

**Stationsomgeving Rijswijk
2017-2018
Loket knooppunten CRa**

Eindrapportage
Amsterdam, juli 2018
www.must.nl



Onderscheiden verknopen en verdichten

COLOFON Loket Knooppunten station Rijswijk

Juli 2018

MUST stedenbouw
Lutmastraat 191 G+H

Postbus 16631
1001 RC Amsterdam
+31 (0)20 470 2013

mail@must.nl
www.must.nl

In opdracht van

College Rijksadviseurs / Loket Knooppunten
Gemeente Rijswijk

Projectgroep

Mike Emmerik	CRA
Annemarie Bakker	Gemeente Rijswijk
Pieter Jannink	MUST stedenbouw
Jelle van Kampen	MUST stedenbouw

Onderscheiden verknopen en verdichten

INHOUDSOPGAVE  Loket Knooppunten station Rijswijk

H1	Loket Knooppunten Aanleiding	7
H2	Aanbevelingen Negen kansen ter verbetering van de stationsomgeving	11
H3	Analyse Stationsomgeving in beeld	33
H4	Identiteit Drie denkbeelden voor de stationsomgeving	41
H5	Laadvermogen Vergroten van de kritische massa	55

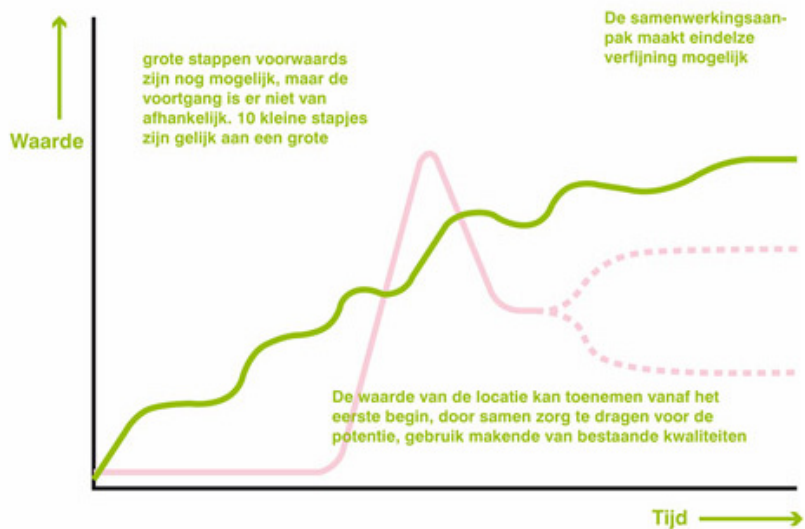


De twee gezichten van station Rijswijk;
het Piramideplein en de entree naar
de spoortunnel aan het Generaal
Eisenhowerplein





het SAMENWERKINGS proces



Van klassieke gebiedsontwikkeling naar het samenwerkingsproces: niet wachten op grote ingrepen of investeringen, maar vanaf dag één gezamenlijk werken aan een stapsgewijze verbetering van het gebied.



Loket Knooppunten

HOOFDSTUK 1 Aanleiding

Het belang van een robuust mobiliteitsnetwerk is van groot belang voor sterke stedelijke regio's en de opgaven waar zij de komende tijd voor staan. Om concrete verbetering van (stations)knooppunten en hun omgeving te stimuleren, heeft het College van Rijksadviseurs het Loket Knooppunten opgezet. Vereniging Deltatropool en het College van Rijksadviseurs hebben gezamenlijk een aantal knooppunten geselecteerd. Hierbij is gekeken naar de aanwezige energie bij verschillende partijen om iets aan het stationsgebied te veranderen, de strategische betekenis van het knooppunt in het mobiliteitsnetwerk én de stedelijke omgeving, en de kwalitatieve opgave in het gebied. Inmiddels de derde en laatste ronde van het Loket Knooppunten bijna afgerond met drie nieuwe locaties.

Station Rijswijk werd geselecteerd als één van deze locaties. De werkwijze van het loket gaat uit van een gefaseerde ontwikkelstrategie waarbij concrete actie op de korte termijn goed aansluit bij een lange(-re) termijn ambitie. Door lange en korte termijn aan elkaar te verbinden, wordt een proces gestart dat kan blijven evolueren en waardoor de plek steeds prettiger zal worden voor reizigers en andere gebruikers van het gebied. Er wordt een stapsgewijze ontwikkelstrategie geformuleerd die naar mate van beschikbare energie en budgetten kan worden uitgevoerd. Zo is verbetering van een gebied niet langer afhankelijk van grote ingrepen of investeringen, maar wordt samen met diverse stakeholders vanaf dag één gewerkt aan een stapsgewijze verbetering.



Aanpak stationsomgeving Rijswijk

De aanpak voor het ontwerpend onderzoek naar station Rijswijk heeft verschillende stappen doorlopen. Tijdens deze stappen zijn verschillende werkateliers georganiseerd waarbij het CRa, vertegen-

woordigers van de gemeente Rijswijk, de provincie, metropoolregio Rotterdam Den Haag, Prorail en de NS samen het ontwerpend onderzoek hebben begeleid en voorzien van input. Parallel aan het ontwerptraject van Loket Knooppunten naar

de kansen voor de stationsomgeving van Rijswijk heeft Prorail, NS en gemeente Rijswijk samen met IAA architecten onderzoek gedaan naar verschillende varianten om het stationsgebouw met de verschillende entrees en de tunnel op te knappen. Beide onderzoeken zijn op elkaar afgestemd, maar zijn onafhankelijk van elkaar uitgevoerd.

De eerste stap betrof de analyse van het station en de omgeving, de lopende planprocessen in de gemeente en de opgave waar de stad de komende tijd voor staat. Hierbij zijn we op zoek gegaan naar de reikwijdte en positie van het station in vergelijking met omliggende stations binnen het metropolitane netwerk en hebben verschillende typen stationsomgevingen in de omgeving onderzocht. Ook hebben we vanuit het perspectief van de reiziger de beleving van een treinreis bekeken en het beeld wat Rijswijk hierbij oproept. Op het schaalniveau van de directe stationsomgeving is het bestaande programma en de logistieke organisatie van de stationsknoop nader verkend.

Tijdens de tweede stap zijn drie denkbeelden voor de stationsomgeving uitgewerkt die ieder vertrekken vanuit een potentieel sterke identiteit van Rijswijk; Landgoed Rijswijk, Rijswijk Internationaal en Rijswijk Stad. De denkbeelden hebben bijgedragen om de identiteit van het station en de omgeving te verkennen en dienen als stip op de horizon om in kleine stapjes naar toe te werken. Niet de keuze uit één van denkbeelden is hierbij van toepassing maar juist het benoemen van de kansrijke elementen

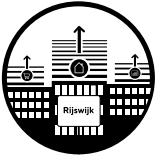
en bouwstenen uit de verschillende denkbeelden.

Tijdens de derde stap is het laadvermogen van de stationsomgeving onderzocht. Aan de hand van verschillende verdichtingsstrategiën zijn de meest kansrijke opties voor het toevoegen van stedelijk programma rondom de stationsknoop benoemd. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de transformatie van kantoren naar woningbouw, verdichting door sloop/nieuwbouw en de mogelijkheden van bijvoorbeeld het optoppen van bestaande bebouwing. Aan de hand van een werksessie met de gemeente zijn de meest kansrijke opties bepaald.

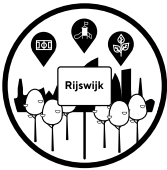
De laatste stap bestond uit het formuleren van negen concrete aanbevelingen voor het stationsgebied waarin naast een uitgesproken ambitie voor het gebied ook opgaven worden benoemd die op korte, middellange en lange termijn kunnen worden opgepakt ter verbetering van de stationsomgeving van Rijswijk. De aanbevelingen en opgaven zijn input en inspiratie voor de vele lopende planprocessen rondom het station Rijswijk.

Leeswijzer

Deze beeldende brochure is het resultaat van het ontwerponderzoek. Aan de hand van ontwerptekeningen, verbeeldingen en korte toelichtende teksten worden de verschillende stappen toegelicht. Hierbij starten we met de negen aanbevelingen voor de ontwikkeling van de stationsomgeving van Rijswijk en de kanskaart die hieruit voortvloeit.



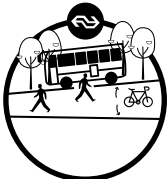
Versterk het gemengd stedelijk knooppunt middenin de metropoolregio



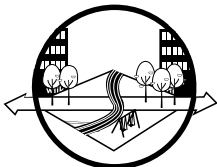
Groen is de onderscheidende kwaliteit binnen de regio



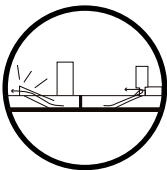
Verbind en werk samen met de omgeving



Creëer een comfortabel (overstap)station voor fiets en voetganger



Benut het tunneldak als levendig stadspark



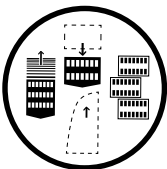
Reserveer ruimte voor een tweede stadsentree van het station



Realiseer een sterke verbinding richting de Plaspoelpolder



Zet in op aantrekkelijke en continue langzaamverkeersnetwerken

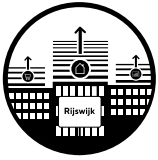


Maak werk van het meervoudig benutten van verdichtingskansen

Aanbevelingen

HOOFDSTUK 2 Negen kansen ter verbetering van de stationsomgeving

Wij benoemen negen kansen ter verbetering van de stationsomgeving van Rijswijk. Elk van deze kansen heeft opgaven in zich die op korte, middellange en lange termijn bijdragen aan de kwaliteit van de stationsomgeving. Ze bieden een leidraad om lopende planprocessen op elkaar af te stemmen en nieuwe projecten op te starten. Investerings in het gebied door de gemeente en andere initiatiefnemers kunnen worden gericht op een gezamenlijke ambitie voor het stationsgebied. Tegelijkertijd zijn de negen kansen afgestemd met de verschillende opties ter verbetering van het stationentrees en de tunnel die voortkomen uit de verkenning van IAA architecten.



Versterk het gemengd stedelijk knoop- punt middenin de metropoolregio

Korte termijn

- Ruimte bieden aan kleine ondernemers om zich te vestigen in stadsstraten.

Middellange termijn

- Mix van wonen en voorzieningen voor In de Bogaard;
- Mix van wonen en werken in de Plaspoelpolder.

Lange termijn

- Verdichting rondom stadsstraten;
- Ruimte bieden voor een regionale trekker.

Wonen, werken en voorzieningen direct
rondom het knooppunt Rijswijk



De onderscheidende kracht van Rijswijk in de metropooregio is dat het als relatief klein knooppunt een grote variëteit aan stedelijke functies rondom het station herbergt; er wordt gewoond, gewerkt en er zijn voorzieningen in de directe omgeving van het stationsgebied. Dit maakt Rijswijk onlosmakelijk verbonden met het netwerk in de metropoolregio; voor zowel de bewoners van Rijswijk als de bewoners van de metropoolregio. Het verdichtingsvraagstuk voor de gehele metropoolregio biedt ook kansen voor Rijswijk. De strategische

ligging tussen Den Haag en Rotterdam maakt van het stationsgebied de aangewezen plek voor verdichting welke kan bijdragen aan een nieuwe levendige impuls voor de omgeving; zowel voor wonen, werken als voorzieningen. Door woonfuncties te combineren met het winkelcentrum 'In de Bogaard' en het bedrijventerrein Plaspoelpolder en ruimte te bieden voor levendige stadsstraten tussen de woonwijken transformeert het stationsgebied in aantrekkelijke, veelzijdige stadswijk in de metropoolregio.



Groen is de onderscheidende kwaliteit binnen de regio

Korte termijn

- Vergroening stationsomgeving;
- Groen en licht realiseren in tunnelbak station;
- Verbeteren toegankelijkheid landgoederen en parken.

Middellange termijn

- Iconisch 'groene' toren op de kop van de tunnelbak.

Lange termijn

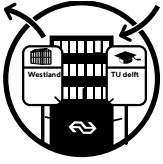
- Realiseren natuurinclusieve stationswijk.

Een nieuw iconisch gebouw presenteert
de groene kwaliteit van het knooppunt



Rijswijk ligt langs het drukste spoorwegtraject van Nederland en in de meest verstedelijkte regio van Nederland. Tegelijkertijd biedt Rijswijk een oase van rust binnen deze dynamische stedelijke omgeving. Met de vele parken en landgoederen heeft de stad een verborgen schat voor de regio binnen zijn grenzen. De combinatie van hoogstedelijk knooppunt met de vele landschappelijke kwaliteiten binnen handbereik is het onderscheidend profiel voor de stad. De stationsomgeving dient hierbij als visitekaartje voor de stad en het land-

schap. Op het station ervaart de reiziger de nabijheid van de landgoederen en parken door een groene inrichting en de aandacht voor fietsers en voetgangers. Station Rijswijk kan voor de regio een uitstappunt zijn voor ontspanning en vrijetijdsbesteding, waar deelfietsen beschikbaar zijn en logische routes het station met de landgoederen en parken verbinden. Ook in de gebouwde omgeving komt deze kwaliteit naar voren; natuurinclusief bouwen is de standaard én een iconisch groene toren toont het gezicht van Rijswijk op afstand.



Verbind en werk samen met de omgeving

Korte termijn

- Ruimte bieden voor 'start ups' vanuit de TUDelft;
- Geef het Westland ruimte om zich te presenteren op het station.

Middellange termijn

- Versterken OV relatie met het Westland;
- Realiseren woonruimte expats.

Lange termijn

- Dependance TUDelft.

