Leidschendam-Voorburg

Ontwikkelvisie Appelgaarde 2_4

Voorburgse zijde Stationsomgeving Mariahoeve

10 december 2019

Inhoudsopgave

1. Inleiding 2

2. Participatie 3

3. Ontwikkelvisie Appelgaarde 2-4 eo 4

4. Beschrijving invulling ontwikkelvisie 6

5. Samenvatting Ontwikkelvisie Appelgaarde 2-4 eo 9

6. Overige thema's en aspecten 10

7. Ontwikkelstrategie en financiële haalbaarheid 12

8. Verdere uitwerking 13

1. Inleiding

Beschrijving huidige situatie
Op dit moment is de Voorburgse zijde van station Mariahoeve een wat mistroostig gebied. Mobiliteit is een belangrijk thema met de treinverbinding naar Rotterdam, Den Haag en Leiden, de tram naar Den Haag en the Mall of the Netherlands, de Velostrada tussen Den Haag en Leiden en de P&R. Helaas overheerst nu de negatieve impact van de ruime mobiliteitsmogelijkheden. De verschillende parkeervelden op maaiveld zijn erg dominant en zorgen in combinatie met een sleets kantoorgebouw, een puur functioneel ingerichte fietsenstalling, een gedateerd station en een weinig groene buitenruimte voor een onaantrekkelijke stationsomgeving. Het stevige groen langs de Hofzichtlaan wordt door de tunnelbak van het spoor onderbroken en ook de groene wijk de Gaarden met overwegend een stevige groene buffer rondom is ter hoogte van het station minimaal.

Voorburgse zijde station Mariahoeve

De inwoners uit de wijk ervaren met name overlast van het spoorgeluid en de overloop van parkeerders in de wijk vanuit het P+R terrein en huidige gebruikers van het kantoorpand.

Initiatief Appelgaarde 2-4 door REB
Beleggingsmaatschappij Appelgaarde B.V. heeft het pand en het terrein aan de Appelgaarde 2-4 in Voorburg in 2009 gekocht en wil op deze plek woningen bouwen. De gemeente Leidschendam-Voorburg (hierna LV) en de ontwikkelaar hebben in 2017 afspraken gemaakt over de totstandkoming van een ambitiedocument voor een groter gebied dan alleen de locatie Appelgaarde 2-4, namelijk de directe omgeving van station Mariahoeve aan de Voorburgse zijde. Op 13 mei 2019 is een intentieovereenkomst afgesloten met de ontwikkelaar. Daarin is afgesproken dat de gemeente een ontwikkelvisie opstelt aan de hand van de opgehaalde ambities en onderzoek doet naar de (financiële) haalbaarheid van deze ambities. Deze ontwikkelvisie geeft een doorkijk op de uitwerking van de ambities uit het ambitiedocument. Het is nadrukkelijk nog geen blauwdruk, maar bedoeld als wenkend perspectief voor de toekomstige herontwikkeling van het gebied.

Huidige gebouw Appelgaarde 2-4

Versie: 10 december 2019
Vastgesteld

College:

Raad:

2. Participatie

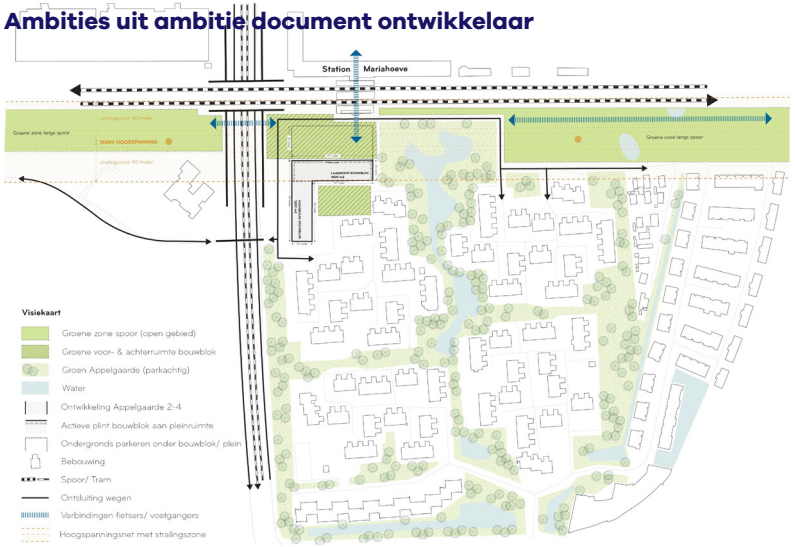
De gemeente vindt het betrekken van de omgeving bij het maken van plannen erg belangrijk. Daarom heeft de gemeente LV met ontwikkelaar REB afgesproken dat de ontwikkelaar voordat er iets op papier kwam met belanghebbenden gesproken moest worden.

Appelgaarde ambitiedocument
De ontwikkelaar heeft hier invulling aangegeven door het organiseren van verschillende bijeenkomsten waarin breed is opgehaald. Naast de inwoners uit de omgeving zijn ook ondernemers en makelaars gevraagd om met input en ideeën te komen voor het gebied. Ook is de ontwikkelaar met partijen in gesprek gegaan die nodig kunnen zijn om een integrale gebiedsontwikkeling van de grond te krijgen. Onder andere Aegon, Gemeente Den Haag, Gemeente Leidschendam-Voorburg, Prorail, NS, HTM, Tennet en de Spoorbouwmeester zijn gevraagd om input. Tijdens de sessies en gesprekken is veel opgehaald. Dit heeft de ontwikkelaar in het "Appelgaarde ambitiedocument" vastgelegd. REB heeft in het ambitiedocument ook hun visie gegeven op de locatie gegeven (zie afbeelding).

