



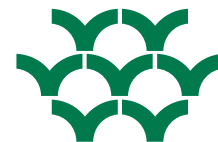
Overzicht van Binckhorst, met linksboven het CID (foto Haags Gemeentearchief)

HET CENTRAL INNOVATION DISTRICT (CID)

Een leefbaar gebied of vooral torens van Babel?

DEEL 2

Met de concept-structuurvisie voor het Central Innovation District (CID) geeft de gemeente Den Haag haar visie op de ontwikkeling van het gebied tussen de grootste stations tot een tweede stadscentrum. De stedenbouwkundige kwaliteit van de stad en haar karakteristieke waarden kunnen hierdoor sterk beïnvloed worden. Daarom hebben de Vrienden veel aandacht besteed aan deze visie en er een zienswijze over ingediend. In drie artikelen gaan wij in op de voorgenomen ontwikkelingen en de voor- en nadelen ervan. In het vorige nummer van Ons Den Haag (2020.06) schetsten wij de plannen en gaven onze visie op hoofdlijnen weer. In dit tweede deel gaan wij in op de aspecten erfgoed, mobiliteit en publieke ruimte.



1. ERFGOED

Wat rest aan historisch stadsbeeld verdient erkenning, samenhang en verbinding

Den Haag heeft een prachtig historisch centrum met daaromheen schitterende wijken. Helaas is in de periode tot 1910 het fraaie Haagse havenkwartier met zijn functionele mooie grachten en singels opgeofferd aan het autoverkeer en massale bouwwerken zoals ministeries, die nu weer worden afgestoten. Het is daarom belangrijk dat er uit deze mislukte stadsplanning lering wordt getrokken. De CID-visie geeft echter geen blijk van de geleerde lessen. De tekst staat vol ronkende taal waarin eenieder iets van zijn gading kan vinden. Tegelijkertijd ontbreekt iedere onderbouwing voor discussie. Dat bevordert een babylonische spraakverwarring waarin de partijen niet naar elkaar luisteren en elkaar niet begrijpen.

Een voorbeeld van deze abracadabra is de beoogde verbinding tussen het CID enerzijds en het historische centrum en de deels nog oorspronkelijke bebouwing van het Bezuidenhout anderzijds. De visie streeft hier naar de "triple hashtag optimaal laden en verbinden". In gewone taal: de gemeente wil het CID met de drie stationsgebieden laten aansluiten op de lange noord-zuid- en oost-westlijnen van het Haagse stadsplan. Dan ontstaat, in de woorden van de gemeente, een "hecht verbonden grootstedelijk milieu". Die hechte verbinding slaat echter vooral op de aansluiting bij de bestaande hoogbouw in het Beatrixkwartier. Voor de verbinding van historische plekken in het CID met de historische bebouwing in binnenstad en Bezuidenhout is geen plaats ingeruimd. Ook komt het industrieel erfgoed in het hele CID-verhaal niet voor, terwijl hier toch het oude industriële hart van Den Haag ligt.

Een afschrikwekkend voorbeeld van de gevolgen wanneer lange lijnen niet ook historisch vorm krijgen zijn de City Park woontorens. Zowel in architectuur als massa toont het ontwerp een totaal gebrek aan respect voor het aanpalende kasteel Binckhorst. Dat staat straks als een losse dwerg tussen een stel reuzen. Niet alles hoeft eeuwig bewaard, maar de stad laat een unieke kans lopen als zij haar erfgoed als losse flodders tussen onaangepaste hoogbouw plaatst. Juist de gemeente zou de historische verbanden zichtbaar moeten maken en bewaken dat deze zichtbaar blijven voor bewoners en bezoekers.

2. MOBILITEIT

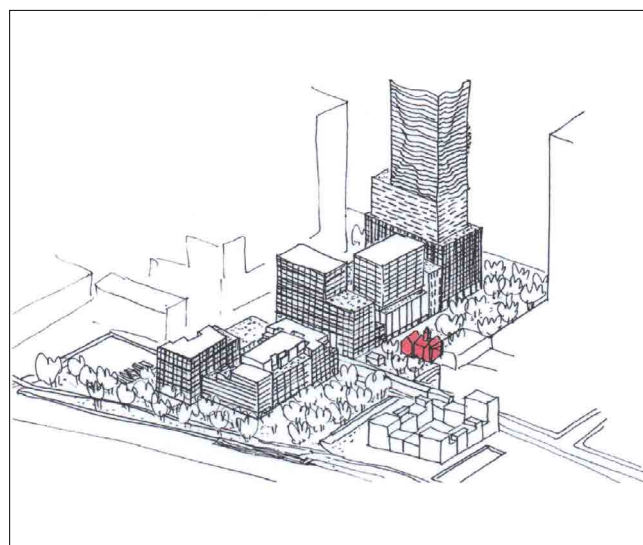
Geen verkeersinfarct en schonere lucht, maar waar komen de voorzieningen?

