

**Ontwerp structuurvisie CID Den Haag  
balanceren tussen idealen en risico's**

Oorschot, Leo

**Publication date**  
2020

**Document Version**  
Final published version

**Citation (APA)**  
Oorschot, L. (null). (2020). Ontwerp structuurvisie CID Den Haag: balanceren tussen idealen en risico's., HAACS.nl. <https://www.haacs.nl/ontwerp-structuurvisie-cid-den-haag-balanceren-tussen-idealen-en-risicos/>

**Important note**

To cite this publication, please use the final published version (if applicable).  
Please check the document version above.

**Copyright**

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

**Takedown policy**

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights.  
We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

# Ontwerp structuurvisie CID Den Haag: balanceren tussen idealen en risico's

By [Leo Oorschot](#) / 21 jun 2020 / [1 Comment](#)

Centrum Den Haag in ontwikkeling

[LinkedIn](#)[Twitter](#)[Facebook](#)

[Pinterest](#)

Tekst en foto's: Leo Oorschot.

*Het is natuurlijk maar een visie, een stip op de horizon voor de komende 10 tot 20 jaar die wordt voorgelegd aan de burgers van Den Haag. Toen men werkte aan deze visie, was er nog niets bekend over het coronavirus met gevolgen voor economie en maatschappij. Misschien is het goed om eerst de schade van de coronapandemie op te nemen en de ambities van de structuurvisie voor het Central Innovation District (CID) daarop aan te passen. En misschien is het raadzaam om de ontwikkeling van Den Haag Zuidwest te koppelen aan het CID. De onderbouwing van de onlangs gepresenteerde Structuurvisie CID in Den Haag rust nu toch teveel op vooronderstellingen. Dat is jammer want de economie van de stad is in het geding.*

Die vooronderstellingen waar de visie nog niet veel helderheid over geeft zijn allereerst de op 23 april 2020 aangebrachte focus in de discussie over de NOVI door het kabinet. Daarin wordt voorgesteld ook meer buiten de stad te bouwen. Ten tweede het optimisme over de mobiliteitstransitie die als voorwaarde geldt voor de uitvoering van het CID. Ten derde het optimisme over 'de verticale stad' als bijdrage aan een inclusieve stad. Ten vierde de gebiedsontwikkeling vindt deels plaats in een gebied waar nu al heel veel mensen in corporatiewoningen wonen.

## Waar gaat het om?

In 1980 werd met de Haagse Turfmarkt de eerste steen gelegd voor Den Haag Nieuw Centrum. Veertig jaar later is het concept de compacte stad een nieuwe fase ingegaan met de structuurvisie op het Central Innovation District CID. Een internationaal knooppunt tussen de drie Haagse stations Centraal, Hollands Spoor en Laan van NOI waar economie en wonen een nieuwe plek moet krijgen met de verdubbeling van het centrum. Het plangebied is verdeeld in drie agenda's. College Campus Holland Spoor, Policy Campus Station Centraal en ICT Security Campus bij station Laan van NOI. Men schetst een mooi beeld van een bruisende inclusieve en vooral compacte stad waarbij iedereen vooral in hoge woontorens woont. Eindelijk worden monsters zoals de enorme viaducten over het spoor (Schenkviaduct en Prins Bernhardviaduct) aangepakt. Eindelijk worden de lange lijnen (straten en fietsroutes parallel aan de strandwallen) van Den Haag die waren doorgesneden door ondoordachte acties van bestuurders uit het verleden hersteld. Eindelijk is sprake van de beloofde vergroening, verdichting en verduurzaming. Maar er zijn ook zorgen.