De gemeente is bij alle sessies betrokken geweest en heeft het "Appelgaarde ambitiedocument" gebruikt om tot deze ontwikkelvisie te komen. De belangrijkste punten die door de gemeente als leidraad zijn gebruikt uit het ambitiedocument van maart 2019 zijn:

- Verbeteren verkeerscirculatie en verkeersveiligheid stations- en woonomgeving (Bewoners + Gemeente LV);
- Parkeerdruk/overlast in stations- en woonomgeving omgeving (Bewoners + Gemeente LV + Gemeente Den Haag);
- Hoogwaardige voetgangersroutes (Bewoners + Gemeente LV + Gemeente Den Haag + Spoorbouwmeester);
- Verblijfskwaliteit en fiets parkeren stationsomgeving verbeteren (Bewoners + Gemeente LV + Spoorbouwmeester);
- Geluidshinder stations- en woonomgeving verminderen (Bewoners + Gemeente LV + Spoorbouwmeester);
- Multifunctionele invulling bebouwing: wonen, werken, sporten en recreëren (Bewoners + Gemeente LV). Over de precieze invulling verschillen de opvattingen;
- Shuttle naar Mall of the Netherlands in combinatie met Velostrada (Gemeente LV). Bewoners hebben hun vraagtekens bij de veiligheid;
- De hoogspanningslijn onder de grond brengen (Bewoners + Gemeente LV + Tennet);
- Invulling en ontwerp van groenblauwe zone tussen wijk en station (Bewoners + Gemeente LV);
- Hoge duurzaamheidsambities (Bewoners + Gemeente LV).

Ambities uit ambitie document ontwikkelaar



Presentatie ontwikkelvisie omwonenden
Op 20 november 2019 heeft er een informatieavond plaatsgevonden voor omwonenden en stakeholders over de concept- ontwikkelvisie. De reactie op de visie was overwegend positief. Wel zijn er aandachtspunten naar voren gebracht waaronder bouwmassa, de verwachte druk op voorzieningen, OV en verkeer/parkeren door toename aantal bewoners in het gebied. Deze aandachtspunten worden meegenomen in het vervolgtraject.

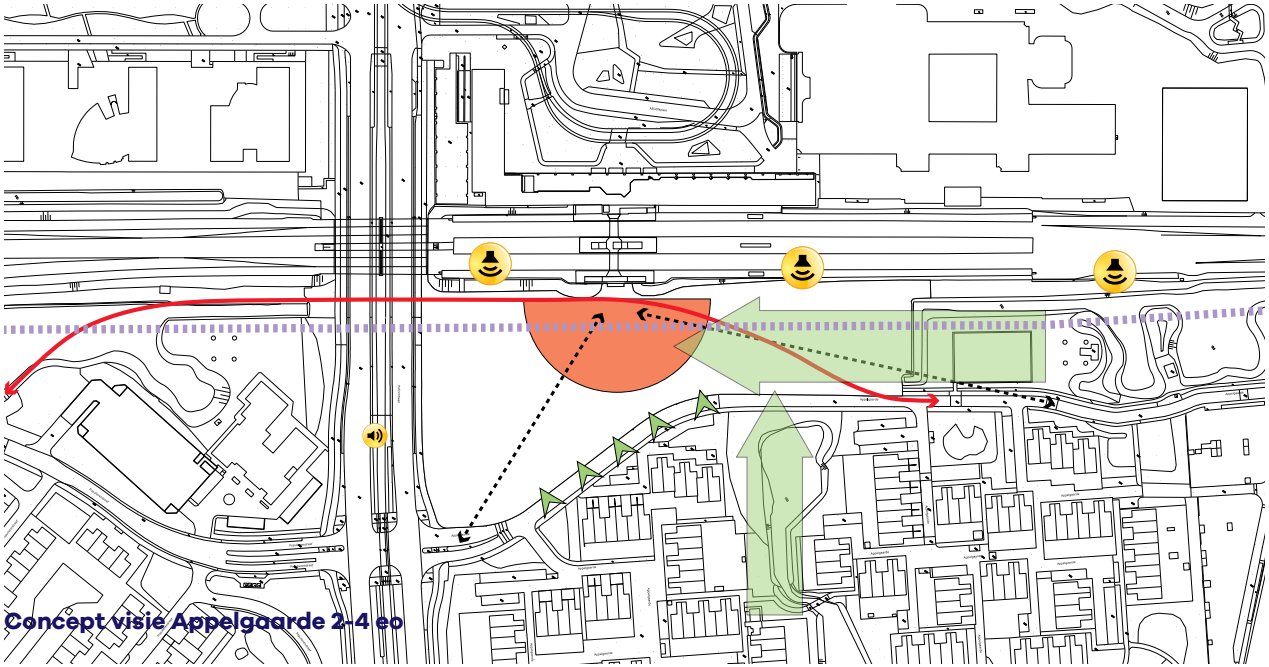
3. Ontwikkelvisie Appelgaarde 2-4 eo

De herontwikkeling van het kantoorpand Appelgaarde 2-4 schept voor het stationsgebied en de naast gelegen woonwijk enorme kansen om een integrale kwaliteitsslag te maken. Het is de uitgelezen mogelijkheid om niet alleen het plot Appelgaarde 2-4 een nieuw gezicht te geven, maar juist ook om van de Voorburgse zijde van station Den Haag Mariahoeve een hoogwaardige stationsomgeving te maken. Door hier op een slimme manier invulling aan te geven zal ook de naastgelegen wijk de Gaarden aanzienlijk verbeteren.