Station Rijswijk is ook de poort voor het Westland, de TUDelft en de internationale kenniswerker



Knooppunt Rijswijk is veel groter dan het stationsgebouw en de directe stationsomgeving. De ligging tussen Rotterdam en Den Haag, maar bijvoorbeeld ook tussen de TUDelft en Leiden University en tussen het Westland en Schiphol maakt dat het knooppunt een strategische plek binnen zijn omgeving inneemt. Momenteel vindt er al veel wisselwerking plaats tussen Rijswijk en het Westland. Werknemers van de kassen in het Westland reizen via station Rijswijk. Door in te spelen op een betere OV-verbinding met het Westland kan het

station een belangrijkere rol innemen in de regio. Ook biedt de nabijheid van de TUDelft kansen. Er is daar veel vraag naar bedrijfsruimten voor reeds afgestudeerde TU studenten met slimme 'start-ups'. Rijswijk kan deze ruimte bieden en een nieuwe doelgroep de stad in trekken. De groeiende internationale gemeenschap in de Zuidelijke Randstad is vooral gebaat bij een woonplek bovenop een goed (multimodaal) ontsloten knooppunt. De groene kwaliteiten en strategische ligging van station Rijswijk bieden hiervoor kansen.



Creëer een comfortabel (overstap) station voor fiets en voetganger

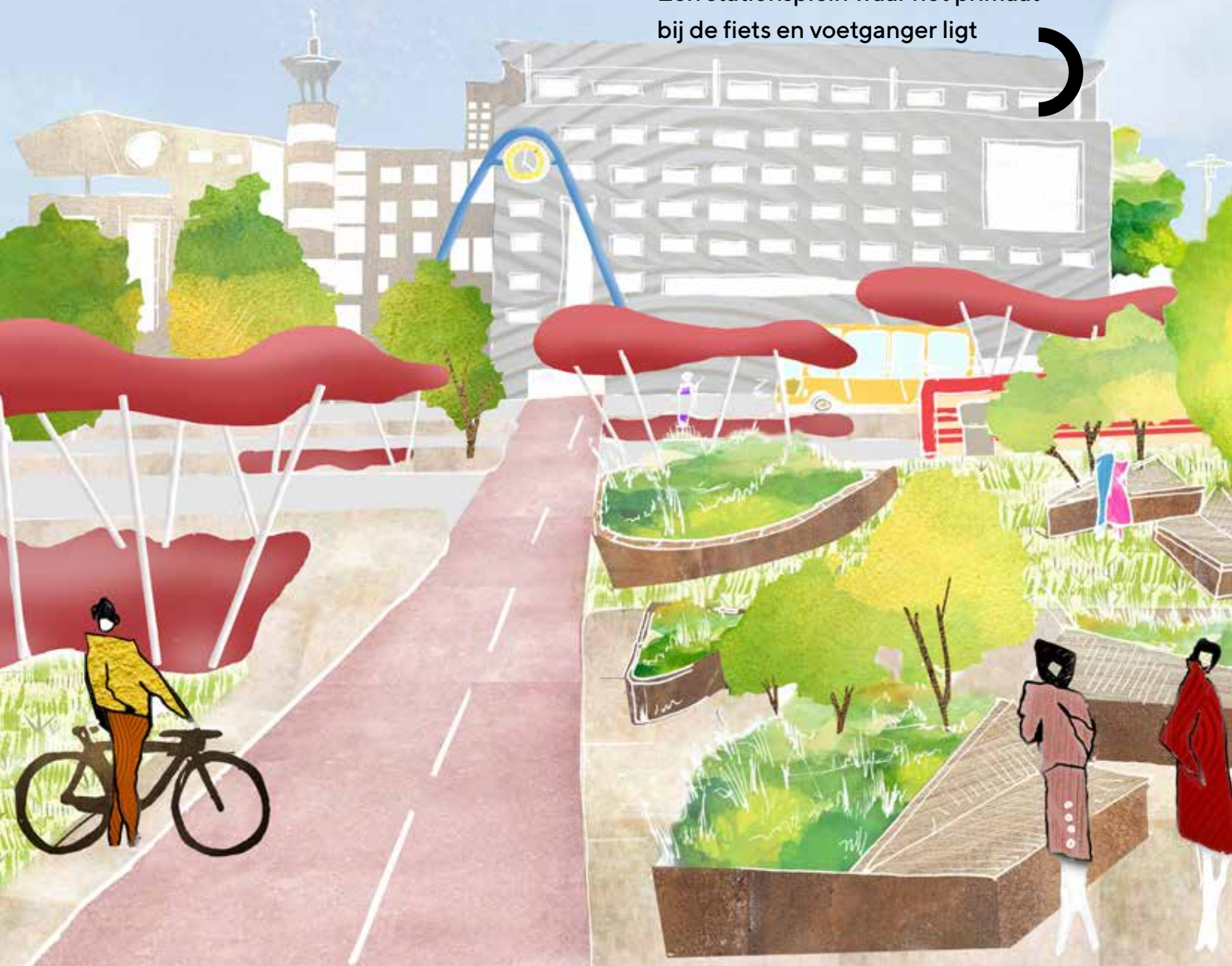
Korte termijn

- Realiseren (tijdelijke) voorzieningen ter verbetering verblijfskwaliteit; meer groen, zitplekken en stallingsruimte voor de fiets.

Middellange termijn

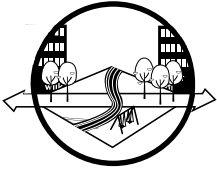
- Herinrichting logistieke knoop van het stationsplein;
- Realiseren nieuwe fietsenstallingen op logische plekken;
- Herinrichting comfortabele verblijfsruimte.

Een stationsplein waar het primaat bij de fiets en voetganger ligt



Station Rijswijk is een knooppunt waar zowel de tram naar Den Haag, de bussen naar Delft en de overige regio en veel autoverkeer samen komen. Het Generaal Eisenhowerplein is momenteel dé plek om overstappen van modaliteit; een echte overstapmachine. Het stationsplein bestaat echter uit gescheiden rijbanen per modaliteit. De fietser en voetganger hebben niet de eerste prioriteit, waardoor het momenteel geen prettige plek om te verblijven is. Door de gecentreerde, functioneel gescheiden stationsknoop verder

uit elkaar uit elkaar te trekken ontstaat er meer ruimte op Generaal Eisenhowerplein. Deze kan worden ingericht ten behoeve van de voetganger en fietser. Ook kan de verblijfskwaliteit een impuls krijgen door een nieuwe ontspannen en groene inrichting. De realisatie van voldoende en logisch gepositioneerde fietsenstallingen is van groot belang om wildgroei van gestalde fietsen op het stationsplein te voorkomen.



Benut het tunnel- dak als levendig stadspark

Korte termijn

- Vergroening Piramideplein;
- Toevoegen sportieve, recreatieve en verblijfsfuncties.

Middellange termijn

- Bij veranderende stationsorganisatie (entree Eisenhowerplein) functieverandering Piramide indien mogelijk, anders sloop;
- Herinrichting stadspark.

Lange termijn

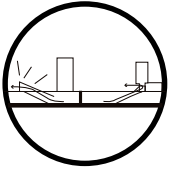
- Verdichting bebouwing rondom het stadspark / tunnelbak.

Sport, spelen en ontmoeten op het tunneldak



Het Piramideplein ligt tussen het Stationskwartier en de Artiestenbuurt op het tunneldak van het treintunnel. Het plein biedt momenteel ruimte aan een aantal speelplekken, parkeergelegenheid en ongedefinieerde ruimte. Het fungeert niet als ontmoetingsplek voor beide buurten, laat staan voor de stad. De entree van het station in de glazen Piramide zorgt voor enige activiteit op het plein, maar draagt niet bij aan de ruimtelijke kwaliteit. Het dak van de spoortunnel heeft de potentie om als levendig stadspark te functioneren. Door

het Piramideplein in te richten met sport-, spel- en ontmoetingsplekken kan het plein de verbindende factor zijn tussen het Stationskwartier en de Artiestenbuurt. Bij deze recreatieve functies past een groene en ontspannen sfeer die bijdraagt aan de Rijswijkse identiteit. Een mogelijke functieverandering van de glazen Piramide of zelfs de sloop ervan kan bijdragen aan de kwaliteit van de plek. Rondom het stadspark kan op termijn worden verdicht, waardoor de omliggende buurten beter verbonden zijn met het park.



Reserveer ruimte voor een tweede stadsentree van het station

Korte termijn

- Ruimtereserering tweede stationsentree halverwege de perrons.

Middellange termijn

- Bij reorganisatie van het stationsgebouw rekening houden met de mogelijkheid van een tweede entree, of gelijktijdige realisatie.

Lange termijn

- Realisatie nieuwe entrees stationstunnel.



Metro-achtige tweede entree van de ondergrondse perrons van het station

De ondergrondse perrons van het station Rijswijk zijn erg lang. De entree van het station aan het Eisenhowerplein ligt op grote afstand van de tweede entree aan het Piramideplein. Hierdoor wordt het station als onprettige plek ervaren en moeten reizigers ver lopen door de ondergrondse tunnel. Bij een mogelijke verandering van de stationsorganisatie komt het accent op de entree aan het Eisenhowerplein te liggen. Op deze plek is de overstap tussen verschillende modaliteiten georganiseerd. De entree in de glazen Piramide verliest

hiermee aan kwaliteit en waarde. Mogelijke functieverandering of zelfs sloop liggen voor de hand. Een tweede entree van het station aan de noordzijde heeft echter een belangrijke toegevoegde waarde voor de bewoners van Rijswijk en voor de looproute richting winkelcentrum In de Bogaard. Door nieuwe, metro-achtige stationsingangen halverwege het perron te realiseren wordt de ondergrondse tunnel als het ware verkort. Het is verstandig nu al voor te sorteren op de realisatie van deze nieuwe entree van het station.



Realiseer een sterke verbinding richting de Plaspolder

Korte termijn

- Opschonen openbare ruimte / routes.

Middellange termijn

- Verbeteren kwaliteit openbare ruimte Plaspolder voor fietsers en voetgangers;
- Nieuwe woonfuncties in delen Plaspolder.

Lange termijn

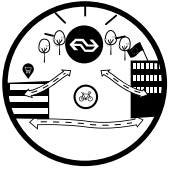
- Verbreden entree Plaspolder door sloop parkeergarage / voormalige bibliotheek en realiseren hoogbouwaccident.

Aantrekkelijke route tussen de Plaspoelpolder en het station



Het werkgebied Plaspoelpolder heeft onlangs een prachtig baken aan de snelweg gekregen met het nieuwe kantoor van de European Patent Office, maar is onzichtbaar en onvindbaar vanuit het station. Het stationsgebouw aan het Eisenhowerplein is georiënteerd op de overstapmachine van tram en bus. De loop- en fietsroutes naar de Plaspoelpolder zijn onduidelijk, onoverzichtelijk en smal, terwijl heel wat werknemers op nabije afstand van het station hun werkplek hebben. De toekomstige verdichting en transformatie

van delen van de Plaspoelpolder naar een gemengde stadswijk waar zowel gewerkt als gewoond wordt vraagt eveneens om een betere aansluiting op het station. Naast de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte in de Plaspoelpolder is hiervoor ook meer ruimte nodig aan de zuidzijde van het stationsgebouw. Deze kan gevonden door het realiseren van een extra deel van het tunneldak waardoor boven de sporen een plein ontstaat en/of door de sloop van de (voormalige) bibliotheek en parkeergarage.



Zet in op aantrekkelijke en continue langzaam verkeersnetwerken

Korte termijn

- Verbeteren aansluitingen op bestaande fietsroutes richting landgoederenzone en Rijswijk Centrum.

Middellange termijn

- Verbeteren stallingsruimte voor fiets.

Lange termijn

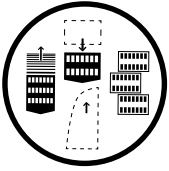
- Realiseren fiets- voetverbinding door 'In de Bogaard' en over de Prinses Beatrixlaan.

Fietsenstalling op logische plekken bij het station langs continue fietsroutes



Station Rijswijk is goed verknoopt met de infrastructuur voor auto, bus, tram en trein. Fietsers en voetgangers hebben echter nogal eens een barriere te nemen. Ook is het de vraag of langs de drukke stads-assen (Sir Winston Churchillaan, Prinses Beatrixlaan, Generaal Spoorlaan) het prettig fietsen en wandelen is richting het station. Door in te zetten op aantrekkelijke en continue wandel- en fietsroutes binnen het stedelijk weefsel ontstaat een secundair netwerk voor het langzaam verkeer. Het stationsgebied is hierdoor op

een prettige en snelle wijze te bereiken. Het Piramideplein is hiervoor de ruggraat. Via de Colijnlaan en het Hillenaarplantsoen wordt in oost west richting de relatie gelegd met enerzijds Oud Rijswijk en anderzijds 'In de Bogaard'. Deze route kan in de toekomst eventueel uitgebreid worden door het winkelcentrum en over de Beatrixlaan heen.



Maak werk van het meervoudig benutten van verdichtings- kansen

Korte termijn

- Randen Piramideplein;
- Menging delen Plaspoelpolder.

