



Den Haag

Participatieverslag Ontwikkelvisie

Den Haag Centraal



vernieuwen

verbinden

verrassen

CID

Central Innovation District

Den Haag
Centraal



Inhoud

1. Inleiding	4
2. Weten wat er speelt	7
3. Mate van invloed	9
4. Belangen samenbrengen	11
5. Kwaliteit van interactie	16
6. Openheid bieden	18
7. Leren door te doen	20
8. Bijlagen	22

A. Overzicht reacties participanten en antwoorden

B. Rapportage social media campagne bijeenkomst 8 november 2023

C. Rapportage evaluatie participanten

1. Inleiding

1. Inleiding

De gemeente Den Haag werkt aan een plan waarin de toekomst van het gebied rond station Den Haag Centraal wordt beschreven. Dat heet een ontwikkelvisie.

Het gebied rondom het station is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Central Innovation District en moet een levendige plek worden. Er komen nieuwe woningen, kantoren en voorzieningen. Met plekken om te ontspannen en meer groen. En goede verbindingen met de gebieden eromheen. Zoals fijne loop- en fietsroutes.

In de ontwikkelvisie staat in grote lijnen hoe de ruimte en de kwaliteit van het gebied moet worden. Bijvoorbeeld de kansen, het karakter en de doelen. En aan welke voorwaarden toekomstige projecten moeten voldoen. De gemeente maakt de ontwikkelvisie samen met de omgeving om wensen, ideeën, zorgen en adviezen te verzamelen van iedereen die (wil) wonen, werken, leren en verblijven in het gebied.

Dit participatieverslag beschrijft de verschillende stappen van het participatietraject. Het is een samenvatting van de verslagen van alle participatieactiviteiten. Het volledige overzicht van de opmerkingen die tijdens de activiteiten zijn verzameld, vindt u in de afzonderlijke verslagen op de projectpagina www.denhaag.nl/centraal onder het kopje Downloads.



Blauwe lijn op de kaart is het gebied waarvoor de ontwikkelvisie wordt gemaakt. Uitleg van de projecten (witte stippen) op www.denhaag.nl/rondjecentraal.

Participatietraject

Om inwoners, ondernemers, gebruikers van het gebied en (belangen)organisaties te betrekken bij het maken van de ontwikkelvisie heeft de gemeente een participatietraject georganiseerd. Dit traject is opgedeeld in 4 fases (zie ook schema):

Fase 1: Het informeren en breed ophalen van wensen, zorgen en ideeën.

Dit gebeurde via een digitale vragenlijst en een startbijeenkomst met workshops tijdens de CID-dagen op 14 en 15 oktober 2022. Tegelijkertijd is informatie gedeeld over het beeldkwaliteitsplan voor het gebied en zijn wensen opgehaald.

Fase 2: Verdiepende gesprekken.

In 2023 vonden gesprekken plaats tijdens een informatiemarkt op 18 april, een online bijeenkomst op 11 mei, themagesprekken op 25 mei, een speciale sessie over verkeer op 14 juni en straatinterviews met studenten op 20 juni.

Fase 3: Terugkoppelen.

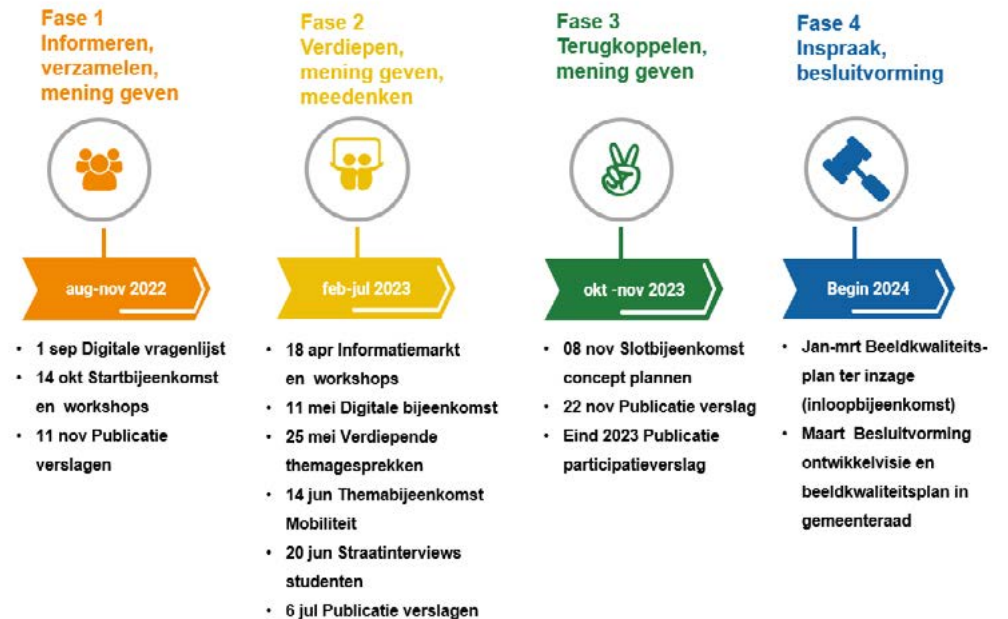
Tijdens een afsluitende bijeenkomst op 8 november 2023 heeft het projectteam van de gemeente Den Haag een overzicht gegeven van de manier waarop de zorgen, wensen en ideeën uit het participatietraject zijn verwerkt. Bezoekers konden daar nog op reageren.

Fase 4: Besluitvorming en inspraak.

Begin 2024 volgt de besluitvorming waarbij het beeldkwaliteitsplan ter inzage wordt gelegd en vervolgens samen met de ontwikkelvisie door de gemeenteraad kan worden vastgesteld.

Tijdslijn participatieontwerp Toekomstplannen omgeving Den Haag Centraal

Product: ontwikkelvisie en beeldkwaliteitsplan



1

2. Weten wat er speelt

2. Weten wat er speelt

Voorafgaand aan het participatietraject lag een aantal kaders voor de ontwikkelvisie vast.

De belangrijkste daarvan waren:

- **De structuurvisie voor het hele CID** (RIS307135) met daarin de programmatische opgave. Hierin was vastgelegd dat in de omgeving Den Haag Centraal, het Beatrixkwartier en Bezuidenhout-West samen ongeveer 5.500 woningen en 400.000 vierkante meter kantoorruimte bij zou moeten komen.

Daarnaast werd de **ruimte voor participatie** binnen de ontwikkelvisie beperkt door een aantal andere vastgestelde gemeentelijke beleidsstukken, waaronder:

- De plintenstrategie (RIS308571)
- De woonagenda 2020-2023 (RIS9011727)
- De kantorenstrategie 2018-2025 (RIS300807)
- De hoogbouwnota Eyeline Skyline (RIS 298448)
- Het Haags Hotelbeleid (RIS310666)
- De transitievisie warmte (RIS310442)
- De Wegwijzer Den Haag Klimaatbestendig (RIS308744)
- De economische visie Den Haag + 2030 (RIS303550).

Uiteindelijk wordt op een belangrijk onderdeel in de ontwikkelvisie voorgesteld om **af te wijken van deze kaders**. De toevoeging van het aantal vierkante meter kantoorruimte dat wordt voorgesteld voor de omgeving Centraal Station is aanzienlijk verlaagd van 400.000 vierkante meter naar 130.000 vierkante meter bruto vloeroppervlak (bvo).

3. Mate van invloed

3. Mate van invloed

Om goed invulling te geven aan het participatietraject zijn vooraf gesprekken gevoerd met sleutelfiguren in het gebied, waaronder de Klankbordgroep CID en het Rijksvastgoedbedrijf. Ook zijn vragen beantwoord over de stappen in de participatie.

Het participatieniveau meedenken (adviseren) is in 2022 al in overleg met de klankbordgroep CID (vertegenwoordigers van acht bewonersorganisaties) afgesproken en in lijn met soortgelijke producten uit het Communicatie-participatieplan CID. Voor diverse onderwerpen is de omgeving gevraagd een mening te geven (raadplegen). Hier werd de participatieruimte beïnvloed door al bestaande beleidskaders.

Op basis van dit overleg en met de opgehaalde reacties uit de eerste participatiebijeenkomsten (oktober 2022 en april 2023) heeft de gemeente twee onderwerpen uitgekozen waarop de gemeente bewoners en gebiedsgebruikers expliciet om advies heeft gevraagd.

- Anna van Buerenplein – Wat is de gewenste invulling van het plein en hoe moet de levendigheid worden vormgegeven?
- De herinrichting van de verkeerssituatie op de kruising Prins Clauslaan – Theresiastraat

Op deze twee onderwerpen is de omgeving om een gezamenlijk antwoord (advies) gevraagd. Dat advies wordt goed bekeken, en waar mogelijk overgenomen. Als van het advies wordt afgeweken, moet de gemeente dit goed motiveren.

Wat betreft de andere onderwerpen uit de ontwikkelvisie is het participatieniveau vastgesteld op 'meepraten'. Dat betekent dat het projectteam hierbij de omgeving raadpleegt. Het projectteam heeft vooraf de volgende vragen geformuleerd waarop ze graag de mening van de omgeving wilde horen:

- Hoe kunnen we de verbinding tussen de Rivierenbuurt en Uilebomen/Centrum versterken. Wat vindt men van de ideeën om een voorkant te creëren aan Ammunitionehaven-zijde?
- Hoe kijkt men aan tegen de nieuwe tram- en busstructuur?
- Hoe kunnen we de looproute naar Turfmarkt-Anna van Buerenplein-Theresiastraat verbeteren (Rijnstraat/ Prins Clauslaan (kruising voor auto's?))
- Verkeerstructuur Rivierenbuurt: De indeling in gebieden kan verschillend worden uitgevoerd, waardoor de ontsluiting per straat anders gaat lopen. Wat is een logische indeling?
- Hoe kijkt men aan tegen de bouwhoogte en zien zij eventueel alternatieve bouw mogelijkheden om het beoogde programma te halen?
- Welke plekken (bv groen) zouden we zeker moeten behouden en welke kunnen beter? En hoe zie je nieuwe plekken ingericht?
- Waar willen we goede verblijfsplekken en waar kan een groene inrichting daarbij helpen?
- Waar moet een aantrekkelijke invulling komen op de begane grond (plinten) van gebouwen die de beleving versterken? Worden functies gemist?
- Welke ideeën en wensen heeft men ten aanzien van het gebruik en de uitstraling van de gebouwen en straten en pleinen? (BKP)
- Welke maatregelen treffen we in verband met duurzaamheid/klimaatadaptatie? En hoe leiden de groenstructuren tot versterking van de ecologie?

4. Belangen samenbrengen

4. Belangen samenbrengen

Door verschillende soorten activiteiten te organiseren heeft de projectorganisatie geprobeerd een goed beeld te krijgen van de verschillende belangen, wensen en ideeën in de omgeving.

De bijeenkomsten werden over het algemeen zeer goed bezocht, behalve de online bijeenkomst. De gesprekken waren inhoudelijk van hoog niveau. Er waren steeds voldoende verschillende groepen en organisaties vertegenwoordigd. De deelname van jongeren aan de bijeenkomsten was lager dan van de oudere omwonenden. Om ook hun mening te peilen zijn op 20 juni straatgesprekken gevoerd. Onder omwonenden van Den Haag Centraal bevinden zich ook veel inwoners met een internationale achtergrond. Hiermee is rekening gehouden door een deel van het programma ook Engelstalig aan te bieden.

Wij geven hieronder een overzicht van de verschillende activiteiten die hebben plaatsgevonden tijdens het participatietraject. Bij elke activiteit geven we aan op welke doelgroep deze was gericht.

FASE 1 – INFORMEREN, VERZAMELEN, MENING GEVEN



In september 2022 is een begin gemaakt met het breed informeren en betrekken van de omgeving via de volgende activiteiten:

1. Digitale vragenlijst (september en oktober 2022)

Breed uitgezette korte vragenlijst via een huis-aan-huis informatiebrief onder 11.250 adressen in de directe omgeving van het plangebied en via sociale media. Respons was 389 deelnemers, goed gespreid over de verschillende leeftijdscategorieën.

2. Startbijeenkomst en workshops (14 en 15 oktober 2022)

Grote informatiemarkt met presentaties en tafelgesprekken in 3 thema's (Verbinden, Vergoenen en Verblijven en leefbaarheid) met enkele honderden bezoekers. Inwoners, ondernemers, ontwikkelaars, natuurverenigingen en bedrijven zoals de HTM dachten mee. Er waren gesprekken rondom de maquette van het CID.



FASE 2 – VERDIEPEN, MENING GEVEN, MEEDENKEN

Voor de tweede en derde fase van de participatie in 2023 heeft de gemeente bureau Tertium gevraagd om een intensief traject te organiseren met participatiemomenten over de ontwikkelvisie en het beeldkwaliteitsplan. Het doel was om een duidelijk beeld te krijgen van de wensen, zorgen en ideeën van omwonenden en andere belanghebbenden over de ontwikkeling van het gebied.

3. Informatiemarkt en workshops (18 april 2023)

Informatieplein, presentaties en workshops voor 170 bezoekers in het Stadhuis waar wensen, zorgen en ideeën zijn opgehaald over de ontwikkelvisie. Tijdens een presentatie zijn de ruimtelijke kaders uitgelegd en was er gelegenheid voor deelnemers om wensen, zorgen en ideeën achter te laten voor de ontwikkelvisie.



4. Digitale bijeenkomst (11 mei 2023)

Op deze bijeenkomst zijn dezelfde thema's besproken als op 18 april en was bedoeld voor belangstellenden die niet in de gelegenheid waren de fysieke bijeenkomst te bezoeken. De opkomst was met vijf deelnemers erg laag. Toch gaf de bijeenkomst weer nieuwe inzichten over het functioneren van het Anna van Buerenplein.

5. Verdiepende themagesprekken (25 mei 2023)

Themagesprekken in ZZIIN over 4 onderwerpen die uit de eerdere bijeenkomsten naar voren zijn gekomen als relevant voor de deelnemers. De bijeenkomst werd bezocht door een diverse groep van 40 bewoners, ondernemers en (vertegenwoordigers van) organisaties die ook op 18 april aan de bijeenkomst hadden meegedaan.

Voor twee onderwerpen zijn de wensen van de deelnemers in beginsel een leidend advies aan de raad: de inrichting van de kruising Theresiastraat-Prins Clausplein en de gewenste mate van verlevendiging van het Anna van Buerenplein in de avond en weekenden. Over de twee andere onderwerpen is raadplegend gesproken, te weten: mobiliteit Schedeldoekshaven en Ammunitiehaven en een groene en klimaatadaptieve omgeving.



6. Themabijeenkomst mobiliteit (14 juni 2023)

Op deze bijeenkomst in ZZIIN zijn de verkeersplannen toegelicht en besproken. Er is gekeken naar verschillende modaliteiten (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, autoverkeer) met specifieke aandacht voor de nooddiensten en pakketbezorging. De bijeenkomst werd bezocht door ongeveer 20 omwonenden waaronder vertegenwoordigers van bewonersorganisaties.



7. Studenten interviews (20 juni 2023)

Op en rond het Anna van Buerenplein zijn straatgesprekken gevoerd met bewoners en studenten van het Leiden University College om te vragen wat zij vinden van het plein, de inrichting en functies, en de manier waarop zij het (zouden willen) gebruiken. Dit is gedaan om ook deze specifieke doelgroep te kunnen bereiken. Er zijn deze dag 60 studenten gesproken.



FASE 3 – TERUGKOPPELEN, MENING GEVEN

8. Slotbijeenkomst participatietraject (8 november 2023)

Op een bijeenkomst in ZZIIN konden bezoekers zien hoe hun opmerkingen en ideeën zijn verwerkt in de concept ontwikkelvisie. De bijeenkomst bestond net als voorgaande keren uit een informatiemarkt, een plenaire sessie over de ontwikkelvisie en een deelsessie over het concept beeldkwaliteitsplan. Daarnaast is specifiek voor Engelsspreekende bewoners van het gebied een korte sessie gehouden over de ontwikkelvisie. De bijeenkomst werd door een gevarieerde groep van 120 mensen bezocht. In het plenaire programma was plaats voor een panelgesprek met sleutelfiguren uit het participatietraject.



5. Kwaliteit van interactie

5. Kwaliteit van interactie

Tijdens de verschillende activiteiten zijn veel verschillende ideeën, wensen en zorgen ingebracht. Alle opmerkingen en adviezen van deelnemers aan de verschillende bijeenkomsten zijn door het projectteam uitgebreid overwogen en van reactie voorzien. Een volledig overzicht hiervan vindt u in bijlage A. Daarbij is per opmerking weergegeven hoe deze in de planvorming is verwerkt.

Aanpassingen na participatie

Op een aantal thema's hebben de opmerkingen vanuit de participatie voor aanzienlijke aanpassingen gezorgd. Dit gaat om de volgende punten:

- De kruising Prins Clausplein-Theresiastraat gaat anders ingericht worden om te zorgen dat het veiliger wordt voor fietsers en voetgangers. De mogelijkheid tot eenrichtingsverkeer wordt ook onderzocht.
- De gebouwen op het Anna van Buerenplein zijn vervallen door meerdere bezwaren tijdens de bewonersbijeenkomsten en de hoge waardering voor dit zonnige plein met levendige horeca.
- De gebouwen van Terminal Noord aan de Ammunitiehaven zijn verlaagd van 150 naar 130 meter hoogte en de ontwikkeling op de hoek Rijnstraat van 180 naar 150 meter hoogte. Zodat de hoogbouw een meer oplopend karakter krijgt en nieuwbouwplan Bellevue het hoogste punt is.
- Daarnaast heeft de participatie geleid tot een verdiepingsslag op tal van punten zoals de nadruk op levendige plinten, de aandacht voor het groener maken van straten en betere oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers.

