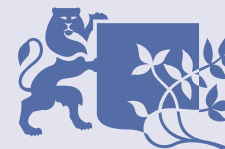


Rijswijk



# Hoogbouwvisie Rijswijk

24 april 2007

Stadhuis, Bogaardplein 15  
Postbus 5305, 2280 HH Rijswijk  
Telefoon (070) 326 19 91  
stadhuis@rijswijk.nl  
www.rijswijk.nl

## Voorwoord / Inleiding

Waarom een hoogbouwvisie?

Regelmatig worden in Rijswijk plannen ontwikkeld en voorgelegd om op een bepaalde locatie hoogbouw te gaan ontwikkelen. Tot nu toe ontbreekt een samenhangende visie op de hoogbouw, waardoor het lastig is om in een breder kader te beoordelen of hoogbouw op een voorgestelde plek wel of niet wenselijk is. Er is daarom behoefte aan een beoordelingskader om de discussie over hoogbouwplannen beter te kunnen structureren.

Status van de hoogbouwvisie

In de hoogbouwvisie worden de bestaande bebouwde situatie en de betekenis van hoogbouw voor de stad geanalyseerd. Op basis van de ruimtelijke structuur, de woningvoorraad en herstructureringsopgaven worden kansrijke zones voor hoogbouw aangewezen. In de overige gebieden wordt hoogbouw in principe uitgesloten. De visie is géén blauwdruk, maar een indicatie voor hoogbouwkansen in Rijswijk.

De hoogbouwvisie is niet uitsluitend een ruimtelijke visie. Bij de vraag of hoogbouw op een bepaalde locatie wel of niet wenselijk is, spelen - naast ruimtelijke - ook functionele, sociale, culturele en economische vraagstukken en argumenten. In de hoogbouwvisie worden deze aspecten kort aangestipt, maar nadere uitwerking in een integrale structuurvisie is nodig om tot goed en volledig overwogen ruimtelijk beleid te komen.

## Inhoud

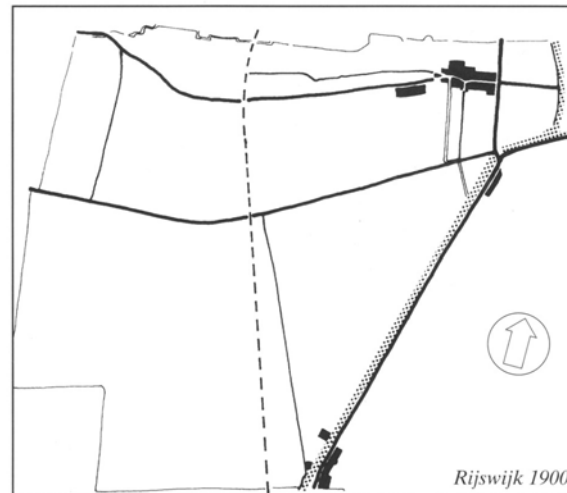
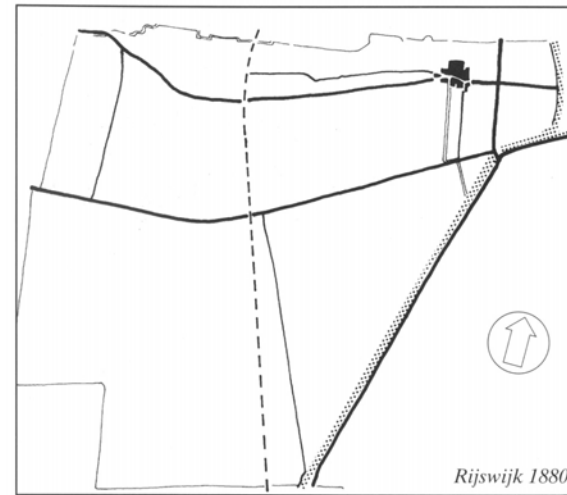
Geschiedenis van dorp en stad	2
Theorie en praktijk	14
Structuur van de stad	24
Woningvoorraad en bevolking	28
Herstructurering	32
De hoogbouwvisie	38
Tot slot	43

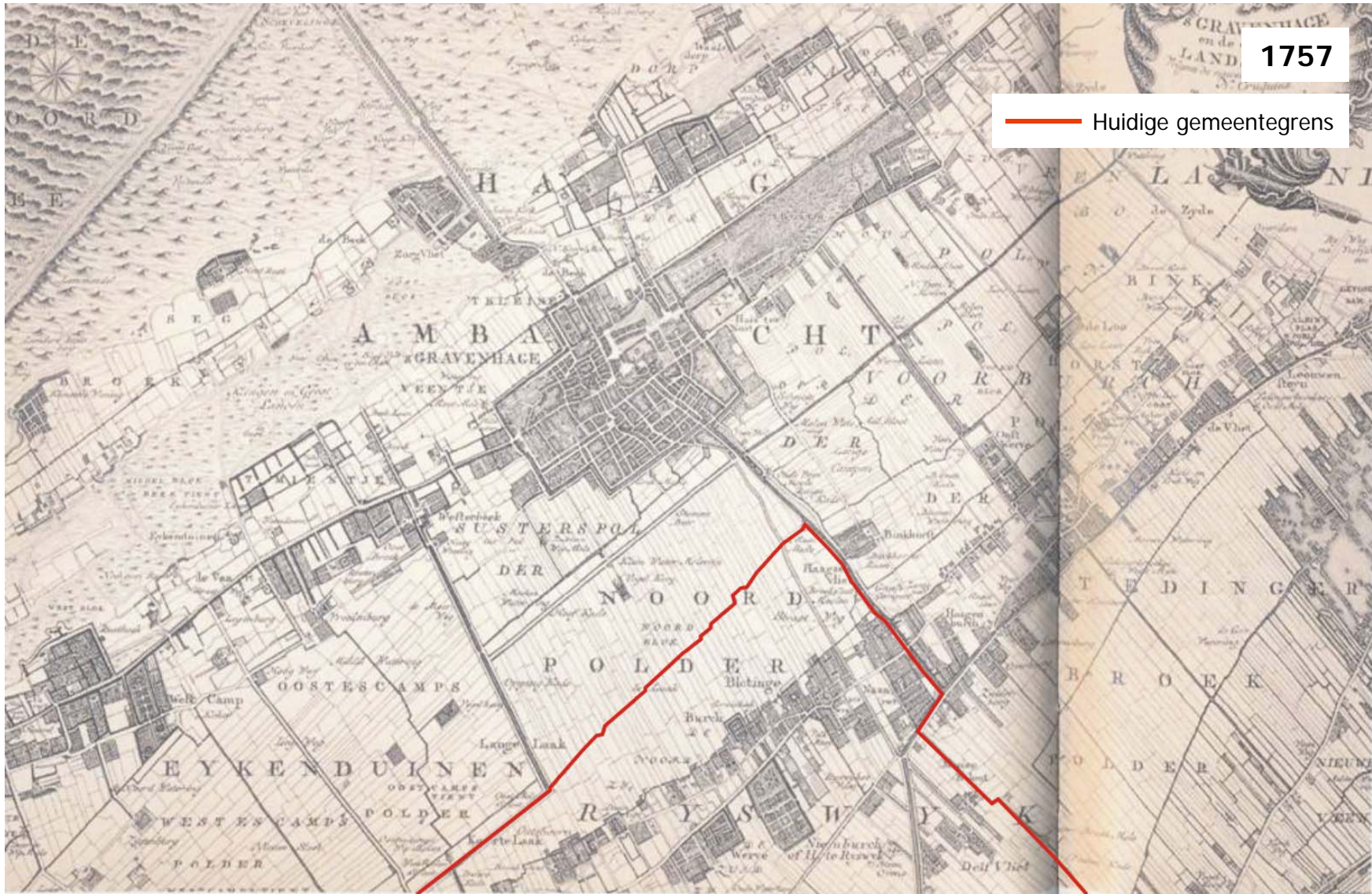
werknummer: 317.008.00

datum: 8 mei 2007

## Geschiedenis van dorp en stad

In de 18e eeuw laat de topografische kaart heel fraai de structuur van de bebouwing in relatie tot het onderliggende landschap zien. Den Haag en Rijswijk vormen langgerekte bebouwingspatronen op de oude strandwallen, waar relatief hoog en droog kan worden gewoond. Het natte veengebied daartussen is vrijwel onbebouwd. Den Haag concentreert zich op het gebied binnen de grachtengordel, in Rijswijk beperkt de bebouwing zich vooral tot de landgoederenzone.





1757

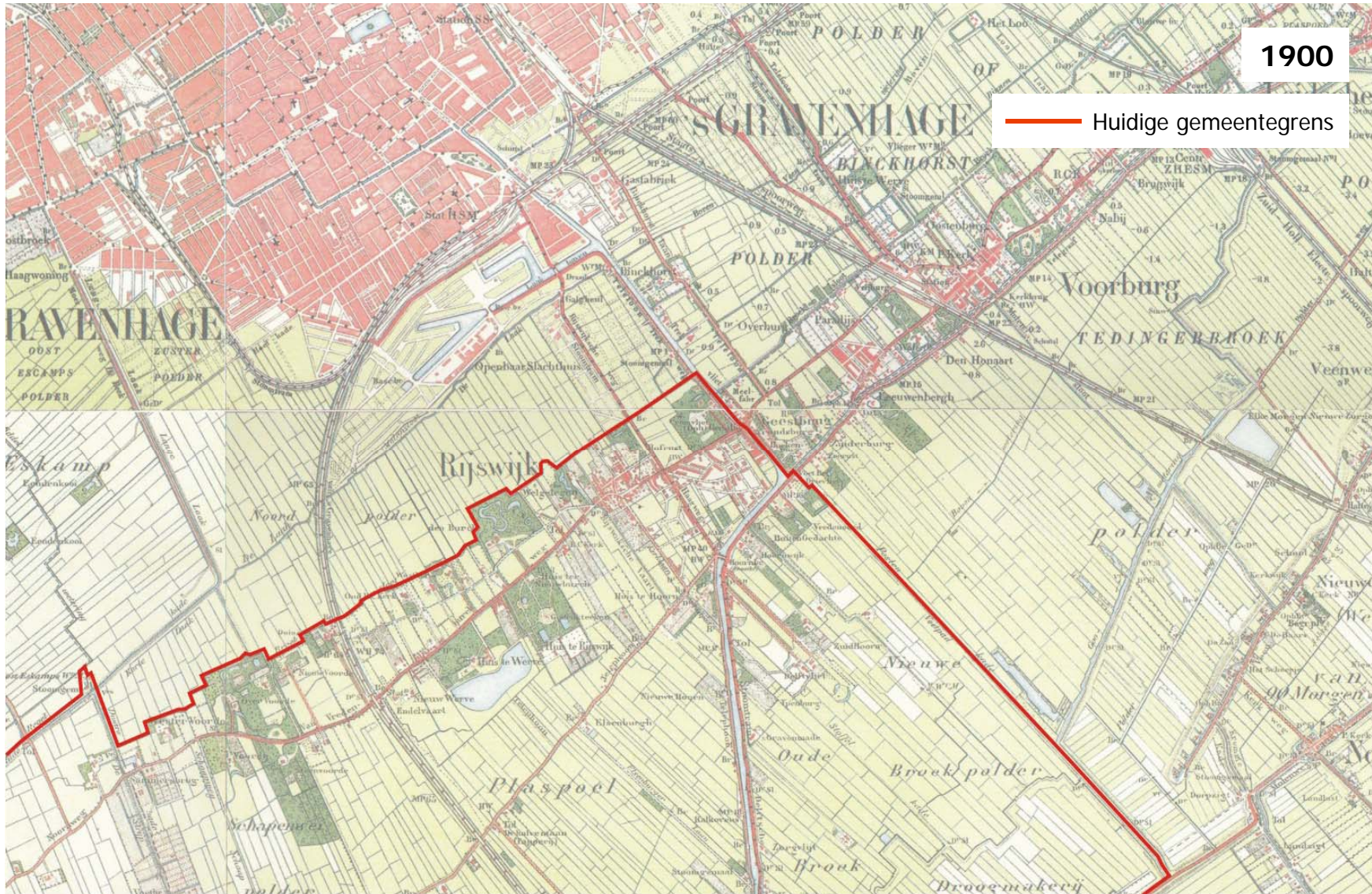
— Huidige gemeentegrens

In 1806 krijgt Den Haag stadsrechten. Omdat de stad nooit een omwalling heeft gekregen, kan (vanaf 1850) op grootschalige wijze worden uitgebreid. Rond 1900 telt de stad al ongeveer 200.000 inwoners. Ten zuiden van de oude binnenstad ontstaan dichtbevolkte arbeiderswijken (tot aan de spoorlijn), terwijl tegen de duinkant voor de rijkere burgers wordt gebouwd.

Rijswijk kent in deze periode een veel bescheidener groei, de oude kern groeit beperkt in oostelijke richting en er verschijnt wat bebouwing langs de Vliet.