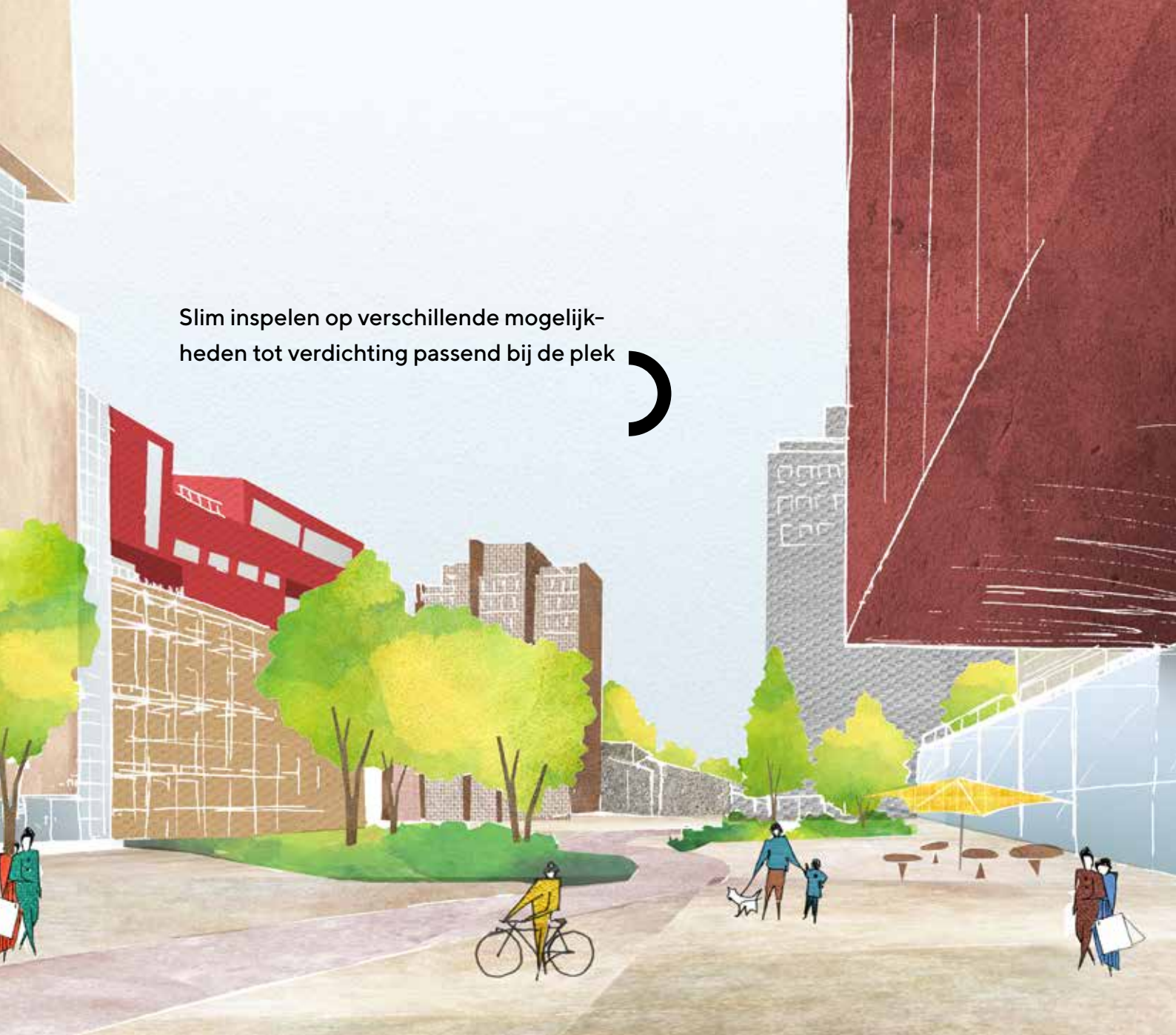
Middellange termijn

- In de Bogaard / Beatrixlaan.

Lange termijn

- Transformatie Artiestenbuurt / Mu-
ziekbuurt.

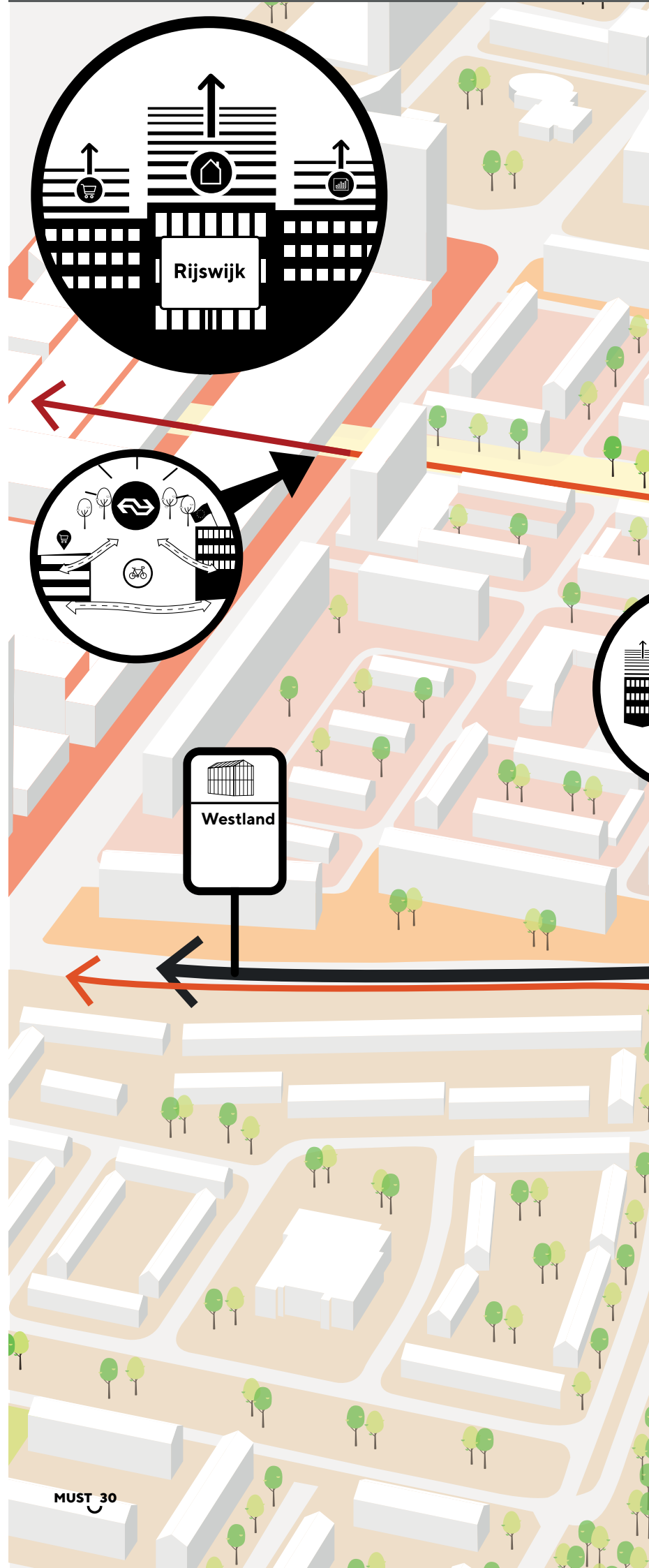
Slim inspelen op verschillende mogelijkheden tot verdichting passend bij de plek

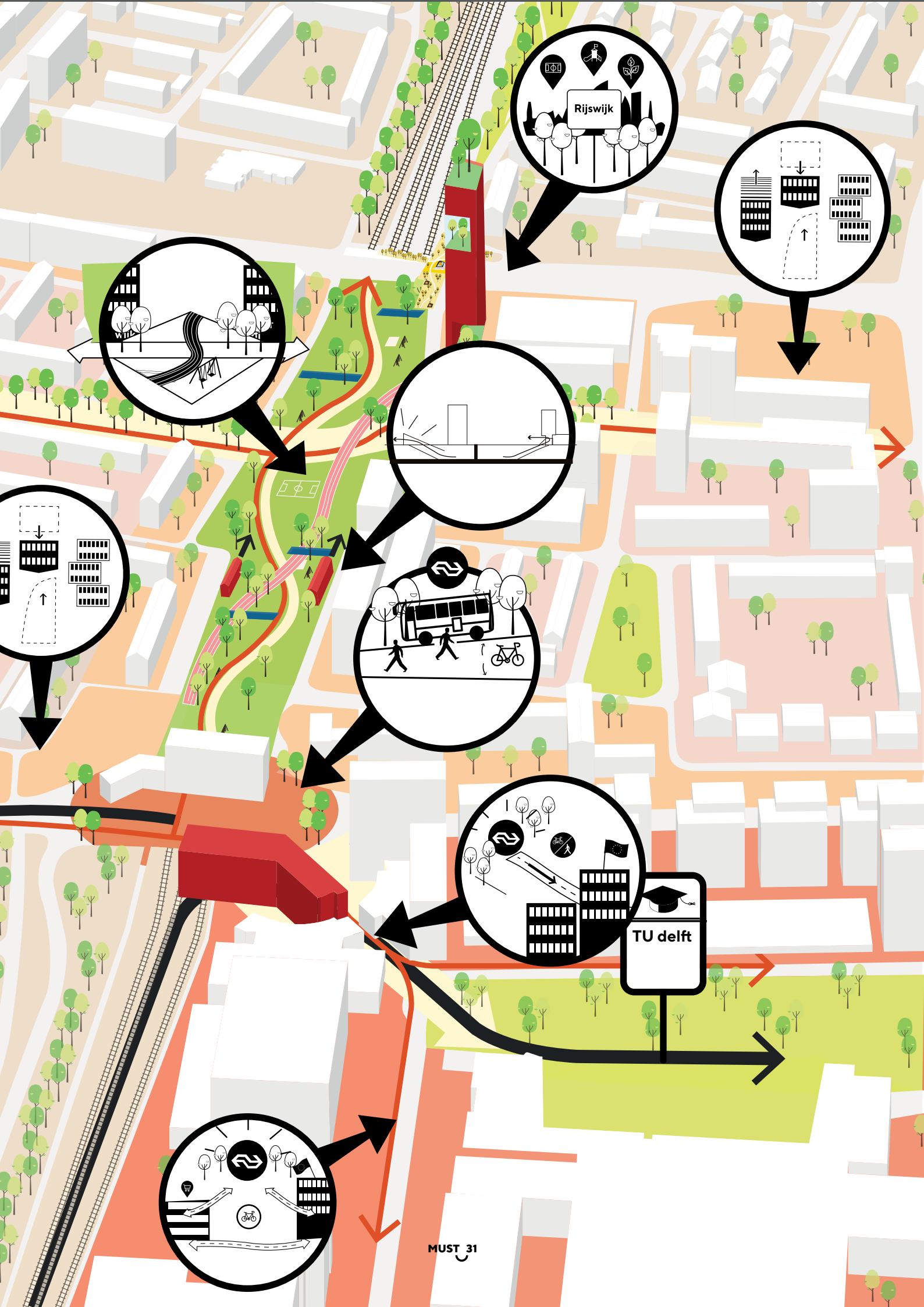


De verstedelijkingsopgave in de Zuidelijke Randstad ligt er met 240.000 extra woningen tot 2040 niet om. Ook voor knooppunt Rijswijk ligt hier een opgave om bij te dragen. In een eerste fase zullen +/- 4.500 woningen worden toegevoegd in het Stationsgebied. Om in een tweede fase een substantiële bijdrage te leveren aan de woningbouwopgave zal tegelijk ingezet moeten worden op verschillende strategieën; verdichting door sloop / nieuwbouw, transformatie van kantoorpanden naar woningbouw, menging van wonen

/ werken en van wonen / voorzieningen, verdichten van slecht benutte plekken en infrastructuur, het optoppen van bestaande bebouwing etc. Kansrijke plekken zijn hierbij de randen van het Piramideplein, de versterking van de stadsassen (Sir Winston Churchilllaan / Generaal Spoorlaan), de menging van In de Bogaard met woningbouw en de ontwikkelingen op en langs de Prinses Beatrixlaan. Ook de ontwikkeling van woningbouw in delen van de Plaspoelpolder kan hierbij worden ingezet.

