



Gemeente Den Haag
Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Masterplan

Knoop Moerwijk

"Havenkwartier aan de stedenbaan"

december 2009

wéreldestad

Structuurvisie Den Haag 2020

RandstadRas
aan zee

4049a

402



“Havenkwartier aan de Stedenbaan”

Knoop Moerwijk



Masterplan Knoop Moerwijk neemt een bijzondere plaats in onder de Haagse masterplannen. Het toont de uitwerking van een stedelijke trend: verdichting rond een vervoersknooppunt. Dat is per definitie duurzaam. De nieuwe Stedenbaan gaat langs het station Moerwijk lopen. Dat betekent een snelle, frequente verbinding over het spoor met de rest van de Randstad. Amsterdam, Delft, Rotterdam: je bent er zo.

Knoop Moerwijk wordt daardoor een gunstige uitvalsbasis om in te wonen en te werken. Het masterplan voorziet dan ook in de bouw van een flink aantal woningen en passende voorzieningen direct aan of op loopafstand van het nieuwe station. Deze liggen niet alleen gunstig vanwege de snelle verbindingen naar buiten, maar ook omdat het stadscentrum vlakbij is. Er ontstaat een nieuw woonmilieu voor bewonersgroepen voor wie mobiliteit en de nabijheid van het centrum belangrijk is. Oogstrelende architectuur en een uitnodigend, gevarieerd aanbod van functies maken bezoekers nieuwsgierig naar wat Den Haag te bieden heeft en verleiden hen uit te stappen. Het nieuwe station Moerwijk wordt een levendig ontmoetingscentrum, waar je je niet hoeft te vervelen.

De nieuwe inrichting en bebouwing keren terug naar het stoere karakter van dit havenkwartier. Het water krijgt weer de aandacht die het verdient. Het Laakkanaal komt weer tevoorschijn; kades worden in ere hersteld; twee bruggen zorgen ervoor dat het water niet langer een onneembare barrière is, maar duidelijk in de stad wordt gevoeld. Rondom het station komt een levendig plein, waar reizigers hun trein gaan halen of, op weg naar huis, een vergeten boodschap doen. De ecologische zone vanaf de Erasmusweg wordt verbonden met het oude veenriviertje de Laak. Hierdoor zie je meer groen om je heen en ga je je omgeving anders beleven. De fiets krijgt voorrang. Fietsenstallingen en veilige fietsroutes, het is allemaal ruimschoots in het plan voorzien.

Dit is een eindbeeld, een ambitieus vergezicht. Natuurlijk kan Den Haag dit niet alleen maar ik denk dat er uitstekende argumenten zijn voor marktpartijen en overheden om hun medewerking en steun aan deze toekomstvisie te verlenen. Knoop Moerwijk en Den Haag zijn er klaar voor!

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'Marnix Norder'.

Marnix Norder
Wethouder Bouwen en Wonen

Inhoud

01	Inleiding	10	04	Planbeschrijving	34
	1.1 Opgave			4.1 Ruimtelijke hoofdstructuur	
	1.2 Planproces			4.2 Programma	
	1.3 Opstellen masterplan			4.3 Verkeer en infrastructuur	
	1.4 Status masterplan			4.4 Openbare ruimte en groen	
02	Beschrijving plangebied	16	05	Duurzaamheid en milieu	48
	2.1 Ligging			5.1 Algemene ambities	
	2.2 Historie			5.2 Milieutoets	
	2.3 Barrières			5.3 Duurzaamheid	
	2.4 Functies				
	2.5 Plangebied				
03	Visie en ambitie	22	06	Ontwikkelstrategie	54
	3.1 Visie			6.1 Inleiding	
	3.2 Ambitie			6.2 Financiële haalbaarheid	
				6.3 Risico-actorenanalyse	
				6.4 Ontwikkelstrategie	
				6.5 Fincancieringsstrategie	

07 **Communicatie**60

- 7.1 Samenspraak
- 7.2 Waarover samenspraak?
- 7.3 De campagne
- 7.4 Resultaten
- 7.5 Vervolg

08 **Vervolg**64

- 8.1 Planvorming voor de eerste fase
- 8.2 School -en kindertuinen
- 8.3 Woonboten
- 8.4 Bedrijven willem dreespark
- 8.5 Tankstation
- 8.6 Pannenkoekenhuis
- 8.7 Verbetering stationsomgeving

09 **Bijlagen**68

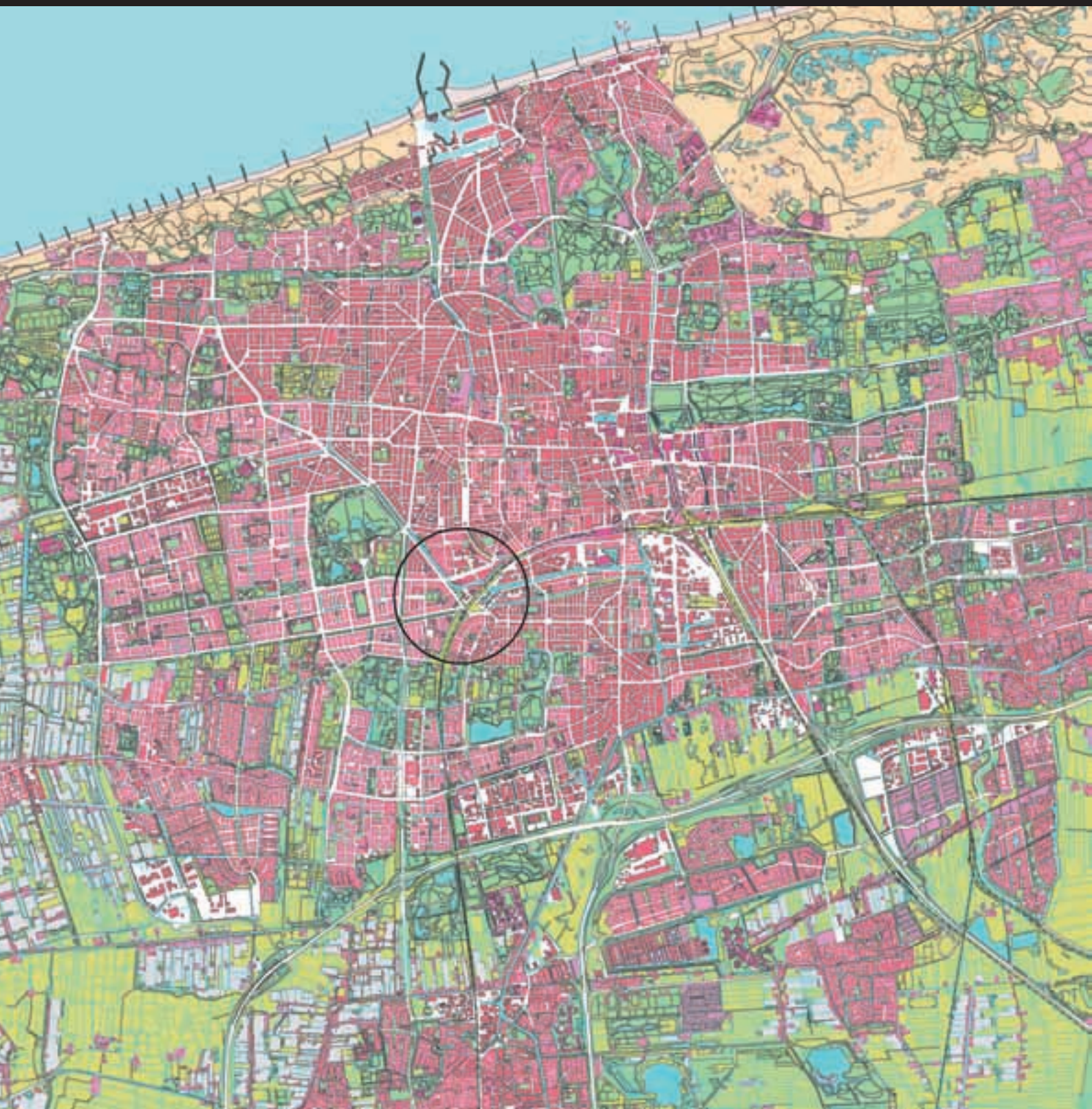
- A Beschrijving deelgebieden
- B Planfasering

Rapporten82

- 1 Rapport Merkator
- 2 Rapport KCAP
- 3 Rapport Movares
- 4 Rapport Tauw
- 5 Ontwikkelstrategie
- 6 Resultaten Samenspraak

Colofon83

Samenvatting



Den Haag met lokatie 'Knoop Moerwijk'

Samenvatting

Opgave

In de structuurvisie Den Haag 2020 heeft de stad een ambitieuze toekomstvisie neergezet. Den Haag wil een Wéreldstad aan Zee zijn: een aantrekkelijke stad voor bewoners, bezoekers, werknemers en bedrijven, met een gevarieerd aanbod aan woon- en werkmilieus, voorzieningen, cultuur en recreatie. De structuurvisie wordt uitgewerkt in negen gebiedsontwikkelingen. Eén hiervan is de omgeving van het station Moerwijk: Knoop Moerwijk.

Belangrijke opgave voor Knoop Moerwijk is om de bereikbaarheid van de omliggende wijken met openbaar vervoer te verbeteren. Hiermee sluit Knoop Moerwijk aan op de komst van het vervoersconcept 'Stedenbaan'. Dit is een concept voor de Zuidvleugel van de Randstad en voorziet onder andere in een snelle, hoogfrequente en comfortabele OV-verbinding. Stedenbaan gaat niet alleen over bereikbaarheid, maar ook over de combinatie van bereikbaarheid en stedelijke verdichting rondom multimodale knooppunten in de Randstad. Knoop Moerwijk is één van de pilotprojecten van Stedenbaan en heeft de potentie om de bereikbaarheid van het centrum van Den Haag met het openbaar vervoer te vergroten.

Vanuit de structuurvisie en het Stedenbaanconcept worden voor Knoop Moerwijk de volgende opgaven geformuleerd:

1. Het ontwarren van de infrastructurele knoop ter plekke.
2. Het benutten van de kansen voor openbaar vervoer en de fiets.
3. Het verbinden van de omliggende wijken.
4. Het toevoegen van een centrum-stedelijk programma.



Proces

De gemeenteraad heeft de Nota van Uitgangspunten in april 2008 goedgekeurd. Na de zomer is samspraak gevoerd. Eén van de resultaten daarvan was de instelling van een klankbordgroep. Deze is nauw betrokken geweest bij belangrijke afwegingen voor het masterplan. Daarnaast zijn ook andere, externe partijen geraadpleegd op stakeholdersbijeenkomsten en een expert-meeting.

Parallel aan het opstellen van het masterplan is een milieutoets uitgevoerd. Deze heeft een rol gespeeld bij de keuze om geen tunnel in het plangebied te bouwen en heeft geleid tot aanpassingen in de verkaveling.

Het masterplan heeft de status van structuurvisie en is niet direct gericht op uitvoering. Voordat de uitvoering daadwerkelijk kan beginnen, zullen er stedenbouwkundige plannen, openbareruimteplannen, bestemmingsplannen enz. gemaakt worden. Deze plannen volgen de normale besluitvormingsprocedure.

Van visie naar plan

Het masterplan legt drie zaken vast: de visie, de hoofdstructuur en de ontwikkelstrategie. De visie is opgebouwd uit vier ambities:

1. Knoop Moerwijk wordt een duurzame en flexibele stadsontwikkeling;
2. Knoop Moerwijk krijgt een goed bereikbaar station en ruimte voor de fiets;
3. Knoop Moerwijk wordt een levendig stedelijk gebied, waar mensen elkaar ontmoeten.
4. Knoop Moerwijk krijgt een herkenbaar, eigen karakter in stad en regio.

Uiteindelijk heeft dit alles geleid tot het concept: *'Havenkwartier aan de Stedenbaan'*.

Een duurzame en flexibele stadsontwikkeling

Het verdichten rond station Moerwijk is een duurzame stadsontwikkeling. Hierdoor worden het openbaar vervoer en de fiets een serieus alternatief voor de auto en blijft de schaarse groene ruimte in de Randstad onbebouwd. Duurzaamheid is ook in de verdere planvorming een belangrijk aspect. Er is veel aandacht voor meervoudig ruimtegebruik, opties voor geothermie en ecologie. Zo wordt het

oude veenrivierviertje De Laak in ere hersteld onder het spoorviaduct.

Het verdichten van stationslocaties is een complexe, langdurige en kostbare zaak. Dit maakt het noodzakelijk om deze verdichting te faseren, zodat ingespeeld kan worden op nieuwe inzichten en ontwikkelingen. Het masterplan bevat daarom een fasering, waarin elke stap een verbetering betekent ten opzichte van de oude situatie, maar ook het eindbeeld weer wat dichterbij brengt.

Een goed bereikbaar OV-knooppunt en ruimte voor de fiets

Het huidige station krijgt veel meer betekenis, voor de omliggende krachtwijken en voor het nieuwe Havenkwartier. Zo wordt de overstap op onderliggend openbaar vervoer verbeterd en wordt de betekenis van de fiets voor het station vergroot door de toevoeging van fietsvoorzieningen. Ook de fietsroutes naar het station worden verbeterd, bijvoorbeeld langs de Troelstrakade, over het Laakkanaal en richting Den Haag Zuidwest. De uitstekende aantakking op het OV-netwerk van de Randstad vergroot de kansen voor de bewoners van de wijken Transvaal en Den Haag Zuidwest. Het station wordt verlengd en krijgt een opgang aan de kant van Laakhavens. Daar komt een nieuw stationsprogramma en worden de voormalige havengebieden goed ontsloten.

Een levendig stedelijk gebied, waar mensen elkaar ontmoeten

Rond het station komt nieuw regionaal en een intensief stedelijk programma. In het gebied worden ca. 800 woningen en 35.000 m² overig programma toegevoegd. Dit overige programma concentreert zich rond het stationsplein en langs het water. De mix van functies zorgt hier voor activiteit en levendigheid. Er wordt ongeveer 750m nieuwe openbare kade toegevoegd en twee bruggen over het Laakkanaal voor langzaam verkeer. Hierdoor wordt het mogelijk om langs het water van de Laakhavens naar het Zuiderpark te lopen.

Een herkenbaar, eigen karakter in stad en regio

Knoop Moerwijk is de entree van het nieuwe centrumgebied van Den Haag en heeft een eigen karakter door de intensieve bebouwing en het gebruik en de sfeer van het water. Het water verbindt de voormalige havengebieden van de Groente- en Fruitmarkt, de Laakhavens en de Binckhorst. Langs dit water ontstaan nieuwe, interessante plekken om te verblijven en elkaar te

ontmoeten. Knoop Moerwijk voegt een specifiek woon/werkmilieu toe dat van het water profiteert en het gebruik van het water in Den Haag stimuleert.

Hoofdstructuur

De hoofdstructuur bestaat uit twee elementen: de stadsallee en het waterfront.

Stadsallee

De Stadsallee loopt vanaf de Lozerlaan tot aan de Neherkade. Deze heeft het karakter van een groene, royale allée door de boombeplanting, de gescheiden rijbanen, vrijliggende fietspaden en een groene ecologische singel en trambaan. De doorstroming voor het autoverkeer wordt verbeterd door herinrichting van het kruispunt met de Troelstrakade en het - op termijn - ongelijkvloers maken van het Hildebrandplein.

Het station en het stationsplein liggen ook aan de stadsallee. Door zijn ruime, groene karakter is de weg een centraal element tussen de tuinsteden en de nieuwe centrumzone.

Waterfront

Het waterfront verbindt de verschillende voormalige havengebieden. Het water en de kades vormen een continue route langs interessante plekken. Door een specifieke inrichting wordt deze route herkenbaar in de stad. Het waterfront in het Willem Dreespark wordt autoluw. Hierdoor ontstaat ruimte voor fietsers en voetgangers, ruimte voor plekken aan (en wellicht op) het water en ruimte om prettig in te wonen.

Het masterplan moet schakelen tussen verschillende schalen. Enerzijds gaat het om een concrete gebiedsontwikkeling van een voormalig haven/bedrijfsgebied. Anderzijds gaat het om het versterken van een station, waarvan de betekenis uitstijgt boven de gebiedsontwikkeling. De positie van het station is vastgelegd in een visiekaart. De hoofdstructuur is vastgelegd in een plankaart.

Ontwikkelstrategie

De totale kosten van het plan zijn geraamd op ca. € 100 miljoen (netto contante waarde per 1-1-2009) bestaande uit € 70 miljoen voor de bovenplanse infrastructuur, € 17 miljoen voor de tekorten op de ontwikkelingslocaties, nog te vermeerderen met € 13 miljoen voor de onrendabele kosten van het parkeren.

Hiervoor is nog geen dekking. In het Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling (IpSO) 2009 is de 1e fase Knoop Moerwijk ingedeeld bij 'planstudiefase B'. In de Programmabegroting 2010 is daarvoor € 10 miljoen opgenomen in de Reserve Grote Projecten.

Van dit bedrag wordt € 1,55 miljoen aangewend voor de dekking van de vermindering van de grondopbrengsten in het plan Petroleumhaven (LA 39), die veroorzaakt worden doordat er aan het Hildebrandplein geen grond kan worden uitgegeven voor een benzinestation. Hiervoor wordt separaat een raadsvoorstel voorgelegd. Daarnaast is onlangs € 1 miljoen geormerkt voor het Masterplan Kijkduin. Het overgebleven bedrag, ca. € 7,5 miljoen wordt gereserveerd voor de uitvoering van het Masterplan. Met dit bedrag kan het negatieve saldo van de eerste fase nagenoeg gedekt worden, maar dit zal pas worden geoperationaliseerd als er zicht is op middelen van het rijk en/of andere overheden.

Het gaat hierbij ten slotte om een project dat gezien kan worden als voorbeeldproject voor stedelijke verdichting in de directe nabijheid van een OV-knooppunt: een typisch Stedenbaanproject zoals o.a. in de rijksnota Randstad 2040 wordt gepropageerd.

Voor de vervolgfases is de dekking nog niet benoemd. Deze zijn wel opgenomen in het IpSO, maar dan onder de noemer 'planstudiefase A', waarvan de realisatie tussen 2015 en 2020 plaatsvindt.

Het masterplan heeft de status van structuurvisie en is niet direct gericht op uitvoering. Voordat de uitvoering daadwerkelijk kan beginnen, zal er per fase een projectdocument worden vastgesteld, evenals openbare ruimteplannen, bestemmingsplannen enz. die conform de geldende procedures zullen worden voorbereid en worden voorgelegd aan de raad.

Voor ontwikkelingen die zich eerder al vanuit de markt voordoen biedt het masterplan een stevig raamwerk, deze ontwikkelingen zullen niet worden tegengehouden zolang ze niet strijdig zijn met de ambities van dit masterplan.

De ontwikkelstrategie is erop gebaseerd dat de benodigde middelen gefaseerd beschikbaar zullen komen, waarbij er nog geen zekerheid is over de middelen voor de volgende fase. Uitgangspunt

01 Inleiding

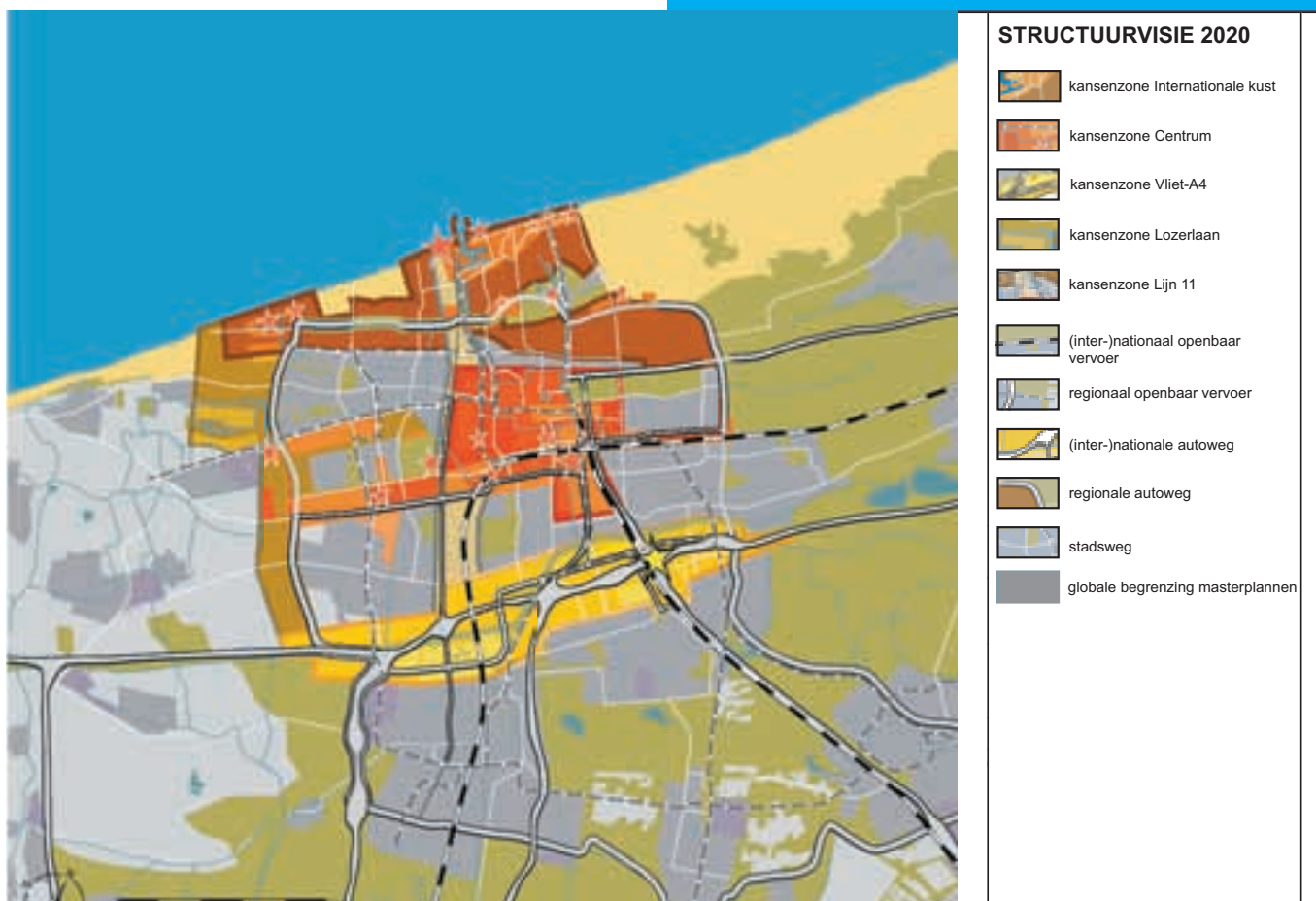


1.1 Opgave

Structuurvisie Den Haag 2020, 'Wérelldstad aan Zee'

Structuurvisie Den Haag 2020, Wérelldstad aan Zee is een toekomstvisie op de stad. De gemeente wil groeien naar 515.000 inwoners in 2020. Met zo'n inwonertal moet je ingrepen in de stad doen op het gebied van o.a. verkeer en voorzieningen om haar aantrekkelijk te maken om in te wonen en te werken. Deze groei is ook goed voor de werkgelegenheid. In totaal moeten er zo'n 30.000 woningen bij komen. De gemeente heeft negen gebieden in de stad aangewezen waar kansen liggen om op de een of andere manier een bijdrage te leveren aan deze groei. Knoop Moerwijk is daar een van.

Dit hoofdstuk gaat in op de opgave voor het masterplan van Knoop Moerwijk zoals die is omschreven in de Structuurvisie Den Haag 2020, 'Wérelldstad aan Zee'. Verder bevat het een beschrijving van het planproces. In dat kader besteedt het aandacht aan de afweging die is gemaakt om al dan niet een tunnel in het plan op te nemen. Dit masterplan krijgt de status van een structuurvisie.



Knoop Moerwijk is de benaming die de gemeente gebruikt voor het gebied rondom station Moerwijk, dat de wijken Laak, Laakhaven, Moerwijk en Spoorwijk met elkaar verbindt. Dit drukke vervoersknooppunt vraagt om grote ruimtelijke ingrepen: niet alleen op het station zelf, dat onvoldoende gebruikt wordt, maar ook rondom het station.

Bereikbaarheid van de stad is een zeer belangrijk thema in de structuurvisie. Eén van de ambities is de relatie met de regio te versterken. Voor het autoverkeer wordt hierbij ingezet op het Trekvliesstracé, de Internationale Ring en de CentrumRing. De Erasmusweg/Neherkade is de belangrijkste dwarsverbinding tussen de Internationale Ring en de CentrumRing. Deze verbinding wordt de 'stedelijke as' genoemd. Momenteel is Knoop Moerwijk een knelpunt hierin.

Afgezien van de ontsluiting met de auto is de bereikbaarheid met het openbaar vervoer minstens zo belangrijk. Ook het openbaar vervoer speelt een prominente rol in het verbinden van de regio met Den Haag. Hiervoor zet Den Haag niet alleen in op nieuwe Randstadrailverbindingen naar Rotterdam, Delft en Zoetermeer, maar ook op de komst van de Stedenbaan. Knoop Moerwijk is een van de pilotprojecten van Stedenbaan – een snelle, comfortabele treinverbinding met een hoge frequentie die in de Randstad gaat rijden - en heeft hierdoor de potentie om de bereikbaarheid van het Haagse centrum met openbaar vervoer aanzienlijk te vergroten.

Den Haag is bezig nieuwe stedelijke woonmilieus te ontwikkelen. Het centrumgebied breidt zich de komende jaren uit richting de Binckhorst en Laakhavens. De multiculturele wereld van Transvaal met de Haagse Markt wordt onderdeel van de nieuwe centrumzone. Ook de Dynamische Zone in Den Haag Zuidwest gaat meer bij deze Centrumzone horen. Knoop Moerwijk speelt een centrale rol in het verbinden van deze nieuwe centrumgebieden. De kansen voor Knoop Moerwijk liggen vooral in de goede bereikbaarheid en de overstapmogelijkheden voor het openbaar vervoer, en in het water voor het maken van aantrekkelijke woonmilieus in combinatie met (openlucht)recreatie. Hier kan een plek gecreëerd worden met veel dynamiek en een eigen identiteit,



Van knoop



.....tot knoop!

die de verschillende stadsdelen op diverse manieren met elkaar verbindt.

Voor Knoop Moerwijk kunnen dus concreet de volgende opgaven worden geformuleerd:

- Het ontwarren van de infrastructurele knoop.
- Het benutten van de kansen voor openbaar vervoer.
- Het verbinden van de omliggende wijken.
- Het toevoegen van een centrumstedelijk programma.

Deze opgave is uitgewerkt in het masterplan voor Knoop Moerwijk.

Kaders voor toekomstige ontwikkeling

Het masterplan is gericht op de ontwikkeling van het plangebied tot 2020. Deze middellange planningshorizon betekent dat het masterplan enerzijds een duidelijke visie moet bieden, anderzijds voldoende flexibel moet zijn voor toekomstige uitwerkingen van de verschillende onderdelen van het plan.

Het masterplan voor Knoop Moerwijk heeft drie doelstellingen:

1. Het moet de gemeentelijke ambitie voor de omgeving van het station Moerwijk vastleggen.
2. Het moet de toekomstige ruimtelijke structuur en dan vooral de complexe infrastructuur vastleggen, met voldoende flexibiliteit in de verdere uitwerking
3. De ontwikkelstrategie moet duidelijk zijn. Belangrijk bij het realiseren van het masterplan is het samenbrengen van de verschillende partijen die betrokken zijn bij de ontwikkeling en het generen van geldstromen om de ontwikkeling daadwerkelijk te realiseren.

In het masterplan wordt de positie van de infrastructuur vastgelegd. Het bevat zorgvuldige uitwerkingen van het tracé voor het doorgaand autoverkeer, van de ontsluiting van het station en openbaar vervoer en tenslotte ook van de ligging van de ecologische verbindingszone onder het spoor.

Daarnaast zijn de verschillende deelontwikkelingen in fases verdeeld. Deze ontwikkelingen zijn deels afhankelijk van de infrastructurele ingrepen.

Binnen de ontwikkelingsvelden is nog vrijheid in de uitwerking. Het masterplan bevat een rekenmodel om zicht te krijgen op de financiële aspecten van de ontwikkeling van Knoop Moerwijk. Dit heeft een indicatief karakter. Bij een langjarige ontwikkeling als een stationsomgeving is flexibiliteit een voorwaarde.

1.2 Planproces

De gemeente heeft het plan- en besluitvormingsproces om te komen tot het Masterplan Knoop Moerwijk opgedeeld in een aantal fasen. Na de vaststelling van de Structuurvisie Den Haag 2020, Wêreldstad aan Zee heeft zij een Nota van Uitgangspunten Knoop Moerwijk (NvU) opgesteld.

Dit is een globaal document, dat in april 2008 is vastgesteld. In de NvU staan de belangrijkste uitgangspunten genoemd voor de toekomstige ontwikkelingen in het gebied.



Uitgangspunten kaart Knoop Moerwijk

Nota van uitgangspunten

Voorafgaand aan de formulering van de uitgangspunten zijn op hoofdlijnen verschillende ambities voor het masterplan in beeld gebracht. Allereerst krijgt Knoop Moerwijk ruimtelijk en programmatisch een duidelijke, eigen identiteit in

stad en in regio. Daarnaast wordt Knoop Moerwijk een levendig en stedelijk gebied. Hierbij wordt de verkeersknoop opgelost en het station wordt een transferpunt voor het openbaar vervoer. Het wordt een duurzaam gebied waarin zorgvuldig met milieu-aspecten is omgegaan.

De vier ambities zijn uitgewerkt in de uitgangspunten. Deze zijn gebaseerd op ontwerponderzoek, programmatisch en financieel onderzoek van verschillende varianten. Ze zijn besproken met bewoners, marktpartijen en andere betrokkenen in de samenspraak.

