

Vereniging Vrienden van Den Haag
Secretariaat Postbus 85977
2508 CR Den Haag

ZIENSWIJZE OP ONTWERP-STRUCTUURVISIE CID

Voor de invulling van het gebied tussen de stations CS, HS en Laan van NOI heeft de gemeente de ONTWERP-STRUCTUURVISIE CID 2040 ontwikkeld.

De Vrienden van Den Haag juichen het toe dat voor de verdichtingsplannen naar dit gebied gekeken wordt, op breuklijnen en in transformatiegebieden op de kaart van Den Haag. Zo wordt het risico verkleind dat verdichtingsplannen afbreuk doen aan de typisch Haagse combinatie van natuurlijk groen en hoogwaardige klassieke architectuur in andere delen van de stad.

Ook juichen de Vrienden het toe dat het stadsbestuur zich de huisvestingsvraag in de stad *in brede zin* aantrekt en daaraan wil voldoen met een stedelijke agenda van wonen en werken met alle daarbij behorende voorzieningen (scholen, zorginstellingen, winkels, vervoer, groengebieden en een integrale inpassing van sociale huurwoningen).

1. Leren van de geschiedenis en bestaande kwaliteiten van het gebied waarderen

De agenda voor het Central Innovation District heeft in de afgelopen jaren vele wijzigingen doorgemaakt. Waar het eerst nog een transformatiezone langs en op het spoor betrof, is het nu uitgegroeid tot een brede vlek op de kaart waarbinnen de Binckhorst wordt verbonden met het Prins Bernardviaduct. Daarmee wijzigt de opgave van de structuurvisie van een transformatie naar een ingrijpende sanering. Dat is een wezenlijk andere en veelomvattender opgave dan aanvankelijk is beoogd.

Een dergelijke ambitie vereist kennis van eerdere saneringen in de stad, zoals die bijvoorbeeld heeft plaatsgevonden gedurende de wederopbouwperiode na de Tweede Wereldoorlog. Het is van groot belang dat van de toen gemaakte fouten wordt geleerd. Immers, *'met de kennis van nu'* waren de Zwarte Madonna, de theaters van het RO/NDT, het Prins Bernardviaduct en de ministeries van Justitie en Binnenlandse zaken niet meer zo uitgevoerd. Al deze bouwactiviteiten hebben het fraaie Haagse havenkwartier met zijn functionele en mooie grachten en singels van de Haagse kaart weggevaagd en ook de enorme ministeries zijn inmiddels alweer vervangen. De nu voorliggende structuurvisie geeft geen blijk van een toetsing van de plannen aan voormelde historische ontwikkelingen in de stad en de lessen, die daaruit zijn geleerd.

Gebleken is dat grootscheepse saneringsoperaties ten behoeve van verkeersdoorbraken en monofunctionele kantoor- of woongebieden onvoldoende rekening houden met de *'eigenheid en geschiedenis'* van de stad, zoals die door de eeuwen heen is gegroeid. Het resultaat ademt dan de waan van de dag en biedt niet de bestendige kwaliteit die Den Haag zo bijzonder maakt. Het gegroeide stedenbouwkundig *'casco'* van de stad (de infrastructuur van pleinen, lanen, bomen en parken, die ordening en *'body'* geeft aan de bebouwing en de straten) laat zich niet in één plan uit de grond stampen. De verleidelijkheid en ogenschijnlijke efficiëntie van één groot ruimtelijk planologisch kader als deze structuurvisie beoogt te bieden, gaat voorbij aan het belang van een specifieke aanpak van de zeer verschillende gebieden binnen deze Visie, zoals de stationsomgeving rond de Laan van NOI, het Hollands Spoor, de Rivierenbuurt en de Binckhorst.

In het CID ligt het historische industriële hart van Den Haag. De Binckhorst is het oudste industriegebied van Nederland, de Laakhavens zijn de oudste industriële havens van Nederland. Het is volgens ons een gemiste kans dat de structuurvisie bijna uitsluitend gaat over economie, wonen en mobiliteit. Een samenhangende visie op het culturele erfgoed in het gebied zou de waarde van het gebied voor zowel bewoners als bezoekers sterk vergroten. Ook voor ons hoeft niet alles voor eeuwig bewaard en bewonderd te blijven, maar het is jammer dat de visie geen systematisch en samenhangend perspectief heeft over hoe om te gaan met de reeks van gebouwen en plekken die een beeld geven van de geschiedenis waarin en waarop het CID is gevestigd. Een schrikbeeld van hoe het ook in het CID straks mis kan gaan als een duidelijk perspectief ontbreekt, is de omgeving van kasteel Binckhorst. Daar verrijzen straks de Binck City Park woontorens met een architectuur en massa waarin elk respect ontbreekt voor de historische omgeving en het aanpalende erfgoed. Aanpassing op dit punt kan de karakteristieke waarden van de Haagse historie in het gebied erkennen en, door deze te versterken, het gebied beter doen aansluiten aan het aangrenzende centrum.