Kanskaart Knooppunt Rijswijk





Rijswijk

TU delft



Stationsomgeving Rijswijk
binnen de radius van
1,5km

Analyse

HOOFDSTUK 3 Stationsomgeving in beeld

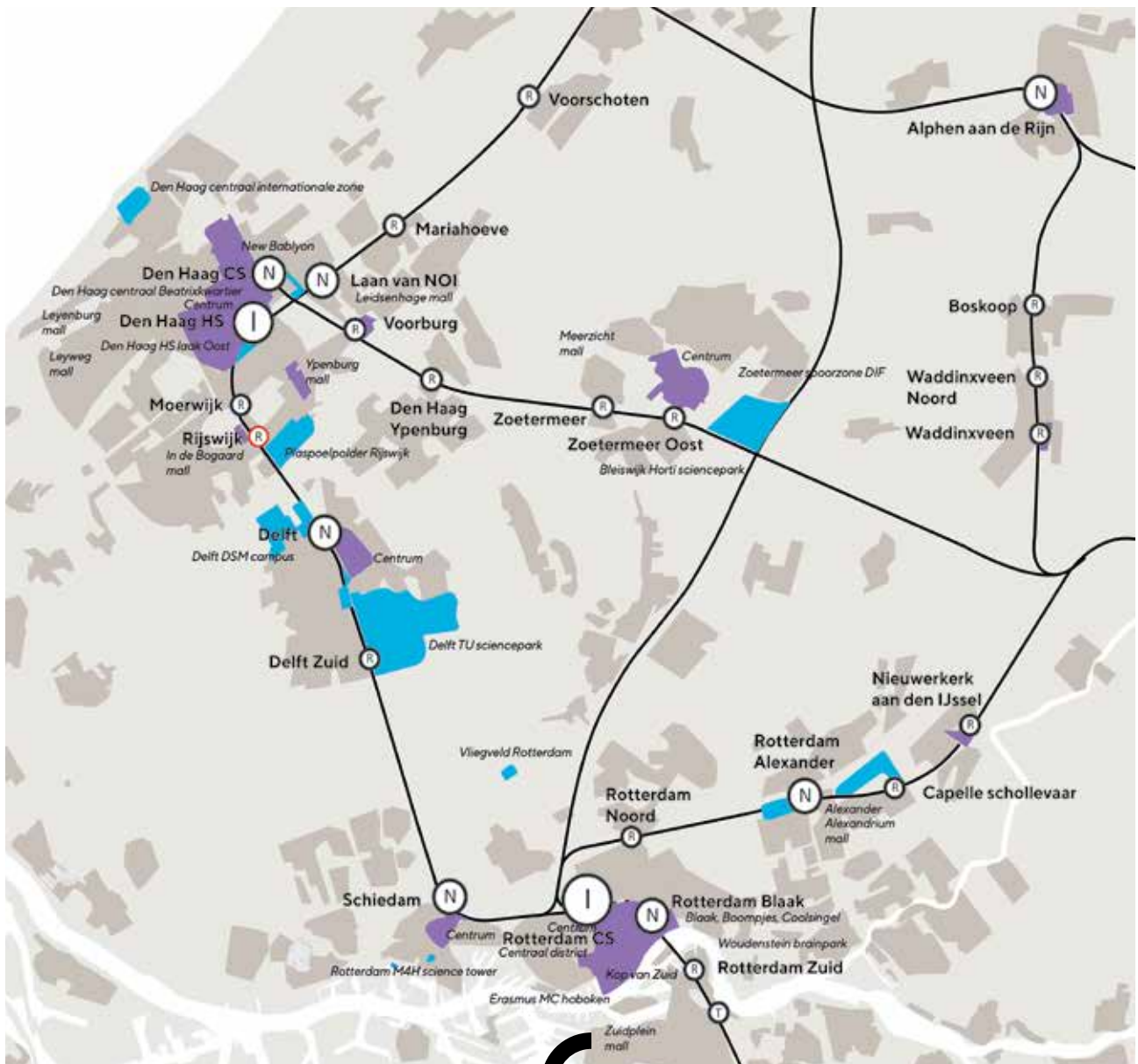
Stationsomgeving Rijswijk

Station Rijswijk ligt aan de Oude Lijn tussen Amsterdam en Rotterdam. Het traject behoort tot de drukste van het land. Het huidige station is tegelijkertijd met de tunnelbak opgeleverd in 1996 - nu zo'n 22 jaar geleden. Het verving het oorspronkelijk bovengronds gelegen station dat werd geopend in 1965. Daarvoor deelde Rijswijk aan dezelfde spoorlijn een stopplaats met Wateringen, bij de huidige spoorwegovergang van de Van Vredenburgweg.

Het stationsgebied wordt omgeven door vier stadskwadranten met voornamelijk naoorlogse woningbouw, het internationaal bedrijventerrein de Plaspoelpolder en het regionale winkelcentrum In de Bogaard. Beide gebieden kampen met leegstand

van winkelruimte en kantoor / bedrijfsruimte.

De ruimtelijke kwaliteit van het station en stationsgebied laat te wensen over. In een onderzoek van reizigersorganisatie Rover uit 2016 is station Rijswijk zelfs verkozen tot meest onaangename station van Nederland. Zo wordt de tunnel als donker en lang ervaren en ontbreekt het aan verblijfskwaliteit van de stationsgebouwen en omliggende openbare ruimte.



Grote woon, werk en winkelgebieden in de metropoolregio

Metropolitane positie


Rijswijk neemt een opvallende positie in wanneer de diversiteit van het stedelijk programma rondom de stations in de regio met elkaar wordt vergeleken. Van alle regionale stations is Rijswijk de enige met zowel intensieve woon-, werk- als winkelvoorzieningen in de directe omgeving. Hierdoor kan het station gezien worden als zowel punt van vertrek voor bewoners als bestemmingdoel voor de metropool. Het betreffen echter wel sterk monofunctione-

le gebieden rondom het station die allen onder druk staan door leegstand en de afnemende ruimtelijke kwaliteit.

- Regionaal**
- Voorschoten
 - Mariahoeve
 - Moerwijk
 - ● Rijswijk
 - ● Delft Zuid
 - ● Rotterdam Zuid
 - ● Rotterdam Noord
 - Nieuwerkerk aan den IJssel
 - Capelle schollevaar
 - Waddinxveen
 - Waddinxveen Noord
 - Boskoop
 - Voorburg
 - ● Ypenburg
 - Zoetermeer
 - ● Zoetermeer Oost

- Nationaal**
- ● ● Den Haag CS
 - ● ● Laan van NOI
 - ● ● Delft
 - ● Schiedam
 - ● ● Rotterdam Blaak
 - ● ● Rotterdam Alexander
 - ● Alphen aan de Rijn

- Internationaal**
- ● ● Rotterdam CS
 - ● ● Den Haag HS

 Rijswijk is het enige regionale station met zowel wonen, werken en winkelen als hoofdoel

● Woonstations

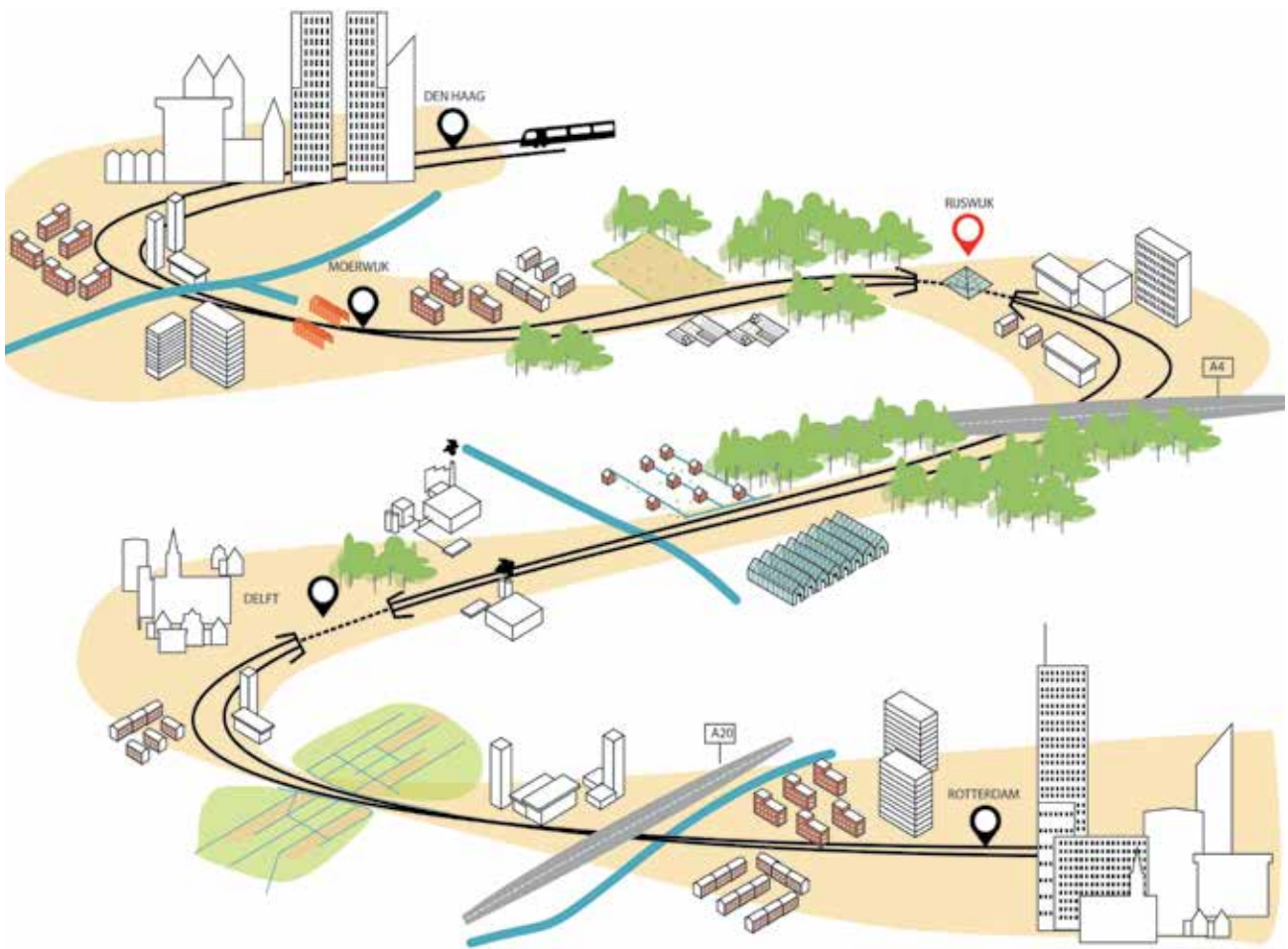


● Winkelstations



● Werkstations



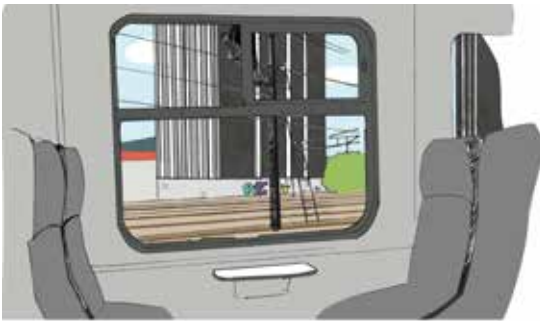


Schematische weergave van de reis tussen Rotterdam en Den Haag

Regionale diversiteit

De reis tussen Rotterdam en Den Haag biedt voor de reiziger een afwisselend perspectief van open en gesloten blikvelden van steden en landschappen. Vanaf het hoogstedelijke en moderne station Rotterdam CS reis je via het open Midden Delfland richting de stationstunnel in Delft - met het nieuwe station. Via het groene Wilhelminapark duik je onder in de spoor-tunnel in Rijswijk om vervolgens via het Julianapark, Moerwijk richting Den Haag

te reizen. Ondanks het vele groen rondom Rijswijk met de parken en de landgoederen is de aankomst op het station donker en anoniem waardoor Rijswijk als groene oase totaal niet zichtbaar is.



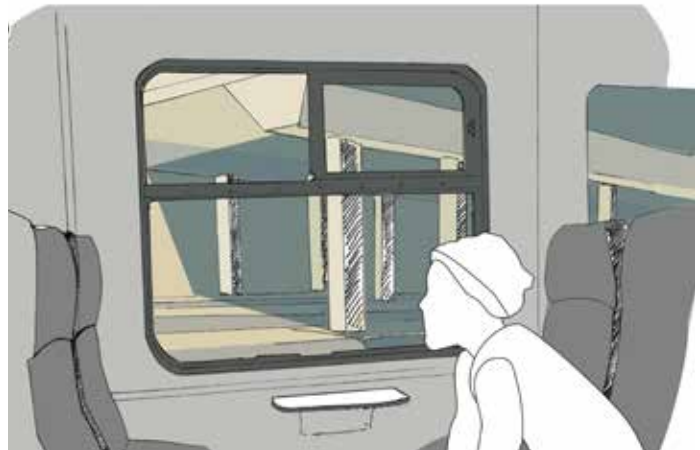
1. Den Haag



2. Moerwijk



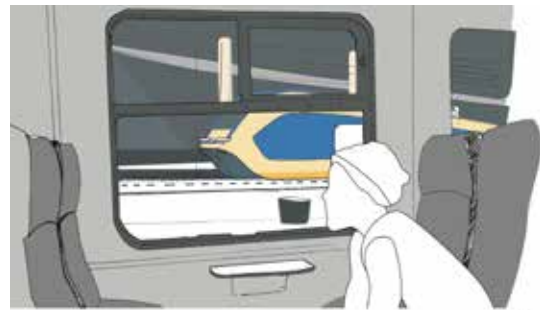
3. Julianapark



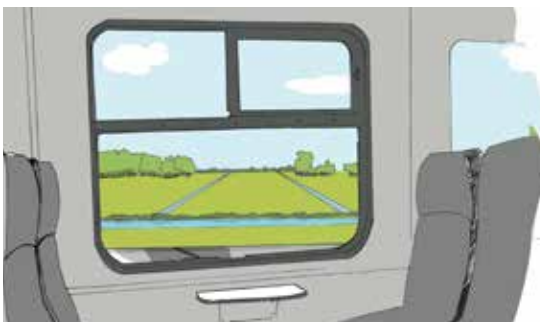
4. Rijswijk



5. Wilhelminapark



6. Delft



7. Midden-Delfland

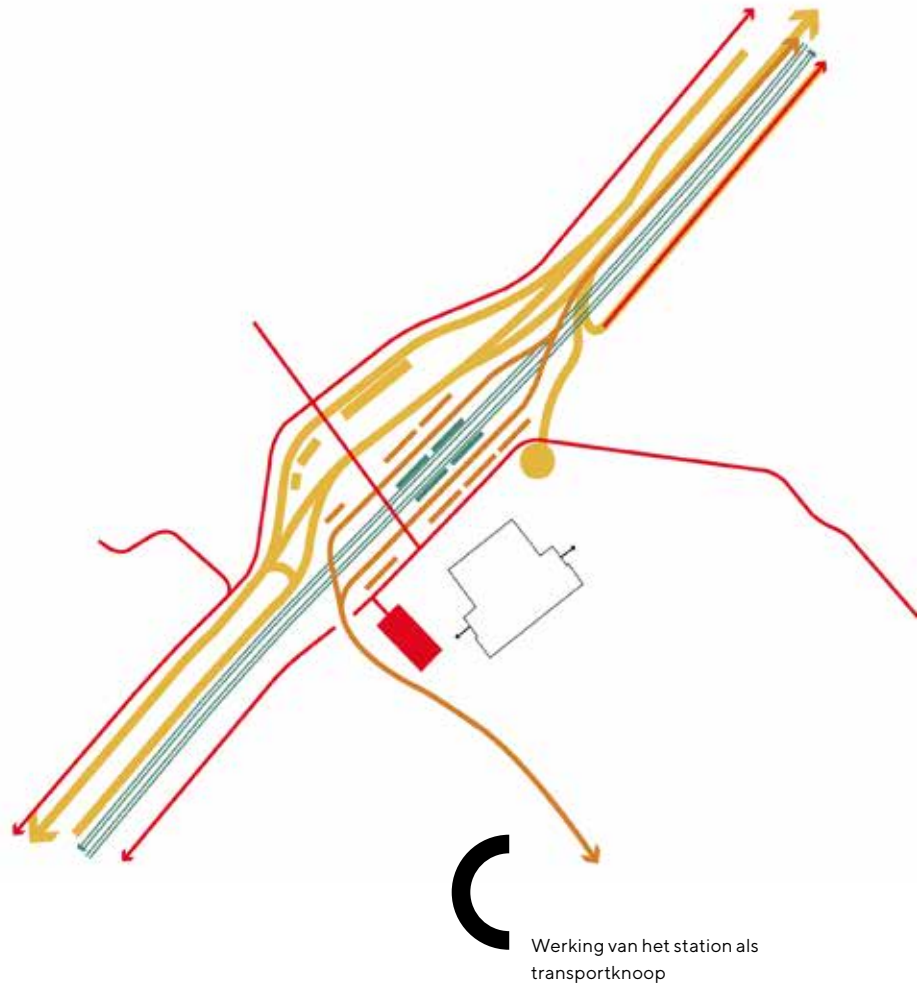


8. Rotterdam



Legenda

-  Station
-  Fietspad
-  Fietsparkeren
-  Trambaan
-  Tramstop
-  Busbaan
-  Busstop
-  Rijbaan
-  Parkeerplaats



