

M. Norder

Gemeente Den Haag

Retouradres: Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

De voorzitter van de Commissie Ruimte

Uw brief van

Uw kenmerk

Ons kenmerk

DSO/2012.1281 – RIS 252788

Doorkiesnummer

070 - 353 4686

E-mailadres

Aantal bijlagen

3

Datum

23 oktober 2012

Onderwerp

Evaluatie structuurvisie

Geachte voorzitter,

In november 2005 heeft de gemeenteraad de structuurvisie Den Haag 2020 Wéreldstad aan Zee vastgesteld. Daarmee beschikte Den Haag voor het eerst sinds lange tijd weer over een actuele lange termijn visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. De looptijd van de structuurvisie is nu bijna halverwege. Een goed moment om terug te kijken in hoeverre de beleidsvoornemens zijn gerealiseerd. Bij de vaststelling van de structuurvisie in de gemeenteraad is destijds afgesproken om in 2012 te bezien in hoeverre de bevolkingsontwikkeling aanleiding zou geven tot aanpassing van de groeiambities.

Op 9 mei 2012 is in overleg met de commissie Ruimte de reikwijdte en opzet van de evaluatie besproken. Daarbij is afgesproken om de nadruk te leggen op de ruimtelijke aspecten van de structuurvisie en daarbij aandacht te besteden aan de volgende thema's: internationaal profiel, benutting ligging aan zee, ruimtelijke kaders, binnenstedelijk bouwen en transformatie, regionale samenwerking, bereikbaarheid, investeren in groen en openbare ruimte, samenhang met voorzieningen, bevolkingsontwikkeling, werkgelegenheidsgroei, differentiatie woningvoorraad, gemiddelde woningbezetting en financiering. Afgesproken is verder de evaluatie te beperken tot de structuurvisie als instrument en de doorwerking ervan. De masterplannen die als uitwerking van de structuurvisie zijn opgesteld vormen geen onderdeel van deze evaluatie.

Op basis van de reikwijdte en opzet is een rapportage evaluatie structuurvisie opgesteld. Deze is bijgevoegd (bijlage 1). Uit de resultaten per inhoudelijk thema zijn aandachtspunten voor de komende periode af te leiden. Samen met gevolgen van veranderingen in de context is dit richtinggevend voor het verder werken aan de realisatie van de doelen van de structuurvisie.

De onderbouwing van de feiten en cijfers in het evaluatierapport zijn opgenomen in een bijlage: Feiten en Cijfers (bijlage 2). Op een aantal losse factsheets (bijlage 3) staan de resultaten die bereikt zijn in vier van de vijf kanszones uit de structuurvisie. Alleen voor de Schakelone Lozerlaan is dit niet gebeurd, aangezien hier geen grootschalige ontwikkelingen ter hand zijn genomen.

Inlichtingen bij

Resultaten evaluatie structuurvisie

Internationaal profiel

Met de structuurvisie heeft het profiel van internationale stad van vrede en recht, zoals in de negentiger jaren geleidelijk opgebouwd, ook ruimtelijk een gezicht gekregen en wordt er meer gestuurd op het uitbouwen van dat profiel. Dat is een goede, scherpe en fundamentele keuze geweest. De internationale sector (overheid en bedrijfsleven) levert nu een belangrijke bijdrage aan de economische ontwikkeling van stad en regio. Deze economische groei gaat gepaard met een ruimtelijke kwaliteitsimpuls. Aansprekende resultaten zijn onder meer de nieuwbouw voor Europol, een plan voor een nieuw gebouw voor Eurojust aan de Jan Willem Frisolaan, een NGO-verzamelgebouw en het Internationaal Strafhof op het terrein van de Alexanderkazerne. Het internationale profiel van Den Haag is onderscheidend en vormt een unieke selling point.