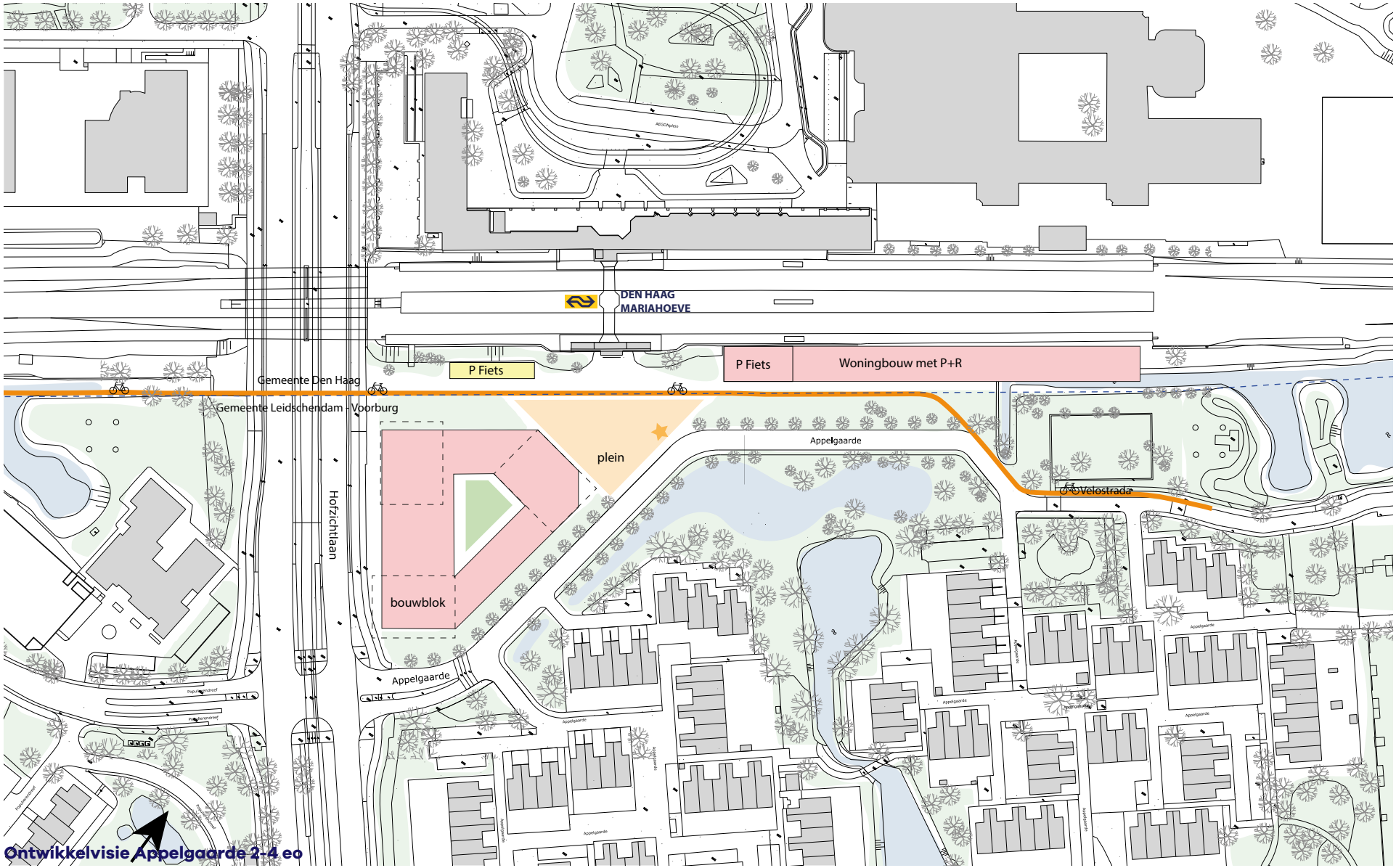
Concept visie
Het ondergronds brengen van de hoogspanningsverbinding schept de mogelijkheden voor een integrale gebiedsontwikkeling aan de Voorburgse zijde van station Den Haag Mariahoeve. Het vormt de basis voor het realiseren van een kwalitatief hoogwaardige en gezonde leefomgeving. De ruimte die ontstaat door het kleiner worden van de vrijwaringszone wordt strategisch ingezet om het gebied opnieuw in te richten en een enorme kwaliteitsimpuls te geven.

Rond het fraai ingerichte en vernieuwde stationsplein en stationsentree zijn de nieuwe hoogwaardige gebouwen slim gepositioneerd. Ze vormen door hun schaal, maat, faciliteiten, verschillende functies, actieve plinten en groene inrichting een dynamisch en logisch geheel. De ruimtelijke verhouding en overgang naar de bestaande woonwijk is zorgvuldig vormgegeven.