Stationsknoop

Het station Rijswijk heeft twee toegangen; het noordelijke Piramideplein bedient circa 30% van de reizigers. Het merendeel (70%) maakt gebruik van de toegang aan het Generaal Eisenhowerplein, waar tevens de bussen en tram stoppen. Ook stoppen de sprinters in de tunnel zo ver mogelijk naar het zuiden waardoor de wandeling over de perrons naar de uitgang Piramideplein lang is. De glazen piramide vormt daar het stationsgebouw. Deze is lastig te onderhouden en te beheren. Op maaveld sluit deze

entree aan op de routes naar In de Bogaard en de Colijnlaan. De zuidelijke toegang aan het Generaal Eisenhowerplein is intensief gebruikt en bestaat uit een complexe knoop van verschillende vervoerstromen. Tram 17 verbindt Den Haag CS met Wateringen en er rijden verschillende streekbussen, stadsbussen en taxi's. Ook per auto is het station vanaf de snelweg A4 goed bereikbaar. Het overzicht voor voetgangers en fietsers ontbreekt hier.

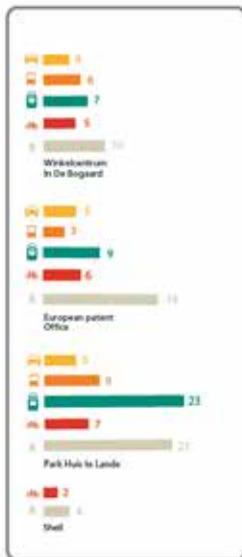
Functies in de omgeving

Legenda

- Station
- Woningen
- Bedrijvigheid
- Detailhandel & horeca
- Mix



Reistijd per vervoersmiddel





Identiteit

HOOFDSTUK 4 Drie denkbeelden voor de stationsomgeving

Door drie denkbeelden voor de stationsomgeving te schetsen vanuit één van de onderscheidende kwaliteiten en identiteiten van Rijswijk worden kansrijke bouwstenen verkend om te werken aan een nieuw perspectief voor de stationsomgeving. Hierbij gaat het niet om te kiezen tussen de denkbeelden; de drie identiteiten versterken elkaar.

Op basis van de analyses en de inzichten vanuit Rijswijk - zoals ook verwoord in de stadsvisie - zijn er tenminste drie belangrijke dragers voor de identiteit van de stad te noemen; de vele landgoederen en parken; het internationale karakter van de bedrijvigheid met vlaggenschip EPO en de stedelijke kwaliteit van Rijswijk waar het goed wonen en leven is temidden van de

metropoolregio. Op basis van deze kwaliteiten zijn drie denkbeelden ontwikkeld met een visie op het station en de stationsomgeving; Landgoed Rijswijk, Rijswijk Internationaal en Rijswijk Stad.

Landgoed Rijswijk



- Station
- Spoorlijn
- Icoon
- Landgoederen
- Parken
- Overig groen

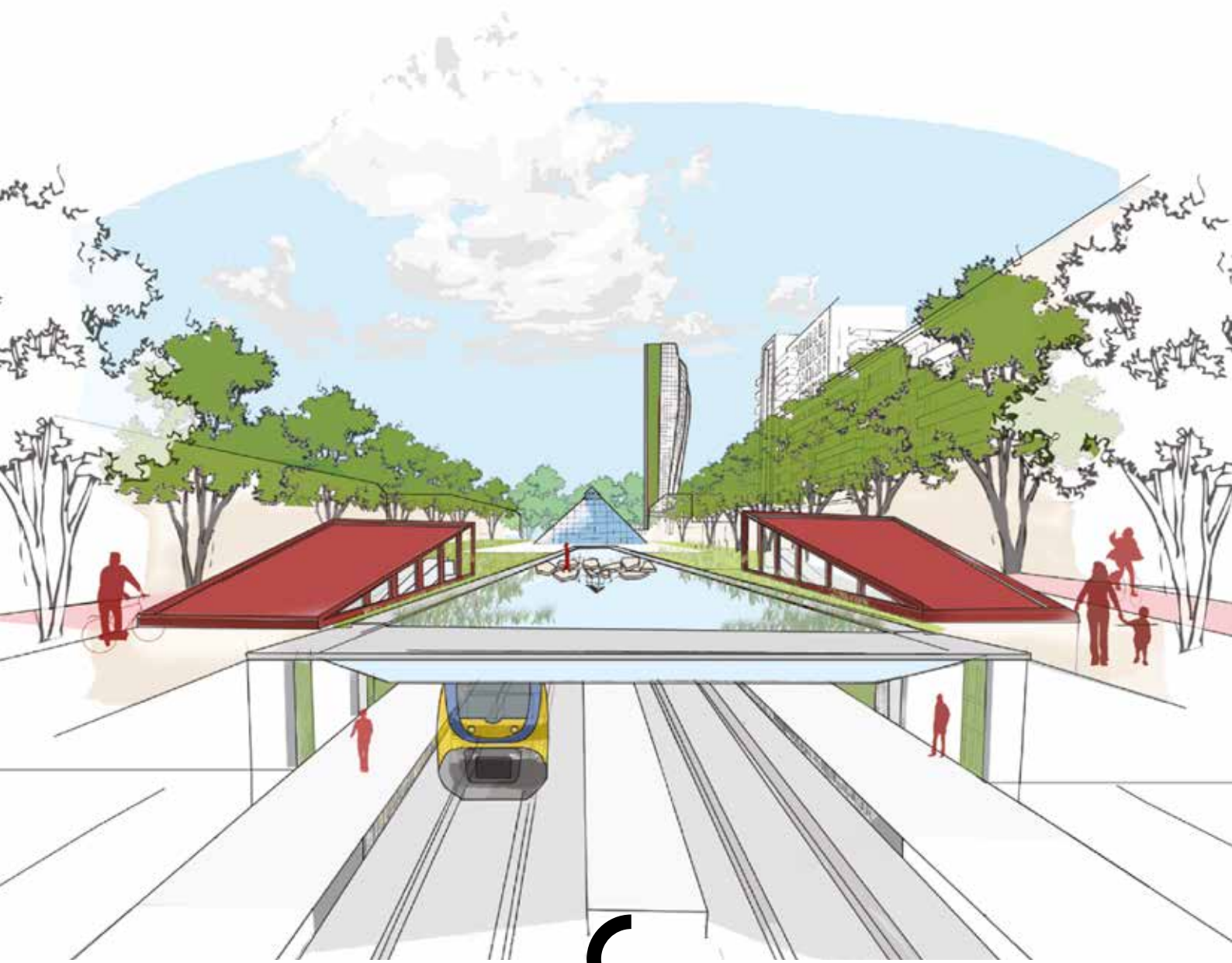
Rijswijk als groene identiteit binnen de regio



Landgoed Rijswijk

De landgoederenzone van Rijswijk is gelegen op een strandwal en maakt onderdeel uit van een reeks landgoederenzones langs de Nederlandse kust die onderling verbonden zijn. Het bevat zeven landgoederen die de landgoederenzone een cultuurhistorische waarde geven. Het stationsgebied heeft de ligging en potentie om op deze identiteit in te spelen. Het stationsgebied functioneert hierbij als groene ader die de landgoederen met het Wilhelminapark

verbindt. Met het stationsgebied als een nieuw landgoed en als recreatieve entree van de gehele zone.



Perspectiefbeeld Landgoed Rijswijk

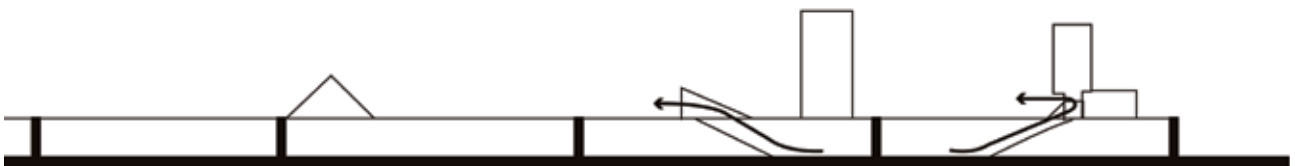
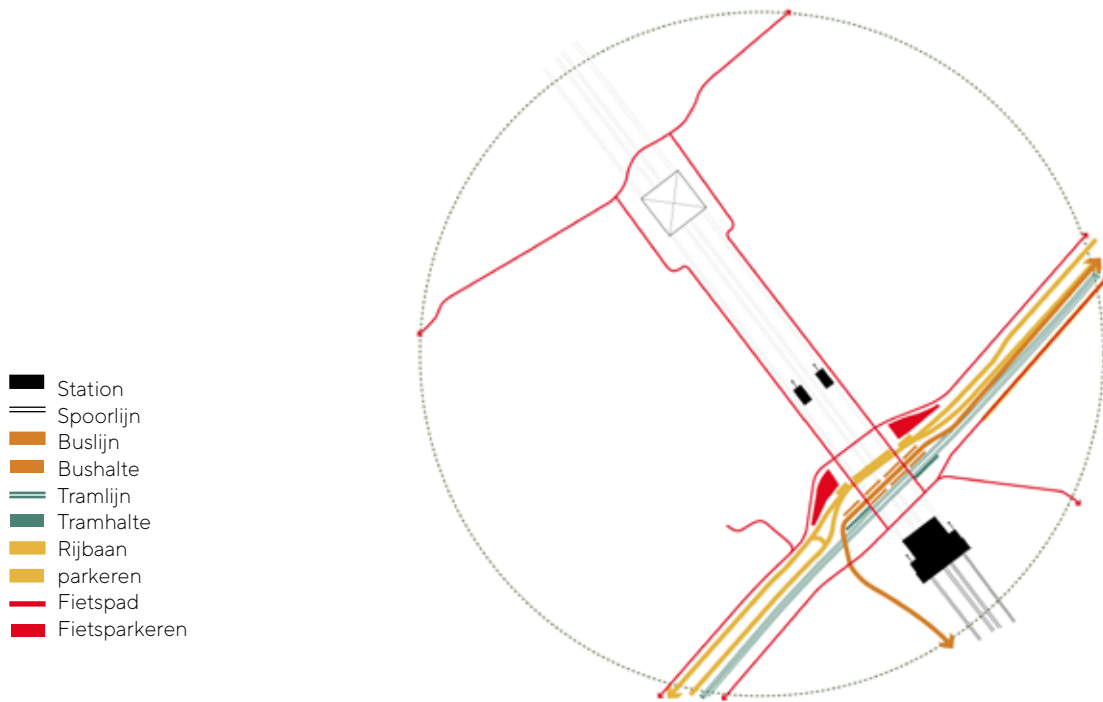
Het stationsplein en het Piramideplein op het tunneldak worden ingericht als nieuw landgoed met veel water en groen en staat in directe verbinding met de routes naar de landgoederen en parken in de omgeving. De glazen piramide verandert van functie - bijvoorbeeld tot botanische kas - aangezien de organisatie van het station compacter wordt. Twee kleine nieuwe entrees naar de perrons worden halverwege de perrons gerealiseerd. Ook in de tunnel is het landschappelijke karakter van het station voel-

baar door meer (dag)licht en een groene inrichting. Op het Eisenhowerplein wordt meer ruimte genomen voor de afwikkeling van de overstapmachine door langs de Sir Winston Churchillaan uit te breiden. Hierdoor zijn loopafstanden soms wat langer maar is er meer ruimte voor de voetganger en fietser en een groene inrichting. Op de noordelijke kop van de tunnelbak staat een nieuw iconisch gebouw waardoor het nieuwe stationslandgoed al van verre herkenbaar is.

