

rv 191

Dienst Stedelijke Ontwikkeling
nr. DSO/2001.1635
RIS 87289_010710

Den Haag, 10 juli 2001
Aan de gemeenteraad

Hoogbouwvisie Den Haag.**1. Inleiding**

De concept nota Hoogbouwvisie Den Haag is op 28 maart 2001 in 1^e termijn in behandeling geweest in de gecombineerde raadscommissie ROSV/VBBS/EP/LMS en daarna vrijgegeven voor inspraak. De opmerkingen uit de commissie en de inspraak leverden een beperkt aantal nieuwe gezichtspunten en bezwaren op ten opzichte van de voorstellen uit de Hoogbouwvisie en daarnaast enkele redactionele verbeteringen aan de tekst en de afbeeldingen van de nota. In dit voorstel komen achtereenvolgens aan de orde: de inhoud van de nota Hoogbouwvisie Den Haag, de reacties uit de gecombineerde commissie, de reacties uit de inspraak en de conclusies.

2. De Hoogbouwvisie Den Haag

Hoogbouw speelt eigenlijk pas sinds de jaren negentig een sturende rol in de ontwikkeling van de stad. In Scheveningen-Bad, Nieuw Centrum en het Beatrixkwartier zijn door hoogbouw vitale stedelijke milieus ontstaan die, samen met de van oudsher comfortabele Haagse woonmilieus, een nieuw imago van Den Haag hebben doen ontstaan.

De hoogbouwvisie richt zich op het versterken van deze contrasterende kwaliteiten door:

- S het tegenhouden van hoogbouw in gebieden met een 'ontspannen' karakter (in de historische binnenstad en in de comfortabele woonstad Den Haag)
- S het stimuleren van hoogbouw in gebieden met een 'dynamisch' profiel (in de werkstad en in de badplaats Den Haag).

De hoogbouwvisie sluit in ruimtelijk opzicht aan op de ontwikkelingen uit het verleden en biedt een duurzaam stedenbouwkundig kader voor hoogbouwontwikkelingen op de korte, de middellange en de lange termijn.

De hoogbouwvisie gaat in op een drietal aspecten:

- S de hoogtes in de stad
- S hoogbouwontwikkeling in de onderscheiden gebieden
- S en ontwikkelingen op langere termijn.

De Hoogbouwvisie Den Haag dient als stedenbouwkundig toetsingskader bij toekomstige hoogbouwontwikkelingen en initiatieven in Den Haag. De nota is nadrukkelijk geen uitvoeringsplan voor hoogbouw maar geeft de stedenbouwkundige kaders aan voor mogelijke hoogbouwontwikkelingen in de stad.

Hoogtes in de stad

In de ruimtelijke opbouw van Den Haag zijn drie kenmerkende hoogtes te onderscheiden: een lage plint; de Haagse hoogte van het overgrote deel van de huidige hoogbouw in Nieuw Centrum, Beatrixkwartier en Scheveningen-Bad en torens op bijzondere punten in de bestaande hoogbouwzones. Deze driedeling is het uitgangspunt bij de verdere ontwikkeling van hoogbouw.

In Den Haag is sprake van:

- S hoogbouw met de 'Haagse hoogte' (50 tot 70 meter), en
- S hoogbouw in de 'buitencategorie' (100 tot 140 meter).

Gebouwhoogten tussen 70 en 100 meter zijn niet gewenst omdat deze de heldere hoogteopbouw van Den Haag aantasten.

Hoogbouwontwikkeling per gebied

In de delen van de stad met een **ontspannen** karakter wordt hoogbouw nadrukkelijk tegengehouden. Dit betreft vooral de historische binnenstad en gebieden met de status van Beschermd Stadsgezicht. In de overige delen - de comfortabele woonstad en de stadsranden - geldt een 'nee-tenzij' principe. In dynamisch Den Haag wordt hoogbouw ingezet om intensieve stedelijke milieus te creëren en als stimulans voor kwantitatieve én vooral kwalitatieve ontwikkelingen. Dit concentreert zich in drie gebieden: Hoog Hage plus, Scheveningen-Bad en de Binckhorst.