Er zit nog altijd een ruime afstand tussen de bebouwde kommen van Den Haag en Rijswijk, maar Den Haag komt steeds dichterbij.



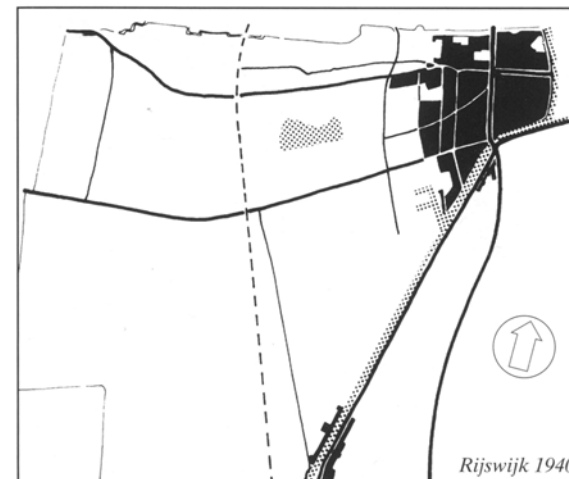
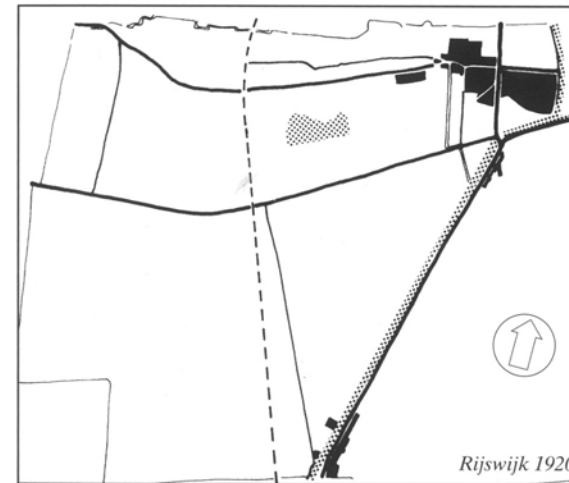


1900

— Huidige gemeentegrens

De Woningwet van 1901 verplicht gemeenten om een officieel uitbreidingsplan te maken. In 1906 verschijnt het Uitbreidingsplan Gemeente Rijswijk (een plan van de Haagse architect Mutters) mede als reactie op de expansiedrift van Den Haag. Een paar zaken vallen op: de tuindorpstructuur negeert het onderliggende (slagen) landschap volledig, De Naald speelt een belangrijke rol als het centrale middelpunt, de noordelijke landgoederenzone wordt zeer ver versmald, en de aantakkingen bij Den Haag zijn al ingetekend.

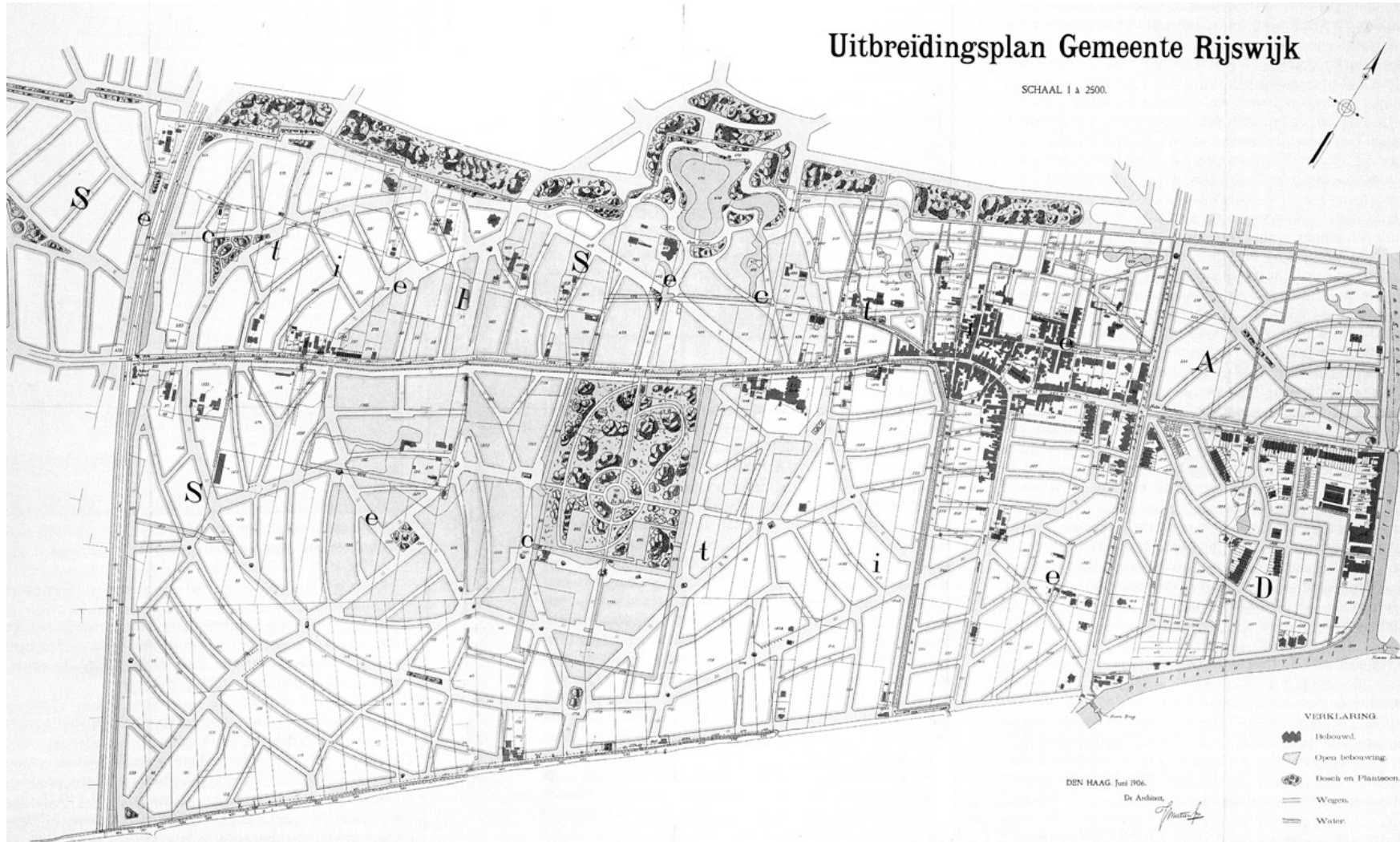
Rijswijk groeit op basis van het uitbreidingsplan in oostelijke en zuidelijke richting, dichtbij de oude kern. De wijk Leeuwendaal wordt bijna geheel volgens de tuindorpgedachte gebouwd. Ook het bouwplan Nieuw Rijswijk en het noordelijke deel van de Bomenbuurt zijn conform het uitbreidingsplan aangelegd. In 1930 kreeg de Voorburgse architect Van der Kloot Meijburg de opdracht om het gehele uitbreidingsplan Mutters te herzien. Hij ontwierp het zogenaamde 'Randplan' (1935), dat zich richt op de randen van de toenmalige bebouwde kom. Kenmerkend is een gelijkmatige uitbreiding in zuidelijke en westelijke richting.





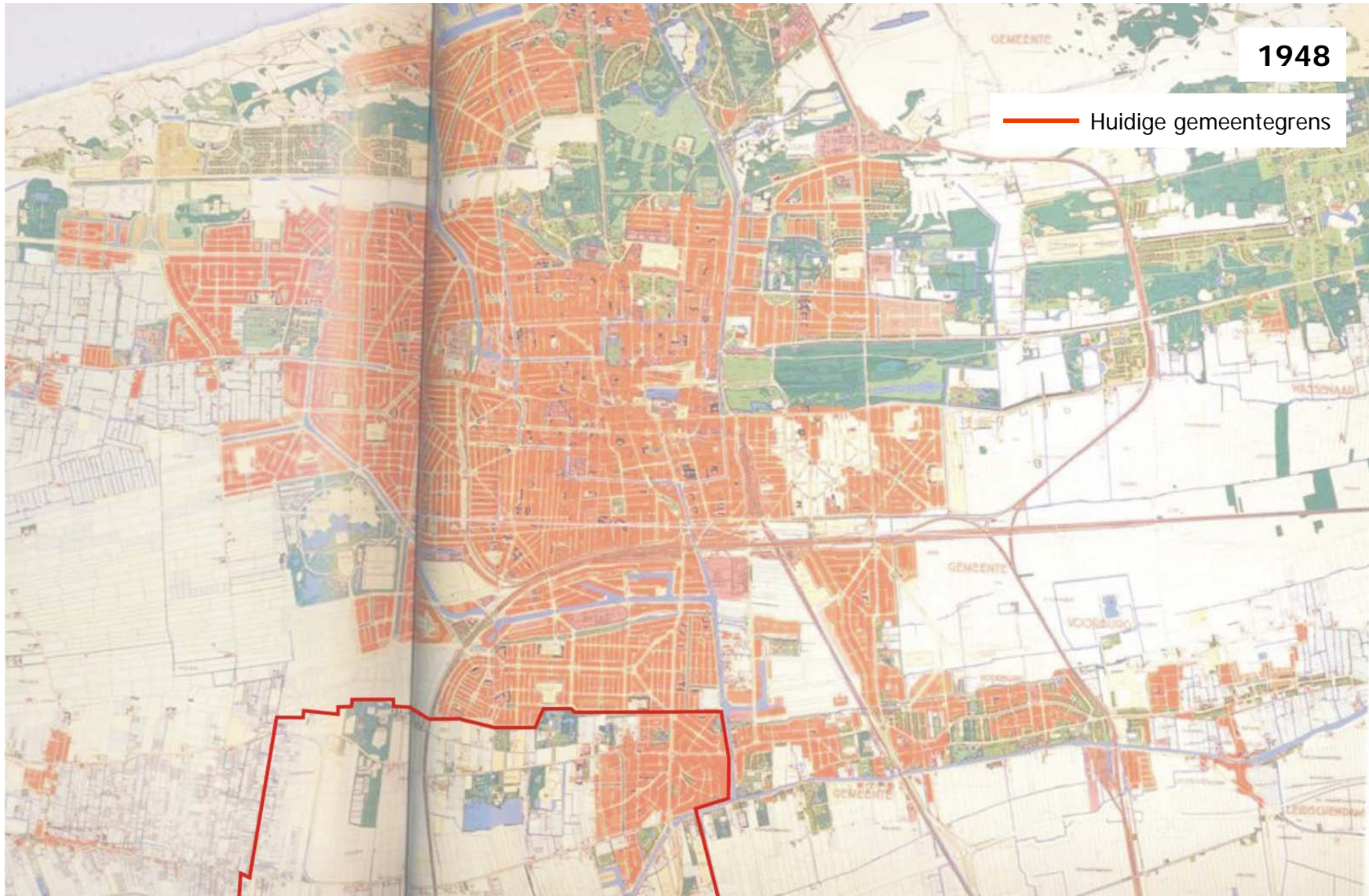
# Uitbreidingsplan Gemeente Rijswijk

SCHAAL 1 à 2500.



De 2e wereldoorlog heeft veel bestaande plannen ingrijpend gewijzigd. Rijswijks groei van na de oorlog moet geheel in relatie tot de wederopbouw van Den Haag worden bekeken. Den Haag heeft na WO II een enorme woningnood, terwijl de fysieke grenzen van de groei al zijn bereikt: Den Haag heeft in zuidelijke richting al tot op de gemeentegrens met Rijswijk gebouwd.

In 1948 wil Den Haag de vijf omliggende gemeenten annexeren om alle woningzoekenden te kunnen huisvesten. Eerder (in 1923) was de voormalige gemeente Loosduinen al samengevoegd met Den Haag. Het 'Structuurplan Groot 's-Gravenhage' (1949) van Dudok gaat geheel uit van annexatie. Rijswijk reageert daarop door zelf heel veel te gaan bouwen. In een periode van ruim 20 jaar (tot begin jaren '70) worden 15.000 woningen en het bedrijventerrein Plaspoelpolder, winkelcentrum in de Bogaard, stadsparken en verschillende sportcomplexen gebouwd dan wel aangelegd. De uitbreiding vindt plaats in westelijke richting, met de bedoeling een barrière op te werpen tegen het oprukkende Den Haag. Daarbij wordt een grote parkruimte uitgespaard.



