

LAAN VAN NOI

High Tech Security Campus

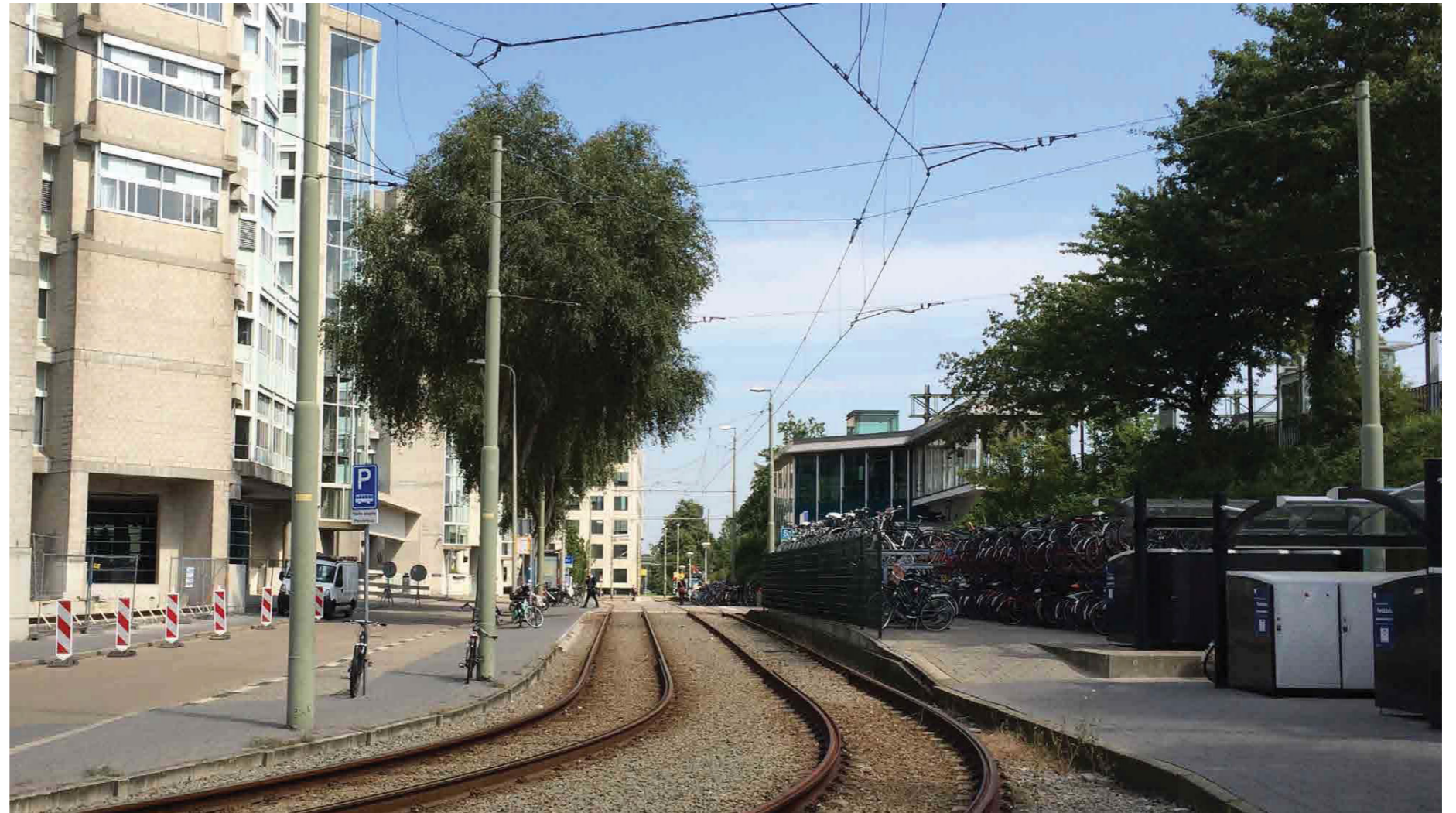


INTRODUCTIE

De stationsomgeving Laan van NOI is uitstekend multimodaal bereikbaar. Het gebied vormt een van de drie poorten tot het Central Innovation District, ligt naast het Beatrixkwartier en vormt het hart van de Hague Security Delta (HSD). Dit geeft Laan van NOI een unieke uitgangspositie om zich te ontwikkelen tot HSD Stadscampus. Een (inter)nationaal toonaangevende plek waar innovatie wordt gestimuleerd door interactie.

De potentie wordt momenteel echter onderbenut: de kwaliteit van de omgeving blijft achter bij de netwerkligging. Eind 2016 zijn het College van Rijksadviseurs en de gemeente Den Haag daarom een traject gestart in het kader van het Loket Knooppunten, samen met de gemeente Leidschendam-Voorburg, NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester en HTM. Het Loket ondersteunt partijen bij het opstellen van een breed gedragen toekomstbeeld en ontwikkelstrategie. Civic architects heeft het ontwerp onderzoek uitgevoerd.

Dit document vormt het verslag van het gezamenlijke proces. Het bestaat uit 3 delen. Het eerste deel bevat de visie op het gebied en het ontwikkelkader. Kader en visie worden door de betrokken partijen globaal onderschreven. Binnen het kader zijn verschillende uitwerkingen mogelijk. Het tweede deel presenteert een stappenplan. Het laatste deel bevat de eerste verkenningen van varianten en formuleert de onderzoeksopgaven voor het vervolg.



De inrichting van de openbare ruimte sluit (nog) niet aan bij de ambitie van Laan van NOI als visitekaartje voor de HSD stadscampus.



Het studiegebied Laan van NOI en de twee andere toegangspoorten tot het CID; Den Haag Centraal en Hollands Spoor.

THE HAGUE TECH-SECURITY CITYCAMPUS

De stadscampus als plek voor innovatie en interactie

Station Laan van NOI ligt op de grens van Den Haag en Leidschendam-Voorburg. Het ligt aan de Oude Lijn; de spoorcorridor tussen Amsterdam en Rotterdam. Schiphol en R'dam CS zijn in 25 minuten bereikbaar en de A12 ligt vlakbij. Het station is een belangrijk overstappunt tussen het landelijke spoorwegnet, de RandstadRail, trams en bussen en het lokale fietsnet.

Station Laan van NOI vormt een van de poorten tot het Central Innovation District (CID); het hoogstedelijk innovatiemilieu van Den Haag. Een groot deel van de sterke groei in de regio gaat hier opgevangen worden, er komen tot 2040 zo'n 20.000 woningen bij. Ter vergelijking: dat is ongeveer net zo veel als de hele stad Middelburg. Het CID is opgespannen tussen de stations Den Haag Centraal, Hollands Spoor en Laan van NOI. Samen vormen ze een superknooppunt in de Randstad.

Het gebied rond het Centraal Station is een (inter)nationale 'governance-hub'. Rond Holland Spoor bevindt zich een regionaal onderwijscluster. Het gebied Laan van NOI huisvest samen met het Beatrixkwartier – dat jaar na jaar tot de beste kantoorlocaties van Nederland wordt gerekend - veel (inter)nationale bedrijven. Het gebied vormt het hart van de Hague Security Delta (HSD), het leidende veiligheidscluster in Europa met bedrijven als Siemens en Thales en vestigingen van de Universiteit Leiden en de TU Delft. Grote internationale veiligheidsinstellingen als het International Criminal Court en Clingendael zijn via de Van Alkemadeaan direct met het gebied verbonden. De Binckhorst, dat veel startups huisvest, raakt in de toekomst goed verbonden via de Velostrada. En de Universiteitscampus Leiden ligt op 9 minuten met de trein.

Het station vervult ook een belangrijke functie voor de inwoners van Voorburg-Leidschendam, Bezuidenhout en Mariahoeve. Via het station zijn de Noordelijke randstad en haar arbeidsplaatsen en (culturele) voorzieningen uitstekend bereikbaar. Het winkelcentrum van Voorburg ligt op nog geen 800 meter van het station.

Het stationsgebied vormt daarnaast een kruispunt in het recreatieve netwerk. De Schenkzone en de nieuwe Velostrada verbinden Den Haag en Voorburg via station Laan van NOI met het buitengebied. Via de Laan van Nieuw Oost-Indië zijn het Haagse Bos en het duingebied via een directe as uitstekend bereikbaar. Voor de hele Noordvleugel van de Randstad, is Laan van NOI het station dat het dichtst bij de Scheveningse kust ligt.

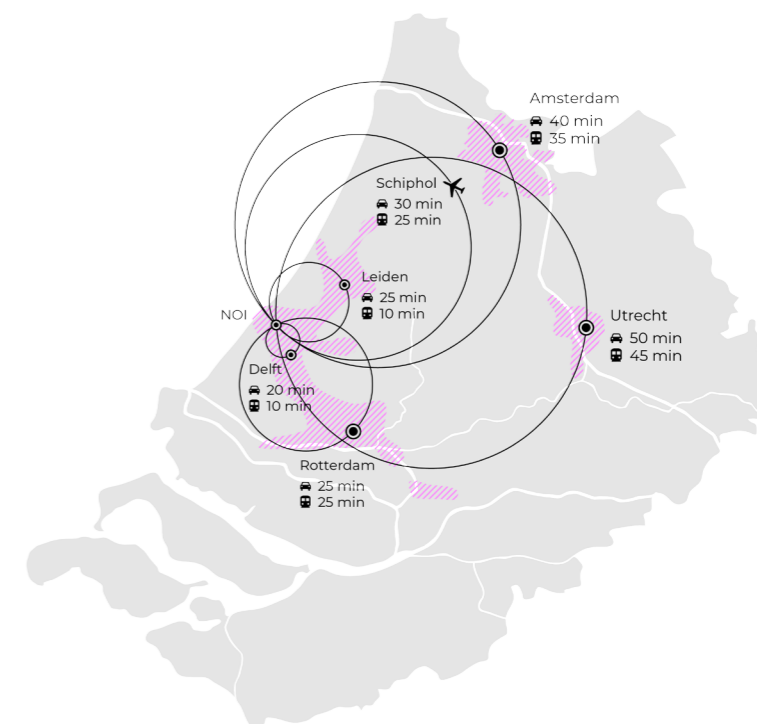
Deze kwaliteiten geeft Laan van NOI de potentie veel meer te zijn dan alleen een toegangspoort tot het Beatrixkwartier en de rest van het CID. Het station verbindt ook de Noordelijke Randstad met de kust en de Internationale Zone, het centrum van Voorburg en de Binckhorst. Het gebied kan zich ontwikkelen tot een bestemming met een eigen bestaansrecht; de HSD Stadscampus. Een internationaal toonaangevende plek waar innovatie wordt gestimuleerd door interactie: burgers, Overheden, onderwijsinstellingen en bedrijven gaan de wisselwerking met elkaar aan, stad en campus profiteren van elkaar. Een plek met een hoogstedelijk innovatie- en woonmilieu aan Haagse zijde, en een prachtig stedelijk woonmilieu aan de kant van Voorburg.

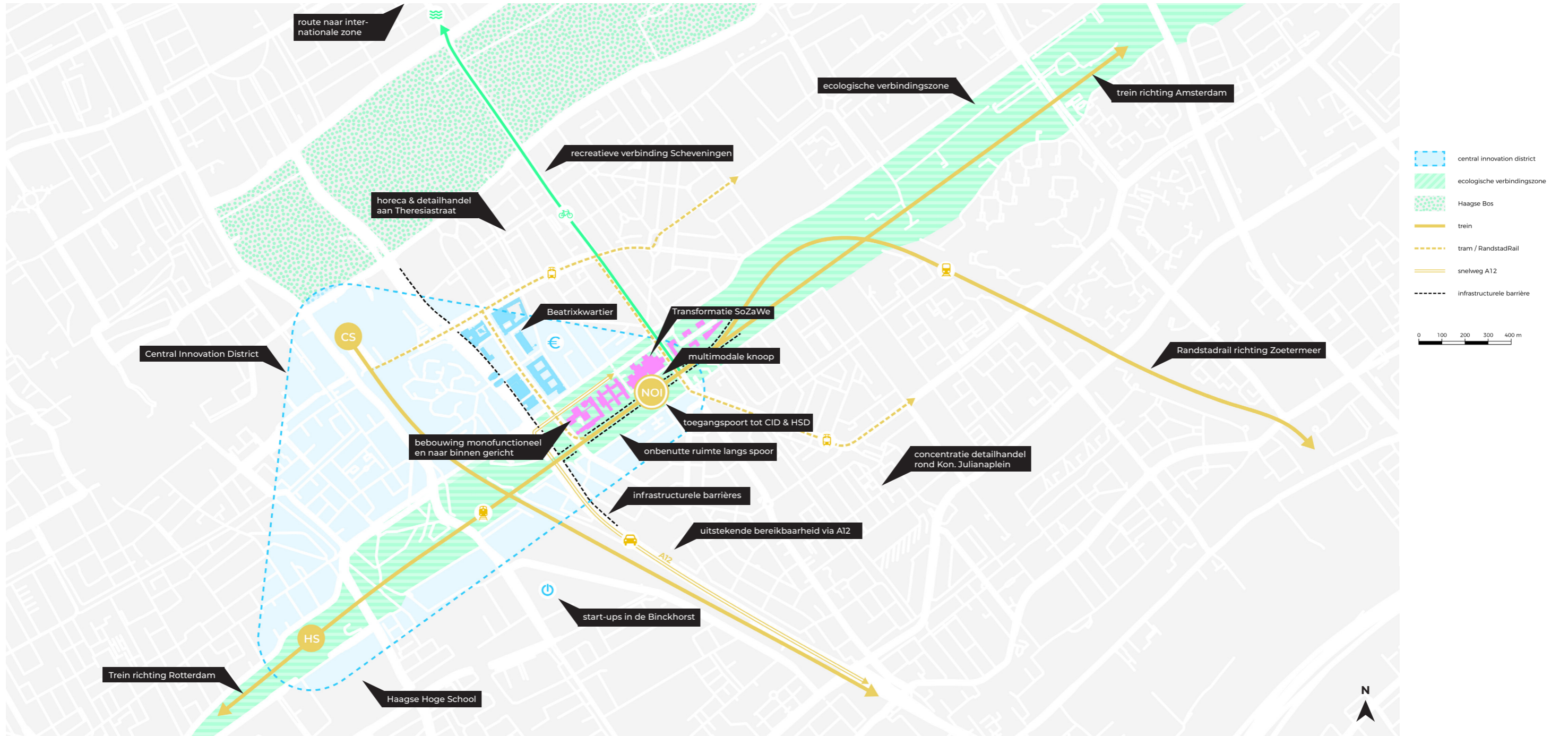
Op dit moment wordt de kansrijke positie van het gebied niet goed uitgespeeld. De infrastructuur die op regionale schaal zorgt voor goede bereikbaarheid, werpt op lokaal niveau barrières op. Een goede aansluiting op de omliggende gebieden ontbreekt. De kwaliteit van de openbare ruimte is laag en de voetganger kan zich moeilijk oriënteren. De verschillende modaliteiten in en rondom het station sluiten niet goed op elkaar aan. Het fietsnetwerk heeft ontbrekende schakels en er is een tekort aan stallingen bij het station. De gesloten bebouwing aan de Haagse zijde keert zich met de rug naar de omgeving. In Voorburg wordt het gebied dat geschikt is voor een hoogwaardig stedelijk woonmilieu, ingenomen door twee tankstations en verwilderde begroeiing. Door het homogene programma is er weinig levendigheid buiten kantooruren.