Hoog Hage plus combineert een centrale ligging met een goede bereikbaarheid voor auto en openbaar vervoer en ontwikkelt zich steeds meer tot het bestuurlijke, culturele en economische zwaartepunt van Den Haag. Hoog Hage plus bestaat uit verschillende centrumdelen met uiteenlopende mogelijkheden voor hoogbouw:

- In Nieuw Centrum is hoogbouw in principe toegestaan tot de 'Haagse hoogte' van 70 meter en moet aan een aantal stedenbouwkundige, architectonische en ruimtelijke criteria voldoen (zie de bijlage 'Kwalitatieve aandachtspunten bij hoogbouwontwikkeling in Den Haag').
- In het economische zwaartepunt van Hoog Hage plus (de strook Wijnhavenkwartier/Centraal Station/Grotiusplaats) is toevoeging van hoogbouw van de 'buitencategorie' mogelijk (100 tot 140 meter).
- Rond de toegangswegen naar het centrum zijn 'kralensnoeren' van incidentele hoogbouw mogelijk: rond de Utrechtsebaan tussen Schenkstrook en Haagse Bos en rond de Prinses Beatrixlaan tot een hoogte van 70 meter; rond de historische toegang Zieken/Spui tot een hoogte van 50 meter.
- Bij de entrees naar Hoog Hage plus (Rijswijkseplein en Schenkstade/Prinses Beatrixlaan) is hoogbouw in de 'buitencategorie' mogelijk (100 tot 140 meter).

Aan de kust komt alleen Scheveningen-Bad in aanmerking voor hoogbouw. Hoogbouw is in principe toegestaan tot een hoogte van 70 meter ('ja - mits'). De bestaande woontoren Leonardo da Vinci blijft met ruime 100 meter bouwhoogte de enige zeer hoge toren aan de kust. Voorwaarde voor nieuwe hoogbouw in Scheveningen-Bad is een verbeterde bereikbaarheid per OV en auto.

De Binckhorst kan zich met de komst van het Trekvliettracé ontwikkelen tot vestigingsmilieu voor nieuwe hoogwaardige functies. Afhankelijk van de inpassing van deze verkeersweg en van nieuw openbaar vervoer is hoogbouw in de Binckhorst mogelijk vergelijkbaar met die bij de Utrechtsebaan en Prinses Beatrixlaan.

Ontwikkelingen op termijn

Op termijn komen voor hoogbouwontwikkeling in aanmerking:

- S het gebied spoorzone/Carrefour parallel aan de spoorlijn R'dam-DH-A'dam tussen station LvNOI en het Laakhavengebied;
- S de A4/A12-zone, die tot het grondgebied van Den Haag kan gaan horen.

3. De gecombineerde commissievergadering

Uit de commissiebehandeling van de concept nota Hoogbouwvisie Den Haag op 28 maart kwamen uiteenlopende thema's naar voren, waaronder de bescherming van de historische binnenstad, 'menselijke' aspecten zoals hinder en veiligheid bij hoogbouw en de architectonische kwaliteit van hoogbouw. Op de belangrijkste thema's wordt hieronder in het kort ingegaan.

- hoogbouw in de historische binnenstad
In de concept nota Hoogbouwvisie Den Haag wordt de historische binnenstad en gebieden met de status van Beschermd Stadsgezicht aangegeven als 'hoogbouwvluw' en de ontwikkeling van hoogbouw in deze gebieden als ongewenst. Uit de commissievergadering en ook uit de inspraak blijken twijfels over de eenduidigheid van deze formulering. Aan deze bezwaren wordt tegemoet gekomen. Voor alle duidelijkheid wordt de formulering aangepast naar 'In de historische binnenstad en in gebieden met de status van Beschermd Stadsgezicht wordt hoogbouwontwikkeling nadrukkelijk tegengehouden'.