Den Haag lijdt al jaren aan verstoppingen door het autoverkeer met de bijbehorende luchtverontreiniging. De visie komt daarom met een prijzenswaardige nieuwe kijk op mobiliteit. Dankzij een prima toegankelijkheid per trein kan het autovervoer afnemen en kunnen bewoners en bezoekers binnen het gebied straks vooral fietsen, wandelen en zich verplaatsen per tram, bus en metro. Maar wil de visie voldoende reëel zijn, dan zou zij aanwijzingen moeten bevatten van de locaties en routes, inclusief het OV, omdat die bepalend zijn voor de structuur van het gebied. Nu er gegevens ontbreken, vrezen wij dat de ruimte voor fietsroutes, fietsparkeervoorzieningen en het bestemmings-(auto)verkeer straks moet worden opgebracht door aanmerkelijk minder groen en water tussen al die stenen.

3. PUBLIEKE RUIMTE

Een openbare ruimte met kwaliteit ontstaat niet met mooie plaatjes

Aan de kwaliteit van de openbare ruimte wijdt de conceptvisie veel wervende woorden en mooie plaatjes. Normen, aantallen, kostenindicaties en financieringsvisie ontbreken echter, terwijl die toch de ruggengraat van een stedenbouwkundig plan horen te zijn. Als zelfs minimale streefgetallen



City Park woontorens naast kasteel Binckhorst (Illustratie stichting I'm Binck)



*Zwarteweg-Boomsluiterskade, voorbeeld van een lint van erfgoed en groen dat oud met nieuw kan verbinden
(foto Christine Sijbesma)*

onbenoemd blijven en de fysieke en financiële ruimte straks te kort schiet, kan de gemeente noodgedwongen van alles verminderen of weglaten. De leefbaarheid van het gebied komt dan onder grote druk te staan. Duidelijke randvoorwaarden voor de marktpartijen en de mogelijkheid tot handhaving ervan zouden dit risico kunnen verkleinen. Voor communicatie over en participatie in de gebiedsvormgeving gaat de gemeente diverse instrumenten inzetten. Het valt hierbij op dat het waarschijnlijk over marginale aanpassingen zal gaan. Alle inspraak is namelijk op het allerlaagste niveau (raadpleging). Dit houdt in dat de gemeente elk argument voor verandering naast zich neer kan leggen. Ook ontbreekt het instrument van de Leefbaarheids Effect Rapportage (LER). Voor de bevolking is dit juist het belangrijkste middel om de plannen en hun gevolgen inzichtelijk te krijgen, tegen bepaalde gevolgen bezwaar aan te kunnen tekenen en door overleg tot aanvaardbare oplossingen te komen. Door onvermeld te laten of en wanneer de LER komt is de kans groot dat die laat of helemaal niet zal worden uitgevoerd.

Het risico op ongewenste gebiedsvorming is vooral groot in de drie wijken met betaalbare gezinswoningen dicht bij CS: het Schipperskwartier, de Rivierenbuurt en Bezuidenhout-West. In de ontwerpvisie wordt de sanering van deze

wijken aangekondigd, zonder dat een alternatief voor de bewoners is geformuleerd. Met de vaststelling van de visie in de huidige vorm kan de private sector ook in dit gebied straks ultra hoge woontorens gaan bouwen. Die zijn zo duur, dat er tot nu toe geen sociale woningen in zijn gekomen, ondanks de gemeentelijke voorwaarden. Daarnaast zijn huurwoningen van 40 m² op twintig tot zestig meter hoogte ongeschikt voor de middenklasse-gezinnen die de gemeente zo graag voor Den Haag wil behouden. Waarom hier wel en aan de Laakhavens geen compacte stadswoonwijken gebouwd met zes tot acht lagen sociale huur en huur- en koopwoningen voor gezinnen in de middenklassen? Op onze vorige algemene ledenvergadering zagen wij al een prachtig ontwerp. Autovrij met zonnige looproutes, water voor het klimaat en groen en energie via het dak. Dergelijke wijken leveren niet alleen mooie publieke ruimtes (want windarme wandelroutes) op maar ook de hoogste verdichting, zoals meerdere onderzoeken hebben aangetoond.

[Christine Sijbesma](#)

Wergroep Stadsbeeld en Stadsgroen
stadsbeeldenstadsgroen@vriendenvandenhaag.nl