Samenspraak

Na vaststelling van de Nota van Uitgangspunten door de gemeenteraad in april 2008, is er in september 2008 een intensief samenspraaktraject georganiseerd met bewoners en andere belanghebbenden. Zij werden uitgenodigd mee te praten over de plannen aan de hand van een aantal thema's:

- wonen, werken en leven;
- station en verkeer;
- gebouwen en pleinen;
- duurzaam en veilig.

De samenspraak heeft veel ideeën en reacties opgeleverd. Waar dat mogelijk was, zijn die verwerkt in het masterplan. Er is ook vanuit de samenspraak een klankbordgroep geformeerd van bewoners en ondernemers. Deze klankbordgroep is betrokken bij de voortgang van het masterplan en heeft de gelegenheid gekregen om inhoudelijk te reageren. Deze reactie is opgenomen in de rapportage van de samenspraak ^{*1}

Betrokkenheid overige partijen

Naast de bewoners die in de klankbordgroep vertegenwoordigd waren, is regelmatig overlegd met overige belanghebbenden. Een aantal partijen is direct betrokken in het proces rond het opstellen van het masterplan. Zo hebben Prorail en HTM deelgenomen aan de ateliers over de infrastructuur. Belangengroepen zijn geregeld geconsulteerd op stakeholdersbijeenkomsten - onder andere de Fietsersbond, Haags Milieu Centrum, woningcorporaties, Stabij, Stroom en bewonersorganisaties.

Ook is een speciale expertmeeting georganiseerd rond het masterplan. Daar namen onafhankelijke deskundigen aan deel die om een reactie werd gevraagd.

Al deze bijeenkomsten hebben geleid tot het aanscherpen van het masterplan.

In hoofdstuk 7 komt de opzet en verloop van de samenspraak nader aan de orde. In de voorafgaande hoofdstukken komen dit soort 'samenspraakkaders' voor. Deze bevatten reacties van deelnemers of lichten toe wat er met een reactie is gebeurd. Alle letterlijke reacties uit de samenspraak staan in het rapport 'Resultaten Samenspraak'.

1.3 Opstellen masterplan

Na de samenspraak is de gemeente gestart met de uitwerking van het masterplan. Daarvoor zijn vier ateliers ingericht: Conceptontwikkeling, Infrastructuur, Milieu/duurzaamheid en Ontwerp. De ateliers zijn parallel aan elkaar gehouden en hebben elkaar daardoor beïnvloed. Externe partijen hebben deelgenomen.

Milieutoets

Na een eerste bewerking in de ateliers Conceptontwikkeling, Infrastructuur en Ontwerp is het tussenproduct getoetst op verschillende milieu-aspecten.

Er zijn twee infrastructurele varianten getoetst die grote gevolgen hebben voor de inrichting van het plangebied: een variant met een lange tunnel tussen de Erasmusweg/Neherkade en een variant met een ongelijkvloerse kruising bij het Hildebrandplein. Mede op basis van de milieutoets is uiteindelijk gekozen voor de variant met de ongelijkvloerse kruising.

Vervolgens is het tussenproduct op onderdelen aangepast. Zo is de ontsluitingsstructuur in het Willem Dreespark veranderd om de geluidsoverlast van het spoor dichterbij de bron te kunnen aanpakken.

De overige milieu-aspecten worden uitgewerkt in hoofdstuk 5.

Studie infrastructuur

Een belangrijke opgave voor het masterplan is een goede inpassing van infrastructuur, station en ecologie op deze locatie. In de Nota van Uitgangspunten is voorgesteld bij het Hildebrandplein een ongelijkvloerse kruising te maken. Uit de samenspraak bleek echter een grote voorkeur voor een variant met een tunnel. Daarom is ook deze variant uitgewerkt bij het opstellen van het masterplan. Hieronder zijn de uitkomsten van de studie op beide varianten en de afweging die gemaakt is kort samengevat:

Variant met tunnel tussen de Erasmusweg/Neherkade

In de tunnelvariant neemt het autoverkeer op maaiveld ter plaatse van de verkeersknoop sterk af. Daardoor wordt het gemakkelijker de hoofdroute over te steken. Het straatbeeld wordt rustiger en het verkeer veiliger. De ecologische verbinding wordt gerealiseerd met een nieuwe onderdoorgang onder het spoor boven de tunnel.

Er komt iets meer ruimte beschikbaar in de huidige onderdoorgang, waardoor de langzaamverkeerverbinding tussen de wijken wordt verbeterd.

De kwaliteit van de OV-knoop blijft in deze variant zoals die nu is: een minder optimale overstapsituatie, waarbij bus en tram op enige afstand van het station en van elkaar liggen. Daar staat tegenover dat auto en fiets er in deze variant aanzienlijk op vooruit gaan. Ondanks de tunnel blijft

^{*1} Rapport 6. 'Resultaten Samenspraak'

een groot deel van het autoverkeer bovengronds rijden. Daarnaast trekt een tunnel meer verkeer door de stad dan geen tunnel.

Variant met ongelijkvloerse kruising

In de variant met een ongelijkvloerse kruising bij het Hildebrandplein wordt de verkeerssituatie sterk verbeterd. Door de combinatie van het afwaarderen van de Troelstrakade en de ongelijkvloerse kruising wordt de doorstroming van het doorgaande autoverkeer goed georganiseerd. Fietzers en voetgangers kunnen veiliger oversteken. In deze variant wordt het spoorviaduct verbreed. Hierdoor ontstaat ruimte voor de ecologische verbinding en een compacte OV-knoop. Tram, bus en trein liggen dicht bij elkaar. De OV-knoop ligt aan de noordkant van het viaduct en sluit aan bij de nieuwe (stations)programma's.

Keuze

Na verdere studie en uitwerking van de aspecten kosten, milieu en veiligheid is gekozen voor de variant met de ongelijkvloerse kruising. De tunnelvariant voldoet maar ten dele aan de gestelde ambities. Het openbaar vervoer (tram en trein) en de voetgangers komen er bekaaid vanaf. Wanneer je daar iets aan wilt doen, leidt dat tot nog hogere kosten. Hoewel de tunnel meer ruimte biedt voor ecologie bij de knoop, wordt de ecologische zone langs de Erasmusweg ernstig versmald door de tunnelmond ter plekke. De verwachting was dat de tunnel op milieuaspecten veel hoger zou scoren dan de variant zonder tunnel. Dit blijkt echter niet het geval. Vooral bij de tunnelmonden treden ernstige milieuproblemen op. Daarnaast is de variant met de ongelijkvloerse kruising minder kostbaar (ca. € 70 miljoen) dan de variant met tunnel (ca. € 130 miljoen). Een ander belangrijk aspect dat heeft meegewogen, is dat de tunnelvariant niet te faseren is. De variant met de ongelijkvloerse kruising is dat wel. Dit vergroot de haalbaarheid en de flexibiliteit van de ontwikkeling.

Vervolg proces

Het masterplan is nog niet de definitieve uitwerking van het plangebied. Voordat er gebouwd kan worden, moeten er eerst nieuwe projectdocumenten en bestemmingsplannen komen. Deze fase begint na de vaststelling van het masterplan door de gemeenteraad. Het vervolgproces wordt nader beschreven in hoofdstuk 6, Haalbaarheid en ontwikkelstrategie.

1.4 Status masterplan

Het Masterplan Knoop Moerwijk heeft de status van structuurvisie als bedoeld in artikel 2.1 Wet ruimtelijke ordening. Op 1 juli 2008 zijn de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening in werking getreden. In de nieuwe wet is een aantal nieuwe planvormen opgenomen. Een daarvan is de structuurvisie. Het masterplan vormt door zijn status van structuurvisie een beleidsstuk met de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van het gebied. Een onderdeel is ook een beschrijving van de wijze waarop de voorgenomen ontwikkeling verwezenlijkt wordt.

Het masterplan vormt de basis voor de bestemmingsplannen en projectbesluiten. Het kan als grondslag dienen voor het aanwijzen van gronden in het kader van de Wet voorkeursrecht gemeenten en biedt de mogelijkheid om bovenplanse kosten te verhalen.

“Breng het verkeer ondergronds!”

Tijdens de samenspraak gaven bewoners aan dat een tunnel onder het station Moerwijk een goede oplossing is voor de overlast veroorzaakt door het doorgaande autoverkeer. Zij maken zich zorgen over de verkeersveiligheid (onoverzichtelijkheid van het kruispunt en onveilige oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers) en over de milieuoverlast door het (toenemende) verkeer. Na de samenspraak is een onderzoek gestart naar de haalbaarheid van een tunnel en de voor- en nadelen hiervan.

Wel of geen tunnel?

Milieu: milieukundig gezien is een variant met tunnel niet beter dan een variant zonder tunnel (in dit geval een ongelijkvloerse kruising) Bij de tunnelvariant neemt de luchtvervuiling bij de tunnelmonden fors toe. Geluid is een ander probleem. Terwijl het verkeerslawaaï in het gebied afneemt, neemt het toe bij de tunnelmonden.

Verkeer: verkeerstechnisch gezien ‘ontrafelen’ beide varianten de verkeersknoop rondom station Moerwijk. Ook wordt het verkeer in beide gevallen veiliger. De tunnel is het veiligst, omdat de verkeersstromen (tram, auto, fietser en voetganger) maximaal van elkaar worden gescheiden.

Financiën: de (forse) investering in een ondergrondse tunnel weegt niet op tegen de voordelen die deze variant heeft op die van een ongelijkvloerse kruising.

02 Beschrijving plangebied



Dit hoofdstuk gaat in op de ligging en de ontstaansgeschiedenis van het plangebied. Het beschrijft de functies die er nu aanwezig zijn.

2.1 Ligging

Met Knoop Moerwijk wordt het gebied in de directe omgeving van het station Moerwijk bedoeld. Het station ligt op de grens van de centrumzone van Den Haag en de zuidwestelijke tuinsteden. De centrumzone bestaat uit zeer verschillende sferen: de historische binnenstad, het zakelijke Beatrixkwartier, de rauwe havengebieden van de Binckhorst en Laakhavens en de multiculturele diversiteit van Transvaal. Rond Knoop Moerwijk komen deze verschillende sferen letterlijk samen. In het noordwesten ligt de multiculturele wereld van Transvaal, in het noordoosten het voormalige havengebied van Laakhavens en de Binckhorst, en in het zuidwesten de Dynamische Zone van Den Haag Zuidwest. Daarnaast liggen in het zuiden de tuinsteden Spoorwijk en Moerwijk. Met zijn station is Knoop Moerwijk niet alleen belangrijk voor de bereikbaarheid van de tuinsteden, maar in de toekomst ook voor het voormalige havengebied.

Knoop Moerwijk ligt duidelijk in 'het veen' van Den Haag. De krachtwijken Transvaal, Den Haag Zuidwest en Laakkwartier behoren tot de Haagse achterstandswijken. Hier wordt een grote inspanning geleverd om deze wijken een nieuw elan te geven en nieuwe bewonersgroepen aan te trekken. Spoorwijk is grotendeels vernieuwd en dit gaat ook gebeuren met Moerwijk Oost en Zuid. Ook het voormalige bedrijven- en haven terrein van de Laakhavens had een slecht imago. Dit gebied is bezig te transformeren in een levendig stedelijk gebied. Hier komen nieuwe bewoners op af, om te wonen, werken en leven. Kortom, de omgeving van Knoop Moerwijk is volop in beweging. Dit masterplan markeert een nieuwe stap in de ontwikkeling van een dynamisch gebied.

2.2 Historie

Het gebied rond Knoop Moerwijk heeft een roerig verleden. Grootschalige functieverandering en gewijzigde planvorming als gevolg van

maatschappelijke ontwikkelingen hebben ertoe bijgedragen dat het gebied ruimtelijk onafhankelijk is en nooit echt bij de stad heeft gehoord. Tot halverwege de negentiende eeuw is het landbouwgrond en onderdeel van de Noordpolder. Het veenriviertje de Laak zorgt voor de benodigde afwatering naar de Trekvlies. Hierna vindt er een aantal interventies plaats die het gebied definitief veranderen.

Bebouwing

Allereerst wordt halverwege de negentiende eeuw het spoor aangelegd. Het tracé ligt in een ruime bocht door de polder. Het veenriviertje de Laak wordt hierdoor doorsneden. Pas in 1996 wordt op deze kruising het station Moerwijk geopend. De eerste bebouwing stamt uit 1921, en bestaat uit het Zomerhof met de zogenaamde controlewoningen. Hierin worden tot 1938 asociale gezinnen onder toezicht geplaatst om heropgevoed te worden.

Aan het begin van de twintigste eeuw wordt ten zuiden van het spoor een nieuwe binnenhaven aangelegd, de Laakhavens. Deze havens dienen voor de opvang van bedrijven die in de binnenstad geen plek meer kunnen vinden. In 1924 wordt ook het Laakkanaal gegraven als verbinding tussen de Laakhavens en het Westland, voor het vervoer van groente en fruit. Ondertussen verrijzen rond de Laakhavens nieuwe woonwijken: het Laakkwartier en Spoorwijk. Na de Tweede Wereldoorlog wordt ook Moerwijk gebouwd, aan de andere kant van

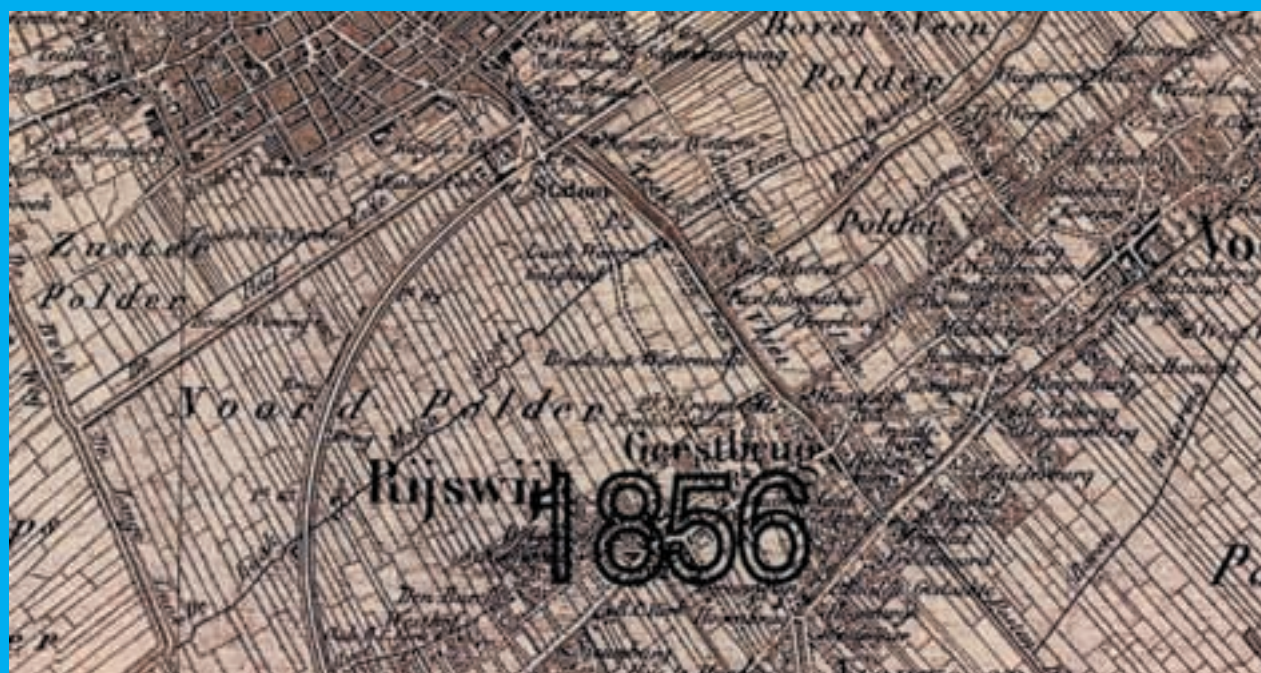
het spoor. In 1963 wordt het Zomerhof gesloopt en worden er een school en drie grote flats van vijftien bouwlagen gebouwd.

Transformatie haven

In de jaren tachtig van de vorige eeuw gaat het slecht met het havengebied. Het vervoer over het water loopt terug terwijl het vervoer over de weg steeds belangrijker wordt. De Neherkade wordt nu de belangrijkste verkeersroute, hoewel die daar niet op berekend is. Het slachthuisterrein, de groente- en fruitmarkt, het groothandelsterrein maken plaats voor woningen, scholen en voorzieningen. Deze transformatie die ruim twintig jaar geleden is gestart, gaat de komende decennia door. Ook Laakhaven West, de Petroleumhaven en het Willem Dreespark zullen transformeren. Het station Moerwijk, dat zich volledig richtte op de tuinsteden, moet een nieuwe positie krijgen. Hierbij moeten de nodige fysieke barrières in het plangebied, die in de loop der tijd zijn ontstaan, worden weggenomen.

2.3 Barrières

Bij Knoop Moerwijk komen verschillende belangrijke lijnen door de stad samen. Het oorspronkelijke veenriviertje de Laak, de stedelijke hoofdweg Erasmusweg/Neherkade, de spoordijk en het Laakkanaal. Deze grote structuren staan allemaal los van elkaar en doorkruisen het plangebied. Hun aanwezigheid heeft geleid tot ruimtelijke en programmatische versnippering.



Topografische kaart 1856

De onderdoorgang bij de spoordijk is een knelpunt voor het doorgaande auto- en fietsverkeer, de voetgangers en de ecologie. Deze is verwarrend en desoriënterend voor het doorgaande auto- en fietsverkeer. Voor auto's is niet de onderdoorgang zelf het knelpunt, maar de kruisingen aan weerszijden hiervan. De kruising Troelstrakade/ Erasmusweg en die op het Hildebrandplein beperken de capaciteit en de doorstroming op de hoofdroute. De verwachting is dat het verkeer hier ver voor 2020 vast loopt. Ook ontbreekt een vloeiende, duidelijke lijn in het tracé. Hetzelfde geldt voor de doorgaande fietsroute vanuit Den Haag Zuidwest richting het centrum. Daarnaast is het fietspad langs het noordelijke landhoofd in het spoorviaduct te smal en daardoor zelfs gevaarlijk. Bij het station zelf zijn te weinig fietsvoorzieningen. Voor zowel fietsers als voetgangers geldt dat de doorgaande route voor het autoverkeer, de trambaan, het Laakkanaal en de spoordijk grote barrières zijn, die hun dwingen een omweg te maken. Voor voetgangers liggen bovendien de haltes van bus, tram en trein ver uit elkaar. De overstap op verschillende vormen van openbaar vervoer is niet goed georganiseerd. Hierdoor wordt het gebruik van het openbaar vervoer niet gestimuleerd.

Het spoorviaduct is ook een knelpunt voor de ecologische verbinding langs het veenriviertje de Laak. Zowel in Den Haag Zuidwest als in het Laakkwartier volgt het riviertje zijn oorspronkelijke

route. Ter hoogte van het spoorviaduct is het riviertje onzichtbaar. Het loopt via duikers onder de spoordijk en de autoroute door. Van een ecologische verbinding is geen sprake.

2.4 Functies

Ten noordwesten van het spoor ligt het Willem Dreespark. Hier staan drie hoge flats (ca. 300 woningen) naast een aantal maatschappelijke voorzieningen, bedrijven, een tankstation en atelierwoningen. Langs de rand van het Willem Dreespark liggen woonboten op het Laakkanaal. Ten oosten van het spoor ligt de Petroleumhaven. Hier zijn onder andere school- en kindertuinen te vinden. De Petroleumhaven grenst aan Laakhaven West. Hier wordt een voormalig bedrijventerrein geherstructureerd tot een woongebied in combinatie met kleinschalige bedrijvigheid. Ten westen hiervan, aan de overzijde van het spoor, staan woonwagens naast bedrijvenunits. Aan de zuidkant van het plangebied liggen de tuinsteden Spoorwijk en Moerwijk. Spoorwijk is al grotendeels vernieuwd, Moerwijk Oost gaat de komende jaren drastisch vernieuwen. Beide wijken behouden het karakter van een rustige tuinstad.

Wonen

Het gebied van Knoop Moerwijk valt binnen de administratieve grenzen van drie stadsdelen, te weten de stadsdelen Laak, Centrum en Escamp. Binnen een straal van 1 km vanaf station Moerwijk



Laakkanaal



wonen ca. 30.900 inwoners (gegevens 2007). De stadsdelen zijn gemiddeld tot sterk multicultureel te noemen, uitgaande van het gemiddelde van Den Haag. Binnen een straal van 1 km rond station Moerwijk staan ongeveer 13.800 woningen (gegevens 2006).

Werken

In en rondom het gebied is voornamelijk groot- en kleinschalige bedrijvigheid. Laakhaven West en Petroleumhaven worden getransformeerd tot een gemengd woon- en werkgebied. Het bedrijventerrein Fruitweg wordt tot aan de Fruitweg gehandhaafd. Het gedeelte ten zuidoosten van de Fruitweg (Fruitweg/De Banaan) is opgesplitst in een deel dat bedrijventerrein blijft en een deel dat studiegebied is voor de functies wonen en werken. Het Willem Dreespark bestaat voornamelijk uit kleinschalige bedrijvigheid en een tankstation.

Voorzieningen

Rondom het gebied ligt een aantal voorzieningen. Zowel sport, onderwijs, medische voorzieningen als dienstverlening zijn vertegenwoordigd. In het gebied zelf staat in het Willem Dreespark een school voor meervoudig gehandicapte kinderen en een leerwerkcentrum. In de Petroleumhaven zijn school- en kindertuinen.

Eigendomsverhoudingen

Het bezit in het gebied Knoop Moerwijk is versnipperd. Het Willem Dreespark heeft een aantal percelen dat in gebruik is bij particulieren. Gedeeltelijk zijn deze door de gemeente in erfpacht uitgegeven. Op de in erfpacht uitgegeven percelen staan onder andere drie galerijflats met onderbouw van woningcorporatie Staedion, bedrijfsgebouwen en appartementen. Het particuliere eigendom bestaat uit kantoren, bedrijfsgebouwen en grond.

Fruitweg/De Banaan is gedeeltelijk in particulier eigendom en gedeeltelijk in erfpacht uitgegeven. De erfpacht loopt in 2010 af. De overige percelen in het gebied zijn in volle eigendom van de gemeente en in gebruik dan wel in beheer bij diverse diensten. Daarnaast liggen er diverse woonboten aan de Troelstrakade en de Viaductweg. Deze hebben een vergunning op basis van de Verordening Binnenwateren.

2.5 Plangebied

Op de kaart staan plan- en studiegebied weergegeven. Hoewel het masterplan betrekking heeft op het plangebied, staan de ontwikkelingen in het masterplan niet op zichzelf. Onderdelen van het masterplan kunnen van invloed zijn op ontwikkelingen buiten het plangebied en andersom. Het studiegebied valt binnen een cirkel met een straal van 1200 meter. Dit wordt gezien als het invloedsgebied rond het station. Ontwikkelingen binnen dit invloedsgebied kunnen van betekenis zijn voor het functioneren van het station.

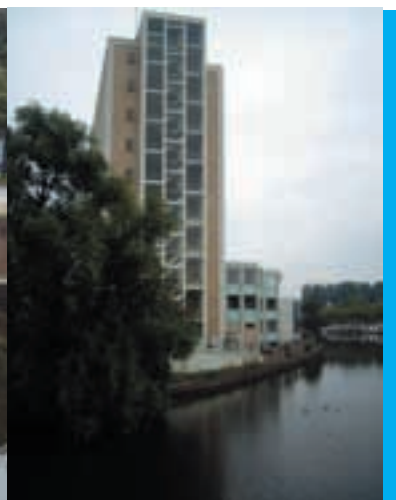
Binnen het studiegebied ligt een veel concreter plangebied. Daarin is daadwerkelijke transformatie mogelijk in het kader van de ontwikkeling van Knoop Moerwijk en daarover worden 'harde' uitspraken gedaan.

Dit plangebied is gewijzigd ten opzichte van de Nota van Uitgangspunten. Zo zijn bijvoorbeeld de kades van de Petroleumhaven betrokken bij de ontwikkeling van Laakhavens West. Hierdoor zijn de programmatische uitgangspunten niet zonder meer vergelijkbaar.





Plan -en studiegebied binnen een straal van 1200 m



03 Visie en ambitie



3.1 Visie

Wérelldstad aan zee

Den Haag heeft in de structuurvisie Den Haag 2020, Wérelldstad aan Zee de ambitieuze toekomstvisie neergezet van een attractieve stad met een gevarieerd, hoogstaand aanbod van woon- en werkmilieus, voorzieningen, recreatie en cultuur. De stad moet blijven groeien om huidige en toekomstige inwoners en bedrijven goed te kunnen bedienen. Het is daarom essentieel om bestaande woningen te verbeteren en nieuwe, verschillende soorten woningen bij te bouwen. Dat geldt ook voor allerhande voorzieningen en bedrijfsruimte. Zo worden er tot 2020 30.000 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen in de stad toegevoegd.

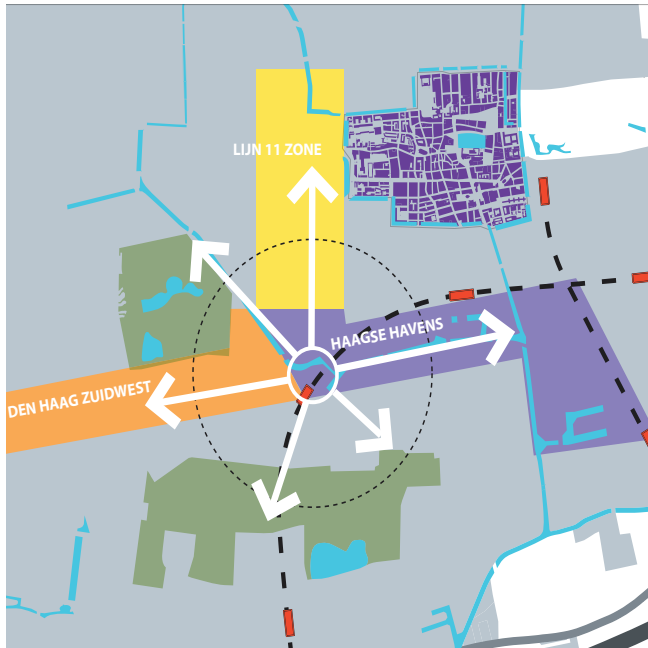
Haaglanden en het Rijk ondersteunen deze ambitie. In heel Haaglanden moeten tot 2020 zo'n 60.000 woningen worden gebouwd om aan de vraag te kunnen voldoen. De onderscheidende en vaak unieke eigenschappen en mogelijkheden van de stad moeten worden aangewend om aantrekkelijke, nieuwe woon- en leefmilieus te maken. In Den Haag komt dit uitgesproken naar voren in de Internationale Kustzone, Centrumzone en A4/Vlietzone, die ieder een eigen karakteristiek en ontwikkelingsrichting hebben. In de Centrumzone wordt het bestaande centrum uitgebreid met enerzijds de hoogstedelijke Laakhavens en Nieuw Binckhorst en anderzijds de multiculturele wereld van Transvaal.

Naast deze fysiek-ruimtelijke aspecten is het investeren in het menselijk kapitaal een belangrijke voorwaarde voor het realiseren van de ambities uit de structuurvisie. De opgave voor de stad, verwoord in de Sociaaleconomische agenda Den Haag 2020, luidt dan ook: investeren in mensen, in binding tussen mensen, in het behoud van de middengroepen en in het aantrekken van talentvolle nieuwkomers. Den Haag maakt een duurzame keuze door te investeren in de bestaande stad en de mensen die daar willen wonen.

Dit hoofdstuk bespreekt de visie en ambities die voor Knoop Moerwijk geformuleerd zijn vanuit het perspectief van de structuurvisie Den Haag 2020 'Wérelldstad aan Zee' en Stedenbaan. Die hebben samen geleid tot het concept 'Havenkwartier aan de Stedenbaan' voor het plangebied.



Knoop Moerwijk in de regio



Knoop Moerwijk als schakel tussen verschillende sferen in het centrumgebied

Stedenbaan

Voor het functioneren van de Randstad als stedelijk netwerk is goed openbaar vervoer een voorwaarde. Voor de ontwikkeling van Den Haag tot een Wéreldstad aan zee is de bereikbaarheid van de verschillende toplocaties in de stad essentieel. De mobiliteit in Den Haag zal alleen maar toenemen. Daarom is het des te belangrijker om in de toekomst een goede bereikbaarheid met een acceptabele reistijd te kunnen garanderen in en rondom de stad.

De gemeente wil de groei van de mobiliteit voor een belangrijk deel opvangen met openbaar vervoer. Knoop Moerwijk heeft met station Moerwijk een sterke troef in handen: Stedenbaan.

Stedenbaan is een speerpuntprogramma van het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel. Samengevat betreft Stedenbaan:

- de verbetering van het treinproduct (in het bijzonder de hogere frequentie van de Sprinter en de invoering van nieuw materieel);
- de verbetering van de kwaliteit van de stations;
- de verbetering van de voorzieningen voor ketenmobiliteit van en naar de stations;
- de intensivering, differentiatie en verbetering van het ruimtegebruik bij de stations.

Station Moerwijk ligt op de lijn Amsterdam - Schiphol - Leiden - Delft - Rotterdam - Dordrecht - Breda. Het openbaar vervoer (OV) bij het

station krijgt een grote impuls door de hogere frequentie waarmee Stedenbaan rijdt en door de nieuwe, comfortabele voertuigen die hij inzet. De bereikbaarheid van stad en regio neemt toe. Het OV profiteert van de integrale inpassing van de stations in de omgeving. Als Stedenbaan gecombineerd wordt met tram 16 en een nieuwe tangentlijn (Leyenburg-station Moerwijk-station Voorburg), krijgt Knoop Moerwijk knooppuntwaarde binnen de agglomeratie.

In de structuurvisie Randstad 2040 omarmt het Rijk het programma Stedenbaan. De verwachting is dat eenderde van de toekomstige woningbouwproductie en tweederde van de kantorenbouw in de zuidvleugel van de Randstad in de nabijheid van de Stedenbaanstations plaats zullen vinden! Momenteel bevindt zich al eenderde van de arbeidsplaatsen en een kwart van de inwoners van de Zuid Holland in de buurt van de Stedenbaanstations.