1948

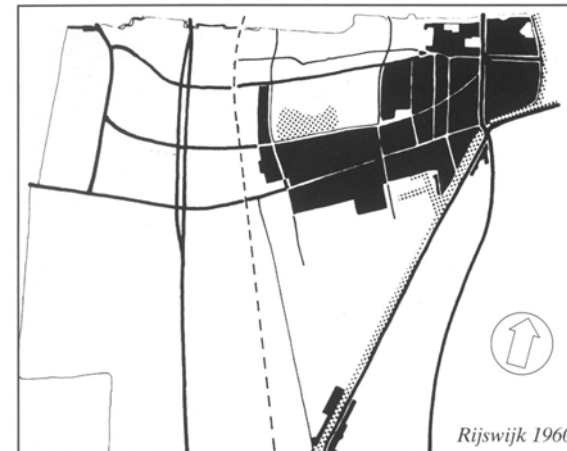
— Huidige gemeentegrens

Voor de uitvoering van de bouwplannen wordt het bureau Verhagen, Kuiper, Gouwetor en De Ranitz ingeschakeld. Vooral De Ranitz houdt zich bezig met Rijswijk. In grote lijnen houdt hij zich aan het structuurplan van Dudok, dat gericht is op aansluiting bij Den Haag. Zowel Dudok als De Ranitz staan sterk onder invloed van de CIAM-gedachte, waarin de scheiding van stedelijke functies als ideaal wordt gezien. Aparte gebieden voor wonen, werken en recreëren met daartussen brede ruime wegen met groenstroken. De bouwblokken in de woonwijken bestaan veelal uit flats in twee, drie of vier verdiepingen die in stroken parallel aan of haaks op elkaar worden geplaatst. De woningen worden gegroepeerd rondom een portiek.

Doordat in een korte tijd zoveel woningen volgens eenzelfde filosofie zijn gebouwd, is een grote homogene woningvoorraad ontstaan.

In de CIAM-gedachte krijgt elke woonbuurt zijn eigen kleine winkelcentrum, kerk en verenigingsgebouw. In Rijswijk zijn deze wijkcentra niet overal van de grond gekomen, door de gelijktijdige bouw van het grote winkelcentrum In de Bogaard.

Vanaf de 60-er jaren neemt het aantal bouwlagen per blok en daarmee de hoogte van de bebouwing snel toe. De woningbehoefte is nog altijd groot en de grond duur. Zo verschijnen de eerste flats van zes verdiepingen en hoger (veelal galerijflats). Ze worden haaks en parallel aan elkaar geplaatst en afgewisseld met lagere bouwblokken en eengezinswoningen. Vooral aan de randen van de wijken en langs de toegangswegen wordt hoogbouw neergezet om een indrukwekkende skyline en daarmee een stadse uitstraling te creëren.







1957

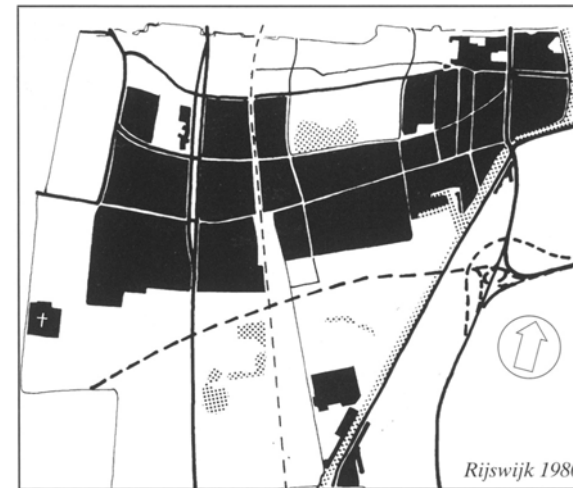
Strokenbouw Te Werve portiekflats

In de jaren '70 en '80 wordt, in reactie op de CIAM-gedachte, de menselijke maat steeds belangrijker gevonden en wordt hoogbouw niet langer als synoniem gezien voor vooruitgang. Op invullocaties worden vooral eengezinswoningen (laagbouw) gebouwd. Vanaf de jaren '80 is er weer een grotere diversiteit aan woningtypes gerealiseerd.

Begin jaren '90 is Rijswijk een onderdeel geworden van de aaneengesloten stedelijke agglomeratie Den Haag. Het oude dorp wordt overschaduwd door de grootschalige bebouwing in de CIAM-wijken. Ter ontsluiting van de Plaspoelpolder wordt na dertig jaar voorbereiding in 1985 uiteindelijk de A4 doorgetrokken.

De laatste uitbreidingen van Rijswijk (Hoekpolder en De Strijp) bestaan voornamelijk uit laagbouw (eengezinswoningen).

Met ingang van 1 januari 2002 heeft Den Haag alsnog gebieden geannexeerd wegens ruimtegebrek. Ten koste van Rijswijk en Pijnacker-Nootdorp is het overgrote deel van de nieuwbouwwijk Ypenburg als gevolg van een grenscorrectie toegewezen aan Den Haag.





**begin jaren '90**

Het dorp voorbij

## Theorie en praktijk

Hoogbouw, waarom eigenlijk?

Er is een groot aantal aanleidingen om hoog te willen bouwen en een groot aantal doelen dat verwezenlijkt kan worden door middel van hoogbouw. Die aanleidingen en doelen kunnen een ruimtelijke invalshoek hebben, maar ook functionele, sociaal-maatschappelijke, culturele en economische motieven spelen een belangrijke rol.

### 1. Ruimtelijk beeld

Hoogbouw om de ruimtelijke structuur te ondersteunen of versterken.

### 2. Uitstraling

Hoge gebouwen als de iconen van de stad, als symbolen van stedelijkheid en welvaart, herkenbaarheid en identiteit, het creëren van een indrukwekkende skyline.

### 3. Landschap

Hoogbouw vanwege het uitzicht op de omgeving, maar ook om het bestaande groen in de stad te kunnen behouden.

### 4. Economie

Hoogbouw om het draagvlak van verschillende voorzieningen (openbaar vervoer, winkels, cultureel, maatschappelijk) te vergroten, veel mensen in de directe nabijheid van deze voorzieningen. Ook de grondprijs van schaarse grond in de stad is een belangrijk motief om tot hoogbouw over te gaan.

### 5. Efficiency

Zorgvuldig omgaan met de schaarse ruimte. 'The sky is not the limit, land is'. Hoogbouw biedt goede mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik, bijvoorbeeld ondergronds parkeren, voorzieningen op het maaiveld en daarboven wonen of werken.

### 6. Programma

Hoogbouw kan een goed middel zijn om de behoefte aan extra woningen op te vangen, of om meer differentiatie in woningtypen aan te kunnen bieden.

### 7. Maatschappelijke ontwikkelingen

Er is een trend waarneembaar waarbij mensen in een bijzonder gebouw willen wonen dat een duidelijke eigen identiteit heeft. Ook is er een toenemende vraag onder tweeverdieners en vermogende senioren om te wonen met comfort en exclusiviteit, in een veilig gebouw met diverse voorzieningen en diensten.

### 8. Herstructureren

In de aanpak van herstructurering van de naoorlogse wijken kan hoogbouw een goed middel zijn om eraan bij te dragen dat bewoners in de wijk kunnen blijven wonen en dat de sociale cohesie behouden blijft. Hierbij is het van belang dat nieuwe waarden aan de wijk worden toegevoegd in de vorm van openbare ruimte, voorzieningen, woningdifferentiatie en hoogwaardige kwaliteit in ontwerp, fysiek-ruimtelijke vormgeving en architectuur. Het motto bij herstructurering moet altijd zijn: eerst geven dan nemen.



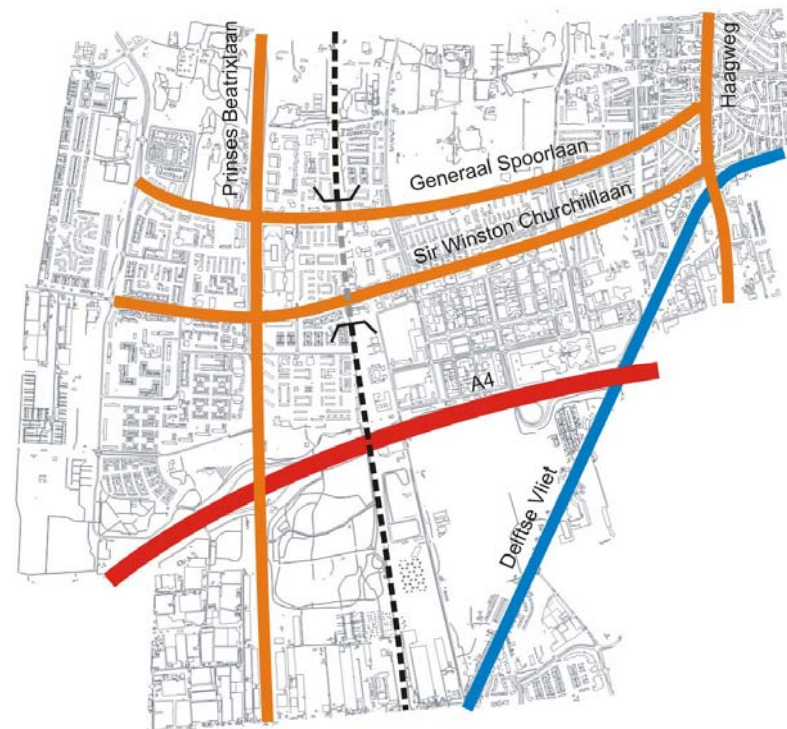


Waar ervaar je hoogbouw?

Als je je door een stad heen beweegt, zal je de aanwezigheid van hoogbouw over het algemeen minder beleven naarmate je er dichterbij bent. Visueel zie je hoogbouw vooral vanaf een grotere afstand, waarbij er relatief weinig obstakels (bebouwing of bomen) tussen jou en de hoogbouw in staan. In de praktijk betekent dit, dat de ervaring van hoogbouw vooral plaatsvindt vanaf lange lijnen (min of meer rechte, brede wegen of waterwegen) en vanuit grotere open ruimtes (zoals De Put of de sportvelden in de landgoederenzone, of de open ruimte rond Eikelenburg).

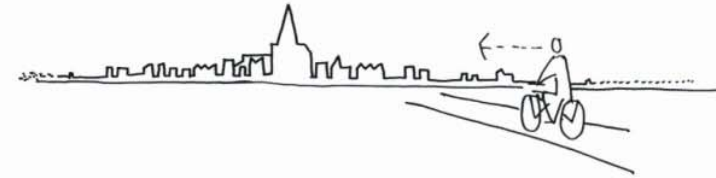
De beleving van hoogbouw verschilt, afhankelijk van de wijze waarop en de snelheid waarmee je voortbeweegt. Bij een lage snelheid - lopend of fietsend - blijft een hoog gebouw lange tijd in je blikveld. Het hoge gebouw heeft daardoor een sterk oriënterende werking. Bij hogere snelheden is de ervaring van hoogbouw veel korter van duur. Dan zijn het meer zaken als de iconwerking en skyline die een rol spelen in de beleving. Ook is het van belang om te beseffen dat de beleving vanuit een auto weer anders is dan vanuit een trein. Vanuit een auto kijk je vooral naar het panorama (schuin) voor je. Vanuit een trein mis je het uitzicht recht voor de trein en kijk je meer 'naast je'. Hoogbouw direct naast de spoorlijn wordt daardoor niet echt waargenomen.

## lange lijnen



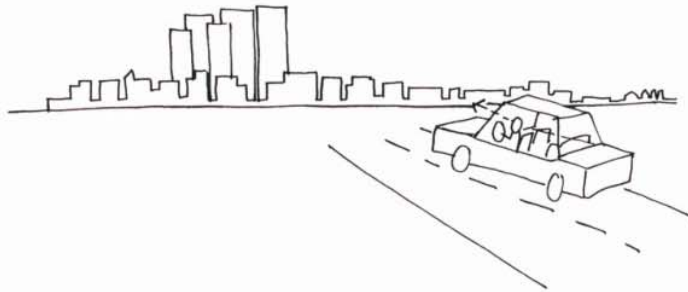
## beweging en beleving

a) lage snelheid - 5 à 6 km/u  
( < 15 km/u )

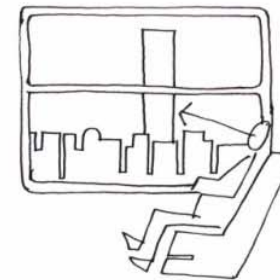


- het kader blijft 5 min  
in het zichtveld

b) hoge snelheid (~60 km/u)  
( > 15 km/u )



- het kader blijft 30 sec  
in het zichtveld



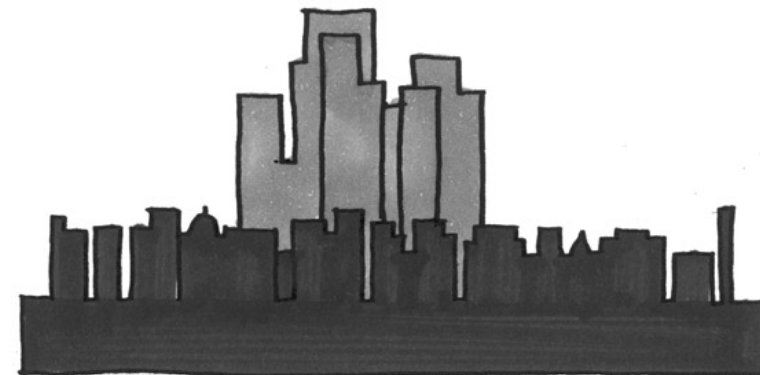
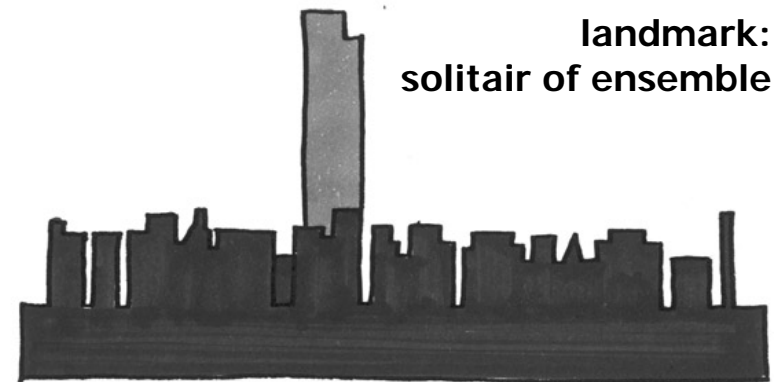
Wanneer is hoge bebouwing hoogbouw?