Deze visie brengt daar verandering in door middel van:

1. Aantrekkelijke openbare ruimte die ontmoeting stimuleert
2. Multimodale bereikbaarheid
3. Een perfect functionerende stationsknoop.
4. Een stedelijke dichtheid met behoud van de menselijke maat
5. Een gemengd programma
6. Een duurzame campus

Met deze visie presenteren de betrokkenen een ruimtelijk raamwerk waarbinnen initiatieven elkaar kunnen versterken. Samen op weg naar een gedeeld doel: De bruisende HSD Stadscampus.





VISIE

Ontwikkeldkader voor de NOI High Tech Security City Campus.

Het kader schetst een stadscampus die door de hoogwaardige openbare ruimte één gebied vormt en ontmoeting stimuleert. De Schenkzone vormt de drager van het gebied. In Den Haag wordt de Schenkzone verbreed door herinrichting van het profiel, de relatie met de gebouwen wordt versterkt door middel van entrees en uitnodigende plinten. De Van Alphenstraat krijgt een groen-blauw profiel met hoofdrol voor de fiets. Beide zones lopen over in het binnenmilieu van de campus, dat een attractief groen-grijs karakter krijgt. Het binnenmilieu, met De Wilhelmina van Pruisenweg als unieke binnenstraat, is (grotendeels) alleen voor langzaam verkeer toegankelijk. Collectieve hoven verbinden het binnenmilieu aan Haagse zijde met de Schenkkade.

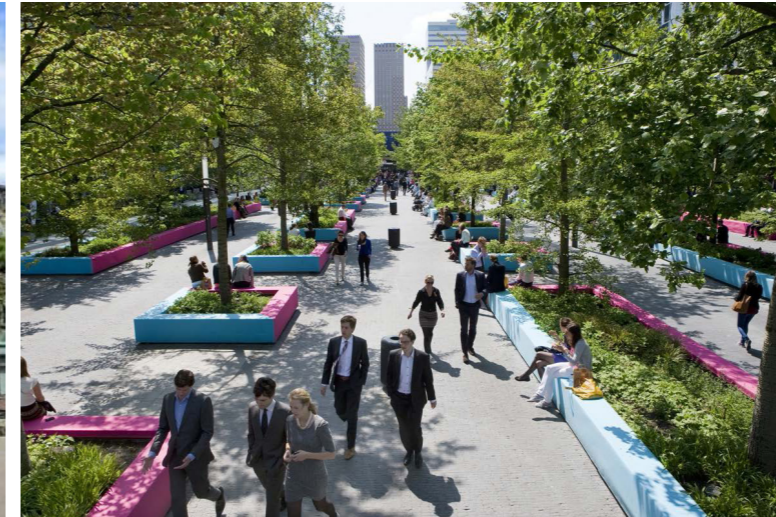
De verkeersstructuur wordt aantrekkelijker voor voetgangers en fietsers. De spoortunnels worden sociaal veilig en er is ruimte gereserveerd voor een nieuwe onderdoorgang in het verlengde van de Jacob Mosselstraat. De nieuwe Velostrada verbindt de campus met de Binckhorst en Leiden. Het stationsgebied wordt getransformeerd van logistieke knoop, naar dynamisch hart van de campus. Een aangenaam verblijfsgebied met soepele overstap tussen de modaliteiten. Het aantal fietsenstallingen wordt vergroot, zodat het station aantrekkelijker wordt voor fiets-forenzen en recreanten. De tramkeerlus wordt beter ingepast of verplaatst, net als de tramhalte. Er zijn verschillende varianten voor de verbetering van de aantakking van het station op de omgeving onderzocht, met meer ruimte voor twee mooie stationspleinen.

De campus biedt ruimte voor verdichting volgens een oplopend hoogteprofiel in de richting van het spoor. Nieuw programma zorgt voor meer activiteit op straat, ook na 5 uur 's avonds.

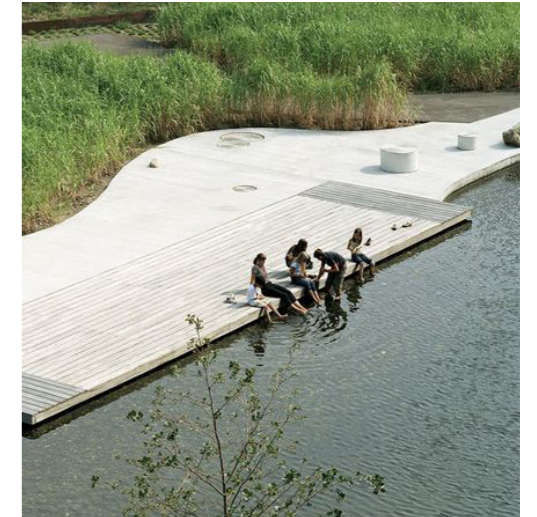
Het ontwikkelkader is flexibel. Op korte termijn wordt de levendigheid van het gebied vergroot. Vervolgens kunnen stapsgewijs nieuwe ontwikkelingen plaats vinden. Op de volgende pagina's wordt het kader per thema toegelicht.



Van Alphenstraat: groene terrassen en woon-werk plinten



Den Haag: informeel binnenmilieu voor voetgangers



gebruik Schenkzone



placemaking op korte termijn in de hele campus

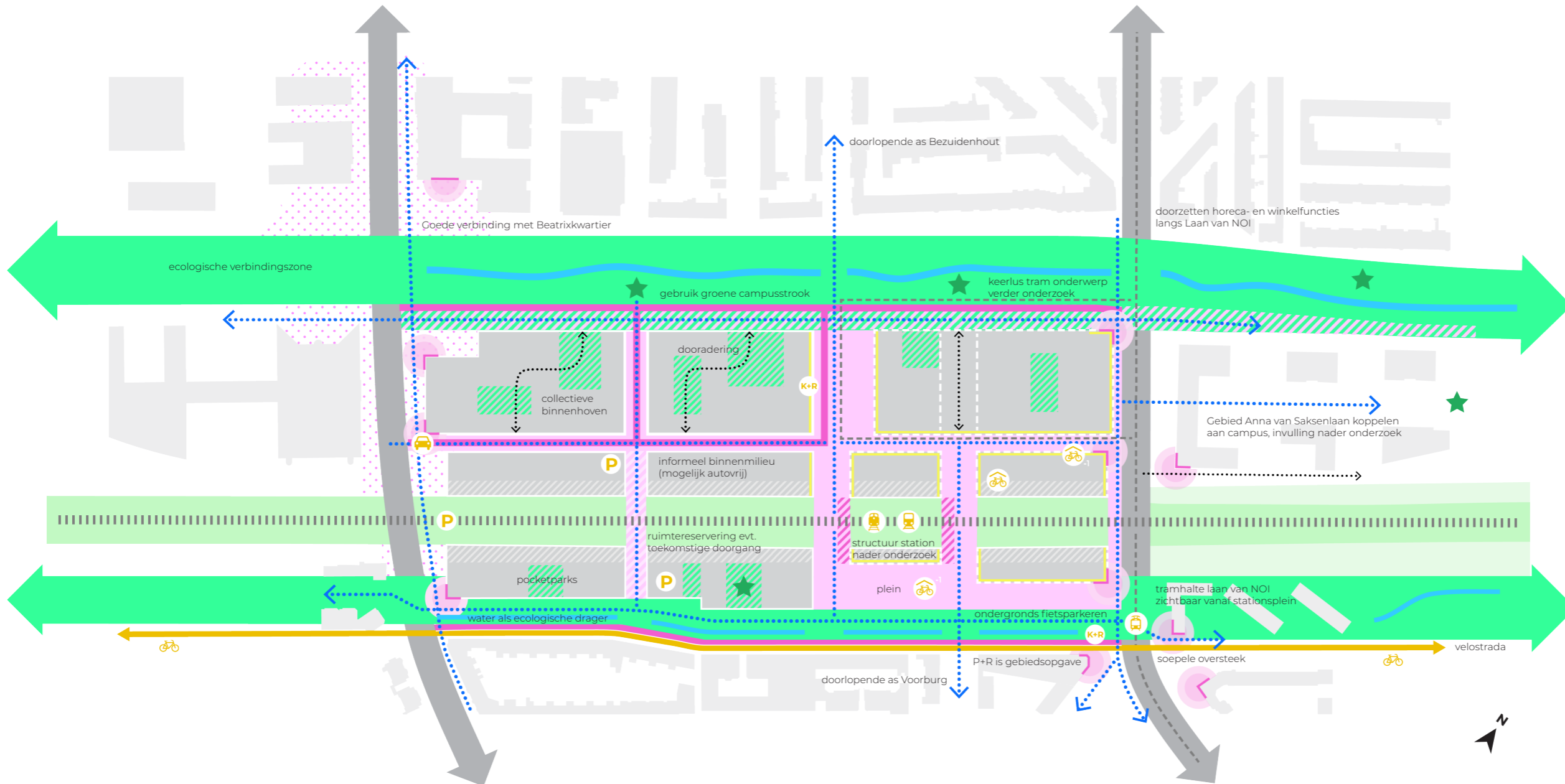


Een uitnodigend openbare ruimte station met een publieke onderdoorgang

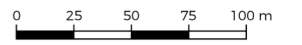


stationsgebied: publieke plinten

ONTWIKKELKADER



- ecologische verbindingzone
- mogelijk (binnen)hof
- spoorlud
- Beatrixkwartier
- groene campusstrook
- stedelijk binnenmilieu
- indicatie mogelijke OVCP-zone
- gebouw
- 6 meter-zone ProRail
- actieve plint
- flexibele rooilijn
- stedenbouwkundige markering
- sport- & recreeriuimte
- tramlijn
- auto route
- primaire LV-route
- secundaire LV-route
- Velostrada



BEREIKBAARHEID

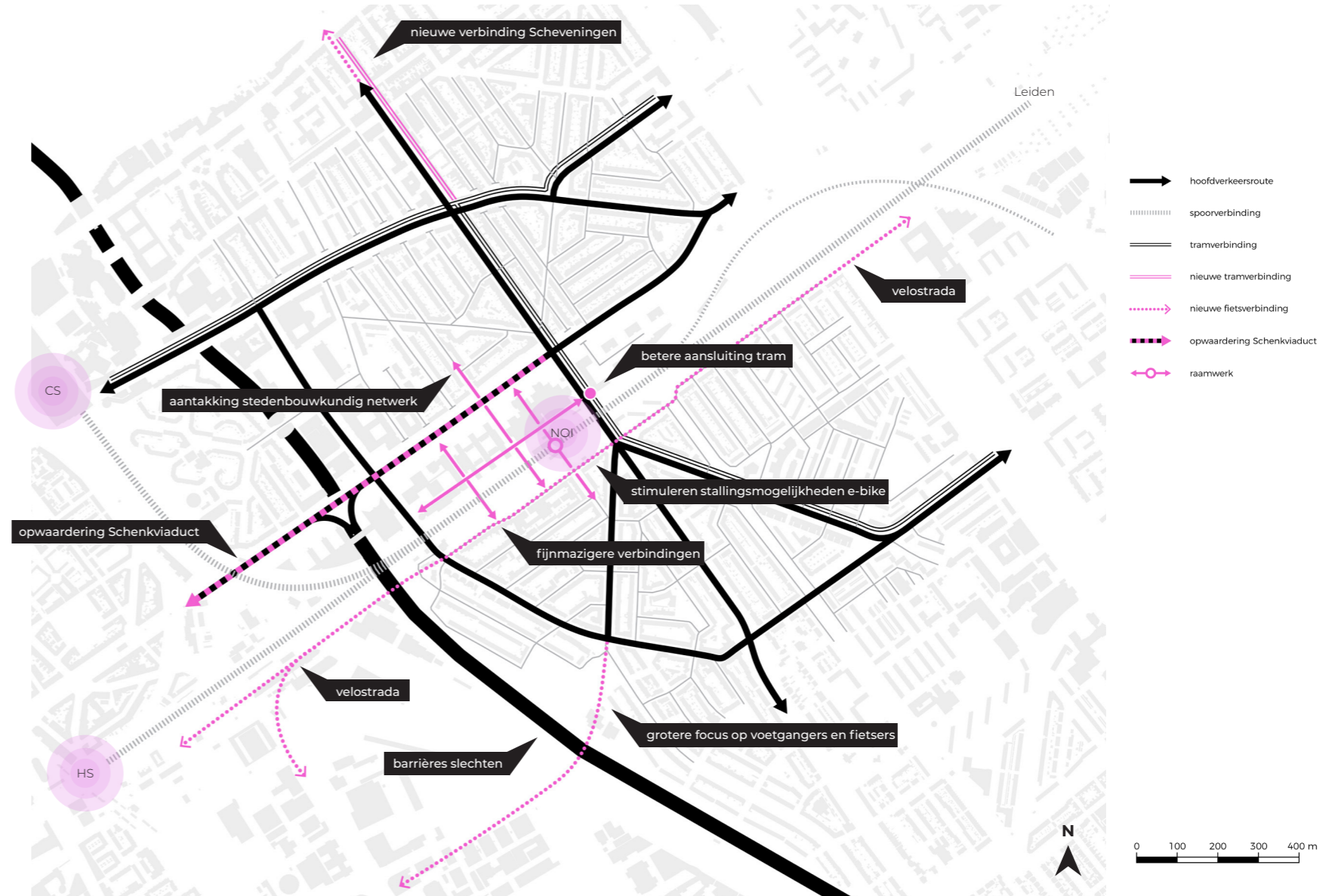
Multimodale bereikbaarheid

Met de trein en de auto is de stadscampus uitstekend bereikbaar. Voor de voetganger en fietser is er nog veel winst te behalen. Op stedelijke schaal vraagt de verbinding tussen de drie CID-poorten (CS, HS en NOI) versterking. De nieuwe Velostrada is een stap in de goede richting. De opwaardering van het Schenkviaduct tot langzaam verkeer boulevard zou een grote bijdrage leveren. Ook de verbinding tussen het Beatrixkwartier en het Centraal station verdient aandacht.

De relatie tussen de campus en de Laan van NOI is moeizaam. Daardoor wordt er onvoldoende geprofiteerd van de nabijheid van het complementaire programma in de Internationale Zone en de kust. Beide komen beter binnen bereik door het stationsgebied beter aan te takken op de Laan van NOI. Dit verzilvert nog twee kansen: het station vormt via de Kon. Juliaalaan een poort tot het kernwinkelgebied van Voorburg en de campus wordt – in combinatie met betere fietsenstallingen en een groter OV-fiets aanbod – een regionaal knooppunt in het recreatieve (fiets)netwerk langs de ecologische Schenkzone en richting de kust.

Op lokaal niveau kent de campus veel barrières. De spoordijk snijdt het gebied in twee delen en de auto is dominant. De verkeersstructuur van het gebied wordt daarom aangepakt zodat het aantrekkelijk wordt voor voetgangers en fietsers. Er wordt naar gestreefd het hele binnenmilieu aan Haagse zijde autovrij te maken en de parkeercapaciteit wordt beter afgestemd op de stedelijke omgeving en uitstekende OV-bereikbaarheid.

De Van Alphenstraat biedt plaats aan de nieuwe Velostrada die wordt vormgegeven als fietsstraat. Het straatprofiel van de Laan van NOI wordt aantrekkelijker voor voetgangers en de oversteek naar het Van



Het gebied rond Laan van NOI verbindt de beide zijden van de het spoor en de verschillende verkeersmodaliteiten.