Benutting ligging aan zee

Het belang van de kustzone en de kwalitatieve potentie daarvan zijn met de vaststelling van de structuurvisie opnieuw én stevig op de kaart gezet. In Scheveningen, Kijkduin als de Internationale Zone, is een begin gemaakt met een betere benutting van de ligging aan zee. De kustversterking voor de korte en de middellange termijn is op orde gebracht. De nieuwe boulevard in Scheveningen-Bad zorgt voor een belangrijke kwalitatieve impuls in de openbare ruimte. De nieuwe inrichting nodigt uit om te flaneren en door de nieuwe beplanting is het duinmilieu nu ook voelbaar in de badplaats zelf. In Scheveningen-Haven is de binnenstedelijke ontwikkeling in volle gang. De contracten met een ontwikkelaar voor het Norfolkterrein zijn gesloten. De kustversterking bij Kijkduin heeft extra duingebied en strand opgeleverd. De ambities om van Scheveningen het drukke bruisende tweede centrum te maken, zijn nog niet terug te vinden in de werkgelegenheidscijfers. De nieuwe boulevard biedt kansen voor een betere benutting van het toeristisch potentieel, maar de verwachting is dat de groei van het aantal bezoekers en bestedingen niet vanzelf plaats gaan vinden. Door het nader uitwerken van “stad aan zee” ten behoeve van sport en recreatie en het realiseren van meer combinatiebezoek tussen Scheveningen en de binnenstad kan de ligging aan zee nog beter benut worden.

Ruimtelijke kaderstelling/richtinggevendheid

Ongeveer tweederde van de woningbouwopgave van 30.000 is planologisch verankerd binnen de ontwikkelingsgebieden. Samen met de Agenda voor de Haagse Verdichting, de verruiming van de mogelijkheden voor dakopbouwen en het mogelijk maken van vijflagen in bestemmingsplannen zijn belangrijke stappen gezet om de ambitie om binnenstedelijk te verdichten concreet mogelijk te maken op een wijze die past bij de kwaliteiten van de stad.

Binnenstedelijk bouwen en transformatie

De structuurvisie ging uit van 30.000 extra woningen. In een nieuwe woonvisie en later het IpSO is dit aantal bijgesteld tot een jaarlijkse netto toevoeging van 1.500 woningen. Met een daadwerkelijke netto toevoeging van gemiddeld bijna 1550 woningen per jaar tussen 2005-2011 kan gesteld worden dat aan deze ambitie is voldaan. Met een netto toevoeging van 10.800 woningen is al aan ruim 1/3 van de totaalopgave van 30.000 woningen voldaan. Daarbij dient de kanttekening geplaatst te worden dat het aantal toevoegingen sterk conjunctureel bepaald is waardoor jaarlijkse grote verschillen waarneembaar zijn. De nieuwbouw heeft geleid tot aansprekende binnenstedelijke ontwikkelingen aan onder meer de Leyweg, in de Lijn 11 zone rond de Verademing, in Laakhavens en rond Den Haag Centraal.

Uit de veranderingen in de samenstelling van de woningvoorraad en de verdichting is af te leiden dat er stedelijk gebouwd is. De bovengemiddelde toename van het aantal eengezinswoningen, koopwoningen en particuliere huur toont aan dat er gebouwd is voor de hoge en middeninkomensgroepen. Ook is er flink gebouwd voor de studenten. Bovendien zorgen herhuisvesting en nieuwbouw in het kader van herstructurering ervoor dat er minder wordt “scheefgewoond” en dat er goedkope corporatie- en koopwoningen worden vrijgemaakt. De wachttijd voor een sociale huurwoning is niet toegenomen.

Regionale samenwerking

De structuurvisie heeft haar waarde bewezen als ruimtelijke agenda en lobbydocument ten gunste van (boven)regionale samenwerking.

Op regionaal niveau is het goed gelukt om de inhoudelijke ambities te verankeren in regionaal beleid (Regionaal Structuurplan Haaglanden en Verstedelijkingsstrategie Zuidvleugel). Minder concreet, maar zeker zo belangrijk is dat de structuurvisie een positieve bijdrage heeft geleverd aan de regionale samenwerking en directe contacten met buurgemeenten na de gemeentelijke herindeling (betere relaties met de buurgemeenten).