Er is geen absoluut getal dat aangeeft wanneer hoge bebouwing ook werkelijk als hoogbouw wordt ervaren. Dat hangt namelijk direct samen met de omgeving en de context waarin dat gebouw staat. In een omgeving waarin de gemiddelde bouwhoogte bijvoorbeeld 35 meter bedraagt, zal een gebouw van 25 meter hoog niet als hoogbouw worden ervaren maar juist als lager element. Datzelfde gebouw van 25 meter wordt echter wel degelijk als hoogbouw aangemerkt in een omgeving waarin de gemiddelde bouwhoogte 10 meter bedraagt, zoals een woonbuurt waarin vooral eengezinswoningen in twee lagen met een kap staan.

Wij kiezen als definitie van hoogbouw: bebouwing die minimaal 2 tot 3 keer hoger is dan de bebouwing in de directe omgeving.

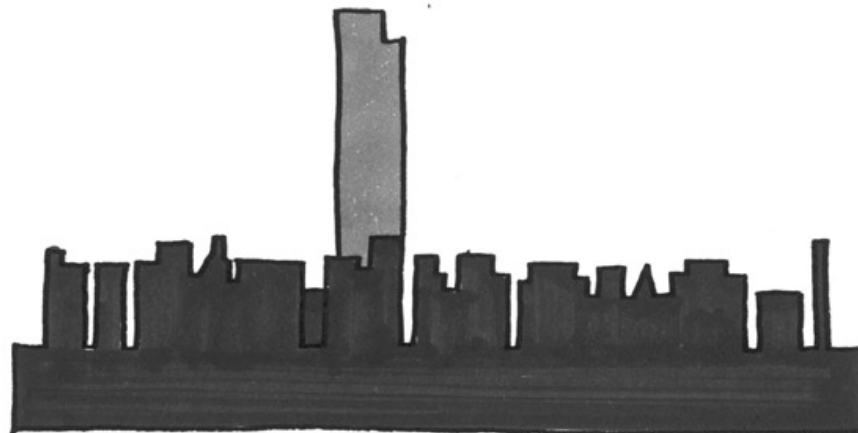
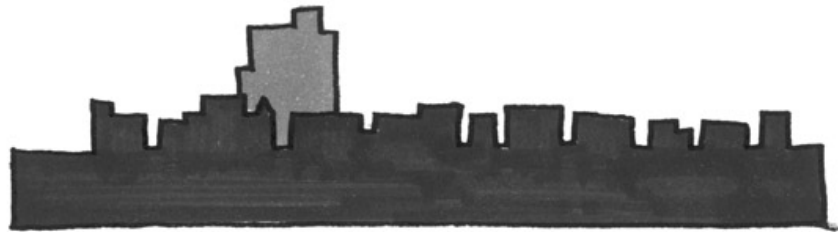
#### Landmark

Hoogbouw kan een werking hebben als landmark, wanneer je het op grotere afstand boven de stad ziet uitrijzen. Bij een landmark denken we meestal aan een solitair object. Maar ook een ensemble van hoge gebouwen bij elkaar (zoals de ministeries bij het Haagse centraal station) kent als groep gebouwen deze landmark-werking.





hoogbouw is afhankelijk  
van de omgeving

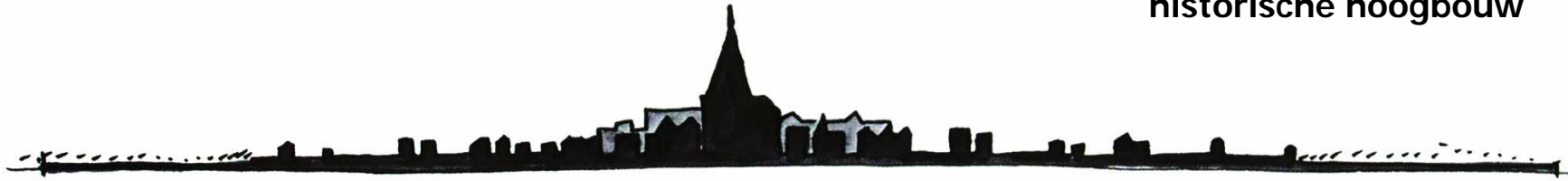


Waar staat hoogbouw in de stad?

Van oudsher was de kerktoren het hoogste gebouw van een stad of dorp. De kerktoren markeerde het centrum van de stad. Rond de kerk stonden de statige, wat hogere huizen van de notabelen en andere belangrijke gebouwen, verder naar de randen toe werd de bebouwing steeds lager en diffuser. Van oudsher wordt hoogbouw dus geassocieerd met het belangrijkste, centrale punt.

In de jaren na de Tweede Wereldoorlog zijn overal in Nederland veel wijken gebouwd volgens de CIAM-gedachte, zo ook in Rijswijk. Vanuit de idealen dat elke woning de beschikking moest hebben over licht, lucht en ruimte, dat elke woning een gelijke oriëntatie moest krijgen en vanuit de wens om een stadse uitstraling te creëren, werden in deze periode voor het eerst ook hoge gebouwen aan de randen van wijken en aan de randen van de stad neergezet, als een harde scheidslijn tussen de stad en het 'platteland'.

historische hoogbouw



CIAM hoogbouw



## Waar staat hoogbouw in Rijswijk?

In Rijswijk komen alle mogelijke vormen van hoogbouw voor: als oriëntatiepunt, op de grens van stad en land, langs entrees, langs belangrijke infrastructuur, bij voorzieningen, als landmark, langs de rand van een wijk, zelfs 'zomaar' en op alle mogelijke plekken. Het kaartbeeld laat zien dat de hoogbouw in Rijswijk daardoor onverschillig is geworden. Ze markeert niet, vertelt niet, is zelfs geen dissonant. Dat vraagt om een heldere en krachtige visie op de toekomst van hoogbouw in de gemeente.



structuurlijnen en knopen



voorzieningen

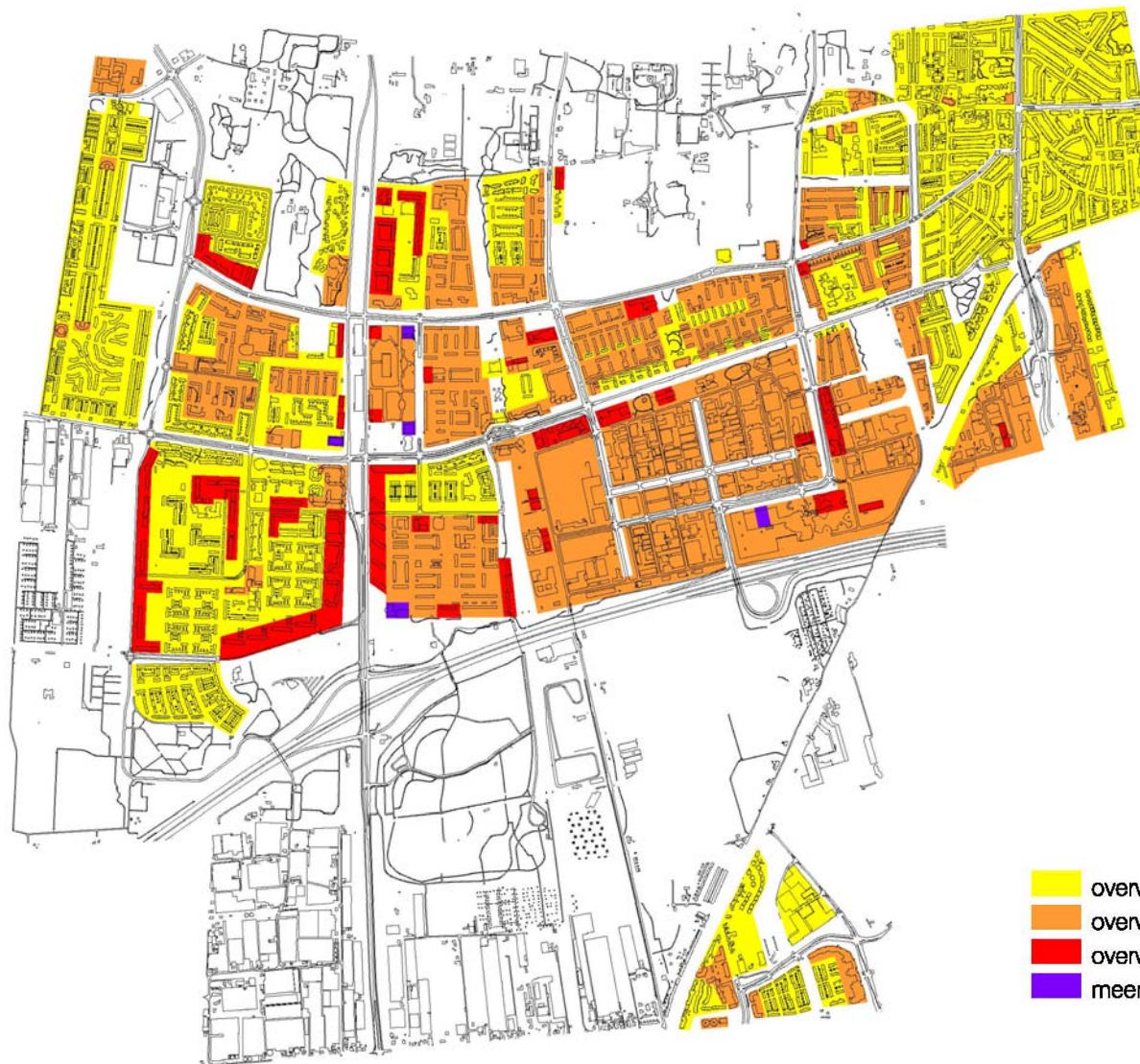


stad - land



oriëntatie





## onverschillige hoogbouw

- overwegend 1-3 lagen
- overwegend 4-6 lagen
- overwegend 10-15 lagen
- meer dan 20 lagen

## Structuur van de stad

### Bestaande functies en transformatiegebieden

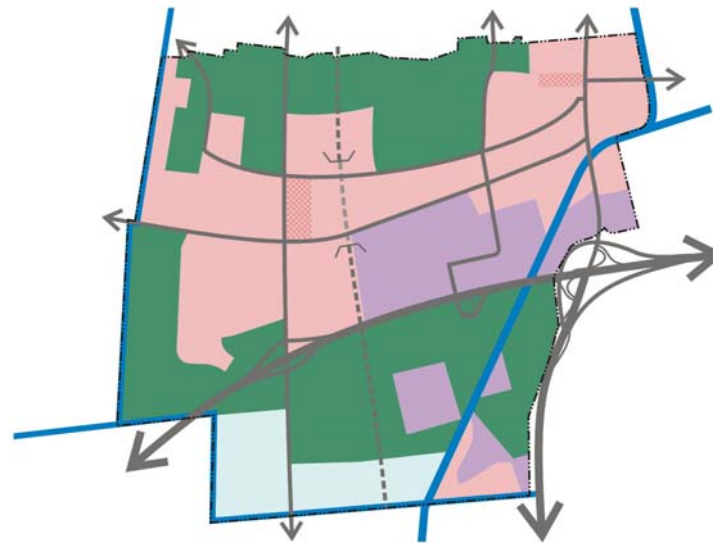
In eerdere hoofdstukken is beschreven hoe Rijswijk is ontstaan en waarom Rijswijk er uitziet zoals het nu is. De opbouw van de gemeente als geheel is de basis van de structuur van het groen. Rijswijk is met recht trots op haar groene karakter. Dat moet gekoesterd en verbeterd worden.