Voor een overzicht van de opmerkingen die tijdens de activiteiten zijn verzameld, verwijzen wij naar de afzonderlijke verslagen van de bijeenkomsten. Deze staan op de projectpagina www.denhaag.nl/centraal onder het kopje Downloads.

6. Openheid bieden

6. Openheid bieden

Het uitgangspunt voor de communicatie en participatie is dat zoveel mogelijk belanghebbers op een gelijk informatieniveau worden gebracht, dat ze weten wat er speelt en hoe men mee kan doen. Het participatieplatform van de gemeente Den Haag is de basis voor de informatievoorziening. Via de projectpagina denhaag.nl/centraal konden zowel deelnemers aan het participatietraject als diegene die niet aanwezig konden zijn, zich gedurende het hele traject zo goed mogelijk informeren. Bezoekers vinden hier:

- Een uitlegvideo
- De planning
- De 'Doe mee' kalender met bijeenkomsten en aanmeldknop
- Alle verslagen van bijeenkomsten en de vragenlijst, informatiefolders, uitnodigingen en concept presentatie slotbijeenkomst
- Hyperlinks naar belangrijke documenten in het Raadsinformatiesysteem.
- Contactgegevens van het projectteam

Bereik

Om zoveel mogelijk mensen te bereiken om te informeren en uit te nodigen mee te praten zijn digitale en fysieke communicatiemiddelen ingezet. Op 3 momenten heeft de omgeving (11.250 adressen) huis-aan-huis een uitnodiging ontvangen:

1. Bij de start van de participatie: informatiefolder september 2022
2. Voor het vervolgetraject: informatiefolder maart 2023
3. Voor de slotbijeenkomst: uitnodigingskaart november 2023.

De vaste contacten in het stationsgebied (183 e-mailadressen van bewonersorganisaties, belangenorganisaties, etc.) en de deelnemers aan de bijeenkomsten zijn voor en na elke bijeenkomst per e-mail geïnformeerd over de vervolgstappen en het verslag. De bijeenkomsten zijn aangekondigd via de beeldschermen op de staddeeltkantoren en op het Spui en via de Stadskrant (oplage 250.000). Ook de CID nieuwsbrief (1.600 abonnees) is gebruikt om de bijeenkomsten en het proces onder de aandacht te brengen.

Sociale media

Gedurende het traject zijn sociale media een aantal keer ingezet om een bredere doelgroep te bereiken en te betrekken bij het participatietraject. Naast LinkedIn en X (twitter) voor meer zakelijke contacten zijn doelgerichte advertenties geplaatst op Instagram en Facebook gericht jongeren en gebruikers van het gebied. Dit gaf goede resultaten. Bijvoorbeeld (zie bijlage B): de advertenties voor de slotbijeenkomst bereikten meer dan 20.000 mensen, waarvan er 6,8% op de advertentie heeft geklikt. Het aantal klikken op alleen de link is 2,03% geweest. Dit ligt hoger dan gemiddeld voor een advertentie. Het bericht heeft veel likes gekregen. In sociale media analyses duiden we dit als een 'hoge betrokkenheid'.

7. Leren door te doen

7. Leren door te doen

We kijken positief terug op het participatietraject. Zoals eerder beschreven was de opkomst over het algemeen hoog en werden de gesprekken inhoudelijk goed gevoerd. Tijdens de slotbijeenkomst hebben we het podium geboden aan een aantal kritische deelnemers. Uit hun reacties bleek dat zij de ontwikkelingen nog altijd kritisch volgen en op onderdelen bezwaren hebben, maar dat zij tegelijkertijd ook vonden dat zij de ruimte hebben gekregen om hun standpunten te delen.

Ervaringen van deelnemers

We willen leren van het participatietraject, wat ging goed en wat kan een volgende keer beter? Daarom ontvingen alle participanten met een e-mailadres na de bijeenkomst van 8 november een evaluatieformulier. Via dit formulier vroegen we om hun ervaring met het participatietraject te delen. De resultaten van de evaluatie staan in bijlage C.

Verbeterpunten

Wij hebben de volgende verbeterpunten:

- Het verspreiden van de aankondigingen voor een online bijeenkomst kan anders/beter. Tijdens de online bijeenkomst van 11 mei 2023 waren slechts 5 deelnemers aanwezig.
- We hadden eerder in het traject een afweging kunnen maken welke onderdelen we van het participatietraject in het Engels hadden moeten organiseren. In de omgeving van Den Haag Centraal bestaat een belangrijke groep inwoners met een internationale achtergrond die graag nog meer mee had gedaan aan de bijeenkomsten. Naast Engelssprekende collega's bij de bijeenkomsten en een Engelse sessie tijdens de slotbijeenkomst, hadden we deze groep mogelijk nog beter kunnen faciliteren.

Lessen

We trekken de volgende lessen die relevant zijn voor deze en andere participatietrajecten:

- **Volhouden:** Het vertrouwen in een dergelijk intensief participatietraject wordt voor belangrijke mate bepaald door de vraag wat er uiteindelijk in de praktijk gebeurt met de uitkomsten. Omdat de ontwikkelvisie gaat over de toekomst van het stationsgebied in 2040 zullen er niet op korte termijn veranderingen zichtbaar zijn. Het is daarom een kwestie van volhouden van de informatievoorziening en terugkoppeling, ook in fase na de ontwikkelvisie als de omgeving betrokken wordt bij het maken van het buitenruimteplan.
- **Scherp afbakenen:** Voor de inhoud van de gesprekken is het belangrijk dat nog duidelijker wordt gemaakt wat de grenzen zijn van het participatietraject ten opzichte van andere plannen en beleidskeuzes in de omgeving. Want juist omdat er al zoveel beleidskaders zijn vastgesteld, is de ruimte voor participatie soms beperkt.

8. Bijlagen

8. Participatie Toekomstplannen omgeving Den Haag Centraal 2022-2023

1. Startbijeenkomst en workshops - 14 en 15 oktober 2022
- 2a. Informatiemarkt en workshops 18 april 2023
- 2b. Online-bijeenkomst 11 mei 2023
3. Verdiepende themagesprekken 25 mei 2023
4. Themabijeenkomst mobiliteit (verkeer) 14 juni 2023
5. Studenteninterviews 20 juni 2023
6. Slotbijeenkomst participatie 8 november 2023

Tijdens het maken van de ontwikkelvisie ging de gemeente in gesprek met omwonenden en belanghebbenden om hun ideeën, wensen en adviezen te verzamelen. Dit verslag geeft inzicht in de adviezen en reacties die de gemeente tijdens het participatieproces heeft ontvangen. Ook wordt beschreven op welke manier de adviezen en reacties zijn verwerkt.

1. Startbijeenkomst en workshops - 14 en 15 oktober 2022

3 workshops over verbinden, vergroenen en verblijven en leefbaarheid in het gebied.

Verbinden (mobiliteit)

Waar zie je kansen voor betere voetgangersverbindingen? Waar liggen kansen voor de fiets? Waar zou je minder autoverkeer willen hebben?

Ontvangen reacties	Hoe wordt dit opgepakt?
1.1 Waarom zoveel verdichten? Kan het echt niet ergens anders?	Den Haag groeit met 80.000 inwoners. Binnen de gemeente is er een grote behoefte aan woningen. Maar wil ook werkplekken creëren voor de mensen die in De Haag wonen. Dat leidt tot een vraag naar kantoor- en bedrijfsruimte. De gemeente wil de groei van Den Haag opvangen in een beperkte aantal gebieden. Het CID is één van die gebieden. De gebieden bij de stations zijn aantrekkelijk voor veel bewoners en bedrijven. Dat maakt dat we juist hier extra bebouwing willen toevoegen. En daarmee andere delen van de stad ontlasten.
1.2 De Lekstraat is erg druk. Kan dit niet in een lange tunnel?	De Lekstraat kent veel autoverkeer, maar ook veel tramverkeer. De nieuwe route voor de tramlijn naar de Binckhorst zal eerst nog op maaiveld lopen. In een MIRT-traject bekijken we met de regio en het rijk hoe deze tramverbinding bij het station en in de Lekstraat ingepast kan worden. Mogelijk kan het tramverkeer dan deels ondergronds gebracht worden. In combinatie met het autoverkeer is dit een kostbare ingreep, waarvan de uitvoering nog wel jaren zal duren. Een lange tunnel op korte termijn is niet mogelijk. Wel gaan we voor de toekomst meerdere varianten onderzoeken.
1.3 Onduidelijke looproutes in CS-Oost.	Door in te zetten op een duidelijke verbinding naar de Theresiastraat wordt dit verbeterd. Hiervoor zal een deel van de bebouwing die bij het KB hoort worden gesloopt.
1.4 Kunnen we een groene corridor maken in de buurt van station Den Haag Centraal?	Als gemeente hebben we wel die ambitie, maar het is nog onduidelijk of we dit kunnen realiseren, omdat dit ook veel investeringen vraagt zoals het dakpark Utrechtsebaan
1.5 Verkeersveiligheid moet beter, zeker rondom station Den Haag Centraal.	Door het versimpelen van diverse kruisingen willen we de verkeersveiligheid verbeteren. We willen het aantal “kruisende” bewegingen tussen fietser en auto verminderen. Door een korte wachttijd bij verkeerslichten voorkomen we door rood rijden.
1.6 Vergeet de toegankelijkheid voor rolstoelen en wandelwagens niet.	Dit aandachtspunt hebben we opgenomen in de Ontwikkelvisie. In het Buitenruimteplan zal hieraan aandacht worden besteed.
1.7 Het kruispunt Bezuidenhoutseweg-Rijnstraat en de verbinding tussen CS-Oost naar de Theresiastraat vragen aandacht vanuit verkeersveiligheid.	Deze kruising Bezuidenhoutseweg-Rijnstraat wordt op termijn heringericht. Het ontwerp is hiervoor in juni 2023 besproken met betrokkenen en wordt in de 1e helft van 2024 ter inzage gelegd. De verbinding tussen de Theresiastraat en CS-oost is in deze ontwikkelvisie opgenomen als verbeterpunt.
1.8 Het gebied rondom Den Haag Centraal bestaat uit allemaal eilandjes op zich. Ze hebben geen verbinding met elkaar.	In de ontwikkelvisie willen we de gebieden meer met elkaar verbinden. Dat doen we door de centrale looproute, de Haagse Loper, te verbeteren ten oosten van het station. Maar ook door de verbinding tussen de Rivierenbuurt en de Turfmarkt te verbeteren door de oversteek te verbeteren. Door meer duidelijke looproutes moet er meer samenhang ontstaan in het gebied. Ook staan er straks in het Beeldkwaliteitsplan regels voor de buitenruimte en de bebouwing rondom Den Haag Centraal, die geven de sfeer aan die voor verbinding en eenheid zorgt tussen de delen.
1.9 We hebben een soort corridor nodig tussen de gebouwen.	De stedenbouwkundige structuur is ten oosten van het station niet duidelijk. Ook op de Schedeldoekshaven zorgt het viaduct en het Terminalgebouw voor een scheiding. In de ontwikkelvisie verbeteren we dit door een fijnmazige voetgangersstructuur, waarbij er meer en betere looproutes zijn tussen of door de bebouwing.

Ontvangen reacties		Hoe wordt dit opgepakt?
1.10	Er zijn veel kansrijke plekken, maar er wordt niet doorgepakt.	Met de ontwikkelvisie geven we een beeld van de ontwikkelingen voor de komende 20 jaar. Sommige ontwikkelingen zullen nog wel even op zich laten wachten. Op andere plekken zal er binnen 5 jaar veranderingen zichtbaar zijn als de gemeenteraad hiervoor voldoende financiële middelen beschikbaar stelt.
1.11	Er is geen samenhang tussen de losse projecten.	Met de ontwikkelvisie geven we de samenhang tussen de diverse projecten aan. De hoogbouw vindt geclusterd plaats en we zorgen op diverse plekken voor een mix van woningen en kantoren. Door een goede plint met goede voorzieningen versterken we de leefbaarheid
1.12	Zodra er demonstraties zijn op het Malieveld, worden de straten zo afgezet dat je helemaal om moet rijden. Er is maar één weg.	Helaas is het zo dat demonstraties zorgen voor wegblokkades, omdat deze groepen zich op een veilige manier door het gebied moeten gaan. Bij de vergunningverlening rond demonstraties heeft de gemeente aandacht voor de bereikbaarheid van het centrum.
1.13	Focus op de fietser en de voetganger. Met name fietsers worden vergeten. Waar kun je je fiets kwijt?	Dit is meegenomen in de ontwikkelvisie. We leggen juist de focus op de voetganger en de fietser. Door kruispunten te versimpelen maken we betere fietsroutes. Elk bouwproject moet zorgen voor een goede inpandige fietsenstalling. Bij het station is ook nog een reservering voor een extra fietsenstalling als de groei van het ov doorzet.
1.14	Ik vind het zorgwekkend dat het nog drukker wordt. Ik vind het nu al een uitdaging om mij tussen de grote menigte te bewegen.	Door de nieuwe woningen en kantoren zullen er meer mensen op straat bij komen. Het kan daardoor drukker worden. Door het maken van extra openbare ruimte en het creëren van rustpunten met groen willen we ook mogelijkheden bieden om zich in dit gebied te ontspannen.
1.15	Er zijn veel barrières voor fietsers en voetgangers, met name de Ammunitiehaven-Schedeldoekshaven is overal slecht over te steken.	Op de Schedeldoekshaven zorgt het viaduct en het Terminalgebouw voor een scheiding. In de ontwikkelvisie verbeteren we dit door een fijnmazige voetgangersstructuur, waarbij er meer en betere looproutes zijn tussen of door de bebouwing. Door de kruisingen te versimpelen wordt het makkelijker om over te steken.
1.16	Het is te druk voor fietsers en voetgangers in dit gebied. Waarom geen nieuwe verbinding tussen de Rivierenbuurt en het Prins Bernhardviaduct?	Het nieuwe Prins Bernhardviaduct zal ook extra toegangen hebben om vanaf maaiveld naar boven te kunnen komen.
1.17	De Rivierenbuurt wordt te veel vergeten. Onze wijk wordt helemaal ingebouwd. Alle lelijke achterkanten van gebouwen staan naar ons toe. Ik wil geen hoogbouw meer.	De huidige bebouwing aan de Schedeldoekshaven staat met haar "achterkant" naar de Rivierenbuurt toe. Met het toevoegen van de nieuwe bebouwing kunnen we hier een voorkant van maken, waardoor de samenhang met de Rivierenbuurt wordt vergroot. De bebouwing is hoog, omdat we extra woningen en kantoren willen toevoegen, zonder in de bestaande wijken in te grijpen.

Vergroenen

Welke activiteiten mist u in het gebied en zouden kunnen landen in bijvoorbeeld het Sporenpark? Welk groen wilt u? Welke activiteit wilt u?

Ontvangen reacties		Hoe wordt dit opgepakt?
1.18	Het Anna van Buerenplein mag veel groener.	Onder het Anna van Buerenplein ligt een parkeergarage en diverse in- en uitritten. Dat maakt dat op het plein moeilijk groen toegevoegd kan worden van een grote omvang. Door het groen in bakken te plaatsen vangen we dit nadeel deels op.
1.19	Meer groen helpt om de buurten te verbinden.	In de Ontwikkelvisie zetten we in op het versterken van de groenstructuur. Langs het Prins Bernhardviaduct en de Utrechtsebaan/Prins Clauslaan wordt meer groen toegevoegd. Soms in bomen; waar ruimte is met plantsoenen.
1.20	Begin met kleine groene plekjes.	In de ontwikkelvisie kiezen we naast grotere ingrepen ook voor kleine groene plekjes. Ook in de straten zelf willen we meer groen invoegen.