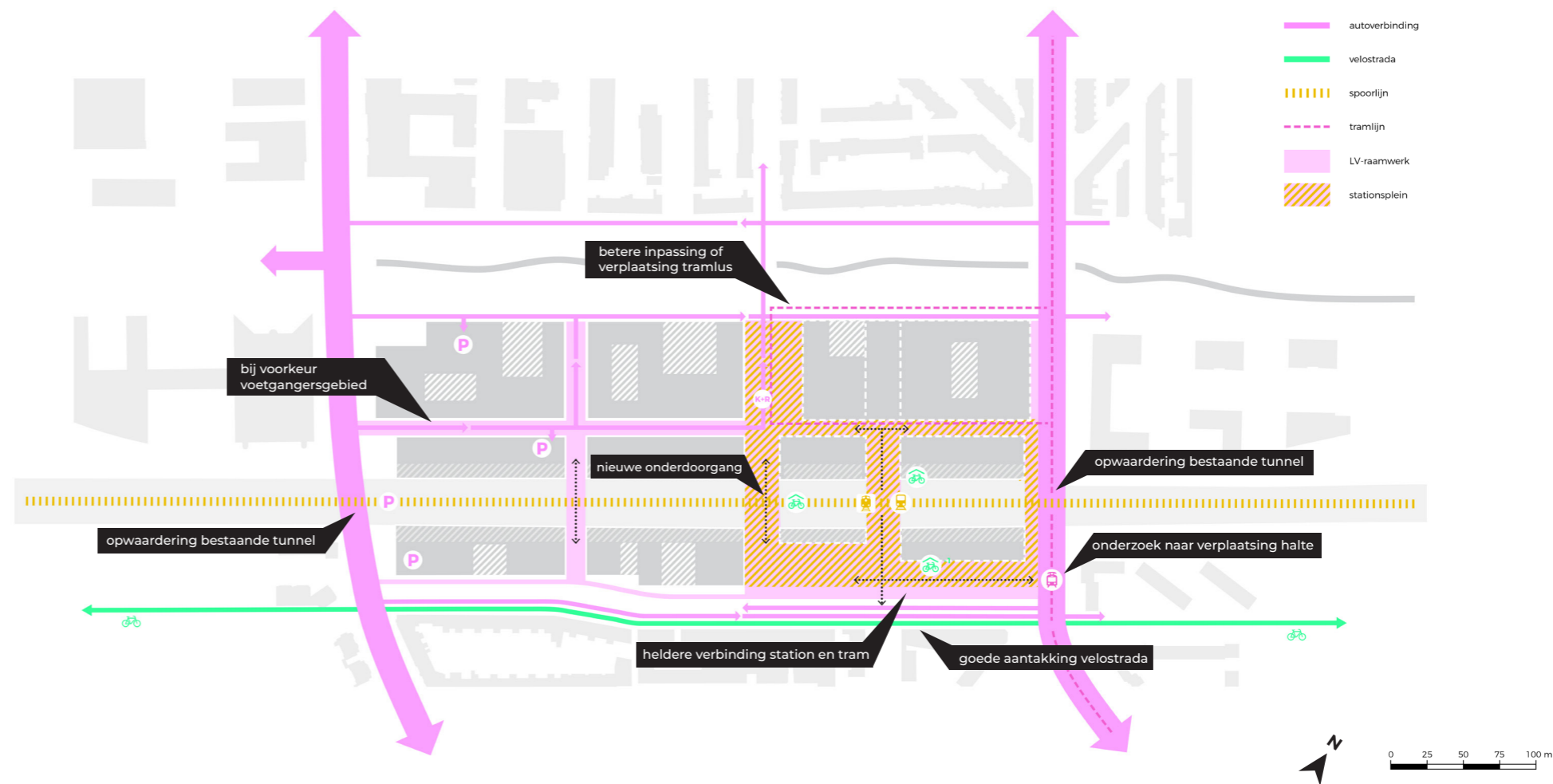
BEREIKBAARHEID

Een perfect functionerende stationsknoop

Saksenlaan-gebied wordt uitnodigend zodat het gebied onderdeel wordt van het campusmilieu. De overstap van het stationsplein Voorburg naar de Nicolaas Beetslaan wordt verbeterd samen met de Velostrada en de tramhalte. De twee bestaande spoortunnels worden sociaal veiliger en attractiever. Er wordt een ruimtereservering opgenomen voor een nieuw onderdoorgang in het verlengde van de Jacob Mosselstraat. In de toekomst is extra onderdoorgang denkbaar.

Het stationsgebied transformeert van krappe logistieke knoop, naar aantrekkelijk verblijfsgebied en scharnierpunt in het gebied. De overstap tussen NS, Randstadrail, tram, fiets en voetgangersnetwerk wordt sterk verbeterd. De stationspleinen worden groter, de openbare ruimte aantrekkelijk voor de voetganger. Er bestaan verschillende varianten voor de hoofdstructuur van het stationsgebied (zie 'onderzoek') die nader moeten worden onderzocht. Alle drie zijn het voorbeelden van 'openluchtstations' waarin niet de architectuur van het station maar de relatie tussen station en omgeving zorgt voor een aantrekkelijk en effectief gebied.

Het aantal fietsenstallingen wordt vergroot zodat verommeling structureel uitblijft en het station aantrekkelijker wordt voor fiets-forenzen en recreanten. Op lange termijn wordt gestreefd naar ondergrondse of gebouwde fietsenstallingen aan beide zijden. Het station wordt beter herkenbaar gemaakt aan beide zijden van het spoor. De tramlus en -halte worden aangepast. Op korte/middellange termijn wordt de dubbele lus aan Haagse zijde getransformeerd tot goed ingepaste, enkele lus. Op lange termijn zijn verschillende varianten voor de verplaatsing van de tramhalte mogelijk.



heldere infrastructuur zorgt voor betere aansluiting op de omgeving

PROGRAMMA

Een gemengd aanbod aan programma en vastgoed voor bedrijfsleven, overheid, onderwijs en stedelingen

Een moderne stadscampus kent een gemengd programma en een gevarieerd vastgoedaanbod. In de stadscampus zijn belangrijke Security Tech bedrijven en universiteiten gevestigd. Verder is het gebied echter monofunctioneel en inactief buiten kantooruren.

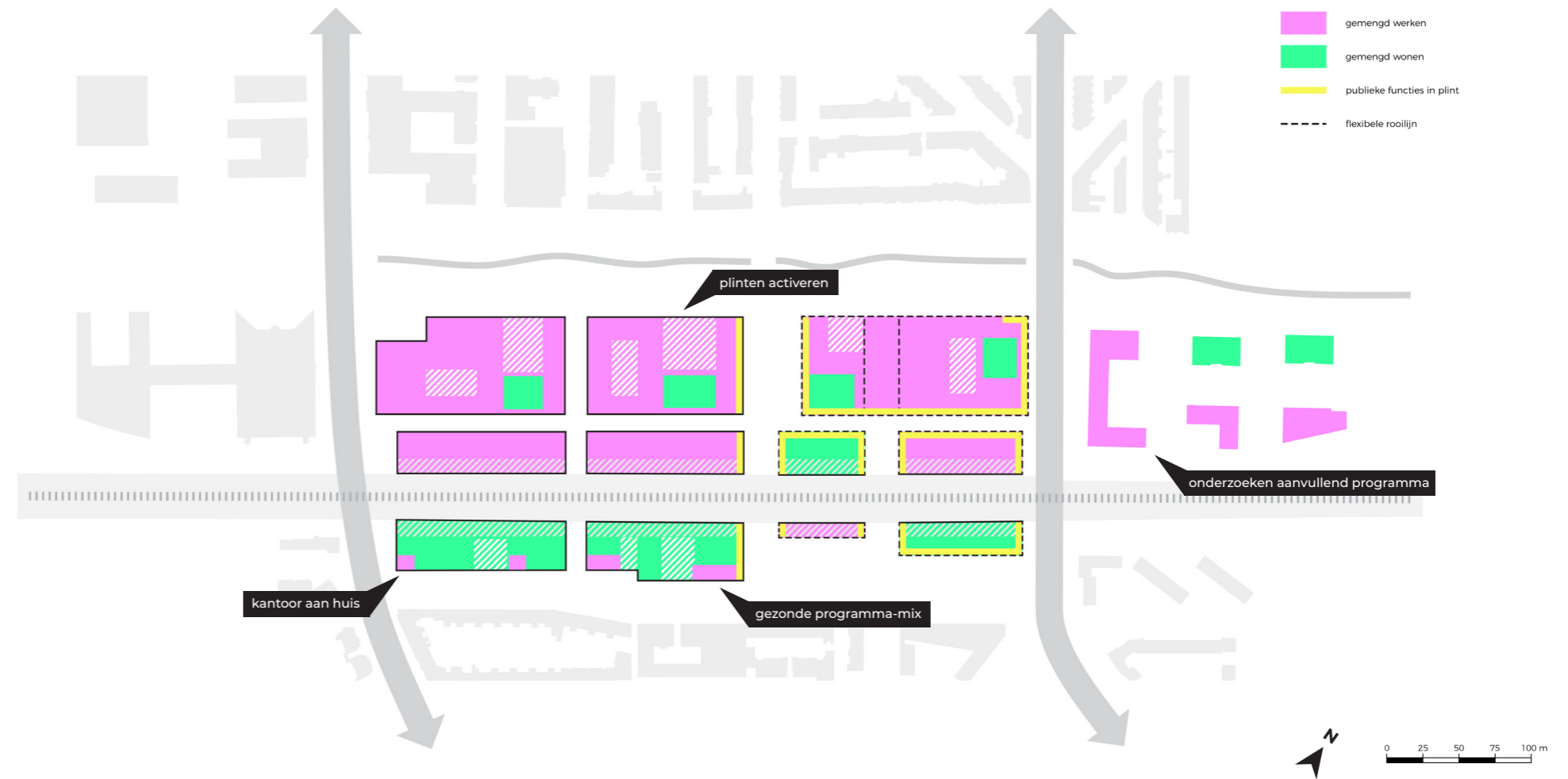
De kern van het programma blijft bestaan uit de Security Tech bedrijven en instellingen. Op korte termijn wordt gestart met kleinschalige 'tijdelijke' programma-initiatieven zoals openlucht-bars en pop-up stores om de levendigheid van het gebied te vergroten. De toevoeging van (studenten) woningen rondom de stationspleinen en de Van Alphenstraat, zorgt voor activiteit op straat buiten de spits. Terrassen, kleinschalige horecagelegenheden, recreatieve voorzieningen, kleine winkels, sportclubs en congres/meetingfaciliteiten ondersteunen de bedrijven en bewoners op de stadscampus, maar zijn ook van waarde voor de omgeving.



Door verrijking van het programma wordt Laan van NOI beter geïntegreerd in de stad.

Het publieke programma wordt geclusterd in de plinten rondom de stationspleinen, met het zwaartepunt aan Haagse zijde. Extra publieke functies langs de Schenkkade geven de campus een uitnodigend gezicht. Een hotel vormt een mooie toevoeging aan het Campusmilieu: bedrijven kunnen bezoekers een kamer aanbieden binnen de campus. Ook extra onderwijsfaciliteiten passen goed. In Voorburg wordt ingezet op een gezonde, stedelijke mix aan functies met wonen en toekomstgerichte bedrijvigheid als kern. De Van Alphenstraat vervult ook een functie voor Voorburg Noord.

Het uitbreiden van het huidige kantorenaanbod met startup-faciliteiten vergroot het innovatievermogen van de campus en zorgt voor een meer informeel en flexibel stedelijk binnenklimaat. Binnen de startup-cultuur worden werk en privé meer gemengd dan in de reguliere kantoorcultuur; er wordt minder vastgehouden aan vaste werktijden en de openbare ruimte wordt vaak gebruikt als extensie van het kantoor. Ze vergroten tevens het draagvlak voor horeca en recreatie-/sportfaciliteiten.



een gevarieerd vastgoedprogramma trekt verschillende typen gebruikers aan



voorbeeldillustratie: De Schenkkade als levendige groene campusboulevard

OPENBARE RUIMTE

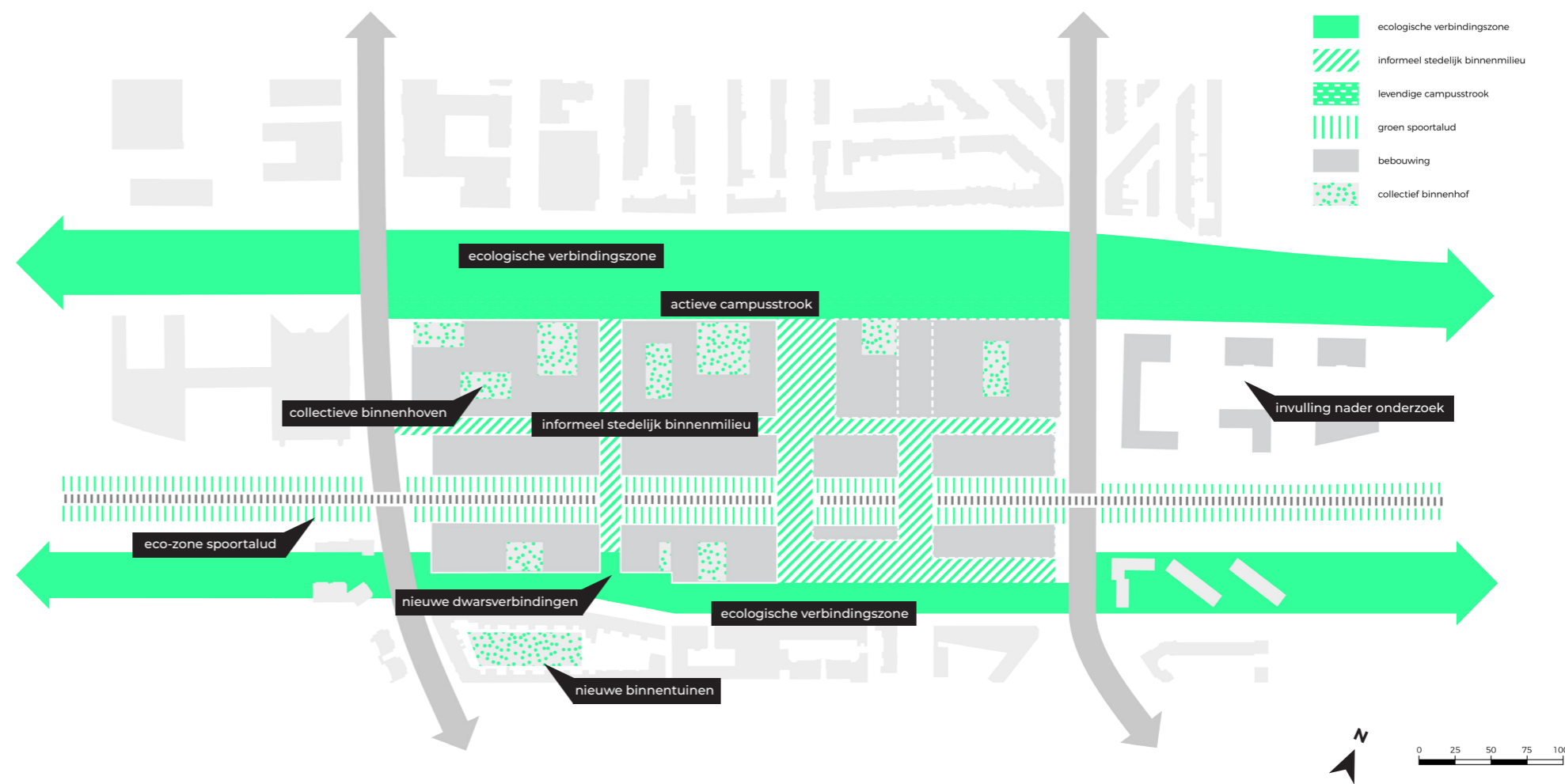
Een aantrekkelijk openbare ruimte raamwerk dat ontmoeting en interactie stimuleert.