Op rijksniveau heeft de structuurvisie geholpen om de Haagse ambities op het vlak van internationale stad een plek te geven in de diverse rijksnota's.

Bereikbaarheid

De beleidsambities op het gebied van infrastructuur uit de structuurvisie zijn voor een belangrijk deel gerealiseerd.

Ten eerste is er de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in beter openbaar vervoer, in totaal zo'n € 600 mln. In 2006/2007 zijn de Randstadraillijnen 3, 4 naar Zoetermeer en de Erasmuslijn naar Rotterdam in gebruik genomen. Eind 2009 is een nieuwe tranche investeringen in het openbaar vervoer in werking gezet. Deze omvatten een pakket van ca. € 400 mln. bestaande uit de vervanging van verouderd trammaterieel door nieuwe en grotere voertuigen en de aanpassing en verbetering van railinfrastructuur. Voeg daar aan toe de aanlanding van de Erasmuslijn op CS en het programma levensverlengend onderhoud van het trammaterieel dat niet wordt vervangen, en er ligt een programma van meer dan een half miljard. De eerste delen van dit programma zijn al uitgevoerd. Dit jaar is lijn 2 opgewaardeerd tot Randstadrail. In de jaren 2012-2015 wordt Netwerk Randstadrail verder uitgebreid. Lijn 11 wordt geschikt gemaakt voor breder en comfortabeler materieel. In het kader van het Actieprogramma Openbaar Vervoer (AROV) wordt lijn 9 geschikt gemaakt voor het nieuwe materieel en wordt daar de reistijd verkort. Recent is voor lijnen 15 en 17 in het kader van Beter Benutten geld beschikbaar gekomen om deze geschikt te maken voor het nieuwe materieel in de periode tot 2015. Hierna zullen de lijnen 1 en 19 nog worden aangepakt. De investeringen in infrastructuur en nieuw materieel zijn nodig om de gewenste en verwachte groei van 40% van het openbaar vervoergebruik 2005-2020 mogelijk te maken.

Ten tweede is er gewerkt aan nieuwe projecten om de autobereikbaarheid van de stad op peil te brengen. Een belangrijk resultaat is behaald met het binnenhalen van de benodigde rijksbijdrage voor realisatie van de Rotterdamsebaan. Ook bij de MIRT-Verkenning Haaglanden vormde de structuurvisie een belangrijke basis om voorgestelde verkeersmaatregelen ruimtelijk te onderbouwen. In de lobby hiervoor bleek het van groot belang dat we als stad een ruimtelijke visie op de toekomstige ontwikkeling hebben. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft in het najaar een bestuurlijke voorkeur voor de A4 Passage en Poorten & Inprikkers uitgesproken. Dat betekent dat in de periode tot 2023 een samenhangend pakket aan maatregelen van bijna € 600 mln. door Rijkswaterstaat, de provincie Zuid-Holland en het stadsgewest Haaglanden wordt uitgevoerd om de bereikbaarheid van Haaglanden te verbeteren.

Bij de A4 tussen Leidschendam en Den Haag Zuid wordt een parallelstructuur gemaakt door extra rijbanen voor het doorgaande verkeer toe te voegen. Het ongelijkvloers maken van twee belangrijke kruisingen in de Noordelijke Randweg en verbetering van de Wippolderlaan/Lozerlaan maken de kustzone via de weg beter bereikbaar.

Met het verkeerscirculatieplan is de binnenstad gedeeltelijk autovrij gemaakt. Op deze manier is de binnenstad aantrekkelijker om te wonen, werken en winkelen. Er ontstaat meer ruimte voor voetgangers en fietsers.

Investeren in groen en openbare ruimte

Op regionaal niveau is een aantal belangrijke stappen gezet om groengebieden met elkaar te verbinden (bijv. Zwethzone, Nieuwe Driemanspolder) en stad/land verbindingen te realiseren (bijv. Trekfietstracé).

