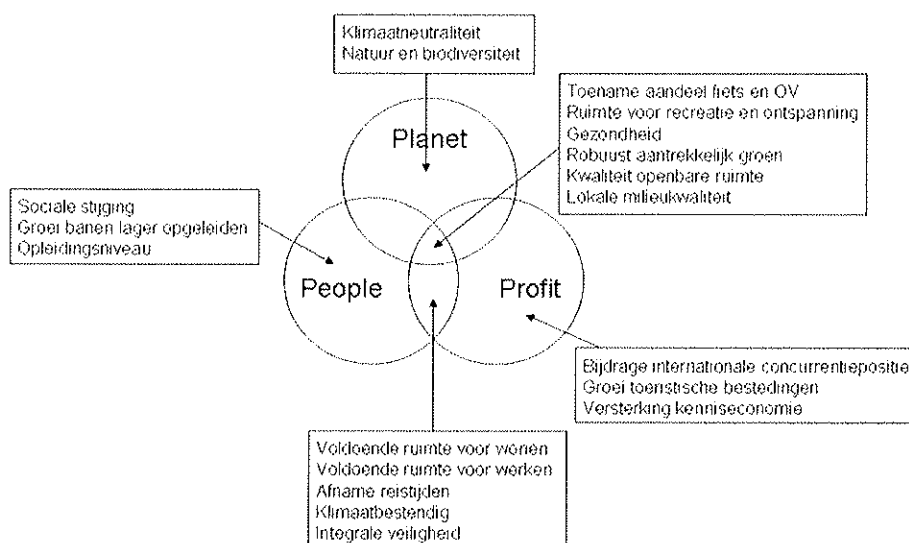
⁵ De overige Stedenbaanstations in Haaglanden zijn Den Haag Mariahoeve, Den Haag Laan van Nieuw-Oost Indië, Den Haag CS, Den Haag HS, Den Haag Ypenburg, Rijswijk, Rijswijk-Zuid (nieuw station afhankelijk van aantal reizigers), Delft, Zoetermeer, Zoetermeer-Oost

De top 10 van Haaglanden 2008-2020				
Prioriteit	Topproject 2008-2012	Kosten overheden 2008-2012 (mln)	Projecten 2013-2020	Kosten overheden 2013-2020 (mln)
	Regionaal fietsroutenetwerk	450	Regionaal fietsroutenetwerk	450
	Uitvoering maatregelen luchtkwaliteit en onderzoek mogelijkheden overkappingen/inpassing delen van A12/NS-lijnen, A13, A4/N44	40 (excl overkapping/inpassing)	Doorloop luchtkwaliteit en inpassing	Ntb
Regionale groenstructuur	UPR Mooi en vitaal Delfland (Regiopark Midden-Delfland/ Oude Leede, Regiopark Centraal park Oostland)	Ntb UPR	Doorloop	Ntb UPR
	Zuidvleugel Zichtbaar Groener Haaglanden	55 (stand 2005)	Modernisering/beter onderhoud recreatiegebieden	Ntb tbv def RSP
	Verbetering Regiopark Duin, Horst en Weide	Ntb tbv def RSP	Doorloop	Ntb tbv def RSP
	Verbetering kwaliteit en bereikbaarheid stadsrandparken	Ntb tbv def RSP	Doorloop	Ntb tbv def RSP
	Verbetering groene schakels	Ntb tbv def RSP	Doorloop	Ntb tbv def RSP
	Ontwikkeling ondersteunend regionaal instrumentarium (groenfonds).			
Herstructurering en intensiever gebruik stedelijke wijken	Besluit over rijksbetrokkenheid bij stedelijke opgave na 2010	Ntb 2008	Uitvoering	Ntb 2008
Herstructurering en intensiever gebruik bedrijventerreinen	Gefaseerde herstructurering/intensivering bedrijventerreinen	180 (tot 2010)	Uitvoering herstructurering	1.000 (2010-2020)
	Ontwikkeling ondersteunend regionaal instrumentarium (bijvoorbeeld fondsvorming, Ontwikkelmaatschappij).			

Tegenover de investeringen staan omvangrijke materiële en immateriële baten. Dit betreft economische baten zoals een toename van de werkgelegenheid en van het regionale inkomen. Ook zijn moeilijker in geld uit te drukken maatschappelijke baten aan de orde. Daarbij valt te denken aan een betere kwaliteit van de leefomgeving, meer veiligheid tegen

wateroverlast, een duurzamere en robuustere energievoorziening, mooier en aantrekkelijker groen en natuur, behoud van open landschappen en een sterkere sociale structuur. Het onderstaande schema vat de baten van het RSP samen. De tabel laat in kort bestek de bijdrage van de top 3+7 gebiedsontwikkelingen en programma's aan de maatschappelijke baten van het RSP zien.

Indicatief schema maatschappelijke baten RSP



Tabel Maatschappelijke baten top 3+7 RSP Haaglanden 2020

Projecten	Int. Stad.	Binckhorst	TIC Delft	Greenport	Toer. Recr.	Klimaat	Mobil.	Groen	Wonen	Werken
Bijdrage int. conc.positie	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Groei toer. bestedingen	+	+			+		+	+	+	
Verst. kennis-economie	+		+	+		+	+		+	+
Klimaat neutraliteit				+		+	+/-	+	+	
Natuur/bio-diversiteit				+		+	-	+		
Gezondheid		+			+	+	+/-	+		
Robuust aantr. groen	+			+				+		
Locale milieukwal.		+				+	+/-	+		
Ruimte voor recreatie en ontspanning		+			+	+	+/-	+		

Projecten	Int. Stad.	Binckhorst	TIC Delft	Greenport	Toer. Recr.	Klimaat	Mobil.	Groen	Wonen	Werken
Toename aan-deel fiets/OV	+	+	+		+		+	+	+	+
Voldoende ruimte voor wonen		+	+				+		+	
Voldoende ruimte voor werken	+	+	+	+	+		+			+
Integrale veiligheid						+	-/+		+	
Klimaat-bestendig				+		+		+		
Afname reistijden	+/-	+/-		-			+		+	+
Groei banen lager opgel.	+	+	+	+	+			+		+
Opleidings-Niveau			+							
Sociale stijging	+	+	+	+	+		+		+	+
Kwaliteit openb. ruimte	+	+	+			+		+	+	0/+