Rijswijk maakt deel uit van de Haagse agglomeratie. Toch heeft Rijswijk door haar groene karakter een eigen plek in het geheel. Het wordt namelijk gescheiden van Den Haag en Delft door brede groene zones. De huidige bebouwde kom is als het ware ingebed in het groen.

Rijswijk heeft een gelaagde opbouw. De bebouwing- en ontsluitingsstructuren lopen in het gebied voornamelijk parallel aan de kustlijn. Aanvullend zijn er ontsluitingsstructuren haaks op de kustlijn (Beatrixlaan, spoorlijn, Burgemeester Elsenlaan, Haagweg). Deze zorgen voor de zo kenmerkende roosterstructuur, en maken de lagenstructuur goed voelbaar.

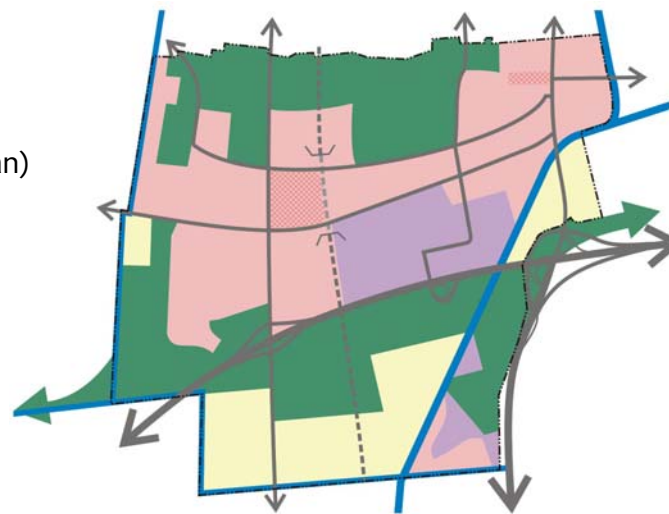
In de toekomst bieden de transformatiegebieden, zoals die nu in het zuiden van Rijswijk in het streekplan zijn aangegeven, de mogelijkheid om de gelaagdheid van de stad nog meer te versterken.

- Wonen
- Werken
- Glas
- Groen
- Centrum



**bestaande functies**

- Wonen
- Werken
- Transformatie (uit streekplan)
- Groen
- Centrum



**transformatiegebieden**

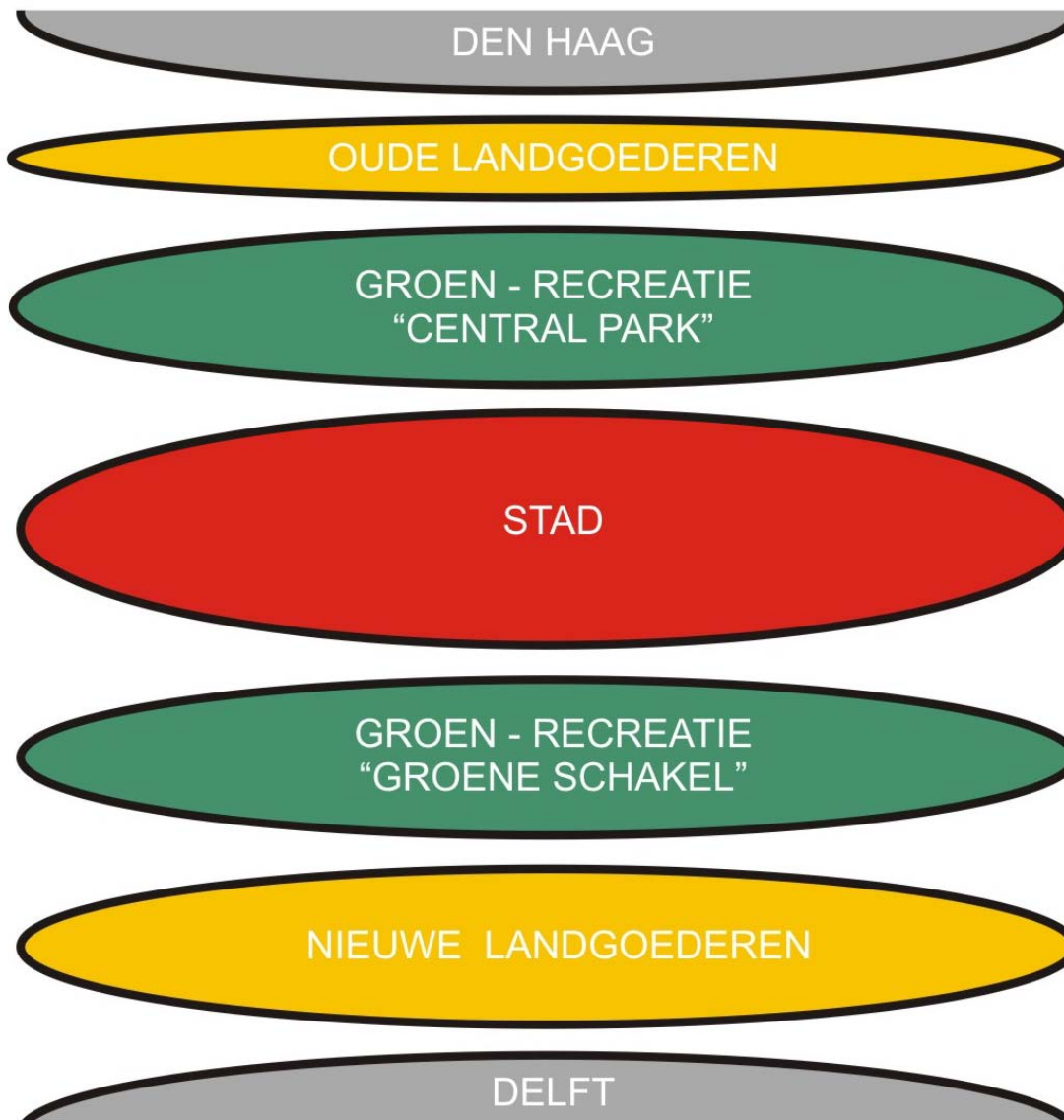
## Voorstel toekomstige zonering

Komend vanuit Den Haag, kondigen de oude landgoederen en het 'central park' de komst van de centrale stad aan. Het central park is opgebouwd uit een aaneenschakeling van groene en sportieve/recreatieve functies, zoals de verschillende parken, sportcomplexen en zandwinplas De Put. Ten zuiden van de centrale stad bevindt zich de recreatieve groenzone, die een schakel in de regionale groenstructuur vormt. Het transformatiegebied uit het streekplan biedt de mogelijkheid om in de meest zuidelijke zone, tegen Delft aan, een gebied voor "nieuwe landgoederen" te ontwikkelen.

Op deze wijze kondigen de landgoederen en groene zones Rijswijk met daarbinnen de centrale stad aan, of je nu vanuit het noorden of zuiden komt. De groene identiteit presenteert zich met trots naar de omgeving toe. Rijswijk, stad van "landgoederen tot landgoederen".

Het is goed om te beseffen dat in een dergelijke gelaagde zonering de randen tussen twee zones altijd tot discussies zullen leiden. Het is daarom belangrijk om hierover heldere afspraken te maken.





**"landgoederen tot  
landgoederen"**

## Woningvoorraad en bevolking

Rijswijk wordt gekenmerkt door een relatief eenzijdige woningvoorraad, die vooral is ontstaan door de enorme bouwproductie die is gerealiseerd na WO II. Maar ook de recente grenscorrectie bij Ypenburg speelt een belangrijke rol, omdat hierdoor veel eengezinswoningen op het grondgebied van Den Haag kwamen te liggen.

Enkele kenmerken van de Rijswijkse woningvoorraad:

- totale voorraad per 1-1-2005: circa 24.000 woningen
- hoog percentage meergezinswoningen (73%)
- veel woningen gebouwd tussen 1946 en 1970 (46%)
- veel kleine woningen van ten hoogste 3 kamers (46%)
- hoog aandeel huurwoningen (57%)

Deze kenmerken worden vooral weerspiegeld door het grote aantal portiekflats.

De leeftijdsverdeling naar huishouden:

18% tot en met 34 jaar

54% 35 tot en met 64 jaar

28% 65 plus

De samenstelling van huishoudens:

41% alleenstaand

33% samenwonend zonder kind(eren)

20% 'klassiek gezin': samenwonend met kind(eren)

6% overig (vooral éé noudergezinnen)

Het percentage alleenstaanden zonder (inwonende) kinderen is opvallend hoog. Het aantal tweepersoons-huishoudens vormt tenminste driekwart van het totaal aantal huishoudens. Op zich past deze huishoudens opbouw goed bij de aanwezige woningvoorraad.

Het aandeel 65 plussers is hoger dan in de rest van Haaglanden en hoger dan in Nederland als totaal. De woningvoorraad van Rijswijk kent een groot aantal portiekflats en dit woningtype is door de afwezigheid van een lift niet erg geschikt voor deze bevolkingsgroep. In combinatie met de voortschrijdende vergrijzing vormen deze kenmerken een steeds groter wordend knelpunt (nu en in de toekomst) in de afstemming van de woningvoorraad op de bevolking.



eenzijdige woningvoorraad



## Woonmilieus en woningtypes

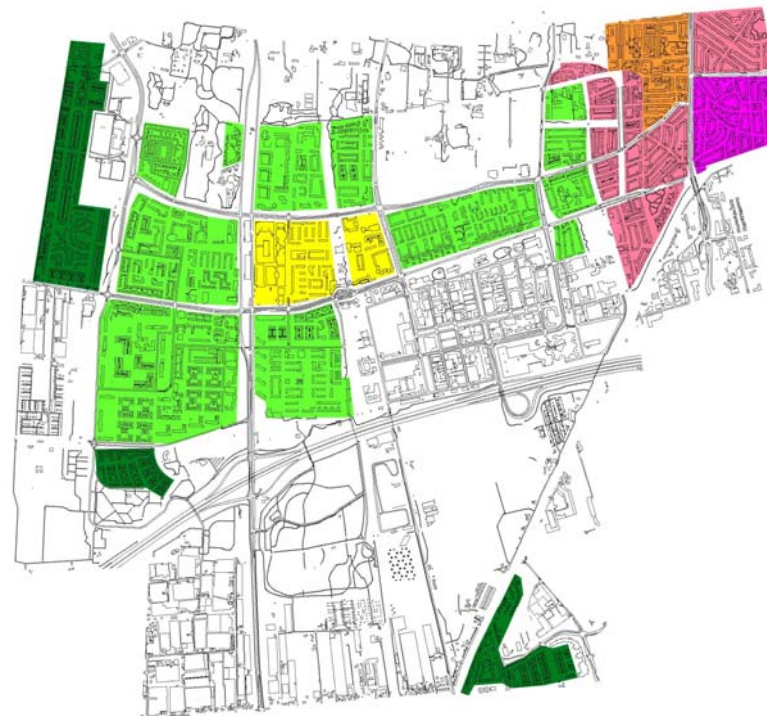
Het woonmilieu 'groenstedelijk wonen - tuinstad' bestaat uit een groot oppervlak van de woonwijken in Rijswijk. Een groot deel hiervan betreft de wederopbouwvoorraad. Vooral hier vinden we het grote aandeel portiekwoningen en overige gestapelde woningen.

Binnen het groenstedelijke woonmilieu heeft het gebied rondom In De Bogaard en het station zich steeds meer ontwikkeld tot centrumgebied met (groot)stedelijke woonvormen.

De oudste delen van Rijswijk kenmerken zich door kleinstedelijkheid, diverse vormen van stadswonen en een dure stedelijke woonbuurt. Hier vinden we vrijwel uitsluitend woningtypes als eengezinswoningen, beneden-/bovenwoningen en maisonnettes.

In de jongste woonbuurten (zoals De Strijp en Hoekpolder) zijn vooral eengezinswoningen gebouwd.