Ontvangen reacties		Hoe wordt dit opgepakt?
1.21	Vergroenen van het busplatform wordt als kansrijk gezien; elk geranium dat je er op zet is een verbetering.	Dit is opgenomen in de Ontwikkelvisie.
1.22	Het park op de Utrechtsebaan wordt als minder kansrijk gezien, omdat hier alleen maar kantoren aan grenzen.	De gemeente onderzoekt de mogelijkheden voor een stadspark op de Utrechtsebaan. Het park is niet alleen voor de direct omliggende bebouwing van belang. Ook voor andere gebruikers en bewoners in het gebied wordt dit een aantrekkelijke plek om te ontspannen. Het maakt de verbinding tussen de wijken sneller en veiliger. Daarnaast draagt deze groene inrichting bij aan het versterken van het ecologisch netwerk.
1.23	Wat doen we met de hittestress?	Hittestress heeft de aandacht in de Ontwikkelvisie. Door het toevoegen van groen en schaduwrijke plekken willen we dit verbeteren. De moeilijke ondergrond met veel betonnen constructies maakt deze opgave wel moeilijker. Maar groen kan ook goed geplaatst worden in bakken of groenvakken met randen.
1.24	Een bijzondere speelplek voor kinderen, zoals een dakspeeltuin met groen.	De verwachting is dat er beperkt kinderen zullen zijn in de leeftijd van 6-12 jaar. Voor de kleinste kinderen zullen er kleine speelplekjes zijn nabij de woningen. Voor de grotere kinderen/jong volwassenen is er in de Ontwikkelvisie een urban sports-plek bedacht op het dek boven de sporen.
1.25	Er een grote mussen kolonie aanwezig. Mussen houden van hagen en struiken. Groene wanden/struikachtige beplanting zijn prettig voor de mus.	In de ontwikkelvisie is bij de Groene kamer ter plaatse van het busplatform ruimte voor een struikachtige invulling.
1.26	Het gaat niet alleen om de stenen, maar ook om de mensen.	De leefbaarheid van het gebied heeft grote aandacht voor de gemeente. In de ontwikkelvisie wordt hier aandacht aan besteed door de openbare ruimte te vergroten en hier meer kwaliteit toe te voegen. Door te zorgen voor goede voorzieningen in levendige plinten zal het gebied aantrekkelijk worden voor bewoners en bezoekers.
1.27	De combinatie van groen en bussen lijkt niet erg veilig.	Dit is een punt dat zeker in de uitwerking van de plannen aandacht zal krijgen. Hoewel dit niet per se een plek voor kinderen zal zijn, zullen we met duidelijke oversteekplekken zorgen voor een veilige omgeving. Verder gaan we er op het busplatform vanuit, dat ook de busstromen anders zullen worden.
1.28	Mensen willen liever meer groen in de straten dan een groot park.	In de ontwikkelvisie is sprake van beiden. En groen in de straten en een aantal grotere groen-ingrepen. Beiden dragen bij aan een leefbare stad.
1.29	De ene groep ziet het dakpark ter plaatse van de bussen als kansrijk. De andere groep ziet meer iets in een highline die buurten verbindt.	Op het Prins Bernhardviaduct ontbreekt de ruimte voor een high-line-park zoals sommige steden dat kennen, vanwege de verkeersfuncties die hier nodig zijn. Wel willen we zorgen dat het dakpark, de Groene Kamer, is verbonden met de groenstructuren langs het viaduct en met goede voetgangersverbindingen zorgt voor een aantrekkelijke route tussen de verschillende buurten.
1.30	Maak goede verbindingen met de parken.	Zie 1.19 en 1.29
1.31	Maak wandelen aantrekkelijk met groene routes en bankjes.	Zie 1.19 en 1.29. Door het plaatsen van bankjes op pleinen en groenvoorzieningen willen we de ontmoeting stimuleren.
1.32	Geef bewoners eigenaarschap over groen in de stad.	Bewoners eigenaarschap geven doen we in de eerste instantie door ze actief in de planvorming, uitvoering en beheer te betrekken dat ze het zonder dat ze eigenaar als van hen beschouwen. Een stap verder kan door ze buiten het vitale raamwerk buitenruimte in gebruik te geven. Ze houden gezamenlijk een stukje OR netjes om niet. Wij blijven formeel beheerder en ook in die zin aansprakelijk. In woonbuurten (lage dichtheid) wordt het gedaan. Of dit ook mogelijk is voor het groen in het plangebied zal nader bekeken worden als de bewoners in de geplande nieuwbouw aanwezig zijn.
1.33	Er moet meer oog zijn voor water en waterberging.	In de Ontwikkelvisie is opgenomen dat we de gracht herstellen bij de Oranjevuitensingel. Het creëren van meer water is niet mogelijk vanwege de vele verkeersfuncties naar het station en de binnenstad. In het kader van het klimaatadaptief beleid is er aandacht voor de opvang van waterberging bij extreme regenval.

Ontvangen reacties		Hoe wordt dit opgepakt?
1.34	Het doortrekken van de Oranje buitensingel over de Schedeldoekshaven is kansrijk	Dit is opgenomen in de Ontwikkelvisie.
1.35	Sociale veiligheid is een probleem in het gebied. Het verplaatsen van het methadon uitgiftepunt ter plaatse van de Koekamp zou ook bijdragen aan een sociaal veiliger gevoel.	Het verplaatsen van het Methadon-uitgiftepunt is geen onderdeel van de Ontwikkelvisie. Door het maken van overzichtelijke routes in het openbaar gebied willen we de sociale veiligheid verbeteren.

Verblijven en leefbaarheid

Welke plekken vindt u prettig in dit gebied en kunt u uitleggen waarom? Zijn er plekken waar u zich niet prettig of veilig voelt en kunt u uitleggen waarom?

Ontvangen reacties		Hoe wordt dit opgepakt?
1.36	Focus op de juiste voorzieningen. Er zijn hier dagelijks 200.000 mensen. Voor wie doe je wat?	De voorzieningen in de Ontwikkelvisie richten zich grotendeels op de bewoners van het gebied en de werkenden in het gebied. Rond het gebied zijn diverse culturele voorzieningen die zich op de stad en regio richten
1.37	Rond Den Haag Centraal mist gezelligheid. Er is bijvoorbeeld geen gezellige plek om een patatje te eten als ik met de trein ga.	Hoewel het huidige Anna van Bueren plein door veel mensen aantrekkelijk wordt gevonden willen we door het toevoegen van een nieuw plein, het Haagse Loperplein, met aantrekkelijke plinten meer levendigheid aan het gebied toevoegen. Ook de nieuwe inrichting van het KJ-plein zal plekken kennen om even te zitten bij het station.
1.38	Meer horeca is welkom, maar liever geen nachtclubs.	De horeca in het plangebied is dag- en avondhoreca. Op enkele plekken (bij verkeerswegen of logistieke zones) zou ook een plek kunnen zijn voor nachthoreca.
1.39	Tijdelijkheid is een belangrijk aspect. Het gebied is al 20 jaar een bouwput. Dat zien we graag anders. Maak eens iets af.	Aandacht voor tijdelijkheid is opgenomen in de Ontwikkelvisie. De ontwikkelvisie kent een looptijd van 20 jaar. Zie ook 1.10
1.40	Er ontbreken zorgvoorzieningen, zoals huisartsen en tandartsen.	De behoefte aan deze eerstelijns zorgvoorzieningen zijn opgenomen in de Ontwikkelvisie. Binnen het gebied zorgen we voor voldoende plek om dit soort functies mogelijk te maken.
1.41	Komen er andere supermarkten dan de Albert Heijn? Goedkopere, alternatieve keuzes zouden fijn zijn.	De gemeente kan de komst van het type supermarkt niet sturen. Binnen de Ontwikkelvisie is er ook geen ruimte voor een extra supermarkt.
1.42	Kunnen we de oude grachten terugbrengen? Of in ieder geval water toevoegen aan het gebied?	Zie 1.33
1.43	Rustige plekken en plekken waar je in de zon kan zitten in het gebied behouden.	In de Ontwikkelvisie worden plekken gemaakt waar je je even kan ontspannen. Bijvoorbeeld bij het Haagse loperplein of de Groene Kamer. Op die verblijfsplekken zorgen we ook voor voldoende zonlicht.
1.44	Geen hoogbouw die zonlicht belemmert of met lelijke achterzijden.	Nabij het station willen we meer woningen en kantoren toevoegen. Deze opgave is vastgelegd in de Structuurvisie CID. Omdat er maar beperkt ruimte is, wordt deze bebouwing hoger. Door deze bebouwing als een dambord schuin tegenover de bestaande gebouwen te plaatsen willen we de overlast beperken, maar voor sommige woningen zal het zonlicht afnemen. Dat is niet te voorkomen. De gemeente heeft daarbij het optimum gezocht tussen de belangen van de bestaande bewoners en de opgave om meer woningen en kantoren in het gebied toe te voegen. Zie ook 1.17
1.45	Aanpassen van de harde overhangen tussen hoogbouw en woonbuurten.	De hoogbouw wordt hoger naar mate je dichterbij het station komt. Richting het Spui en Bezuidenhout neemt de hoogte af. De bebouwing in de Schedeldoekshaven is verlaagd ten opzichte van de eerdere getoonde maquette. De bebouwing terminal Noord aan de Ammunitieshaven is verlaagd van 150 naar 130 meter hoogte en de ontwikkeling op de hoek Rijnstraat van 180 naar 150 meter hoogte, zodat de hoogbouw een meer olopand karakter krijgt

Ontvangen reacties		Hoe wordt dit opgepakt?
1.46	Hoogbouw faciliteren, het is een centrum van een wereldstad aan zee.	De hoogbouw wordt geclusterd en hoger naar het station toe. Zie ook 1.45
1.47	Wat is het plan voor de harde wind tussen de hoogbouw? Soms waai je daar bijna weg.	Er is onderzocht wat het windklimaat doet bij hoogbouw. De resultaten hiervan staan in bijlage 3 van de ontwikkelvisie. Daarbij is er een onderscheid gemaakt naar het type straten. In al deze type straten is voldoet het windklimaat. Er is nergens sprake van windgevaar.
1.48	Sociale veiligheid moet beter. Dat kan met meer verlichting, horeca die tot relatief laat openblijft en open gevels.	Hiervoor is ruime aandacht in de Ontwikkelvisie. Door het maken van levendige plinten willen we het gebied verbeteren. De overgang van binnen naar buiten is daarbij belangrijk. We zorgen voor overzichtelijke routes en voegen horeca op het plein toe.
1.49	Wat is de strategie als het gaat om functiemenging?	Functiemenging doen we veelal op bouwblokniveau en minder op gebouwniveau. Wel zal elke gebouw een aantrekkelijke plint moeten hebben met commerciële of maatschappelijke voorzieningen. Het type plint is aangegeven op de plintenkaart in de Ontwikkelvisie. In de Ontwikkelstrategie gaan we verder in op de wijze waarop we op de invulling van de plinten willen sturen.
1.50	Meer groen in het gebied en in de woonstraten rondom station Den Haag Centraal.	Zie 1.19 en 1.29
1.51	Handhaven op openbare ruimte is gewenst.	Het handhaven of het beheer is geen onderdeel van de Ontwikkelvisie.
1.52	Meer ruimte voor voetgangers en groen in plaats van infrastructuur.	Dit is opgenomen in de Ontwikkelvisie. De overmaat aan autoinfrastructuur op de Schedeldoekshaven waarden we af met een smaller viaduct. Door kruispunten te versimpelen kunnen we ook meer ruimte geven aan de voetganger en het groen.
1.53	Meer hardlooproutes voor in de avond (nu alleen het Haagse Bos).	Het faciliteren van bewegen in de openbare ruimte is onderdeel van de Ontwikkelvisie. In het nog op te stellen Buitenruimteplan zal meer aandacht besteed worden aan de hardlooproutes.
1.54	Aanpakken van de donkere en vieze Turfmarktpassage.	Er vanuit gaande dat de Turfmarktpassage slaat op tijdelijke inrichting van de Wijnhaven, de doorsteek van de Turfmarkt naar de Schedeldoekshaven, zorgde de bouwveiligheid voor het plaatsen van een overkapping van containers. Die waren in de tijdelijke situatie soms donker en vies. Inmiddels zijn deze verwijderd. Maar meer aandacht voor de tijdelijke situatie ook tijdens de bouw, heeft zeker de aandacht bij de gemeente.
1.55	Zwarteweg en Schedeldoekshaven meer leefbaar maken.	Hiervoor is aandacht in de Ontwikkelvisie. Door het aanbrengen van een knip voor het autoverkeer wordt de Zwarteweg niet gebruikt voor sluijverkeer. De Schedeldoekshaven wordt leefbaarder door de auto minder ruimte te geven en groen toe te voegen in het wegprofiel.

2a. Informatiemarkt en workshops – 18 april 2023

Presentatie, workshops over de thema's verlevendigen, vergroenen, verdichten en verbinden en workshops over beeldkwaliteit en wandelen in het gebied.

Algemene opmerkingen tijdens presentatie

	Ontvangen reacties	Hoe wordt dit opgepakt?
2.1	In welk segment komen er woningen bij?	Dit is conform de Woonagenda van de gemeente. 30 % sociale huur, 20 % betaalbare huur en 20 % betaalbare koop. De rest is vrij invulbaar.
2.2	Is er voldoende aandacht voor water in de plannen?	Zie 1.33
2.3	Schedelsdoekshaven is de afgelopen periode onveilig geworden. Komt er meer aandacht voor sociale onveiligheid?	Door het maken van overzichtelijke routes begeleidt door levendige plinten maken we het gebied sociaal veiliger. Het bestaande Prins Bernhardviaduct wordt versmald zodat deze onderdoorgang overzichtelijker wordt. Dat verbetert de sociale veiligheid.
2.4	Hoe weten we of er zoveel behoefte is aan kantoorruimte? Hoe zien de kantoorruimtes eruit? Komen daar voorzieningen in zoals sporthallen en staan die dan in het weekend leeg? Kan de buurt ook gebruik maken van die voorzieningen?	Er is nog steeds behoefte aan kantoorruimte. In de Ontwikkelvisie ligt dit metrage lager dan was opgenomen in de Structuurvisie CID. Het Rijk heeft haar behoefte aan kantoren verlaagd; de ruimte voor commerciële kantoren is gelijk gebleven. Door Corona zien we dat de invulling van de kantoren verandert. Er worden meer ontmoetingsruimte gemaakt en minder werkplekken, maar dat leidt niet tot minder m ² dan nu opgenomen in de Ontwikkelvisie. Het kan zijn dat kantoren sportvoorzieningen hebben, maar het ligt niet vast dat deze ook door buurtbewoners kunnen worden gebruikt. Dat zal afhangen van de eigenaar.
2.5	In hoeverre zijn bewonersorganisaties betrokken bij de plannen?	Bewonersorganisaties zijn betrokken bij de opzet van het participatieproces en hebben, net als andere betrokkenen, meegedaan aan de bijeenkomsten die zijn gehouden over de Ontwikkelvisie.
2.6	Als er meer woningen komen, komen er ook meer auto's. Waar worden deze geparkeerd?	Elk woongebouw moet zorgen voor haar eigen parkeervoorzieningen. Binnen het CID willen we dit zoveel mogelijk centraal oplossen om dubbelgebruik te benutten.
2.7	De capaciteit van de tramtunnel is bijna bereikt. Wordt er gekeken naar het plan dat is ingediend door een platform rondom de mobiliteit Haaglanden? Maak ruimte voor een tram zodat deze niet door de tunnel hoeft.	We houden in de ontwikkelvisie rekening met de mogelijkheid om tramlijn 16 over het Prins Bernhardviaduct te laten rijden waardoor er in de tramtunnel capaciteit vrijkomt.
2.8	Natuurinclusief bouwen is belangrijk in dit versteende gebied. Er is wordt gesproken over voor groene daken, hoe wordt dat ingericht?	Dit detailniveau kent de Ontwikkelvisie niet. Het is aan elke eigenaar zelf om te bepalen hoe het groene dak eruit ziet, waarbij wel voldaan moet worden aan het puntensysteem van Natuurinclusief bouwen. Als gemeente willen we stimuleren dat dakparken boven de plint ook voor andere gebruikers toegankelijk is.
2.9	Hoe concreet zijn de plannen nu precies?	De Ontwikkelvisie heeft een looptijd van 20 jaar. Sommige plannen zijn dus nog niet concreet en een ambitie. In de Ontwikkelvisie zijn ook deeltuitwerkingen opgenomen voor de diverse bouwlocaties. Deze ontwikkelingen zullen de komende jaren concreter worden.
2.10	De geschiedenis van Den Haag (historische kwaliteit van het gebied) moet ook een rol spelen bij de invulling van de ontwikkelvisie. Denk daarbij in het bijzonder aan de grachten.	Dit is opgenomen in de Ontwikkelvisie. Er is aandacht voor de cultuurhistorische elementen qua stedenbouwkundige structuur. Dit noemen we de Lange Lijnen. Maar ook voor het behoud van cultuurhistorische waardevolle gebouwen. Zie voor de grachten 1.33.

	Ontvangen reacties	Hoe wordt dit opgepakt?
2.11	Besteed ook aandacht aan pakketpunten. Veel mensen en bedrijven bestellen online wat leidt tot een komen en gaan van busjes.	Hiervoor is aandacht in de Ontwikkelvisie. Bij het ontwerp van de bebouwing wordt hier aandacht voor gevraagd alsook voor een opstelplek voor de auto's/scooters in de openbare ruimte.
2.12	Er wordt veel geladen en gelost. Zijn de wegen breed genoeg?	Hiermee is rekening gehouden in de wegprofielen.

Toekomstwandeling | wandelen in het gebied

Van de Rijnstraat en de Schedeldoekshaven via Den Haag Centraal naar het Anna van Buerenplein, richting de Tweede Kamer naar eindpunt Theresiastraat.

	Ontvangen reacties	Hoe wordt dit opgepakt?
2.13	Positief over de ideeën om het Anna van Buerenplein te vergroten en verbeteren en de verbinding richting de Theresiastraat aantrekkelijker te maken voor fietsers en voetgangers.	Fijn om te horen dat onze ideeën hierover positief worden ontvangen.
2.14	Graag verschillende functies op het nieuwe plein. Er is behoefte aan een grote diversiteit aan maatschappelijke en culturele functies, waardoor er altijd wel iets open is en er geen verlaten plein ontstaat in de avonden en weekenden.	Dit is opgenomen in de Ontwikkelvisie. Het plein wordt onderdeel van de Haagse Loper, een belangrijke voetgangersroute. Rond het plein willen we goede voorzieningen maken, die ook in de avonden levendigheid geven.
2.15	Reuring op het plein in goed overleg met de huidige bewoners, zodat zij geen overlast krijgen.	Zie 3.18. Bij het ontwerp voor de inrichting van het plein worden de omwonenden betrokken.
2.16	Kijk goed naar verlichting. Donkere hoekjes en smalle steegjes moeten zoveel mogelijk beperkt worden om overlast te voorkomen.	Dit is opgenomen in de Ontwikkelvisie. We willen goede en overzichtelijke routes maken die ook in de avonden veilig zijn.
2.17	Grote behoefte aan meer prullenbakken en asbakken op het plein en in de rest van de omgeving. Nu belanden er veel flesjes en sigaretten in de bosjes of plantenbakken.	Dit is geen onderdeel van de Ontwikkelvisie. In het nog op te stellen Buitenruimteplan zal ook aandacht zijn voor het beheer van het gebied en hoe zwerfvuil wordt voorkomen.
2.18	Enthousiast over het veranderen van de verkeersstructuur bij het kruispunt boven de Utrechtsebaan richting de Theresiastraat. Belangrijke kanttekening is dat als afslaan voor auto's niet langer is toegestaan, de Theresiastraat ook éénrichtingsverkeer moet worden met een max. snelheid van 30 km/u.	Zie 3.1
2.19	Het (deels) overkappen en vergroenen van de Utrechtsebaan wordt positief ontvangen, maar er zijn twijfels over de haalbaarheid. Het zou te duur zijn en lastig te realiseren met de vierbaansweg die er nu langs loopt.	Zie 1.22
2.20	Enthousiasme over drukke kruispunten overzichtelijk maken. Wel zorgen over de gevolgen; de drukte zou zich verplaatsen en daardoor nieuwe knelpunten veroorzaken.	Het doorgaande verkeer wordt door de voorgestelde maatregelen meer gebundeld op de hoofdwegen die daar beter voor geschikt zijn.
2.21	De voorzieningen op het Anna van Buerenplein en het nieuwe verlengde ervan zullen vooral gebruikt worden door direct omwonenden en minder door inwoners in andere buurten. Het ontwerp moet worden afgestemd op de huidige en toekomstige bewoners van het gebied.	De maatschappelijke voorzieningen zullen grotendeels afgestemd zijn op de omwonenden. De horeca kan voor een grotere doelgroep aantrekkelijk zijn.
2.22	Er is behoefte aan een grote variatie van bijzonder en iet wat verwilderd groen.	Het stationsgebied wordt intensief gebruikt door veel mensen. Daar hoort een goed en intensief beheerd gebied bij. Dat geldt ook voor het groen. Daarbij zal niet snel gekozen worden om het groen te laten verwilderen. Want ook een cultureel keuze aan plantmateriaal kan een grote ecologische waarde hebben voor bv insecten. Wel moet het groen bijdragen aan de natuurwaarde van het gebied.