Het station en het plein zijn vanuit de omgeving goed zichtbaar en leiden de gebruikers op een snelle en logische manier naar waar ze willen zijn. De opzet zorgt voor forse afscherming van het spoorgeluid richting de woonwijk. De Velostrada kan het plein logisch kruisen en via de spoordijk ongelijkvloers de Hofzichtlaan passeren. Autoverkeer richting het station en de woonwijk worden zo snel mogelijk gescheiden. De auto's naar de P&R worden op een logische manier richting de gebouwde parkeervoorzieningen in de nieuwe gebouwen geleid. De straat Appelgaarde wordt verschoven richting het spoor, waardoor de groene ruimte rond de wijk wordt vergroot en de wijk en het station twee eigen werelden vormen. Het Waterspoorpark wordt als groene structuur over het plein langs de gebouwen tot de Hofzichtlaan doorgetrokken. Zo versterkt de ecologische structuur langs het spoor richting station Laan van NOI en wordt er een hoogwaardige openbare ruimte van gemaakt. Er ontstaat door het doortrekken ook een koppeling met de groenstructuur van de wijk. In dit aantrekkelijke netwerk kunnen de wijkbewoners en kinderen hardlopen, spelen of hun dagelijkse ommetje maken.



Concept visie Appelgaarde 2-4 eo


DEN HAAG
MARIAHOEVE
P Fiets
P Fiets
Woningbouw met P+R
Gemeente Den Haag
Gemeente Leidschendam - Voorburg
plein
Appelgaarde
Hofzichtlaan
bouwblok
Appelgaarde
Appelgaarde
Velostrada

4. Beschrijving invulling ontwikkelvisie

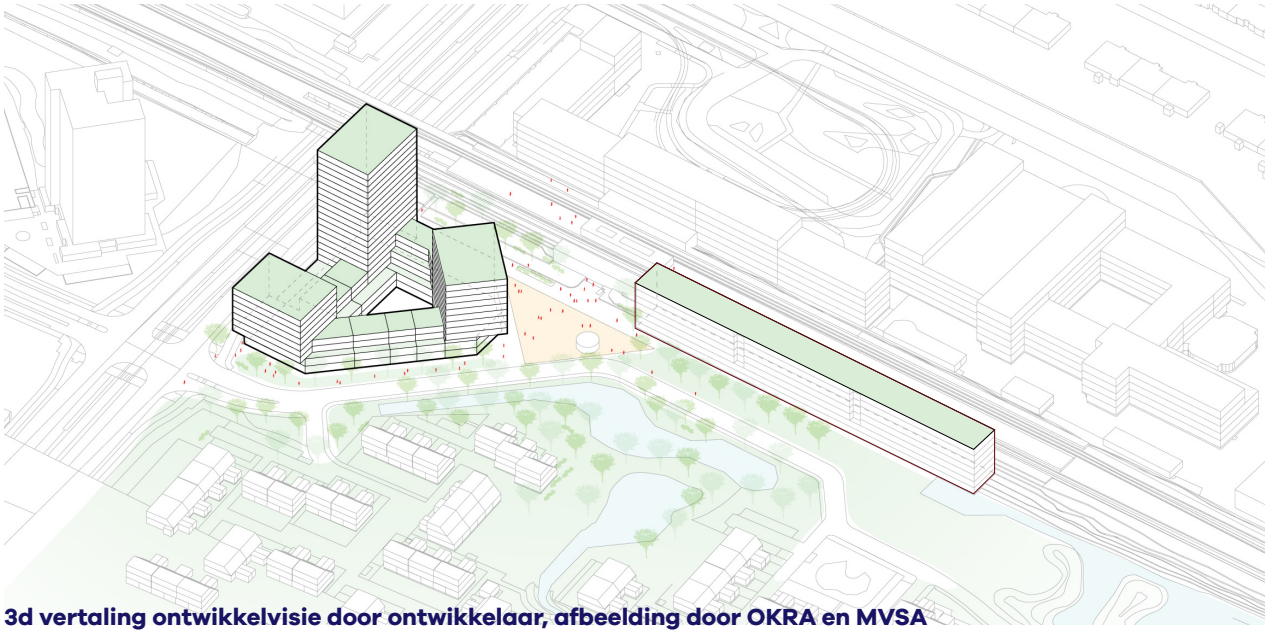
Stedenbouw
Langs de Hofzichtlaan en bij station Mariahoeve valt direct het modern vormgegeven gebouw op, een herkenningspunt voor het station en tevens een baken in de omgeving.

Het gebouw bestaat uit een aantrekkelijke afwisselende plint die een belangrijke bijdrage levert aan de menselijke schaal van het gebouw. Op de plint van 2-4 lagen staan drie torens in verschillende hoogtes, afmetingen, oriëntaties en functies. De hoogste (+/- 60 m) toren in de hoek van het spoor en de Hofzichtlaan gaat subtiel een relatie aan met de woontoren langs de Populierendreef. De andere torens zijn een stuk lager. De lagere (+/- 28) toren aan het stationsplein zorgt door zijn verdraaiing voor een interessante massa aan het plein terwijl de andere zorgt voor een nette overgang richting de woningen in de gaarden.