Sterke kanten en mogelijkheden

De strategische ligging in de Centrumzone is cruciaal voor het bepalen van het ontwikkelingsperspectief voor Knoop Moerwijk. Dit betekent geen ontwikkeling van een suburbaan milieu met vooral grondgebonden woningen, maar een stedelijk milieu met bijbehorende dichtheden van woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen. Er zijn uitstekende mogelijkheden om aan te sluiten en voort te bouwen op de ontwikkeling die gaande is in Laakhavens. Het plangebied van Knoop Moerwijk ligt direct aan Laakhaven West en de Petroleumhaven en vormt de entree van dit nieuwe centrumgebied. Onderscheidend op stedelijk en regionaal niveau is de ligging aan het water. Knoop Moerwijk en Laakhavens vormen samen met de Nieuwe Binckhorst de Haagse Havens: een aantrekkelijke en stoere aaneenschakeling van moderne en stedelijke milieus in de authentieke sfeer van de voormalige Haagse binnenhavens. De Haagse Havens bieden een combinatie van wonen, werken en ontspannen in één groot centrumstedelijk stadsgebied. Dit heeft een positieve uitstraling op de overige omliggende wijken.

De VROM Raad adviseert in Acupunctuur in de hoofdstructuur: gebruik multimodale knooppunten als kristallisatiepunten voor verstedelijking (VROM Raad, maart 2009). Dat is precies wat rond station Moerwijk gebeurt. Het huidige station Moerwijk is een stoptreinstation dat zeer beperkt wordt gebruikt. De komst van Stedenbaan brengt

daar verandering in. Dit deel van het nieuwe centrumgebied van Den Haag, en de andere omliggende wijken worden daardoor per openbaar vervoer uitstekend bereikbaar. Het station gaat beter functioneren door de overstapmogelijkheden op tram, bus en fiets te vergroten en te verbeteren. Hierdoor ontstaat een compacte OV-knoop. Deze versterkt de bereikbaarheid en daarmee de aantrekkelijkheid van het plangebied. De verbetering van de stationsomgeving heeft ook een positief effect op de ontwikkeling van de omliggende wijken. Zowel Laakhavens West en Petroleumhaven, maar ook de herstructurering van Moerwijk Oost en Spoorwijk hebben baat bij deze ontwikkeling.

Knoop Moerwijk krijgt een positieve impuls door het ontwarren van de knoop in de wegverkeersinfrastructuur en door het verminderen van de barrièrewerking van de weg. Het wordt gemakkelijk en veiliger om de wegen over te steken. Zo ontstaat er een goed bereikbaar knooppunt, dat de Haagse Havens bedient met de onderscheidende stedelijke milieus aldaar.

3.2 Ambitie

De visie op Knoop Moerwijk is vertaald in vier ambities:

1. Knoop Moerwijk wordt een duurzame en flexibele stadsontwikkeling.
2. Knoop Moerwijk krijgt een goed bereikbaar station en ruimte voor de fiets.
3. Knoop Moerwijk wordt een levendig stedelijk gebied, waar mensen elkaar ontmoeten.
4. Knoop Moerwijk krijgt een herkenbaar, eigen karakter in stad en regio.

Uiteindelijk hebben deze ambities geleid tot het concept: *'Havenkwartier aan de Stedenbaan'*.¹⁾

Een duurzame en flexibele stadsontwikkeling

Verdichting rond station Moerwijk is een duurzame stadsontwikkeling. Hierdoor wordt het openbaar vervoer een serieus alternatief voor de auto en blijft de schaarse groene ruimte in de Randstad onbebouwd. De basis voor de ontwikkeling van Knoop Moerwijk is duurzaamheid.

Duurzaamheid als terugkerend thema

Duurzaamheid is ook in de verdere planvorming een



Haagse Havens

belangrijk aspect. Het oorspronkelijke veenriviertje de Laak wordt hersteld. De spoordijk en de autoinfrastructuur hebben dit riviertje onderbroken. Zowel de kant van Den Haag Zuidwest (Erasmuszone) als de kant van Laakkwartier (Laakzone) zijn ecologisch ingericht. Door de verbreding van het spoorviaduct kunnen beide zones met elkaar verbonden worden. Meervoudig ruimtegebruik is een andere duurzame oplossing die kan worden toegepast. Er kan ruimte worden gewonnen door functies met elkaar te combineren en te zoeken naar efficiënte parkeeroplossingen. Ook groene daken en gebruik van de daken hoort hierbij. Andere duurzame mogelijkheden zijn de opties voor geothermie te onderzoeken en het gebruik van de fiets aan te moedigen door veilige fietsroutes en stallingen aan te leggen.

Flexibiliteit en fasering

Flexibiliteit is ook duurzaam. Enerzijds gaat het hierbij om flexibiliteit in de planvorming: het masterplan is geen blauwdruk, maar heeft voldoende ruimte om in te spelen op nieuwe trends en ontwikkelingen. Anderzijds gaat het om flexibiliteit in de nieuwe ruimtes: ruimtes kunnen programmaloos worden ontwikkeld. Deze kunnen worden benut voor wonen, werken, voorzieningen in wisselende samenstellingen. Ruimte kan ook tijdelijk worden ingevuld met activiteiten, evenementen of tijdelijke functies. De verdichting van stationslocaties is een complexe, langdurige en kostbare zaak. Flexibiliteit is hiervoor noodzakelijk. Een goede fasering maakt het mogelijk om in te spelen op nieuwe

¹⁾ Rapport 1. 'Rapport Mercator'



inzichten en ontwikkelingen. Elke stap in de fasering moet echter een verbetering zijn ten opzichte van de oude situatie. Hierbij moeten geen onomkeerbare beslissingen worden genomen. De hoofdstructuur is zodanig gekozen dat er op kan worden doorontwikkeld. Immers ook na 2020 zal het havengebied dynamisch zijn en zich blijven ontwikkelen.

Een goed bereikbaar OV-knooppunt met ruimte voor de fiets

Op regionaal en stedelijk niveau heeft Knoop Moerwijk een schakelpositie en -functie in de

ontwikkeling van de Centrumzone. Deze bestaat uit verschillende gebieden met hun eigen sfeer en karakter. Zo tref je daar niet alleen het robuuste voormalige haven- en bedrijventerrein van de Binckhorst en Laakhavens, maar ook de multiculturele wereld van Schilderswijk en Transvaal, en de Dynamische Zone van de zuidwestelijke tuinsteden. Knoop Moerwijk vormt de kop van de Laakhavens en is daarmee de entree tot het nieuwe centrumgebied van Den Haag. Daarnaast verbindt het de verschillende nieuwe centrumgebieden met de omliggende wijken en met belangrijke groenvoorzieningen, zoals het



Collage impressie vervoersknoop

Zuiderpark en Landgoed Overvoorde. Juist vanwege de stedelijke en regionale schakelfunctie van Knoop Moerwijk is de goede aansluiting op omliggende wijken erg belangrijk. Het langzaamverkeersnetwerk – loop- en fietsroutes – moet op een logische en aangename manier door het plangebied lopen. De ontwikkeling van Knoop Moerwijk is gericht op het faciliteren en veroorzaken van ontmoetingen. Het gebied moet een levendige stedelijke omgeving worden waar het goed toeven is.

Ontwarren van knoop in weginfrastructuur

Naast openbaar vervoer is de autobereikbaarheid ook een opgave. Ook hier heeft Knoop Moerwijk een schakelfunctie. De belangrijkste wegverbinding tussen de CentrumRing en de Internationale Ring, is de verbinding Erasmusweg/Neherkade. Deze loopt via Knoop Moerwijk en is momenteel een knelpunt in deze stedelijke as. De overbelaste kruispunten aan weerszijden van het spoorviaduct worden aangepakt. De kruising Troelstrakade/ Erasmusweg wordt ontlast door de verkeersfunctie van de Troelstrakade te beperken. De Troelstrakade wordt alleen nog een route voor bestemmings- en fietsverkeer. Er is hier wel een reservering voor een mogelijke hoogwaardig openbaarvervoersverbinding (HOV) richting Kijkduin.

Door deze ingreep verschuift het accent naar de Erasmusweg. Dit wordt nu de doorgaande route. Het wegprofiel van de Erasmusweg wordt in een vloeiende lijn doorgetrokken naar het spoorviaduct: dit wordt de stadsallee. De kruising Hildebrandplein wordt verbeterd door een ongelijkvloerse kruising aan te leggen. Hierdoor blijft het mogelijk om het doorgaande autoverkeer te combineren met de ontsluiting van de Petroleumhaven en het Laakkwartier. Voetgangers en fietsers kunnen in de nieuwe situatie beter en veiliger oversteken.

Knoop wordt schakel

Met het oplossen van de verkeersproblematiek ligt een perfect bereikbaar knooppunt voor het oprapen: een knooppunt van water met openbaar vervoer en fiets- en looproutes. Met de komst van Stedenbaan kun je op station Moerwijk overstappen op stedelijke tram- en buslijnen, bijvoorbeeld in de richting Kijkduin en Leyweg. Maar je kunt ook een regionale bestemming kiezen in de Zuidvleugel. Moerwijk concurreert daarmee niet op Randstadschaal met het intercity station Hollands Spoor, maar krijgt een stedelijke en regionale vervoersfunctie.

Om een compact knooppunt te maken wordt het station verlengd en krijgt het een noordelijke opgang. Aan deze zijde is ruimte voor een nieuw stationsprogramma en worden de voormalige havengebieden goed ontsloten. De overstap op onderliggend openbaar vervoer wordt verbeterd. Direct onder het spoorviaduct komen haltes voor de tram en bus. Daarnaast moet de betekenis van de fiets voor het station worden vergroot. Dat kan door het aanleggen van fietsvoorzieningen bij het station, maar ook door het maken van goede fietsroutes langs de Troelstrakade, over het Laakkanaal en richting Den Haag Zuidwest.



De fiets- en looproutes ontsluiten niet alleen het plangebied van Knoop Moerwijk zelf, maar vormen ook de schakels met de direct omliggende wijken. 'Den Haag Zuid' zou een betere naam voor het station zijn.

Kansen voor krachtwijken

De combinatie van ruimte voor de fiets en de OV-potentie van het station is een voordeel voor de aangrenzende krachtwijken. Bewoners kunnen zich nu gemakkelijk verplaatsen voor werk of scholing. De regio ligt immers binnen handbereik.

Een levendig stedelijk gebied, waar mensen elkaar ontmoeten

Knoop Moerwijk wordt een belangrijke schakel op sociaal-economisch vlak voor de aangrenzende wijken. Het plangebied ligt ingeklemd tussen enerzijds de krachtwijken van Transvaal en Den Haag Zuidwest, en anderzijds de nieuwe centrumgebieden van Laakhavens. Deze positie biedt kansen om iets voor die krachtwijken te doen. Zo kan een sterk regionaal programma rond het station een positieve uitwerking hebben. Zo'n trekker zorgt ervoor dat het station overdag goed wordt gebruikt en is ook aantrekkelijk voor



collage impressie waterfront

bewoners van de omliggende wijken. Daarnaast voorziet het masterplan niet alleen in een intensief stedelijk programma van zowel woon-, werk-, wijk- en zorgvoorzieningen, maar ook in kleinschalige bedrijvigheid en kantoorruimte. In het gebied worden ca. 800 woningen en 35.000 m² overig programma toegevoegd. Daarmee creëert het masterplan mogelijkheden voor iedere Hagenaar voor werk, school of om anderszins actief te zijn. Bovendien biedt het masterplan kansen aan zowel de boven- als onderkant van de arbeidsmarkt door ruimte te reserveren voor kleinschalige ambachtelijke, creatieve, vaak startende bedrijfjes,

waar behoefte aan is op wijkniveau. Zo sluit het masterplan aan bij de doelstellingen van de programma's 'Iedereen doet mee' en 'Economie met energie'.

Nieuwe doelgroepen met een stedelijke levensstijl
Steeds meer mensen ontdekken en geven de voorkeur aan een eigentijdse stedelijke levensstijl. Zij zoeken de functionele voordelen van een moderne locatie én de voorzieningen van de binnenstad. Mensen met deze levensstijl zijn in Den Haag relatief ondervertegenwoordigd, vergeleken met andere grote steden. Het Havenkwartier kan deze groep gaan bedienen en eventueel van buiten aantrekken. Het gaat dan om middengroepen, afgestudeerden aan de hogescholen en aan de Haagse academische instituten. Voorwaarde is dat de stad een open klimaat heeft: tolerant, uitdagend en uitnodigend.

Wat betreft woon- en leefmilieus hebben deze groepen voorkeuren als levendigheid en goede voorzieningen (sport- en recreatiemogelijkheden, horeca en cultuur) in de buurt, goede

"Het station en de omgeving moeten vriendelijker en toegankelijker worden."

Bewoners lieten tijdens de samenspraak weten dat de leefbaarheid en sociale veiligheid rond het station in de avond en nacht beter kunnen. Ze willen cameratoezicht en betere verlichting bij het station, dat vriendelijk en toegankelijk moet worden en betere overstapmogelijkheden moet bieden. Ook de wandel- en fietsroutes kunnen aangenamer en veiliger gemaakt worden. Deze thema's komen voor zowel de lange als de korte termijn terug in het masterplan.

Voor de langere termijn is er bij de ontrafeling van de verkeersknoop rondom station Moerwijk speciale aandacht uitgegaan naar de organisatie van een compacte overstap voor het openbaar vervoer (OV-knoop). Een korte, snelle overstap tussen trein, tram en bus wordt mogelijk door de verschillende soorten openbaar vervoer een andere plaats te geven. Naast tijdwinst en gemak voor de reiziger levert dit ook een sociaal veiligere situatie op. De concentratie in- en uitstappende mensen vergroot de sociale controle in de onderdoorgang. De winkelruimten in de onderdoorgang versterken die ook en daardoor ontstaat er een prettig verblijfsklimaat.

bereikbaarheid, in de nabijheid van andere grote steden en wonen vlakbij het centrum. Zij hebben een meer dan gemiddelde voorkeur voor appartementwoningen en huren (evenveel huur als koop). Wijkidentiteit is een belangrijk aspect van woonkwaliteit. Om deze nieuwkomers te interesseren in een markt met veel keuze, is de inzet van woonpromotie nodig.

Functiemenging moet de wijk levendig maken. De nieuwe wijk speelt in op de groeiende behoefte van veel mensen om thuis te werken. In Knoop Moerwijk kun je wonen, werken en recreëren in één gebied, dat ook nog eens aan het water ligt - niet makkelijk te vinden in Den Haag en de regio. Door deze gevarieerde stedelijke functies en voorzieningen en de mix van bewoners en bezoekers die daar op afkomen, ontstaat een levendig gebied - in dit geval een authentiek binnenstedelijk .

Een herkenbaar, eigen karakter in stad en regio: Havenkwartier aan de Stedenbaan

Knoop Moerwijk is de entree van het nieuwe centrumgebied van Den Haag. Het moet dat ook werkelijk uitstralen. Naast het dichtbebouwde karakter is het gebruik en de sfeer van het water een kenmerkend element. Het water verbindt de voormalige havengebieden van de Groente- en Fruitmarkt met de Laakhavens en de Binckhorst. Juist langs het water ontstaan nieuwe interessante plekken om te verblijven of op te zoeken. Een voorbeeld zijn de RAC-hallen in Laakhavens. Knoop Moerwijk heeft de kans om een vernieuwend woon/werkmilieu toe te voegen aan het water, dat een eye opener is voor de rest van Den Haag

Een levendige en veilige openbare ruimte

Bij een centrumstedelijk milieu hoort een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. De mix van functies zorgt voor activiteit en levendigheid in het plangebied. Daar hoort een goed ingerichte openbare ruimte bij. Deze biedt mensen gelegenheid om elkaar te ontmoeten en in het gebied te verblijven, bijvoorbeeld op het stationsplein of langs het water. Knoop Moerwijk heeft drie belangrijke openbare ruimtes: de stadsallee, het waterfront en het tussengebied. Elk heeft zijn belangrijke plekken om te verblijven, te spelen of doorheen te lopen. De stadsallee heeft het stationsplein en de groen weelde van het veenrivierviertel de Laak, het waterfront de bruggen en het tussengebied intieme pleintjes. Hier is een samenspel van ruimtelijke compositie, inrichting en programma essentieel om mensen ertoe te verleiden elkaar daar op te zoeken.

In de directe omgeving van het station Moerwijk wordt veel vernieuwd. In de voormalige havengebieden worden ca. 2.000 woningen toegevoegd. Daarnaast is er ca. 55.000 m² ruimte voor bedrijven, voorzieningen en cultuur. Dit draagt enorm bij aan de betekenis en het gebruik van het station. De vernieuwing bestaat uit:

Laakhavens-West, transformatie voormalig havengebied

*830 woningen
15.000 m² bedrijfshuisvesting
RAC-hallen 'Industrial' culturele hotspot*

Petroleumhaven, transformatie voormalig havengebied

*330 woningen
5.000 m² bedrijfshuisvesting*

Knoop Moerwijk

*ca. 800 woningen
ca. 35.000 m² regionale voorziening en
bedrijfshuisvesting*

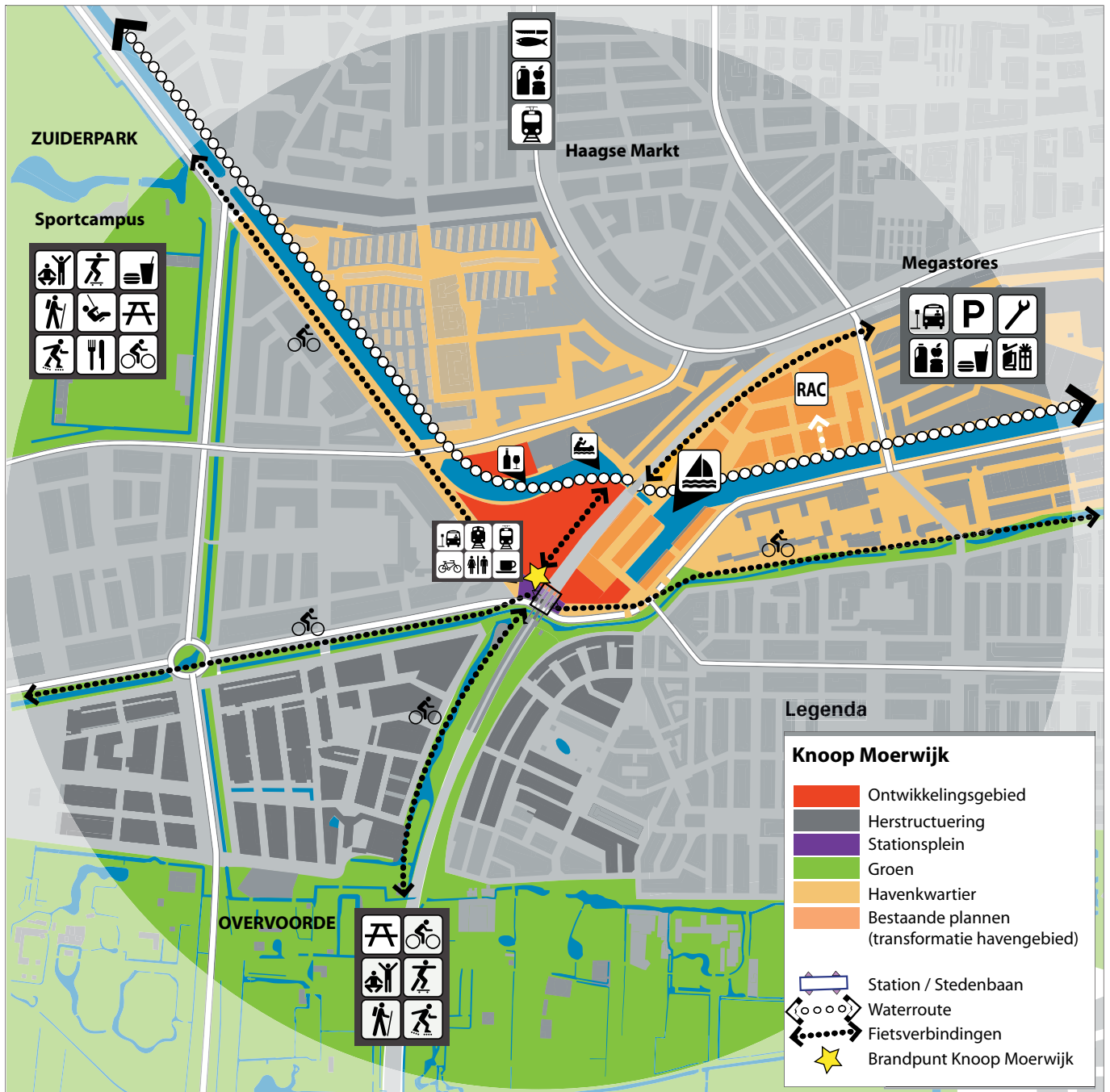
Moerwijk-Oost, aanpak na-oorlogse woningvoorraad

*ca. 1.500 woningen (sloop/nieuwbouw)
ca. 10.000 m² niet wonen*

Visiekaart



Haagse Markt



Megastores



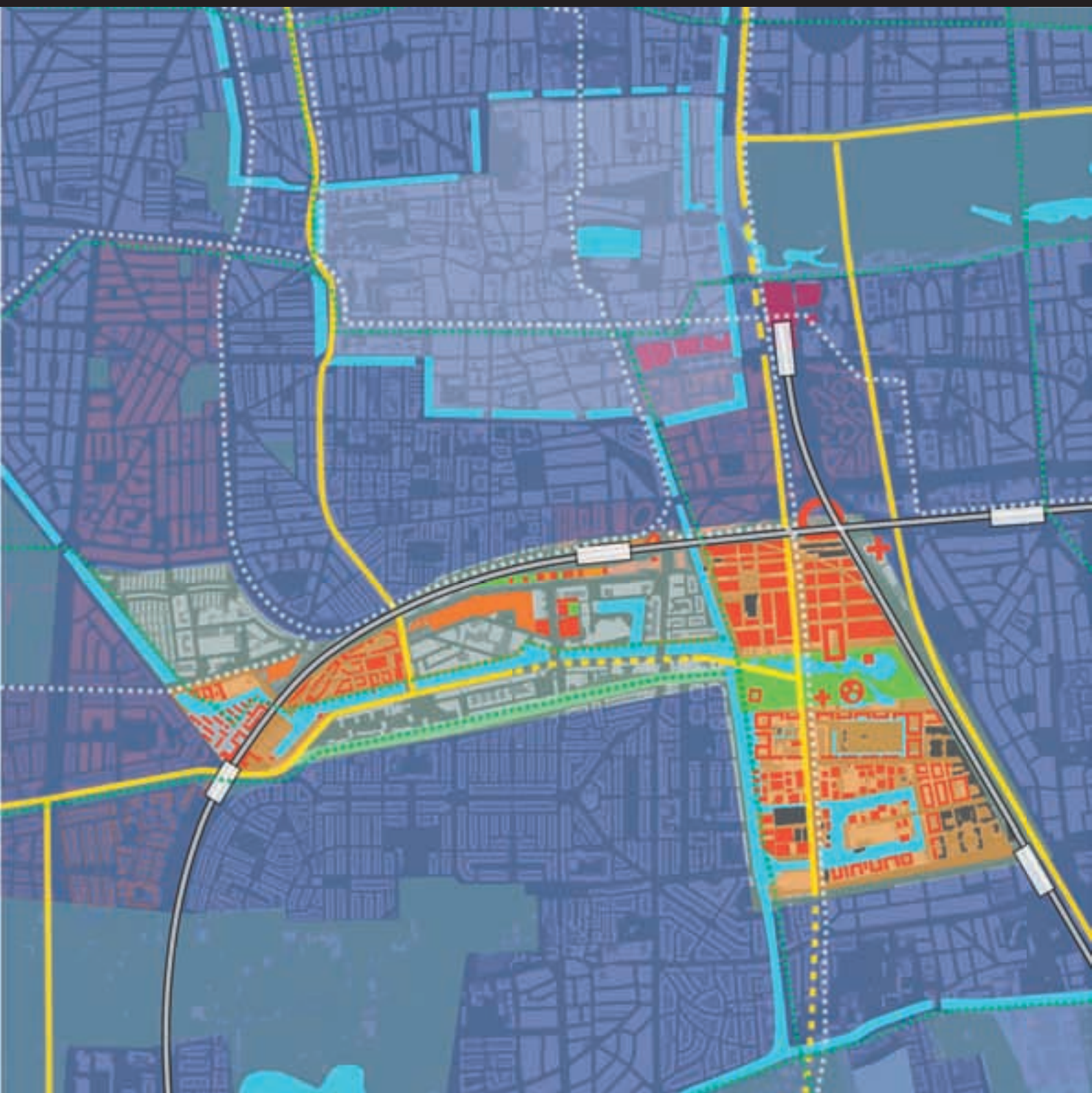
Zuiderpark

Vogelvlucht





04 Planbeschrijving



Haagse Havens

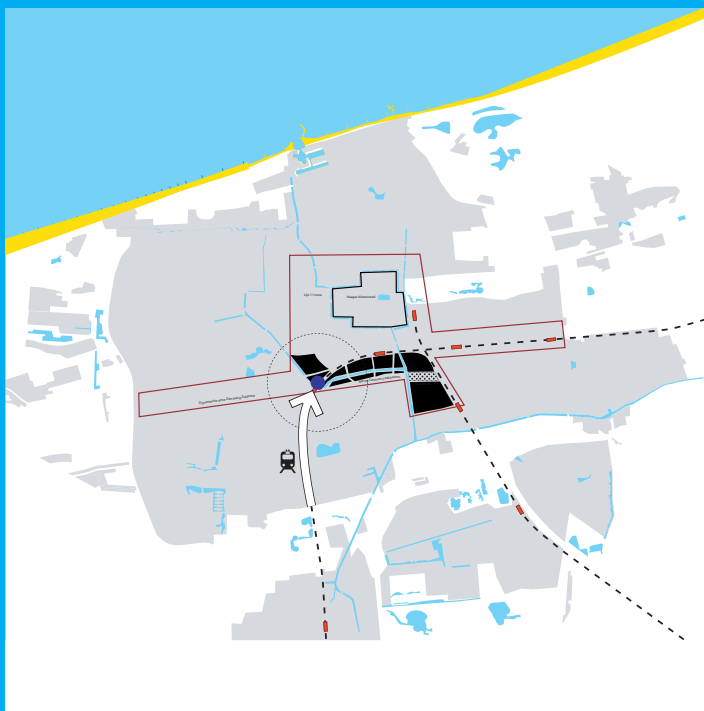
4.1 Ruimtelijke hoofdstructuur

Ruimtelijke typologie

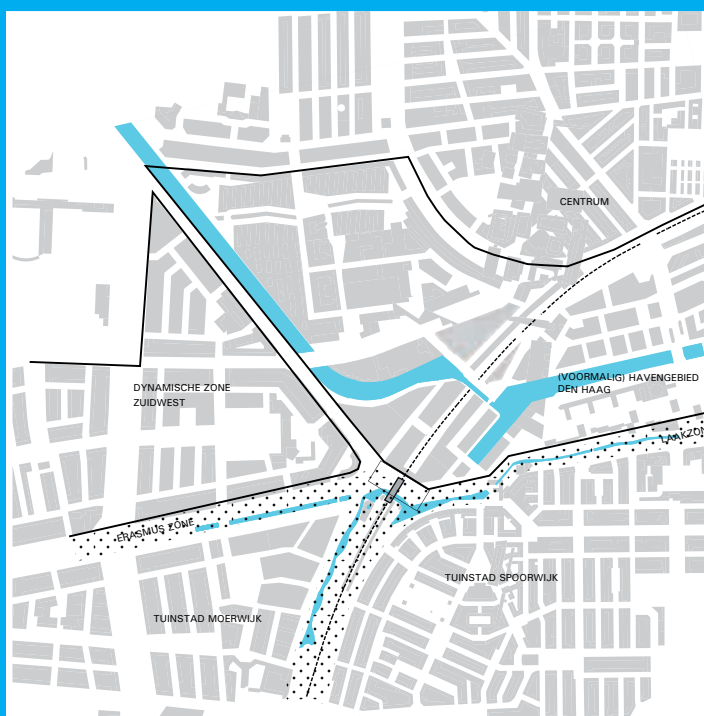
Knoop Moerwijk is onderdeel van de nieuwe centrumzone van Den Haag. Deze heeft verschillende karakters en sferen. Zo heb je het robuuste karakter van de voormalige haven- en het bedrijventerreinen in de Laakhavens en de Binckhorst, de multiculturele sfeer van de Schilderswijk en Transvaal en de Dynamische Zone in Den Haag Zuidwest. Knoop Moerwijk maakt deel uit van het voormalige havengebied. Dit loopt van de aangrenzende buurt "Groente- en Fruitmarkt" tot aan de Binckhorst. Dit transformeert geleidelijk tot een centrumstedelijk gebied, waar wordt gewoond, gewerkt en geleefd. Het gebied heeft een stoer, divers en levendig karakter. Er is niet alleen ruimte voor bestaande gebouwen en kenmerkende elementen zoals de havenkranen, maar ook voor robuuste nieuwbouw. Met zijn station vormt Knoop Moerwijk een belangrijke entree tot dit nieuwe havenkwartier: De Haagse Havens.

Knoop Moerwijk ligt op de grens van het centrumstedelijke gebied in het noorden en de tuinsteden in het zuiden. Hiertussen ligt een duidelijk ruimtelijk element, 'de stadsallee'. Deze bestaat uit de doorgaande route voor auto's, Neherkade – Hildebrandplein – Erasmusweg, gecombineerd met de ecologische verbinding Laakzone – Erasmuszone. De dynamische wereld van het havenkwartier wordt begrensd door de route voor doorgaand autoverkeer, terwijl de rustige tuinstad profiteert van de groene kwaliteit van de ecologische verbindingzone. Het contrast tussen de tuinstad en het havenkwartier is groot. De tuinstad bestaat uit overwegend woningen; de andere functies zijn relatief beperkt. Het havenkwartier kenmerkt zich juist door een mix van functies: wonen, werken en voorzieningen.