Binnenstedelijk is er geïnvesteerd in de openbare ruimte en parken. Aansprekende voorbeelden zijn: de herinrichting van het Lange Voorhout, Rabijn Maarsseplein en natuurlijk de nieuwe boulevard in Scheveningen. Hiermee is een belangrijke kwaliteitsslag is gemaakt. Met de Kadernota openbare ruimte zal deze lijn worden doorgetrokken.

Samenhang met voorzieningen

Met de koers die is ingezet met de structuurvisie is er voldoende draagvlak voor een goed voorzieningenniveau. Dit is een belangrijke voorwaarde voor een attractieve stad. De stad blijft zich verder ontwikkelen, waardoor de spreiding over de stad verandert. Een gevolg van beleid is dat voorzieningen zich sterker concentreren. De ontwikkelingen in de binnenstad laten zien dat Den Haag zich ontwikkelt als topwinkelstad.

Op (inter)nationaal niveau is het aanbod versterkt door een aantal topvoorzieningen aan de stad te binden, zoals University College, Institute for Global Justice en de Europese School. Nieuwe inspanningen blijven echter nodig om ook in de toekomst internationaal concurrerend te kunnen zijn. De benutting van het toeristisch-recreatieve potentieel van de kust - en Scheveningen-Bad in het bijzonder - blijft een opgave.

Bevolkingsontwikkeling

Vanaf 2008 is de Haagse bevolking nog sneller gegroeid dan ten tijde van het opstellen van de structuurvisie werd voorzien. Het in 2020 beoogd inwoneraantal van 505.000 is in 2012 al gehaald. Deze recente snelle groei is niet het gevolg van de woningbouw zoals ten tijde van de Vinex, maar vooral het gevolg van migratie. Prognoses wijzen op een aanhoudende bevolkingsgroei in de Randstadprovincies op korte en langere termijn. Een doorgroei naar 515.000 inwoners in 2020 lijkt alleszins realistisch, maar migratie is en blijft in de prognoses de grootste onzekerheid. De invloed van de woningbouwproductie op de bevolkingsontwikkeling is minder groot dan ten tijde van het opstellen van de structuurvisie werd gedacht. Wel is de woningbouwproductie van invloed op de inkomenssamenstelling van de bevolking. Uit het regionaal inkomensonderzoek (RIO) blijkt dat Den Haag over de periode 2003 t/m 2009 in staat is geweest om meer midden en hoge inkomens te binden.

Werkgelegenheidsgroei

De inzet op het verder uitbouwen van Den Haag als internationale stad en het investeren in stuwende actoren heeft geleid tot groei van de werkgelegenheid, maar niet specifiek in de kennis- en dienstensector. Per saldo heeft er tussen 2005 en 2011 een groei van 12.000 arbeidsplaatsen plaatsgevonden. Daarmee is voor deze periode voldaan aan de ambitie. Bijna de helft van beoogde 30.000 arbeidsplaatsen tot 2020 zijn nu al gerealiseerd. De groei van de werkgelegenheid is ook niet evenredig over de stad gespreid. Ze is vooral terug te vinden aan de randen van de Vinex en centrumzone. Opgemerkt dient te worden dat na de aanvankelijke groei van de werkgelegenheid tot 2009 is de afgelopen jaren een daling te zien.

Milieu en duurzaamheid

Over de ontwikkelingsgebieden waarvoor een PlanMER is opgesteld (Scheveningen-Kust, Lijn 11 zone, Binckhorst en Kijkduin) heeft de Commissie voor de m.e.r. geadviseerd. Ook heeft de Commissie voor de m.e.r. geadviseerd over het PlanMER Haagse Nota Mobiliteit. Uit de advisering van de Commissie voor de m.e.r. komt het beeld naar voren dat de Haagse milieu -en duurzaamheidsambities helder zijn, doch door hoge bebouwing-, bevolkings- en verkeersdichtheid vaak aan de grenzen zit van wat milieutechnisch en wettelijk nog mogelijk is. Bij de uitvoering van de ruimtelijke plannen is daarom specifiek aandacht voor thema's zoals lucht, geluid, natuur, klimaat & energie, water, mobiliteit en gezondheid zeer belangrijk. Daarnaast kan de onderlinge samenhang tussen de milieu- en duurzaamheidsthema's in ruimtelijke strategische keuzes verder worden versterkt. De ruimtelijke structuur en ontwikkeling van de stad is mede bepalend voor wat er uiteindelijk milieu- en duurzaamheidstechnisch mogelijk is.