De lage (+/- 23 m) toren langs de Appelgaarde vormt tevens het ankerpunt voor de verschoven Appelgaarde richting het station. De verschuiving van de straat zorgt er voor dat het stationsplein en daarmee de toegang tot het station direct in het oog springt. Het nieuwe langwerpige gebouw langs het spoor is op de achtergrond zichtbaar.

De verschoven Appelgaarde zorgt niet alleen voor een helder zicht op het station, maar ook dat er ruimte ontstaat aan de zijde van de gaarden. Het geeft de wijk de gewenste lucht en ruimte. Op deze manier kan ook de verkeerskundige scheiding kwalitatief worden vormgegeven. De ruimte tussen de wijk en het station wordt heringericht en versterkt. Lommerrijk groen en water worden hier toegevoegd. De straat Appelgaarde krijgt met de buffer een hoogwaardige groene begeleiding en het stationsplein een stevig groen decor.
Het nieuwe langgerekte woongebouw langs het spoor vormt ruimtelijk de logische tegenhanger van het Aegon kantoor aan de andere zijde van het spoor. Het gebouw schermt net als het nieuwe bouwblok Appelgaarde 2-4 een groot deel van de bestaande wijk af van de invloeden van het spoor. Het gebouw is zover mogelijk richting het spoor geschoven, om het waterspoorpark te verlengen als een stevige groen blauwe ader door het gebied.

Referentiebeeld groene pleinruimte


3d vertaling ontwikkelvisie door ontwikkelaar, afbeelding door OKRA en MVSA

Referentiebeeld aantrekkelijke groene plint

Zo ontstaat een waardevol aaneengesloten groen netwerk door de verbinding die gemaakt wordt met de centrale groenzone vanuit de wijk. Zowel mens als dier zullen hier profijt van hebben.
Het stationsplein vormt de nieuwe hoogwaardige entree voor de gemeente. Het plein heeft een maat en schaal die past bij het type station en de omgeving waarin het ligt. Het plein wordt als verlengde van het doorgetrokken waterspoorpark groen ingericht en wordt subtiel gekaderd door de stationsentree en de spoordijk, het nieuwe spoorgebouw, de groene buffer rond de wijk en het hoogwaardige bouwblok Appelgaarde 2-4. Verschillende faciliteiten als voorzieningen, fietsparkeren, kaartautomaten, formele en informele zit- en wachtgelegenheden krijgen op en rond het plein een logische plek.

Programma
Deze plek met Hoogwaardig Openbaar Vervoer is een concentratiegebied voor economische functies. De bestaande economische functie zal in oppervlakte behouden blijven. Door de toevoeging van volume kan een woon- en leefomgeving met gemengde functies (wonen, werken, mobiliteit, ontmoeting) worden gerealiseerd. En ontstaat een levendig stedelijk woonmilieu met een gevarieerd woningaanbod voor meerdere doelgroepen.
Het verbeteren van de relatie tussen publieke buitenruimte en woning levert een bijdrage aan een aangenamere toegankelijke leefomgeving met verbinding van functies en gebruik van de buitenruimte.

Ontwikkelingen als vergrijzing en gezinsverdunning zorgen voor een toenemende vraag naar woningbouw voor specifieke doelgroepen.
Essesteijn is één van de wijken met het grootste aandeel ouderen en heeft twee ontmoetingscentra voor deze doelgroep.

Referentiebeeld aantrekkelijke gemenadeplint

Referentiebeeld groene stationsomgeving

Voor de leefbaarheid van de woonomgeving met fors meer bewoners is de inzet op voorzieningen voor de nieuwe bewoners cruciaal gezien het tekort aan onder andere eerstelijnsvoorzieningen. Op maatschappelijk gebied is het voorzieningenniveau in de wijk, in combinatie met de behoefte van de bewoners, een aandachtspunt. Voor wat betreft economisch programma kan gedacht worden aan maatschappelijke functies en kleinschalige bedrijfsruimte op het gebied van bijvoorbeeld zakelijke dienstverlening, zorg en flexwerken.
Als toevoeging aan de mix van functies behoort (ondersteunende) horeca tot de mogelijkheden. Detailhandel heeft niet de voorkeur en zal alleen worden toegestaan wanneer dit een bijdrage levert aan de stationsfunctie (bijvoorbeeld een kiosk).

Verkeer
Station Mariahoeve is een knooppunt voor verschillende vervoersvormen en wordt gebruikt voor veel verschillende type reizigers. Het is