Dit hoofdstuk beschrijft de inhoud van het masterplan. Het gaat in op de ruimtelijke typologieën in het plangebied en de keuzen die zijn gemaakt ten aanzien van de infrastructuur. In bijlage 1 is per deelgebied een kwalitatieve beschrijving en het programma opgenomen.



entree centrumgebied



ruimtelijk onderscheid tussen tuinstad en centrumstedelijk gebied

Structuren

In Knoop Moerwijk komen drie belangrijke ruimtelijke structuren bij elkaar: de stadsallee; het Laakkanaal en het spoor/station.

Stadsallee

De eerste ruimtelijke drager van Knoop Moerwijk is de stadsallee tussen het havenkwartier en de tuinstad. Deze stadsallee vormt de belangrijkste verbinding tussen de CentrumRing en de westkant van de stad. Het is een royale groene allee, ruim beplant met bomen. Parkeren kan langs de doorgaande rijbanen en vrijliggende fietspaden. Het groene karakter wordt versterkt door het veenriviertje de Laak, de ecologische verbinding Erasmuszone - Laakzone. De stadsallee is de snelle, efficiënte kant van Knoop Moerwijk. Het verkeer wordt hier op een logische, heldere manier afgewikkeld.

Laakkanaal

Aan de noordkant van Knoop Moerwijk loopt het Laakkanaal. Het westelijke deel daarvan diende vroeger voor de aanvoer van groente en fruit uit het Westland; het oostelijke deel voor de aan- en afvoer van goederen uit de Laakhavens. Door deze historische achtergrond is er een verschil tussen het westelijke en het oostelijke deel van het kanaal. Bij Knoop Moerwijk ligt het omslagpunt. Het westelijke deel draagt het karakter van een woonkade. Er liggen woonboten langs de kade en langs de straten staan woonhuizen. Het oostelijke deel van de kade maakt een veel dynamischer indruk. Langs de kade staan de rudimenten van vroegere bedrijvigheid, zoals kranen, en er komen

functies die gebruik maken van het water. De ontwikkeling van Knoop Moerwijk biedt kans om de beide waterkanten met elkaar te verbinden tot een geheel. Hiervoor komen twee nieuwe bruggen over het Laakkanaal. In de transformatieopgave speelt het water een prominente rol door watergebonden functies en activiteiten, zoals horeca, water- en hengelsportverenigingen, waterrecreatie, watertaxi enz.

Spoor en station

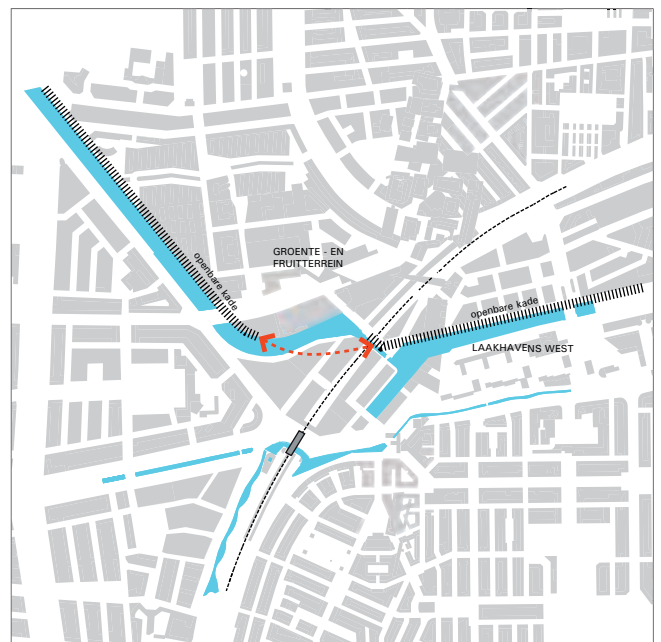
Het spoor loopt op een dijklichaam dwars door de stad. Het trekt zich niets aan van omringende structuren. Dit maakt aansluitingen op de omgeving lastig. Het nieuwe stationsplein komt te liggen in het Willem Dreespark, in de as van de Erasmusweg. Hierdoor wordt het een duidelijke entree vanuit Den Haag Zuidwest naar het voormalige havengebied. Deze locatie biedt mogelijkheden voor een goede ruimtelijke inpassing en een programmatische toevoeging.

Hoogbouw

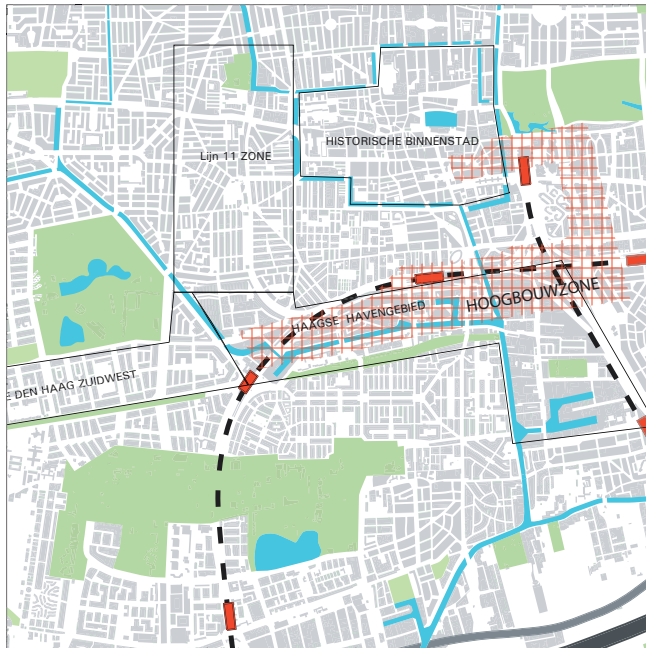
In de centrumzone ligt een hoogbouwzone. Deze heeft de vorm van een haak. Hij begint bij het Wijnhavenkwartier in de binnenstad en loopt dan via het Centraal Station, Beatrixkwartier en Binckhorst Noord naar de Laakhavens. Hij eindigt bij Knoop Moerwijk. In deze zone is hoogbouw mogelijk tot 140 meter. Er is wel een onderscheid. Zo wordt de Binckhorst Noord een echt geconcentreerd hoogbouwmilieu. Bij Laakhavens en Knoop Moerwijk staat de hoogbouw rond specifieke plekken, zoals de waterknoop in Laakhavens en het station in Knoop Moerwijk. Hier reikt de hoogbouw



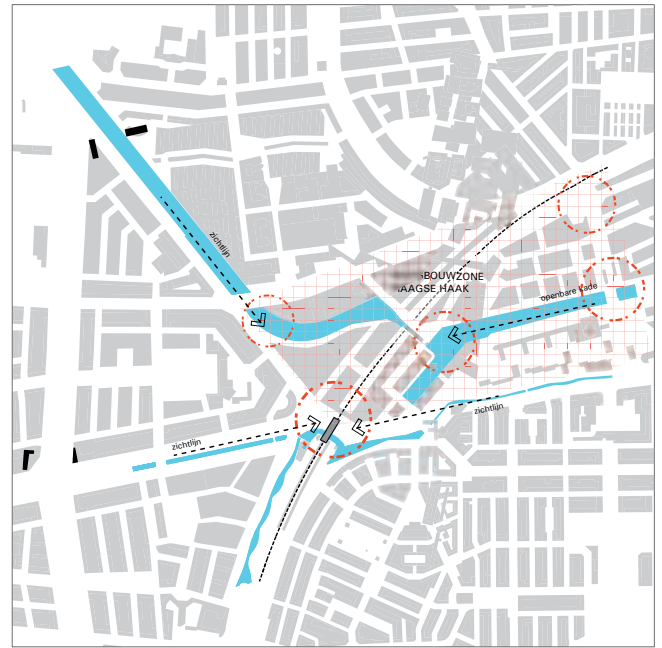
voorzieningen aan het water



waterfront als koppeling Fruiithavens en Laakhaven West



hoogbouwzone Haagse Haak



zichtlijnen concrete positie hoogbouw

tot ca. 70 meter en speelt een beeldbepalende rol voor de stad. Dit is hoogbouw van de 1^e orde.

Daarnaast is er hoogbouw van de 2^e orde. Deze markeert bijzondere plekken die voor het gebied zelf belangrijk zijn. Bijvoorbeeld rond de bruggen over het Laakkanaal of langs bijzondere openbare ruimte. Deze hoogbouw heeft een hoogte tot ca. 40 meter.

4.2 Programma

Bijzondere voorzieningen

Regionale functie

Rond het station wordt ruimte gereserveerd voor een bijzondere regionale functie. Deze moet bijdragen aan het functioneren van het station en de levendigheid in de omgeving. Vooral een spreiding van activiteiten over de hele dag is belangrijk. Dit kan bijvoorbeeld een onderwijsfunctie, sportfunctie of culturele functie doen. In totaal wordt hiervoor rond het station ca. 25.000 m² gereserveerd. Dit is verdeeld aan de kant van het Willem Dreespark (ca. 12.500 m²) en de kop van de Petroleumhaven (ca. 12.500 m²).

Stationsvoorzieningen

Rond het station zelf is ruimte voor zogenaamde stationsfuncties. Bijvoorbeeld detailhandel (200-300 m²), horeca, persoonlijke en zakelijke dienstverlening, fietsenstalling enz.

Wonen en werken

In totaal worden binnen het plangebied ca. 800 woningen toegevoegd. Van deze nieuwe woningen is 10-15 procent grondgebonden. De overige woningen zijn appartementen. De bestaande flats van Staedion (288 woningen) worden ingepast in de planvorming.

Woningbouwprogramma

Er komt een goede mix van woningen in de verschillende prijssegmenten. Dit houdt voor Knoop Moerwijk in dat er een accent ligt op het middensegment (50-75%), het segment goedkope huur of koop is kleiner (15-30%) en nog kleiner is het segment duur (5-15%). De diversiteit zal leiden tot het aantrekken van verschillende groepen op de woningmarkt en het tegengaan van segregatie. Het percentage van minimaal 30% goedkope woningen op wijkniveau in Laak en Moerwijk is met deze prijssegmentering nog steeds gewaarborgd.

Knoop Moerwijk is een interessante locatie voor de groeiende groep mensen die opzoek zijn naar een eigentijdse stedelijke leefstijl ¹⁾. Het zijn bijvoorbeeld carrièregerichte individualisten met een uitgesproken interesse voor sociale status, nieuwe technologie, risico en spanning. Hierbij gaat een focus op carrière samen met een behoefte om actief te genieten van vrije tijd, de directe woonomgeving moet deze vrijetijdsbesteding mogelijk maken. Goede bereikbaarheid, levendigheid en goede voorzieningen in de buurt

¹⁾ Rapport 1. 'Rapport Mercator'

zijn belangrijke aspecten voor deze doelgroep, maar ook het wonen in de grote stad, de nabijheid van de binnenstad en vernieuwende architectuur in combinatie met vernieuwende woonvormen zijn belangrijke vestigingsaspecten. De doelgroepen bestaan onder andere uit jongeren, studenten, forensen, internationals en uit gezinnen waarvan de kinderen niet meer thuis wonen.

De omschreven doelgroepen voor het woningbouwprogramma sluiten aan op de groepen die Den Haag graag aan zich wil binden (Woonvisie 2009).

Wonen op water

In het plangebied is ruimte voor ca. 10 woonboten. Deze liggen langs de oever van het Laakkanaal tot de nieuwe brug richting de Fruitweg en langs de Viaductweg.

“Geef kunstenaars passende woon-werkateliers ... en houd de woonboten in het Willem Dreespark!”

Woonbootbewoners hebben tijdens en na de samspraak aangegeven dat ze het behoud en de ligging van hun woonboten het liefst ongewijzig zien. Ook de kunstenaars in het gebied hebben een gelijkloidend standpunt ten opzichte van hun atelierwoningen. Alle betrokkenen hebben hier open met de gemeente over gesproken en alle argumenten zijn op tafel gelegd.

Woonboten

In het masterplan kunnen tien van de veertien woonboten behouden blijven, waarbij er een herschikking plaats vindt van de ligplaatsen. Dit is om het water toegankelijker te maken. Een sterkere beleving van het water draagt bij aan de kwaliteit van de omliggende openbare ruimte en bebouwing. Er ontstaat een dynamisch stedelijk gebied aan het water, dat voor een breder publiek toegankelijk is en een levendiger en prettiger klimaat heeft dan nu het geval is. Het water toegankelijk maken draagt bij aan de ambitie om dit deel van Knoop Moerwijk te ontwikkelen tot ‘Havenkwartier aan de Stedenbaan’.

Kunstenaarswoningen

De kunstenaarswoningen kunnen op de huidige locatie niet worden gehandhaafd, maar ze kunnen wel een nieuwe plek krijgen in de planvorming. De kunstenaars hebben aangegeven positief te staan tegenover betaalbare nieuwe woon- en werkruimten.

Daarnaast is er ruimte voor nieuwe woonconcepten op en rond het water. Er zijn mogelijkheden voor drijvende woningen of woningen met terras/boot aan het water.

Woon/werkconcepten

Naast nieuwe woonconcepten biedt het programma ook ruimte aan innovatieve woon/werkconcepten. Juist rond het station bestaat de mogelijkheid om wonen en werken dicht bij elkaar te brengen. Bijvoorbeeld door voorpostkantoren, ruimte voor gemeenschappelijke voorzieningen voor zzp'ers, werkruimte aan huis.

Werkgelegenheid

Het gebied herbergt ca. 7.000 m² voor kleinschalige bedrijfsruimten en kleinschalige horeca. Met kleinschalige bedrijvigheid wordt specifiek bedoeld op bedrijfs- en praktijkruimte. Bedrijfsruimte wordt gedefinieerd als een verblijfsruimte waarin werkzaamheden overwegend zijn gericht op vervaardiging, verwerking en/of opslag en distributie van goederen. De sfeer van de bedrijfsruimte moet aansluiten bij het havenachtige, levendige en stoere karakter van de omgeving. Dat kan bijvoorbeeld met kleinschalige ambachtelijke bedrijvigheid. Met praktijkruimte wordt bedoeld op ruimte voor zorg en kleinschalige fitness- en wellness-voorzieningen.

De bedrijfsruimte moet te combineren zijn met woningbouw in de directe omgeving. Dit als solitair bedrijfsverzamelgebouw, maar ook als combinatiegebouw. De bedrijven moeten vallen binnen milieucategorie 1, 2, of 3.1. Hierbij moet niet alleen rekening worden gehouden met geluid- en geurhinder, maar ook met laad- en loswerkzaamheden. Het laden en lossen moet een lage frequentie hebben.

Overige functies

Buurtvoorzieningen

Binnen het plangebied is ruimte voor kleinschalige buurtfuncties, zoals gezondheidscentra, sociaal-maatschappelijke voorzieningen, religieuze voorzieningen en sport- en fitnessruimte.

Sociaal-maatschappelijke voorzieningen

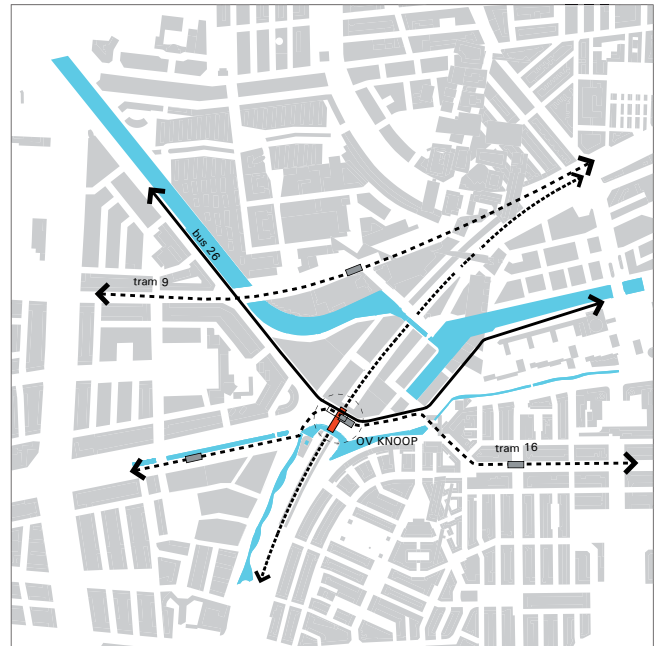
Een leerwerkcentrum maakt deel uit van het plangebied. Binnen de nieuwbouw is voldoende ruimte om deze functie te behouden. Er is ook een tytylschool. Deze school heeft aangegeven te willen verhuizen.

School- en kindertuinen

De school- en kindertuinen, die nu op de kop van de Petroleumhaven liggen, moeten voor de uitvoering van het Masterplan worden verplaatst. Voorwaarde is dat een geschikte locatie gevonden wordt. Een van de mogelijkheden is dat deze voorziening in de nieuwbouw wordt ondergebracht. Dit kan in het bouwblok langs het spoor. Hier moet boven het parkeerdek een daktuin worden aangelegd. Dit kan gedeeltelijk in de vorm van een kas, die ook dient als geluidscherm voor de woningen.

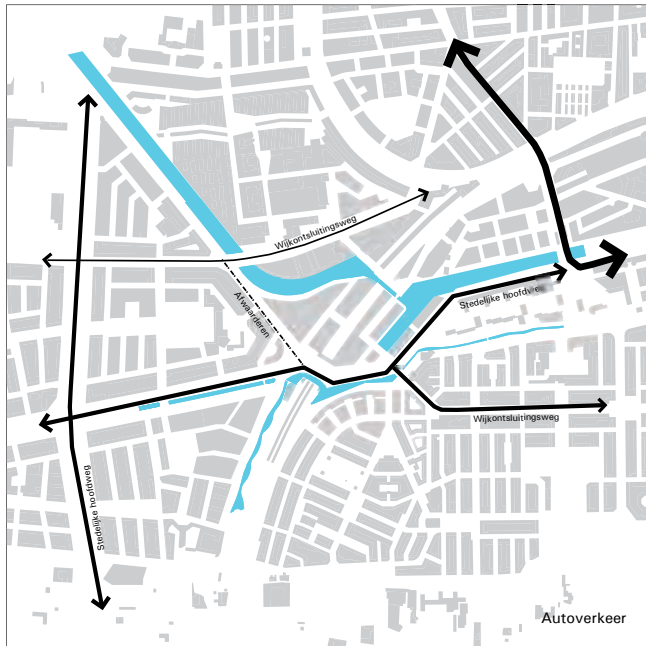
Horeca

Er is in het plangebied beperkte ruimte voor kleinschalige dag-horeca. Deze dient er vooral voor om langs het water een levendige kade te

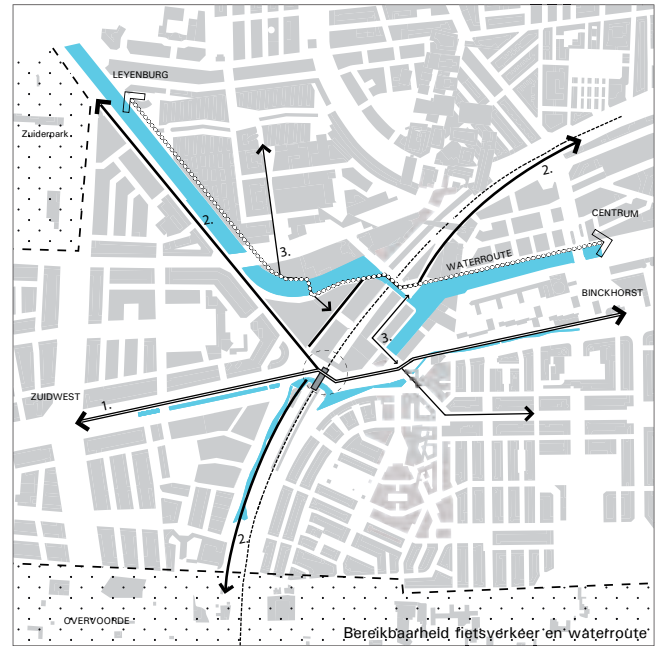


ov-lijnen en haltes

	Oppervlakte	Aantal
Plangebied	18,8 ha	
Laakkenaal	2,1 ha	
Spoordijk	2,0 ha	
Hoofdinfrastructuur	8,2 ha	
Weg	750 m ²	
Tram	425 m ²	
Fietspaden	1.250 m ²	
Fietsstalling	1.000 m ²	1.500
Station	4.500 m ²	
Stationsplein	4.500 m ²	
Groen	32.000 m ²	
Water	6.000 m ²	
Overige openbare ruimte	16.000 m ²	
Gebiedsontwikkeling	6,3 ha	
Wonen bestaand	35.000 m ²	288
Woonboten	1.000 m ²	10
Wonen nieuw	110.000 m ²	840
Niet-wonen nieuw	35.000 m ²	
Parkeerren	50.000 m ²	1.900
Openbare ruimte	20.000 m ²	
Water	5.000 m ²	
Waterroute	700 m	



doorgaand autoverkeer



Bereikbaarheid fietsverkeer en waterroute

krijgen. De horeca is dan ook geconcentreerd rond de twee nieuwe bruggen die over het Laakkanaal worden gebouwd. Daarnaast wordt het bestaande pannenkoekenhuis aan de Assumburgweg gehandhaafd.

4.3 Verkeer en infrastructuur

Ontwarren infrastructuurknoop

De huidige infrasturele knoop is een obstakel voor zowel het autoverkeer als de fietsers, maar ook voor de ecologie. Van een OV-knoop is geen sprake, de haltes liggen daarvoor te ver uit elkaar. De verwachting is dat met een autonome groei van het autoverkeer de kruising Hildebrandplein al ver voor 2020 gaat vastlopen. Om deze situatie

op te lossen wordt de verkeersknoop ontward. De beide kruispunten aan weerszijden van het spoorviaduct worden aangepakt en de ruimte onder het spoorviaduct wordt vergroot. Hierdoor kunnen alle verkeersstromen en het veenriviervtje de Laak goed worden ingepast.

OV-knoop

Stedenbaan

Station Moerwijk is een stedenbaanstation: in de nabije toekomst komt er een uitstekende treinverbinding met een hoge frequentie. Hierdoor wordt de regio goed bereikbaar vanuit Knoop Moerwijk en vice versa. Het programma aan woningen en voorzieningen dat ontwikkeld moet worden bij deze OV-knoop, komt bovenop de al



uitsnede infrastructuele ingreep

in gang zijnde herontwikkeling van de omliggende gebieden Laakhavens, Spoorwijk en Moerwijk Oost. Deze ontwikkelingen moeten ervoor zorgen dat het aantal in- en uitstappers op station Moerwijk oploopt van 1500 naar ca 5000 per dag.

Compacte OV-knoop

Belangrijke voorwaarde voor het ontwikkelen van Knoop Moerwijk en het goed laten functioneren van het Stedenbaanstation Moerwijk is een goede inpassing van stedenbaan, tram, bus, fiets en auto. Er is gekozen voor een compacte OV-knoop Deze ligt aan de noordzijde van het spoorviaduct in een nieuwe onderdoorgang. Deze noordelijke ligging maakt een aantal zaken mogelijk:

- een directe koppeling met de nieuwe bijzondere functies rond het station;
- een directe koppeling tussen trein en ander openbaar vervoer;
- de combinatie van tram en bus op één baan;
- het doortrekken van een HOV verbinding (hoogwaardig openbaarvervoersverbinding) over de Troelstrakade op de lange termijn.

Voorwaarde bij het verleggen van de opgang van het station naar het noordelijke landhoofd is een goede bereikbaarheid vanuit de aanliggende woonwijken Spoorwijk en Moerwijk. Dit wordt mogelijk door de aanpak van de kruispunten aan weerszijden van het spoorviaduct. Een ander belangrijk aspect bij de compacte ov-knoop is de sociale veiligheid. Overzichtelijkheid, goede verlichting, duidelijke informatie en levendigheid zijn voorwaarden. Er komen voorzieningen die het

leuk maken om op het station te zijn en bijdragen aan de levendigheid en het toezicht, zoals een kleine winkel. Deze aspecten moeten bij de nadere uitwerking worden meegenomen.

Fietsvoorzieningen

Station Moerwijk wordt niet alleen een stedenbaanstation maar ook een fietsstation. Hierbij horen uiteraard comfortabele fietsvoorzieningen. Juist op dit punt kan station Moerwijk zich onderscheiden van omliggende stations, want het heeft straks meer ruimte te bieden en is veiliger en overzichtelijker. Bij het station komen ca. 1.500 stallingplaatsen. Deze zijn bewaakt en onbewaakt. Daarnaast moet er aanbod zijn van OV-fietsen en –scooters. Hiermee kan de fiets een grote rol gaan spelen in de ketenmobiliteit (het gebruik van verschillende transportmiddelen tijdens een reis: bijvoorbeeld fiets-tram-trein-lopen).

Tram en bus

Tramlijn 9

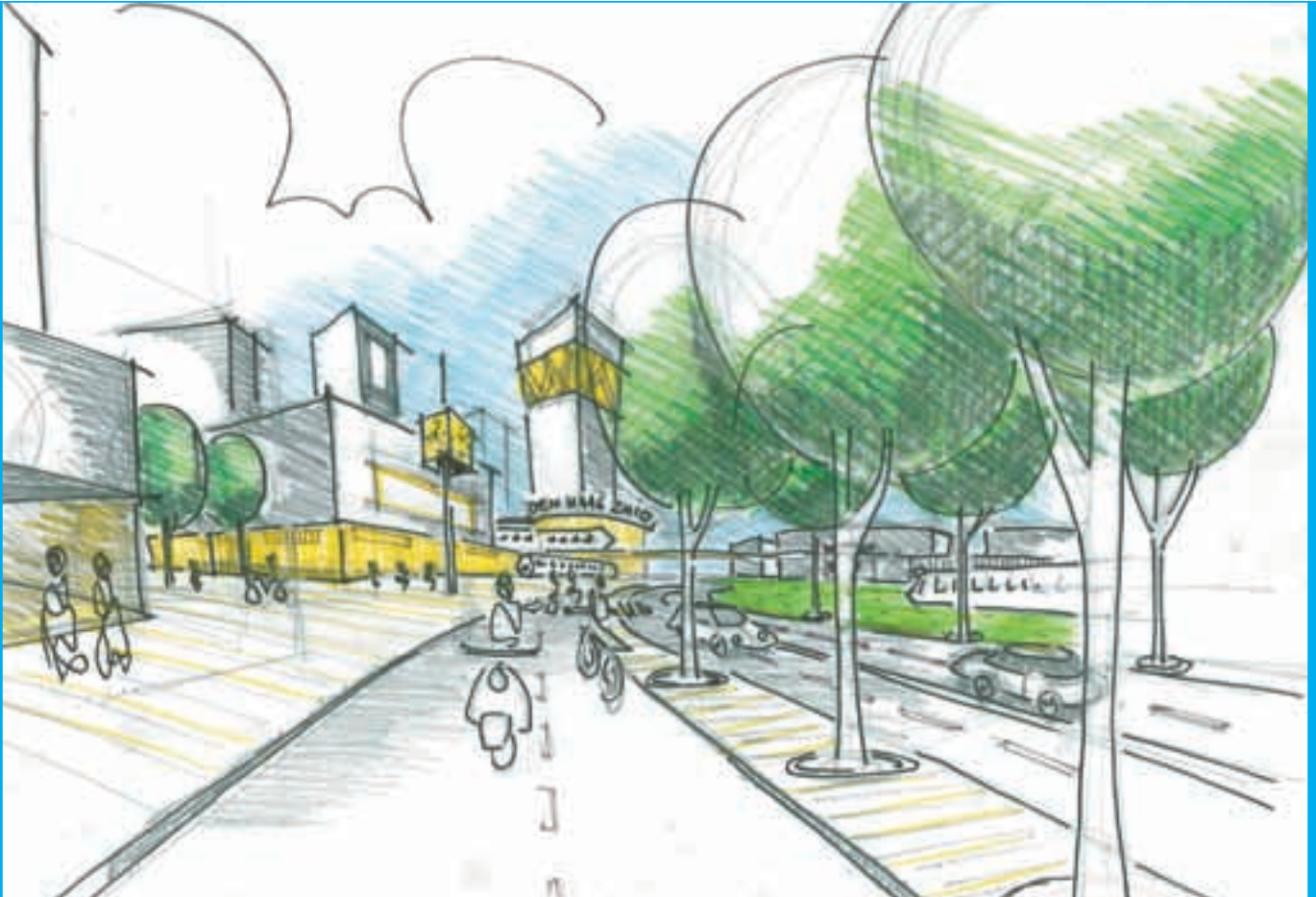
Langs het plangebied van Knoop Moerwijk rijden twee tramlijnen. Over de Melis Stokelaan/Fruitweg rijdt tram 9. Deze legt een verbinding tussen Scheveningen Bad en Vrederust, via de binnenstad van Den Haag. Deze tramlijn wordt in de toekomst opgewaardeerd naar Randstadrailniveau. Belangrijk is dat de nieuwe tramhaltes komen te liggen langs logische looproutes naar het Willem Dreespark.

Tramlijn 16

Tram 16 rijdt over de Gouverneurlaan/Erasmusweg. Deze tram gaat van Den Haag CS naar Wateringse Veld en heeft een halte bij station



3D impressie viaduct (door Movares)



Impressie stadallee

Moerwijk. Deze wordt direct gekoppeld aan het station Moerwijk. Hiervoor moet de tram de doorgaande route voor autoverkeer oversteken, één keer bij de Erasmusweg en één keer bij het Hildebrandplein. Onderzoek heeft aangetoond dat dit verkeerstechnisch mogelijk is. Bij de Erasmusweg ontstaat een zeer beperkte kruising door het afwaarderen van de Troelstrakade. Bij het Hildebrandplein ontstaan nieuwe mogelijkheden door de aanleg van een ongelijkvloerse kruising.