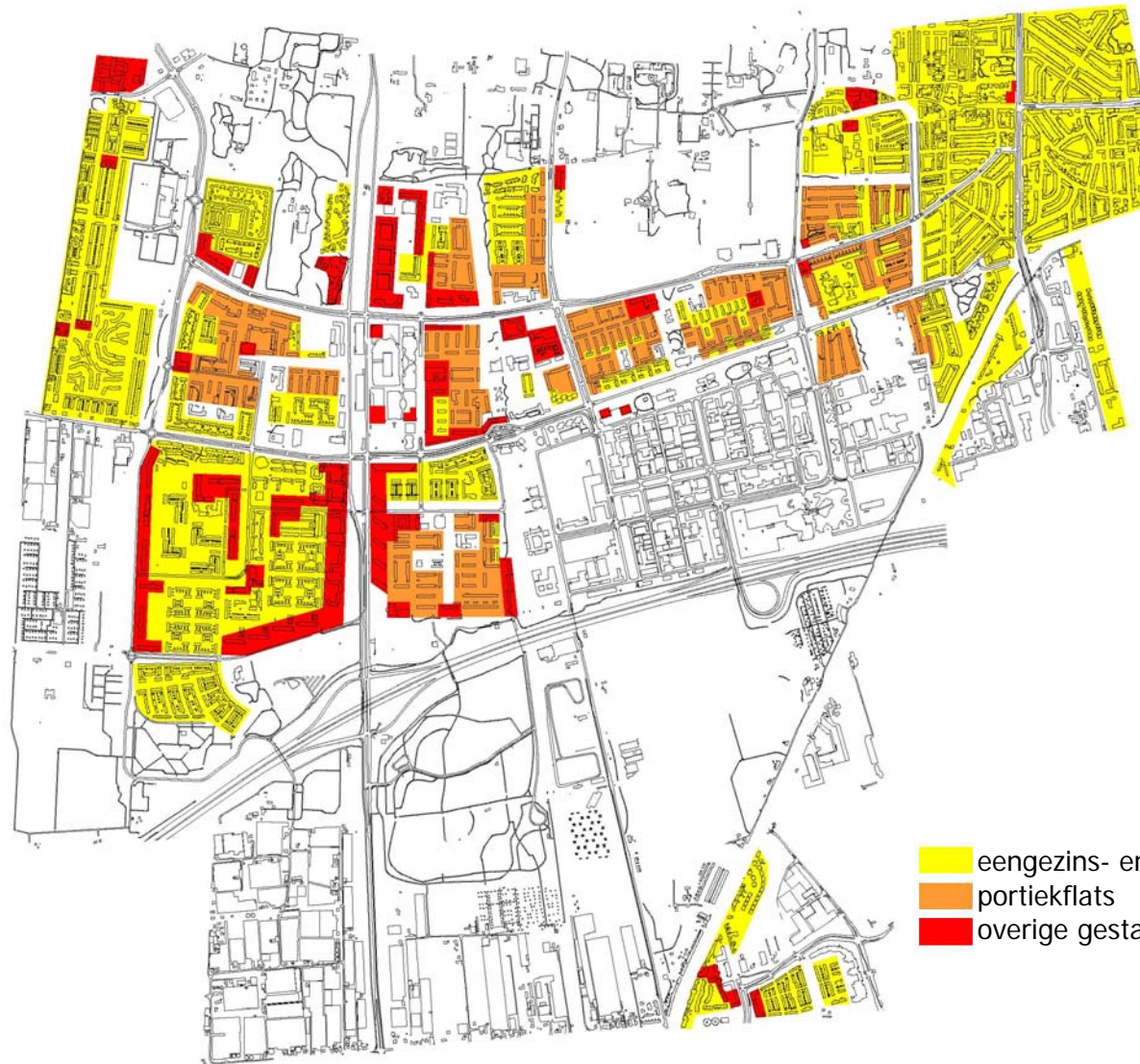
## woonmilieus



- kleinstedelijk
- stadswonen - mix
- stedelijk wonen - duur
- stedelijke wonen - centrum
- suburbaan wonen
- groenstedelijk wonen - tuinstad



## woningtypes



- eengezins- en beneden/bovenwoningen, maisonnettes
- portiekflats
- overige gestapelde woningen

## Herstructurering

### Heterogene stad

De ideale stad is de heterogene stad. In de heterogene stad komt de verscheidenheid tot uiting. Verschillen in achtergrond, levenswijzen en culturen maken de stad tot een samenhangende complexiteit, een sociaal systeem waarin sprake is van gelijkheid en gelijkwaardigheid, zonder dat de samenstellende en samenwerkende culturen zichzelf verliezen.

Het concept van de heterogene stad geeft het handvat om bij herstructurering zowel ruimtelijk als sociaal een basis te leggen voor gemeenschapsvorming, het verkleinen van sociale afstanden tussen culturen en het opbouwen van algemeen vertrouwen en sociaal kapitaal.

De Rijswijkse werkelijkheid is een eenzijdige woningvoorraad, veel naoorlogse woongebieden met een grote voorraad portiekflats. De woningen zijn relatief klein naar hedendaagse begrippen, en door de afwezigheid van een lift minder geschikt voor oudere bewoners. De bevolking van Rijswijk kent nu al een hoog aandeel 65 plussers, en dat aandeel zal in de toekomst alleen nog maar groter worden. Mensen blijven bovendien lang in Rijswijk wonen, de verhuigeneigdheid is laag. De frictie tussen de woningvoorraad en de inwoners zal dus in de toekomst alleen nog maar groter worden.

### Rijswijk is mijn stad

Wanneer wordt overgegaan tot herstructurering, is het van groot belang dat de eigenheid, uniciteit en herkenbaarheid van een wijk worden gerespecteerd.

Een hoogwaardige kwaliteit in ontwerp, fysiek-ruimtelijke vormgeving en architectuur kan bij de bewoners een grote betrokkenheid oproepen: "in Steenvoorde staat mijn huis" of "Rijswijk is mijn stad". Het begrip dat dit gevoel vertegenwoordigd is civic pride: betrokkenheid, trots en identificatie met de eigen woonomgeving. Deze betrokkenheid richt zich op de nieuw te vormen cultuur, de cultuur die moet ontstaan ná de herstructurering. Deze nieuwe cultuur vormt een basis voor sociaal kapitaal, algemeen vertrouwen en daarmee voor sociale cohesie.

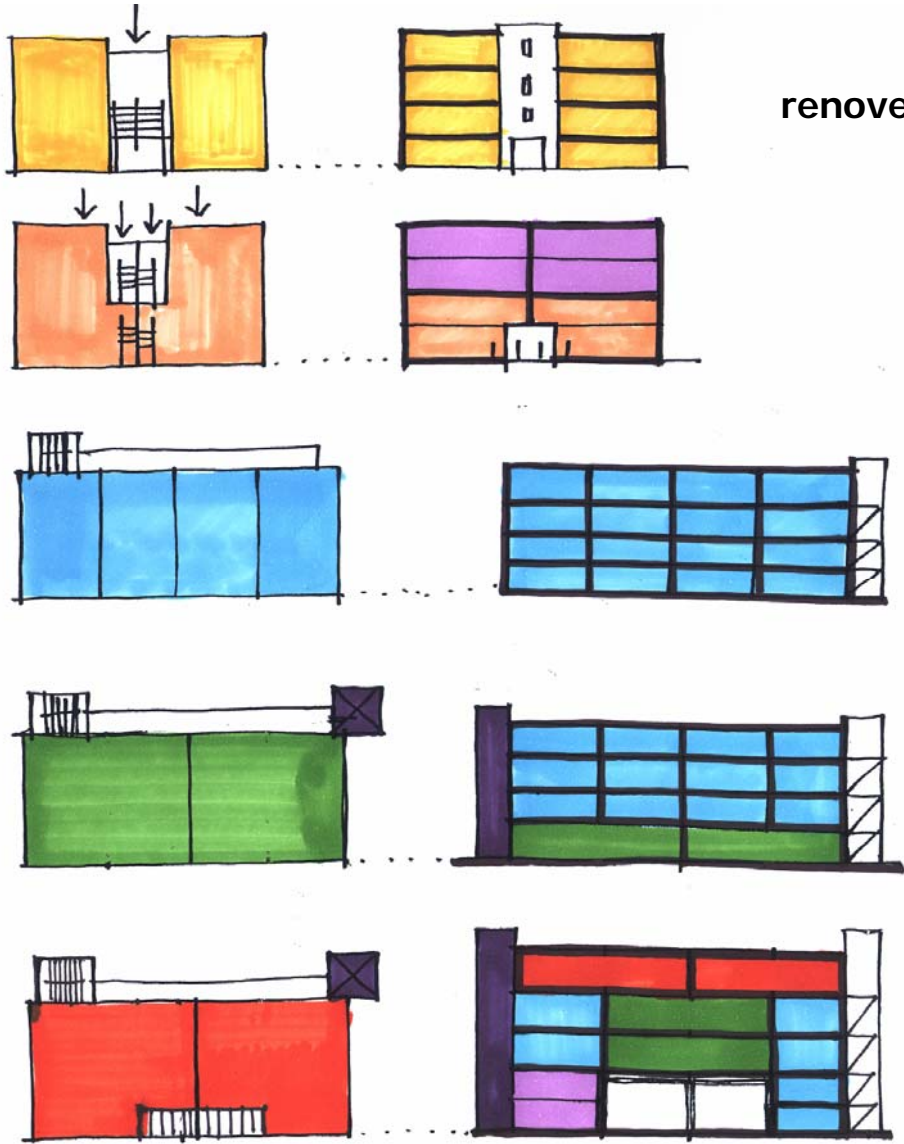
### Eerst geven dan nemen

Hét motto voor herstructurering moet zijn "eerst geven, dan nemen". Behoud de sociale cohesie, zorg ervoor dat bewoners in de buurt/wijk kunnen blijven wonen. Het gaat dus niet alleen maar om het fysieke herstructureren en transformeren. Minstens net zo belangrijk is het om bestaande kwaliteiten te versterken en alleen nieuwbouw te plegen als dat ook meerwaarde biedt aan de huidige bewoners.

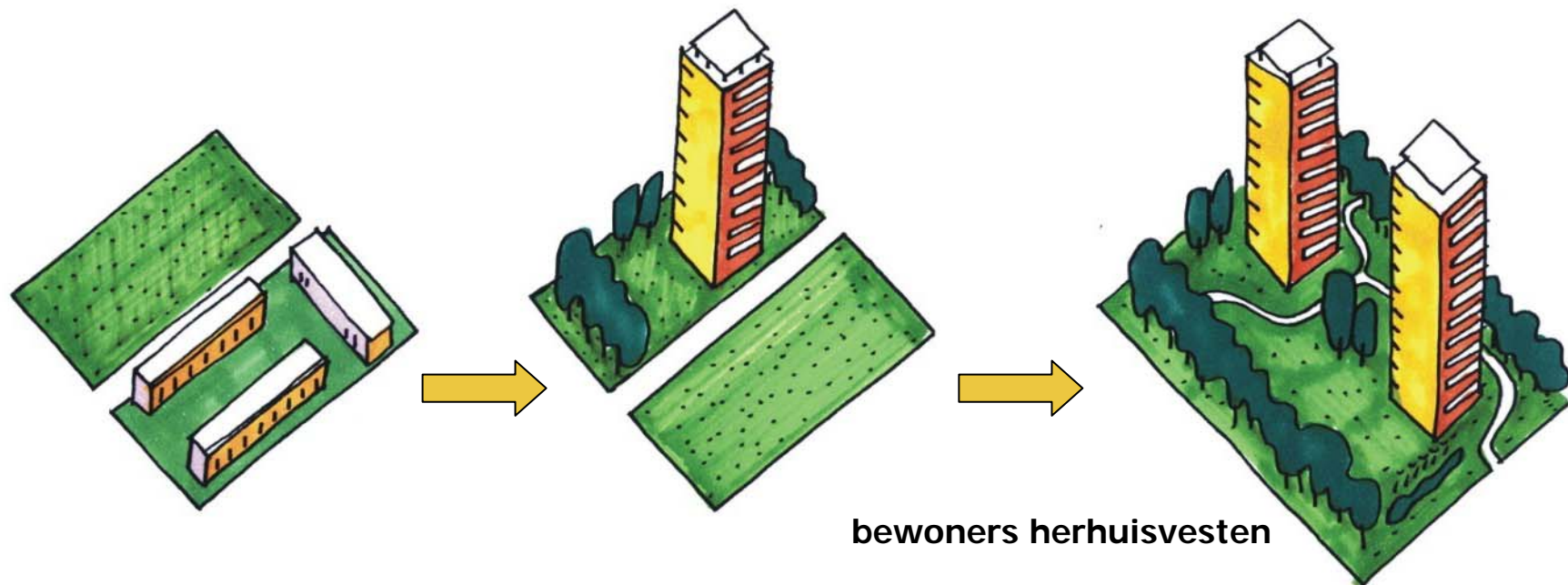
### Portiekflats: renoveren of transformeren

Portiekflats bepalen in hoge mate de identiteit van de Rijswijkse woningvoorraad. Er is een grote vraag naar betaalbare woningen en er is weinig leegstand. Daarom loont het zeker de moeite om ook de mogelijkheden van renovatie van portiekflats te onderzoeken. Hierbij zijn er diverse mogelijkheden: omzetten naar maisonnettes, galerijen toevoegen, lift toevoegen, van twee woningen één maken, etcetera.