2. Ruimte voor mens en natuur zichtbaar inplannen

De concept-visie is vooral duidelijk over wat en waar er gebouwd gaat worden. Op het gebied van de ruimtelijke ordening is zij lovend, maar vrijblijvend. Zo lezen wij dat het CID "natuurlijk Haags" moet worden: "een attractieve en veerkrachtige omgeving waarin opgaven op het gebied van natuur, energie en klimaatadaptatie vervlochten zijn met hoogbouw en infrastructuur". Ook wordt gesteld dat groen en water nodig zijn "om hittestress te verminderen, wateroverlast tegen te gaan, droogte te voorkomen, luchtvervuiling te beperken en biodiversiteit te vergroten". Deze doelen kunnen echter alleen gerealiseerd worden als de terreinen met groot grondgroen en echte waterlopen ruimtelijk en financieel zijn opgenomen in de visie. Dit is nu nog niet het geval; dit kan sterk verbeterd worden.

Ook stelt de Structuurvisie dat "door uitgekend boven- en ondergronds ontwerp zoveel mogelijk ruimte gecreëerd wordt voor bomen in de volle grond". Die zelfde grond gaat ook dienen voor de kabels, de leidingen, de metro en de parkeer- en fietsgarages. De vraag is dan hoeveel bomen daar concreet nog tussen passen? We weten immers dat de kluit van een volwassen boom onder de grond dezelfde omvang heeft als de kruin boven de grond.

De bewoners gaan wandelen en fietsen, er komen veel openbare voorzieningen en publieke ruimtes. Concrete informatie over waar al die zaken komen, en op hoeveel vierkante meters ontbreekt echter. Verder blijkt er aan het eind van het verhaal één zinnetje te staan dat er geen geld is voor de realisatie. Terwijl de klimaat- en openbare voorzieningen dus in het vage blijven, krijgt deze visie wél de status van ruimtelijk kader waarbinnen de gemeente het particuliere (bouw)initiatief kan faciliteren. Door de naam "structuurvisie" te geven is deze nota immers straks volgens de regels van de Algemene Verklaring van Geen Bedenkingen voldoende om alle bouwvergunningen af te geven voor laag- en hoogbouw. Dus het lijkt erop dat de gemeente wil laten bouwen terwijl alle andere randvoorwaarden niet of onvoldoende kunnen worden nagekomen, omdat ruimte en middelen er voor te kort schieten. Dit houdt in dat met name de grote bomen, water, groene aanplant en ruimte uit de visie om te spelen, te wandelen en te ontspannen in de praktijk niet gerealiseerd zullen worden, tenzij de visie op deze punten wordt aangepast met concrete aantallen, oppervlaktes en middelen.

3. Consequenties van de lofwaardige 'nieuwe mobiliteit' aan het perspectief toevoegen

Wij juichen het van harte toe dat om het Haagse verkeersinfarct en de luchtverontreiniging aan te pakken in het CID de auto niet langer de eerste keus is. Maar in een goede visie horen ook de antwoorden op de daarbij behorende vragen. Zo is er de vraag waar het uit het CID te verbannen autoverkeer heen wordt geleid. Het kan niet naar de Centrumring, want die is nu al overbelast. Daarnaast kan niet alle autoverkeer geweerd worden. Alle bestemmingsverkeer zal wél het gebied in moeten. Denk aan bouwverkeer, verhuishagens, bezorgdiensten, hulpdiensten, taxi's, enzovoort. In de visie zouden de omvang en routes van dit bestemmingsverkeer moeten worden ingeschat om aan te kunnen geven waar en hoeveel openbare ruimte er straks in het gebied nog overblijft. Als dat open gelaten wordt tot de planfase van de bebouwing, vrezen wij dat het voor veel publieke ruimte te laat is om nog te worden ingepland.