Directe stationsomgeving



Werking van het station

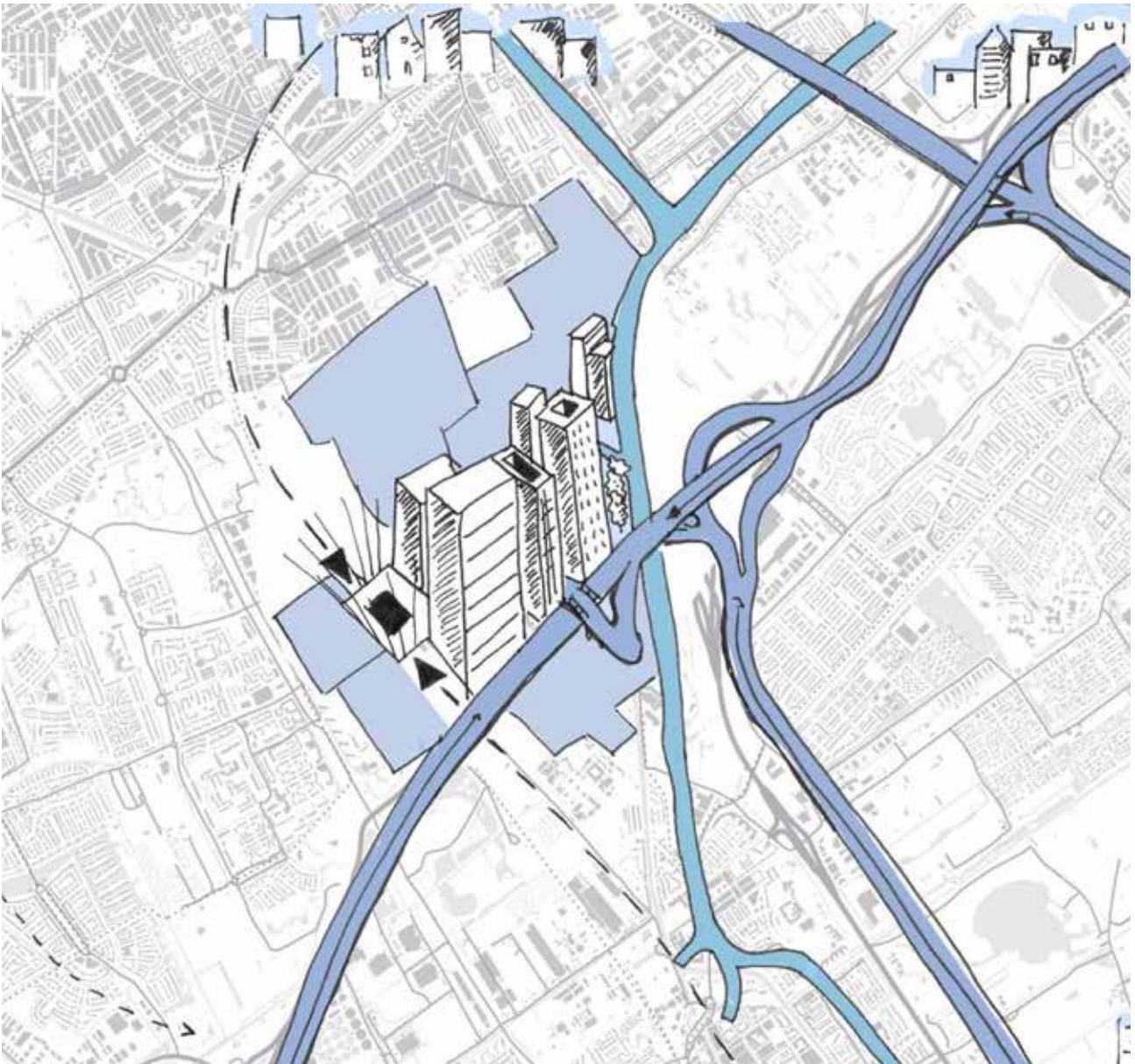


Rijswijk Internationaal



- Station
- Spoorlijn
- Icoon
- Ontsluiting
- Woon-werk mix
- Voetganger/verblijfzone
- Zelfrijdende busverbinding

Stationsgebied verbindt de
Plaspoelpolder en In de Bogaard



Rijswijk Internationaal

Rijswijk Internationaal zet in op het benutten van de internationale kansen en kwaliteiten van de stad. Naast het visitekaartje aan de A4 met het nieuwe gebouw van het European Patent Office wordt het stationsgebied het internationale gezicht van de stad. Er wordt een sterke samenwerking gezocht met de internationale bedrijven in de Plaspoelpolder, Den Haag en de TUDelft. Winkelcentrum In de Bogaard krijgt een upgrade van internationale allure

waaronder woningen voor de internationale kenniswerker.



Perspectiefbeeld Rijswijk internationaal

Het station richt zicht geheel op het efficiënt en hoogwaardig inrichten van de vervoersknoop aan het Generaal Eisenhowerplein met een nieuwe uitgang aan de zuidzijde. Deze wordt mogelijk door een extra deel van de tunnelbak te overkappen en er een plein op te realiseren. Hier is een mix aan convenientstores en horecafuncties gevestigd. Bovenop het station wordt een nieuwe toren gerealiseerd met een mix van wonen, werken en een hotel met een uitzichtplatform op de bovenste

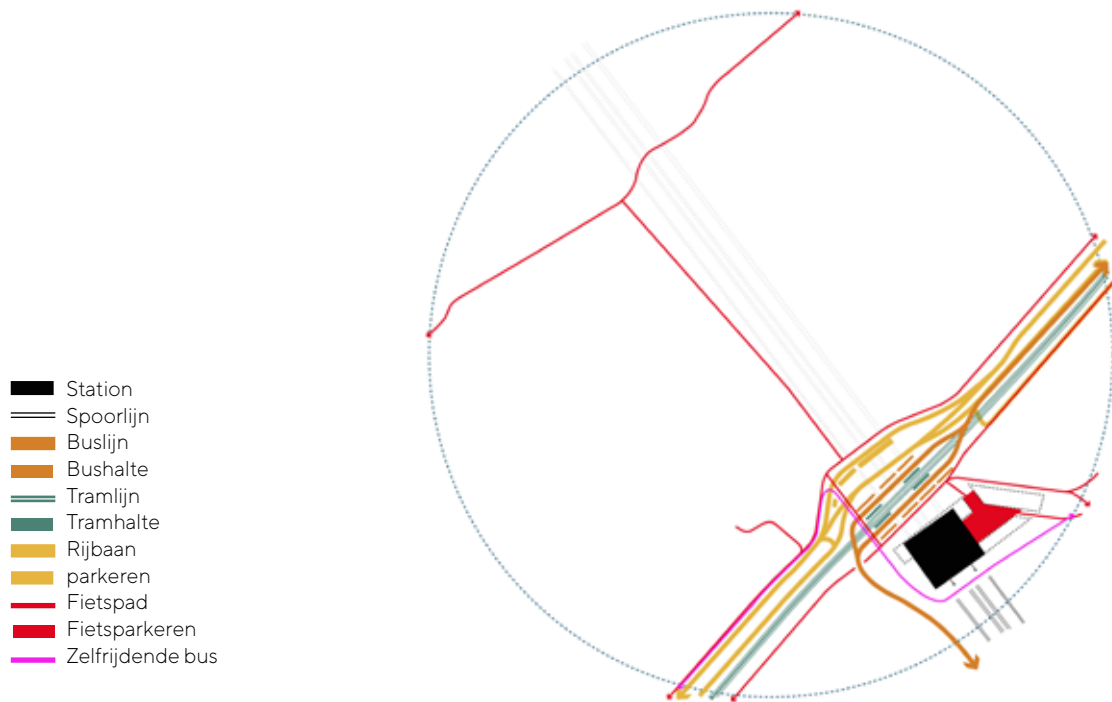
verdieping. Tussen de Plaspoelpolder en In de Bogaard experimenteert de TUDelft met een zelfrijdende peplemover met het station als centrale stop.

Het Piramideplein wordt bestemd voor de omliggende bewoners. Er is ruimte voor nieuwe woningbouw en een prettige openbare ruimte. De glazen piramide wordt gesloten en gesloopt.