- hinderaspecten bij hoogbouw
Naar aanleiding van de eerste gemeentelijke hoogbouwnota 'Hoogbouw in het Haagse stadsbeeld' (1993) heeft Den Haag stedenbouwfysische beleidsregels opgesteld waarmee stedenbouwkundige plannen en nieuwbouwinitiatieven getoetst kunnen worden op hun (mogelijk negatieve) invloed op het stedenbouwfysische klimaat van de omgeving. Deze beleidsregels zijn vastgelegd in de notities 'Windhinder rond nieuwbouw' en 'Bezonning rond nieuwbouw' (beiden 1996). De notitie Windhinder rond nieuwbouw is van toepassing op stedenbouwkundig plannen en op nieuwbouw van meer dan 25 meter hoogte die meer dan 50% boven de gemiddelde hoogte van de omliggende bebouwing uitsteekt. In de notitie worden een 'hindercriterium' en een 'gevaarcriterium' gehanteerd. Het 'hindercriterium' bestaat uit maximale grenswaarden voor toelaatbare jaargemiddelde windsnelheden op hoofdhoogte. Voor verschillende typen stedelijk gebied (functiecategorieën) worden verschillende eisen gehanteerd, afgestemd op de daar plaatsvindende activiteiten. Voor 'doorloopgebieden' (openbare wegen, trottoirs, fietspaden, parkeerplaatsen) is de maximale toelaatbare jaargemiddelde windsnelheid 3,2 m/s; voor 'slentergebieden' 2,4 m/s (winkelcentra, parken, gebouwgangen, voetpaden); voor 'verblijfsgebieden - korte duur' 1,9 m/s (pleinen en sportvelden) en voor 'verblijfsgebieden - lange duur' 1,8 m/s (terrassen, zwembaden, openluchttheaters). Het 'gevaarcriterium' richt zich op de toelaatbare kansen op gevaar. Dit gebeurt door het stellen van een maximaal aantal uren per jaar dat een uurgemiddelde windsnelheid van 14,4 m/s op hoofdhoogte nog toelaatbaar is. Voor de boven genoemde functiecategorieën is het maximaal toelaatbare aantal 90 uur, voor hoofdingangen van gebouwen maximaal 45 uur.

De notitie Bezonning rond nieuwbouw richt zich op het voorkomen van een ongewenste vermindering van de verblijfskwaliteit van gebouwen en openbare ruimte door een afname van de bezonning in de omgeving van nieuwbouw. De notitie is van toepassing op stedenbouwkundig plannen en op bouwplannen waar gemeentelijke medewerking vereist is en indien de gemeente dat wenst. Beide plansoorten moeten voorzien zijn van een bezonningsparagraaf respectievelijk een bezonningsonderzoek waarin:

- die plekken in het plangebied in beeld gebracht zijn waarin de minimaal geëiste bezonningsduur in de relevante periode (2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot 21 oktober) in relatie tot de beoogde functie kritisch is
- die plekken in beeld gebracht zijn waar de bezonning bij realisatie van het plan zal afnemen, alsmede de mate van de afname
- aparte aandacht wordt besteed aan de bezonning van woningen en aan openbare/semi-openbare ruimten met een recreatieve functie.

Met beide beleidsnotities loopt Den Haag vooruit op de landelijke wet- en regelgeving omdat er voor deze stedenbouwfysische aspecten (nog) geen landelijk geldende richtlijnen zijn. Alles afwegende hechten wij eraan om de bestaande regelgeving met betrekking tot de stedenbouwfysische aspecten in hun huidige vorm te handhaven omdat zij bij de ontwikkeling van stedenbouwkundige plannen en bouwplannen voldoende houvast biedt bij het voorkomen van ongewenste situaties.