Verlevendigen

	Ontvangen reacties	Hoe wordt dit opgepakt?
2.23	Zorgen over leegstaand. Is zoveel vierkante meter nog wel nodig in deze tijd?	Zie 2.4
2.24	Er wordt overlast ervaren van daklozen en verslaafden. Houd hiermee rekening in de plannen.	Door het maken van overzichtelijke routes en goede verlichting willen we voorkomen dat er plekken ontstaan waar mensen kunnen slapen. De nabijheid van het station en de voorzieningen voor daklozen en verslaafden maken echter dat deze mensen in het gebied aanwezig zullen blijven.
2.25	Zorgen over het permanent maken van de vuilcontainers op het Anne van Buerenplein naast de fontein. De vrachtauto's die hiervoor op en aan rijden zijn gevaarlijk. Breng dit afvalstation naar de taxi kant van het Centraal Station	Dit is geen onderdeel van de Ontwikkelvisie. Er wordt momenteel wel met NS onderzocht wat een goede plek zou zijn voor dit afvalstation voor het station Den Haag Centraal. Dat kan mogelijk de huidige locatie zijn of elders in de Anna van Buerenstraat.
2.26	Maak het gebied ook in de avonden levendig en aangenaam. Bijvoorbeeld door horeca in de plinten toe te voegen met openingstijden later dan 17:00.	Dit is opgenomen in de Ontwikkelvisie.
2.27	Grotere en verschillende supermarkten, niet alleen de Albert Heijn.	Zie 1.41
2.28	Zorg voor een groene trambaan.	Dit is opgenomen in de Ontwikkelvisie. Waar mogelijk willen we de tramsporen vergroenen.
2.29	Creër genoeg ruimte voor commerciële voorzieningen.	Zie 1.41. De behoefte aan commerciële voorzieningen is beperkt met 4.060 m ² bvo
2.30	Een kleine markt met 40-60 kramen.	Een markt kan bijdragen aan de levendigheid op het Haagse loperplein. We zullen gaan onderzoeken of hier behoefte aan is.
2.31	Lichtgevende aankondigen over het culturele aanbod in de stad (maar geen reclame).	Dit detailniveau heeft de Ontwikkelvisie niet. Maar als idee om het gebied te verlevendigen nemen we dit mee in de planuitwerking.
2.32	De Theresiastraat inrichten zoals de Frederik Hendrikstraat; brede stoep, terrasjes, groenvoorzieningen, minder hard rijdende auto's.	Dit is geen onderdeel van de Ontwikkelvisie. De Theresiastraat ligt buiten het plangebied.

Vergroenen

	Ontvangen reacties	Hoe wordt dit opgepakt?
2.33	Maak een enorme fietsbrug.	Een fietsbrug heeft voordelen vanwege de beperkte obstakels vanwege de aanwezige kruisingen, maar de hogere ligging vormt daarbij een nadeel. Het is niet het beeld dat de huidige fietsroutes teveel obstakels kennen die een extra fietsbrug noodzakelijk maken.
2.34	Verkeersdrempels bij Ammunitieshaven en de Prins Bernhardviaduct zodat auto's minder hard rijden.	In de toekomstige situatie wordt de Ammunitieshaven 30 km per uur waardoor deze ook wordt voorzien van drempels. Het Prins Bernhardviaduct wordt versmald waardoor wordt verwacht dat de snelheid zal afnemen.
2.35	Zorgen over te weinig groen en te veel gebouwen in de nieuwe plannen.	We voegen meer groen toe in het gebied. In diverse wegprofielen zoals langs het Prins Bernhardviaduct. Ook komt er meer ruimte voor de voetganger. Ter palatse van het busplatform is een "Groene Kamer" bedacht met een deels een tuinachtige invulling. Het gebied kent echter ook een verdichtingsopgave uit de Structuurvisie CID. We willen hier woningen en kantoren toevoegen waar de stad ook behoefte aan heeft. In de Ontwikkelvisie is het optimum gevonden tussen al deze belangen.

Ontvangen reacties		Hoe wordt dit opgepakt?
2.36	Graag meer groen en water in het gebied.	Zie 1.19, 1.29 en 1.33
2.37	Maak plannen die biodiversiteit stimuleren.	Dit is onderdeel van de ontwikkelvisie. Plannen moeten voldoen aan de Regels van natuurinclusief bouwen
2.38	Verminder hittestress.	Zie 1.23
2.39	Realiseer eerst het groen en daarna de gebouwen. Groen moet meer prioriteit krijgen dan het in het verleden heeft gehad.	Voor groen en leefbaarheid is in de Ontwikkelvisie ruime aandacht. We willen meerdere groeningrepen in het gebied uitvoeren. De planning hiervan is niet altijd los te zien van de bebouwing, omdat ook ruimte nodig is voor bouwterrein die dan later als openbare ruimte of groen kan worden ingericht.
2.40	Zorg naar groen in de openbare ruimte ook voor groen op de gebouwen. (Denk aan groene daken en verticale tuinen, ook bij bestaande gebouwen).	Zie 1.19 en 1.29. Daktuinen worden zeker nagestreefd. Verticale tuinen minder, omdat deze alleen onder goede groeicondities hun kwaliteit behouden (zie het Beeldkwaliteitsplan).
2.41	Veilig ontwerp van de openbare ruimte met goede en gezellige straatverlichting, minder dode hoeken, steegjes en plekken buiten het zicht en open en overzichtelijke plekken.	Zie 1.48
2.42	Realiseer een nieuwe haven.	Eerder heeft de gemeente in de Koekamp een kleine insteekhaven gemaakt, de Paxhaven. Het is niet mogelijk om in het gebied een nieuwe haven te realiseren. Daarvoor vraagt het verkeer teveel ruimte en ligt er vanuit de Structuurvisie CIDS de opgave om woningen en kantoren toe te voegen.
2.43	Biedt handvaten aan VVE's en bewonersverenigingen om (grootschalig) te verduurzamen.	Dit is geen onderdeel van de Ontwikkelvisie
2.44	Houdt rekening met inheemse planten en bomen bij de aanleg van groen.	De kwaliteit van het groen en goede groeicondities zijn een belangrijk uitgangspunt dat we in de Ontwikkelvisie hebben verankerd. De precieze invulling van het groen komt nader in het Beeldkwaliteitsplan en Buiten ruimteplan aan de orde.
2.45	Houdt het Prins Bernhardviaduct helemaal open voor een groene verblijfs- en wandelroute. Voorbeeld: Promenade Plantée (Parijs) of High-line (New York).	We voegen meer groen toe langs het Prins Bernhardviaduct. Ook komt er meer ruimte voor de voetganger. Het geheel openhouden van dit gebied voor groen, verblijven en wandelen lukt niet gezien de verdichtingsopgave uit de Structuurvisie CID. We willen hier woningen en kantoren toevoegen waar de stad ook behoefte aan heeft. In de Ontwikkelvisie is het optimum gevonden tussen al deze belangen.

Verdichten

Ontvangen reacties		Hoe wordt dit opgepakt?
2.46	Maak een 'groene long' vanaf de diverse wijken naar het Haagse bos	De gemeente heeft de ambitie om De Utrechtsebaan te vergroenen. Daarmee zou een 'groene long' kunnen ontstaan. Of deze ambitie realiseerbaar is echter de vraag vanwege de hoge kosten die met deze ingreep gemoeid zijn.
2.47	Voorkom ondiepe watertjes en fontein zoals bij de Hofvijver.	Bij het doortrekken van de Oranjevuitensingel zullen we zorgen dat deze watergang doorvoerbaar is. Op sommige pleinen kan sprake zijn van een kleine waterpartij en/of fontein. Deze solitaire waterbassin zal dan wel ondiep zijn. Of we dergelijke ingrepen toepassen zal blijken in het Buitenruimteplan.

Ontvangen reacties		Hoe wordt dit opgepakt?
2.48	Schaduwwerking en belemmering van uitzicht bij toevoegen hoogbouw.	Zie 1.44 en 1.45
2.49	Zorgen over waardedaling woning bij verdichting van het gebied.	De verdichting kan meer schaduwwerking/minder bezonning met zich meebrengen. Door de ingrepen in het openbaar gebied willen we ook kwaliteit aan de omgeving toevoegen. Daarmee willen we dat het gebied aan aantrekkelijkheid wint. Mocht u menen dat uw woning in waarde is gedaald dan kunt u bij de planologische procedure (wijziging omgevingsplan) een planschadeverzoek bij de gemeente indienen.
2.50	Te veel hoogbouw zorgt voor onaangenaam 'concrete jungle effect'.	Er zijn in het gebied maar beperkte mogelijkheden tot verdichting, zonder in de bestaande wijken in te grijpen. Dat maakt dat we kiezen voor hoogbouw. Zie ook 1.23
2.51	Hoge bebouwing zal zorgen voor een te grote(re) scheiding met de 'dorpse' Rivierenbuurt.	Zie 1.17
2.52	Zorgen over de straat bij de Schedeldoekshaven. Deze is smal, maar met veel verkeer en auto's die laden en lossen.	Doordat de verkeersstructuur wordt gewijzigd, neemt het autoverkeer over de Schedeldoekshaven sterk af. In de Ontwikkelvisie zijn voor de Schedeldoekshaven twee varianten opgenomen; een smalle en een bredere straat. In beide varianten zal er sprake zijn van een verkeersveilige situatie en zal er over de Schedeldoekshaven alleen nog maar bestemmingsverkeer rijden
2.53	Zorgen over de privacy vanwege The Roofs (Grotiustorens).	Woontorens The Roofs zijn inmiddels bewoond. Bij de ontwikkeling van hoogbouw wordt altijd naar privacy aspecten gekeken.
2.54	Bewaar oude gevels.	In de Ontwikkelvisie is opgenomen dat we cultuurhistorische interessante bebouwing het liefst willen behouden. Sloop is wel mogelijk, maar alleen als dit echt niet anders kan vanwege de functionele mogelijkheden. De gemeente acht het wel voorstelbaar dat nieuwbouw wordt gecombineerd met de bestaande bebouwing.
2.55	Zorg voor een vriendelijk aangezicht van de drie torens aan de Schedeldoekshaven/ Ammunitiehaven.	Dit is een onderdeel van het Beeldkwaliteitsplan.
2.56	Houdt rekening met de Adelheidstraat, Emmastraat en Emmapark bij de hervorming van de Theresiastraat. Houdt rekening met het karakter en de geschiedenis van deze wijk	De hervorming van de Theresiastraat is geen onderdeel van de Ontwikkelvisie.
2.57	De Rivierenbuurt rustig houden. Geen horeca aan de grachten Boomsluiterskade.	Dit gebied ligt buiten het plangebied van de Ontwikkelvisie. De Ontwikkelvisie doet hierover geen uitspraken.
2.58	Voorkom illegaal plassen door donkere hoekjes tegen te gaan.	Zie 1.48
2.59	Rekening houden met wat er op het dak van Den Haag Centraal aan industriële apparatuur opgesteld staat.	Dit vormt geen belemmering voor de plannen in de Ontwikkelvisie.
2.60	Terrasvorming in op de torens voor een vriendelijk aangezicht	De beeldkwaliteit is een onderdeel van het Beeldkwaliteitsplan
2.61	Nieuwe gebouwen laten verspringen en uitzicht woontoren 'De Kroon' vrijhouden	Zie 1.44
2.62	Betere inrichting van de uitgangen bij de ministeries en de Albert Heijn en Action voor voetgangers.	In de Schedeldoekshaven komt meer ruimte voor de voetganger, maar er zal ook ruimte moeten zijn voor expeditie. In de Ontwikkelvisie zijn voor dit deelgebied twee varianten gemaakt, die verschillend uitwerken voor de twee straten. Dat kan betekenen dat de aantrekkelijke looproute in het gebied verschuift.
2.63	Bij de Rijnstraat de nieuwbouw naar achterplaatsen waardoor er een smalle achterzijde voor laden en lossen is.	Dit is in de variant Brede Ammunitiehaven als 1 van de varianten voor dit deelgebied in de Ontwikkelvisie is opgenomen.

Verbinden

	Ontvangen reacties	Hoe wordt dit opgepakt?
2.64	Let op de toegankelijkheid van het gebied tijdens bouwwerkzaamheden, met name voor rolstoel- en rollatorgebruikers, fietsers en wandelaars	Dit is een vast aandachtspunt bij de concrete uitwerking van de plannen in de Ontwikkelvisie.
2.65	Zorgen over ontsluiting Utrechtsebaan en oversteek Ministerie van Economische Zaken en Theresiastraat.	Met de aanpassing van de aansluiting van de Theresiastraat met de Prins Clauslaan verbetert de situatie voor voetgangers en fietser op deze plek.
2.66	Breng de auto's zoveel mogelijk terug.	Voor mensen die in het gebied een bestemming hebben blijven de gebieden toegan kelijk met de auto
2.67	Zoveel mogelijk ondergrond brengen van verkeer, zoals het OV en logistieke afhandeling.	In de Ontwikkelvisie zit niet de ambitie om het verkeer of OV ondergronds te brengen. Een uitzondering is mogelijk het nieuwe tramtracé in de Rijnstraat (Koningcorridor). Wel is in de Ontwikkelvisie de ambitie uitgesproken om het logistieke verkeer zo veel mogelijk ondergrondse te brengen. Of dit ook lukt, vraagt de medewerking van diverse gebouweigenaren.
2.68	Minder lussen zoals Terminal/Prins Bernhardviaduct.	De nieuwe autostructuur beperkte de mogelijkheden om door de diverse deelgebieden heen te rijden waardoor het rustiger wordt met autoverkeer.
2.69	Neem maatregelen om de snelheid voor fietsers te verminderen.	Er worden geen maatregelen genomen om de snelheden van fietsers te verminderen. Uiteraard hebben de verschillende fietssoorten al dan niet met hulpmotor de aandacht van de gemeente.
2.70	Zorg voor grotere zebrapaden.	De zebrapaden worden ontworpen op basis van landelijke richtlijnen en de aanwezige voetgangersstromen.
2.71	Verlaagde parkeertarieven voor elektrische auto's.	Dit is geen onderdeel van de Ontwikkelvisie, maar vereist een aanpassing van ons parkeerbeleid. Dit is momenteel niet voorzien.
2.72	De tramtunnel doortrekken onder het Spui richting de Schedeldoekshaven.	Er zijn geen plannen om dit doen.
2.73	Eerder aanduiden rijstrookverdeling Provinciehuis.	Dit is geen onderdeel van de Ontwikkelvisie
2.74	Fietsroute verbinden tussen Muzenplein en Rivierenbuurt.	Het is mogelijk om de Turfmarkt als fietser te kruisen langs de nieuwe woontoren Adagio.
2.75	Betere verbinding tussen de Theresiastraat en het Haagse Bos.	Er komt voor voetgangers een doorgang bij Bezuidenhoutseweg 50 waar bewoners/werkenden in de wijk Bezuidenhout gebruik van kunnen maken. De fietsroute langs de Prins Clauslaan naar het Haagse bos blijft intact en functioneert goed. Een verbetering zit niet in de plannen voor de Ontwikkelvisie.
2.76	Hou de verbinding Schedelhaven naar de Nieuwe Haven open via het Prins Bernhardviaduct.	Dit is nu niet opgenomen in het plan omdat het open houden van deze verbinding leidt tot sluipverkeer en tevens de kruising weer complexer maakt met hogere wachttijden en verminderde doorstroming voor de bus.

2b. Online-bijeenkomst 11 mei 2023

	Ontvangen reacties	Hoe wordt dit opgepakt?
2.77	Het terras en de fontein op het Anna van Buerenplein worden als waardevol gezien. Geen bebouwing op die plek.	Dit onderdeel van de Ontwikkelvisie is komen te vervallen. Er komt ter plaatse van de fontein geen woongebouw. Wel willen we de plinten om het "universiteitsgebouw" aantrekkelijker maken door er bebouwing tegenaan te zetten.

3. Verdiepende themagesprekken 25 mei 2023

Gesprekken over vier onderwerpen in het gebied.

Herinrichting kruising Theresiastraat en Prinsclauslaan (advies)

Hoe kunnen we dit kruispunt herinrichten zodat er meer ruimte is voor de voetganger/fietser en er een veilige verkeerssituatie is?