De openbare ruimte speelt een sleutelrol in de campus. Het is de plek waar interactie plaatsvindt tussen de verschillende campusgebruikers en andere stedelingen. De huidige ruimte wordt gekarakteriseerd door grootschalige infrastructuur en onaantrekkelijke verharding. De ruimte vormt geen herkenbaar geheel, heeft weinig verblijfskwaliteit en biedt onvoldoende ruimte om elkaar te ontmoeten. Een aantrekkelijk, duidelijk gestructureerd, openbare ruimte raamwerk zorgt voor verbetering. Het raamwerk bestaat uit drie deelgebieden.

De Schenkzone vormt de drager van de campus. Er is ruimte voor recreatie, maar het ongetemde ecologische karakter blijft onaangetaast. Aan Haagse zijde wordt de Schenkzone verbreed door herinrichting van het profiel. Groen, fietsers en voetgangers krijgen meer ruimte en de relatie tussen gebouwen en landschap wordt versterkt met uitnodigende plinten. Er komen 1 à 2 verblijfsplekken midden in de zone. In Voorburg krijgt de Van Alphenstraat een groen-blauw profiel met hoofdrol voor de fiets. Aan het profiel liggen een aantal pocketparks met speel- en verblijfsvoorzieningen. Het spoortalud kan worden ingericht als verticale eco-zone met groene gevels en daken.

De Schenkzone loopt over in een hoogwaardig groen-grijs binnenmilieu dat (grotendeels) alleen voor langzaam verkeer toegankelijk is. De nieuwe spoordoorgang versterkt de relatie tussen beide zijdes van de campus. De Van Pruisenweg is een unieke, vergroende binnenstraat in de stad. Het profiel moet worden uitgewerkt, zelfs een overkapping is denkbaar. Het stationsgebied is onderdeel van het binnenmilieu en vormt het aantrekkelijke voetgangershart van de campus.

Collectieve hoven in de kantoorblokken verbinden het binnenmilieu en de Schenk. Mensen van binnen en buiten de campus kunnen er elkaar ontmoeten.



Een raamwerk van verschillende typen openbare ruimte.

DICHTHEID

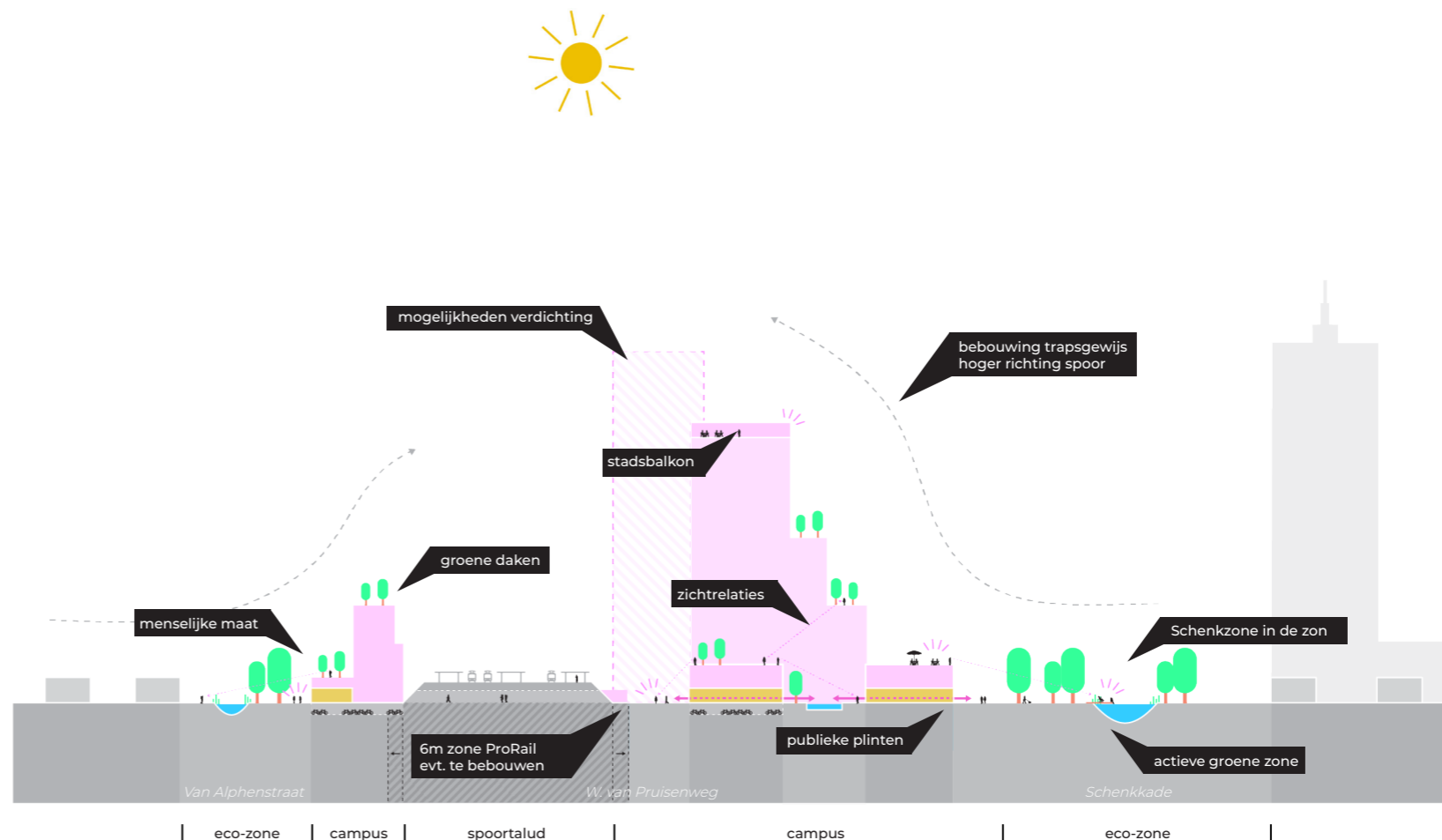
Een hoge dichtheid met behoud van de menselijke maat.

Een passende dichtheid zorgt meer levendigheid, sociale veiligheid en een grotere kans op ontmoeting. De huidige dichtheid in het gebied is relatief laag voor een stedelijke campus in het CID. Het opvangen van een deel van de groei uit de Agenda Ruimte voor de Stad biedt uitkomst.

Verdichting in de stadscampus staat in dienst van kwalitatieve stedelijke ruimtes: Hoogbouw volgt de 'Haagse hoogbouwtypologie': Plinten vormen straten en pleinen, daarbovenop staan ranke torens die licht op straatniveau garanderen. Publieke plinten en dakterrassen zorgen voor interactie en een levendig straatbeeld. De verdichting mag geen negatief effect hebben op de kwaliteit van de perronruimtes. Achterkanten en reststroken tussen spoor/perron en gebouwen vormen ontwerpaandachtspunten.

De verdichting van het gebied volgt een principe: De hoogste delen van de bebouwing liggen aan het spoortalud en lopen trapsgewijs af richting de Schenkkade en de Van Alphenstraat. Dit zorgt voor een goede aansluiting op de bouwhoogtes van de omgeving en beperkt schaduw in de Schenkzone. De zone langs het spoortalud biedt ruimte voor verdichting. Buiten 6 meter vanaf de teen van het talud kan zonder vergunning van ProRail gebouwd worden, erbinnen is een extra vergunning nodig waarvoor de noodzaak van verdichting op deze plek moet worden aangetoond. De kosten-baten verhouding van bouwen in het talud is een aandachtspunt.

Nieuwe bebouwing in Voorburg vormt een straatwand met voordeuren. Aan de Van Alphenstraat worden 4 à 5 lagen gebouwd, richting het spoor neemt de hoogte toe. De straatwand wordt op 2 of 3 plekken onderbroken door pocketparks. Rondom het station neemt de dichtheid en de hoogte licht toe. Dit zorgt voor effectieve benutting van de ov-capaciteit en een levendig hart van de campus. De tankstations worden op termijn verplaatst en de vier hoekpunten van de campus worden geaccentueerd.





Voorbeeldillustratie: de Van Alphenstraat als gezond stedelijk woonmilieu

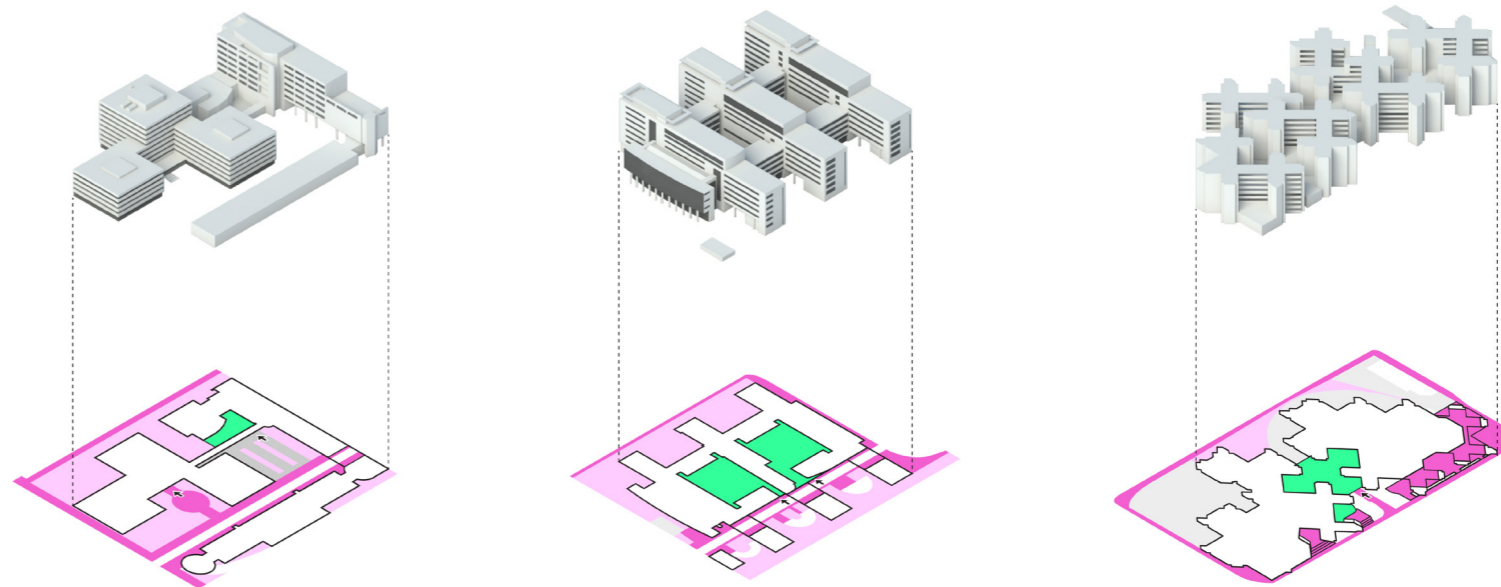
TYOLOGIE

Van introvert naar extravert, voortbouwend op de bijzondere typologie langs het spoor.

Parralel aan het spoor van de Oude Lijn loopt door heel Den Haag een verzameling gebouwen die zich sterk onderscheidt van de omliggende bebouwing in Bezuidenhout en Voorburg. Het zijn grote gesloten volumes, met de entree aan de Wilhelmina van Pruisenweg. Aan de binnenzijde bevinden zich hoven/atRIA. In potentie sluit deze typologie heel goed aan bij de campus; de gebouwen zijn groot genoeg om verschillende type bedrijven en organisaties te huisvesten – van grote corporates tot startups. De hoven/atRIA kunnen functioneren als beschermde ontmoetingsplekken.

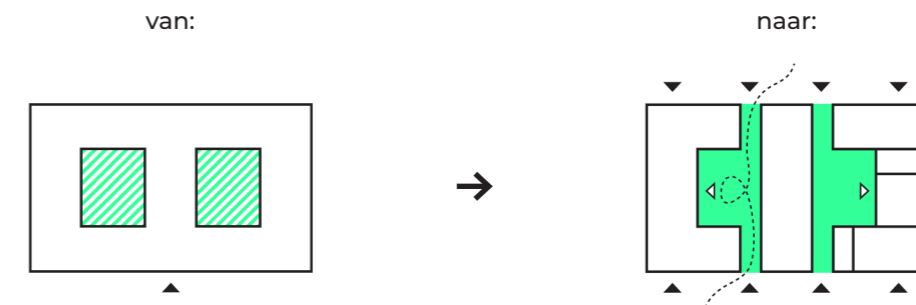
Momenteel worden de meeste gebouwen echter door slechts één of enkele gebruikers bezet. Omdat de gebouwen alleen aan de Wilhelmina van Pruisenweg zijn ontsloten, functioneert de Schenkkade als ‘achterkant’. Dit heeft een direct gevolg op de openbare ruimte om de gebouwen heen; dit is vaak onbestemde en ongebruikte restruimte.

De kantoorblokken bieden kansen voor stapsgewijze - kleinschalige - transformatie. De hoven krijgen entrees aan de Schenkkade en de Wilhelmina van Pruisenweg. Zo ontstaat een tweezijdige typologie met collectieve ontmoetingsruimte die kan worden gebruikt door mensen van binnen het gebouw, maar ook van daarbuiten. De gebouwen kunnen worden opgedeeld in delen van verschillende afmetingen: van heel klein tot groot,



De bijzondere hoventypologie biedt potentie voor de stadscampus

- privaat
- collectief
- ongebruikt privaat
- ongebruikt publiek
- gebruikt publiek



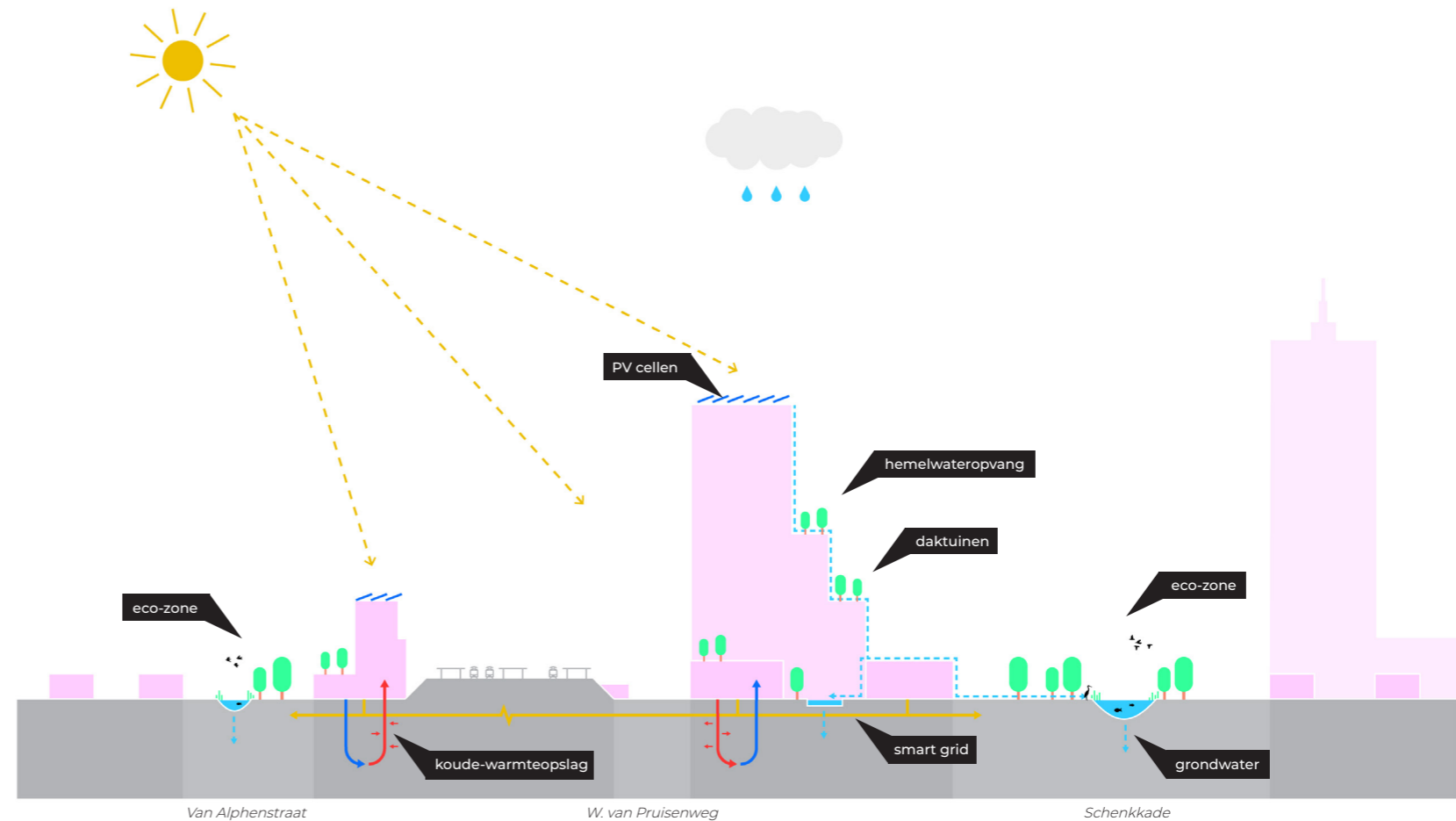
DUURZAAMHEID

Een duurzaam netwerk verbonden door groen en water.