Buslijn 26

Buslijn 26 rijdt van station Voorburg naar Kijkduin. Hiermee is dit een belangrijke tangentsverbinding in de stad (een ov-verbinding die rondom het centrum rijdt en niet er doorheen), die in de toekomst steeds belangrijker wordt. De route wordt sneller en de frequentie hoger. De bus wordt gecombineerd op de trambaan. Hierdoor wordt de overstap van tram-bus-Stedenbaan kort en efficiënt.

In de toekomst is het mogelijk dat nieuwe lijnen van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) station Moerwijk aandoen. Dit zullen dan ook tangentlijnen zijn. Deze kunnen gaan lopen over de Troelstrakade. Hier wordt een langetermijnreservering voor gemaakt. De nieuwe

situatie van het station aan de noordkant van de Erasmusweg maakt de aansluiting op deze HOV-lijnen mogelijk.

Autoverkeer

De stedelijke hoofdweg Erasmusweg/Neherkade loopt door het plangebied van Knoop Moerwijk. Naar verwachting neemt het verkeer op deze route toe. Dit wordt deels veroorzaakt door de autonome groei van het autoverkeer en deels door de toevoeging van programma in de centrumzone van Den Haag. Knelpunt op deze route is de onderdoorgang bij het station Moerwijk. Niet de onderdoorgang zelf, maar de twee kruispunten aan weerszijden van de onderdoorgang vormen het grootste obstakel. Deze worden allebei aangepakt. De kruising Erasmusweg/Troelstrakade wordt verbeterd door de Troelstrakade af te waarden voor doorgaand autoverkeer. Dit is al voorgesteld in het 'Verkeersplan 2010' (vastgesteld in 2001) en wordt nu uitgevoerd. De kruising Hildebrandplein wordt op de lange termijn een ongelijkvloerse kruising.

De ontwikkelingskavels in de Petroleumhaven worden ontsloten door de Waldorpstraat. In het Willem Dreespark komt een nieuwe centrale ontsluitingsstraat: de Willem Dreeskade. Deze loopt

parallel aan het spoor en ontsluit alle aanliggende kavels. Het gebied tussen de Troelstrakade, Willem Dreeskade en Laakkanaal kan hierdoor autoluw worden. Hier is alle ruimte voor langzaam verkeer.

Langzaam verkeer

De gemeente Den Haag wil dat de Hagenaar vaker zijn fiets gaat pakken. Het fietsgebruik in de stad moet tot 2020 met 30 procent groeien en tot 2030 zelfs met 50 procent. Het is de bedoeling dat de sterke groei van het fietsgebruik in de afgelopen jaren zich in de komende periode voortzet. Het gebruik van de fiets moet worden aangemoedigd, als zelfstandige vervoerwijze voor het maken van complete verplaatsingen en als transportmiddel naar stations en haltes van openbaar vervoer. Zeker bij station Moerwijk liggen er kansen voor de fiets.

In de compacte OV-knoop worden goede en comfortabele fietsvoorzieningen opgenomen. Ook de routes er naar toe worden verbeterd. Door de twee nieuwe bruggen over het Laakkanaal ontstaan nieuwe langzaamverkeerroutes vanuit Transvaal en Laakhavens naar het station. Maar ook door het creëren van een goede fietsroute langs de Troelstrakade wordt de bereikbaarheid van het station beter en wordt fietsen aangenamer.

Deze ingrepen dienen uiteraard ook voor het doorgaande fietsverkeer. Wegen uit verschillende richtingen - Erasmusweg, Assumburgweg,

Troelstrakade, Goeverneurlaan, Willem Dreeskade en Waldorpstraat - worden met elkaar verbonden. De huidige kruispunten worden verbeterd, zodat fietsers ze gemakkelijker kunnen oversteken. Daardoor wordt fietsen veiliger en comfortabeler.

Parkeren

De auto blijft voor veel mensen een belangrijk vervoermiddel, ondanks de nabijheid van station Moerwijk en de stimulering van het gebruik van openbaar vervoer en de fiets. De toepassing van parkeernormen is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat bij de bouwplannen in Knoop Moerwijk voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Op basis van een bouwplan wordt bepaald hoeveel parkeerplaatsen er overeenkomstig de parkeernorm bij een ontwikkeling gerealiseerd moeten worden. Zo wordt de extra parkeervraag niet afgewenteld op de openbare parkeerplaatsen op straat en gaat parkeren niet ten koste van de openbare ruimte.

Parkeren en werken

Bij niet-woonfuncties wordt rekening gehouden met:

- de functie, oftewel het 'mobiliteitsprofiel' van de functie: brengt de functie veel mobiliteit in het plangebied met zich mee?;
- de omvang van de ontwikkeling: hoe groter de ontwikkeling, hoe meer parkeerplaatsen er nodig zijn;
- de locatie in de stad: in de binnenstad gelden lagere normen dan in het omliggende gebied aangezien de alternatieven voor de auto in de binnenstad beter zijn.



Impressie waterfront

Voor het programmaonderdeel werken betekent dit voor Knoop Moerwijk dat de parkeernormen lager zijn dan in het omliggende gebied, door onder meer de aanwezigheid van het station.

Parkeren en wonen

Bij woonfuncties wordt rekening gehouden met het autobezit van bewoners. Voor dit plangebied is uitgegaan van een gemiddelde parkeernorm van 1,5 parkeerplaats per woning. In de uitwerking tot een stedenbouwkundig plan zal dit nader moeten worden uitgewerkt. Hierbij is het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte beperkt. De overige parkeerplaatsen moeten op eigen terrein en bijvoorkeur in gebouwde parkeervoorzieningen worden opgelost. Hierbij is ruimte voor een gebiedsgerichte benadering.

Gebiedsgerichte benadering

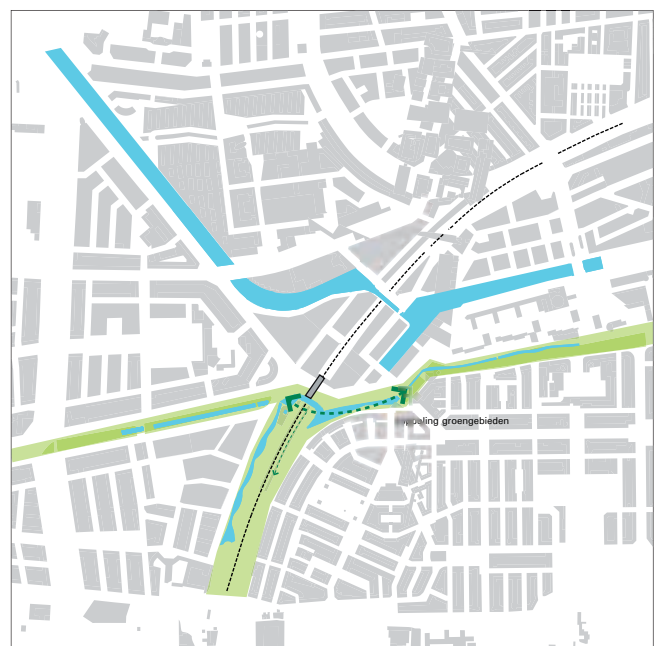
“Recreatie op en aan het water zou een aanwinst zijn!”

Tijdens en na de samenspraak is het gebruik van het water in de planvorming besproken. Deelnemers uit de klankbordgroep hebben aangegeven dat de recreatieve vaart en een recreatieve haven in Knoop Moerwijk niet haalbaar zijn, omdat het plangebied niet aan een doorgaande vaarroute ligt. Wel zien zij mogelijkheden voor lokale aanlegplaatsen voor boten die bij woningen aan het water horen. Dit heeft er toe bijgedragen dat dit punt uit de Nota van Uitgangspunten niet is opgenomen in het masterplan.

Er is ook gesproken over nieuwe aanlegplaatsen voor de woonboten. Bewoners hebben aangegeven dat bijvoorbeeld een haakse ligging niet wenselijk is. Dit hangt samen met diverse aspecten, zoals de stroming van het water, aparte steigers die moeten worden gerealiseerd, bergingen die slechter bereikbaar worden voor woonbootbewoners, geluidshinder en zicht. Bij de verdere uitwerking voor de herpositionering van de woonboten zijn windhinder en bezonning belangrijke onderwerpen voor nader onderzoek. Bij de realisatie van de bruggen zoals die in het masterplan zijn opgenomen, is het van belang dat de woonboten deze kunnen passeren. Dat betekent dat het beweegbare bruggen moeten zijn, of dat ze zo hoog zijn dat de woonboten er onderdoor kunnen.

Net als voor andere gebieden in de stad geldt voor ontwikkelingen in Knoop Moerwijk dat het parkeren op eigen terrein plaatsvindt en bij voorkeur in gebouwde parkeervoorzieningen. Een gebiedsgerichte benadering voor Knoop Moerwijk, waarbij voor verschillende ontwikkelingen in het gebied gezamenlijk voor voldoende parkeerplaatsen wordt gezorgd, kan het aantal benodigde parkeerplaatsen beperken. Dit is mogelijk als de piek van parkeervraag van de verschillende functies in een gebied niet gelijktijdig valt. Hierdoor kunnen verschillende parkeerders dezelfde parkeerplaatsen op verschillende momenten gebruiken. Het definitieve aantal parkeerplaatsen wordt pas bepaald als er een uitgekristalliseerd programma ligt. De gemeente stimuleert en toetst bij nieuwbouwwontwikkelingen de gebiedsgerichte benadering. Het is de verantwoordelijkheid van ontwikkelaars om een dergelijke gebiedsgerichte aanpak voor Knoop Moerwijk te initiëren.

Daarnaast kan er gebruik gemaakt worden van nieuwe concepten voor gedeeld autogebruik. Door een bewustere keuze voor een bepaalde vervoerswijze kan de automobiliteit worden beperkt – en het aantal parkeerplaatsen gereduceerd. Bij de verdere uitwerking moet worden gestudeerd op innovatieve en efficiënte parkeeroplossingen, bijvoorbeeld autodelen en dubbelgebruik van parkeerplaatsen.



Ecologische zone

Betaald parkeren

Momenteel geldt er een vorm van betaald parkeren in een gedeelte van Laakhavens. De gemeente heeft besloten om in de nabije toekomst betaald parkeren in te voeren in een aantal van de woongebieden rond Knoop Moerwijk, zowel aan de centrumzijde van het spoor als aan de Laakzijde. Voordat het zo ver is, wordt de parkeerdruk in kaart gebracht. Wanneer de parkeerdruk op de openbare straat in het Willem Dreespark te hoog oploopt (boven 90 procent), kan de gemeente overgaan tot de invoering van betaald parkeren.

4.4 Openbare ruimte en groen

Stationsplein

Treinreizigers moeten zich goed, veilig en efficiënt kunnen bewegen van hun woning of werkplek naar het station. Dit geldt vooral voor voetgangers en fietsers. Voor beide groepen worden dan ook hoogwaardige voorzieningen gerealiseerd. De routes naar het station moeten logisch, duidelijk en veilig zijn. Barrières en daarmee gepaard gaande omwegen moeten zoveel mogelijk worden voorkomen. Het stationsplein speelt een grote rol in de herkenbaarheid en oriëntatie van het station. Duidelijke informatie, heldere oriëntatie, veiligheid en sociale controle staan voorop.



Openbare ruimte

Stadsallee

Vanzelfsprekend is de route voor doorgaand verkeer een belangrijke openbare ruimte. Aan de ene kant is deze route een barrière voor voetgangers en fietsers, aan de andere kant is de route ook een entree tot de stad voor de automobilist en fietser. De inrichting van de route Erasmusweg/Neherkade als stadsallee verdient het om een lange lijn met Haagse allure te worden. Het profiel van de weg is ruim, met 2X2 rijstroken gescheiden door een middenberm. Er liggen parkeerstroken aan de kant van de bebouwing, vrijliggende fietspaden, en er is ruimte voor aanplant van grote bomen. Naast de wegen bestaat de stadsallee uit een royale groenstrook met een belangrijke ecologische functie. Bij het station en het Hildebrandplein wordt deze inrichting anders. Hier is de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers zeer belangrijk, de tram kruist de rijbanen, de rijbanen dalen naar de ongelijkvloerse kruising en er zijn in- en uitvoegstroken. Toch wordt het karakter van de allee, met gescheiden rijbanen, royale boombeplanting en vrijliggende groenstrook voortgezet.

Waterfront

Ook de route langs het water is een belangrijke openbare ruimte. De ontwikkeling van Knoop Moerwijk biedt de kans om de Groente- en Fruithaven te verbinden met de Laakhavens. Dit wordt een herkenbare route langs het water van het Laakkanaal. Dit water verbindt de belangrijke groenvoorzieningen van het Zuiderpark met het stedelijke leven in Laakhavens. De route langs het water loopt langs de kade. Hierbij is er een onderscheid tussen de inrichting van de kade bij de Groente- en Fruitmarkt en die bij de Laakhavens. Bij de eerste is de inrichting die van een wandelpromenade. Er is ruimte voor groen en een onverhard pad. Bij de Laakhavens is de kade hard ingericht met klinkers, bolders en bomen. Knoop Moerwijk markeert de overgang tussen de ene sfeer en de andere. Daarnaast 'springt' bij Knoop Moerwijk de route twee keer over het water, met twee nieuwe bruggen. Deze maken de route helemaal af.

Het karakter van de kade bij Knoop Moerwijk is stenig, stoer en robuust. De afstand van het water tot de gevels bedraagt minimaal 9 meter. Hierin is het mogelijk om te wandelen, fietsen en te zitten. Langs de kades staan lantaarns en bomen. Dit stoere karakter wordt doorgetrokken in de achterliggende gebieden. Het autoluwe

karakter is specifiek voor het Willem Dreespark. De centrale ontsluitingsstraat, de Willem Dreeskade, wordt ingericht als 30-km-zone, waarbij snelheidsremmende maatregelen zijn getroffen. Het doorgaande fietsverkeer krijgt ruim baan. Door de aanwezigheid van deze straat is het mogelijk de auto uit de rest van het gebied te weren. Er is ruimte voor voetgangers en fietsers, er zijn speelplekken, verblijfsplekken met royale bomen enz.

Ecologie en bomen

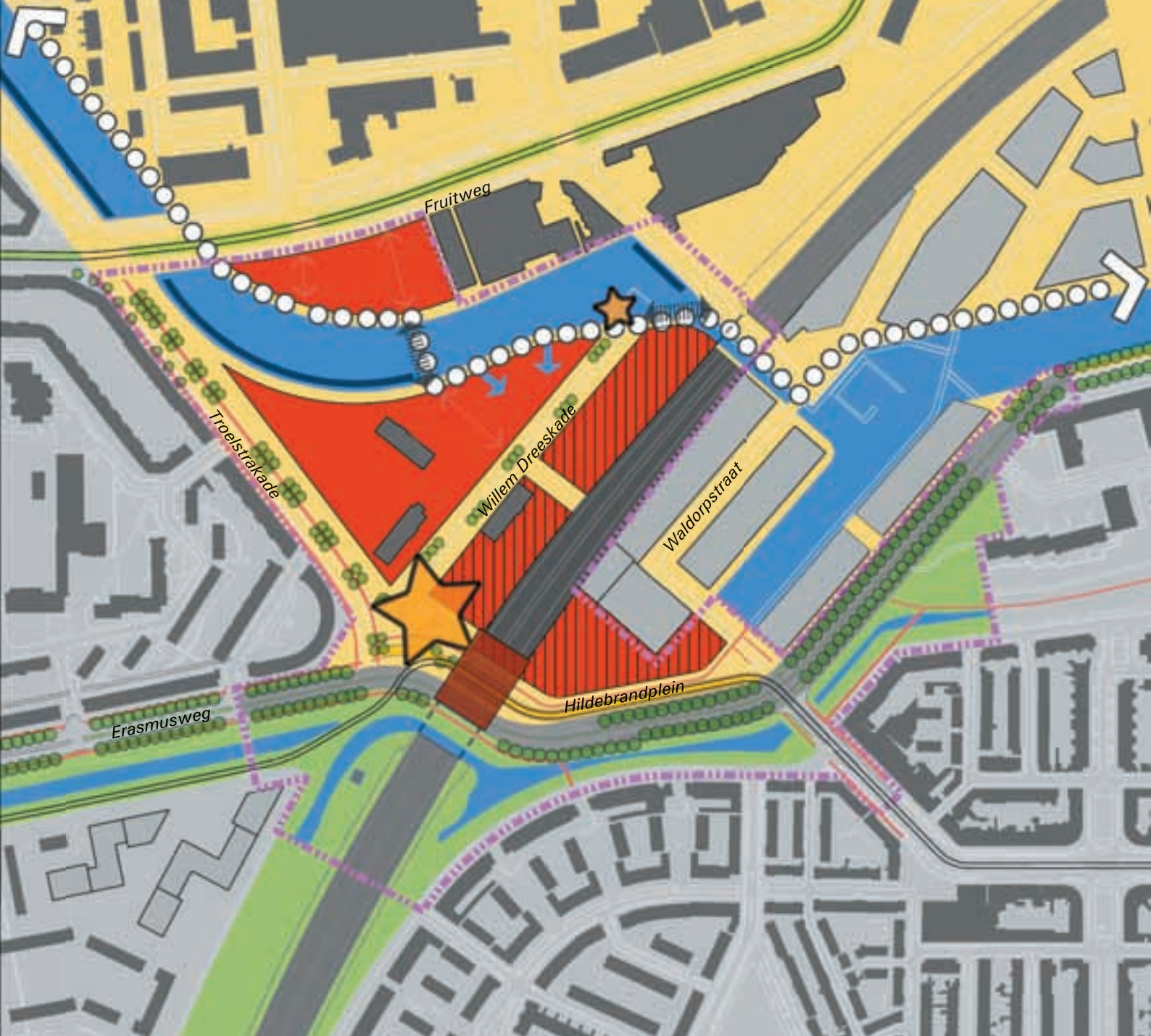
Het veenviertje de Laak loopt door het plangebied van Knoop Moerwijk - langs de Erasmusweg via het spoorviaduct langs Spoorwijk naar Laakkwartier. Het heeft een functie in de waterafvoer van de Noordpolder en als ecologische verbindingzone tussen de Erasmuszone en de Laakzone. Het riviertje steekt in de huidige situatie twee keer de weg over en is onzichtbaar bij het spoorviaduct. In de nieuwe situatie worden onder het spoorviaduct twee traveeën gereserveerd voor het riviertje. Dit komt neer op een breedte van ca. 15 meter. Hierdoor komt een stevige water- en ecologische verbinding tussen Landgoed Overvoorde, de Erasmuszone en Laakzone tot stand.

Ecologie

De overige ecologische zone is minimaal 20 meter breed. Voor de ecologische zone en de onderdoorgang bij het spoorviaduct moet een nader ontwerp worden gemaakt om ervoor te zorgen dat de ecologische zone het daar goed blijft doen. Daarnaast is een breedte van 20 meter onvoldoende voor duurzame ecologische kwaliteit. Er moeten bredere plekken voorkomen als stepping-stones, om de totale zone goed te laten functioneren. Hiervoor is aan weerszijden van het spoorviaduct een verbreding van de groenzone opgenomen. In de Nota Ecologische Verbindingszones 2008 – 2018 staan de inrichtingseisen.

Bomen

Bij de uitwerking van het masterplan moet rekening worden gehouden met waardevolle bomen. In het stedenbouwkundig plan zullen de waardevolle bomen in het plangebied geïnventariseerd worden. Bij de verkaveling moeten deze bomen zoveel mogelijk worden ingepast en anders worden gecompenseerd.



Masterplankaart



05 Duurzaamheid en milieu



Dit hoofdstuk gaat uitgebreid in op de milieutoets die is uitgevoerd in het kader van het masterplan. Bovendien besteedt het aandacht aan duurzaamheidsaspecten die meespelen in (de uitwerking van) het plan.

5.1 Algemene ambities

De basisgedachten achter de structuurvisie Den Haag 2020, Wéreldstad aan Zee – binnenstedelijk verdichten -, en die achter het Masterplan Knoop Moerwijk – binnenstedelijk verdichten rondom een openbaar vervoer-knooppunt - zijn duurzaam en bieden kansen voor het milieu:

- het groen rondom de stad wordt gespaard en versterkt;
- de automobilititeit naar de stad toe wordt beperkt;
- het openbaar vervoer wordt efficiënter.

Bovendien vormen de nieuwbouw en renovatie van gebouwen en voorzieningen de beste gelegenheid voor het realiseren van toekomstgerichte bouwkwaliteit, en specifiek van vergaande energieprestaties, in het kader van een CO₂-neutraal Den Haag in 2050.

Dit neemt niet weg dat de verdichting de druk op het binnenstedelijke milieu vergroot. Verdichten betekent meer mensen, meer mobiliteit, meer gebouwen en meer verharding in de stad. Dit leidt tot het ontstaan van nieuwe milieuknelpunten. De opgave voor duurzame ontwikkeling van de stad is dat we bestaande knelpunten oplossen, nieuwe knelpunten voorkomen en toewerken naar de stad die we in de toekomst willen hebben.

Het voldoen aan milieunormen en het realiseren van ambities betekent het maken van fundamentele keuzes, zoals:

- het verdichten rondom een OV-knooppunt;
- meervoudig ruimtegebruik;
- stimuleren van het gebruik van de fiets
- een duurzame uitwerking van het Masterplan.

5.2 Milieutoets

Kaders

Op de voorstellen in het masterplan is, conform het Haagse Gebieds Gerichte Milieubeleid (GGMB), een milieutoets uitgevoerd. Hiermee zijn de milieueffecten van de toekomstige ontwikkelingen uit het masterplan bepaald. De milieutoets levert ook informatie op over de vraag waar kansen en aandachtspunten liggen voor een duurzame

ontwikkeling van Knoop Moerwijk. Verder brengt hij mogelijke knelpunten en oplossingsrichtingen in kaart.

De milieutoets heeft een driedelig doel:

- het bepalen van de mogelijke effecten van het masterplan voor het milieu, ook in relatie tot Europese en landelijke regelgeving;
- het bepalen in hoeverre het masterplan invulling kan geven aan de (hogere) ambities van het Haagse Gebiedsgerichte Milieubeleid;
- het opleveren van een milieu-agenda voor de volgende fasen van Knoop Moerwijk.

Het Haagse Gebieds Gerichte Milieubeleid (GGMB) en de wettelijke regelgeving zijn onderdeel van de milieutoets. Het GGMB beschrijft welke ambities voor de milieukwaliteit voor specifieke plekken in de stad gewenst zijn en wordt ingezet omdat de gemeente rondom meerdere milieuthema's hogere ambities stelt dan wettelijk verplicht. Vanzelfsprekend moet altijd worden voldaan aan regelgeving, zoals op het vlak van luchtkwaliteit en geluid.

Toetsing masterplan en varianten

De effecten van het masterplan zijn voor twee infrastructurele varianten op negen milieu-aspecten onderzocht, namelijk *bodem; externe veiligheid; geluid; lucht; mobiliteit; schoon; water; natuur en klimaat*

Zo kunnen de voor- en nadelen vanuit milieuoogpunt gezien goed met elkaar worden vergeleken. De overige ontwikkelingen uit het masterplan zijn ook meegenomen in de toetsing.

Het gaat om een variant met en een variant zonder tunnel in het plangebied. Niet alleen de bereikbaarheid speelt een belangrijke rol bij de tunnelvariant, maar ook aspecten als het onttrekken van het verkeer uit het gezichtsveld, een rustiger straatbeeld en een veiligere verkeerssituatie. Ook in de samspraak zijn deze doelstellingen naar voren gekomen.

De milieutoets heeft een duidelijke rol gespeeld in het planvormingsproces, niet alleen als toets achteraf maar ook interactief met de planvorming voor de infrastructuur en de verkaveling.

Resultaat

Uit de milieutoets blijkt dat het masterplan goed rekening houdt met de verschillende milieu-

aspecten. De vier algemene ambities uit dit masterplan worden waargemaakt (zie paragraaf 3.2).

Voor beide varianten – met en zonder tunnel – wordt de milieu-ambitie, zoals gesteld in het Haagse GGMB, gehaald voor zes van de negen milieu-aspecten. Dit is een goed resultaat. Voor de aspecten bodem, geluid en lucht wordt de ambitie echter niet gehaald. Dit betekent niet dat deze aspecten onderbelicht blijven in het plan. Integendeel, naast het oplossen van mogelijke knelpunten wordt er veel werk verricht om zoveel mogelijk aan de gestelde ambitie te voldoen. Deel aspecten van de ambities zijn vaak wel realiseerbaar en vooral het aspect bodem zal pas bij de uitvoering van het plan aan bod komen.

Voor de effecten van het masterplan op de negen milieu-aspecten geldt voor beide varianten, dat er nauwelijks essentiële verschillen zijn. De tunnelvariant blijkt een aantal milieuvordelen te hebben maar ook een aantal milieunadelen. De variant zonder tunnel scoort neutraal. Geconcludeerd kan worden dat de aanleg van een tunnel milieukundig gezien niet beter is dan de andere variant. Bij het bepalen van de voorkeursvariant spelen naast milieubelasting andere criteria een voorname rol, zoals de kosten. Daarom is de variant zonder ondergrondse tunnel als voorkeursvariant naar voren gekomen.

Bij de verdere uitwerking van de plannen moet rekening worden gehouden met:

- het vermijden van gevoelige bestemmingen in de bebouwing direct langs de drukke straten en spoor in verband met verkeerslawaaï en luchtkwaliteit;
- het versterken van 'rustig wonen' in rustiger delen van het plangebied;
- de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer en andere dagelijkse voorzieningen;
- het versterken van de ecologische structuur;
- de relatie tussen wonen, zorgen, en onderwijs, enerzijds en groen en water anderzijds.

Kansen en aandachtspunten per thema

Bodem

Bij toekomstige bouwprojecten moeten de aanwezige grond- en grondwaterverontreinigingen bij voorkeur direct gesaneerd worden. Voordat planvorming wordt gestart, dient het plangebied

gebiedsdekkend te worden onderzocht zodat er later geen verrassingen zijn. Aandacht moet ook uitgaan naar asbest in bodem en gebouwen.

Geluid

Eenzijds neemt het geluid in het gebied af, zoals op de Troelstrakade die wordt afgewaardeerd. Anderzijds neemt het geluid juist toe, zoals op de Erasmusweg. Het is van groot belang om bij de verdere uitwerking van planvorming en/of renovatie van de bestaande bebouwing langs de Erasmusweg geluidsreducerende maatregelen te nemen ter voorkoming van geluidsoverlast. Voorbeelden van te nemen maatregelen zijn een geluidsreducerend wegdektype, een geluidsscherm dicht bij de gevel (bijvoorbeeld vliesgevel of gevelisolatie), binnentuinen en afschermdende bebouwing langs spoor en drukke wegen.

Lucht

Waar op korte termijn sprake is van overschrijding van maximaal toelaatbare concentraties ten opzichte van het lokale beleid, wordt in 2020 de lokale ambitie wel gehaald. Bij de uitwerking van het masterplan zal luchtkwaliteitonderzoek moeten worden verricht naar de concentraties in het jaar van realisatie van bouwplannen. Technologische ontwikkelingen en verbeteringen bieden kansen bij de verdere uitwerking van plannen. Het verdient aanbeveling om wonen en andere gevoelige bestemmingen (scholen, zorginstellingen) zo veel mogelijk te vermijden op de meest luchtbelaste plekken in het plangebied.

Externe veiligheid

Hoewel de externe veiligheid geen milieuknelpunt is, heeft het transport via spoor en via buisleidingen (40 bar gasleiding) wel invloed op de externe veiligheid in het plangebied. Voor beide risicobronnen dient de verandering in het "groepsrisico" verantwoord te worden. Het groepsrisico is een theoretische inschatting op de kans dat een groep mensen die zich in de buurt van een risicobron bevinden bij een ramp overlijdt. De aanwezigheid van een 150 kV-leiding van Tennet valt niet onder het aspect externe veiligheid en brengt geen direct gevaar met zich mee. Wel dient er bij de planvorming rekening te worden gehouden met kosten voor omlegging van deze leiding.

Mobiliteit

Het masterplan zorgt voor een 'ontrafeling' van de verkeersknoop en creëert een betere en veiligere verkeerssituatie voor alle verkeersdeelnemers. Ook

aan de langzaamverkeerroutes wordt nadrukkelijk aandacht besteed. Deze worden beter zichtbaar en veiliger.

Schoon

Het ambitieniveau voor 'schoon' kan worden gehaald als er al in een vroeg stadium gunstige voorwaarden worden geschept. In de ontwerpfase kan al rekening worden gehouden met bewuste detaillering en materialisering die goed schoongemaakt kunnen worden en die niet snel vervuilen. Aspecten als een praktisch afvalinzamelingssysteem van voldoende capaciteit en informatie voor 'schoon' gedrag kunnen bijdragen aan een prettige leefomgeving. De gemeente kan dit opvolgen en begeleiden met intensief beheer.

Water

Het milieuaspect water komt op verschillende manieren naar voren. Zo heeft de beleving van het water een prominente rol in het masterplan. Maar wordt ook de totale wateroppervlakte vergroot ten opzichte van de huidige situatie, hierdoor kan extra waterberging worden gerealiseerd. Bij het vergroten van de wateroppervlakte wordt onderscheid gemaakt tussen het boezemwater en het polderwater. Als in het Willem Dreespark drijvende woningen worden ontwikkeld kan ca. 0,5 ha water aan het boezemwater worden toegevoegd. In het veenriviertje de Laak kan ca 0,4 ha water worden toegevoegd. Dit is een toevoeging van het polderwater.

Daarnaast biedt de herontwikkeling kansen om ook bestaande gebouwen binnen het plangebied af te koppelen om huishoudelijk afvalwater en regenwater te scheiden.