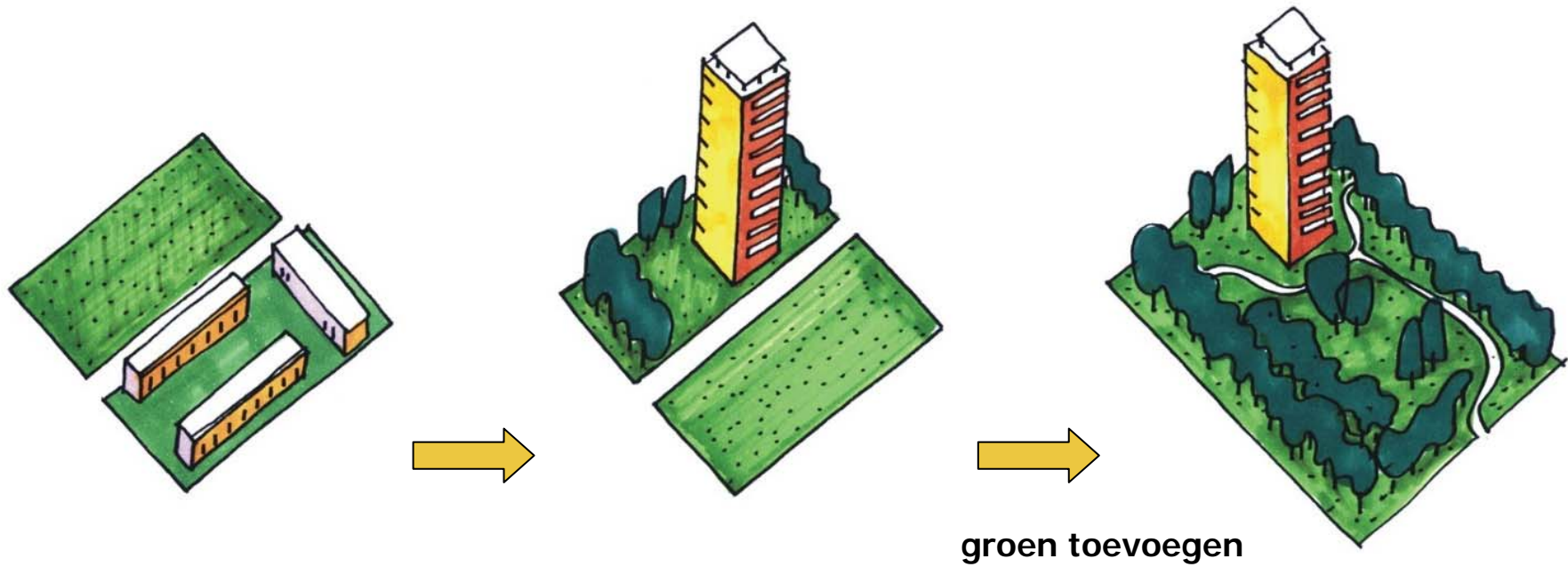
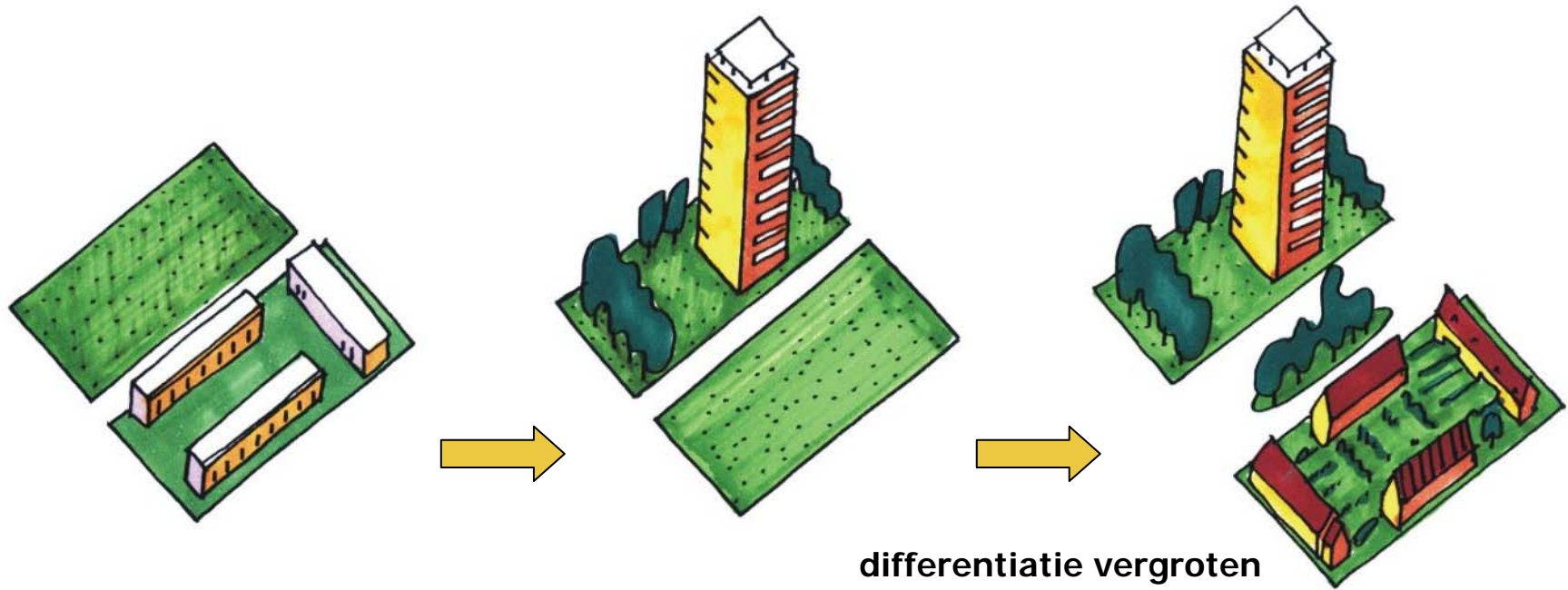
portiekflats  
renoveren of transformeren



Als tóch moet worden overgegaan tot sloop van portiekflats, dan kan hoogbouw een manier zijn om de huidige bewoners in de buurt te kunnen herhuisvesten. Gemengd met laagbouw (eengezinswoningen) kan hoogbouw een middel zijn om de differentiatie in de buurt te vergroten. Hoogbouw kan ook de mogelijkheid bieden om meer groen in de buurt te maken.

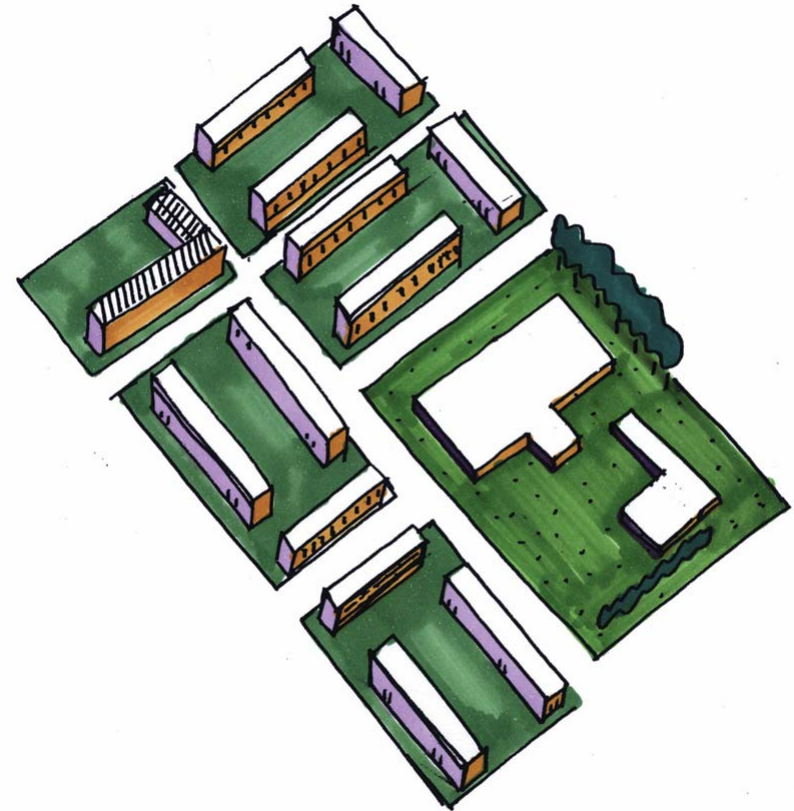




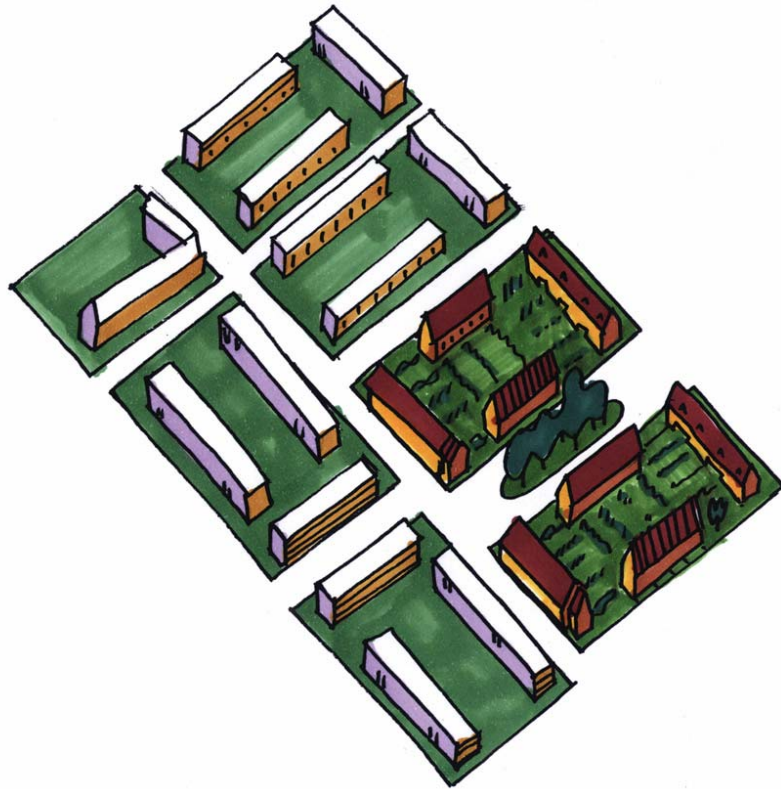


Ook voorzieningen die vrijkomen, bijvoorbeeld een oud schoolgebouw, bieden de mogelijkheid voor nieuwe invullingen. De plek kan worden ingevuld met laagbouw, of met hoogbouw.

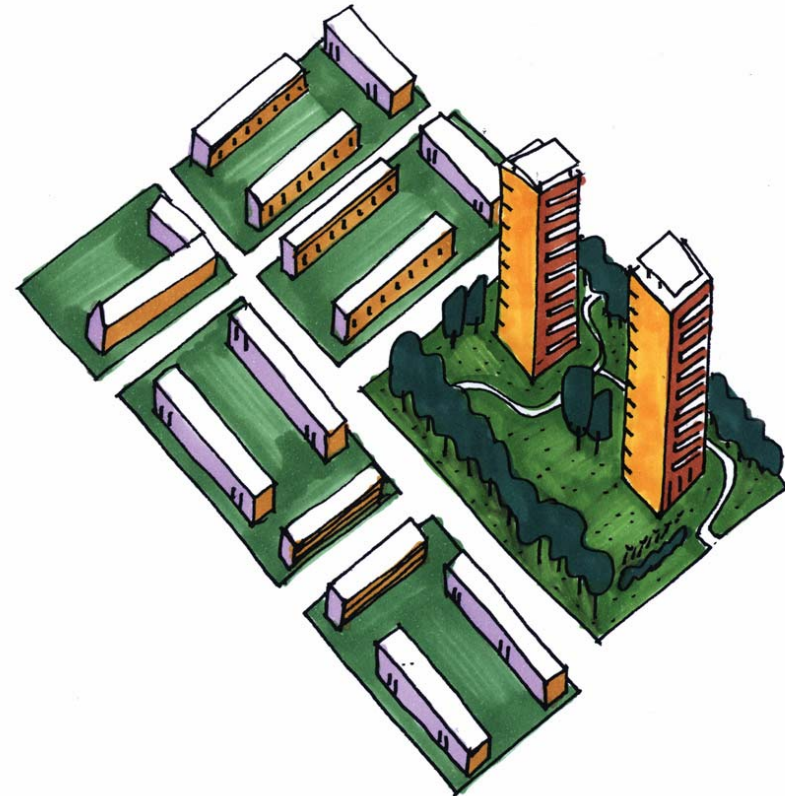
Hoogbouw heeft als voordeel dat de footprint (het bebouwde grondvlak) van de bebouwing klein is, waardoor er meer ruimte overblijft voor groen; voorwaarde daarbij is wél dat het parkeren in of onder het gebouw wordt opgelost en niet op het maaiveld in de open lucht. Bovendien kan de begane grondlaag weer worden ingevuld met dezelfde of een nieuwe voorziening voor de buurt.



vrijkomende voorziening  
wordt laagbouw...