S veiligheid en hoogbouw

Bij veiligheid in verband met hoogbouw wordt onderscheid gemaakt tussen de veiligheid tijdens de bouw van een hoogbouwproject en de veiligheid in het gebruik. De veiligheidseisen die *tijdens de uitvoering* aan een (hoogbouw)project gesteld worden richten zich op de veiligheid van derden en buitenstaanders én op de veiligheid van de uitvoerenden. Voor de veiligheid van de uitvoerenden geldt de Arbo-wet; deze eisen gelden landelijk en de gemeente heeft er geen invloed op. De eisen aan de veiligheid van de omgeving zijn deels vastgelegd in de Hinderwet (wet milieuhinder) en worden gecontroleerd door de buiteninspecteurs van DSO/Bouwen en Monumentenzorg; de hinderwet regelt bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de omgeving door hulpdiensten tijdens de bouw. Daarnaast heeft Den Haag in 1996 een 'Handboek bouwveiligheid' opgesteld waarin bijvoorbeeld de criteria zijn vastgelegd waaraan een bouwplaats moet voldoen als er in de openbare ruimte wordt gebouwd. Hierin zijn bijvoorbeeld veiligheidszones gedefinieerd rond nieuwbouwprojecten. De afmetingen van deze zones zijn gedefinieerd in relatie tot de hoogte van het bouwwerk (bij 12

meter hoogte geldt bijvoorbeeld een veiligheidszone van 3 meter, bij 100 meter hoogte geldt een zone van 12 meter; voor nog hogere gebouwen worden de betreffende tabellen geïnterpoleerd). De veiligheid tijdens het gebruik van een (hoogbouw)project is vastgelegd in de Woningwet en het Bouwbesluit en is gericht op de veiligheid van bewoners, gebruikers en van hulpdiensten. Daarin zijn toetsbare eisen aan gebouwen tot 70 meter hoogte opgenomen (zoals bijvoorbeeld eisen aan de brandwerendheid van materialen of het minimale aantal, de minimale afmetingen en de maximale lengte van vluchtwegen). De veiligheidsmaatregelen in gebouwen met meer dan 70 meter hoogte moeten gelijkwaardig zijn aan die in lagere bebouwing. Om die gelijkwaardigheid te bereiken zijn meestal extra maatregelen boven op de maatregelen aan lagere bebouwing nodig (bijv. een sprinkler-installatie).

S architectonische kwaliteit bij hoogbouwontwikkeling

De concept nota Hoogbouwvisie Den Haag is een *stedenbouwkundig* document en geeft de stedenbouwkundige kaders aan voor mogelijke hoogbouwontwikkelingen in de stad: het 'of', het 'waar' en het 'wat' van mogelijke hoogbouwinitiatieven. Het 'hoe' maakt deel uit van de kwaliteitstoets van afzonderlijke hoogbouwplannen binnen de gegeven stedenbouwkundige kaders. De stedenbouwkundige toetsingscriteria zijn vastgelegd in de bijlage 'Kwalitatieve aandachtspunten bij hoogbouwontwikkeling'. Met betrekking tot architectonische toetsingscriteria voor hoogbouwinitiatieven verwijst de nota naar eisen die opgesteld worden na de besluitvorming over de Hoogbouwvisie.