Een aantrekkelijke, toekomstbestendige stadscampus is een duurzame campus. Het huidige gebied scoort onvoldoende. Er is veel verharding, weinig groen, weinig ruimte voor wateropvang en de gebouwen zijn niet duurzaam genoeg.

De duurzaamheidsstrategie voor de campus is gebiedsgericht. Water, bomen, groene daken en gevels en pocketparks verhogen de leefkwaliteit, en dragen bij aan de klimaatadaptie. Er wordt ontworpen met het oog op hevigere regenbuien en periodes van droogte en hitte. Het opvangen, vasthouden en hergebruiken van hemelwater draagt hieraan bij. Goede langzaamverkeer voorzieningen en sport- en speelplekken stimuleren beweging. Een efficiënt ov-netwerk en (elektrische) deelauto's complementeren het duurzame netwerk. De ecologische verbindingzones aan weerszijden van het spoor vormt een gunstige habitat voor flora en fauna en een toevoeging op de meer geregisseerde groene plekken in de stad. Nieuwe gebouwen worden zo gepositioneerd dat er verscheidene goede microklimaten ontstaan. Samen levert dit een divers groen raamwerk op voor mens en dier.

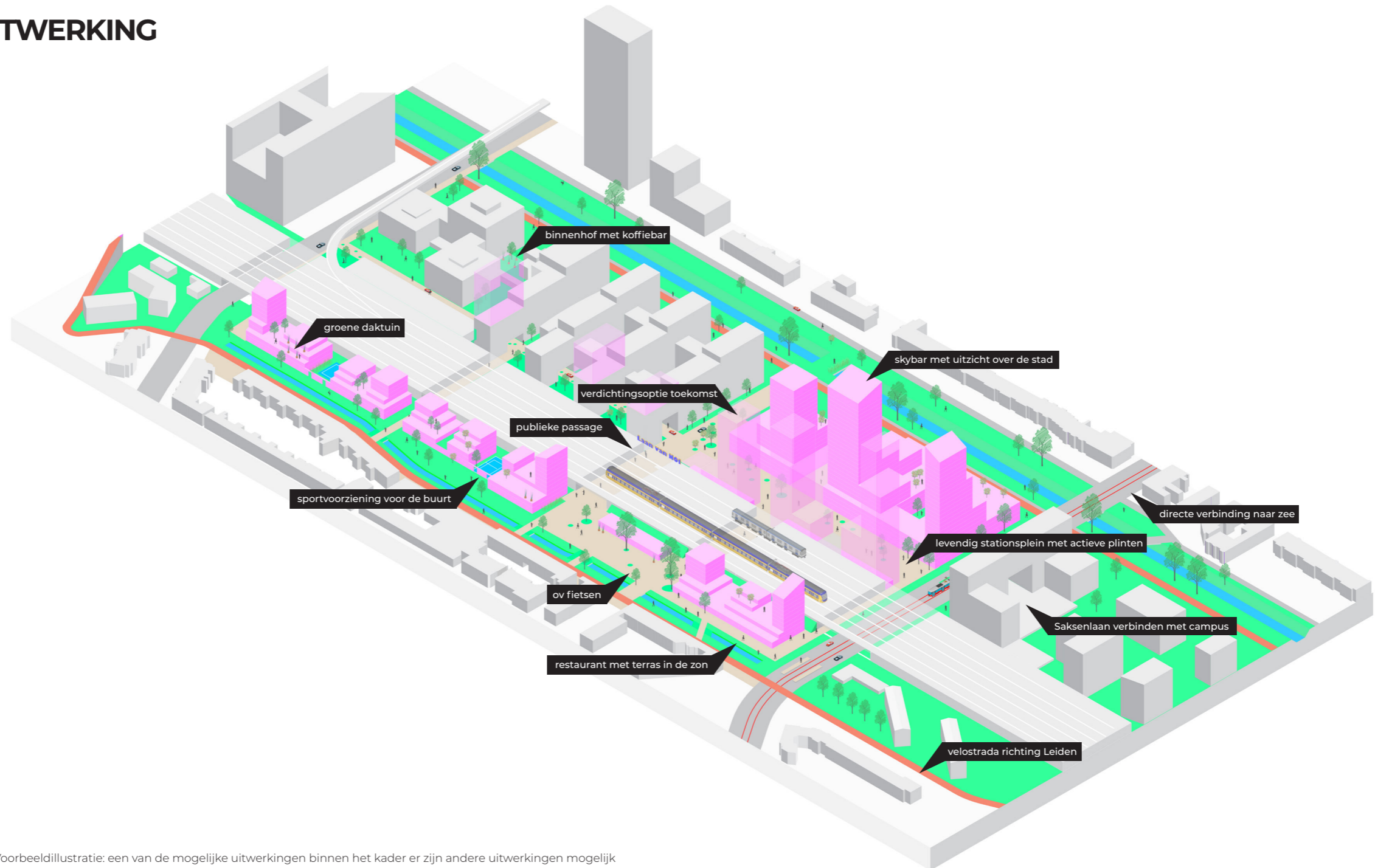
De (her)ontwikkelingen in het gebied moeten aan hoge duurzaamheidseisen voldoen. Flexibele casco's zorgen voor robuuste gebouwen. Er wordt ingezet op circulair bouwen met een hoog percentage hergebruik binnen het gebied. Duurzame energieopwekking in de vorm van wind- of zonne-energie, in combinatie met energiezuinige installaties, koude-warmteopslag en een smart-grid op gebiedsniveau dragen bij aan de ambitie: een energieproducerende stadscampus. ProRail en NS hebben hoge duurzaamheidsambities voor stations. Vooral op het vlak van zonne-energie kan er spanning ontstaan met de ambities om de stadscampus te verdichten. Deze spanning wordt gezamenlijk op gebiedsschaal weggenomen.





Voorbeeldillustratie: het stationsplein Den Haag als ontvangstdomein van de campus in de variant waarin het treintalud (nog) niet ontwikkeld is

VOORBEELDUITWERKING



Voorbeeldillustratie: een van de mogelijke uitwerkingen binnen het kader er zijn andere uitwerkingen mogelijk



collectieve hoven verbinden het binnenmilieu met de Schenk



Den Haag: een levendig stationsgebied met actieve plinten



Wilhelmina van Pruisenweg: unieke binnenstraat



informele paviljoens en pop-up bars verlevendigen het gebied op korte termijn



De bestaande kantoren zijn erg geschikt om startups te huisvesten



Middelhoge gebouwen accentueren het Stationsplein Voorburg



Schenkade: gebruik van het water



Van Alphenstraat: gedeelde fietsstraat

STRATEGIE

STRATEGIE

STAPSGEWIJZE ONTWIKKELING

Flexibiliteit is van groot belang: het gebied en de omgeving maken de komende jaren een grote groei door. Het ontwikkelkader maakt stapsgewijze ontwikkeling mogelijk. Zolang elke ingreep gebaseerd is op de gezamenlijk gedeelde visie, versterken deelprojecten elkaar.

De strategie onderscheidt een aantal cruciale interventies die voorwaardelijk zijn voor een succesvolle ontwikkeling: de levendigheid van het gebied moet worden vergroot door verbetering van de openbare ruimte en kleinschalige placemaking initiatieven (bijv. een openlucht-bar). Ook het fietsprobleem moet snel worden aangepakt. Vervolgens zijn vier fasen onderscheiden met ieder een reeks deelprojecten, visueel samengevat op de volgende pagina. Vanzelfsprekend is deze indeling indicatief.

Een belangrijk stap op de korte termijn is het uitwerken van de visie op onderdelen. De betrokken partijen onderschrijven de visie op hoofdlijnen, verschillende onderwerpen moeten nader worden onderzocht. Naast de inhoudelijke onderzoeken - die in het volgende hoofdstuk zijn beschreven - is het van belang een participatietraject op te starten en burgers, bedrijven en andere belanghebbenden te informeren en betrekken in de planontwikkeling.

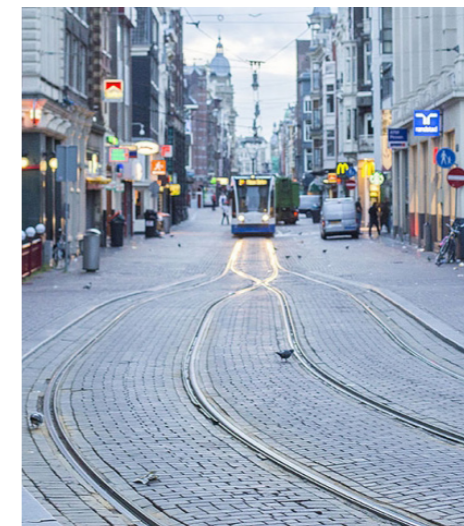
De visie doet geen uitspraken over de financiële inspanning van de betrokken partijen. Een business-case moet in beeld brengen hoe ambities, kosten en opbrengsten zich tot elkaar verhouden en wie waarvoor een bijdrage kan leveren.



cruciale interventie: placemaking



Cruciale interventie: openbare ruimte met ontmoetingsplekken



korte termijn: goed ingepaste enkelspoorskeerlus



korte termijn: activeren plinten stationsplein



middellange termijn: nieuwe, aantrekkelijke spooronderdoorgang

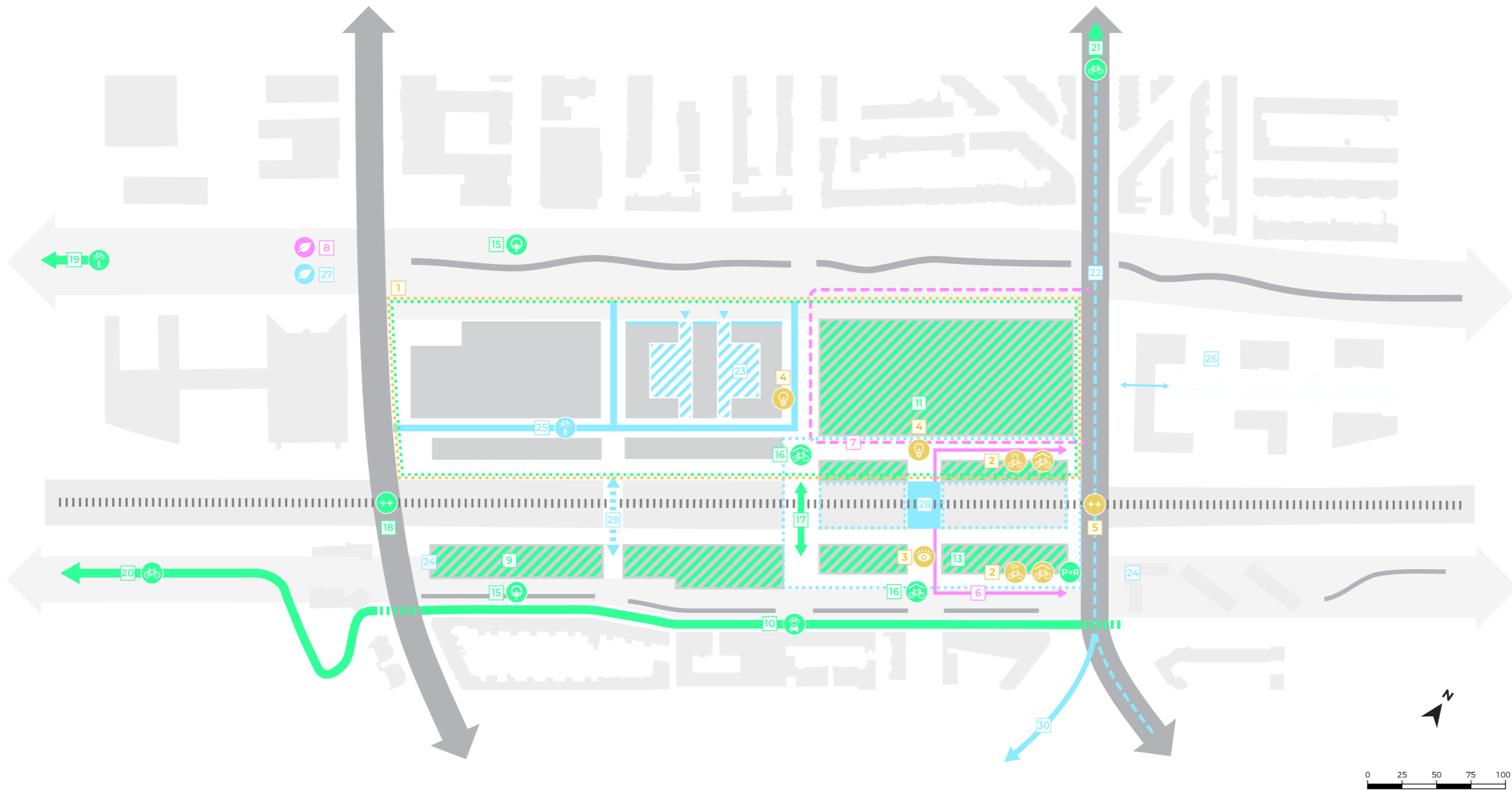


middellange termijn: ontwikkeling van Alphenstraat



lange termijn: transformatie kantoren, plinten met hoven en torens

STAPSGEWIJZE ONTWIKKELING



- cruciale interventies**
- 1 verbetering openbare ruimteplan inclusief nieuwe verkeersstructuur en inpassing tramlijn
- 2 fietsenstallingen beide zijden station en vergroting OV-fiets aanbod + duidelijke loop- & fietsroutes
- 3 zichtbaarheid van het station verbeteren
- 4 pop-up programma in buitenruimte en plinten rondom het station
- 5 opwaardering spoorwegonderdoorgang Laan van NOI
- kerne termijn**
- 6 looproute naar bus- en tramhalte verbeteren
- 7 tramlijn naar enkel spoor + betere inpassing
- 8 agenderen duurzame maatregelen op gebiedsniveau (o.a. Smart-grid)
- 9 gebiedsontwikkeling langs Van Alphenstraat
- 10 aanleg nieuw profiel Van Alphenstraat met fietsstraat + aanpak knelpunten Laan van NOI en Beatrixlaan
- 11 ontwikkeling stationsgebied Haagse zijde inclusief herontwikkeling SoZaWe
- 12 herprofilering Laan van NOI
- 13 ontwikkeling stationsgebied Voorburgse zijde inclusief nieuwe bebouwing en P+R
- middellange termijn**
- 15 versterken ecologische structuur aan beide zijden van het spoor
- 16 aanleg fietsenstallingen en stationspleinen
- 17 aanleg nieuwe spoorwegonderdoorgang in het verlengde van de Wilhelmina van Pruisenweg / Jacob Mosselstraat
- 18 opwaardering spoorwegonderdoorgang Beatrixlaan
- 19 opwaardering Schenkviaduct tot langzaam verkeer boulevard
- 20 doortrekking Velostrada richting Laakhavens / Binckhorst
- 21 nieuwe (recreatieve) fietsverbinding met de kust via de Internationale Zone over de Laan van NOI en van Aikemadelaan
- 22 definitieve oplossing tramlijn
- 23 stapsgewijze transformatie bestaande kantoren: tweezijdige entrees, verschillende gebruikers, collectieve hoven en actieve plinten
- 24 mogelijke herontwikkeling tankstations Laan van NOI & Beatrixlaan
- 25 transformatie verkeersstructuur Wilhelmina van Pruisenweg autovrij
- lange termijn**
- 26 Transformatie Anna van Saksenlaan + verbeterde aansluiting campus
- 27 implementatie duurzame maatregelen op gebiedsniveau
- 28 mogelijke transformatie station
- 29 mogelijk extra spoorwegonderdoorgang
- 30 extra langzaamverkeersverbinding tussen voorburg en de Binckhorst via de Van de Wateringelaan

VERVOLG ONDERZOEK

STATION

In het visiedeel is beschreven welke opgaven er liggen in het stationsgebied en wat de ambitie is: Het stationsgebied wordt getransformeerd van logistieke knoop, naar aantrekkelijk verblijfsgebied en hart van de campus.