Dat wat betreft het rijdende verkeer. Maar ook het fiets-parkeren vraagt straks extra ruimte. Als fietsen prioriteit krijgt, moet een visie ook aangeven waar die fietsen geparkeerd kunnen worden. Als parkeren vooral ondergronds moet, met name bij de stations, zal de stalling bij HS die van CS in ruimte moeten evenaren. En ook bij station Laan van NOI is veel fietsparkeerruimte nodig. Voor de extra parkeerruimte ondergronds wordt het dus concurreren met de al aanwezige en nog nieuw te leggen kabels en leidingen. Voor de nieuwe bouwwerken komt er immers nog een veelvoud aan ondergrondse infrastructuur bij.

Dan is er de metro. De visie ziet een nieuwe verbinding van de Binckhorst naar Scheveningen dwars door het gebied gaan. Maar hoe het tracé gaat lopen is niet aangegeven. De Structuurvisie zou hier duidelijkheid over moeten geven omdat een metrolijn bepalend is voor de structuur van het gebied. Ook op dit punt moet ons inziens de structuurvisie dus beter ingevuld worden.

Samenvattend vraagt een reële visie ook om een cijfermatige inschatting van alle boven- en ondergrondse voorzieningen om te bepalen of en waar het voorziene groen, water, en de infrastructuur voor fietsen, fiets-parkeren, wandelen en andere vormen van openbare ruimte gebruik ook daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden. En zijn er duidelijke randvoorwaarden nodig voor de inrichting en bouw, wil er geen sprake zijn van een vrijblijvende en onrealistische toekomstschets van de leefbaarheid en kwaliteit van de publieke ruimte van het gebied.

4. Woonbeleid voor Haagse gezinnen uit lage en middenklasse realiseren in tijd van neergang

De Structuurvisie stelt dat er in het CID 20.500 nieuwe woningen kunnen komen, grotendeels in (zeer hoge) woontorens, met 30% sociale huur, 20% middel-dure huur en 20% betaalbare koop. Onduidelijk is of dit inclusief of exclusief de woningen in de Binckhorst is. En ook onduidelijk is of dit in- of exclusief de al gebouwde woontorens is. Afgezien van deze nog te beantwoorden vragen wordt om deze bouw te realiseren een actief grondbeleid met aankoop van grond en vastgoed voorgesteld. Wij vinden dit in de huidige tijd een erg grote en risicovolle investering. De structuurvisie is opgestart in een periode van voorspoed in onze stad. Inmiddels heeft Den Haag een flink financieel tekort. Dit tekort gaat verder oplopen door de coronacrisis en andere tegenvallers, zoals de exploitatiekosten van Amare. Wij vrezen daarom dat gemeentelijk subsidies voor die 30%, 20% en 20% Haagse doelgroep-woningen voor de woontorens niet reëel zijn. Hun

bouw zorgt immers al voor zo veel extra kosten, dat projectontwikkelaars niet of nauwelijks voor de grond kunnen betalen. Bij andere torens in dit gebied zijn woningen voor de doelgroepen al niet gelukt. Wij vrezen daarom dat het CID straks geen of veel minder betaalbare huisvesting biedt in de sociale sector en voor de leraren, politiemensen en verpleegkundigen uit het gemeentelijk woningbeleid. Om te voorkomen dat die woningen terecht komen bij niet-Hagenaars, b. v. randstedelingen van elders die in het CID straks alleen komen slapen, stellen wij voor om de bestemming voor een groot deel om te vormen naar kantoortorens. De bovenste verdiepingen kunnen daarin nog dure appartementen worden voor draagkrachtige senioren en expats. De onderste vier lagen boven de plint kunnen behouden blijven voor de doelgroepen van het gemeentelijke woningbeleid. Dicht bij de straat en bewoond door gezinnen kunnen deze gezinswoningen zorgen voor meer levendigheid van het gebied. Tegelijk zijn dan hoge woonsubsidies voor woningen van boven de 30 meter, met de in de visie voorgestelde inpandige groene speelplekken en binnentuinen, niet langer nodig. De overige gezinswoningen kunnen zo veel mogelijk elders in het CID en in Den Haag Zuid West worden geacommodeerd. Daar komt bij dat door het recent gewijzigde rijksbeleid het voor Haagse gezinnen mogelijk wordt te gaan wonen in eengezinswoningen in nieuwe, gecombineerde woon- en natuurcorridors aan de randen van de stad, met snelle OV verbindingen met de randstad. Daardoor zijn in Den Haag wellicht straks minder woningen nodig dan waarvan tot nu toe is uitgegaan.