Op dit moment bestaan in Den Haag geen als zodanig geformuleerde architectonische toetsingscriteria voor een welstandelijke beoordeling van (hoog)bouwinitiatieven. De toets op de architectonische kwaliteit voor nieuw- en verbouwplannen ligt bij de Welstandscommissie die als onafhankelijk adviesorgaan van burgemeester en wethouders fungeert en daarbij -al dan niet expliciet- een normstellende rol vervult. In deze situatie zal naar aanleiding van een wijziging van de Woningwet (inwerkingtreding voorzien per 1 januari 2002) verandering komen. De wijziging richt zich onder meer op het vergroten van de transparantie van het Welstandstoezicht en komt neer op het beginsel 'geen welstandstoets zonder welstandscriteria'. Welstandsadviezen mogen formeel dan alleen nog worden uitgebracht als de gemeenteraad vooraf welstandscriteria heeft vastgesteld. Daarom is de gemeente Den Haag begonnen met het opstellen van een Welstandsnota waarin voor alle activiteiten waarvoor een bouwvergunning is vereist, gebieds- dan wel objectgerichte criteria worden opgenomen. Dit project bevindt zich nu in de eerste stap, het opstellen van een concept Kaderkaart Welstandsnota Den Haag. Deze bestaat uit een stedenbouwkundig-architectonische analyse van de gehele stad (concept Kaderkaart Welstandsnota) en leidt tot een typologische gebiedsindeling (waarvoor in het vervolg gebiedsgerichte criteria opgesteld moeten worden) en tot het benoemen van relevante onderwerpen of thema's waarvoor in het vervolg objectgerichte criteria moeten worden opgesteld. De concept Kaderkaart Welstandsnota Den Haag (volgens planning concept gereed zomer 2001) formuleert daarmee de opgaven voor subnota's gericht op gebieds- en objectgerichte criteria. In de tweede fase van het opstellen van de Welstandsnota worden deze subnota's als 'bouwstenen' van de Welstandsnota geconcretiseerd (volgens planning: zomer 2001 tot voorjaar 2002). Gezien het belang van de impact bij hoogbouwontwikkeling op het stadsbeeld - waarbij vanzelfsprekend de architectonische uitwerking van een uitzonderlijke kwaliteit moet zijn - zal 'hoogbouw' een onderwerp worden van een van de subnota's, op te stellen door de DSO in nauw overleg met de welstandscommissie. In deze subnota zal naast andere algemene architectonische kwaliteiten vanuit de landmarkfunctie van hoogbouw met name aandacht besteedt worden aan de relatie van hoogbouw met het maaienveld.

4. De inspraak

Op 28 maart 2001 heeft de gecombineerde commissie ROSV/VBBS/EP/LMS de concept nota Hoogbouwvisie Den Haag vrijgegeven voor inspraak. De inspraakperiode was van 19 april tot en met 17 mei 2001. Uit de inspraakreacties komt een uiteenlopend aantal onderwerpen naar voren, die deels tot aanpassing van de nota geleid hebben. De bijlage 'Inspraakrapport' geeft een totaaloverzicht van de ingebrachte schriftelijke zienswijzen en de reacties daarop. Enkele onderwerpen die bijzondere aandacht verdienen worden hieronder toegelicht. Uitgangspunt bij de reacties op de verschillende zienswijzen uit de inspraak is dat de Hoogbouwvisie Den Haag niet een plandocument is om hoogbouw te ontwikkelen maar een beleidsdocument, het stedenbouwkundig kader voor mogelijke hoogbouwontwikkelingen.

S Hoogbouw als onderscheidend middel

De concept nota Hoogbouwvisie Den Haag schetst de ambities van Den Haag als knooppunt van besluitvorming in de Deltametropool en de betekenis van hoogbouw als middel om dit te bereiken. Hoogbouw wordt daarbij door het gemeentebestuur gezien als instrument om die kenmerkende en contrasterende kwaliteiten verder aan te scherpen waarmee de stad zich wil profileren: als dynamische werkstad, vitale badplaats én als comfortabele woonstad. Uit de inspraak blijken twijfels over de geschiktheid van hoogbouw om deze ambities waar te maken. De gemeente hecht zeer veel waarde aan het bereiken van de geschetste ambities en aan de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden van Den Haag. Hieraan kan, gezien de noodzaak tot een efficiënt ruimtegebruik in de stad, de mogelijkheden voor het ontstaan van hoogwaardige intensieve stedelijke milieus en de communicatieve eigenschappen van deze bouwvorm hoogbouw een belangrijke en positieve bijdrage leveren. Juist de communicatieve eigenschappen van hoogbouw zijn voor Den Haag van cruciaal belang: gezien de perifere ligging van de stad aan de kust en aan de 'buiten'kant van de grote verbindingen van de metropool (spoorlijnen en snelwegen), is Den Haag aangewezen op *visuele* middelen om uitdrukking te geven aan haar betekenis en hoogbouw is hiervoor een bij uitstek geschikt middel. Dit neemt niet weg dat de stad zich ook in de belevingswereld van bewoners en bezoekers van Den Haag als een van de belangrijke centra in de Randstad moet en wil profileren. Daarnaast is het onderscheidend vermogen van hoogbouw afhankelijk van de stedenbouwkundige en de architectonische uitstraling ervan. In stedenbouwkundig opzicht is het Haagse karakter gewaarborgd door de specifieke configuratie van concentraties van hoogbouw parallel aan de kust en kralensnoeren met incidentele hoogbouw loodrecht op de kust. Alles afwegende blijft het gemeentebestuur van mening dat hoogbouw een belangrijke rol als onderscheidend middel kan vervullen.