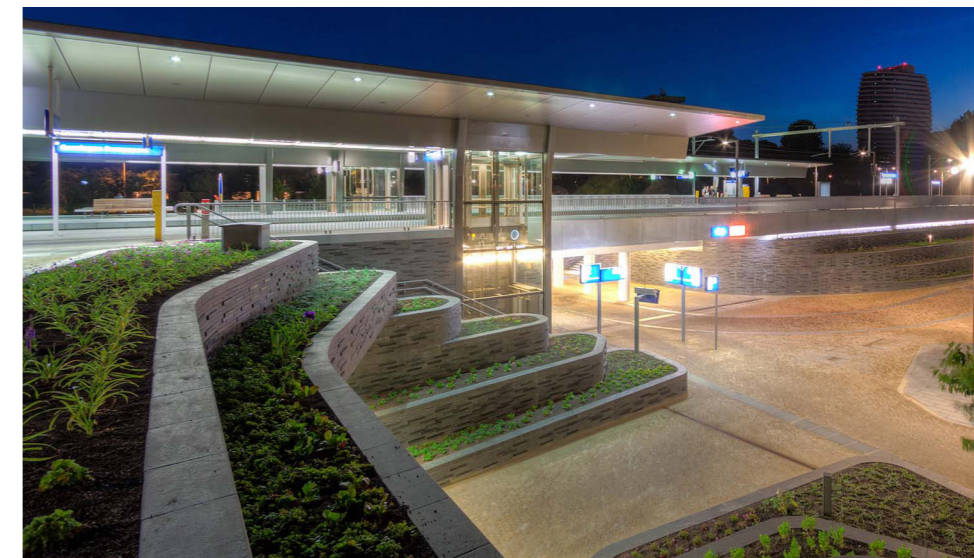
De verbeteringen in de stedenbouwkundige structuur en de openbare ruimte rondom het station en de aanpak van de tramlus en de fietsenstallingen zijn een belangrijke stap in de goede richting. Op korte termijn draagt ook een opknapbeurt van het station bij. Op lange termijn is het vanuit de stadscampus geredeneerd wenselijk de hoofdstructuur en de uitstraling van het station te verbeteren.

Er zijn drie varianten voor de hoofdstructuur van het stationsgebied in beeld gebracht die tot doel hebben de aansluiting tussen station en omgeving en de overstap tussen de modaliteiten te verbeteren. Alle drie zijn het voorbeelden van 'openluchtstations' waarin niet de architectuur van het station maar de relatie tussen station en omgeving zorgt voor een aantrekkelijk en effectief gebied. Het ruimtelijk raamwerk maakt alle drie de opties mogelijk. De varianten gaan in op de stedenbouwkundige hoofdstructuur, niet op de schaal van het station zelf. Transfercapaciteit, architectuur en techniek waren gaan onderwerp van deze studie.

Op de volgende pagina zijn de voor- en nadelen van de varianten beschreven. De betrokkenen kunnen deze varianten nader onderzoeken. Aandachtspunten bij een vervolgonderzoek zijn onder meer: de technische en financiële haalbaarheid, de fasering, de samenhang met de fietsparkeeroplossing, de capaciteit van de perrons en de locatie van de perronopgangen, de P+R capaciteit van het station, de transformatie van SoZaWe, de locatie van de entree in relatie tot de campus en de rest van het CID en de zichtbaarheid/herkenbaarheid van het station.



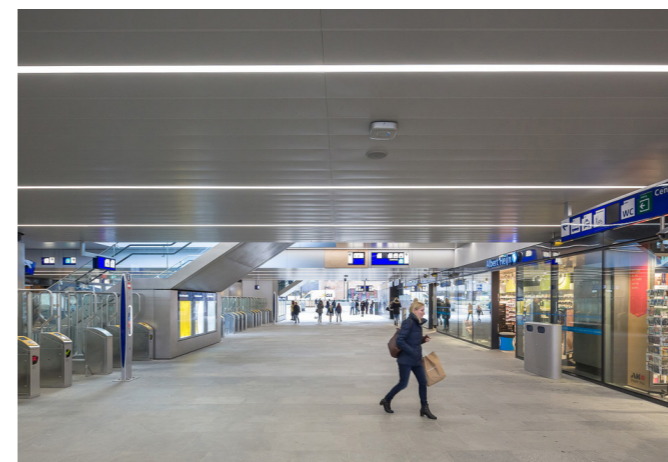
Amsterdam Zuid: royaal openbare ruimte station



Groningen Europapark: royaal & groen openbare ruimte station



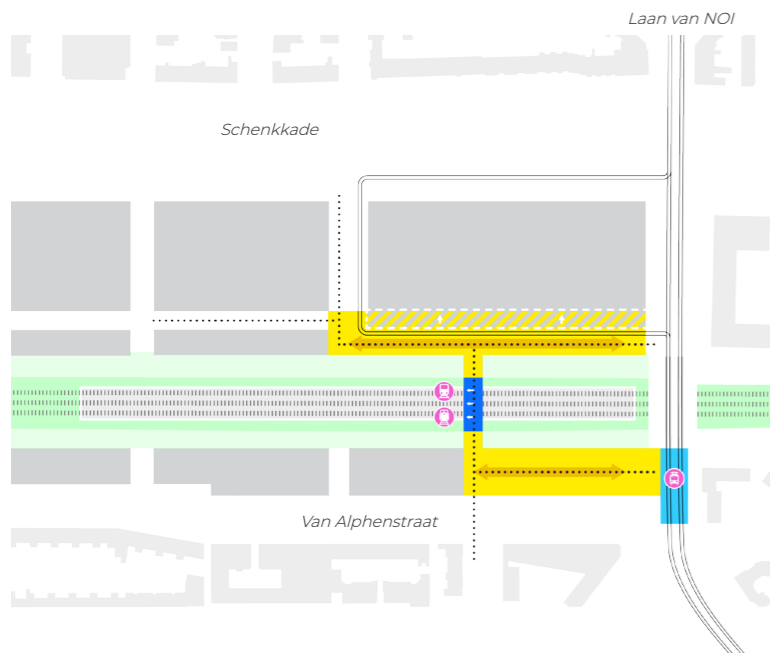
Vaartsche Rijn: combinatie openbare verbinding en station



Tilburg: combinatie openbare verbinding en OVCP

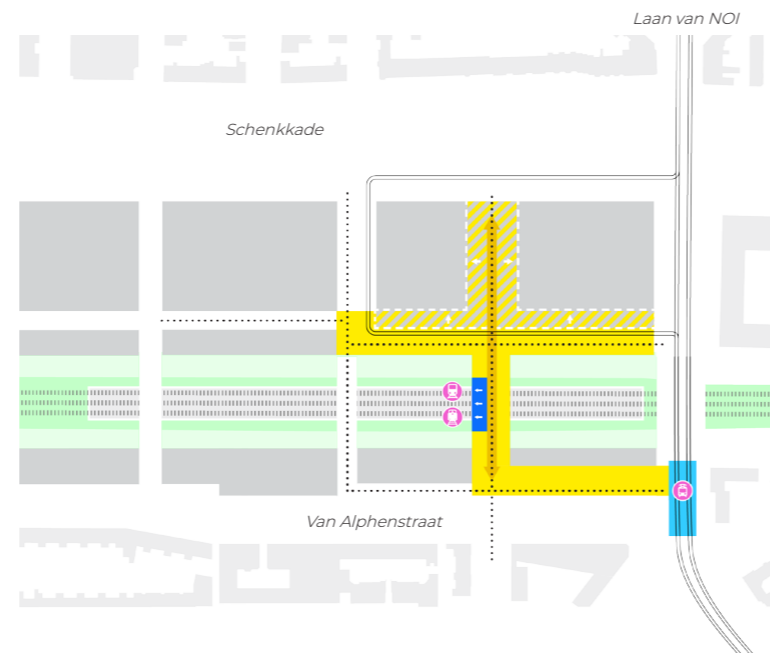


Vaartsche Rijn: combinatie openbare verbinding en station



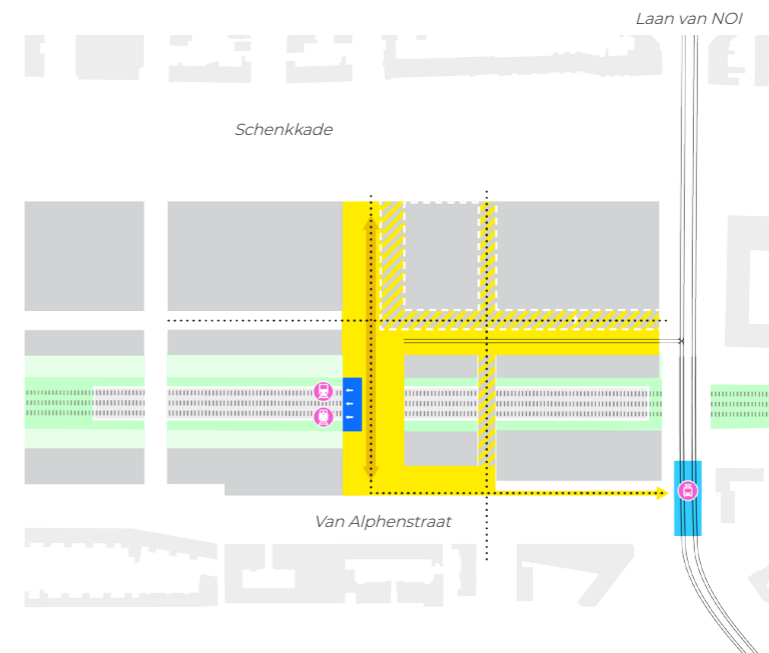
VAR 1: stationspleinen evenwijdig aan spoor

- + huidige positie van het station kan gehandhaafd blijven
- + stationsplein sluit op natuurlijke wijze aan op tramhalte bij herinrichting stationsplein Voorburg
- + stationsplein loopt door in de Wilhelmina van Pruisenweg blijven auto's kunnen via de Wilhelmina van Pruisenweg blijven rijden, het stationsplein blijft autovrij
- geen doorgaande as vanuit het station, SoZaWe werkt als blokkade
- +/- opschuiven van de rooilijn van SoZaWe / het verbreden van de Anna van Hannoverstraat is vereist om een stationsplein met voldoende maat te creëren aan Haagse zijde.
- +/- locatie stationsopgang op perron is aandachtspunt bij groeiend reizigersaantal



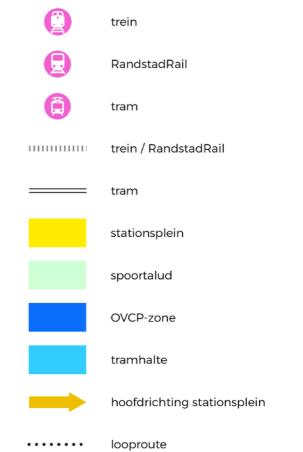
VAR 2: stationsplein in verlengde van bestaande stationstunnel

- + directe verbinding met de Schenkkade, vanuit daar aantakking op Bezuidenhout
- + compact stationsgebied met goede verbinding naar nieuwe tramhalte
- + ontwikkeling SoZaWe kan gebruikt worden om het stationsgebied op te waarden
- + auto's kunnen via de Wilhelmina van Pruisenweg blijven rijden, het stationsplein blijft autovrij
- afhankelijk van herontwikkeling SoZaWe
- as van stationsplein loopt niet door in Bezuidenhout
- +/- locatie stationsopgang op perron is aandachtspunt bij groeiend reizigersaantal



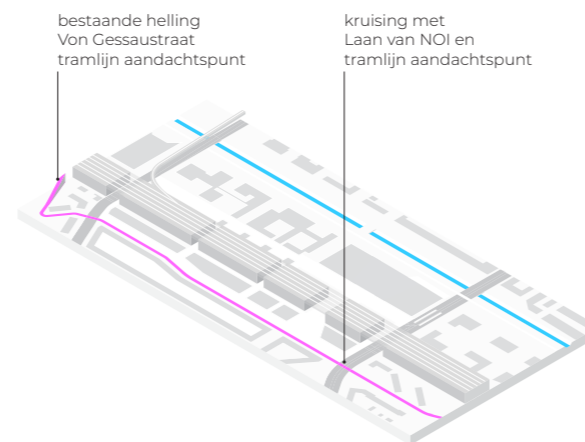
VAR 3: nieuw stationsplein in verlengde W. van Pruisenweg

- + doorgaande as vanuit het station richting Bezuidenhout
- + stationsplein ligt dicht bij Beatrixkwartier
- aanleg nieuw station is kostbaar / technisch / beleidsmatig uitdagend
- geen directe doorgaande route vanuit station richting Voorburg
- +/- stationsopgang komt meer symmetrisch te liggen ten opzichte van de perrons



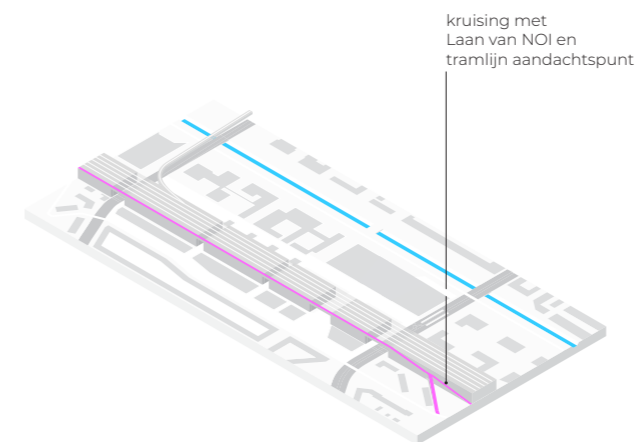
VELOSTRADA

De nieuwe verlengde Velostrada verbindt de Laan van NOI met de Binckhorst en Leiden. De verbinding maakt NOI veel aantrekkelijker voor de fietser, en maakt de Binckhorst en haar startup scene toegankelijk voor de stadscampus. De Velostrada wordt vormgegeven als fietsstraat (VAR1): dat betekent dat het route ook toegankelijk is voor autoverkeer in een richting. Het profiel maakt duidelijk dat de auto alleen te gast is. Het voordeel van een fietsstraat boven een klassieke fietssnelweg is het efficiënte ruimtegebruik. Daarnaast staat de fietser veel beter in contact met de omgeving: de plekken aan de Velostrada worden onderdeel van de route en er worden geen nieuwe infrastructurele barrières opgeworpen in het stationsgebied. Een belangrijk aandachtspunt is de kruising met de Laan van NOI: hier botsen het belang van een snelle obstakelvrije fietsroute met de vlotte doorstroming voor tram en auto op de Laan van NOI.