... óf hoogbouw



## De hoogbouwvisie

### Stedenbouwkundig toetsingskader

Het ontwikkelen van hoogbouw binnen een bestaand stedelijk verband vraagt een zorgvuldige ruimtelijke afweging. Toekomstige hoogbouw moet een meerwaarde van kwaliteit, beleving en duurzaamheid opleveren. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt zijn de volgende toetsingscriteria van belang voor de ontwikkeling van hoogbouw:

#### 1. Visuele en architectonische kwaliteiten

Eén van de essentiële visuele kwaliteiten van hoogbouw is de herkenbaarheid. Hoogbouw werkt als een markerend en oriënterend object in het stedelijk weefsel; bundeling versterkt de accentuerende werking nog verder. Slanke torens hebben vaak een positiever ruimtelijk effect dan "schijven". Ook is een combinatie van hoogbouwelementen als ensemble minder dwingend en agressief dan één enkele toren.

#### 2. Relatie met de omgeving

Cultuurhistorische waarden van de omgeving, beeldbepalende zichtlijnen, situering, schaal en maat, vormgeving van het begane grondniveau, inrichting van de omgeving, schaduwwerking, privacy voor omwonenden, windhinder en veiligheid bij calamiteiten bepalen of er sprake is van een goede inpassing in de omgeving en of de negatieve aspecten van hoogbouw kunnen worden opgelost.

#### 3. Uitzicht en skyline

Belangrijke kwaliteit van het wonen en/of werken in hoogbouw is het uitzicht op de omgeving, waar landschappelijke elementen als water, groen en bebouwde structuren een hoofdrol spelen. Andersom geldt dat hoogbouw de beleving van het stadspanorama verrijkt.

#### 4. Creëren van optimale bereikbaarheid en efficiënt parkeren

Nieuwe vormen en betekenissen van de openbare ruimte door de integratie van hoogbouw met parkeergelegenheden/-garages. Meer ruimte voor groen en andere voorzieningen.

#### 5. Creëren van woon- en werkgelegenheid dichtbij voorzieningen

Bestaande voorzieningen kunnen worden gecombineerd met hoogbouw en andersom (voorzieningen dicht bij de gebruiker brengen). Een menging en differentiatie van functies verhoogt tevens de belevingswaarde.

#### 6. Intensiveren van bebouwing

Introduceren van hoogbouw of verdere aanvulling van bestaande hoogbouw op plaatsen waar nieuwe impulsen in het stedelijk patroon en intensivering van het ruimtegebruik nodig zijn.












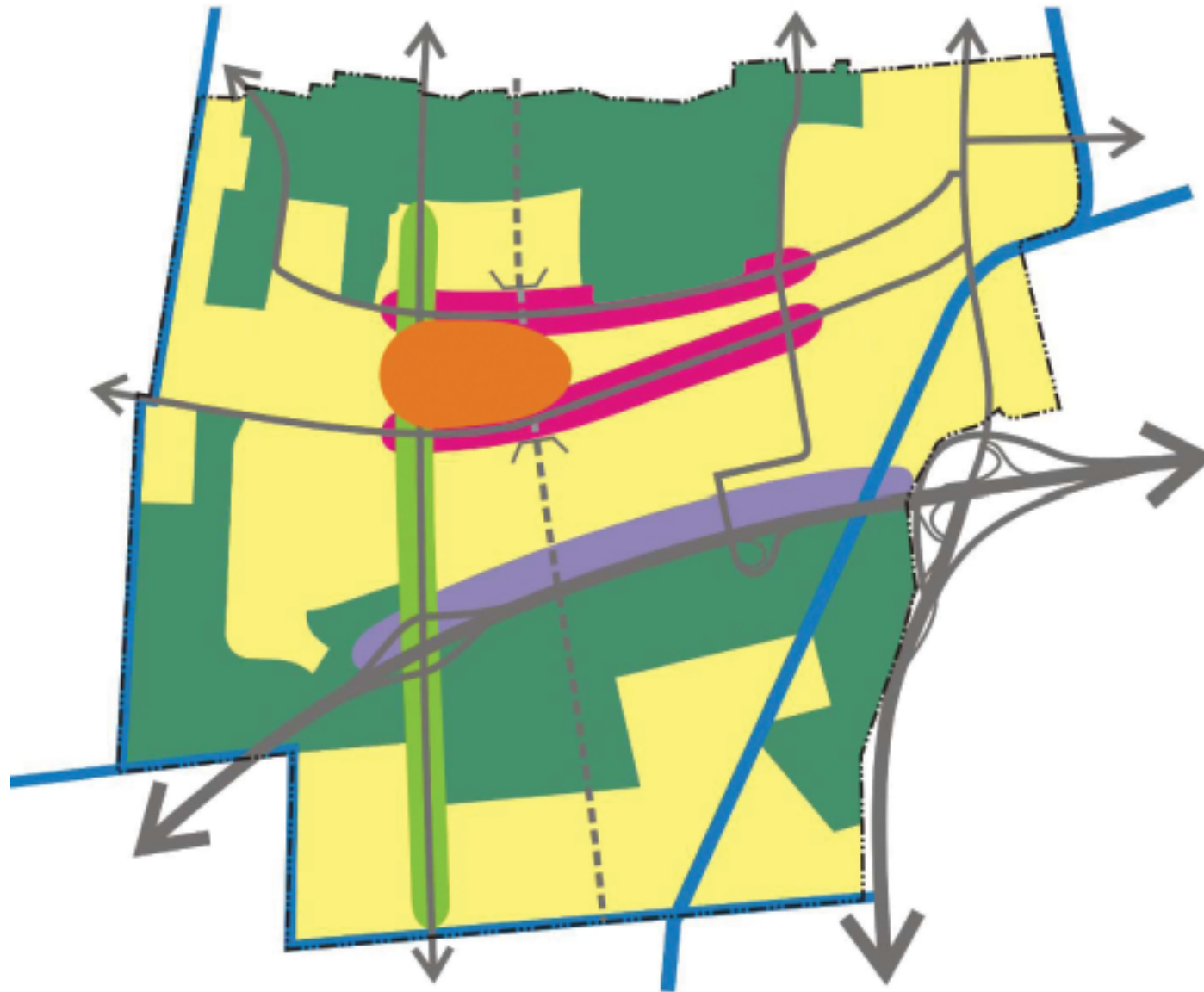
## Waar hoogbouw en waar niet

De combinatie van alle voorgaande 'bespiegelingen' levert deze visie op. Het is noodzakelijk om structuur aan te brengen in de Rijswijkse hoogbouw, die nu een chaotisch beeld geeft. Er is voor gekozen om de gelaagde opbouw te accentueren en daarom hoogbouw te concentreren aan de belangrijke structuurdragende lijnen van de 'centrale stad' en op één concentratieplek (down-town). Daar bevinden zich de wederopbouw wijken waarin herstructureringsvraagstukken zich aandienen, vooral door het grote aantal portiekflats, en de belangrijke voorzieningen in de Bogaard en het station. Aanvullend is de Beatrixlaan aangewezen als noord-zuidlijn waarlangs hoogbouw kan worden ontwikkeld. Deze lijn maakt de gelaagde structuur voelbaar omdat hij haar doorsnijdt.

De concentratie van hoogbouw langs deze lijnen en op deze plekken impliceert dat in alle andere gebieden (nieuwe) hoogbouw ongewenst is. Hoogbouw in deze gebieden is uitsluitend toegestaan als daar vanuit de locatie of de functie een zeer bijzondere aanleiding voor is.

De gelaagdheid van de ruimtelijke structuur wordt benadrukt door de twee oost-westlijnen (Generaal Spoorlaan en Sir Winston Churchilllaan) te benoemen als 'stedelijke boulevard'. Deze stedelijke boulevards zijn de belangrijkste routes naar de twee voorzieningencentra (oud en nieuw) van Rijswijk. Hier ligt het voor de hand om te intensiveren met hoogbouw, vooral in de vorm van woonbebouwing.

-  Nee, tenzij
-  Groene boulevard
-  Stedelijke boulevard
-  Markering van de stad langs A4
-  Concentratie hoogbouw rond voorzieningen



**kaart van de  
hoogbouwvisie**

Ook langs de A4 kan de centrale stad worden gemarkeerd met hoogbouw. Hier liggen vooral mogelijkheden om met hoogbouw de presentatie van de Plaspoelpolder te vergroten. Hoogbouw staat hier ten dienste van de werkfunctie en heeft ruimtelijk vooral te maken met uitstraling en icoonwerking.

Nabij (infra)structurele knooppunten en bij de start van de stedelijke boulevards mogen accenten komen in de vorm van hoogbouw, ter accentuering en inleiding van die knooppunten dan wel boulevards.

Van de verschillende noord-zuidlijnen speelt vooral de Beatrixlaan een belangrijke rol in de beleving van de stad en de doorsnijding van de verschillende lagen in de noord-zuidrichting. Enerzijds door het ruime profiel dat de laan nu heeft, waardoor ruimtelijke structuren en aanliggende hoogbouw optimaal waarneembaar zijn. Anderzijds doordat de laan langs 'down-town' Rijswijk loopt.

Voor de Beatrixlaan is van belang dat het huidige groene karakter behouden blijft. Daarnaast is een zekere mate van transparantie naar de achterliggende gebieden gewenst. Door herstructurering en herprofilering van de Beatrixlaan ontstaan in de toekomst mogelijkheden om het karakter van de groene boulevard verder uit te bouwen: de Beatrixlaan als kralensnoer van groene ruimtes waarin geconcentreerde hoogbouw is toegestaan. De grootste hoogte wordt vooral in het hart van de 'centrale stad' nagestreefd. Uit oogpunt van sociale veiligheid wordt ook in de groene zone van Rijswijk-Zuid begeleiding van de Beatrixlaan met woningbouw mogelijk gemaakt.

In de verdere uitwerking wordt een gedifferentieerde hoogte opbouw voorgestaan, met hogere bebouwing in de noord- en zuidflank van de 'centrale stad' en de hoogste bebouwing 'down-town'.

Ook in Delft is de Beatrixlaan, die hier Provinciale Weg no 15 heet, een belangrijke structuurdrager. De Vermeertoren markeert hier straks de entree van de stad.

Ook de Haagweg is een belangrijke structuurdrager in de noord-zuid richting. De weg verdient zeker bijzondere aandacht, maar leent zich er door zijn huidige karakter niet voor om met hoogbouw te begeleiden.

De spoorlijn is op de kaart weliswaar een belangrijke noord-zuid lijn, maar in werkelijkheid is de lijn weinig bepalend of dominant binnen de beleving van de ruimtelijke structuur. Het spoor ligt grotendeels op maaiveld (niet op een dijklichaam), en de kruisingen met belangrijke routes zijn ongelijkvloers waardoor de barrièrewerking beperkt is.

Overigens zal verderop in Den Haag het spoor wel met hoogbouw worden gemarkeerd; de spoorzone tussen het station Laan van Nieuw-Oost-Indië en het Laakhavengebied wordt in de Haagse hoogbouwvisie aangemerkt als "dynamisch gebied op middellange termijn". Deze zelfde gebiedsaanduiding is gekozen voor de A4/A12 zone.

## Tot slot

Rijswijk is met recht trots op haar groene karakter. Dat moet gekoesterd en verbeterd worden.

Maar Rijswijk mag ook trots zijn op haar bebouwing. Niet alleen op de cultuurhistorisch waardevolle landgoederen en oude dorpskern, maar ook op de naoorlogse bebouwing die een zeer ruime werkgelegenheid huisvest, een goedkope woningvoorraad biedt en een groot winkelcentrum en overige voorzieningen herbergt.

Een belangrijk kenmerk van de huidige Rijswijkse bebouwing is de veel- en overal voorkomende hoogbouw. Door meer structuur aan te brengen in deze hoogbouw wordt de ruimtelijke en landschappelijke structuur van Rijswijk nog verder benadrukt. De eigenheid, uniciteit en herkenbaarheid van Rijswijk in de regio wordt daarmee vergroot. Tevens kan met hoogbouw een belangrijke bijdrage worden geleverd aan de herstructureringsopgave.



Het is goed om te beseffen dat in de hoogbouwvisie staat beschreven wat mag, maar dit betekent niet dat hoogbouw op een bepaalde plek ook moet.

Voor elk bouwplan dat wordt ingediend zal de hoogbouwvisie worden gebruikt als algemeen toetsingskader. Aanvullend zal op het lagere schaalniveau altijd ook het (steden)bouwkundige toetsingskader moeten worden doorlopen. Alleen wanneer de negatieve effecten van hoogbouw kunnen worden vermeden of gecompenseerd en hoogbouw een meerwaarde van kwaliteit, beleving en duurzaamheid oplevert, kan daadwerkelijk tot het realiseren van hoogbouw worden overgegaan.

Deze visie biedt daarvoor het kader. Zij biedt echter geen juridisch-planologische basis voor het realiseren van bouwplannen. Elk concreet initiatief in de vorm van een bestemmingsplan of bouwproject heeft wel een juridische status. Daarbij geldt een inspraak- en bezwaarschriftenprocedure, waarbij per geval zal worden bekeken of hoogbouw wel of niet gewenst is.