S Scheveningen-Bad

In de concept nota is ruimte gelaten voor nieuwe hoogbouw tot 70 meter hoogte in Scheveningen-Bad ('jachts'). De redenen hiervoor staan verwoord in het concept Masterplan Scheveningen-Kuststrook (maart 2001): Scheveningen-Bad is bij uitstek het deel van de kuststrook voor intensieve menging van functies en

een hoge mate van verdichting; het vraagstuk van effectief ruimtegebruik is hier nadrukkelijk aan de orde.

De gemeente wil naast een inzet op toerisme en recreatie ook de woonfunctie in Scheveningen-Bad behouden en waar mogelijk versterken. Vanuit de inspraak wordt betwijfeld of hoogbouw een geëigend middel is voor de versterking van de toeristische attractiviteit van de badplaats en voor het versterken van de woonfunctie. Er wordt op gewezen dat verbetering van de openbare ruimte en verbetering van de kwaliteit van de toeristische voorzieningen veel belangrijker zijn voor de vitaliteit van de badplaats en dat de bereikbaarheid van de badplaats nu als slecht is. Alles afwegende blijven wij bij de aangegeven mogelijkheden van nieuwe hoogbouw in Scheveningen-Bad. De badplaats biedt een bijzonder woonmilieu dat nergens anders in Den Haag (of zelfs in Nederland) te vinden is, daarnaast zorgt de aanwezigheid van voldoende bewoners voor betrokkenheid bij de woonomgeving en voor een zekere mate van levendigheid en sociale controle. Om aan de dubbele doelstelling van de versterking van wonen en toerisme te voldoen kan hoogbouw een effectief middel zijn. Het is geen doel op zich maar een mogelijkheid om op een klein gebied met schaarse bouwruimte nieuwe programma's toe te kunnen voegen. Het nadrukkelijk beperken van hoogbouw mogelijkheden zou de ontwikkelingskansen van de badplaats verminderen en als negatief effect de druk op de kwetsbare gebieden buiten de badplaats opvoeren. De stelling dat de kwaliteit van de openbare ruimte en de kwaliteit van de voorzieningen van veel groter belang is voor de badplaats dan bouwen in de hoogte wordt onderschreven. Deze aspecten worden dan ook in het Masterplan Kuststrook als speerpunten benoemd voor de gewenste kwaliteitslag. Juist hoogbouw biedt echter de kans om een betrekkelijk groot programma op een betrekkelijk klein oppervlak te kunnen realiseren en daarmee waardevolle openbare ruimte op het maaiveld onbebouwd te laten. Het belang van een kwalitatieve ontwikkeling van de badplaats blijft in de Hoogbouwvisie nadrukkelijk aangegeven. Dit geldt ook voor een verbeterde bereikbaarheid per openbaar vervoer en auto als voorwaarde voor nieuwe hoogbouwontwikkeling.