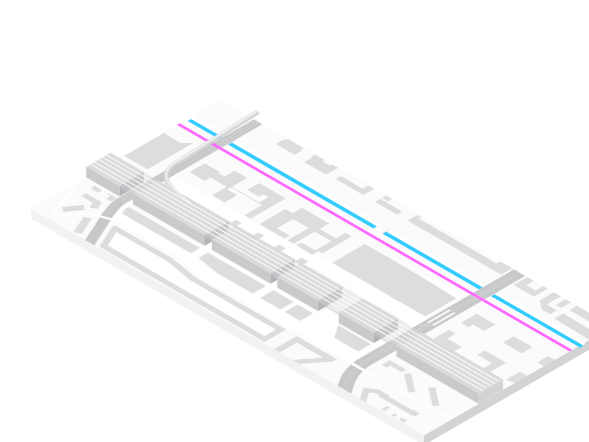
VAR 1: fietsstraat (VOORKEURSMODEL)

- + Van Alphenstraat wordt fietsstraat met auto te gast
- + voldoende ruimte voor mooi groen profiel
- + contact fiets en omliggende bebouwing
- steile helling Von Gessastraat
- kruising met Laan van NOI aandachtspunt



VAR 2: Velostrada spoortalud

- + geen helling vanaf viaduct binckhorst
- + veilige oversteek Laan van NOI
- gebruik spoortalud, bezwaar ProRail
- sociale veiligheid (achterzijde van Alphenstraat)
- hoogteverschil 6 meter vergt lange helling na Laan van NOI (160 á 360 m)
- geen contact met campus op maaiveld



VAR 3: Velostrada Schenkkade

- + mooi profiel langs de Schenk
- werkt alleen als Schenkviaduct wordt getransformeerd
- sluit niet aan op bestaande Velostrada en Binckhorst
- werkt alleen als extra fietsverbinding

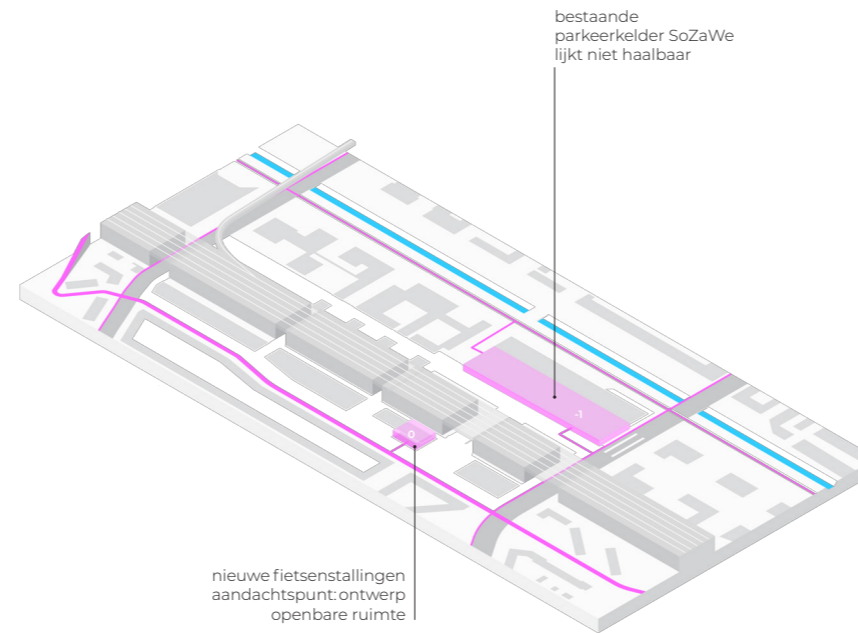
FIETSPARKEREN

Het stationsgebied heeft een groot tekort aan fietsparkeerplekken. Dit leidt tot verommeling van de openbare ruimte en tot onderbenutting van het station. Mensen die dicht in de buurt van NOI wonen, kunnen beter de fiets naar Den Haag Centraal nemen omdat ze daar hun fiets wel kunnen stallen. Het geringe aantal OV-fietsen heeft een soortgelijk effect: mensen die vanuit Amsterdam de kust, de internationale zone, het centrum van Voorburg en de Mall of the Netherlands willen bereiken - kunnen nu beter de omweg via Den Haag Centraal nemen. Zeker met de aanleg van de Velostrada is dit een gemiste kans.

Op korte termijn moeten meer stallingsplekken worden gerealiseerd. Het lijkt erop dat op korte termijn alleen stalingen aan de Voorburgse zijde haalbaar zijn. De inrichting van tijdelijke voorzieningen en de aansluiting op het fietsnet moet van voldoende niveau zijn met aandacht voor groen/openbare ruimte. In de praktijk blijven 'tijdelijke' voorzieningen vaak lang staan en hebben ze een bepalende invloed op de lange-termijn oplossing.

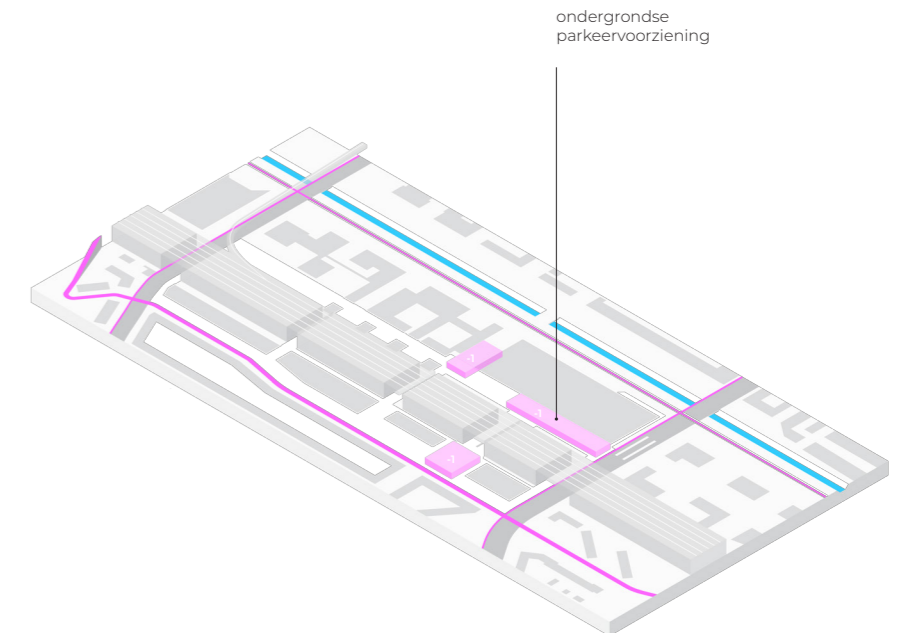
Op de lange termijn zijn – passend bij de ambitie van de stadscampus – fietsgarages onder de stationspleinen of in parkeergebouwen aan beide zijden de ambitie. Mocht uit het onderzoek naar de verdichting aan de Haagse zijde blijken dat het spoortalud in de toekomst bebouwd gaat worden, dan kan het interessant zijn om nu damwanden te slaan. Hier kan dan een fietsparkeergelegenheid worden gebouwd, die op de lange termijn plaats kan maken voor andere bebouwing. Investerings en exploitatie van gebouwde fietsvoorzieningen kunnen meegenomen worden in de totale business case voor het gebied.

De oplossing voor het fietsprobleem op korte en lange termijn hangt sterk samen met de keuze voor de definitieve structuur van het stationsgebied en de gekozen strategie in de hele Haagse regio die wordt bepaald in de 'werkplaats fietsparkeren'. De betrokken partijen moeten samen tot een definitieve keuze komen.



KORTE TERMIJN

- nieuwe fietsenstalling Voorburgzijde
- voorkeur voor nieuwe fietsenstalling Haagse zijde
- uitbreiding ov-fiets aanbod



LANGE TERMIJN

- fietsparkeren onder stationspleinen
- fietsparkeren onder/in nieuwbouw

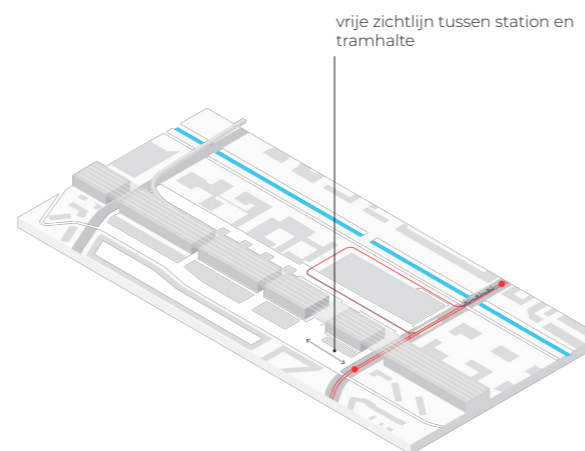
TRAM

Momenteel wordt het Haagse stationsplein gedomineerd door een slecht ingepaste dubbelspoor keerlus met eindhalte. De halte voor de doorgaande trams ligt in Voorburg, verscholen achter de parkeerplaats en vlakbij het spoorviaduct. Dit is gevaarlijk en belemmert de oversteek naar de Beetslaan. De aanwezigheid van haltes aan beide zijden van het station is onoverzichtelijk voor de reiziger.

Op korte termijn is een enkelspoor keerlus een goede oplossing. Hiermee kan het spoor goed worden ingepast in de bestrating. Er maken weinig trams gebruik van de keervoorziening, dus de voetganger heeft er weinig last van. Ook de looproute tussen de bestaande halte in Voorburg en toegang tot het station wordt geoptimaliseerd. Dit kan worden meegenomen in het ontwerp voor fietsenstalling en toeleidende fietsroute aan de Voorburgse zijde van het station. Bij zorgvuldige inpassing is de enkelspoorsoplossing ook interessant voor de lange termijn.

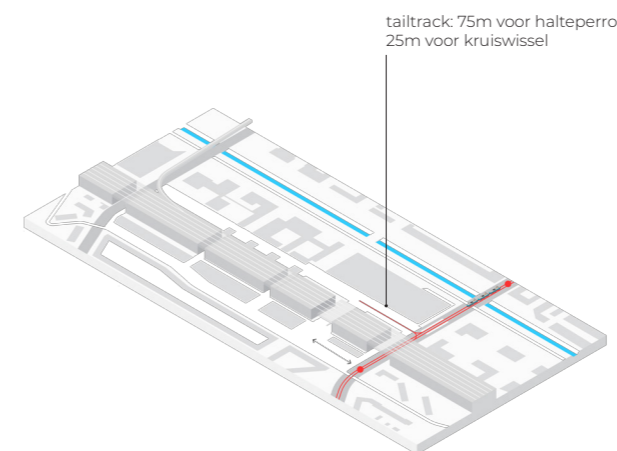
De bestaande halte in Voorburg kan verplaatst worden naar Den Haag, gecombineerd met de halte Stuyvesant. Dit kan echter alleen in combinatie met een tailtrack keervoorziening aan Voorburgse zijde i.v.m. de noodzakelijke afstand van de halte tot de boogstraat van de keerlus. In Voorburg is echter te weinig ruimte om de tailtrack te combineren met de Velostrada, de Van Alphenstraat en het stationsplein, waardoor de verplaatsing van de halte naar Den Haag onrealistisch lijkt.

Een interessante lange termijn optie is om de keervoorziening en eindhalte te verplaatsen naar een andere plek in Voorburg. Dit heeft ruimtelijk grote voordelen voor het station. Nadeel zijn de extra meters die trams moeten afleggen, bovendien lijkt een locatie in de nabijheid niet voorhanden. Deze optie is in dit project niet nader onderzocht.



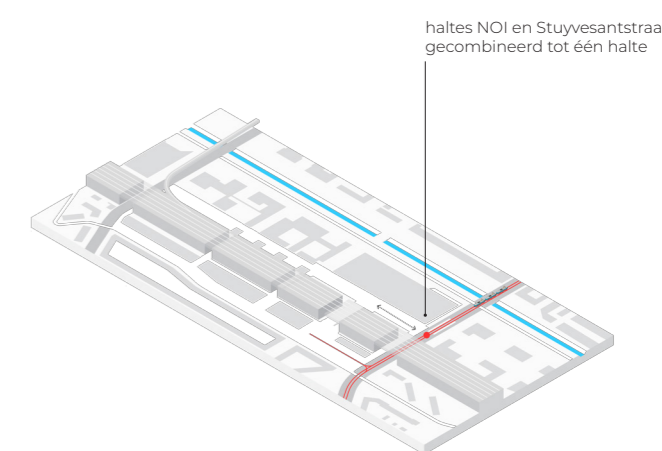
KORTE & LANGE TERMIJN: keerlus enkel spoor

- + vermindert barrièrewerking
- + relatief eenvoudig uit te voeren
- + mooi in te passen in bestrating
- (kleine) barrière op het stationsplein blijft
- doorgaande halte en eindhalte blijven aan verschillende zijdes station gelegen.



LANGE TERMIJN 1: tailtrack Haagse zijde

- + stationsplein Voorburgzijde volledig vrij
- + stationsplein aan Haagse zijde vrij mits stationsentree verplaatst wordt richting W. van Pruisenweg
- verplaatsing stationsentree essentieel voor vrij stationsplein



LANGE TERMIJN 2: tailtrack Voorburgzijde

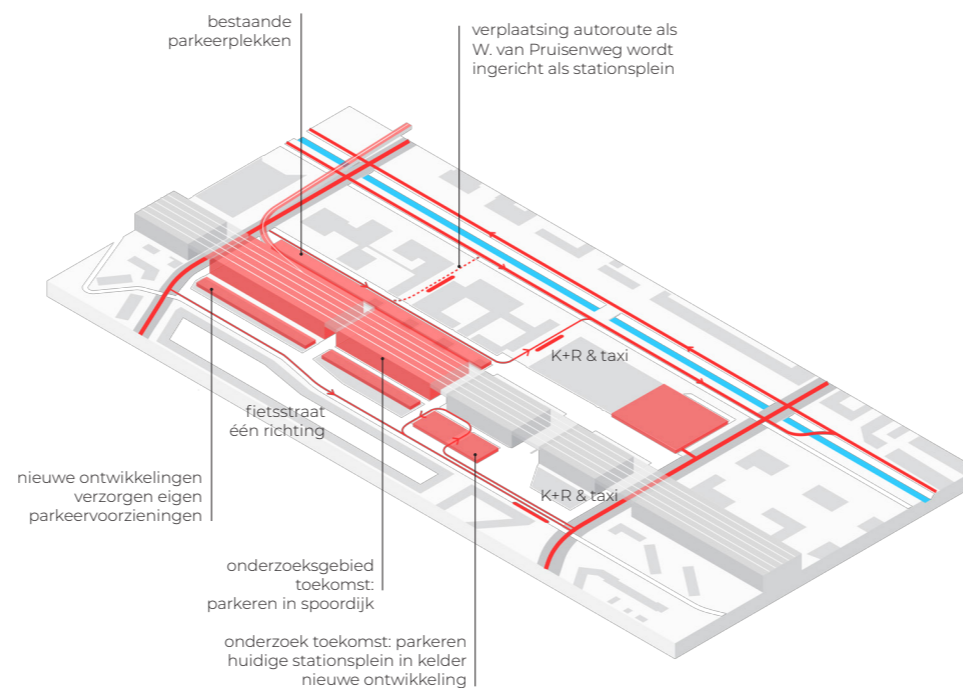
- + stationsplein aan Haagse zijde volledig vrij
- + haltes NOI en Stuyvesantstraat kunnen gecombineerd worden tot één halte
- + stationsplein komt direct uit op tramhalte (te)
- weinig ruimte aan Voorburgzijde voor inpassing tailtrack in combinatie met stationsplein en velostrada