5. Duidelijk de toekomst aangeven van de bestaande woonwijken binnen het CID

In de Structuurvisie CID staat dat het corporatiebezit in delen van het Schipperskwartier, Rivierenbuurt en Bezuidenhout-West geherstructureerd worden. Wij vrezen dat de gemeente hiermee bedoelt dat deze wijken op termijn gesloopt worden en dat hier ook dure woontorens komen. Nu staan in deze gebiedsdelen betaalbare woningen met gewone mensen. Wij zijn er op tegen dat zij straks uit hun huizen weg moeten zonder dat hen een alternatief wordt geboden. Als de Raad deze visie vaststelt kan de private sector immers ook op deze plekken zeer hoge torens bouwen, met , zoals wij boven al beargumenteerden, een tekort aan publieke ruimte, groen en sociale en middenklasse gezinsbouw.

Deze woningen op deze plaatsen in onze stad zouden over een jaar of tien echt aan het eind van hun levensduur kunnen zijn, zeker gezien de voor ons liggende opgave voor verduurzaming. Wij willen echter bepleiten om in deze gebieden compacte woonwijken te laten ontwerpen met 6 tot 8 bouwlagen, bestaande uit sociale huurwoningen en huur- en koopwoningen voor de middengroepen. Onderzoek heeft aangetoond dat dit soort wijken de hoogste woningdichtheid oplevert en huisvesting biedt voor de groepen die in Den Haag nu zo'n grote achterstand hebben, wat al geleid heeft tot veel onvrede. Er kan hier dan een geleidelijk opschuivende bouwstroom tot stand komen zodat de huidige bewoners in de wijk kunnen blijven. Ook aan de Verheeskade zou zo'n compacte woonwijk goed mogelijk en zeer wenselijk zijn.

6. Samenvatting

De structuurvisie (en de tot nog toe gepresenteerde samenstellende onderdelen daarvan) toont tekortkomingen in de voorbereiding, waarvan de Vrienden van Den Haag vrezen dat die werkende weg de stad zullen gaan opbreken. Zij vinden ook dat het ontwerp nog belangrijke verbeteringen behoeft om de visie in overeenstemming te

brengen met kernpunten van het geldende beleid van de gemeente, om de visie te concretiseren wat betreft klimaatbestendigheid en natuurbevordering, uitbreiding van het openbare vervoer en het fietsverkeer, een inhaalslag voor de betaalbare huisvesting in de lagere en middenklassen, kwalitatief hoge openbare ruimte en de transparantie van stadsplanning zonder welke inspraak geen zin heeft. Speciale aandacht vragen wij voor de karakteristieke Haagse waarden van het gebied en hoe deze te versterken. Wij zouden het toejuichen als dit niet alleen doorklinkt in de ook door ons gesprezen keuze voor hoogbouw rond de stations, waardoor de karakteristieke Haagse wijken bewaard blijven, maar de gemeente ook voorwaarden stelt aan de omgeving van karakteristieke bouw *binnen* het CID gebied.

De contouren van deze visie kregen vorm in een economisch gunstige tijd. Inmiddels heeft de stad een tekort. Door de Coronacrisis neemt dit verder toe. Wij bepleiten daarom de uitbreiding van de visie met randvoorwaarden en een financiële onderbouwing waardoor duidelijk wordt hoe de visie kan worden uitgevoerd zoals in dit concept is bedoeld.

Wij hopen dat door amendering op de bovenstaande punten de Ontwerp-Structuurvisie CID 2040 het ruimtelijk kader voor de ontwikkeling van het CID verder versterkt. Wij roepen ertoe op dat in de visie de omvang en het gebruik van de openbare ruimte in het CID getalsmatig en financieel wordt onderbouwd, opdat de verwezenlijking van deze belangrijke aspecten van de structuurvisie daadwerkelijk haalbaar kunnen worden.

7 juni 2020

Henk Bakker, voorzitter

Emilie Linssen-Van Rossum, coördinator werkgroep Levende Historie

Jacob Bijl, coördinator werkgroep Stadsbeeld en Stadsgroen