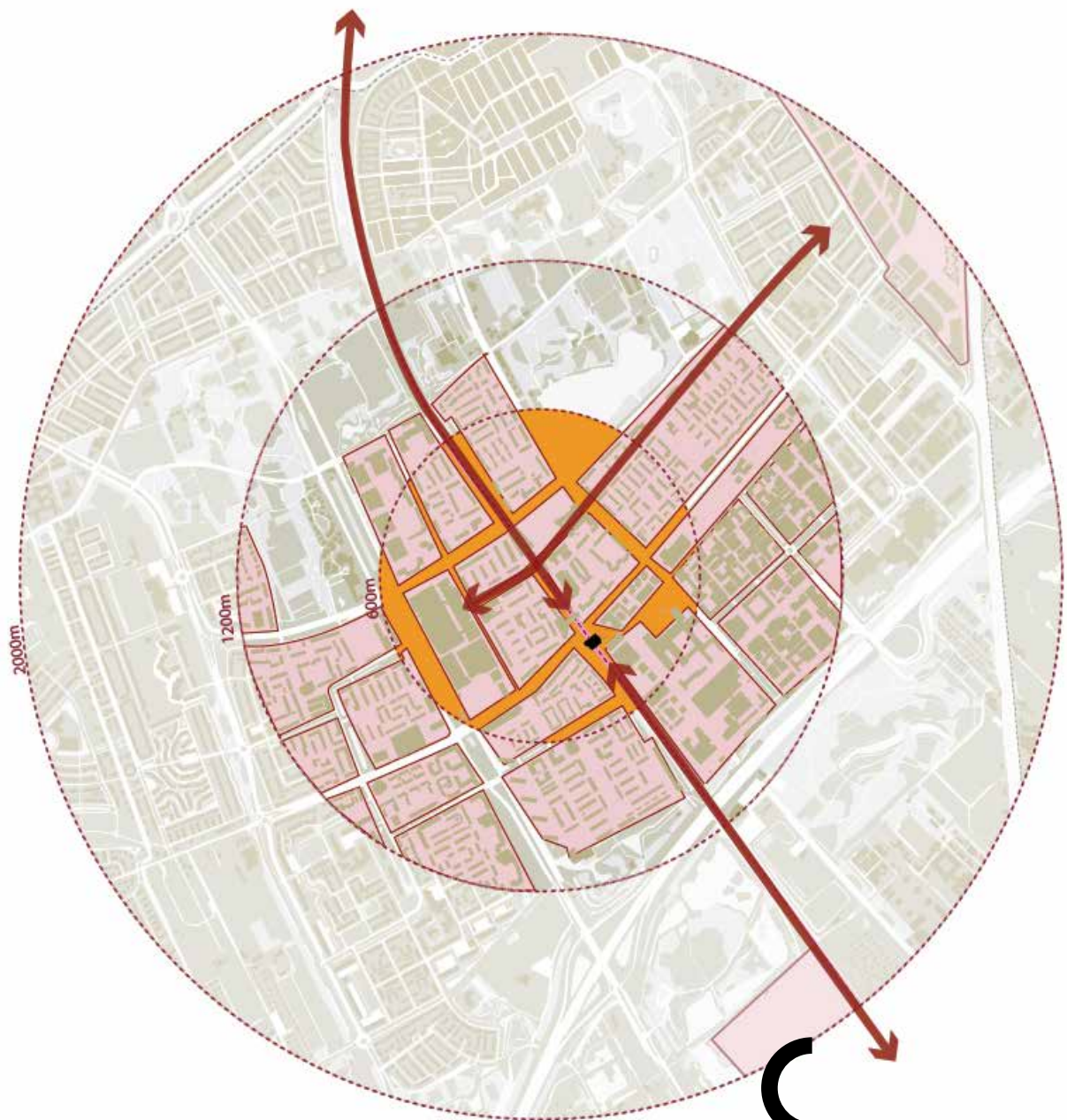
Directe stationsomgeving



Werking van het station

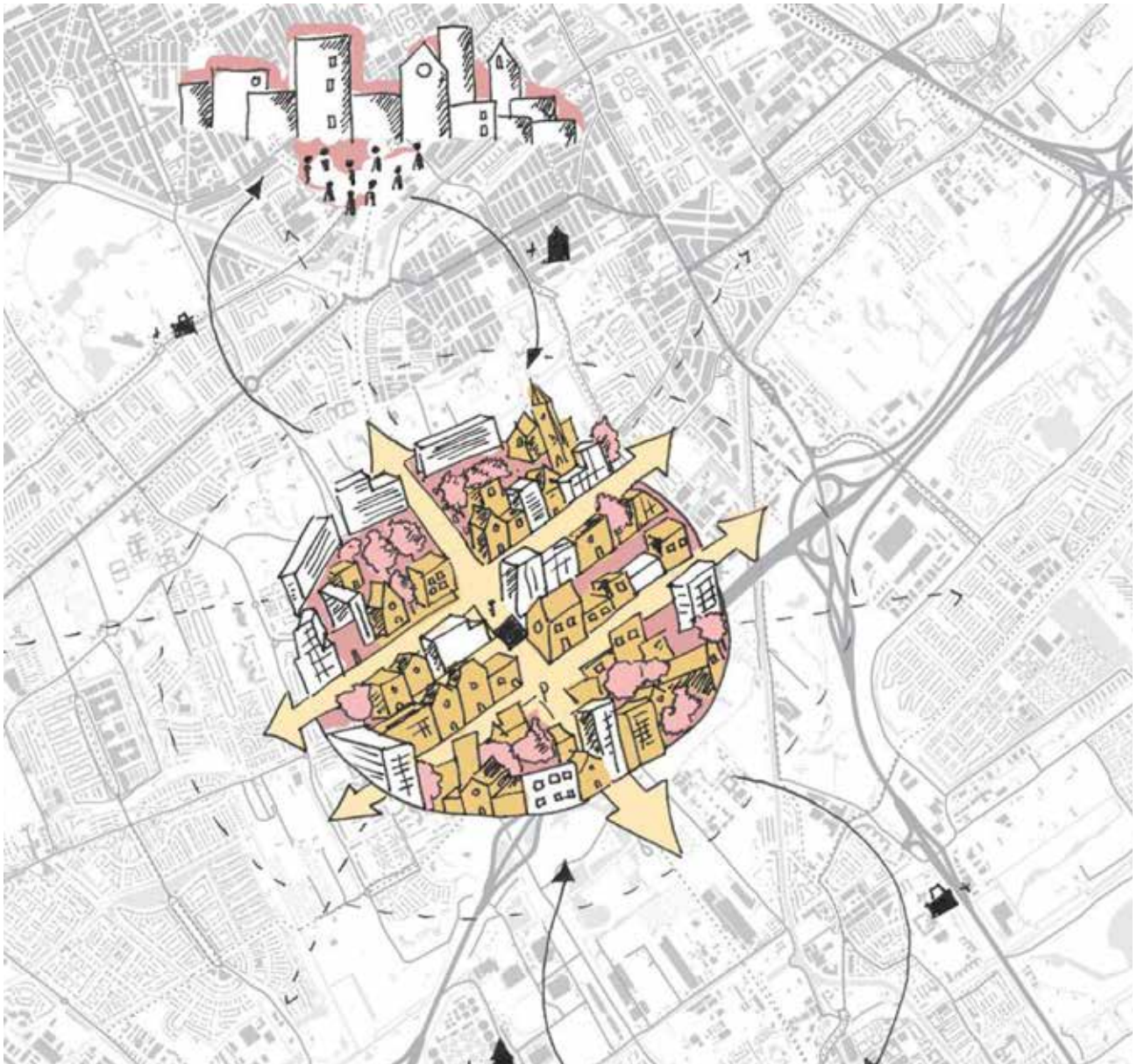


Rijswijk Stad



- Station
- Binnenring ruimte voor gemixt verdichten
- Buitenring ruimte voor verdichting

Rijswijk als gemengde stedelijke kern binnen de regio.



Rijswijk Stad

In dit denkbeeld pakt Rijswijk de kans om de regionale woningbouwopgave in te zetten om de monofunctionele gebieden rondom het stationsgebied te transformeren in levendige stadswijken waar een gemengd stedelijk programma wordt gerealiseerd. Wonen, werken, (commerciële) voorzieningen en recreatie zijn optimaal met elkaar vermengd. Door de extra woningbouw kan de stad een substantiële bijdrage leveren aan het woningbouw-

vraagstuk van de Zuidelijke Randstad en versterkt ze haar eigen positie en die van haar voorzieningen door de extra inwoners. Door de menging van functies ontstaat er een levendig stadsbeeld waar ook de fietser en voetganger zich welkom voelen. Door langs de stadsassen te verdichten transformeren zij in stadsstraten.



Perspectiefbeeld Rijswijk stad

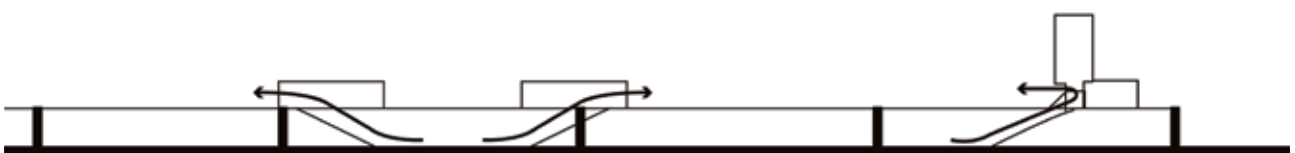
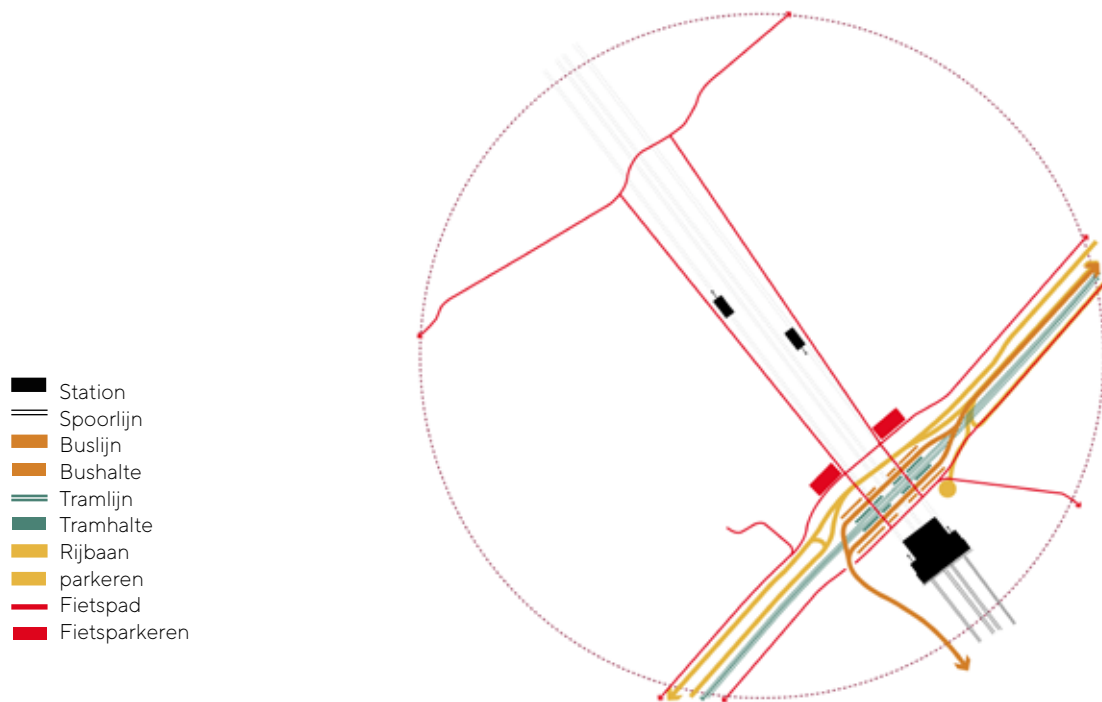
Het gehele Stationskwartier krijgt een stedelijk karakter, met duidelijke stadsstraten, commerciële en publieke functies in de plint van de bebouwing met daarboven een mix van wonen en werken. De Artiestenbuurt en het Stationskwartier worden verdicht. In de Bogaard wordt door het toevoegen van een grote hoeveelheid woningen vanzelfsprekend onderdeel van het stadsweefsel. Het dak van de spoortunnel wordt een stedelijke boulevard die wordt opengemaakt naar het stationsgebouw

aan het Generaal Eisenhowerplein. Aan de noordzijde begrensd een nieuwe stedelijke wand over de tunnelbak het perspectief van de boulevard en verlegt deze richting het gemengde stadsblok In de Bogaard en de gezellige Colijnlaan. Twee nieuwe entrees naar de perrons zijn op verschillende plekken opgenomen in het profiel van de boulevard om zo de verankering van het station in de stad te versterken.

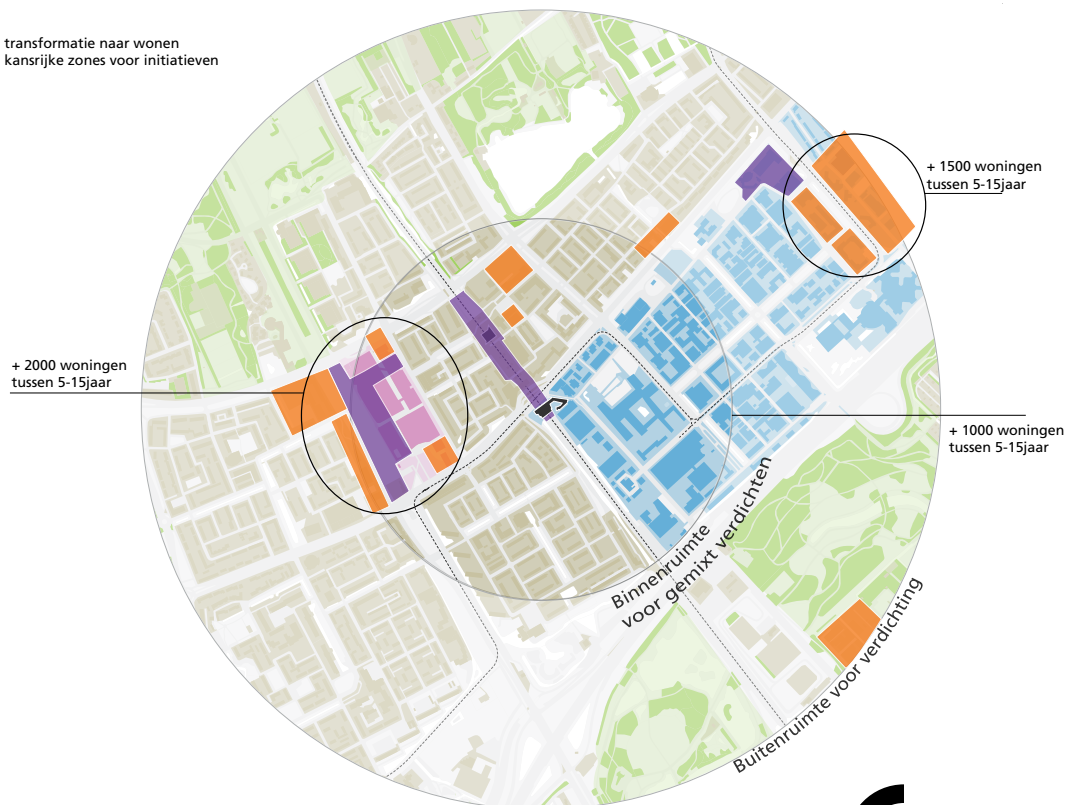
Directe stationsomgeving



Werking van het station



- transformatie naar wonen
- kansrijke zones voor initiatieven



C Toekomstplannen voor verstedelijking stadsassen 2022-2032

Laadvermogen

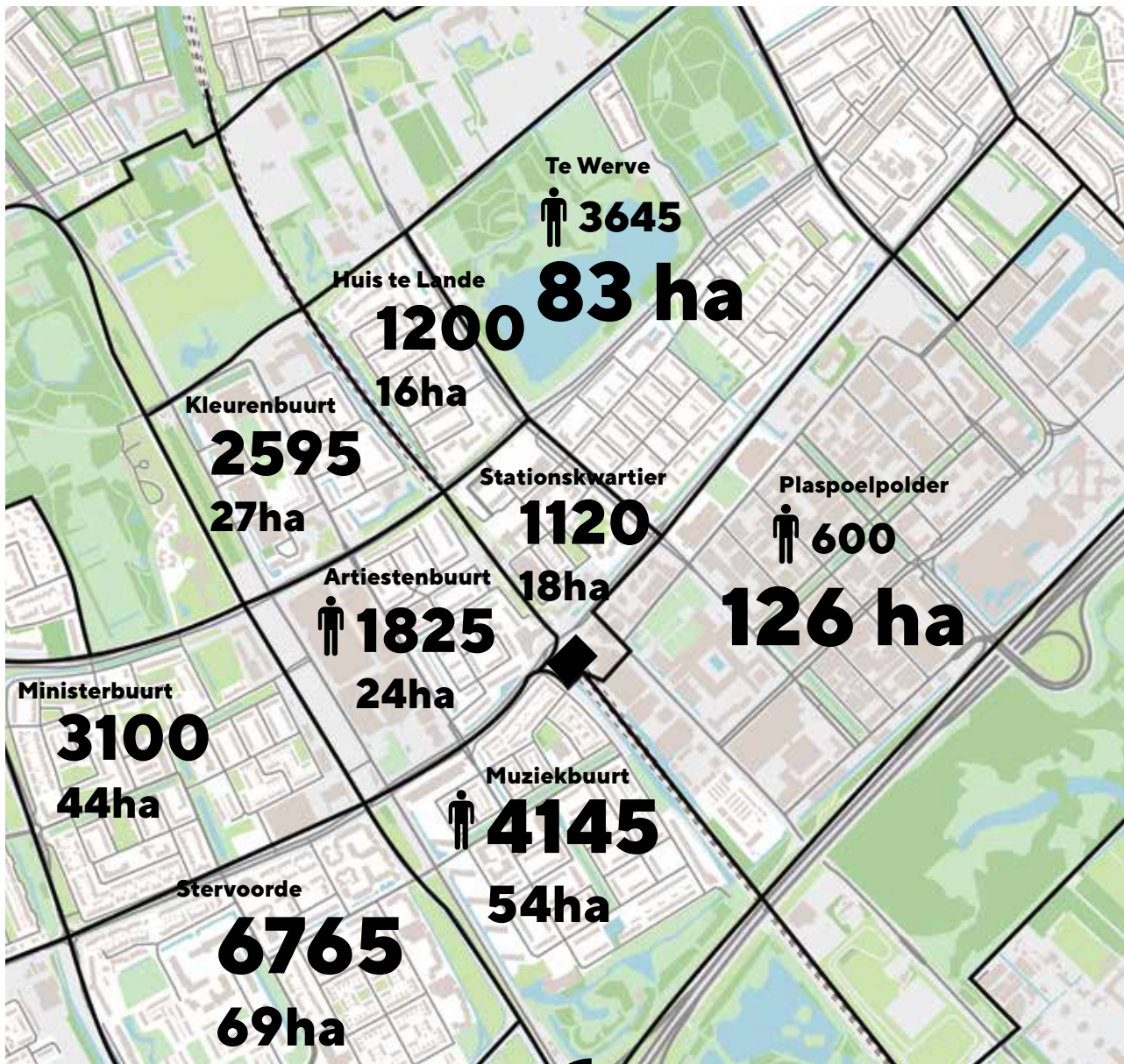
HOOFDSTUK 5 Vergroten van de kritische massa

Verdichtingstrategiën

Rijswijk neemt deel aan de verstedelijkingsalliantie. De Provincie Zuid-Holland heeft een verstedelijkingsopgave voor de zuidvleugel (240.000 woningen tot 2040). De gemeente Rijswijk heeft nog niet definitief bepaald wat zij daarin kan betekenen. Eerder werd al uitgegaan van + 4.500 woningen binnen 5-15 jaar in het stationsgebied. In fase 2 wordt ingegaan op verdere verstedelijking (verdichting) in het stationsgebied.