Natuur

Ruim voordat kan worden gestart met de aanleg van de ecologische zone langs de Erasmusweg en het Hildebrandplein en andere ontwikkelingen in het plangebied, moet worden bekeken of de werkzaamheden effecten hebben op beschermde soorten in het kader van de Flora- en faunawet. Vanuit ecologisch oogpunt is het noodzakelijk om het aantal bruggen over het veenriviertje 'De Laak' te minimaliseren, zowel in aantal als in omvang. Zowel wateronderdoorgangen als spoorwegovergangen dienen voldoende ruimte te bieden aan vogels en andere dieren om die te kruisen. Om verplaatsingen van (water)vogels en andere dieren onder bruggen mogelijk te

maken, moeten (water)onderdoorgangen voorzien worden van looprichels. Bij de bruggen in de Genestetlaan en de Slachthuisstraat ontbreken deze momenteel. Inpassing van grotere bomen bij nieuwbouwwontwikkeling op het Hildebrandplein versterkt de groenstructuur voor vogels en vleermuizen. Dit is met name van belang in verband met de oversteekbaarheid ('hop-over') van de spoorlijn voor deze dieren. Een duidelijke visie en de exacte plaats van (grotere) bomen in het nieuwe plan is daarom nodig.

Klimaat

Op masterplanniveau is het moeilijk om nu al een keuze te maken voor een specifieke vorm van duurzame energie voor dit plangebied. Toch is het van belang om rekening te houden met duurzame energiebronnen die in de toekomst misschien gebruikt gaan worden. Dit is van belang in verband met het aanbrengen en aansluiten op de benodigde infrastructuur voor deze bronnen. Mogelijke bronnen zijn stadsverwarming, warmte-/koudeopslag en in het bijzonder geothermie. Ook is het interessant om te zoeken naar een ruimtelijke combinatie van functies die samen efficiënt gebruik maken van warmte/koude productie, bijvoorbeeld een combinatie van woningen met een supermarkt en een sportgelegenheid. In verband met het voorkomen van droogte, wateroverlast en het verminderen van het warmteverschil tussen de stad en zijn omgeving wordt aanbevolen om voldoende ruimte voor (openbaar) groen en open water te creëren, dat wordt opgenomen in een robuust plan.

5.3 Duurzaamheid

De milieutoets is gericht op een technisch-functionele benadering van milieuzorg, die vooral is gericht op natuur- en milieuaspecten op stedenbouwkundig niveau. In aanvulling hierop is het gewenst om aandacht te besteden aan:

- de bredere opvattingen over duurzaamheid (people, planet, profit);
- nieuw beleid voor het vergaand beperken van CO₂-uitstoot;
- aspecten die spelen op het volgende planniveau;
- het duurzaam bouwen en beheren van gebouwen.

Onderstaand komen dergelijke aanvullende aspecten aan bod, vooral in de vorm van aanbevelingen voor de volgende planfasen. Daarmee stelt deze paragraaf uitgangspunten voor

concrete ontwikkelingsplannen.

Energie

Er zijn in dit gebied goede kansen om aan te sluiten op collectieve netten voor warmte en misschien ook koude, van stadsverwarming, geothermie of meer lokale bodembronnen. Beleid rondom de stedelijke energie-infrastructuur is in ontwikkeling, maar consequenties kunnen nog niet in dit masterplan worden beschreven. Naar het gebruik van geothermie in zuidwest Den Haag loopt een haalbaarheidsonderzoek waarbij ook Knoop Moerwijk is betrokken. Vooruitlopend daarop zullen woningen en andere gebouwen technisch worden voorbereid op aansluiting. Dit betekent dat er ontworpen wordt voor lage temperatuurverwarming, hetgeen ook gunstige effecten heeft voor het binnenmilieu. Ook de mogelijke aansluiting van bestaande bebouwing rondom Knoop Moerwijk op collectieve energienetten zal meegenomen worden in stedelijke studies en beleid.

Het eerste energie-uitgangspunt voor gebouwen is het reduceren van de energievraag, door vergaande isolatie van alle geveldelen. Daken en andere gevels van woningen en andere verblijfsfuncties worden geïënteerd op de zon. Er wordt een hoge daglichtfactor gerealiseerd, voor goed zicht, voor een prettige sfeer, en om het gebruik van kunstlicht te voorkomen. Ramen op oost en west worden voorzien van stevige buitenzonwering, die zicht op de horizon en het maaiveld mogelijk maakt. Aan alle installaties in gebouwen worden hoge eisen gesteld voor efficiency en gebruiksvriendelijkheid. Voor elektriciteit kan verder gedacht worden aan lokale bronnen als zon en wind. Voor de buitenruimte wordt een integraal verlichtingsplan ontwikkeld voor openbare verlichting, reclameverlichting en etalages. Hierbij worden functionaliteit en veiligheid gecombineerd met energiezuinigheid, mooi ontwerp en donkerte op de juiste plaats en de juiste tijd.

Intensief en meervoudig ruimtegebruik

De stedelijke omgeving vraagt om oplossingen waarbij de aanwezige ruimte volledig en functioneel benut wordt. Vooral in de bouwopgave ligt een kans om invulling te geven aan de duurzaamheidsgedachte door middel van hoogbouw en compacte stedelijke milieus, waarbij verschillende functies worden gestapeld en waarbij gezocht wordt naar efficiënte parkeeroplossingen.

Door de zogenaamde footprint, het netto ruimtebeslag, van bebouwing laag te houden ontstaat er ruimte voor water, ecologie en openbare ruimte. De ruimtewinst, die geboekt wordt door het scheppen van compacte milieus, levert bovendien kansen op voor de verbetering van de leefbaarheid, gezondheid en (sociale) veiligheid. Hoogbouw en compacte milieus bieden ook schaalvoordelen voor materiaalgebruik, transporttoepassingen en energiegebruik.

Microklimaat

Klimaatveranderingen, de toevoeging van bebouwing en goed geïsoleerde nieuwe gebouwen brengen risico's voor oververhitting met zich mee, zowel buiten als binnen. Door water en groen 'mee te stapelen' in de bebouwing kan dit knelpunt worden omgezet in een kans voor het gebied. Dit betekent een toekomstbeeld met groene daken, gevels en terrassen, en diverse plekken om te spelen, te recreëren en elkaar te ontmoeten tussen de bomen en aan het water.

Constructie en materialen

Per bouwproject worden milieubewuste materialencombinaties gekozen. Bij voorkeur aan de hand van methodes die gericht zijn op een totaalprestatie op woning- of gebouwniveau, dus niet met ge- en verboden voor afzonderlijke materialen. Een uitzondering op deze regel geldt voor hout: dat moet volgens beleid van de gemeente altijd FSC-gecertificeerd zijn. Juist omdat het milieu buiten onder druk staat, worden bij de materialisering van gebouwen keuzes gemaakt die gezondheid en comfort verhogen. Hierbij wordt gedacht aan:

- het realiseren van thermische massa binnen de isolatie van gebouwen;
- materialen waaruit geen schadelijke emissies vrijkomen;
- materialen die niet snel vervuilen en die gemakkelijk kunnen worden schoongemaakt;
- materialen die geluid absorberen;
- groene daken en gevels.

In grond-, weg- en waterwerken gaat een veelvoud aan materialen om, in vergelijking met de bouw van gebouwen. Daarom worden juist daar materiaalbesparende constructies gekozen, schaarse grondstoffen vermeden, en materialen zodanig verwerkt dat ze hoogwaardig kunnen worden teruggewonnen. Ook voor de inrichting van de buitenruimte geldt dat 'zachte'

De luchtkwaliteit in gebouwen kan worden geoptimaliseerd door het thema prioriteit te geven in programma's van eisen en bij het ontwerp. In het algemeen gaat het om de toepassing van gebruiksvriendelijke klimaatbeheersingsconcepten. Hierbij worden bouw- en installatietechnische maatregelen in logische samenhang gekozen. Om geen valse start te maken op het gebied van binnenmilieu, is het belangrijk om wonen en andere gevoelige bestemmingen (scholen, zorg) op afstand te plaatsen van lucht- en geluidbelaste plekken in het plangebied.

Geluid

De geluidsoverlast van het rail- en autoverkeer kan worden beperkt door het creëren van binnentuinen en afschermdende bebouwing langs het spoor en de drukke doorgaande wegen. De achterliggende bebouwing profiteert daarvan. De situering van kwetsbare functies verdient hierbij bijzondere aandacht net zoals de lay-out van gebouwen voor wonen, zorgen en leren. De verblijfsruimtes (zowel binnen als buiten) moeten zoveel mogelijk van de geluidshinderbron af liggen. Deze zonering heeft het grootste effect wanneer er bovendien compartimentering van woningen en andere gebouwen plaatsvindt. Deze is goed te combineren met energiezuinigheid. Door goede aandacht voor isolatie tussen woningen en de keuze voor stille installaties worden interne geluidsbronnen zo veel mogelijk beperkt.

Openbare ruimte

In aanvulling op eerder genoemde aspecten zijn voor een duurzame woonomgeving ook de volgende aspecten cruciaal:

- een kwalitatief hoogwaardig en goed onderhoudbaar ontwerp van de openbare ruimte;
- inrichtingselementen die optimaal inspelen op de gebruiks- en belevingseisen. Met name een groene begeleiding van routes voor langzaam verkeer en een overwegend groene inrichting van speel- en ontmoetingsruimtes zijn hierbij van belang;
- toegankelijkheid voor 'iedereen', dus ook voor mensen met een lichamelijke beperking. Dat geldt nadrukkelijk voor de routes naar het openbaar vervoer, de dagelijkse voorzieningen en de groene speel- en ontmoetingsruimte.

06 Ontwikkelstrategie



6.1 Inleiding

Knoop Moerwijk is een binnenstedelijke herontwikkelingslocatie gericht op een integrale benadering: een combinatie van de verbetering van het regionale openbaar vervoer en de ruimtelijke ontwikkeling.

Binnen het masterplan zijn er twee soorten ingrepen. Enerzijds gaat het om het verbeteren van de hoofdinfrastructuur en het station. Anderzijds gaat het om het herontwikkelen van zes locaties tot aantrekkelijke gemengde woonmilieus met een centrumstedelijk karakter.

De kosten en opbrengsten die samengaan met de herontwikkeling van deze ontwikkellocaties, zijn apart inzichtelijk gemaakt van de kosten van de hoofdinfrastructuur met een bovenplans karakter. Bovenplanse hoofdinfrastructuur betreft voorzieningen die ten bate komen van een groter gebied. Deze kosten hebben betrekking op (infrastructurele) ingrepen waar de stad als geheel baat bij heeft.

Stedelijke transformaties en herstructureringen vergen een grote investering, zeker als daar ook bovenplanse infrastructurale ingrepen bij betrokken zijn. Met dit plan wordt echter een belangrijk doel van de (rijks)overheid naderbij gebracht: verdichting, op een duurzame wijze, in de bestaande stad rondom een OV- knooppunt. Op rijksniveau staat Stedenbaan inmiddels stevig op de agenda. In de structuurvisie Randstad 2040 is Stedenbaan opgenomen als voorloper voor het werken aan ruimte en mobiliteit in de Randstad. De uitvoeringsalliantie centrum- en knooppuntontwikkeling die ter uitvoering van Randstad 2040 is gestart, zal zich mede gaan baseren op de ervaringen van Stedenbaan. Daardoor mag gerekend worden op aanvullende financiering en subsidies. Daarvoor is wel een stevige lobby nodig, die tijd kost en waarvan niet zeker is of en wanneer die resultaat oplevert. Daarnaast zijn er ook gemeentelijke middelen

Binnenstedelijke ontwikkeling is duur. Dat blijkt uit het financiële plaatje voor Knoop Moerwijk. Om dit bijzondere stadsdeel te kunnen ontwikkelen heeft de gemeente veel geld nodig. Die financiële middelen zijn nog lang niet voorhanden en daarom is er een ontwikkelstrategie opgesteld. Deze draait om een exibe fasering waarmee kan worden ingespeeld op de beschikbaarheid van de middelen.

nodig, alleen al voor de eerste fase ca. € 8,2 miljoen. In het Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling (IpSO) 2009 is de 1e fase Knoop Moerwijk ingedeeld bij 'planstudiefase B'. In de Programmabegroting 2010 is daarvoor € 10 miljoen opgenomen in de Reserve Grote Projecten. Van dit bedrag wordt € 1,55 miljoen aangewend voor de dekking van de vermindering van de grondopbrengsten in het plan Petroleumhaven (LA 39), die veroorzaakt worden doordat er aan het Hildebrandplein geen grond kan worden uitgegeven voor een benzinstation. Daarnaast is onlangs € 1 miljoen geormerkt voor het Masterplan Kijkduin. Het overgebleven bedrag, ca. € 7,5 miljoen wordt vooralsnog gereserveerd voor de uitvoering van het Masterplan. Met dit bedrag kan het negatieve saldo van de eerste fase nagenoeg gedekt worden, maar dit zal pas worden geoperationaliseerd als er zicht is op middelen van het rijk en/of andere overheden. Het gaat hierbij ten slotte om een project dat

gezien kan worden als voorbeeldproject voor stedelijke verdichting in de directe nabijheid van een OV-knooppunt: een typisch Stedenbaanproject zoals o.a. in de rijksnota Randstad 2040 wordt gepropageerd.

Voor de vervolgfases is de dekking nog niet benoemd. Deze zijn wel opgenomen in het IpSO, maar dan onder de noemer 'planstudiefase A', waarvan de realisatie tussen 2015 en 2020 plaatsvindt.

Het Masterplan wordt wel vastgesteld als structuurvisie. Daarmee is een kader vastgesteld voor de toekomstige (particuliere) ontwikkelingen en heeft Den Haag een goede onderbouwing voor de lobby naar het rijk. Pas als er duidelijkheid is over bijdragen van hogere overheden; er gemeentelijke middelen beschikbaar zijn en het past binnen de gemeentelijke woningbouwprogrammering kan de uitvoering starten.

De voor Knoop Moerwijk gehanteerde ontwikkelstrategie gaat daarom uit van een later te starten gefaseerde uitvoering, waarbij elke stap het einddoel naderbij brengt, maar ook kan dienen als kwalitatieve eindsituatie. In rapport 5, Haalbaarheid en Ontwikkelstrategie ^{*1} (vertrouwelijk) is deze verder uitgewerkt.

6.2 Financiële haalbaarheid

Het Masterplan Knoop Moerwijk bestaat uit een aantal bouwstenen (zoals programma, woonmilieu, openbare ruimte en hoofdinfrastructuur). Deze bouwstenen laten zich vertalen naar kosten en opbrengstposten. De fase van planvorming bevindt zich in een relatief vroeg stadium. Daarom zijn voor de ramingen een aantal aannames gedaan die de gemeente bij de verdere uitwerking van de ontwikkellocaties zal vervangen door planspecifieke uitgangspunten.

In een iteratief proces van 'tekenen en rekenen' (ontwerpen werden doorgerekend, aangepast, weer doorgerekend) zijn de uitgangspunten en ambities van het masterplan gevat in een haalbaarheidsstudie. Zoals uit deze haalbaarheidsstudie blijkt, weergegeven in onderstaande tabel, vergt de transformatie van het gebied een aanzienlijke investering. Vooral de infrastructurele ingrepen zijn erg kostbaar.

Omschrijving	Gemeentelijke haalbaarheidsstudie met zelfrealisatie baan	
	Prijspijs (1-1-2009)	Netto contant (1-1-2009)
Ontwikkellocaties	€ -17,6 mln.	€ -17,0 mln.
Onrendabel parkeren	€ -17,8 mln.	€ -13,8 mln.
Totaal	€ -35,3 mln.	€ -30,8 mln.
Infrastructuur	€ -82,7 mln.	€ -68,7 mln.
Totaal	€ -118,0 mln.	€ -99,5 mln.

De haalbaarheidsstudie geeft aan dat, indien de transformatie volledig door de gemeente wordt uitgevoerd, dit financieel onhaalbaar is. Inschakeling van marktpartijen, waaronder corporaties, kan betekenen dat de haalbaarheid wordt vergroot, omdat kosten en risico's kunnen worden gedeeld.

Bij het opstellen is naast het onderscheid tussen ontwikkellocaties en hoofdinfrastructuur gekeken naar onrendabele toppen in de vastgoedontwikkeling ten aanzien van parkeren en hoogbouw.

In het door het college genomen besluit betreffende de crisismaatregelen is voor 2009 en 2010 besloten om de grondwaarde van het programma residueel te berekenen. Dit betekent dat, indien er een onrendabele top op een parkeeroplossing zit, deze meegenomen wordt in de grondprijsbepaling. In onderhandelingen met de marktpartijen zal dit onderwerp van gesprek zijn.

In de totale haalbaarheidberekening van het masterplan zijn deze kosten apart inzichtelijk gemaakt.

Vanwege de binnenstedelijke ligging van het gebied, in de directe nabijheid van station en water is het een belangrijke plek voor de stad, met veel kansen maar ook risico's. De complexiteit en lange looptijd vragen daarbij om nadrukkelijke aandacht voor adequaat risicomanagement.

6.3 Risico-actorenanalyse

De gemeente zet ambitieus in op een volledige transformatie van het plangebied. Het programma, de bestemmingen en een conceptueel stedenbouwkundig plan, zijn op hoofdlijnen opgesteld. Betrokken partijen zijn hierin middels de samenspraak gekend.

*1 Rapport 5 'Haalbaarheid en Ontwikkelstrategie'

De ontwikkeling van het gebied kent een looptijd die zeker meer dan tien jaar bedraagt, waarin verschillende onderdelen een hoge onzekerheidsfactor hebben. De haalbaarheidsstudie is de feitelijke getalsmatige weergave van het transformatieproces. Er is sprake van een bedrijfseconomisch proces, dat impliceert dat er gewerkt is met aannames. De bandbreedtes en ingebouwde onzekerheden binnen deze aannames leiden tot het optreden van risico's (en kansen).

Risico's kunnen zich op twee manieren voordoen. Als een terugkerende normale afwijking, zoals een inflatie of rentepercentage. Ook kan er sprake zijn van een eenmalige gebeurtenis (calamiteit). Als een gebeurtenis niet te benoemen of te beschrijven is, spreken we van een onvoorziene gebeurtenis (planonzekerheid).

Bij de risico-inventarisatie is ingeschat wat de kans is dat een risico zich voordoet (waarschijnlijkheid). Als belangrijkste risico's voor Knoop Moerwijk worden genoemd:

- marktomstandigheden (zoals afzetbaarheid programma, overwegend gestapeld programma);
- acquireren van een gepaste trekker voor de stationslocatie;
- milieu-eisen in het kader van geluid en 40-bar-gasleiding;
- verkrijgen van overeenstemming met ontwikkelaars over de uitgangspunten voor ontwikkeling;
- onrendabele top parkeren; in het kader van het crisisbeleid wordt deze tijdelijk in de grondexploitatie meegenomen.
- nog geen concrete toezegging van subsidieverstrekters.

De risico's en kansen en de financiële gevolgen hiervan zijn in dit stadium van de planvorming nog te beïnvloeden. Aanpassing heeft meestal wel gevolgen voor het programma of de planning. Belangrijk punt dat vaak naar voren komt, is een goede gefaseerde uitvoering. Het gaat er vooral om elke keer een deel van het plan op te pakken dat in een beperkte tijd kan worden afgerond en/of afgezet en dat leidt tot een kwaliteitsverbetering. Rentelasten uit voorinvesteringen worden hiermee tot een minimum beperkt. Daarnaast kan de (woningbouw)productie ook beter worden afgestemd op de marktopname. In de

ontwikkelstrategie wordt ook op dit punt ingegaan.

In dit stadium van planontwikkeling is het te vroeg om de effecten van risico's in een bandbreedte aan te geven. Er is slechts sprake van voorbereidingskosten. Bij de uitwerking van de diverse ontwikkellocaties in projectdocumenten zullen de risico's worden gekwantificeerd.

Om inzicht te krijgen in de opgave is er een risicoactorenanalyse opgesteld. Hierin is het risicoprofiel van de opgave geanalyseerd en is het krachtenveld van eigenaren, gebruikers, overheden en andere belanghebbenden in kaart gebracht. Bij deze analyse hebben de volgende criteria een belangrijke rol gespeeld:

- eigendomssituatie van de grond en het vastgoed;
- risicoprofiel in relatie tot de complexiteit, haalbaarheid en omvang van de opgave;
- aspecten die de gemeente zelf wil bepalen;
- de interesse van de marktpartijen.

Eigendomssituatie

Het overgrote deel van de ontwikkelgebieden is gemeentelijk bezit of door de gemeente in erfpacht uitgegeven. Dit laatste houdt in dat de gronden en opstallen wel in 'bloot eigendom' zijn van de gemeente, maar dat de beschikkingsmacht (economisch eigendom) in particuliere handen is. De gronden in Willem Dreespark II zijn aan verschillende partijen in erfpacht uitgegeven. In Willem Dreespark I en III is het erfpachtrecht in handen van een enkele partij, Staedion. De grond in de overige ontwikkellocaties is eigendom van de gemeente.

Een deel van de ontwikkellocatie De Banaan is in particulier eigendom. Het andere deel van de locatie is door de gemeente aan dezelfde particuliere eigenaar in erfpacht uitgegeven. Deze heeft in beginsel aangegeven de locatie zelf te willen ontwikkelen en realiseren.

Risicoprofiel

Het gaat hierbij om een transformatie naar binnenstedelijk multifunctioneel gebied (Willem Dreespark II) in een onzekere marktsituatie. Het is nog de vraag in hoeverre de locatie zal aanslaan bij de consument. Transformatie brengt een duidelijke wijziging van functies met zich mee. Huidige eigenaren en gebruikers zijn in meer of mindere mate betrokken, veelal vanuit verschillende belangen en rollen. In het vervolgproces zullen

gesprekken plaatsvinden met de betrokkenen (o.a. de bedrijven) om hun situatie te bezien en te overleggen over hun huisvesting.

Aspecten die de gemeente zelf wil bepalen

De ideeën zijn nog globaal. Het masterplan is de kapstok voor de verdere ruimtelijke uitwerking van de ontwikkelgebieden en kent een behoorlijke mate van flexibiliteit. Eisen en wensen worden besproken met de partijen waarmee mogelijk wordt samengewerkt. Het doel van het plan en de ambities moeten daarbij wel overeind blijven.

Interesse marktpartijen

Op dit moment zijn de algemene marktomstandigheden dusdanig dat er geen sprake is van aangetoonde interesse van marktpartijen. In dit specifieke geval heeft Staedion belang bij de transformatie van het gebied vanwege de verwachte waardetoeename van zijn bezit en zijn maatschappelijke positie als corporatie. Gelet op de komst van de Stedenbaan en de ligging aan het water biedt het plangebied zeker op de langere termijn marktkansen.

6.4 Ontwikkelstrategie

Op basis van de financiële haalbaarheid, de risico-actorenanalyse en de publiekrechtelijke kaders waarbinnen wordt geopereerd, is een ontwikkelstrategie geformuleerd. Deze beschrijft de ambities, intenties, bandbreedtes c.q. mogelijkheden en procesregels voor de verdere ontwikkeling van het gebied.

De ontwikkelstrategie dient ten eerste als interne leidraad in het proces van uitwerking van het masterplan naar concrete realisatie. Ten tweede dient ze als basis om met corporaties en marktpartijen overeenstemming te bereiken over de wijze waarop locaties worden ontwikkeld.

Op basis van de gegevens uit de haalbaarheidsanalyse en de risico-actorenanalyse is voor de ontwikkellocaties gekeken naar een aanpak waarbij de gemeente voor een deel samen met huidige erfpachters de gebieden ontwikkelt en een aanpak waarbij de gemeente de regie zelf voert. Waar marktpartijen een substantiële positie innemen, zoekt de gemeente de samenwerking. Dit om vroegtijdig kennis te delen en de markt erbij te betrekken om daardoor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling tot stand te brengen. Door gezamenlijk op te trekken kunnen de verschillende partijen verspreide kennis, middelen

en instrumenten bundelen en optimaal benutten. Het gaat hier concreet om een vorm van samenwerking met Staedion in het Willem Dreespark met als doel verdichting rondom de bestaande woningen. Een samenwerking tussen beide partijen ligt voor de hand aangezien dit naar verwachting een positief effect heeft op de inhoud en het proces. Daarnaast leidt samenwerking tot een betere risicospreiding. De gemeente en Staedion verkennen momenteel de mogelijkheden voor deze ruimtelijke invulling en de vorm van verdere samenwerking.

Ten aanzien van de veranderingen aan het station, de verbreding van de onderdoorgang en de toevoeging van (commerciële) functies in de nabijheid van het station gaat de gemeente samenwerking zoeken met partijen als NS Poort en ProRail.

Voor de ontwikkeling van De Banaan is de gemeente voornemens het programma te realiseren middels een faciliterend grondbeleid. Deze locatie is voor een groot deel particulier eigendom. De gemeente stelt uiteraard de publiekrechtelijke kaders vast.

Voor de Trekker in de eerste fase is nog geen concrete functie benoemd. Het is een locatie met grote potentie voor een publiekstrekkende functie met een regionale invloedssfeer; bijvoorbeeld op het gebied van onderwijs of gezondheidszorg, maar ook andere functies zijn denkbaar. Regelmatig is er vraag naar een dergelijke locatie ergens in Den Haag. Als onderdeel van de planvorming voor fase 1 zal dan ook een gerichte acquisitie voor deze functie plaatsvinden.

Voor de overige ontwikkellocaties is de gemeente voornemens om haar publiekrechtelijke rol als bewaker van de ruimtelijke kwaliteit als opdrachtgever in te vullen. Deels omdat hier meerdere erfpachters met verschillende belangen zijn gevestigd, die daarnaast niet kapitaalkrchtig genoeg zijn om een deel van de kosten en risico's van de transformatie op zich te nemen. De gemeente houdt bij deze locaties haar regierol bij de uitwerking van het masterplan in stedenbouwkundige plannen en inrichtingsplannen. Vooralsnog wordt niet ingezet op een nauwe samenwerking met marktpartijen in bijvoorbeeld een gebiedsonderneming. De gemeente zal het masterplan op traditionele wijze tot uitvoering brengen, waarbij zij zelf de grondexploitatie voert en marktpartijen selecteert

voor de vastgoedontwikkeling.

Belangrijk uitgangspunt van de ontwikkelstrategie is de fasering van de verschillende ontwikkelgebieden.

Fasering

Het masterplan zal gefaseerd worden uitgevoerd, vooral omdat de uitvoering zo complex is dat uitvoering in één keer niet mogelijk is, maar ook omdat de benodigde financiën niet in één keer beschikbaar komen. Fasering betekent dat veel onderdelen van het plan uitgevoerd moeten worden in de toekomst, onder omstandigheden die nu niet bekend zijn. Dat betekent dat er aanpassingen in het plan en in de fasering mogelijk moeten blijven (flexibiliteit). Daarbij speelt ook een rol dat de ingrepen in de stedelijke infrastructuur los staan van een deel van de ontwikkellocaties. De herontwikkeling van Willem Dreespark II heeft bijvoorbeeld geen directe relatie met de aanpak van het Hildebrandplein; de herontwikkeling van Petroleumhaven I en II weer wel. De fasering moet dus flexibel zijn en zo nodig rekening houden met de uitvoeringstechnische afhankelijkheid van de bovenplanse infrastructuur.

De fasering van de planonderdelen is opgesteld volgens de strategie dat:

- elke tijdelijke situatie zo veel kwaliteit dient te hebben dat deze ook kan functioneren als eindsituatie.
- elke tijdelijke situatie de weg naar het gewenste eindbeeld niet mag blokkeren.

In bijgevoegde tabel zijn bovenstaande uitgangspunten bepalend en wordt aangegeven in welke periode ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Elke fase duurt 3 tot 5 jaar.

Voor een uitgebreide uiteenzetting van de fases wordt verwezen naar bijlage C: Planfasering.

6.5 Financieringsstrategie

Voor de financieringsstrategie richt het masterplan zijn pijlen op de markt ofwel particuliere investeerders, het Rijk en de inzet van eigen middelen. Om marktpartijen te stimuleren deel te nemen, is het nodig om vooral kansen te creëren c.q. gunstige voorwaarden te scheppen.

De middelen zullen niet in één keer beschikbaar komen, waardoor een gefaseerde planuitvoering noodzakelijk is. Om dit mogelijk te maken is voor een dusdanige planopzet gekozen dat er na

het realiseren van elke fase sprake is van een verbetering en dat eventueel gewacht kan worden met de uitvoering van de volgende fase. Voor de afzonderlijke fasen kunnen dan in de komende jaren projectdocumenten worden vastgesteld. Deze leggen per deelgebied en/of fase nauwkeurig vast welk programma wordt gerealiseerd en hoe de betreffende ontwikkellocatie er daadwerkelijk uit komt te zien. Niet eerder dan bij het vaststellen van projectdocumenten worden daadwerkelijk financiële verplichtingen aangegaan. Hiermee laat de gemeente ruimte voor planoptimalisatie en de onderhandelingen met marktpartijen en eventuele subsidieverstrekkers.

Momenteel is nog niet voorzien in dekking van het gemeentelijke aandeel in de kosten van het Masterplan.

Tijdens de verdere planuitwerking zal een intensieve lobby worden gevoerd voor het verkrijgen van de ontbrekende middelen. In de bijlage Subsidiescan, bij het (vertrouwelijke) rapport 5 Haalbaarheid en Ontwikkelstrategie ^{*1}, zijn de mogelijkheden daarvoor geïnventariseerd.

Fase	Planonderdeel
	<i>Overeenkomst Stadion Projectdocument Willem Dreespark I Bestemmingsplan fase 1</i>
Fase 1	Verbetering stationsomgeving Fruithavens I Kruising Troelstrakade Tijdelijke inrichting Troelstrakade Willem Dreespark I Verplaatsing School en Kindertuinen
	<i>Projectdocument Willem Dreespark II Bestemmingsplan fase 2</i>
Fase 2	Willem Dreespark II Verlenging spoorviaduct
	<i>Prodo WD III en IV</i>
Fase 3	Willem Dreespark III Willem Dreespark IV Troelstrakade definitieve herinrichting Kruising Hildebrandplein Perrons en toegangen Verleggen tram Stationsgebouw, winkel Weg infrastructuur en ecozone Hildebrandplein PH1&PH2

*1 Rapport 5 'Haalbaarheid en Ontwikkelstrategie'

07 Communicatie



7.1 Inleiding

Hoe ziet Knoop Moerwijk eruit in 2020? Zet samen met ons het spoor uit!