Advies	Hoe wordt dit opgepakt?
<p>3.1 De deelnemers waren het grotendeels eens over:</p> <ul style="list-style-type: none">• Het verlagen van de snelheid op de Theresiastraat van 50 naar 30 is een goed idee.• Theresiastraat éénrichtingsverkeer maken is een goed idee. Wel is er voorkeur om de rijrichting om te draaien; vanaf Prins Clauslaan naar Koningin Marialaan. Op deze manier wordt straat veiliger en leefbaarder. Er zijn ook mensen die vrezen voor opstoppingen en het willen houden zoals het is.• Voorkeur voor ontwerp waarbij de bus afslaat naar Adelheidstraat/Koningin Marialaan. Er is dan geen busbaan op de kruising en de hele ruimte kan gebruikt worden voor de oversteek van langzaam verkeer. <p>Eerste deel van Theresiastraat hetzelfde maken als hoe het tweede deel nu verbouwd wordt (met bus-vriendelijke klinkers en loop/fiets-mogelijkheden). Het verlagen van de snelheid op de Theresiastraat van 50 naar 30 is een goed idee.</p>	<p>In de Ontwikkelvisie werken we verder met het ontwerp waarbij de bus afslaat naar Adelheidstraat/Koningin Marialaan. De gevolgen van het omkeren van de rijrichting worden nog beter onderzocht, voordat we dit advies kunnen overnemen.</p>

Herinrichting Schedeldoekshaven en Ammunitieshaven (raadplegend)

Voor de herinrichting ziet de gemeente nu twee mogelijke varianten. We bespreken graag welke voor-en nadelen u ziet.

Ontvangen reacties	Hoe wordt dit opgepakt?
<p>3.2 Zorgen over de hoge torens die gebouwd worden. Die blokkeren zonlicht, zorgen voor wind en benemen het uitzicht. 'Bouw deze torens niet' lijkt de gedeelde mening.</p>	<p>Zie 1.44 en 1.45</p>
<p>3.3 Zorgen over de autoverbinding met de Ammunitieshaven. Bewoners merken op dat het moeilijker wordt om hun straat in te rijden. Hoe wordt er rekening gehouden met goede verbinding met straten? Daarnaast wordt er gesproken over een krappe bocht bij de Ammunitieshaven.</p>	<p>In de nieuwe situatie is niet het mogelijk om vanaf het Prins Bernhardviaduct op de parallelle straat de Ammunitieshaven te komen. Dit kan wel vanaf de Lekstraat. Bewoners kunnen nog steeds met de auto bij hun woning komen alleen de route verandert.</p>

Ontvangen reacties	Hoe wordt dit opgepakt?
3.4 Bewoners vragen zich af hoe het zit met meer parkeerplekken? Kunnen ze nog hun vergunning houden om aan de straat te parkeren? Een bewoner merkt op dat het heel veel geld kost om een vergunning te krijgen in een parkeergarage en diegene dat mogelijk niet kan betalen.	Er blijven parkeerplaatsen op straat beschikbaar en er worden geen bestaande vergunningen ingetrokken. Het is wel mogelijk dat het aantal straatparkeerplaatsen over de looptijd van de visie naar 2040 afneemt.
3.5 Bewoners vragen zich af of het verkleinen van het Prins Bernhardviaduct niet gaat zorgen voor meer fijnstof bij de Ammunitiehaven. Ook wordt er gesproken over het plaatsen van snelheid remmende maatregelen op het Prins Bernhardviaduct	De effecten qua fijnstof zijn in het kader van de Ontwikkelvisie niet onderzocht. Dit zal een punt van aandacht zijn bij de uitwerking, Het Prins Bernhardviaduct is geschikt voor 50 km. De verkeersbeperkende maatregelen zullen daarom beperkt van karakter zijn.
3.6 Er is tevredenheid over de nieuwe tramroute langs Amare. Wel is het advies de trams niet aan de woningkant te laten rijden en na te denken over een extra halte. Daarnaast wordt opgemerkt om de tram en auto te scheiden aan de achterkant van het universiteitsgebouw. Tot slot moet er rekening worden gehouden met geluidsoverlast door de tram, vooral de bochten veroorzaken dit.	In de Ontwikkelvisie is een tramroute langs Amare opgenomen. Voor de inrichting van de Schedeldoekshaven/ Ammunitiehaven zijn nog twee varianten mogelijk. Die worden nog nader onderzocht. Bij de uitwerking zal aandacht zijn voor het geluid van de trams.
3.7 Aanwezigen merken op dat als de busbaan op het Prins Bernhardviaduct 1- baans wordt, het mogelijk drukker wordt.	Uit de verkeersmodellen blijkt dat het goed mogelijk is het autoverkeer en de bus te combineren. De wachttijden voor de verkeerslichten dalen door de vereenvoudigde kruisingen.
3.8 De 30 km/uur zone is een goed idee. Het zou fijn zijn als er dan flitscamera's worden neergezet zodat mensen zich er ook aan houden. Betrek ook de fietsersbond bij de uitvoering van deze opgave	Flitscamera's wordt niet standaard toegepast bij 30 km wegen. De Fietsersbond wordt net als andere stakeholders bij de verdere uitwerking van de plannen voor de Schedeldoekshaven betrokken.
3.9 Aanwezigen merken op dat het voor mensen met een rollator onveilig is om over te steken bij het kruispunt. Iemand stelt voor het zebrapad iets verder van het kruispunt te plaatsen bij de herinrichting. Op die manier heeft iedereen de tijd om over te steken.	De precieze inrichting van de kruising wordt in een later stadium onderzocht. In het ontwerpproces is aandacht voor mensen die minder goed ter been zijn.
3.10 Een bewoner vraagt zich af hoeveel rekening is gehouden met de ondergrond. Deze is volgens haar drassig. Daarbij zijn er ook zorgen over de stadsverwarming. Kan dit allemaal wel in deze grond?	Bij het ontwerpproces voor de buitenruimte wordt veel aandacht gegeven aan de ondergrond. Deze ligt op sommige plekken al vol met kabels en leidingen. We zorgen voor goede groeicondities voor aan te planten bomen.
3.11 Er zijn zorgen over meer afval doordat er meer bewoners bijkomen. Er is nu al veel troep bij de insteekjes waardoor er veel zwervers en andere types die zorgen voor overlast zijn. Hoe kunnen we voorkomen dat er niet veel meer afval op straat komt?	Alle woon- en kantoorgebouwen hebben een inpandige afvalvoorzieningen. Daar wordt het afval van de bewoners en werknemers verzameld. Mensen die op straat lopen, kunnen hun afval kwijt in prullenbakken. Zie ook 2.43.
3.12 Er moet rekening worden gehouden met de bewoners van de Rivierenbuurt. Zij worden door de hoge gebouwen omsingeld.	Zie 1.1 en 1.17
3.13 Er is grote wens voor meer groen. Aanwezigen vinden dat in de nieuwe plannen er nog steeds veel verstening is.	In de Ontwikkelvisie voegen we op meerdere plekken groen toe. De opgave voor woningen en kantoren vraagt ruimte. Maar ook de mobiliteitsstromen voor de voetganger, fietser, tram bus en auto zorgen ervoor dat we niet overal kunnen vergroenen.
3.14 Aanwezigen zouden graag een supermarkt willen.	De behoefte aan commerciële voorzieningen is onderzocht. Daaruit is gebleken dat er geen ruimte is voor een supermarkt.
3.15 Wordt er aan voorzieningen voor kinderen van alle leeftijden gedacht? Denk aan scholen, kinderopvang en speelplekken. Maar ook andere voorzieningen zoals een wijkcentrum of gezondheidscentrum.	Er is onderzocht welke maatschappelijke voorzieningen voor het CID nodig zijn. Voor het gebied rond Den Haag Centraal is dit in de Ontwikkelvisie geconcretiseerd naar een aantal functies. Deze passen qua m ² in het plangebied
3.16 Een bewoner merkt op dat er nu bankjes worden weggehaald vanwege dak- en thuislozen. Maar hierdoor is er ook geen plek meer om te zitten.	Deze opmerking geeft het dilemma weer waar de gemeente een oplossing voor zoekt. Bij nieuwe banken wordt door het plaatsen van leuningen het slapen op banken ontmoedigd.

Ontvangen reacties	Hoe wordt dit opgepakt?
3.17 Maak aan de zijkant van het station duidelijker dat er een station is door borden te plaatsen of een bord met treintijden.	Deze suggestie geven wij door aan NS. De Ontwikkelvisie kent niet dit detailniveau.

Een levendige omgeving (advies)

Hoe zorgen we dat het Anna van Buereplein en het nieuwe plein aan de tijdelijke Tweede Kamer een levendige omgeving wordt in de middag en avond?

Advies	Hoe wordt dit opgepakt?
3.18 De aanwezigen zijn merkbaar enthousiast over het idee om van het Anna van Buereplein een levendig plein te maken, maar wijzen wel of het gevaar van geluidsoverlast als er permanente podia of speelplekken komen. Ook bij horeca dreigt dit risico. Daarom moet er worden gezocht naar horeca die niet tot laat in de avond doorgaat, maar wel gezelligheid en sfeer brengt op het plein. (Overdekte) terrassen zijn welkom. Daarnaast is het belangrijk dat er aandacht is voor groenvoorzieningen en goede voedingswinkels zoals een groenteboer of slager. Ook is voldoende zonlicht op het plein belangrijk, ruimte voor theater en kunst(podia) en het organiseren van activiteiten om mensen te trekken.	De gemeente wil het advies grotendeels overnemen. De gemeente wil hier geen nachthoreca toestaan en zal dit in het Omgevingsplan borgen. Op het plein zal er aandacht zijn voor groen. De ruimte voor extra winkels zoals een bakker of slager is beperkt. Voor de Ontwikkelvisie betekent dit dat we op de kaart met de begane grond voorzieningen (plintenkaart) de mogelijke functies staan die we op het plein willen gaan toestaan.

Een groene en klimaatadaptieve omgeving (raadplegen)

Hoe gaan we om met de stijgende temperatuur in de stad? Hoe zorgen we voor voldoende ruimte voor groen en wateropvang?

Ontvangen reacties	Hoe wordt dit opgepakt?
3.19 Er werd opgemerkt dat de plannen voor hoogbouw niet ten goede komen aan deze doelstellingen. Ze vragen zich af of een dergelijke uitbreiding aan woningen wel past in het gebied. Ze vinden dat er eerst een groot park gemaakt moet worden en dan pas moet worden gekeken naar de ruimte voor hoogbouw.	Hoogbouw heeft een beperkt grondvlak, waardoor er op straat meer ruimte overblijft voor groen. De hoogbouw zorgt ook voor schaduw. Die helpt bij het voorkomen van hittestress. Zie ook 1.23.
3.20 De zorg dat waardevolle plekken (rond de fontein) nu al lijken te worden opgegeven ten gunste van een nieuw plein (derde kamerplein) waarvan maar de vraag is wanneer dat komt en welke betekenis het krijgt.	In de Ontwikkelvisie is de bebouwing ter plaatse van de fontein vervallen. Dit deel van het plein blijft dus bestaan.
3.21 Verder wordt de vraag gesteld of er überhaupt in Den Haag gebouwd moet worden gezien de zeespiegelstijging en grondverzakking. De grootste klimaatadaptatie zou zijn om toekomstige ontwikkeling niet meer op dit soort plekken te voorzien.	We moeten omgaan met de effecten van klimaatverandering. Dat betekent dat we rekening houden met hitte en wateroverlast door extremen regenbuien. Het beeld van de gemeente is niet dat de stad Den Haag door de zeespiegelstijging onbewoonbaar zou worden. Investeren in onze stad blijft nodig.
3.22 De aanwezigen zijn het met elkaar eens dat het gebied flink moet vergroenen. Daarbij wijzen ze er wel op dat mensen aan dergelijk groen echt iets moeten hebben; denk aan 'even bijkomen in een parkje' of 'mogelijkheden om te tuinieren'. Er wordt gepleit om groen al mee te nemen in de aanbesteding	Zie 1.19 t/m 1.22 en 1.43

Ontvangen reacties	Hoe wordt dit opgepakt?
<p>3.23 Daarnaast wordt gesproken over het beheren van groen. Als het gaat over co-beheer waarbij inwoners deels verantwoordelijk zijn om het groen te onderhouden, blijkt er onenigheid over dit plan. Zo denkt een deel van de aanwezigen dat het lastig is om het groen openbaar te houden in dit gebied. Daarnaast betwijfelen deelnemers of het voor bewoners aantrekkelijk is om op deze plek te doen aan co-beheer gezien de uitdagingen op het gebied van het waterniveau en de drukte. Een aantal andere deelnemers wijzen juist op voorbeelden waarin co-beheer lijkt te werken zoals het Spinozahof waar er tuintjes zijn die door verschillende bewoners op verschillende manieren worden gehouden. Verder wordt er gesproken over Emmaushof en de Laan van Meerdervoort</p>	<p>Zie 1.32</p>
<p>3.24 Ook wordt er gesproken over de verbinding met het Haagse Bos. Het Haagse Bos is onlangs uitgeroepen tot een plek van bijzondere ecologische waarde. Deze benoeming betekent ook dat omliggende gebieden hiermee rekening moeten houden, bijvoorbeeld door middel van groene corridors in de richting van het Haagse Bos. Ook is gesproken over de draagkracht van het Haagse Bos. Met andere woorden, hoeveel bezoekers kan het bos aan?</p>	<p>Zie 1.4. De drukte in het Haagse Bos is nogal wisselend over het jaar heen. Op echt drukke dagen zullen mensen die de rust opzoeken uitwijken naar elders of wachten op rustige dagen. Binnen het CID maken we ook rustplekken, maar het recreatiegedrag van bewoners is breder dan de eigen buurt, wijk of stad Den Haag.</p>
<p>3.25 De aanwezigen willen meer ruimte voor water. In het verleden zijn waterstromen te veel versteend geraakt. Kan dit worden teruggedraaid is de vraag. Voorbeelden die worden genoemd zijn de Slotgracht, het water bij de Draaigracht maar ook bijvoorbeeld de Koningstunnel. Er is ook een expert aanwezig op het gebied van grachten. Hij geeft aan dat in Breda een parkeergarage is uitgegraven en tot gracht is verworden. Dit soort dingen zouden ook in Den Haag kunnen. Aanwezigen vinden ook de kades een gemiste kans. Kades zijn nu vaak versteend en bestemd voor autoverkeer. Kades zouden bij uitstek plekken voor vergroening kunnen zijn, en plekken waarlangs bijvoorbeeld wandelpaden en/of sociale ontmoetingsplekken zouden kunnen worden gerealiseerd.</p>	<p>Zie 1.33. In het plangebied zijn er geen historische grachten die gedempt zijn behalve de Ammunitiehaven. Het ontbreekt aan een logische structuur om dat water terug te brengen. Dat in tegenstelling tot het water in Breda. Overigens is ook de druk op de openbare ruimte te groot voor het maken van water in de Ammunitiehaven en zou het ook verlies van bomen betekenen.</p>
<p>3.26 De aanwezigen merken op dat vergroening en klimaatadaptatie vooral werkt als er ook aan andere zaken wordt gedacht zoals sociale cohesie: burens die elkaar kennen, ogen op de straat, autoluwe maatregelen. Anders worden vergroening en klimaatadaptatie opgeslokt door grootstedelijke problematiek.</p>	<p>De ontwikkeling van het CID, en dat geldt ook voor de omgeving van Den Haag Centraal, is een integrale opgave. Daarbij gaat het niet alleen om een ruimtelijker opgave, maar ook om ontmoeting. Door veel ontmoetingsplekken te maken en centrale voorzieningen in woongebouwen worden de mogelijkheden voor sociale cohesie ondersteunt.</p>

4. Themabijeenkomst mobiliteit (verkeer) 14 juni 2023

Presentatie over verkeersplannen in het gebied

Algemene opmerkingen tijdens presentatie

Ontvangen reacties	Hoe wordt dit opgepakt?
<p>4.1 1) Wat vindt u van de huidige verdeling van de openbare ruimte over de verschillende vervoerswijzen in dit gebied?</p> <p>De aanwezigen erkennen dat de huidige situatie niet ideaal is. Men valt op dat het momenteel chaotisch is doordat veel verschillende vormen van verkeer door elkaar heen bewegen. Daarnaast is men het over het algemeen over eens dat de auto momenteel te veel ruimte inneemt ten opzichte van de fietser en voetganger; de huidige situatie is veel te aantrekkelijk voor de automobilist in het gebied.</p>	<p>In de Ontwikkelvisie maken we meer ruimte voor de fietser en de voetganger. Maar we maken hiervoor ook betere routes. Dat doen we door kruispunten te versimpelen. Daardoor worden wachttijden bij verkeerslichten minder lang.</p>
<p>4.2 2) Wat vindt u van de voorgestelde oplossingen van vandaag voor het aantrekkelijker maken voor mensen om te lopen en fietsen in het gebied?</p> <p>De meeste aanwezigen erkennen dat de plannen ervoor zullen zorgen dat het gebied aantrekkelijker wordt voor fietsers en voetgangers. Al wijst een aanwezige er ook op dat fietsers ontzettend hard kunnen rijden en dit haar vaak ook een onveilig gevoel geeft. Verder zijn er zorgen over de bereikbaarheid van de auto nu er meer ruimte komt voor de fietser en voetganger. Een ander vindt juist dat de veranderingen nog wel wat radicaler zouden mogen. Hij noemt de vernieuwde kruising van de Spuistraat, die ondanks de veranderingen nog steeds een plak asfalt blijft</p>	<p>Door bredere fietspaden te maken willen we ervoor zorgen dat fietsers met een verschillende snelheid veilig kunnen fietsen. Het gebied blijft voor de auto bereikbaar. Bezoekers en bewoners kunnen nog steeds naar hun bestemming. Soms wel met een andere route. In de praktijk blijft een goede bereikbaarheid mogelijk voor mensen die afhankelijk zijn van de auto.</p>
<p>4.3 3) Denkt u dat de voorgestelde maatregelen van invloed zijn op uw dagelijkse verplaatsingen?</p> <p>Bij deze vraag komen de zorgen over bereikbaarheid met de auto duidelijk naar voren. Een aanwezige zegt: "Ik zou er blij van worden als ik niet de halve stad door moet om op de Utrechtsebaan te komen, want nu kan dat wel. Ik geloof wel dat de plannen het voor fietsers en voetgangers beter maken, en het verwijderen van extreem korte ritten is ook iets positiefs. Maar het is voor de mensen die van de auto afhankelijk zijn niet bevorderlijk."</p>	<p>Zie 4.2</p>
<p>4.4 Verder wijzen aanwezigen erop dat ze de integraliteit in het mobiliteitsplan missen. Er wordt nu ingezoomd op specifieke plekken, maar wat doet dit met de drukte in z'n algemeenheid? Een aanwezige wijst erop dat er nu vanuit wordt gegaan dat men met de auto over het Schenkviaduct kan gaan om ergens anders te komen, maar dit is nu al een drukke plek. Hoelang gaat het duren voor je ergens bent nu je in de nieuwe plannen moet omrijden.</p>	<p>Er wordt inderdaad nog een gebiedsbrede studie naar de mobiliteit gedaan, waarin op hoger niveau gekeken wordt naar de belasting van het Schenkviaduct. Voor die studie is de input op de Ontwikkelvisie van belang.</p>

5 | Studenteninterviews – 20 juni 2023

Straatinterviews met studenten over de beleving van het Anna van Buerenplein en de omgeving Den Haag Centraal.