S Wijnhavenkwartier (voorheen JuBi-kavel)

In de concept nota Hoogbouwvisie Den Haag wordt in de strook Wijnhavenkwartier/Centraal Station/Grotiusplaats incidentele toevoeging van hoogbouw in de buitencategorie (100-140 meter) mogelijk gemaakt. Vanuit de inspraak wordt hiertegen bezwaar aangetekend omdat deze bouwhoogte niet te verenigen zou zijn met het uitgangspunt van een olopemde bebouwingshoogte tussen het Spui en het Centraal Station ter bescherming van het historische stadsgezicht, in het bijzonder van de Nieuwe Kerk. Met het oog op de eerder genoemde ambities van de gemeente als knooppunt van besluitvorming in de Deltametropool én de functionele en maatschappelijke betekenis van de strook Wijnhavenkwartier/Centraal Station/Grotiusplaats als het economische zwaartepunt van Hoog Hage plus is juist in dit gebied hoogbouw een geëigend middel om aan de doelstellingen van de gemeente te voldoen. Alles overwegende blijft het gemeentebestuur waarde hechten aan de realisering van hoogbouw in de buitencategorie in dit gebied. De nota is op dit punt dan ook aangepast. Met het oog op de cultuur-historische waarde van het Beschermd Stadsgezicht zal bij de beoordeling van planinitiatieven in dit gebied en in het bijzonder in het Wijnhavenkwartier de stedenbouwkundige en de architectonische kwaliteit zeer zwaar wegen. Hieronder vallen onder andere de compositie, de hoogteopbouw en de relatie met de omgeving, in het bijzonder met het Beschermd Stadsgezicht en de Nieuwe Kerk. Een uitzonderlijke categorie hoogbouw eist een uitzonderlijke stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit.

S Rivierenbuurt

In de concept nota wordt aangegeven dat voor de Rivierenbuurt op termijn gerekend moet worden met een substantiële intensivering van het gebied, waarbij langs de historische entree Zieken/Spui een 'kralensnoer' van incidentele hogere bebouwing met maximaal 50 meter hoogte is toegestaan. Uit de inspraak blijken twijfels aan de integrale intensivering van het gebied. In de Rivierenbuurt, op dit moment onderwerp van stedenbouwkundige studies, zal naar verwachting alleen sprake zijn van een integrale ophoging van de gemiddelde bouwhoogte met enkele lagen. Langs de historische entree Zieken/Spui zijn de bepalingen van een entree geldig (een 'kralensnoer' van incidentele hogere bebouwing van 50 meter hoogte). Dit afwegende worden de bezwaren afgewezen.

S Zuidwest rand

In de concept nota wordt aan de Zuidwest rand van de stad hoogbouw incidenteel toegestaan met een maximale hoogte van 70 meter. De bezwaren hiertegen richten zich enerzijds op het aantasten van een van de sterkste karakteristieken van Den Haag (groene stad), anderzijds wordt incidentele hoogbouw hier alleen mogelijk geacht mits de hoogbouw een verrijking vormt van de stedenbouwkundige context. Den Haag is bezig om de zuidwestelijke stadsrand nadrukkelijk bij de stad te betrekken door een stapsgewijze transformatie van (verouderd) glastuinbouwgebied naar stedelijk gebied (groene woonmilieus in lage dichtheden, water, groen, recreatiemogelijkheden). Door die transformatie wordt het groene en recreatieve karakter van de stadsrand juist versterkt; hoogbouw kan daarbij een middel zijn om efficiënt met de ruimte om te gaan. De voorwaarden waaronder bij dergelijke transformaties incidentele hoogbouw mogelijk is zijn in de concept nota aangegeven in relatie tot de stedenbouwkundige context: hoogbouw is mogelijk als oriëntatiepunten vanuit de stad of als markering van een bijzondere plek in de omgeving. Onder deze voorwaarden vormt hoogbouw naar mening van het gemeentebestuur juist een verrijking van de stedenbouwkundige context. Dit overwegende worden de bezwaren afgewezen.