Met deze leus startte de gemeente medio 2008 een intensieve samenspraakcampagne.

De hele maand september stond in het teken van de samenspraak over Knoop Moerwijk, het ontwikkelingsgebied rond het gelijknamige station.

Samenspraak staat voor interactieve beleidsvorming: een traject waarin buurtbewoners, plaatselijke ondernemers en andere belanghebbenden wordt gevraagd mee te denken over hun wijk en omgeving. De gemeente heeft deze groepen tijdens de samenspraak gevraagd samen met haar het spoor uit te zetten voor de toekomst van Knoop Moerwijk. Alle ideeën en wensen voor de ontwikkeling van hun buurt zijn tijdens de samenspraak verzameld. Voor de gemeente is het doel van de samenspraak te komen tot een beter, breed gedragen en haalbaar masterplan.

7.2 Waarover samenspraak?

De punten waarover de bewoners mee konden denken tijdens de samenspraak, zijn afkomstig uit de Nota van Uitgangspunten Knoop Moerwijk (NvU). Deze uitgangspunten geven de potentie aan van de wijk en zijn de basis van een toekomstige ontwikkeling in het gebied. In de uitgangspunten zijn ook aantallen genoemd van enkele planonderdelen, zoals woningen, vierkante meters bedrijfsruimte en voorzieningen.

Tijdens de samenspraak hebben bewoners, gebruikers en ondernemers uit het gebied zich uitgesproken over de invulling van een aantal planonderdelen. Om te komen tot haalbare plannen voor de ontwikkeling, is het belangrijk dat bewoners weten of en hoe hun wensen en ideeën passen binnen het pakket van ambities, kaders en randvoorwaarden die in de NvU staan omschreven. Dit pakket is ook richtinggevend geweest voor

Het masterplan is in samenspraak met belanghebbenden uit het plangebied totstandgekomen. De gemeente heeft samenspraakbijeenkomsten georganiseerd, een stakeholdersbijeenkomst, en een onafhankelijke expert-meeting. Een klankbordgroep van buurtbewoners en -ondernemers is betrokken bij de opstelling van het masterplan. Dit hoofdstuk beschrijft het samenspraakproces en de uitkomsten ervan.

Kader voor samenspraak: uit de Discussienota van mei 2008

De onderwerpen uit de NvU die expliciet tijdens de samenspraak worden voorgelegd zijn:

- identiteit van het gebied (hoe ziet het er straks uit?);
- de invulling van het gebied (wat is er straks te doen?);
- de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte, het water en groen.

de Discussienota Knoop Moerwijk. Dat bevat een overzicht van de vaststaande planelementen en een uitgebreide opsomming van elementen die open staan voor samenspraak. Dat wil zeggen: wat zijn de 'harde' onderdelen en op welke onderdelen en aspecten is het plan door samenspraak nader in te vullen?

7.3 De campagne

In september 2008 is de samenspraakcampagne van start gegaan. Deze was opgezet om zoveel mogelijk bewoners, gebruikers en andere belanghebbenden actief bij de beoogde ontwikkeling te betrekken. Welke voorzieningen passen bij het gebied? Welke oplossingen moeten er komen voor het verkeer? Kunnen er duurzame materialen gebruikt worden voor het bouwen van woningen? Kan het water beter benut worden en hoe? Aan de hand van de nota van uitgangspunten zijn vier thema's bepaald waarover tijdens de samenspraak ideeën en meningen verzameld zijn:

- wonen, werken en leven (voorzieningen, bedrijvigheid, recreatie);
- station en verkeer (auto, fiets, spoor);
- gebouwen en pleinen (architectuur, openbare ruimte);
- duurzaam en veilig (water, groen, energie en afval).

Wethouder Norder (Bouwen en Wonen) gaf begin september het startsein voor de samenspraak op het stationsplein van station Moerwijk. De samenspraakcampagne bestond uit twee grote samenspraakbijeenkomsten, een aparte bijeenkomst voor de woonbootbewoners en een enquête die op straat en op internet ingevuld kon worden. Ze werd afgesloten met een slotbijeenkomst in oktober.

Samenspraakbijeenkomsten 17 september en 23 september

Op 17 september vond de eerste samenspraakbijeenkomst plaats over Knoop Moerwijk, in de gymzaal van de Ds. v.d. Boschschool aan de Erasmusweg. De gemeente lichtte de buurt in over de ontwikkelingsopgave voor Knoop Moerwijk: om welk gebied gaat het? Wat zijn de uitgangspunten en waarover kunnen betrokkenen meepraten? In de zaal stonden opstellingen rond alle thema's, met veel informatie en beeld. Iedereen kon deze op zijn gemak bekijken en per thema van gedachten wisselen met deskundigen van de gemeente. Alle aanwezigen werden in de gelegenheid gesteld hun

reacties over de beoogde plannen achter te laten op reactieformulieren, schetsboeken, flip-overs, of naderhand toe te sturen per email.

Op 23 september nodigde de gemeente de betrokkenen opnieuw uit om samen verder te praten over de ambities voor Knoop Moerwijk. In een aantal workshops werd dieper ingegaan op de verschillende thema's. Van de discussies zijn aantekeningen gemaakt. Deze zijn terug te vinden in de samenspraakbijlage van dit masterplan.

Slotbijeenkomst maandag 13 oktober

De deelnemers aan de samenspraakbijeenkomsten werden uitgenodigd voor een slotbijeenkomst om kennis te nemen van de resultaten van het samenspraaktraject. De resultaten werden aan wethouder Norder aangeboden. De kinderen uit groep 8 van de Ds. v.d. Boschschool hadden, naar aanleiding van een gastles van een stedenbouwkundige van de gemeente, nagedacht over de toekomst van hun wijk. De wethouder kreeg hun ideeën gepresenteerd in de vorm van een maquette die ze van het plangebied hadden gemaakt. Ook reikten twee kinderen een pamflet uit met daarop de uitgangspunten die voor hen belangrijk zijn (veilige omgeving, betere voorzieningen, speelmogelijkheden etc.).

Enquêtes: Uw mening telt!

Om zo veel mogelijk meningen te verzamelen tijdens de samenspraak heeft de gemeente buiten de bijeenkomsten zowel op straat als op internet geënquêteerd. Straatenquêtes vonden plaats op:

- dinsdag 16 september van 7.30 tot 9.30 uur bij station Moerwijk;
- donderdag 18 september van 16.30 tot 18.30 uur bij station Moerwijk;
- zaterdag 20 september van 13.30 uur tot 16.00 uur aan het begin van de Goeverneurlaan.

7.4 Resultaten

De samenspraak heeft veel reacties en meningen over de toekomst van het gebied losgemaakt. Het is goed dat bewoners en andere belanghebbenden zo actief hebben meegedacht. Als bewoners en/of gebruikers van het gebied kennen zij het immers goed. Bovendien gaat het hun direct aan. Deelnemers aan de samenspraak hebben mondeling en schriftelijk hun reacties en meningen kunnen geven. Deze zijn gebundeld (zie ook bijlage samenspraak), ter kennisname aan de wethouder aangeboden en voor advies neergelegd bij de projectgroep Knoop Moerwijk van de gemeente.

Bij het opstellen van het concept-masterplan zijn reacties en meningen zo veel mogelijk meegenomen in de inhoudelijke afwegingen.

Hoofdthema's die tijdens de samenspraak naar voren zijn gekomen zijn:

- een ondergrondse tunnel onder station Moerwijk;
- de sociale veiligheid rondom station Moerwijk;
- het gebruik van het water in Knoop Moerwijk;
- het handhaven van de woonboten en atelierwoningen.

In voorgaande hoofdstukken zijn verschillende 'samenspraak-kaders' opgenomen waarin wordt aangegeven hoe de bevindingen uit de samenspraak zijn meegenomen in het masterplan.

7.5 Vervolg

Na de samenspraakcampagne heeft de gemeente de gesprekken met de buurt voortgezet. Het proces en de inhoudelijke afwegingen van het concept-masterplan zijn besproken met een klankbordgroep van bewoners, een stakeholdersgroep van belanghebbenden en experts in een expertmeeting. De reacties zijn meegewogen in het opstellen of aanscherpen van het concept-masterplan. Alle verslagen zijn verwerkt in de bijlage Samenspraak.

Klankbordgroep

Tijdens de slotavond van de samenspraak Knoop Moerwijk hebben bewoners zich opgegeven voor deelname aan een klankbordgroep Knoop Moerwijk. Deze is betrokken bij het maken van het masterplan Knoop Moerwijk. Ook heeft de gemeente inhoudelijke afwegingen voor het masterplan met de klankbordgroep gedeeld. De gemeente wil de inbreng (wensen, ideeën, reacties) zo veel mogelijk gebruiken om de kaders voor de ontwikkeling van het gebied verder uit te werken, in te vullen en aan te scherpen. De resultaten uit de klankbordgroep zijn ambtelijk verwerkt en als adviesbijlage aan het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad ter informatie voorgelegd.

In de klankbordgroep zitten vertegenwoordigers van bewonersorganisaties, gebruikers (bewoners) en eigenaren in het gebied. Zij zijn zelf verantwoordelijk voor de raadpleging van hun achterban.

De klankbordgroep Knoop Moerwijk is tussen

oktober 2008 en september 2009 elke 4 à 6 weken samengekomen. De deelnemers zijn geïnformeerd over stappen en onderzoeken ten behoeve van de planvorming. Ook zijn zij uitgenodigd voor enkele stakeholdersbijeenkomsten en de expert-meeting (zie hieronder).

Stakeholders en experts

De gemeente heeft na de samenspraak regelmatig stakeholders en experts betrokken bij de voortgang rond het masterplan en de inhoudelijke afwegingen die op dat moment nog onderzocht werden.

Stakeholders zijn belanghebbende partijen in het ontwikkelgebied: wijk- en bewonersorganisaties, ondernemers, milieu-organisaties, sociale instanties, de wijkagent, het stadsdeelkantoor, woningbouwcorporaties en (ingenieurs)vervoersorganisaties.

Experts zijn mensen en/of partijen die vanuit hun expertise kennis en ervaring hebben met een of meer elementen die onderdeel uitmaken van de ontwikkelopgave voor het plangebied.

Stakeholders

Tussen oktober 2008 en juli 2009 zijn de stakeholders uitgenodigd voor drie bijeenkomsten: in december 2008, maart 2009 en juli 2009. De bijeenkomsten waren bedoeld om hen te informeren over verschillende afwegingen en onderzoeken in het kader van het concept-masterplan. Ze zijn tijdens deze bijeenkomsten uitgenodigd te reageren op de voortgang. De gemeente heeft deze input als een signaal en advies meegenomen bij het verder uitwerken en aanscherpen van het masterplan.

Experts

De gemeente heeft naar aanleiding van een aantal, soms nog lopende, onderzoeken besloten externe expertise in te roepen om over verschillende thema's uit het concept-masterplan een advies te geven. In maart 2009 vond een bijeenkomst plaats waar vijf deskundigen onder leiding van een onafhankelijke voorzitter hun visies en adviezen gaven over de verschillende aspecten van de beoogde (her)ontwikkeling van Knoop Moerwijk. De deskundigen waren afkomstig uit de academische wereld, overheid, advies- en expertisebureaus/-platforms of uit de markt. Hun expertise liep uiteen van stedenbouw, vervoer, milieu tot gebiedsontwikkeling. De betrokken gemeenteambtenaren waren hiervoor uitgenodigd, net zoals de klankbordgroep en de stakeholders. De gemeente heeft de reacties mee laten wegen bij de totstandkoming van het masterplan.

08 Vervolg



Het masterplan is de eerste stap op weg naar uitvoering. Na vaststelling van het masterplan kan echter niet direct met de uitvoering worden begonnen. Eerst moet zicht zijn op de benodigde middelen. Als het dan zover is, wordt het plan per fase verder uitgewerkt.

8.1 Planvorming voor de eerste fase

Het overleg met de ontwikkelaar van Fruithavens I (De Banaan) is reeds gaande. De eerste ideeën betroffen een groter gebied en pasten niet binnen de gemeentelijke kaders, daarom is er een programma van eisen opgesteld op basis van het Masterplan.

Voor het vervolg van de eerste fase - zodra er middelen beschikbaar zijn - is het essentieel om afspraken over de samenwerking met Staedion voor de herontwikkeling van het Willem Dreespark te maken. Deze worden vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst (SOK). Ondertussen wordt ook een projectdocument opgesteld. De SOK en het projectdocument worden gelijktijdig vastgesteld.

Daarnaast wordt een ontwerp voor de herinrichting van het kruispunt Troelstrakade/Erasmusweg gemaakt, gewerkt aan de acquisitie voor de bijzondere functie (Trekker) die aan het kruispunt Troelstrakade/Erasmusweg moet komen en het opstellen van het bestemmingsplan.

8.2 School- en kindertuinen.

Voordat in fase 3 de weg en trambaan kunnen worden verlegd moeten de school- en kindertuinen die nu aan het Hildebrandplein liggen, worden opgeheven. Gezien de grote maatschappelijke waarde hiervan is het een voorwaarde dat zij verplaatst worden naar een geschikte locatie elders in het gebied. Dat blijkt niet eenvoudig te zijn. Alle open groene ruimtes in Laak zijn onder de loep genomen en bij nadere beschouwing afgefallen. De volgende (dure en ingewikkelde) mogelijkheden zijn nog overgebleven:

- ruimte scheppen bij herstructurering
Daar is in de huidige plannen geen rekening mee gehouden. Bij de verdere planontwikkeling in Laak zal dit wel in de aandacht blijven.
- ruimte in de Landgoederenzone
De mogelijkheden daartoe worden onderzocht.
- een gebouwde voorziening
De tuinen zouden in de vorm van kassen opgenomen kunnen worden in de nieuwbouw in het Willem Dreespark. Zij kunnen dan ook dienen als geluidwering.

De laatste twee mogelijkheden lijken het meest kansrijk. In het rekenmodel en de financiële vertaling van het masterplan is voorlopig de gebouwde voorziening opgenomen, evenals in de randvoorwaarden voor deze locatie. Het gaat dan om een aaneengesloten ruimte van 4000 m², goed toegankelijk vanaf de straat en met een goede bezonning, die ook als geluidsscherm dienst doet. De wijze waarop een en ander uiteindelijk wordt gerealiseerd, hangt af van de overeenkomst met de ontwikkelaar van deze locatie.

8.3 Woonboten

In het masterplan zijn de bestaande woonschepen zo veel mogelijk ingepast. Dit lukt niet helemaal. Uitgaande van de realisatie van de 'waterwoningen' in Willem Dreespark II en beter ingerichte kades elders, is een herschikking van de woonboten noodzakelijk. Er is plaats voor tien van de huidige veertien woonboten. Eén boot is al verworven en zal worden gesloopt, zodat het nog om drie uit te plaatsen boten gaat. Bij de voorbereiding van Willem Dreespark II zal dit in goed overleg met de bewoners worden uitgevoerd. Bij de ontwikkeling van Willem Dreespark III en IV zal ook het plan voor de openbare kade verder worden uitgewerkt. Hierbij dient nader onderzoek plaats te vinden naar de effecten van wind (golfslag) en bezonning

8.4 Bedrijven Willem Dreespark.

In het Willem Dreespark zijn momenteel ook bedrijven en een school gevestigd, waar in het Masterplan andere functies/gebouwen gedacht zijn. In het vervolgproces zullen gesprekken plaatsvinden met de betrokkenen om hun situatie te bezien en te overleggen over hun huisvesting.

8.5 Tankstation

Het bestaande tankstation aan de Troelstrakade moet wijken voor de uitvoering van Willem Dreespark fase 3. De eigenaar is op de hoogte gesteld en verzet zich hiertegen. Uitplaatsing kan daardoor lang duren, maar doordat deze pas voor fase 3 gerealiseerd moet zijn brengt dat de planning niet in gevaar. De kosten van de uitplaatsing zijn opgenomen in de haalbaarheidsstudie.

8.6 Pannenkoekenhuis

Ten tijde van het opstellen van de Nota van Uitgangspunten was er sprake van dat het pannenkoekenhuis aan de Assumburgweg zou moeten wijken voor geplande nieuwbouw in het kader van de herstructurering van Moerwijk Oost. Inmiddels is dat niet meer het geval en kan het pannenkoekenhuis gehandhaafd blijven in de groenstrook. In het masterplan is dit daarom aangegeven als te handhaven bebouwing.

8.7 Verbetering stationsomgeving

Verbetering van het station is van groot belang voor de buurt, maar het duurt nog tien tot vijftien jaar voordat de nieuwe OV-knoop onder het nieuwe viaduct aan de noordzijde gerealiseerd kan worden. Voor de tussenliggende periode moeten daarom maatregelen genomen worden die het functioneren van het huidige station en –omgeving verbeteren. Er valt te denken aan het toevoegen van extra fietsenstallingplaatsen, betere aanduiding van het station, een tijdelijk winkeltje of koffiehuis enz. Prorail heeft het initiatief genomen om hierover tot overleg te komen in het kader van de aanpak van de krachtwijken. Er is al een ontwerp gemaakt, dat momenteel besproken wordt met alle betrokken partijen, waaronder Prorail.

09 Bijlagen



Schets maquette rekenmodel Knoop Moerwijk

Bijlage 1 Beschrijving deelgebieden

De opgave voor Knoop Moerwijk is onder andere een opgave voor stedenbouwkundige vormgeving: het plangebied een eigen identiteit geven, verbindingen leggen tussen de omringende wijken, vorm geven aan de verschillende ruimtelijke sferen in het gebied. Dat vraagt enerzijds om duidelijke uitspraken, die richtinggevend zijn voor de verdere uitwerking in deelplannen. Anderzijds moeten die uitspraken ook flexibel zijn en passen bij het karakter van een masterplan.

Dit masterplan kiest voor een tweesporenbeleid. Op basis van alle voor het masterplan verrichte verkavelingstudies worden per deelgebied de kwantitatieve randvoorwaarden aangegeven, gekoppeld aan een kwalitatieve beschrijving van het te behalen resultaat.

Ontwikkelkavels

Knoop Moerwijk bevat een aantal verschillende sferen. De belangrijkste twee vind je langs de Erasmusweg, waar een stadsallee aangelegd gaat worden, en langs het water van het Laakkanaal in het voormalige binnenhavengebied. Deze gebieden bevatten verschillende ontwikkelkavels.

Langs de stadsallee:

1. Kop van de Petroleumhaven
2. Willem Dreespark I
3. Het station

Aan het waterfront

4. Willem Dreespark II
5. Willem Dreespark III en IV
6. Fruithavens I

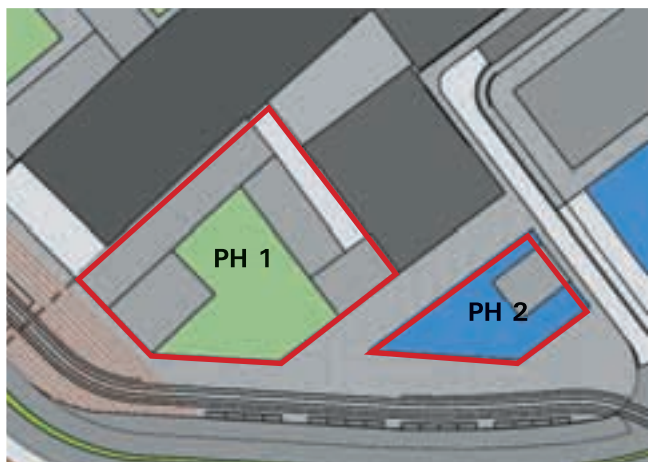
Het station ligt in de deelgebieden Kop van de Petroleumhaven en Willem Dreespark I. Hier komt een ruimtereservering voor een 'trekker': een instelling die het gebruik van het openbaar vervoer stimuleert en spreidt over de dag. Het kan een regionale onderwijsinstelling zijn, of een culturele of sportinstelling.

Duurzaamheid en milieu

Voor duurzaamheid en milieu volgen in dit hoofdstuk aanbevelingen voor de verschillende deelgebieden. Bij de specifieke locatie beschrijvingen in dit hoofdstuk worden specifieke aanbevelingen voor duurzaamheid en milieu genoemd. Onderstaand zijn een aantal aanbevelingen genoemd die voor het overgrote deel van de locaties gelden.

- *De (renovatie)woningen en andere functies worden met lage temperatuursystemen voorbereid op aansluiting op een centraal warmtenet (afhankelijk van de functie eventueel ook op een koudebron).*
- *In verband met het belang van duurzaamheid in dit masterplan is het streven om GPR-scores te behalen die hoger zijn dan het vastgestelde gemeentelijke beleid.*
- *Bestaande en nieuwe hoogbouw leent zich voor de toepassing van zonnepanelen voor elektriciteitsopwekking op de (hoge) daken. Lage daken, terrassen en taluds worden zoveel mogelijk voorzien van levend groen.*
- *Toegepast hout is FSC-gecertificeerd.*
- *Regenwater blijft in de wijk.*

1. Kop van de Petroleumhaven



ligging PH I en PH II

	aantal	m ²
Petroleumhaven I + II		
ruimtegebruik deelgebied		6.418
programma		
wonen nieuw	170	23.000
niet wonen		12.500
parkeren gebouwd	360	10.000
parkeren straat	25	
bvo totaal		45.500

Ligging in Knoop Moerwijk

De kop van de Petroleumhaven verbindt de historische Petroleumhaven met het nieuwe stationsgebied. Dit gebied heeft logische en duidelijke loop- en fietsroutes. De belangrijkste loopt van het station naar de oostelijke kade van de Petroleumhaven en loopt door naar Laakhaven West. De bebouwing begeleidt deze route ruimtelijk en heeft een aantrekkelijk programma in de plint (op straatniveau). De inrichting van de openbare ruimte is degelijk en robuust en past bij de sfeer van een binnenhaven. Speciale aandacht is er voor de verlichting. Deze moet aansluiten bij het 'havengevoel' en is belangrijk voor de sociale veiligheid.

De kop van de Petroleumhaven heeft twee bouwlocaties. De eerste (PH I) ligt tussen de brandweerkazerne, de spoordijk en het Hildebrandplein. De tweede (PH II) ligt in het verlengde van het water in de Petroleumhaven.

Duurzaamheid en milieu

- Het complex leent zich voor substantiële materiaalbesparing op grondwerken, funderingen en constructie. De materialisering aan de buitenzijde is niet kwetsbaar voor vervuiling door verkeer.
- De geluidsdichtheid (in verband met omgevingslawaai) en de hoogte van de torens vereisen een geheel mechanisch ventilatiesysteem, inclusief spuivoorziening, in combinatie met koeling of airconditioning. De actieve koeling kan ook plaatsvinden via de vloer-, wand- of plafondverwarming (deze laatste in bedrijfsruimtes). Ondanks de keuze voor een vergaand beheerst binnenmilieu, blijft het gewenst in woonruimtes een raampje open te kunnen zetten.
- Op oost en west wordt windvaste buitenzonwering in het ontwerp geïntegreerd.
- De daken worden ingericht met groen, als waterberging, verkoeling en uitstraling.
- Op de locatie dient speciale aandacht te zijn voor de geluidshinder vanaf het spoor. Er moeten vooral geluidwerende maatregelen getroffen worden voor de woningen in de toren.
- In het verlengde van de Petroleumhaven wordt water toegevoegd, hiermee wordt de waterbergingscapaciteit vergroot.

PH I

Ruimtelijke karakteristiek

De locatie PH I heeft een betekenis op stedelijke schaal. Deze markeert het nieuwe station en staat in het verlengde van de zichtas vanaf de Erasmusweg en van de zichtas vanaf de groene zone rond de Laak. Op deze locatie is hoogbouw vereist. Op lokale schaal begeleidt PH I de route van de Petroleumhaven naar het station. Belangrijk hierbij is dat de rooilijn van de bebouwing deze route ondersteunt en dat het programma in de plint deze route aantrekkelijk maakt. De rooilijn van de oostgevel sluit aan op de rooilijn van de brandweerkazerne. Tussen

beide gebouwen ligt een interne ontsluitingsstraat voor de parkeervoorzieningen.

Bebouwingstypologie

De bebouwing bestaat uit een stevige basismassa met daarboven één of meerdere torens.

Bouwhoogte

De hoogte van de basismassa is tot 20 meter. Hierboven is hoogbouw in de vorm van torens mogelijk tot 70 meter. De basishoogte van 20 meter sluit aan op de bebouwing langs de Petroleumhaven en de hoek Erasmusweg/Troelstrakade. De hoogbouw is geplaatst in belangrijke zichtassen vanaf de Erasmusweg en de Laak.

Ontsluiting en parkeren

De ontsluiting is in de noordoosthoek van de locatie. Deze wordt gecombineerd met de ontsluiting van de brandweerkazerne/ambulancepost. Vanaf deze route is de interne parkeervoorziening bereikbaar.

De parkeervoorziening is in en onder het gebouw opgelost. Onder de locaties van PH I en II ligt een ondergrondse parkeervoorziening van één laag. Daarnaast wordt tegen het spoortalud aan een parkeervoorziening gemaakt van twee lagen boven de grond. Deze voorziening wordt langs de openbare route zorgvuldig ingepakt door ander programma. Boven deze parkeervoorziening is bebouwing mogelijk of een tweede maaiveld – een (parkeer)dak of dek dat gebruikt kan worden, bijvoorbeeld een grasdak of een beloopbaar parkeerdek - ten behoeve van de woningen in de toren.

Programma

De locatie biedt ruimte voor ca. 12.500 m² bijzonder programma. Dit programma voedt het station, vooral buiten kantoor tijd. Ook kan er aansluiting worden gezocht met het programma in Willem Dreespark I. Daarnaast zijn er ca. 100 woningen mogelijk. De parkeervoorziening bevat 360 parkeerplaatsen.

PH II

Ruimtelijke karakteristiek

De locatie van PH II heeft een grote betekenis op lokale schaal. PH II markeert ruimtelijk het einde van de Petroleumhaven. De ruimtelijke compositie moet worden afgestemd op de koppen van de oostelijke en westelijke kades van de Petroleumhaven. Tegelijkertijd moet PH II de route van het station naar de Petroleumhaven begeleiden en ondersteunen.

Bebouwingstypologie

De bebouwing is een toren.

Bouwhoogte

De hoogte van de toren moet worden afgestemd op de bouwhoogte van de bebouwing aan de kades van de Petroleumhaven. De hoogte is maximaal 50 meter.

Ontsluiting en parkeren

Onder de locaties van PH I en II ligt een ondergrondse parkeervoorziening van één laag. Deze voorziet in de parkeerbehoefte van PH II. De ontsluiting is vanaf de Waldorpstraat of vanaf de nieuwe route, voor de brandweerkazerne langs.

Programma

Het programma bestaat uit 70 woningen en parkeerplaatsen in een ondergrondse parkeervoorziening die wordt gedeeld met PH I.



2. Willem Dreespark I

Ligging in Knoop Moerwijk

De locatie Willem Dreespark I (WD I) verbindt het stationsgebied met het Willem Dreespark. Aan de zuidzijde ligt het stationsplein, een grote representatieve ruimte met voorzieningen eromheen die horen bij het station. Aan dit plein - het einde van de Erasmusweg - staat eveneens de trekker van Knoop Moerwijk. Aan de westzijde ligt de entree naar het Willem Dreespark: de Willem Dreeskade. De bebouwing aan de overzijde van deze nieuwe entree begrenst het stationsplein. De bebouwing begeleidt de route van het station naar het Willem Dreespark. Met name het programma in de plint moet aantrekkelijk zijn. De inrichting van de openbare ruimte sluit aan bij het robuuste, degelijke havenkarakter. Er is bijzondere aandacht voor de verlichting op het plein en langs de route naar het Willem Dreespark.

Milieu en duurzaamheid

- Op de locatie dient speciale aandacht te zijn voor geluidshinder vanaf het spoor. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het soort functie dat wordt toegevoegd.
- Er bestaat de mogelijkheid om kassen op te nemen binnen de nieuwbouw. Naast de ecologische en sociale functie die de kassen behouden, kunnen ze tevens als geluidswering dienen.

WD I

Ruimtelijke karakteristiek

De locatie WD I heeft een betekenis op stedelijke schaal. Deze markeert het nieuwe station en staat in het verlengde van de zichtas vanaf de Erasmusweg en van de zichtas vanaf de groene zone langs het spoor. Op de locatie WD I is ruimte voor de nieuwe trekker van het station. Er staat ook één van de drie flats van het Willem Dreespark. Deze wordt geïntegreerd in de nieuwe bouwmassa.

Bebouwingstypologie

De bebouwing bestaat uit een stevige basismassa met daarboven één of meerdere bouwmassa's. Deze heeft een plint van ongeveer 5 meter hoog.

Bouwhoogte

De hoogte van de basismassa is tot 20 meter langs de Erasmusweg. Hierboven is hoogbouw in de vorm van torens of blokken mogelijk tot 50 meter. De basishoogte van 20 meter sluit aan op de bebouwing langs de Petroleumhaven en de hoek Erasmusweg/Troelstrakade. De hoogbouw is geplaatst in belangrijke zichtassen vanaf de Erasmusweg en de spoorzone.

Ontsluiting en parkeren

De parkeervoorziening is in de bouwmassa opgelost. Tegen het spoortalud aan wordt in twee lagen bovengronds geparkeerd. Deze parkeergarage wordt omzoomd met commercieel programma, waardoor de uitstraling naar de openbare ruimte aantrekkelijk is. Boven deze parkeervoorziening is bebouwing mogelijk en een tweede maaiveld. Dit kan dienen als nieuw onderkomen voor de school- en kindertuinen.



ligging WD I

	aantal	m ²
WD I		
ruimtegebruik deelgebied		9.931
programma		
wonen bestaand	96	12.000
wonen nieuw		14.000
niet wonen		
parkeren gebouwd	280	8.000
parkeren straat	40	
bvo totaal		34.000

De ontsluiting van de parkeervoorziening loopt via de Willem Dreeskade aan de noordzijde van de locatie.