Beleving Anna van Buerenplein en omgeving.

	Ontvangen reacties	Hoe wordt dit opgepakt?
5.1	Niet veel studenten zouden het Anna van Buerenplein als 'prettig' beschrijven. Ze zien het voornamelijk als een functionele ruimte; 'ik zie het meer als een plek om doorheen te gaan'.	De gemeente wil het Anna van Buerenplein levendiger maken met meer aantrekkelijke functies in de plint en horeca. Maar ook door een aantrekkelijke inrichting van het nieuwe Haagse loperplein.
5.2	Veel studenten zijn tevreden het groen en de bankjes die de afgelopen jaren zijn geplaatst. Vooral is de teneur dat het groener mag. Ze zijn blij dat het zo dicht bij het Haagse Bos is.	Op het nieuwe plein is ook ruimte voor groen. In de nabijheid wordt door de realisatie van de Groene Kamer ter plaatse van het busplatform ook groener.
5.3	Studenten zijn blij met een supermarkt dichtbij, al liggen de prijzen daar gemiddeld hoog.	Uit het rapport Commerciële Voorzieningenstudie Central Innovation District Den Haag (bijlage 10 bij RIS317026) blijkt ook dat er voldoende supermarkten zijn. Deze reactie bevestigt dat.
5.4	Er staat enorm veel wind: 'soms kan ik niet eens naar de supermarkt aan de overkant lopen'.	Het windklimaat is onderzocht. Dat voldoet aan het gebruik.
5.5	Op het plein is veel politie aanwezig vanwege de Tweede Kamer. Dit zorgt voor een grimmige sfeer en het gevoel 'bekeken' te worden. Studenten worden vaak gecontroleerd door de politie. Daarbij zien ze ook dat soms racistisch te werk wordt gegaan en vinden dit moeilijk om aan te zien.	De aanwezigheid van de politie zal samenhangen met de tijdelijke Tweede kamer. Die vertrekt over een aantal jaar weer naar het Binnenhof. Klachten over het gedrag van politiemensen graag melden bij de politie.
5.6	De scholieren van ProDemos zijn luid en zorgen voor overlast.	Deze opmerking is doorgegeven aan ProDemos
5.7	Het is erg op de hoge inkomens gericht. Er ontbreken plekken waar je voor studententprijzen eten kan halen: "Als er studentenkorting is in de Foodhall zouden studenten daar veel vaker gaan eten. Dat zorgt ook voor meer klandizie voor de tentjes daarin."	De gemeente heeft geen invloed op het type winkels dat zich in het gebied vestigt en hoe deze ondernemers inspelen op de studenten in hun omgeving.
5.8	's Avonds is het plein erg leeg, omdat er veel kantoren zitten.	Door het toevoegen van horeca in de avonduren en meer woningen in het gebied willen we de levendigheid in de avond verbeteren.
5.9	Het plein en de omgeving is enorm versteend. Het wordt daardoor snel warm.	Zie 5.2
5.10	Studenten geven aan dat er ook ruimte moet zijn voor daklozen om te verblijven. Ze zijn niet blij met de manier waarop zij op dit moment geweerd worden.	Andere omwonenden ervaren juist overlast door daklozen in het gebied. In de Ontwikkelvisie is geen ruimte voor de opvang van daklozen voorzien.
5.11	Meer groenvoorzieningen. Denk aan een klein parkje, grasveldje om in te zitten of tuintjes. Pas dan wel op voor het aantrekken van onzure types, houd het een open ruimte.	Zie 5.2
5.12	Alle zitplekken zijn nu zo ingericht dat je niet tegenover elkaar kan zitten. Er ontbreken bankjes met daartussen tafeltjes zoals picknicktafels. Ook zouden de zitplekken meer verspreid mogen worden over het plein.	Deze suggestie nemen we mee bij het ontwerp voor het nieuwe plein. Voor de Ontwikkelvisie is deze opmerking te gedetailleerd.
5.13	Meer gemeenschappelijke voorzieningen maken. Zorgen dat er plekken zijn waar mensen elkaar kunnen ontmoeten of fijn kunnen converseren/samenwerken. Denk weer aan bankjes en gemeenschappelijke tuintjes.	Ontmoeting is een belangrijk thema in de Ontwikkelvisie. Dat stimuleren we door meer en aantrekkelijke openbare ruimte te maken. Er komt een nieuw plein, een Groene Kamer. Maar ook de gebouwen moeten ontmoeting stimuleren. Woongebouwen zullen gemeenschappelijke voorzieningen kennen. Voor de kantoorgebouwen zie 5.15.

Ontvangen reacties		Hoe wordt dit opgepakt?
5.14	Het deel van het plein richting het tijdelijke gebouw van de Tweede Kamer meer betrekken bij het geheel.	Dit is een onderdeel van de Ontwikkelvisie. Door een deel van de bebouwing van de Koninklijke Bibliotheek te slopen ontstaat er een nieuw plein. Het Haagse Loperplein.
5.15	Meer co-working plekken. Op die manier kunnen studenten ook fijn buiten het gebouw studeren/werken.	Dit is een ambitie in de Ontwikkelvisie. We zetten in op transparante kantoorgebouwen op maaiveld, waar ook bezoekers een plek voor overleg of werk kunnen vinden. Dat zal echter niet in alle gebouwen lukken.
5.16	Goedkopere supermarkten zoals de Lidl, maar ook winkels als een groentewinkel, slager of bakkerij.	Uit onderzoek is gebleken dat er maar beperkt ruimte is om commerciële voorzieningen, zoals winkels, toe te voegen (4.060 m ²). De gemeente kan het type winkel niet sturen.
5.17	Meer kleur in de gebouwen/stenen van gebouwen: 'dat zou het leuker maken.'	Dit is een suggestie voor het Beeldkwaliteitsplan. Dit kent een rustig kleurenpalet.
5.18	Meer levendigheid in de avonduren: meer plekken of 's avonds een drankje te drinken.	Zie 5.8
5.19	Beschutte plekken tegen de wind/kou in de winter of zon in de zomer	Het windklimaat is onderzocht en voldoet aan het gebruik. Daar waar je in het gebied langdurig kan zitten zorgen we voor minder wind en meer zon..
5.20	Verlichte gebouwen	Zie 5.8

Beleving nieuwe plannen omgeving Den Haag Centraal

Ontvangen reacties		Hoe wordt dit opgepakt?
5.21	Grootste gedeelte is nog onbekend met de plannen, maar over het algemeen positief: 'ik ga het met interesse volgen'	We zijn blij met de betrokkenheid van gebruikers/bewoners bij onze plannen.
5.22	Sommigen vinden dat het wel erg optimistisch is geschetst en twijfelen over de uiteindelijke realisatie.	De Ontwikkelvisie schetst de ambitie van de gemeente voor het stationsgebied voor de komende 20 jaar. Niet alles zal lukken, maar de Ontwikkelvisie geeft aan waar de gemeente naar toe werkt.
5.23	Iemand geeft aan dat het belangrijk is dat alle inkomens kunnen wonen in de nieuwe gebouwen.	Zie 2.1. Door de verschillende woningcategorieën zullen in het CID ook mensen met een verschillend inkomen kunnen wonen.
5.24	Sommigen vinden het jammer dat het gebouw van de Koninklijke Bibliotheek deels gesloopt gaat worden.	Grote delen van het gebouw van de Koninklijke Bibliotheek blijven behouden. Alleen de kantoorgebouwen zullen worden gesloopt om een overzichtelijke route te maken van het station naar de Theresiastraat. Dat verbetert de openbare ruimte maar komt ook de sociale veiligheid ten goede.

6. Slotbijeenkomst participatie - 8 november 2023

Presentatie over de Ontwikkelvisie. Gesprekken over de vier thema's: verlevendigen, verdichten, verbinden en vergroenen en verduurzamen.

Presentatie concept

Ontvangen reacties	Hoe wordt dit opgepakt?
<p>6.1 Bestuurslid Rover: Goed dat er gebiedsontwikkeling is. Blijft er voldoende ruimte voor het openbaar vervoer? Met meer bewoners heb je ook meer reizigers in de bus en tram. Dat heeft ook ruimte nodig. Denk er ook om dat er in de toekomst nog HOV-verbindingen bij komen om het systeem robuuster te maken. Je zult sowieso meer in ov moeten investeren, want Den Haag kan niet meer autoverkeer aan. Houdt ook het ov goed tijdens de ontwikkelperiode. De winkel moet tijdens de verbouwing wel openblijven</p>	<p>Station Den Haag is een belangrijk OV-knooppunt in Den Haag. Die wordt met de komst van de HOV lijn naar Binckhorst-Voorburg nog belangrijker, We onderzoeken met de Spoorse Partij en de OV-organisaties hoe het station goed kan functioneren in de toekomst.</p>
<p>6.2 Bewonersorganisatie Rivierenbuurt/Spuikwartier: Het is fijn dat je als burgers mee kan denken en dat je hoort wat er met de meningen wordt gedaan. Daarnaast is het fijn dat er een aantal knelpunten nu worden aangepakt, zoals meer ruimte voor voetganger en fietsers, er zitten ook leuke ideeën in voor vergroening, meer open grachten. Dat komt de leefbaarheid ten goede. Tegelijkertijd heb ik zorgen. Als er 2500 woningen bij komen, is dat nogal wat. Voldoet deze ontwikkelvisie wel om dat op te vangen. Hoe zorgen we dat we bereikbaar blijven? En zijn er voldoende publieke voorzieningen, zoals scholen en huisartsen? Daaraan is nu al een tekort. En tot slot de aanblik van een muur van hoogbouw. De angst die ik heb is dat dit een mooi plan is, en dat er straks wel de gebouwen staan maar niet de voorzieningen zijn. Ik vind dat park boven de A12 erg mooi is, maar de vraag of het er echt gaat komen. Nog een punt: denk na over hoe je het leefbaar houdt tijdens de transitie. En laat het hier niet ophouden. Dit gesprek is goed, open en constructief.</p>	<p>In het Voorzieningen onderzoek CID is de behoefte aan maatschappelijke voorzieningen aangegeven en bekeken wat in het deelgebied rond CS nodig zou zijn. In de Ontwikkelvisie is dit nader geconcretiseerd en wordt geconstateerd dat er voldoende plintruimte is om deze voorzieningen een plek te geven. In de uitwerking van de concrete bouwplannen zal de precieze invulling van deze maatschappelijke voorzieningen duidelijk moeten worden. Sommige maatregelen in de Ontwikkelvisie zijn een ambitie waarvan de gemeente de financiële haalbaarheid nog verder moet onderzoeken. Samen met het Rijk en gebouw eigenaren proberen we de middelen te vinden om deze ambities om te zetten in concrete plannen. In de Ontwikkelstrategie gaan we hier uitvoerig op in. Het gesprek met alle betrokkenen willen we de komende jaren doorzetten.</p>
<p>6.3 Eigenaar Minglemush: Ik ben blij met de vergroening. Ik voel me gehoord voor wat betreft het aantrekkelijker maken voor de openbare ruimte. Wel heb ik zorgen over de fietsen en de plek waar die worden neergezet. Ook denk ik dat de 'rode loper' niet zomaar door mensen zal worden gebruikt, daar moet je echt iets voor doen. Houdt rekening met bereikbaarheid, bevoorrading van de winkels en voorzieningen, en zorg voor laagdrempelige contacten bij de gemeente daarover. Op dit moment is het soms een drama.</p>	<p>Onderdeel van de nog op te stellen Ontwikkelstrategie is de plintenstrategie. Die geeft aan op welke manieren de gemeente wil zorgen voor een aantrekkelijke en levendig gebied. Dat kan door programmering van type winkels en activiteiten. Deze Ontwikkelstrategie maken we in 2024.</p>
<p>6.4 Kan er wat gedaan worden aan de daklozen op het plein?</p>	<p>In de ontwikkelvisie kunnen we naar de toekomst kijken. Als het gaat om bestaande problemen in het gebied zet de gemeente hier andere instrumenten voor in, zoals de Wijkagenda. Er is nauw contact met de politie om de situatie met daklozen bij het station beheersbaar te houden.</p>
<p>6.5 Ik maak mij zorgen over de toegang tot onze wijk de Rivierenbuurt, qua autoverkeer</p>	<p>Verkeer moet kunnen stromen, dus het autoverkeer moet ook goed de Rivierenbuurt in en uit kunnen. Als daar in de huidige voorstellen een obstakel zit dan moeten we dat op een andere manier oplossen.</p>

Ontvangen reacties	Hoe wordt dit opgepakt?
6.6 Wat zijn de gevolgen voor de omliggende wijken? Hebben jullie gekeken naar de leefbaarheid? Dat wordt niet echt helder. Dan gaat het om allerlei gevolgen; wind, zon, drukte, grondwaterniveaus en geluid.	We proberen een plan te maken dat een integrale oplossing biedt voor de hele stad. We willen de bestaande wijken hun karakter laten behouden. In deze concept ontwikkeling richten we ons inderdaad op het stationsgebied. We moeten kijken wat de gevolgen zijn, dat geldt voor verkeer, dat geldt voor bezonning en dat geldt voor het grondwaterpeil. Je moet daarnaar kijken. Daarnaast maken we ook nog een buitenruimteplan, waarin ook aandacht is voor een aantal van de klimaat gerelateerde onderwerpen
6.7 Als je op de onderstromenkaart kijkt, is het onder CS donkerblauw. Dat betekent dat hier bouwen overlast elders veroorzaakt.	Er kan bij ondergrondse bebouwing zeker een effect zijn op de onderstromen. Dit moet in de uitwerking van de plannen worden meegenomen.
6.8 Wat bedoelen jullie met het woord 'levendigheid'? Wordt het zoals de binnenstad?	We hebben eerder gehoord dat mensen levendigheid missen in de avonden en de weekenden. Die levendigheid leidt ook tot meer sociale veiligheid. We zorgen voor die levendigheid door wonen in het gebied toe te voegen en gebouwen met aantrekkelijke functies in de plinten en de bijbehorende buitenruimte (terrassen, fontein). Ook denken we aan functies die het innovatieve karakter van het beleidscentrum dat Den Haag is versterkt, zoals een debatcentrum,
6.9 Momenteel is bij de Oranje Buitensingel een strook parkeergebied weggehaald om fietsers te stallen. Dat is precies bij de gracht. Wie gaat daar zijn fiets neerzetten? Is dat tijdelijk?	Dat is tijdelijk vanwege de sluiting van de Fietsenstalling Koningin Julianaplein.
6.10 Bij voorzieningen staat 'hoger onderwijs', terwijl we juist basis- en middelbare scholen nodig hebben. We hoeven toch niet de hoger onderwijsproblemen van Rotterdam en Leiden op te lossen? Dat trekt alleen maar mensen naar het gebied.	Binnen het CID is ruimte gereserveerd voor lagere en middelbare scholen. Deze komen echter niet in het plangebied bij Den Haag Centraal. We zien dat universiteiten naar Den Haag komen vanwege de aanwezigheid van het Rijk. Zij willen in de directe nabijheid zitten om te komen tot een actieve kennisuitwisseling.
6.11 Is er wel zoveel behoefte aan kantoorruimte?	We hebben de behoefte aan kantoorruimte in de ontwikkeling verlaagd vergeleken met de oorspronkelijke opdracht. We moesten 400 duizend m ² toevoegen, daar hebben we 130 duizend m ² van gemaakt. Dat geeft aan dat wij ook zien dat de behoefte aan kantoren wat minder groot is dan eerder gedacht. Maar dit is een gebied bij een station, en dat zijn aantrekkelijke plekken voorbedrijven om zich te vestigen.
6.12 Jullie hebben het alleen over parken en ik ben bang voor alleen maar plantenbakken. Wij strijden voor een biodiverse ontwikkeling en dat kan niet goed gedijen in een plantenbak.	We zetten in op bomen met goede groeiomstandigheden. Maar dat zal niet overal in het gebied mogelijk zijn vanwege de ondergrondse bebouwing. Biodiversiteit speelt bij de beplanting zeker een rol.