CO2 uitstoot reduceren is een taaie opgave. In het Klimaatplan uit 2011 is gebleken dat belangrijke onderdelen niet door de gemeente direct te beïnvloeden zijn. Verantwoordelijkheid en hulp van burgers, het bedrijfsleven en de andere overheden zijn nodig. Onderzoeken tonen aan dat groene groei mogelijk is.

Beleidsbetrokkenheid

Brede participatie vanuit de burgers is voorafgaand aan de besluitvorming over de structuurvisie georganiseerd. Het laten participeren van bewoners en belanghebbende voorafgaand aan de besluitvorming was een nieuw fenomeen. Zowel voor de gemeentelijke organisatie als voor de stad was dit “even wennen”. Verder is gekozen voor participatie door professionals en belangengroepen. Gaande het traject is het proces van samenspraak met de stad verder geprofessionaliseerd. Dit heeft de betrokkenheid verhoogd. Duidelijk is dat participatie en betrokkenheid van de stad onderwerp van gesprek blijft. Nu de gemeente zich meer faciliterend opstelt, komt wederom de vraag op “op welke wijze en door wie dit moet worden georganiseerd”.

Inspelen op nieuwe ontwikkelingen

Na vaststelling van de structuurvisie heeft de tijd niet stilgestaan. Nieuwe ontwikkelingen hebben zich voorgedaan waardoor de context waarin de structuurvisie zijn uitwerking moet vinden is veranderd. De wijze waarop de stedelijke ontwikkeling vorm krijgt en de rol van de overheid daarbij is wezenlijk veranderd. Dit heeft gevolgen voor de ontwikkelingsstrategie van de structuurvisie. De rol van de overheid is minder sterk en er is meer ruimte voor privaat initiatief. Daarnaast is er sprake van een verschuiving van sloop/nieuwbouw naar meer transformatie en hergebruik. Met een aantal acties wordt al op deze nieuwe ontwikkelingen ingespeeld:

- IpSO en afspraken met beleggers en ontwikkelaars

De financiële crisis en economische recessie zijn wel aanleiding geweest het uitvoeringsprogramma te faseren en te besluiten tot nadere prioritering in de centrale zone. Dit wordt jaarlijks vastgelegd in het IpSO. Deze fasering en prioritering hebben een krappe planvoorraad tot gevolg. Op korte termijn moet er voor worden gezorgd dat de huidige planvoorraad tot voldoende haalbare plannen leidt, rekening houdend met de beperkte investeringsmogelijkheden van de gemeente. Om dit te bereiken worden (collectieve) afspraken gemaakt met beleggers en ontwikkelaars om ervoor te zorgen dat er voldoende woningen in het juiste segment gebouwd worden. Op middellange termijn moeten meer woningbouwprogramma's planologisch worden verankerd om de planvoorraad op peil te houden.

- Kwaliteitsagenda groei van de stad

De meest recente verwachting op basis van diverse prognoses is dat Den Haag tot 2040 nog verder zal blijven groeien met circa 65.000 inwoners, indien aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Een gezonde economische ontwikkeling met voldoende werkgelegenheid is daarbij belangrijk. Dit biedt enorme potentie voor de ontwikkeling van de stad. Op 6 september 2012 heeft hierover een werkbespreking met de CIE-Ruimte plaatsgevonden.