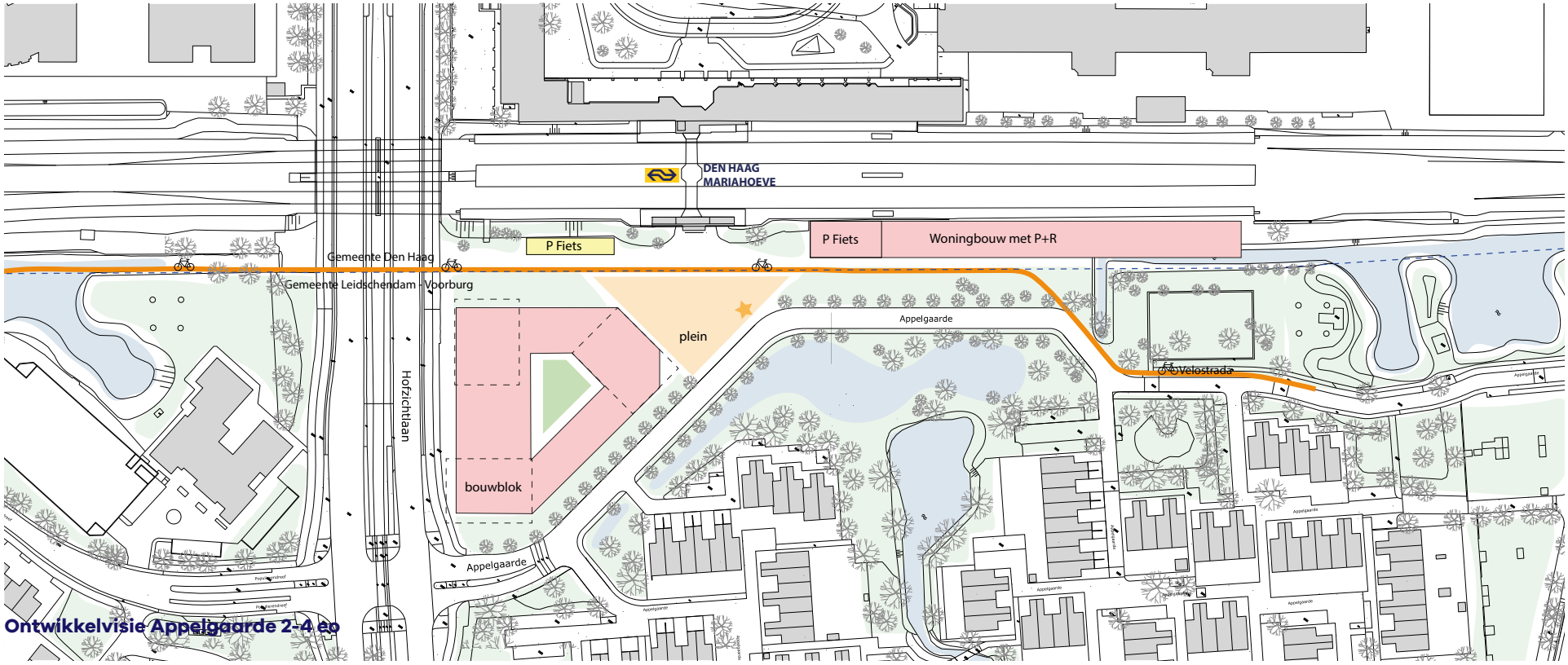
Referentiebeeld hoogwaardig parkeergebouw

enerzijds een overstappunt voor reizigers naar de Haagse regio, anderzijds een overstappunt voor reizigers die per trein de regio uit gaan.
Voor- en natransport gebeurt per auto, bromfiets/scooter, fiets of te voet. De stationsomgeving moet deze overstapfunctie versterken door voldoende parkeermogelijkheid voor alle vervoersvormen, duidelijke looproutes en zichtlijnen en dient sociaal veilig te zijn. Uitgangspunt is dan ook dat het aantal parkeerplaatsen voor P+R minimaal gelijk blijft.
Het terugdringen van de auto als primaire gebruiker van de openbare ruimte voor de nieuw te bouwen woningen betekent dat gebouwd zal worden met een lagere parkeernormen dan gebruikelijk. Dit is mogelijk door de goede OV verbindingen in combinatie met een aanbod van verschillende vormen van deelvervoer.
Station Mariahoeve is ook het dichtstbijzijnde treinstation voor Westfield Mall of the Netherlands. De te verwachten grotere reizigersstromen dienen te worden gefaciliteerd met meerdere vormen van voor- en natransport. Dit bestaat uit een goede wandelroute, deelfietsen/deelscooters, tram en mogelijk een zelfrijdende shuttle tussen het station en het winkelcentrum.

5. Samenvatting Ontwikkelvisie Appelgaarde 2-4 eo

Samenvatting visie
Hieronder is kort puntsgewijs de visie samengevat.

- Het ondergronds brengen van de hoogspanningslijn is een cruciale randvoorwaarde:
- Al het parkeren wordt ondergronds of uit het zicht opgelost;
- De wijk en het station vormen twee eigen werelden;
- Een herkenbaar, aantrekkelijk en zichtbaar stationsgebied met bijbehorende kwalitatieve pleinruimte;
- Een prettige woon-,. werk- en leefomgeving waar het goed toeven is.
- De nieuwe gebouwen zijn qua schaal en maat passend op de plek;
- De groene buffer rond de wijk wordt versterkt;
- De groene zone langs het spoor wordt zo ver
- mogelijk doorgetrokken en verbonden met de centrale groenzone uit de woonbuurt;In de strategisch gepositioneerde bebouwing komt een gemengd woon-, werk-, programma passend bij de locatie;
- De plinten leveren een belangrijke bijdrage aan een attractieve openbare ruimte;
- Ruimte reservering om via de Velostrada ongelijkvloers de Hofzichtlaan te passeren.