## Stedelijk Netwerk Nederland versus Compacte Stad

Verdichten binnen de stadsgrenzen bij ov-knooppunten, het ideaal van de Compacte Stad, was tot 23 april 2020 rijksbeleid. Maar met een brief aan de Tweede Kamer *Regie en keuzes in het nationaal omgevingsbeleid (NOVI)*, ondermijnt het kabinet het eerder gevoerd kabinetsbeleid. In de conceptversies van de NOVI werd de woningnood nog niet erkend. Hierop kwam veel kritiek. Bijvoorbeeld in het rapport: *Klein Land, Grote Keuzes* van Denkwerk dat januari 2020 verscheen. Denkwerk benoemde de woningnood en gaf aan dat naast de verdichting bij stedelijke knooppunten meer moet gebeuren. Ook het ROMagazine van maart en april 2020 gaat daar op in. Denkwerk betoogt: *'Tot 2050 moeten minimaal 1,4 miljoen extra woningen worden gebouwd. Dat is onmogelijk met alleen stedelijke verdichting. Van de vraag van 1,4 tot 1,6 miljoen extra woningen past maximaal 35 procent binnen bestaand stedelijk gebied. Voor de rest, bijna 1 miljoen woningen, moet buiten bestaande steden zo'n 300 vierkante kilometer worden gevonden. Een nieuwe wonen-plus-natuurstrategie biedt kansen: voor iedere nieuwe vierkante kilometer met woningen, wordt ook een vierkante kilometer natuur aangelegd.'* (blz.7). In de kamerbrief gaat de minister mee met het advies van Denkwerk en stelt minister Ollongren dat het kabinet kiest voor: *'Het sturen op de ontwikkeling van het hele Stedelijk Netwerk Nederland, door nieuwe woon- en werklocaties (ook grensoverschrijdend) te koppelen aan (met name OV-)infrastructuur. De groei in het gebied Randstad-Amersfoort-Zwolle-Arnhem-Nijmegen-Brabantse stedenrij is het meest manifest. Deze vraagt om keuzes in een doordachte lange termijn strategie, ook om de groei niet alleen in aantallen maar ook met passende kwaliteit te realiseren. Dat geldt zowel voor de woningen als voor de mobiliteit en leefomgeving.'* (blz.19). Het risico voor Den Haag is de consequentie van deze beleidswijziging van het kabinet. Potentiële huizenkopers zouden eerder gecharmeerd zijn van betaalbare grondgebonden woningen in het groen in het Stedelijk Netwerk Nederland dan in een duur appartement bij de Utrechtse- of Rotterdamsebaan in Den Haag.



Utrechtse Baan

## De mobiliteitstransitie

Het MER rapport stelt dat er drastische keuzes moeten worden gemaakt door de gemeente voor wat betreft de [auto](#) en mobiliteit. Voor het CID zelf zal dat wel lukken maar er is ook erg veel doorgaand verkeer met de Utrechtse- en Rotterdamsebaan. Forensen die op weg zijn naar de groene wijken langs de kust. Die hebben ook een invloed op de luchtkwaliteit in het CID. De vraag is wat er met dat verkeer gebeurt. Als straks de Rotterdamsebaan af is, zal dat alleen maar meer verkeer aantrekken. De vraag is of er ooit een politieke meerderheid is in Den Haag om het doorgaand verkeer door de CID / Binckhorst aan banden te leggen zodat daar een gezonde woonomgeving mogelijk wordt. Je kan in Den Haag de verkiezingen winnen met het beloven van 800 extra parkeerplaatsen en gratis parkeren in bepaalde wijken. Daar hangt het lot van het CID van af.

## Het optimisme over de verticale stad en de bijdrage aan een inclusieve stad

Ten derde de hoge kosten van de grond en het kostbare bouwtype leidt tot onbetaalbare woningen. In de structuurvisie verwijst men naar de [Woonagenda 2019-2023](#). Daar staat dat de stad streeft naar 30 procent sociale huur over de hele stad (en niet bij nieuwbouw) en 20 procent middelduur. Echter in het coalitie akkoord 2019-2022 [Samen voor de Stad](#) staat dat deze woningen ook elders gebouwd mogen worden. *‘Voor nieuwbouw wordt de norm gehanteerd van minimaal 30 procent sociale huur en 20 procent middeldure huur. Voor nieuwbouw streven we ook naar 20 procent betaalbare koop. Dit realiseren we per project of per gebied, overal in de stad. Waar de norm in een betreffend gebied onverhoopt niet wordt gehaald, wordt dit elders in de stad gecompenseerd.’* Afgelopen jaren is middelduur op grote schaal duur geworden in de vrije huursector. En sociale huur in woningen van marktpartijen zijn maar voor enkele jaren sociale huur. Kortom er zijn twijfels of de doelstelling inclusieve stad kan worden gerealiseerd met ‘de verticale stad’ in het CID en op de Binckhorst met torens die ver de hemel in reiken. Ondanks harde afspraken vooraf liet de gemeente bij de woontorens [Binck Blocks](#) (Binckhorst) en [Adagio & Bolero](#) (twee torens in het Spuikwartier) al haar ambities op de inclusieve stad los en werden er geen sociale huurwoningen toegelaten.