Presentatie samenvatting concept in het Engels

Ontvangen reacties	Hoe wordt dit opgepakt?
6.13 Hoe kunnen we zorgen dat ontwikkelaars niet nog hoger bouwen dan de visie?	In de Ontwikkelvisie wordt de maximale hoogte van de bebouwing aangegeven.
6.14 Hoe zorgen we dat ontwikkelaars ook echt gaan ontwikkelen?	Door realistische plannen te maken met een goede plattegrond. De gemeente kan echter niet de economische ontwikkeling sturen. Hoge bouwkosten of lagere huren zullen de investeringsbereidheid van ontwikkelaars verlagen.
6.15 Is het legaal om twee torens zo dicht op elkaar te zetten dat ze met elkaar kunnen worden verbonden, zoals een van de modellen aan de Amunitiehaven?	Het is mogelijk om bebouwing dicht bij elkaar te zetten. Wel moet de eigenaar voldoen aan de eisen qua daglichttoetreding, bezonning en veiligheid. De gemeente toetst dit.
6.16 Hoe zit het met bestelbusjes en aanvoer voor winkels?	We maken opstelplekken bij bebouwing voor deze functies. Waar mogelijk willen we de expeditie in pandig organiseren.
6.17 Sommige groene gebieden hebben veel overlast van hondenpoep. Denk eraan bij het ontwerpen van parken en groen.	Dit aandachtspunt nemen we mee in het ontwerpproces.
6.18 Denk eraan dat minder zonuren misschien ook een hogere energierekening betekent.	Dit aspect qua duurzaamheid nemen we mee in de afweging tot de bouwopgave.

Informatiemarkt

Verlevendigen

	Ontvangen reacties	Hoe wordt dit opgepakt?
6.18	Introduceer een nieuwe evenementenlocatie om Den Haag aantrekkelijker te maken voor cultuur, muziek, toerisme, etc.	Er zijn meerdere plekken in het centrum aangewezen als evenementenlocatie, bijvoorbeeld het Malieveld of het Spuiplein. Binnen het plangebied is een dergelijke functie niet voorzien. We focussen in het plangebied niet op grootschalige evenementen, maar op specifieke locaties in het gebied die geschikt zijn voor tijdelijke culturele activiteiten of events.
6.19	Aandacht voor kunst.	In het Buitenruimteplan zal hier aandacht voor zijn.
6.20	Er is behoefte aan een plek met groen om te verblijven.	Zie 1.18 t/m 1.22.
6.21	De fontein Anna van Buerenplein moet behouden blijven.	Deze blijft gehandhaafd. De eerder bedachte bebouwing op dit plein is komen te vervallen.
6.22	Gezinnen met kinderen willen meer opties om te sporten in de openbare ruimte en binnen.	Binnen het plangebied komen speelvoorzieningen en ruimte om te sporten in het openbaar gebied. Voor sportvelden moet worden uitgeweken naar elders in de stad.
6.23	Focus op gezondheid: veel groen, stimuleer bewegen. Maak ontmoetingen mogelijk in de (semi) openbare ruimte. En realiseer voldoende sociale en maatschappelijke voorzieningen, zoals zorg.	In de Ontwikkelvisie zetten we in op het stimuleren van de ontmoeting. Dat doen we door de openbare ruimte te verbeteren en het toevoegen van het Haagse Loperplein met een levendige plint (met horeca). Bewegen wordt gestimuleerd door sportvoorzieningen in het gebied en sport in de openbare ruimte te stimuleren. Zie ook 6.2.
6.24	Diversiteit in de openbare ruimte.	De openbare ruimte rond het station wordt door veel mensen gebruikt. Om doorheen te wandelen, om mensen te ontmoeten, te bewegen of om even uit te rusten. Voor al deze functies dient de openbare ruimte geschikt te zijn.

Verbinden

	Ontvangen reacties	Hoe wordt dit opgepakt?
6.25	Zorg voor goed geplaatste en voldoende fietsparkeerplekken. Nu te weinig plek en gefragmenteerd in het gebied.	Elk gebouw zal zorgdragen voor een goede parkeervoorzieningen voor haar gebruikers. Daarnaast willen we in het gebied een aantal centrale fietsparkeervoorzieningen aanbieden. Via handhaving willen we het parkeren van de fiets op andere plekken dan terugdringen.
6.26	Meer en betere fietsverbindingen	Dit is een onderdeel van de Ontwikkelvisie. Zie 4.1
6.27	Bij voorkeur trambaan niet over de Ammunitiehaven laten rijden, maar achter de te bouwen torens. De wel over de Schedeldoekshaven i.v.m. geluidsoverlast voor bewoners aan de Ammunitiehaven. Dit is omdat het geluid weerkaatst.	In de Ontwikkelvisie wordt geen keuze gemaakt uit de twee varianten voor de Schedeldoekshaven/Ammunitiehaven. De plannen hiervoor moeten nog nadere uitgewerkt worden. Daarbij zal er ook aandacht worden gegeven aan het geluid van de trams.
6.28	Graag bij de inrichting van de Ammunitiehaven rekening houden met de stallingsgarages in- en uitrijden van auto's van bewoners. Denk aan vrijhouden uitritten/plaatsen van verkeersborden/spiegels, enz.	Deze suggestie nemen we mee in het uiteindelijke ontwerp van de buitruimte. Voor de Ontwikkelvisie is deze opmerking te gedetailleerd.
6.29	Denk ook aan bereikbaarheid ambulance bestemmingsverkeer, winkelbevoorrading, verhuizingen, etc.	Hiervoor is aandacht binnen de Ontwikkelvisie. Nabij kantoor-en woongebouwen komen opstelplekken voor verhuizingen en pakketbezorging.

Ontvangen reacties		Hoe wordt dit opgepakt?
6.30	Loopbrug over de Utrechtsebaan.	Onze ambitie is de Utrechtsebaan te vergroenen. Mocht deze ambitie niet haalbaar zijn, dan kan een verbeterde verbinding ook via loopbruggen gemaakt worden. Dit idee nemen we mee.
6.31	Overkapping busstation is niet nodig.	In de Ontwikkelvisie zit geen plan om het busstation te overkappen.
6.32	Een tunnel onder de Utrechtsebaan door kan niet vanwege tunnelveiligheid en de kosten.	Deze opmerking zal betrekking hebben op onze ambities de Utrechtsebaan te vergroenen door een dek te maken over de Utrechtsebaan heen. Tunnelveiligheid en kosten zijn dan zeker elementen die we bij de afweging betrekken.
6.33	Laat een tram of goede bus rijden over het nieuwe Prins Bernhardviaduct, met een halte bij de nieuwe stationshal, en niet alle trams via de Rijnstraat gaan.	Het nieuwe Prins Bernhardviaduct zal zo ontworpen zijn dat hier een tram overheen kan rijden. Dit zal echter geen effect hebben op het aantal tram in de Rijnstraat omdat het gaat om andere tramlijnen.

Verdichten

Ontvangen reacties		Hoe wordt dit opgepakt?
6.34	(Woon)torens niet hoger dan 70 meter.	Uit de Structuurvisie CID volgt een bepaalde bouwopgave die in het plangebied moet komen. Met een bouwhoogte van 70 meter kunnen we de gestelde opgave niet realiseren. Daarom wordt de bebouwing op een aantal plekken hoger, maar die wordt wel zorgvuldig ingepast.
6.35	Realiseer meer functiemenging in monotone wijken.	De bestaande wijken maken geen onderdeel uit van het plangebied van de Ontwikkelvisie. Wel heeft de gemeente in het Kwaliteitsplan CID de ambities voor de bestaande wijken meer geduid en wordt hier ook meer functiemenging nagestreefd.
6.36	Verdicht in bestaande wijken met passende hoge dichtheden.	De bestaande wijken maken geen onderdeel uit van het plangebied van de Ontwikkelvisie. Om de gehele opgave van het CID te kunnen realiseren zal, conform de Structuurvisie CID, ook naar de mogelijkheden in de bestaande woonwijken van het CID.
6.37	Er is nog een uitgebreide reactie binnengekomen van een bewoner die vindt dat woongebouwen met sociale woningbouw niet meer dan 5 of 6 bouwlagen zouden moeten hebben, in een gesloten bouwblok met deels gemeenschappelijke binnentuin.	Lagere bebouwing leidt tot een groter ruimtebeslag qua (breedte en lengte) afmetingen van de bebouwing. Die ruimte is niet aanwezig in het gebied rond station Den Haag Centraal. Hiervoor kiezen betekent meer ingrijpen in de omliggende woonwijken. Hiervoor is niet gekozen in de Ontwikkelvisie.

Vergroenen

Ontvangen reacties		Hoe wordt dit opgepakt?
6.38	Er is behoefte aan een plek met groen om te verblijven.	Zie 1.19 t/m 1.121
6.39	Meer groen voor verkoeling.	Zie 1.19 t/m 1.121 en 1.23
6.40	Let op dat groen 's avonds juist als erg donker of onveilig ervaren kan worden. Denk aan voldoende licht en belichting in de (beleving van) openbare ruimte.	Sociale veiligheid is een belangrijk aandachtspunt bij de inrichting van het openbaar gebied. Een goede verlichting hoort daarbij.

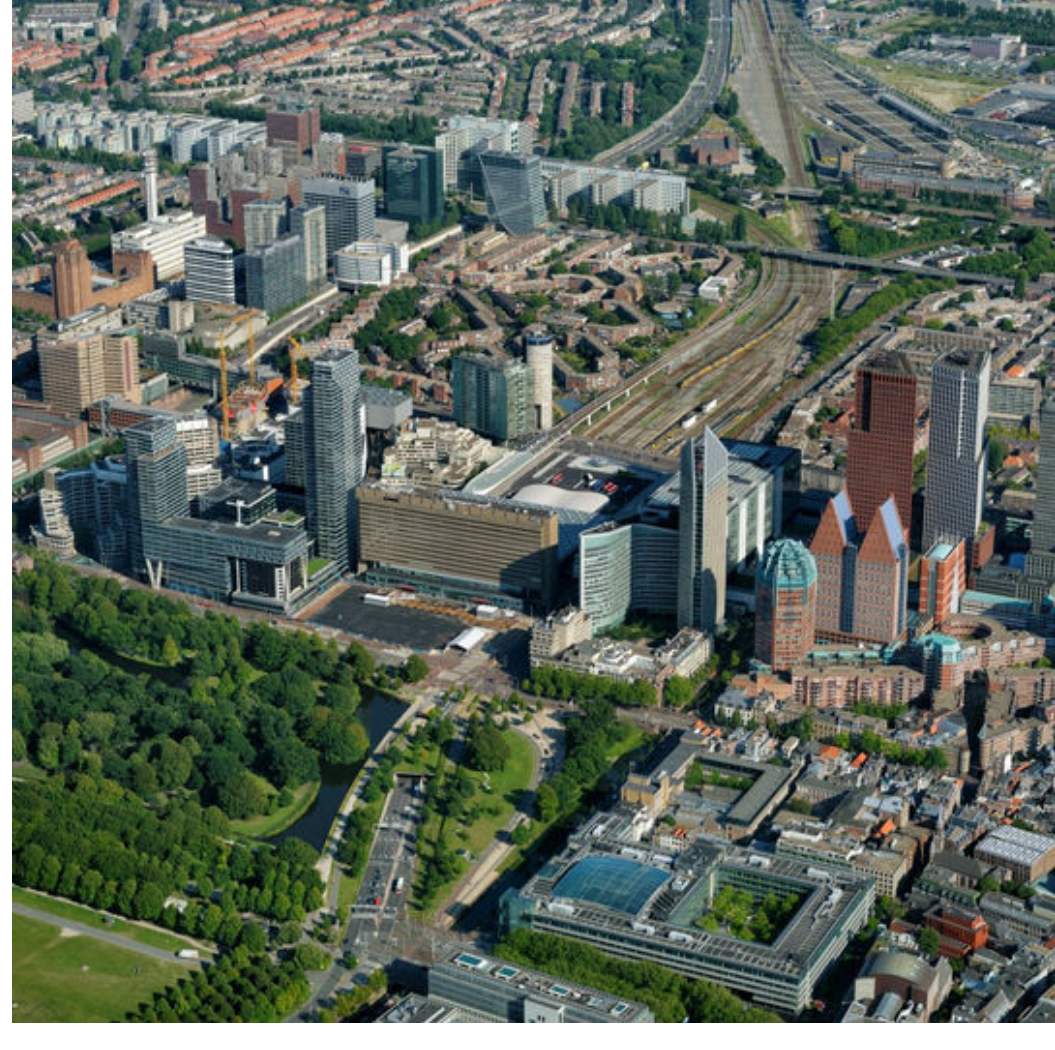
Algemene opmerkingen

Ontvangen reacties	Hoe wordt dit opgepakt?
6.41 Fasering: bouwplannen in lijn met vergroening en faciliteiten.	De raad heeft aangegeven dat de realisatie van voorzieningen en groen gelijk op moet gaan met de bouw van woningen. Dat is het uitgangspunt voor de gemeente.
6.42 Duidelijkheid over water ontbreekt in de plannen.	Zie 1.33 en 1.34. Het aspect van de ondergrondse waterstromen zal meer aandacht krijgen in het Buitenruimteplan.
6.43 Graag meer aandacht voor de huidige problemen i.p.v. alleen mooie ambitieuze plannen. Bijvoorbeeld: - Veiligheid: veel daklozen en rondhangende mensen rond Den Haag Centraal veroorzaken veel overlast (poepen, plassen, mensen belangen, etc.). Ook criminaliteit. Ik zie dit helaas al veel bij de nieuw opgeleverde Koekamp. - Bestaande leegstand optimaal benutten. - Bij uitvoeren van de plannen, graag rekening houden met o.a. verkeershinder en woonoverlasten.	De Ontwikkelvisie richt zicht op de ontwikkeling van het gebied voor de komende 20 jaar. Als het gaat om bestaande problemen in het gebied zet de gemeente hier andere instrumenten voor in, zoals de Wijkagenda. Er is nauw contact met de politie om de situatie met daklozen bij het station beheersbaar te houden. De plannen kennen een lange uitvoeringstermijn. Ook tijdens die periode moet het gebied leefbaar zijn. Daarbij zal er aandacht zijn voor eventuele overlast en verkeershinder.
6.44 Noem het Prins Bernhardviaduct gewoon viaduct.	De Ontwikkelvisie gaat niet over de naamgeving van straten in Den Haag.

Bijeenkomst plannen Den Haag CS

Kanalen: Facebook & Instagram

Doelstelling: Betrokkenheid



Looptijd advertentie

30-10-2023 - 07-11-2023
9 dagen

Doelgroep
2511, 2512, 2514, 2515, 2593, 2594, 2596

Doelgroepgrootte
circa 73.200

Link FB Advertenties
[Facebook 1](#)
[Facebook 2](#)
[Facebook 3](#)
[Instagram 1](#)
[Instagram 2](#)
[Instagram 3](#)

Betrokkenheid

Bereik
Het aantal accounts dat je advertenties ten minste één keer heeft gezien

Bereik in unieke personen
20.023

Weergaven
Het aantal keer dat je advertenties op een scherm zijn weergegeven

Impressies
39.815

Frequentie
Gemiddelde aantal keer dat elk account je advertentie heeft gezien

Frequentie
1,99

CTR (Alle)
Percentage weergaven waarbij een klik (alle) heeft plaatsgevonden van het totale aantal weergaven