S Rijswijkseplein

In de concept nota Hoogbouwvisie Den Haag worden de entrees naar Hoog Hage plus (Schenkade/Prinses Beatrixlaan en Rijswijkseplein) beschouwd als ruimtelijk zeer belangrijke locaties die door middel van hoogbouw in de buitencategorie (100 – 140 meter) gemarkeerd kunnen worden. Uit de inspraak blijkt dat de mogelijkheid van hoogbouwontwikkeling van deze categorie op het Rijswijkseplein op grote bezwaren stoot. De bezwaren richten zich daarbij niet alleen op de mogelijke hoogte maar ook op andere aspecten van mogelijke nieuwbouw op het Rijswijkseplein zoals de parkeerdruk in de buurt, de nu al zeer grote verkeersdruk op het Rijswijkseplein en ook op mogelijke nieuwbouw aan zich; er wordt veelvuldig geopteerd om het betreffende kavel onbebouwd te laten en te gebruiken voor een groene invulling. Naar mening van het gemeentebestuur illustreert het afwegingsproces rond het voorliggende hoogbouwinitiatief voor het Rijswijkseplein helder de beoogde werking van de hoogbouwvisie als een beleidsinstrument. Bij de afweging van de mogelijkheden voor nieuwbouw vindt een integrale afweging van de verschillende aspecten en belangen

plaats, waaronder de bouwhoogte. Dit alles overwegende blijft het gemeentebestuur grote waarde hechten aan de mogelijkheid om de entrees naar Hoog Hage plus, waaronder het Rijswijkseplein, te markeren met hoogbouw in de buitencategorie.

S Schenkstrook

In de concept nota worden ook mogelijke gebieden voor hoogbouwontwikkeling op termijn aangegeven: de A4/A12-zone, die tot het grondgebied van Den Haag kan gaan horen en de zone parallel aan de spoorlijn Rotterdam-Den Haag-Amsterdam. Bij de spoorzone wordt in eerste instantie gedacht aan de verdere ontwikkeling van Hoog Hage plus, met een intensief stedelijk gebied tussen het NS-station LvNOI en het Laakhavengebied over het Carrefour heen. Op nog langere termijn wordt een verdere uitbreiding van hoogbouw in de spoorzone in de richtingen van station Mariahoeve en station Moerwijk als denkbaar aangegeven. Uit de inspraakreacties blijkt dat een eventuele uitbreiding van hoogbouw in de Schenkstrook bezwaren oproept, dit in verband met de ecologische waarde van het gebied (de veenstroom Schenk) en in verband met de cultuur-historische waarde van daar gesitueerde monumenten (een 17^e eeuwse molen). Alles overwegende wordt aan deze bezwaren tegemoet gekomen en wordt een mogelijke uitbreiding van de hoogbouwzone in de richting van station Mariahoeve niet opgenomen in de hoogbouwvisie.

5. Conclusies

Naast enkele verhelderende redactionele veranderingen in de tekst en de tekeningen is de nota Hoogbouwvisie Den Haag op twee punten gewijzigd: de ruimte voor realisering van hoogbouw in de buitencategorie in het Wijnhavenkwartier en het ook op de langere termijn niet toestaan van hoogbouwontwikkelingen in de spoorzone tussen station LvNOI en station Mariahoeve.

Gezien het bovenstaande stellen wij u voor, gelet op het advies d.d. 4-7-2001 van de commissies voor Ruimtelijke Ordening, Stadsvernieuwing en Volkshuisvesting, voor Verkeer, Binnen-stad en Beschermd Stadsgezichten en voor Leefbaarheid, Milieu en Scheveningen (VVD, PvdA, CDA : vóór, GroenLinks, PPS, SP en HSP: tegen, D66 en ChristenUnie/SGP: stem voorbehouden) het volgende besluit te nemen:

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders,

Besluit:

de nota Hoogbouwvisie Den Haag vast te stellen als stedenbouwkundig toetsingkader voor toekomstige hoogbouwontwikkelingen in Den Haag.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van

De secretaris,

De voorzitter,

De bij dit voorstel behorende bijlagen liggen voor de raadsleden in de leeskamer (map nr. 8) en voor een ieder in het Gemeentelijk Informatiecentrum aan het Spui 70 ter inzage.

Burgemeester en wethouders van Den Haag.

De secretaris,
J.A.M. Kroese-Duijsters.

De burgemeester,
W.J. Deetman.