De Haagse woningcorporaties hebben veel bezit in Bezuidenhout-West, Rivierenbuurt en Schippersbuurt maar hebben geen idee waar ze met de bewoners heen moeten als deze buurten worden geherstructureerd. Haagse buurgemeenten zoals Wassenaar of Rijswijk zijn niet erg bereidwillig om mee te werken. Daarnaast hebben Haagse woningbouwcorporaties zoals Vestia en Haag Wonen eenvoudigweg nauwelijks de middelen om torens boven de 70 meter te bekostigen. En om nou een hele wijk zoals het CID alleen voor NATO, EPO of ICC-ambtenaren te bouwen wiens huisvesting royaal wordt vergoed en die vaak de woonparken langs zee verkiezen om te resideren is misschien iets teveel van het goede.



Bezuidenhout-West met hoogbouw op de achtergrond

## **Herstructureren bestaande wijken**

Ten vierde, natuurlijk juicht iedereen het toe dat eindelijk de lege plekjes in de stad worden volgebouwd. Langs het spoor en op de Utrechtsebaan is dat een goed idee. Misschien kan Den Haag straks als de Utrechtsebaan eindelijk overdekken. Maar volgens de Ontwerp Structuurvisie CID moet er vier keer het aantal nieuwe woningen van de Binckhorst (5.000) op het veel kleinere en dicht bevolkte en al bebouwde CID worden ingepast. Te weten: 20.500

woningen met 40.000 inwoners, 640.000 m2 kantoren en 260.000 m2 commerciële ruimte. Op het moment wonen er 46.000 inwoners in 25.000 huizen in dat gebied. Er wordt in de visie gesproken over actief grondbeleid en onteigenen. Op bladzijde 45 is te lezen dat er rond het Centraal Station, Beatrixkwartier en Bezuidenhout-West 5.500 nieuwe woningen bij komen. Rond het Centraal Station en Beatrixkwartier is het al vol. Dus komen die woningen in het Bezuidenhout-West? Echter daar wonen al mensen in een bestaande wijk. Waarom staat niet beschreven wat er met het Bezuidenhout-West gaat gebeuren? Op bladzijde 45 is te lezen dat er in de Rivierenbuurt en Stationsbuurt 3.000 nieuwe woningen bij komen. Een visie op het herstructureren van bestaande woonbuurten in het CID zoals Stationsbuurt, Rivierenbuurt, Bezuidenhout-West en Schippersbuurt ontbreekt. Tocht voelt iedereen aan dat hier straks veel te gebeuren staat.

## **Conclusie: koppel ontwikkeling CID aan Den Haag Zuidwest**

Ontwerpvisie CID geeft zicht op de toekomst. Maar deze toekomst is ook ongewis. Juist nu in tijden van de covid-19 pandemie staan grote maatschappelijke en economische veranderingen voor de deur die voorlopig nog niet te overzien zijn. Is het voor Den Haag daarom niet raadzaam om 100 voorzichtige kleine stapjes te nemen in het CID en Zuidwest, samen met haar bevolking dan blind een grote sprong in het ravijn? Bewoners van de te herstructureren wijken zouden een perspectief geboden kunnen worden in bijvoorbeeld Den Haag-Zuidwest. De ontwikkeling in het CID is alleen mogelijk als deze parallel loopt aan die van Den Haag Zuidwest. Bij herstructurering in de jaren negentig konden bewoners van Transvaalkwartier, Duindorp en Spoorwijk gewoonlijk kiezen om terug te keren of naar de Vinexwijken te verhuizen. Veel bewoners kozen toen voor het laatste en andere verkozen de stad. Dit biedt wel de ruimte voor woningcorporaties om mensen een keuze te bieden bij hun woonomgeving. Daarnaast zou men in het CID ook rekening kunnen houden met het idee dat er een relatie is tussen inclusieve stad en gebouwtype. Niet voor iedereen is het wonen in woontoren met zicht op Amsterdam weggelegd.