CTR (alle)
6,81%

Alle Klikken
Aantal klikken op links en op andere gedeelten van de advertentie

Clicks (all)
2.713

CTR (Link)
Aantal klikken t.o.v. aantal weergaven

CTR (link click-through rate)
2,03%

Klikken op link
Aantal klikken op links naar bepaalde bestemmingen

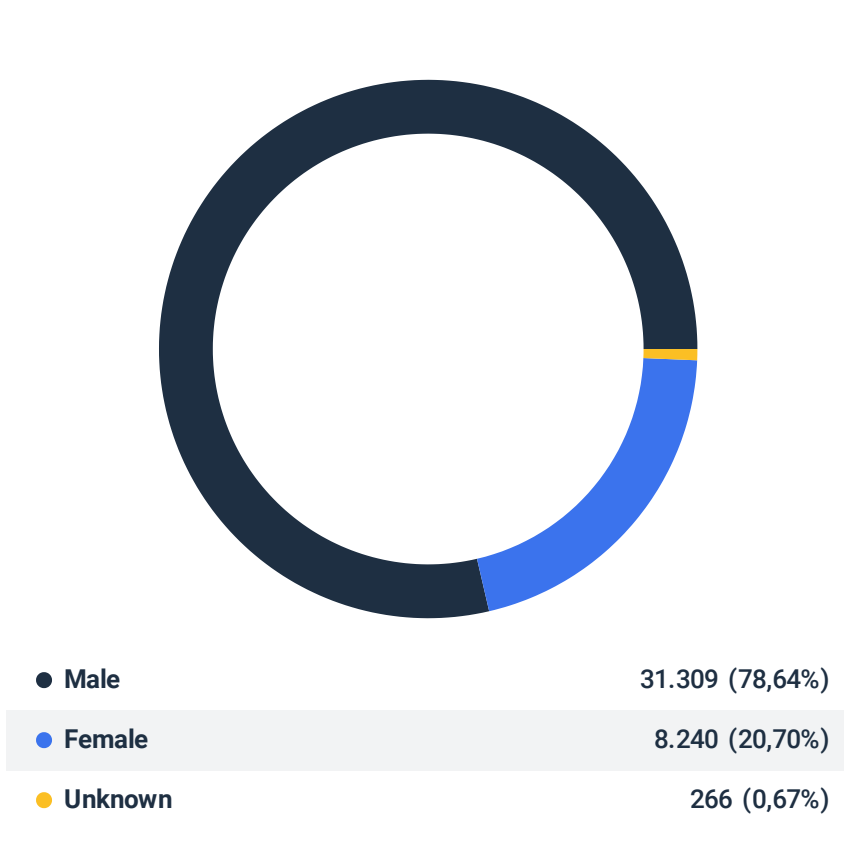
Link clicks
809

Kanalen
Impressions / Publicatie Platformen

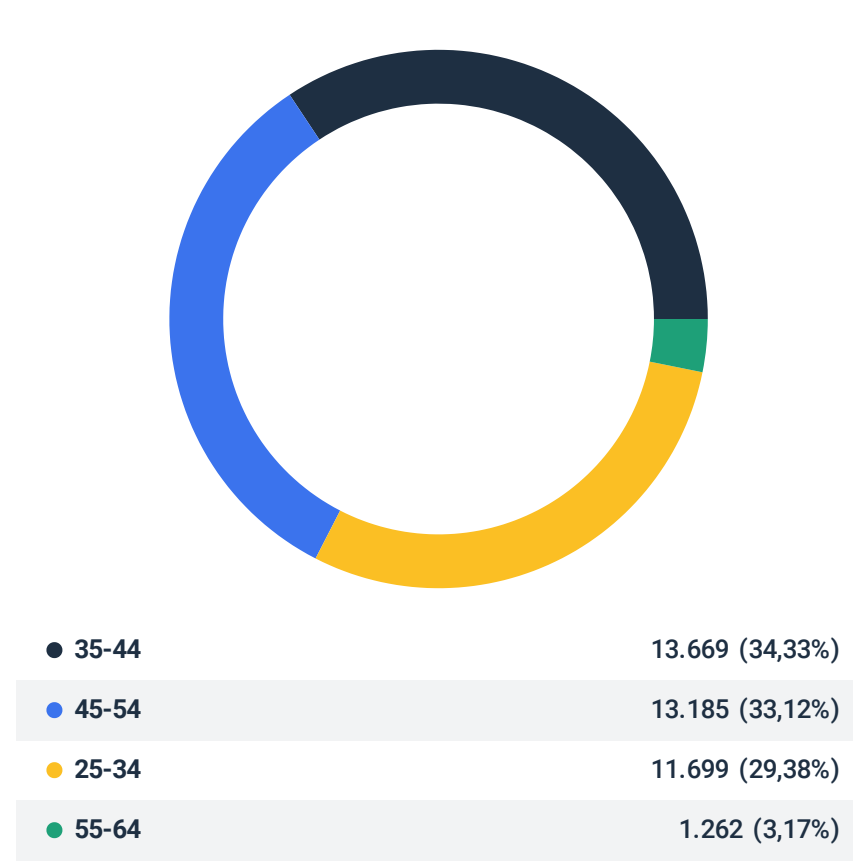
Facebook	35.357 (88,80%)
Instagram	4.458 (11,20%)



Geslacht bereikte personen
Impressions / Geslacht



Leeftijd bereikte personen
Impressions / Leeftijd



Advertentie(s)

Multiple Dimensions	Besteed	Frequentie	Bereik	Thruplay ...	Link clicks
Advertentiernaam: Variant 1 Lange tekst Doelgroep: 2511, 2512, 2514, 2515, 2593, 2594, 2596	€ 18,41	1,50	1.789	0	65
Advertentiernaam: Variant 2 Lange tekst Doelgroep: 2511, 2512, 2514, 2515, 2593, 2594, 2596	€ 46,29	1,62	3.845	0	61
Advertentiernaam: Variant 3 Lange tekst Doelgroep: 2511, 2512, 2514, 2515, 2593, 2594, 2596	€ 135,30	1,77	17.455	0	683

Interactie

Post engagement
1.427

Post saves
5

Post reactions
594

Post shares
8

Post LIKE reactions
586

Post WOW reactions
1

Post HAHA reactions
1

Post SAD reactions
0

Post LOVE reactions
6

Post ANGRY reactions
0

Bijlage C. Rapportage evaluatie participanten

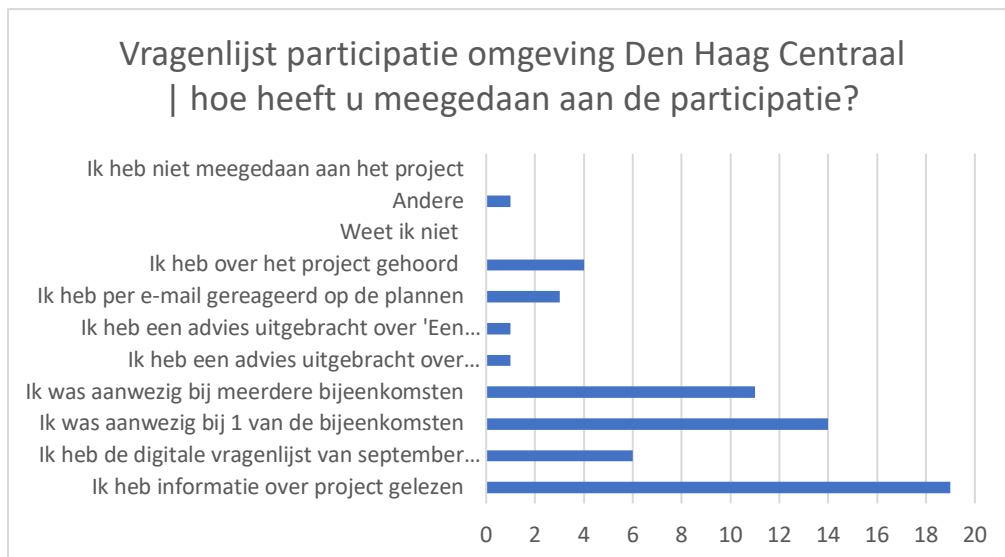
Om ervaringen te verzamelen van deelnemers aan het participatieproces hebben we gebruik gemaakt van het evaluatieformulier van Haags Samenspel. Dit formulier is in lijn met de participatieafspraken in het Haags Kompas en de participatiegids.

Doelgroep participanten: 480 e-mailadressen

Reactieperiode: 22 november tot en met 1 december 2023

Reactiegraad: 25 respondenten.

Manieren van meedoen



Stellingen over uw ervaring (1)

- Het was mij duidelijk waarom de gemeente nu al ideeën ophaalt over hoe het gebied rond station Den Haag Centraal er in 2040 uit kan zien.
- Het was nuttig dat ik kon meedoen aan dit project.

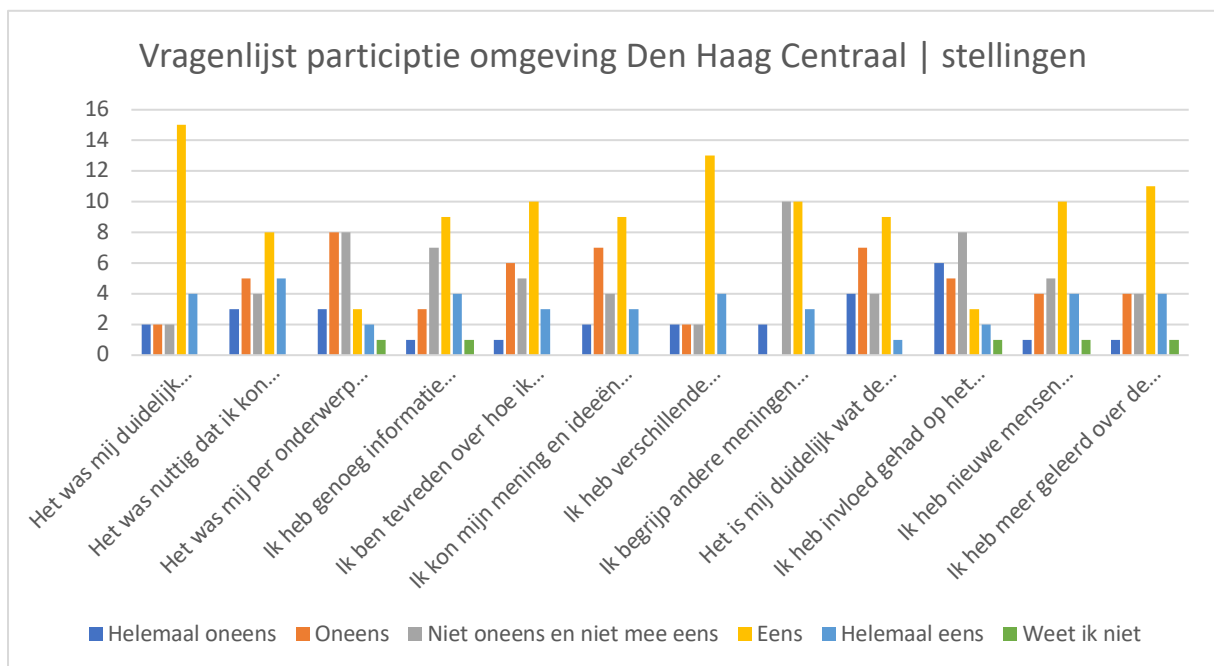
- Het was mij per onderwerp duidelijk waar ik invloed op had.
- Ik heb genoeg informatie gekregen om goed mee te kunnen doen.

Stellingen over uw ervaring (2)

- Ik ben tevreden over hoe ik mee kon doen.
- Ik kon mijn mening en ideeën goed delen.
- Ik heb verschillende meningen en ideeën gehoord.
- Ik begrijp andere meningen en ideeën nu beter.

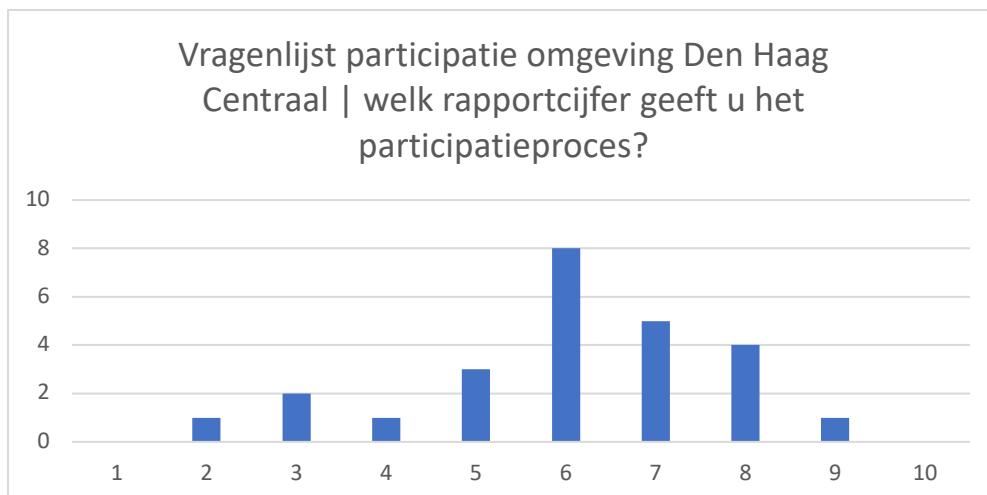
Stellingen over uw ervaring (3)

- Het is mij duidelijk wat de gemeente met de meningen en ideeën heeft gedaan of gaat doen.
- Ik heb invloed gehad op het project.
- Ik heb nieuwe mensen ontmoet in mijn omgeving.
- Ik heb meer geleerd over de omgeving waar ik woon.





Algemene ervaring



Open vragen

Wat maakte het makkelijk om mee te doen?

- Bijeenkomsten in het CS, wat voor mij vlakbij d.w.z. naast onze woontoren plaatsvond.
- Een goede locatie van de avond.
- Meer concrete informatie.
- Laagdrempelig en de informatie was ruim vantevoren beschikbaar.
- De nieuwsbrieven per mail.
- De geboden faciliteiten zijn prima op orde.
- Door de regen er naar toe is makkelijk.
- Tja, je kunt gewoon meedoen.
- Het bijwonen van de bespreking/vergadering in de ruimte bij CS.
- Meerdere bijeenkomsten.
- Informatiebronnen.

- Uitnodiging.
- Dat niet alles in persoon hoefde.
- Participatiebijeenkomst open voor iedereen.
- De vele maquettes en de ambtenaren die erbij stonden om voorlichting te geven.
- Duidelijke uitleg.
- Aanwezig zijn en mening geven.
- Bijeenkomsten dichtbij.
- Mails.

Wat maakte het moeilijk om mee te doen?

- Het was een lange en weinig informatieve presentatie. De deelnemers hadden veel vragen die aan het einde van de presentatie niet beantwoord werden. Het voelde alsof de presentatoren van het project en de visie zelf niet echt begrepen. Ik miste professionaliteit.
- Abstractie.
- De soms wel heel negatieve mensen bij bijeenkomsten.
- De motivatie. Heeft het wel zin? Omdat je bij alles het gevoel krijgt; de koers is al bepaald. Participatie voor de leuk.
- Nodeloos tijdverdrijf waar de gemeente halve waarheden vertelt en lastige vragen vermijdt en naar individuele gesprekken doorleidt.
- De gemeente is toch vooral aan het zenden en kan goed doen alsof ze luistert naar de inbreng, maar het is natuurlijk gewoon een rituele dans.
- Ik had geen informatie ontvangen van bespreking/vergaderingen tot de laatste in november.
- Van te voren lastig een beeld te vormen van waar het over gaat, wat het effect op je eigen leefomgeving is en waar je invloed op hebt.
- Geen voldoende ruimte om daadwerkelijk dieper in te gaan op aspecten.
- Net zoals bij de landelijke politiek verandert er niets; we mogen braaf input geven, maar uiteindelijk gebeurt toch wat de projectontwikkelaar en de gemeente willen. Daarna zitten wij als omwonenden met de ellende. De plannen worden nl nooit uitgevoerd zoals de artist impressions suggereren en als we klachten hebben geven gemeente en ontwikkelaars niet meer thuis.
- Door de grote opkomst wel lastig om op bepaalde punten de diepte in te gaan in het gesprek.
- Ik kon niet altijd.
- Geen idee wat er werkelijk mee gebeurt; participatiegroepen en ontwerpteams.
- Het verzamelen van zoveel mogelijk one-liners/meningen zegt niets. Het onderdeel participatie moest kennelijk afgevinkt worden.
- Mails.

Wilt u ons nog iets vertellen over uw deelname aan het project?

- Blijven communiceren.
- Nee. Goed gedaan.
- De ingehuurd externe projectleiders hebben regie, ambtenaren staan erbij en kijken erna.
- Het lijkt een goed uitgedacht integraal plan. De vraag is alleen hoe de realisatie gaat verlopen. Als een marktuitvraag niet integraal genoeg is dan bestaat de kans dat de makkelijkere en meest renderende onderdelen als eerste aan bod komen en de moeilijkere onderdelen blijven liggen. Regie op het hele gebied is dus wezenlijk. Dat vraagt wat van de gemeente. Komt er een projectleider met mandaat en budget?

- rampzalig project. see you in court. DSO bereidt het slecht voor, glad management verkoopt het aan raad en burgerij zonder te weten wat de gevolgen zijn. gaat overal stuklopen. waste of money.
- De hoogste torens op de plek van de Terminal belemmeren het uitzicht van bewoners in De Kroon. Het 'dambordprincipe' lijkt leuk, maar juist dat belemmert het uitzicht. Bij De Kroon tellen diagonale zichtlijnen. We gaan natuurlijk niet recht naar die oerlelijke Ammunitiehaven kijken!
- Oppervlakkige bijeenkomst wordt aangewend als participatieinstrument terwijl die vlag de lading niet dekt
- Met belangstelling eraan deelgenomen.
- Groenblauwe ontwikkelingejn zijn essentieel!
- Ik had verwacht iets terug te zien over het definitief ontwerp mbt het plein bij Amare het project Sonate (woontorens Adagio en Bolero), nu ligt er rondom Adagio 1 grote waterplas en staan er nog steeds hekken terwijl dit al lang (definitief) ingericht had moeten zijn. Ik kan het niet bevatten dat hier in de participatie omgeving niets over kenbaar is gemaakt. Bijzonder dat er nog steeds geen defintiefontwerp in uitvoering is, gemiste kans maar dan zou er in ieder geval een tijdelijke invulling voor dit gebied kenbaar gemaakt moeten worden mbt openbaar terrein en inrichting. Nu voelen mensen zich onveilig en wordt dit gebied niet optimaal benut.
- Ben erg onder de indruk van alle informatie beschikbaar over dit toekomst plan en speciaal over de manier waarop (gedurende de november bijeenkomst) de sprekers iedereen verwelkomden, persoonlijk benaderden, verschillende aspecten uitlegden, en diegenen die wilden aan het woord lieten--ook mensen die soms nogal brutaal de sprekers onderbroken!!
- ik heb mee gedaan om straks niet het verwijt te krijgen dat ik had mee moeten praten als er problemen komen. En die gaan er komen. Een enorm plan op een klein stukje grond, zonder garanties voor de leefbaarheid is vragen om problemen. Het mag dan voor een deel een oplossing zijn voor de woningnood, maar wonen is meer dan stenen. Welbevinden is minstens even belangrijk. Wonen in een versteende wereld zonder enige sociale cohesie tussen bewoners is vragen om verpaupering. Er staat straks een nieuw stuk stad, maar willen de mensen er (nog) wel wonen.
- Algemeen behoorlijk onderscheidend optreden vd gemeente. Zwaar uitgepakt. Enorme maquette is erg zinvol om iets te begrijpen. Alles wordt veel tastbaarder. Alternatieve aanpak niet gezien. De ontwerp kracht van architecten wordt vaak op gebouwniveau ingezet. Achter de ontwikkelaar. Dat zou andersom moeten. Dat is natuurlijk spannend, maar kan heel veel kwaliteit opleveren. Zeker in dit enorm belangrijke gebied.
- De presentaties gaan over stenen en asfalt en niet over wat mensen nodig hebben.
- Goed dat de gemeente de bewoners er zo bij betreft.

Colofon

Dit is een uitgave van
Gemeente Den Haag

Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Februari 2024