Conclusie

De structuurvisie Den Haag 2020 “Wéreldstad aan Zee” heeft gezorgd voor een gedeelde visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Den Haag is in de afgelopen jaren een attractieve stad gebleken voor instellingen, bedrijven en bewoners. Door met de structuurvisie in te zetten op een onderscheidend profiel en een hoge leefkwaliteit heeft Den Haag robuuste keuzes gemaakt die aansluiten op de huidige trend van een stedelijke renaissance.

De aanleiding van de evaluatie was om de groeistrategie en ambities in het licht van de actuele situatie te bezien. Uit de evaluatie blijkt dat over de periode 2005-2011 ruim een derde van de woningbouwambities al is gerealiseerd. Jaarlijks zijn wel grote verschillen in de woningbouwproductie waarneembaar. Het aantal van 30.000 nieuwe woningen waarvan in de structuurvisie wordt uitgegaan, hoeft nu niet naar boven te worden bijgesteld. Wel blijven inspanningen nodig om de woningbouwproductie op peil te houden. De keuze voor verdichting die met de structuurvisie is gemaakt, heeft gezorgd een kwaliteitsslag.

De aantrekkelijkheid van de stad is vergroot door de ontwikkeling van nieuwe binnenstedelijke woon- en werkmilieus, de aanleg van hoogwaardige openbare ruimte, verbetering van de bereikbaarheid, het aantrekken van toonaangevende onderwijsvoorzieningen en het faciliteren van internationale instellingen en bedrijven. De binnenstedelijke groei heeft ook bijgedragen aan een betere benutting van de commerciële en maatschappelijke voorzieningen in de buurten en wijken. Hiervan heeft de samenleving geprofiteerd. Qua werkgelegenheidsambities zijn bijna de helft van beoogde 30.000 arbeidsplaatsen tot 2020 nu al gehaald. De laatste jaren trekt de economische crisis echter een wissel op de werkgelegenheidsontwikkeling in de stad. Het blijft daarom van belang om de werkgelegenheid zorgvuldig te monitoren om ervoor te zorgen dat de werkgelegenheidsambitie daadwerkelijk wordt gehaald.

De afgelopen periode is er veel bereikt. Vanzelfsprekend zijn niet alle doelen gehaald. Een structuurvisie heeft vooral betrekking op de lange termijn. Daarnaast zijn een aantal doelen afhankelijk van besluitvorming door andere overheden. De structuurvisie vormde een goed instrument waarmee extern gelobbyd kon worden bij provincie en rijk en waarmee marktpartijen duidelijkheid werd geboden over de kansen/ambities en mogelijkheden om te investeren in de stad. Dit heeft tot verschillende investeringsbeslissingen van derden geleid. Onder andere in de bereikbaarheid van de Haagse regio. Dat deze besluiten afwijken van de inzet zoals geformuleerd in de structuurvisie is het gevolg van de dynamiek in langjarige besluitvormingsprocessen, waarin een breed gedragen resultaat altijd afwijkt van de oorspronkelijk geformuleerde inzet van een enkele actor.

De meest recente verwachting op basis van diverse prognoses is dat Den Haag tot 2040 nog verder zal blijven groeien. In de werkbespreking op 6 september 2012 met de CIE-Ruimte is afgesproken om eerst de resultaten van de evaluatie structuurvisie af te wachten. Eind dit jaar zal er onder de noemer kwaliteitsagenda voor de groei van de stad een verdere discussie over de lange termijn plaatsvinden. Hierbij wordt bezien welke gevolgen de bevolkingsontwikkeling voor de aantrekkingskracht van de stad kan hebben. De samenhang tussen verschillende thema's staat daarbij centraal. Naast woningbouwontwikkeling is het investeren in infrastructuur, openbare ruimte en publieke voorzieningen cruciaal voor een succesvolle stad. Dit is de reden Den Haag nu investeert in de Rotterdamsebaan en het Spuiforum.

Met vriendelijke groet,
de wethouder van Stadsontwikkeling, Volkshuisvesting en Integratie,

Marnix Norder