Ontwikkelvisie Appelgaarde 2-4 eo

6. Overige thema's en aspecten

In dit hoofdstuk is kort omschreven aan welke aspecten nog meer moet worden gedacht bij ontwikkeling van het stationsgebied. Deze aspecten kunnen bij de verdere uitwerking ruimtelijk invloed hebben op het stedenbouwkundige en landschappelijk ontwerp van de gebouwen en de buitenruimte. De ontwikkelaar zal hier dan ook rekening mee moeten houden.

Ondergronds brengen hoogspanningskabel
Voor het ondergronds brengen van de kabel zal een zakelijk recht gevestigd moeten worden op een strook van 17,5 meter breed: 7,5 meter is nodig voor het leiding tracé zelf. Aan weerszijde van het tracé moet gerekend worden met een strook van 5 meter. Hierbij mogen geen gronden van ProRail worden betrokken. Op dit tracé mag niet worden gebouwd, mag geen diep wortelende beplanting komen te staan en moet er half open verharding worden toegepast. Dit laatste i.v.m. de koeling van de leidingen, hiervoor is regenwater nodig. Mogelijk kan de eis van half open bestrating komen te vervallen, als er andere oplossingen worden gevonden voor de infiltratie van regenwater c.q. de koeling.

Wonen
Specificatie Doelgroepen woningen: studio's voor 1 à 2-persoonshuishoudens, ov-georiënteerd publiek, aantrekken jonge gezinnen, zelfstandig wonen voor jongeren met begeleiding.
Er is dus voor deze locatie vooral behoefte aan kleine en betaalbare appartementen van 60 m2 tot 90 m2. 7,5 % van het totaal aantal woningen mag groter zijn dan 100 m2. Van het totale woningbouwprogramma dient, conform het gemeentelijke beleid 30% sociaal te zijn.

Geluid
Er dient door middel van een geluidsonderzoek aangetoond te worden dat de gewenste ontwikkeling voldoet aan de Wet geluidhinder. Vanwege de hoge geluidsbelasting vanwege het spoor en de Hofzichtlaan is vaststelling van hogere grenswaarden, dove gevels en extra gevelgeluidwering zeker nodig. De belangrijkste eis is dat elke woning of andere geluidgevoelige functie over tenminste één geluidluwe gevel en dito buitenruimte beschikt. Dit heeft gevolgen voor de situering, vormgeving van de in het bouwbesluit verplichte buitenruimte(n), de gevels en plattegronden.

Mer
Ingevolge het Besluit M.e.r. moet er een vormvrije M.e.r.-beoordeling voor het plan worden uitgevoerd. In dit kader zal ook een berekening van het effect van het plan op de stikstofdepositie in Natura-2000-gebieden moeten worden uitgevoerd. Om de kans op overschrijding van de drempelwaarde (0,005 mol/ha/jaar) te minimaliseren is het van belang dat voor het plan een verlaagde parkeernorm wordt toegepast en dat bouw zoveel mogelijk met emissie-arm materieel wordt uitgevoerd.

Luchtkwaliteit
Gezien de heersende en toekomstige luchtkwaliteit ter plaatse en de omvang van het plan en is geen nader luchtkwaliteitsonderzoek vereist. In de ruimtelijke onderbouwing kan aannemelijk worden gemaakt dat de luchtkwaliteitseisen geen belemmering vormen voor de realisatie van het plan. Vanuit gezondheidsoogpunt geldt het GGD-advies om geen nieuwe woningen of andere gevoelige functies (zoals kinderopvang, scholen en verpleeghuizen) binnen 50 meter
meter vanaf de rand van de Hofzichtlaan (drukke weg met > 10.000 motorvoertuigen per etmaal) te realiseren.
Een deel van het plan is gepland op kortere afstand van deze weg. Voor dat deel zal daarom bij GGD-Haaglanden nader advies worden ingewonnen over mogelijke maatregelen om de blootstelling aan vervuilde lucht bij de nieuwe gevoelige functies te beheersen.

Bodemverontreiniging
Er zijn verschillende milieukundige bodemonderzoeken uitgevoerd. Een aantal onderzoeken voldoen niet meer aan de huidige norm. Bij herontwikkeling van de locatie is een nieuw milieukundig bodemonderzoek noodzakelijk alsmede een asbestonderzoek. Er is wel al bekend dat er sprake is van ernstige bodemverontreiniging op delen van de locatie. Bij de ontwikkeling zal dit gesaneerd moeten worden.

Inrichting Buitenruimte
De inrichting van de nieuwe openbare ruimte dient aan te sluiten op het Handboek Openbare Ruimte van de gemeente. De materialisering van de openbare ruimte moet aansluiten bij het hoge ambitieniveau op deze plek. Daarom wordt voorgesteld om op deze locatie naar beheerniveau A te gaan.

Brandweer
De gebouwen en buitenruimte dienen brandveilig te zijn, waarbij de logische situering van bluspunten belangrijk is. In een vroeg stadium dient daarom overlegd te worden met de brandweer.

Afvalinzameling
Ingezet wordt op het inpandig oplossen van de afvalinzameling van de verschillende complexen en functies.

Watertoets
Het gebied is op dit moment erg versteend. Het voldoen aan de watertoets zal door de voorgestelde vergroening geen problemen opleveren. Het gebied heeft beperkte mogelijkheden voor extra waterverbindingen, in die zin is het plan niet hele belangrijk.