AUTO & PARKEREN

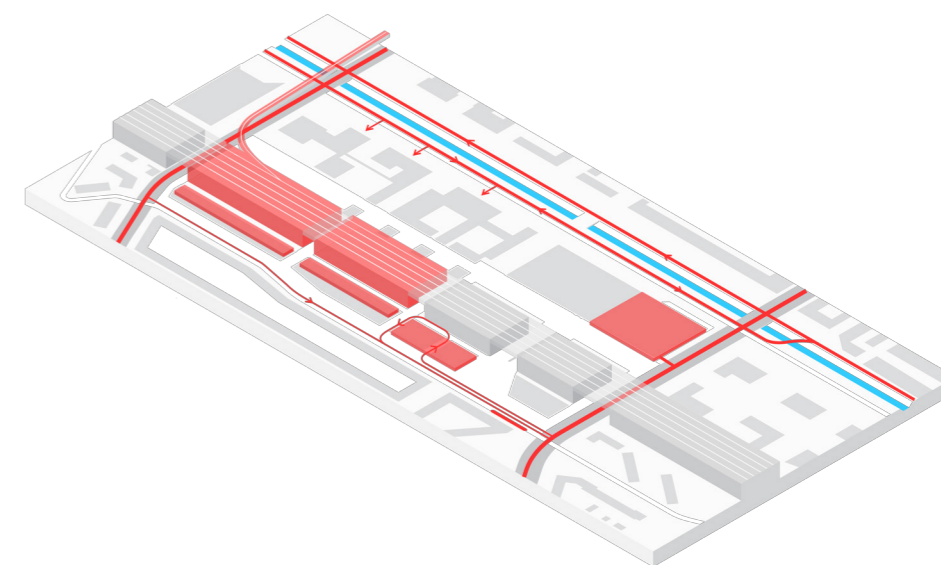
Op een goede campus heeft de voetganger en de fietser het primaat. Met een kleine ingreep kan een groot deel van de campus autovrij en autoluw worden gemaakt. Het huidige stationsplein aan Haagse zijde kan autovrij worden door de K+R en de entree naar de parkeergarage van SoZaWe te verplaatsen naar de Wilhelmina van Pruisenweg. Parkeren kan in dezelfde parkeergarages plaats vinden. Eventueel kan de autolus nog worden ingekort om ook de Wilhelmina van Pruisenweg haaks op de Schenkkade autovrij te maken. Een alternatieve lange termijn oplossing, is om een nieuwe entree te maken naar de parkeergarage via de Schenkkade, op die manier wordt het hele binnenmilieu autovrij. Onderzoek naar de huidige ondergrondse parkeergarages moet duidelijk maken of dit mogelijk is.

In de Van Alphenstraat wordt de auto te gast met de inrichting van de Velostrada. Nieuwe bouwontwikkelingen moeten in hun eigen parkeergelegenheden voorzien. De P+R-capaciteit wordt beter afgestemd op de stedelijke ligging en goede OV-bereikbaarheid. Er wordt gebiedsgericht gezocht naar parkeermogelijkheden: Op termijn zijn o.a. parkeergelegenheden in de spoordijk te onderzoeken - vergelijkbaar met Utrecht Vaartsche Rijn. Ook een nieuwe parkeergarage onder een nieuwe ontwikkeling aan het stationsplein aan Voorburgse zijde is een mogelijkheid. Nader onderzoek moet uitwijzen hoeveel plekken nodig zijn en of een ondergrondse garage haalbaar is.

Het aantal benodigde parkeerplaatsen per woning of kantoorplek is een groter aandachtspunt in stedelijke ontwikkelingen. De gemeente Den Haag en de provincie Zuid Holland pleiten aan de hand van verschillende onderzoeken voor striktere parkeernormen. Inzet op duurzame mobiliteitsvoorzieningen (bijv. carsharing en betere fietsvoorzieningen) kunnen hier een bijdrage aan leveren.



VAR 1: ontsluiting auto via W. van Pruisenweg



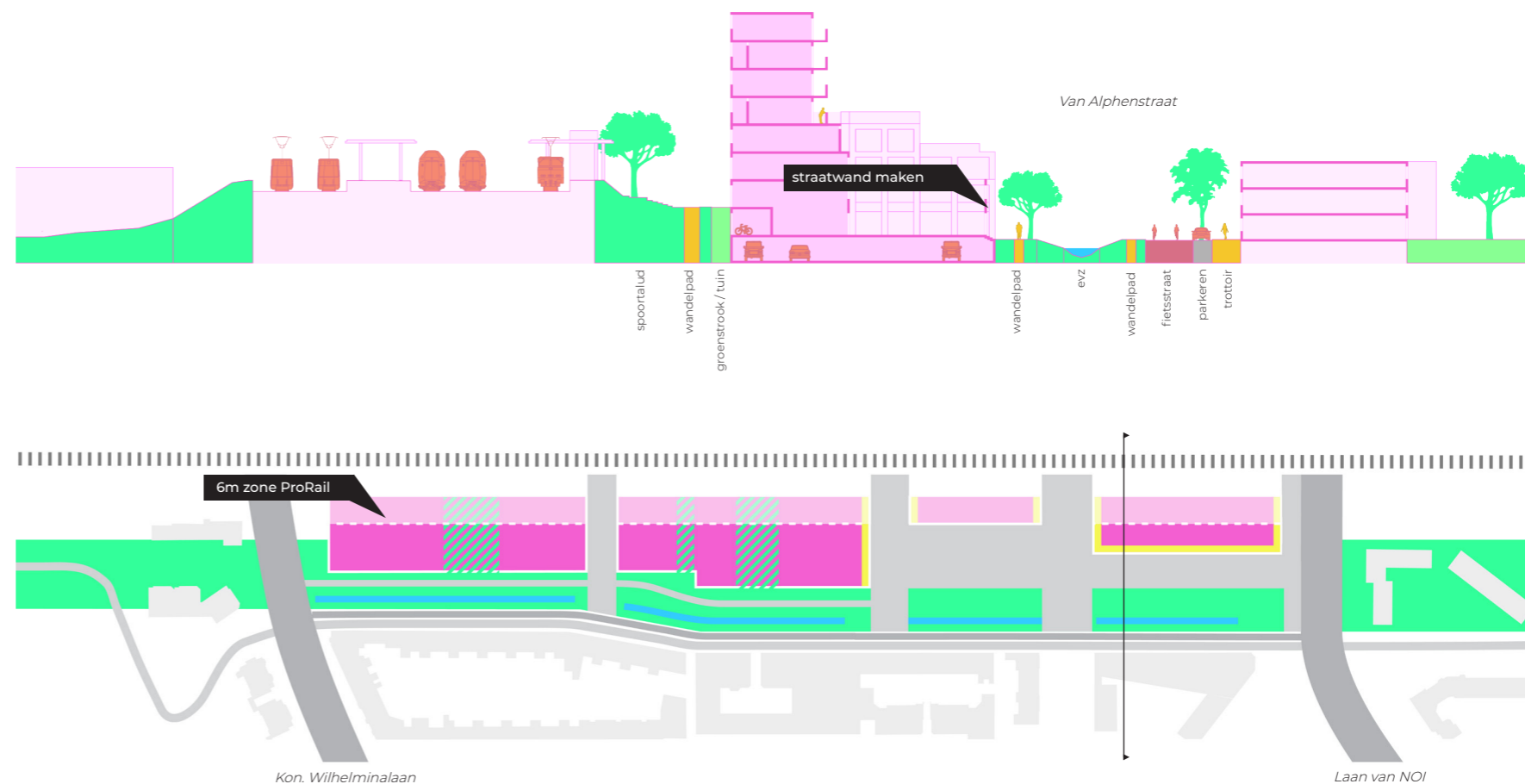
VAR 2: ontsluiting auto via Schenkkade (VOORKEURSMODEL)

ONTWIKKELING VAN ALPHENSTRAAT

De komst van de Velostrada, in combinatie met nieuwe bebouwing aan het spoortalud biedt de kans om de hele campus aan de Voorburgse zijde integraal te ontwikkelen. Het profiel van de Velostrada wordt groen ingepast, passend bij het karakter van het hele gebied. Het aanwezige water kan meer dan nu het geval is, een blauw-groene drager van een gemixt woonmilieu worden.

Nieuwe bebouwing vormt een straatwand, en spiegelt daarmee de overzijde. Nieuwe woonblokken lopen trapsgewijs af naar de hoogte van de bestaande bebouwing aan de Van Alphenstraat; 4 à 5 lagen hoog. De terrassen die hierdoor op de blokken ontstaan, liggen mooi op het zuiden. De entrees en de actieve plinten liggen aan de Van Alphenstraat. Het groene profiel van de Van Alphenstraat wordt op 2 a 3 plekken verrijkt door pocketparks die tussen de blokken liggen. Hier is gelegenheid om openbare speel- en verblijfsplekken te maken die het contact met het groene spoortalud leggen. Aan het spoor ligt een groene wandelzone.

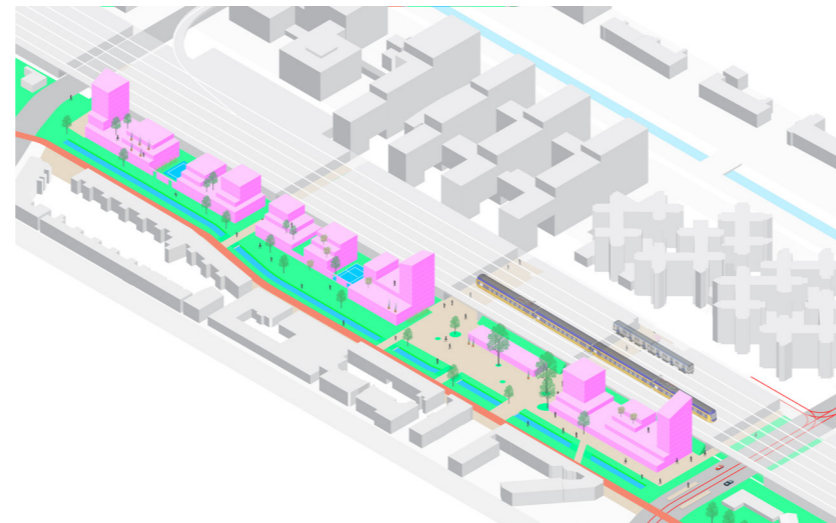
Programmatisch wordt ingezet op een gezonde, stedelijke mix aan functies met wonen en toekomstgerichte bedrijvigheid als kern. De Van Alphenstraat heeft een ondersteunde rol binnen de campus en vervult ook een functie voor Voorburg Noord.



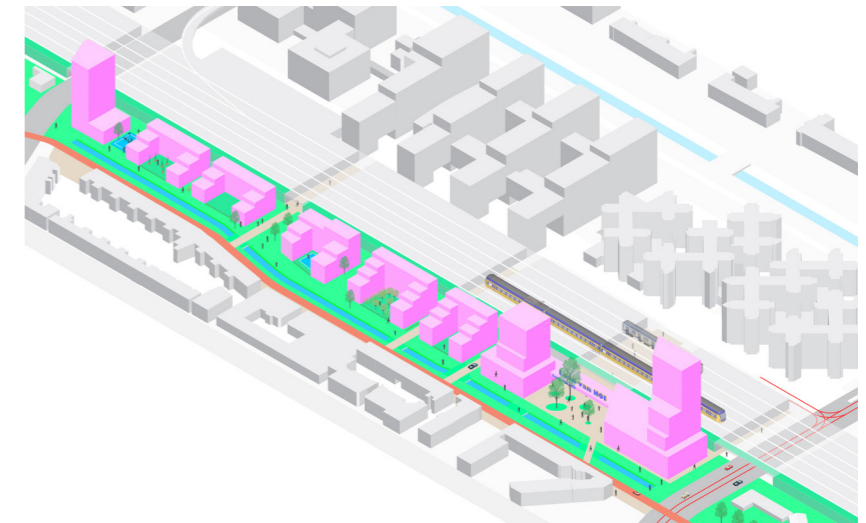
ONTWIKKELING VAN ALPHENSTRAAT

Het nieuwe stationsplein vormt het nieuwe hart van de herontwikkeling. De bestaande parkeerplaats kan een aantrekkelijk stationsplein voor voetgangers worden, dat de verbinding legt met de Laan van NOI. Parkeerplaatsen kunnen worden teruggebracht onder de nieuwe bouwontwikkelingen. Nieuwe bebouwing bakent het stationsplein af en begeleidt de zicht- en loopp lijn van station naar tramhalte aan de Laan van NOI. De stedenbouwkundige opzet van het stationsplein markeert op die manier het station, zonder dat daar een spectaculair nieuw stationsgebouw voor nodig is. Een hoogte-accents aan de Laan van NOI maakt de campus herkenbaar.

De herontwikkeling van de Van Alphenstraat in combinatie met de nieuwe verbindingen onder het spoor vergroten de samenhang binnen de nieuwe campus. Het ontwikkelkader laat verscheidene uitwerkingen toe. In alle gevallen wordt een nieuw stationsplein gecreëerd en wordt het groenstedelijke woonmilieu van Voorburg-Leidschendam voortgezet tot aan het station, waarmee een essentiële bijdrage aan een aantrekkelijke stadscampus wordt geleverd. Het stedenbouwkundig plan moet samen met burgers worden uitgewerkt, bijvoorbeeld in het gebiedslab Leidschendam-Voorburg noord.



VAR 1: straatwand met oplopende hoogtes richting het spoor



VAR 2: grotere dichtheid, trapsgewijs met binnenhoven, straatwand karakter te veel aangetast?

COLOFON

Deze studie is uitgevoerd door CIVIC in opdracht van het College van Rijksadviseurs en de Gemeente Den Haag in het kader van het loket knooppunten.

Betrokken partijen

College van Rijksadviseurs: Daan Zandbelt & Mike Emmerik
Gemeente Den Haag: Erik Pasveer, Louis de Nijs & Valerie Koppelle

Gemeente Leidschendam-Voorburg: Don de Greef, Wouter van de Wiel, Peter Baalbergen

NS Stations: Erik Meijer

ProRail: Robin Bleichrodt, Mark Gommers

Bureau Spoorbouwmeester: Liesbeth Boeter

HTM: Hans van der Stok

Ontwerpend onderzoek

Civic architects

Civic
PUBLIC ARCHITECTURE

Beeldrecht disclaimer

Kaarten en illustraties: Civic architects,

Foto's: Op afbeeldingen berust beeldrecht. Wij zijn ons dit terdege bewust en hebben met grote zorg gepoogd rechthebbenden te achterhalen. We vragen de rechthebbenden die wij niet hebben kunnen bereiken, zich te melden.

Status disclaimer

Dit boekwerk heeft geen formele status. Het moet gelezen worden als een verslag van het gezamenlijke onderzoeksproces. Civic heeft getracht zo goed mogelijk de ideeën van de verschillende partijen te representeren. Het visiegedeelte van het boekje is zo opgesteld dat alle partijen zich er in grote lijnen in kunnen vinden. Het kan echter voorkomen dat partijen op details een andere mening hebben. In het onderzoeksgedeelte staan dingen die Civic heeft onderzocht, ook als een of meerdere partijen het geen goede opties vinden. Het geheel biedt input om vervolgspraken te maken en -onderzoeken te starten.