Programma

De locatie biedt ruimte voor ca. 14.000 m² bijzonder programma. Dit programma voedt het station, vooral buiten kantoor tijd. Het kan ook aansluiting zoeken met het programma in PH I.

Daarnaast telt het programma 96 bestaande flats.

De parkeervoorziening bevat ca. 280 parkeerplaatsen.

3. Het station

Compacte OV-knoop

Het station is een modern overstapstation. Het neemt een herkenbare positie in tussen het nieuwe centrumstedelijke gebied van de Haagse Havens in het noorden en de vernieuwde tuinsteden in het zuiden. De bus en tramhaltes staan rechtstreeks in verbinding met de treinperrons en sluiten aan op de nieuwe ontwikkelgebieden: het Willem Dreespark, de Fruithavens en de Petroleumhaven. Hier liggen ook de programma's die bij het station horen, zowel de grote regionale trekkers als de lokale voorzieningen. Voor dat laatste kun je denken aan kleinschalige detailhandel en services.

Duurzaamheid en milieu

- Grote aandacht gaat uit naar de thema's Veiligheid, Toegankelijkheid en Licht&Zicht.
- Detaillering en materialisering leiden tot weinig vervuiling en tot goede schoonmaakbaarheid. Er wordt intensief beheerd.
- Voor ondergronds bouwen, constructies en inrichting buitenruimte wordt vergaande materiaalbesparing en milieubewust materiaalgebruik nagestreefd, bijvoorbeeld aan de hand van aanbevelingen van CROW.

Ruimtelijke karakteristiek

Het station vormt letterlijk de brug tussen de tuinsteden in het zuiden en het havengebied in het noorden. Bij de uitwerking van de openbare ruimte moeten de voetgangers- en fietsverbindingen tussen het station en de omliggende wijken dan ook speciale aandacht krijgen. De OV-knoop manifesteert zich als een volwaardig station. De grote transparante kap benadrukt de kwaliteit en betekenis ervan.

Ontsluiting en parkeren

Het station biedt de mogelijkheid om over te stappen op onderliggend OV. Aan de zuidzijde is ook een Kiss&Ride-voorziening. Het station zelf heeft geen parkeervoorziening voor Park&Ride.

Aan de noordzijde ligt het stationsplein. De voorzieningen die daaraan liggen, worden vanaf dat plein ontsloten en bevoorrad.



4. Willem Dreespark II

Ligging in Knoop Moerwijk



Willem Dreespark II ligt tussen de Laakhavens en de Fruithavens. De ontwikkeling van deze locatie maakt de ruimtelijke koppeling tussen de beide havens mogelijk. Hiervoor worden drie middelen ingezet. Allereerst een zorgvuldige positie van hoogbouw voor een visuele relatie, daarnaast een brug en vlanders voor een fysieke relatie, en ten slotte een eenduidige inrichting van de openbare ruimte om de herkenbaarheid en samenhang te bevorderen.

Willem Dreespark II bestaat uit twee verschillende locaties. WD IIa grenst aan het spoor en WD IIb ligt aan het water. Hoewel beide locaties tegelijkertijd kunnen worden ontwikkeld, hebben ze een verschillende karakteristiek en verschillend programma. Tussen beide locaties ligt de belangrijkste ontsluitingsweg van het Willem Dreespark: de Willem Dreeskade.

De inrichting van de openbare ruimte sluit aan bij 'het havengevoel' in dit gebied. Vooral de Willem Dreeskade is een ruimtelijke drager, met een karakteristieke inrichting. Deze bestaat uit royale bomen en dezelfde verlichting die in de rest van het waterfront gevonden wordt.

WD IIa

Ruimtelijke karakteristiek

WD IIa is een belangrijke schakel tussen de Laakhavens en de Fruithavens. Het bouwblok begeleidt de langzaamverkeerroute van het stationsplein naar de Laakhavens, over de nieuwe brug tussen het Willem Dreespark en de Viaductweg. De hoogbouw die hier op de hoek staat, vormt een eenheid met de hoogbouw aan de zijde van Laakhavens West. Daarnaast is WD IIa belangrijk als geluidwering voor het Willem Dreespark. Door tegen het spoor aan te bouwen, komt de geluidwerende maatregel zo dicht mogelijk bij de geluidsbron te liggen. Op het bouwblok is een tweede maaiveld mogelijk, met een optie voor de nieuwe school- en kindertuinen. Deze kunnen gedeeltelijk ondergebracht worden in een kas, die ook als geluidsscherm kan dienen. De westelijke rooilijn ligt in het verlengde van WD I.

Bebouwingstypologie

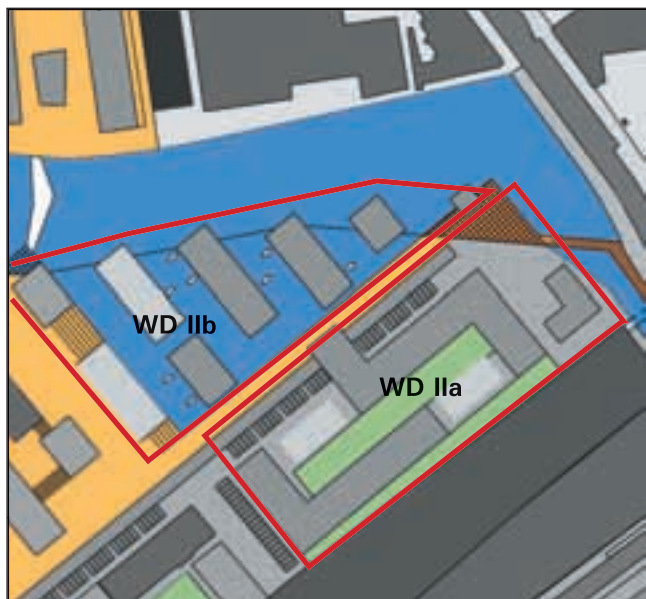
De bebouwing bestaat uit een stevige basismassa met daarboven één of meerdere bouwmassa's. De bebouwing heeft een plint van ongeveer 5 meter hoog.

Bouwhoogte

De hoogte van de basismassa is tot 20 meter. Hierboven is hoogbouw in de vorm van torens mogelijk tot 50 meter. De basishoogte van 20 meter sluit aan op de bebouwing langs de Willem Dreeskade van WD I. De hoogbouw is geplaatst in een zorgvuldige compositie met de hoogbouw in Laakhavens West.

Ontsluiting en parkeren

De parkeervoorziening is in de bouwmassa opgelost en dient voor zowel WD IIa als WD IIb. Tegen het spoortalud aan wordt in twee lagen bovengronds geparkeerd. Deze parkeergarage wordt omringd door commercieel programma, waardoor de uitstraling naar de openbare ruimte aantrekkelijk is. Boven deze parkeervoorziening is



ligging WD IIa en WD IIb

WD II		aantal	m²
ruimtegebruik			
deelgebied			16.401
programma			
wonen bestaand			
wonen nieuw	250		31.500
niet wonen			3.500
parkeren gebouwd	325		9.000
parkeren straat	40		
bvo totaal			44.000

bebouwing mogelijk of een tweede maaiveld. De ontsluiting van de parkeervoorziening is via de Willem Dreeskade aan de zuidzijde van de locatie.

Programma

De locatie biedt ruimte voor ca. 3.500 m² bijzonder programma.

Het woonprogramma bevat ca. 180 woningen.

De parkeervoorziening telt ca. 325 parkeerplaatsen.

Milieu en duurzaamheid

- Op de locatie dient speciale aandacht te zijn voor de geluidshinder vanaf het spoor. Vooral voor de woningen dienen geluidwerende maatregelen te worden getroffen.
- Woningen direct langs het spoor worden voorzien van zogenaamde dove gevels, echter met daglichtopeningen, eventueel met afsluitbare loggia's binnen de gevellijn.
- Ook bestaat de mogelijkheid om kassen op te nemen binnen de nieuwbouw. Deze kunnen dan tevens als geluidswering dienen.
- De geluidsdichtheid (in verband met omgevingslawaai) vereist een geheel mechanisch ventilatiesysteem, inclusief spuivoorziening. In torens komt daar koeling of airconditioning bij, eventueel via vloer- of wandverwarming. Ondanks de keuze voor een vergaand beheerst binnenmilieu, blijft het gewenst in woonruimtes een raampje open te kunnen zetten.

WD IIb

Ruimtelijke karakteristiek

WD IIb is een belangrijke schakel tussen de Laakhavens en de Fruithavens. Door de centrale ontsluiting, de Willem Dreeskade, ontstaat een volledig autoluw gebied. Alleen de noodzakelijk hulpdiensten mogen er komen. Doordat er geen ruimte meer nodig is voor auto-ontsluiting en parkeren, kan alle ruimte worden benut voor een nieuw woonmilieu aan of op het water. Hier is dan ook een grote vrijheid in de uitwerking. Er geldt wel een aantal randvoorwaarden. Er dient een ruimtelijke eenheid te ontstaan in het gebied ten westen van de Willem Dreeskade, dus tussen WD II, III en IV. Daarnaast dient de rol en betekenis van het water van het Laakkanaal maximaal te worden benut voor een nieuw woonmilieu dat uniek is voor Den Haag. Dat kunnen bijvoorbeeld drijvende woningen zijn. Ten slotte dient de route tussen de Fruithavens en Laakhavens helder en duidelijk te worden uitgewerkt. Bij de aansluiting op de bruggen naar de Viaductweg en de Fruithavens liggen bijzondere plekken. Deze vragen om een bijzondere typologie en een onderscheidend programma. De bebouwing wordt gekenmerkt door openheid, wat de relatie tussen de Willem Dreeskade en het water goed mogelijk maakt.

Bebouwingstypologie

Er is ruimte voor een nieuwe woonvorm op en aan het water. Het water wordt maximaal benut in de uitwerking. Ieder huis heeft ruimte voor een eigen boot. Er is maximale ruimte voor grondontsloten of drijvende

woningen (grondontsloten woningen hebben een voordeur aan de straat). Bij de aansluiting van de bruggen naar de Viaductweg en de Fruithavens is een bijzondere typologie mogelijk - bijvoorbeeld een horecapaviljoen aan het water.

Bouwhoogte

De hoogte van de bouwmassa varieert tussen de 12 en de 20 meter.

Ontsluiting en parkeren

De ontsluiting gebeurt vanaf de Willem Dreeskade. In het gebied zelf wordt niet geparkeerd. De centrale parkeervoorziening ligt in WD IIa. Alleen hulp- en verhuisdiensten mogen het gebied in.

Programma

Het woonprogramma bevat ca. 70 woningen.

Verder is er ruimte voor een bijzonder programma bij de bruggen naar de Laakhavens en de Fruithavens.

Milieu en duurzaamheid

- De waterwoningen worden voorzien van individuele klimaatbeheersingsystemen, bijvoorbeeld met een elektrische warmtepomp op oppervlaktewater. Dit wordt gecombineerd met de toepassing van niet-spiegelende pv-panelen. Groene daken en terrassen worden bevorderd.
- Er worden geen materialen toegepast waaruit schadelijke stoffen kunnen uitspoelen naar het water
- De vormgeving en materialisering van de buitenste randen van de drijvende woningen, steigers en vlonders houden rekening met de gewenste ecologische kwaliteit.
- Er worden voorzieningen getroffen in en rond het water, om gezondheidsrisico's te beperken: het verzekeren van doorstroming en beweging van het water, hoge waterkwaliteit en bevordering van groei van planten in het water, bomen aan de kade en vogelnestelvoorzieningen aan hogere gebouwen in de directe omgeving.
- Daarnaast zorgt het toegevoegde wateroppervlak voor extra waterberging.



5. Willem Dreespark III en IV

Ligging in Knoop Moerwijk



ligging WD III en IV

De locaties van Willem Dreespark III en IV (WD III en WD IV) liggen tussen Den Haag Zuidwest, de Fruithavens en de Willem Dreeskade. Deze brengen de verbinding tot stand tussen de woonbebouwing in Den Haag Zuidwest en het Laakkanaal. Door het afwaarderen van de Troelstrakade wordt de relatie tussen Moerwijk en Willem Dreespark veel sterker. Daarnaast bieden de Troelstrakade en de Willem Dreeskade voldoende ontsluitingsmogelijkheid en kunnen WD III en WD IV volledig autoluw worden. Alleen voor de hulpdiensten is bereikbaarheid noodzakelijk. Doordat er geen ruimte meer nodig is voor auto-ontsluiting en parkeren, kan alle ruimte worden benut voor een nieuw woonmilieu aan het water. Hier is dan ook een grote vrijheid in de uitwerking. Er geldt wel een aantal randvoorwaarden. Er dient een ruimtelijke eenheid te ontstaan in het gebied ten westen van de Willem Dreeskade, dus tussen WD II, III en IV. Daarnaast dienen de rol en betekenis van het water van het Laakkanaal goed te worden benut voor de ontwikkeling van een nieuw woon- en werkmilieu. Hoewel ze worden aangeduid als verschillende locaties bezitten WD IIb, WD III en WD IV een sterke ruimtelijke samenhang en dienen in samenhang te worden uitgewerkt.

De inrichting van de openbare ruimte is robuust en degelijk en sluit aan bij het havenachtige karakter. Het parkachtige karakter heeft een stedelijke uitstraling, met ruimte voor bomen, groen, water en aangename verblijfsplekken.

Duurzaamheid en milieu

- In WD III en IV wordt een compact stedelijk milieu toegepast dat autovrij is. De ruimtewinst die hierdoor ontstaat, geeft de ruimte om bomen en groen een plek te geven binnen de bebouwing. Bijvoorbeeld met groene daken en terrassen en verschillende plekken om te recreëren.
- Kleine aantallen min of meer vrijstaande woningen en bedrijfsfuncties kunnen worden voorzien van een individueel klimaatbeheersings systeem, waarbij er ruimte is voor experimentele en innovatieve toepassingen. Ook kleinschalige waterhergebruikssystemen kunnen in dit gebied worden toegepast.
- Verblijfsruimtes van woningen worden niet gesitueerd direct aansluitend aan (gebouwde) parkeervoorzieningen. De ventilatie van garages wordt strikt gescheiden van systemen op woningniveau.
- De ligging van de gebouwen vraagt om goede geluidisolatie.

WD III

Ruimtelijke karakteristiek

WD III is een belangrijke schakel tussen Den Haag Zuidwest en het havengebied. De naam Willem Dreespark wordt realiteit wanneer het autoluw wordt. De structuur van het gebied is open. Langs de Willem Dreeskade, de Troelstrakade en het Laakkanaal staat de

	aantal	m ²
WD III+IV		
ruimtegebruik		
deelgebied		20.292
programma		
wonen bestaand	192	24.000
wonen nieuw	215	28.000
parkeren gebouwd	550	14.000
parkeren straat	20	
bvo totaal		66.000

bebouwing in een losse setting. Hierdoor ontstaan lange zichtlijnen door het gebied. In WD III staan twee grote bestaande flats. Daartussen wordt een nieuw woon- en woon/werkprogramma gevoegd. In het midden ligt een parkeervoorziening, afgedekt met een tweede maaiveld. Dit biedt extra ruimte en kwaliteit aan de omliggende woningen en vormt de ontsluiting ervan.

Bebouwingstypologie

Tussen de bestaande huurappartementen is ruimte voor een nieuwe typologie. Deze bestaat uit een mix van appartementen en grondontsloten woningen. Deze zijn gebouwd in een open en losse setting. De woningen hebben geen privé buitenruimte op maaiveld. Het parkeerdek en de bestaande bergingplinten worden afgezoomd met een speciale bebouwing. Hierin is ruimte voor woon-werkwoningen, atelierwoningen, commerciële voorzieningen en bedrijvigheid.

Bouwhoogte

De hoogte van de bestaande flats bedraagt ca. 50 meter. Er is ruimte om de flats op te toppen en ze een typerende karakteristiek te geven.

De hoogte van de nieuwe bouwmassa varieert tussen de 12 en 20 meter.

Ontsluiting en parkeren

Tussen de bestaande flats in het Willem Dreespark ligt een centrale parkeervoorziening. Deze bestaat uit een ondergrondse voorziening van één laag en een laag op maaiveld. De ontsluiting gebeurt vanaf de Willem Dreeskade en de Troelstrakade. In het gebied zelf wordt niet geparkeerd. Deze parkeervoorziening kan mogelijk ook voorzien in de parkeerbehoefte van WD IV.

Programma

In de locatie zitten 192 bestaande huurwoningen. Het woonprogramma bevat ca. 140 nieuwe woningen. Dit is een mix van grondontsloten woningtypen en appartementen.

Naast het woonprogramma is er ruimte voor bijzondere combinaties van wonen en werken. De bijbehorende parkeervoorziening bevat ca. 550 parkeerplaatsen.

WD IV

Ruimtelijke karakteristiek

WD IV is een belangrijke schakel tussen Den Haag Zuidwest en het havengebied. De naam Willem Dreespark wordt realiteit wanneer het autoluw wordt. De structuur van het gebied is open. Langs de Troelstrakade en het Laakkanaal staat de bebouwing in een losse setting. Hierdoor ontstaan lange zichtlijnen door het gebied. In de punt van de Troelstrakade en het Laakkanaal is iets speciaals mogelijk - bijvoorbeeld een bijzondere typologie of architectonische uitwerking. Langs het Laakkanaal liggen woonboten. De kade wordt daar op ingericht. Langs de kade loopt een openbare route met zicht op het water.

Bebouwingstypologie

De bebouwingstypologie sluit aan op WD III. De bebouwing bestaat uit een mix van appartementen en grondontsloten woningen. Deze zijn gebouwd in een open en losse setting. De woningen hebben geen privé buitenruimte op maaiveld, maar wel als onderdeel van de bebouwing.

Bouwhoogte

De hoogte van de nieuwe bouwmassa varieert tussen de 12 en 20 meter.

Ontsluiting en parkeren

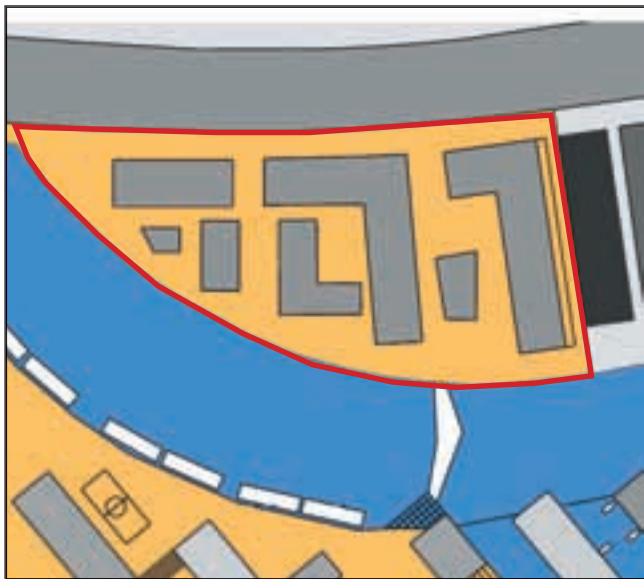
Het gebied is autoluw. De centrale parkeervoorziening ligt in WD III. Tussen de bestaande flats in het Willem Dreespark ligt een centrale parkeervoorziening. Deze bestaat uit een ondergrondse voorziening van één laag en een laag op maaiveld. De ontsluiting gebeurt vanaf de Willem Dreeskade en de Troelstrakade. Mocht de parkeerbehoefte van WD IV niet kunnen worden opgelost in WD III, dan moet een aanvullende parkeervoorziening worden gemaakt. De voorziening is vergelijkbaar met die van WD III en wordt ontsloten vanaf de Troelstrakade.

Programma

Het woonprogramma bevat ca. 8 woonschepen. Het telt bovendien ca. 75 nieuwe woningen. Dit is een mix van grondontsloten woningtypen en appartementen. Naast het woonprogramma is er ruimte voor bijzondere combinaties van wonen en werken en (zeer beperkt) commerciële bedrijvigheid of voorzieningen.



6. Fruithavens I



ligging fruithavens

Ligging in Knoop Moerwijk

De locatie van de Fruithaven I (ook wel De Banaan genoemd) is de schakel tussen de Groente- en Fruithaven en het Willem Dreespark. Door de ontwikkeling van deze locatie wordt de waterroute langs het Laakkanaal mogelijk vanaf het Zuiderpark, via de Groente- en Fruithaven naar de Laakhavens. Belangrijke ingrepen hierin zijn de openbare kade en de bouw van een brug over het Laakkanaal. Via deze brug wordt niet alleen de toegankelijkheid binnen het havengebied verbeterd, maar ook de verbinding van het station richting Transvaal.

Duurzaamheid en milieu

- Door het toepassen van hoogbouw en compacte stedelijke milieus kan hier een invulling gegeven worden aan de duurzaamheid.
- Door een goede parkeervoorziening ontstaat een autovrije openbare ruimte aan het water.
- Verblijfsruimtes worden georiënteerd op het zuiden. In het ontwerp wordt beschaduwing van woningen en buitenruimte zoveel mogelijk voorkomen. De noordzijden wordt vergaand geïsoleerd voor temperatuur/energie en geluid, met extra aandacht voor de daglichtopeningen.
- De woningen, collectieve en openbare ruimtes zijn goed toegankelijk.

Ruimtelijke karakteristiek

De Fruithavens I heeft betekenis op de schaal van de Haagse Havens. Het verbindt de Groente- en Fruithaven met het Willem Dreespark en de Laakhavens. De locatie Fruithavens I heeft twee karakteristieken. Langs de Fruitweg ligt stevige bebouwing die aansluit bij het bedrijvige karakter ervan. Langs het Laakkanaal loopt een recreatieve en een verblijfsroute met een kleine schaal en een aantrekkelijk programma.

Bebouwingstypologie

De bebouwingstypologie sluit aan bij het stoere havenkarakter. Ze bestaat uit stevige samengestelde bouwblokken. Deze bevatten onderdelen met een apart programma en eigen typologie, bijvoorbeeld een bedrijfsverzamelgebouw, appartementen met galerijontsluiting, torens en grondontsloten woningen. De bouwblokken hebben een gesloten karakter langs de Fruitweg en openen zich naar het Laakkanaal. Er is een relatie mogelijk tussen de binnenkant van de bouwblokken en de openbare route langs het water. Langs de waterroute staan kleine 'pakhuisen' met bijzondere functies, zoals horeca, praktijkruimtes, galeries en ateliers.

Ontsluiting en parkeren

Het gebied wordt autoluw. De ontsluiting van de parkeervoorziening is vanaf de Fruitweg. In het overige gebied mogen alleen hulp- en verhuisdiensten komen. De parkeervoorziening wordt in of onder de bouwblokken opgelost. Het is mogelijk om een ondergrondse parkeervoorziening te maken van één laag, of een centraal parkeerpakhuis.

	aantal	m ²
Fruithavens I		
ruimtegebruik		
deelgebied		10.071
programma		
woningen bestaand		
woningen nieuw	160	21.000
niet wonen		3.000-5.000
parkeren gebouwd	260	7.000
parkeren straat	30	
bvo totaal		31.000

Programma

Het programma bevat minimaal 160 woningen. Hiervan is ca. 10 procent grondontsloten.

Daarnaast bestaat 3.000-5.000 m² van het programma uit bedrijvigheid in kleinschalige ambachtelijke sfeer, praktijkruimte en horeca, deze laatste concentreren zich aan het water. De parkeervoorziening telt minimaal 260 parkeerplaatsen.



Bijlage B Planfasering

Het Masterplan wordt vastgesteld als structuurvisie. Daarmee is een kader vastgesteld voor de toekomstige (particuliere) ontwikkelingen en heeft Den Haag een goede onderbouwing voor de lobby naar het Rijk. Pas als er duidelijkheid is over bijdragen van hogere overheden; er gemeentelijke middelen beschikbaar zijn en het past binnen de gemeentelijke woningbouwprogrammering kan de uitvoering starten.

De voor Knoop Moerwijk gehanteerde ontwikkelstrategie gaat daarom uit van een later te starten gefaseerde uitvoering, waarbij elke stap het einddoel naderbij brengt, maar ook kan dienen als kwalitatieve eindsituatie.

In rapport 5, Haalbaarheid en Ontwikkelstrategie *1 (vertrouwelijk) is deze verder uitgewerkt in relatie tot de kosten.

Fase 1.

De eerste fase bestaat uit de volgende onderdelen:

- *Herontwikkeling van het eerste deel van de Fruithavens*
Locatie 'Fruithavens I' (ook wel 'De Banaan' genoemd), gelegen tussen de Fruitweg en het Laakkanaal, maakt voor de helft onderdeel uit het Masterplan Knoop Moerwijk. De erfpachter/eigenaar heeft een ontwikkelaar in de arm genomen voor de herontwikkeling, die een plan heeft opgesteld voor de gehele locatie. De gemeente heeft daarop een programma van eisen voor de 1e fase opgesteld, dit sluit aan bij het masterplan. Fase 2 in het voorstel van de ontwikkelaar betreft het deel van de Fruithavens waarvoor door de gemeente is besloten om dit tot 2030 als bedrijventerrein te handhaven.
- *Herinrichting van de kruising Erasmusweg/Troelstrakade*
Dit kruispunt is al als probleem benoemd in de huidige verkeersnota. Ook in de Haagse Nota Mobiliteit komt dit kruispunt weer voor als probleem. Oplossing wordt gezocht in het afwaarderen van de aansluiting met de Troelstrakade en het opwaarderen van de verbinding met de Erasmusweg.
- *Tijdelijke inrichting Troelstrakade voor het parkeren.*
Behalve het kruispunt met de Erasmusweg moet ook de Troelstrakade worden aangepakt, omdat daar een rijbaan vervalt. Bij de uitwerking van fase 3 moet nog nader bekeken worden of de vrijkomende ruimte benut wordt voor een vrije busbaan, parkeren of groen. Tijdens de uitvoering van fase 1. en fase 2. is deze ruimte nodig om de parkeerbehoefte die ontstaat door het opheffen van de parkeerplaatsen tijdelijk op te vangen.
- *Herontwikkeling Willem Dreespark I*
Door de herinrichting van het kruispunt

Erasmusweg/Troelstrakade ontstaat er ruimte voor het toekomstige stationsplein en de nieuwe ontsluitingsweg voor het Willem Dreespark. Hieraan kan de eerste fase van de herontwikkeling van het Willem Dreespark gerealiseerd worden. Dit gebeurt grotendeels op grond die in erfpacht is uitgegeven aan Staedion. Hiertoe zal met Staedion een samenwerkingsovereenkomst worden gesloten.

Fase 2

De tweede fase betreft met name de herontwikkeling van het gebied tussen fase 1 en het Laakkanaal.

Deze fase brengt aanzienlijke civieltechnische ingrepen, verwerving van bedrijfsbebouwing en de verwerving van enkele woonboten met zich mee en zal daarom een lange voorbereidingstijd kennen. Daarnaast worden in deze fase de eerste maatregelen aan het spoorviaduct genomen. Hierbij kan de keuze voor een ongelijkvloerse kruising op het Hildebrandplein nog worden uitgesteld. Uiteraard zou het goed zijn als de keuze al gemaakt is. De tweede fase bestaat uit:

- Binnenplanse infrastructuur Willem Dreespark II
- Willem Dreespark II
- Verlenging spoorviaduct gecombineerd met de aanleg van de nieuwe opgang naar de perrons.

De verlenging van het spoorviaduct kan ook nog worden uitgesteld. Het staat los van de andere ingrepen in deze fase.

Fase 3

In fase 3 wordt WD III uitgevoerd. Nadat de nieuwe bebouwing, met de overbouwde parkeerplaatsen, is gerealiseerd kan de Troelstrakade zijn definitieve inrichting krijgen. De kades van het Laakkanaal worden nu ook heringericht, in combinatie met de herschikking van de woonboten.

Deze activiteiten staan los van de beslissingen c.q. verdere uitvoering van de bovenplanse infrastructuur. Voor de voortgang daarvan is het van belang dat nu een besluit genomen wordt over het ongelijkvloers maken van het Hildebrandplein. Als hiertoe besloten wordt dan vinden in deze fase de volgende activiteiten plaats:

Voor de aanleg van de ongelijkvloerse kruising Hildebrandplein en de verdiepte wegen daar naar toe is veel ruimte nodig. Het wegenpakket onder het spoorviaduct schuift daartoe een travee naar het noorden (tevens de uiteindelijke positie) en krijgt grotendeels een tijdelijk verloop over de huidige school- en kindertuinen. De verbinding voor de fietser en voetgangers komt dan onder het nieuwe gedeelte van het spoorviaduct te lopen. Eén rijbaan kan wellicht aan de zuidkant blijven liggen. Na realisatie van het Hildebrandplein krijgen de wegen hun definitieve tracé en kan de tram worden omgelegd naar het noorden. Het station kan nu worden afgemaakt en de ecologische zone worden aangelegd. Na verwijdering van de tijdelijk wegen ter plaatse van de huidige school- en kindertuinen kan het laatste bouwproject, op de kop van de Petroleumhaven, worden uitgevoerd.

*1 Rapport 'Haalbaarheid en Ontwikkelstrategie'



Fase 1



Fase 2



Fase 3

Rapporten

- 1 Rapport Merkator
- 2 Rapport KCAP
- 3 Rapport Movares
- 4 Rapport Tauw
- 5 Ontwikkelstrategie
- 6 Resultaten Samenspraak

De bestanden zijn te vinden onder

'downloads' op:

<http://www.wereldstadaanzee.nl/knoopmoerwijk>

Colofon

Dit masterplan is een uitgave van de
Dienst Stedelijke Ontwikkeling van de
gemeente Den Haag

Samenstelling, vormgeving en productie

**Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke
Ontwikkeling**

In samenwerking met

**Dienst Stadsbeheer
Dienst Onderwijs Cultuur en Welzijn
KCAP Architects&Planners
Tauw
Movares Nederland B.V.
Mercator locatie & citymarketing
Motivaction**

Redactie

Marieke Keur Tekst & Advies

Fotografie en beeld

Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Datum

**vastgesteld in de vergadering van de gemeenteraad
op 17 december 2009**