Kabels en Leidingen
Er lopen naast de hoogspanningskabel verschillende kabels en leidingen door het gebied. Bij ontwikkeling van de locatie zal hier rekening mee gehouden dienen te worden. Tevens zal in een vroeg stadium met de NUTS partijen in overleg moeten worden gegaan, zodat eventuele voorzieningen al in een vroeg stadium een plek kunnen krijgen in het ontwerp.

Archeologie
Op deze locatie is de archeologische verwachting laag. Echter dient er wel aanvullend archeologisch onderzoek gedaan te worden bij de ontwikkeling van de locatie. Er dient een rapport overgelegd te worden van een archeologisch onderzoek, waarbij de richtlijnen van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie in acht zijn genomen en de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld.

Flora en Fauna
Doordat de ontwikkellocatie vrijwel geheel verhard en bebouwd is zijn hier geen hoge natuur waarden te verwachten. Hetzelfde geldt voor het gebouw omdat dit vrij recent is. Er zal bij de ontwikkeling wel een flora & fauna toets noodzakelijk zijn.

7. Ontwikkelstrategie en financiële haalbaarheid

Met deze ontwikkelvisie schetsen wij een wenkend perspectief van Appelgaarde 2-4 e.o. Gezamenlijk met ontwikkelaar REB en andere stakeholders gaan wij voor een integrale ontwikkeling van het gebied. Dit is een traject van een lange adem. De opgaven in het gebied zijn immers meervoudig en complex. Het is zoeken naar de balans wat met een sprint op kortere termijn al mogelijk is en wat met uithoudingsvermogen op langere termijn kan worden bereikt. De rol van de gemeente laat zich hierin omschrijven als een actief, stimulerende en enthousiasmerende rol. Een rol die op onderdelen risicodragend ingevuld kan worden, mede door het aanwezige grondeigendom in het gebied.

Met REB is een eerste globale businesscase opgesteld voor het gebied die aanknopingspunten biedt voor realisatie van (onderdelen van) de visie. Een belangrijke opgave die moet worden ingevuld, is om met REB tot ontwikkel- en samenwerkingsafspraken te komen voor het gebied en dit vast te leggen in een anterieure overeenkomst. Onderwerpen die hierbij in ieder geval aan de orde komen zijn: programmatische en inhoudelijke kaders, verdeling van verantwoordelijkheden (wie doet wat?) en risico's (wie kan op welke risico's het meest invloed uitoefenen?), financiele vereveningsafspraken, fasering, RO-strategie (omgevingsplan, wijzigingsbesluit etc.)

Daarnaast omvat de ontwikkelstrategie een actieve, stimulerende en enthousiasmerende rol van de gemeente richting andere stakeholders in het gebied. Voor een integrale gebiedsontwikkeling is het nodig dat stakeholders zich achter de visie en uitvoering hiervan scharen. Partijen als Tennet, NS Vastgoed/Prorail, gemeente Den Haag, Aegon en de omwonenden zijn allen belangrijke spelers in het gebied die bijdragen kunnen leveren om de visie te verwezenlijken. Deze bijdragen kunnen verschillend van aard: grondinbreng, planologische medewerking, uitvoering van werkzaamheden en inbreng via participatie of middelen. Naar behoefte zal met sommige stakeholders tot vastlegging van (privaatrechtelijke) afspraken worden gekomen.

8. Verdere uitwerking

Uitdagingen
Belangrijke aandachtspunten voor de verdere uitwerking:

- Onder de grond brengen hoogspanningskabel in relatie tot de overige twee kilometer hoogspanningsmast die buiten de scope van dit project valt;
- Verdeling van bebouwing en openbare ruimte over grondeigendommen en over gemeentegrenzen;
- Uitwerking flankerend parkeerbeleid stationsgebied en in de gaarden;
- Geluidsbelasting voornamelijk vanaf het spoor (vereist dove gevels en geluidsluwe zijde);
- Trillingshinder van het spoor (aandachtspunt fundering);
- Heldere verkeersafwikkeling richting de wijk en het parkeren;
- Nader uitwerken visie P&R;
- Kabels en leidingen vs groen;
- Verhoging beheersbudget naar niveau A;
- Gedegen stakeholdermanagement;
- Financiele haalbaarheid;
- Ontwikkelafspraken.

Planning en vervolg
In 2020 worden plannen voor de Appelgaarde 2-4 e.o. verder uitgewerkt. Belangrijke mijlpalen in 2020 die het college wil bereiken zijn:

- Het verkrijgen van medewerking van bepaalde stakeholders in het gebied (o.a. Tennet, ProRail/NS Vastgoed en Den Haag) en hierover afspraken maken (jan. 2020 – dec. 2020);
- Het uitvoeren van nadere planvorming en onderzoeken (o.a. stedenbouwkundig plan, beeldkwaliteit, schetsontwerp van de gebouwen, te doorlopen RO-procedure en verkeer & parkeren) (jan. 2020 – dec. 2020);
- Het detailleren van de businesscase voor de integrale haalbaarheid van de gebiedsontwikkeling (jan. 2020 – dec. 2020);
- Het vastleggen van ontwikkelafspraken tussen REB en de gemeente in een anterieure overeenkomst (jan. 2020 – juni 2020);
- Afhankelijk van de voortgang en de invulling/uitkomsten van bovengenoemde aspecten is het zinvol om een verdere planning op te stellen.