Het laadvermogen van de buurten rondom het station is verkend door verschillende verdichtingsstrategiën uit te werken per buurt. Het bestaande programma, dichtheid en karakter is per buurt onderzocht (o.a. www.allecijfers.nl) om vervolgens aan

de hand van verschillende toegepaste strategiën de meest kansrijke te benoemen. Dit heeft geleid tot de kansenkaart voor de verdichting van het stationsgebied van Rijswijk.



Dichtheid per buurt

Verdichten is geen doel maar een middel

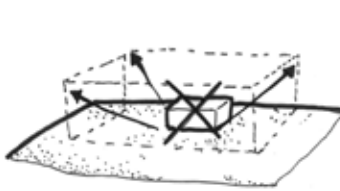
De verdichting van de stad gaat niet alleen over hoeveel mensen je kan huisvesten maar vooral over de vraag hoe de verdichtingsopgave strategisch kan worden ingezet ten behoeve van het opwaarderen van de kwaliteit van de stad. Om dit te onderzoeken onderscheiden we drie verschillende typen verdichtingstrategieën. De eerste gaat uit van structuurverandering door de verdichten binnen een kavel. De tweede gaat uit van het versterken van bestaande

structuren door slecht benutte ruimten in te zetten voor verdichting en de derde gaat uit van functieveranderingen binnen een gebied.

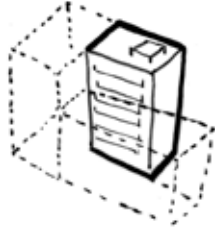
Per gebied is gekeken welke strategieën tot de meeste kwaliteitswinst kunnen leiden en wat het laadvermogen vervolgens is.

Verdichten binnen de kavel

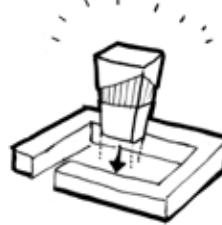
Door te verdichten op de kavel verandert de structuur van een stedelijk gebied. Zo kan zowel de functie als identiteit van een gebied een nieuwe wending nemen.



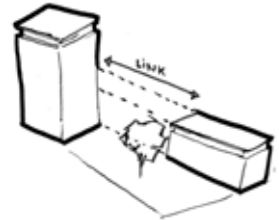
Slopen & vervangen



Nieuwe randen maken



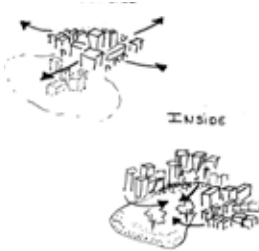
Bouwen in 2e linie



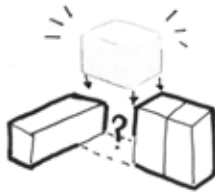
Kavels combineren

Verdichten in de openbare ruimte

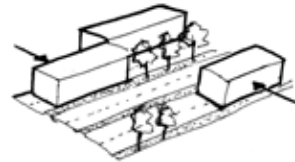
De verdichtingsopgave kan worden ingezet om verkeer en groenstructuren of identiteitsdragers te versterken of anders te gebruiken.



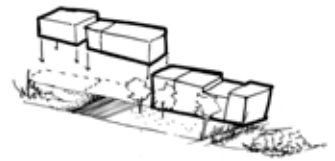
Uitbreiding



Verkeersruimte innemen



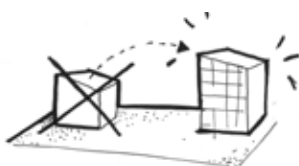
Ongebruikte ruimtes bebouwen



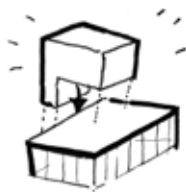
Langs landschappelijke structuren

Verdichten binnen de footprint

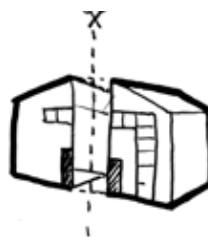
Door binnen de footprint van de bestaande bebouwing te verdichten kan een gebied een nieuwe impuls krijgen terwijl de ruimtelijke structuur hetzelfde blijft.



Hergebruik/ tijdelijk gebruik



Optoppen



Opsplitsen



Functieverandering

Artiestenbuurt



24

hectare



1825

Inwoners
1125 huishoudens
1120 woningen



1.44

FSI (dichtheid)
80 m2 per woning



200

125 handel & horeca
25 zakelijke diensten
20 cultuur & recreatie



≤ 1km

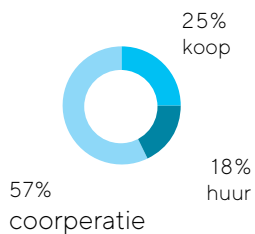
Supermarkt, arts, restaurant,
kinderdagverblijf, basis-
school, havo, vwo, vmbo



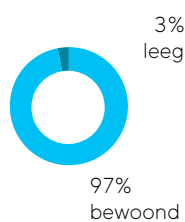
Levendige buurt

Galerijflat typologie

Eigendom



Leegstand



Woningen



Nieuwe stadsstraat langs het Piramideplein

- Ingreep: verdichten langs nieuwe stadstraat.
- Scenario: een stadstraat maken door te verdichten langs de Hoogkamerlaan met gemiddeld 7 bouwlagen.
- Verdichting: in openbare ruimte.

Nieuwe stadsstraat Wethouder Hillenaarplantsoen

- Ingreep: randen maken.

- Scenario: bouwblokken sluiten langs Wethouder Hillenaarplantsoen.
- Verdichting: binnen kavel.

Woon-werk mix In de Bogaard

- Ingreep: functie mix door optoppen winkelcentrum.
- Scenario: 20% van het winkelcentrum optoppen met gemiddeld 4 bouwlagen.
- Verdichting: binnen de footprint.

Verdichting scenario's

Nieuwe stadsstraat

Langs het Piramideplein

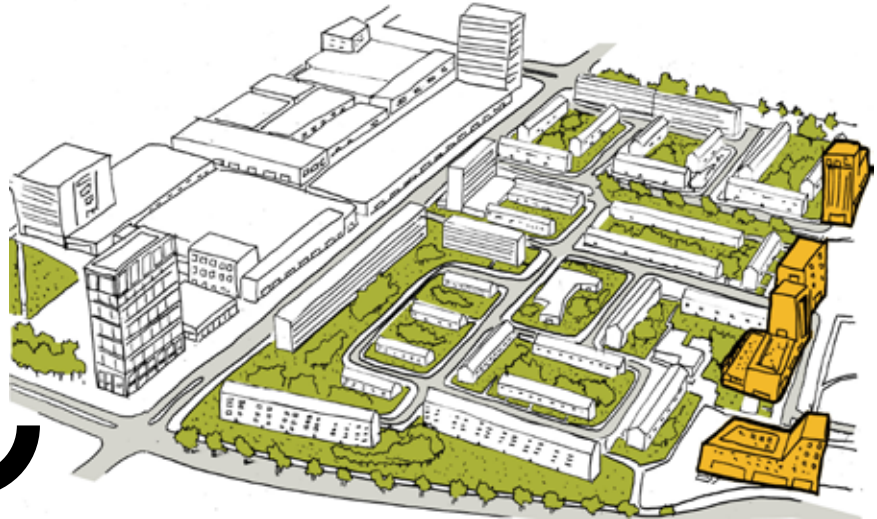
FSI 1.58
(+0.14)

+30.000 m² bvo
25.000 m² woningen

5.000 m² functies in plint

+290 woningen

+455 inwoners



Nieuwe stadsstraat

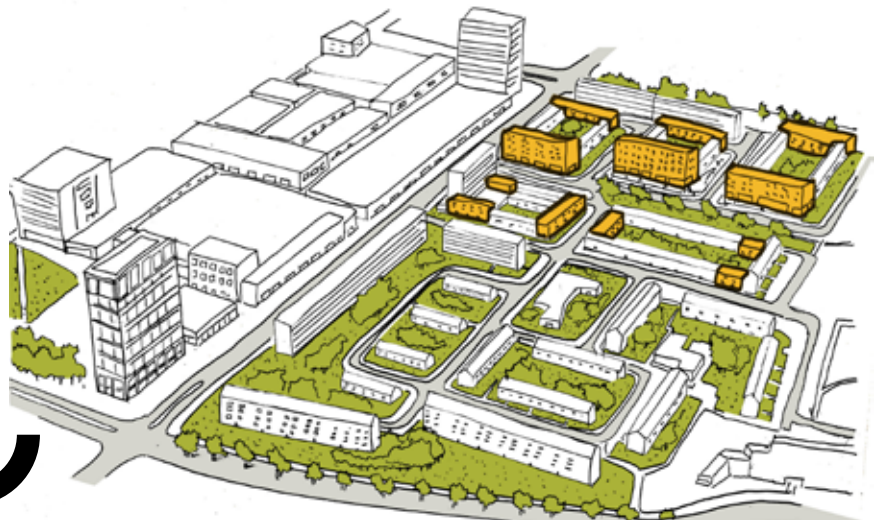
Wethouder Hillenaarplantsoen

FSI 1.50
(+0.06)

+6.500 m² bvo

+80 woningen

+130 inwoners



Woon-werk mix

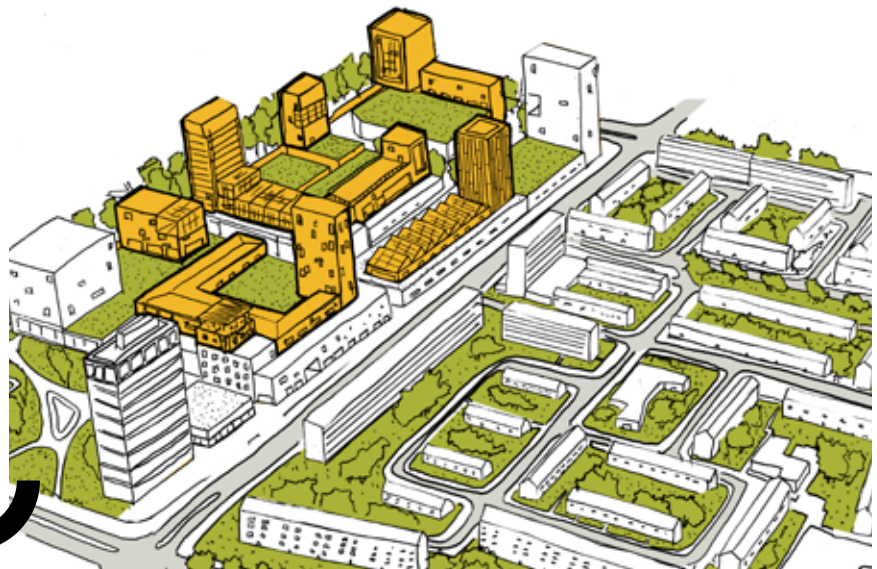
In de Bogaard

FSI 1.62
(+0.18)

+42.000 m² bvo

+520 woningen

+850 inwoners



Stationskwartier



18

hectare



1095

Inwoners
689 woningen



1.31

FSI (dichtheid)
87m² per woning



90

25 handel & horeca
25 zakelijke dienst
15 Nijverheid & energie



≤ 1km

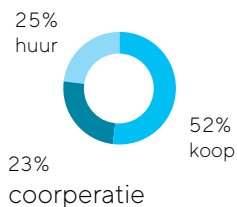
supermarkt, restaurant,
arts, vmbo, havo, vwo,
basisschool, kinderdag-
verblijf



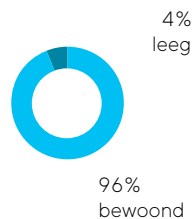
Mix

portiekflat, galerijflat,
maisonette

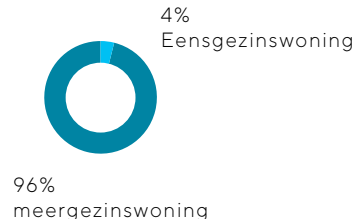
Eigendom



Leegstand



Woningen



Woongemeenschap in het groen

- Ingreep: bebouwen van onbebouwde ruimte.
- Scenario: 25% van de onbebouwde ruimte bebouwen met gemiddeld 4 bouwlagen.
- Verdichting: in openbare ruimte.

Nieuwe stadsstraat Doctor H.Colijnlaan

- Ingreep: bouwen in de tweede linie.
- Scenario: optoppen van complexgebouwen met gemiddeld 5 bouwlagen.

- Verdichting: binnen de footprint.

Nieuwe stadsstraat langs het Piramideplein

- Ingreep: verdichten langs mogelijk nieuwe stadstraat.
- Scenario: een stadstraat maken door te verdichten langs straat met gemiddeld 7 bouwlagen.
- Verdichting: in openbare ruimte.

Verdichting scenario's

Woongemeenschap

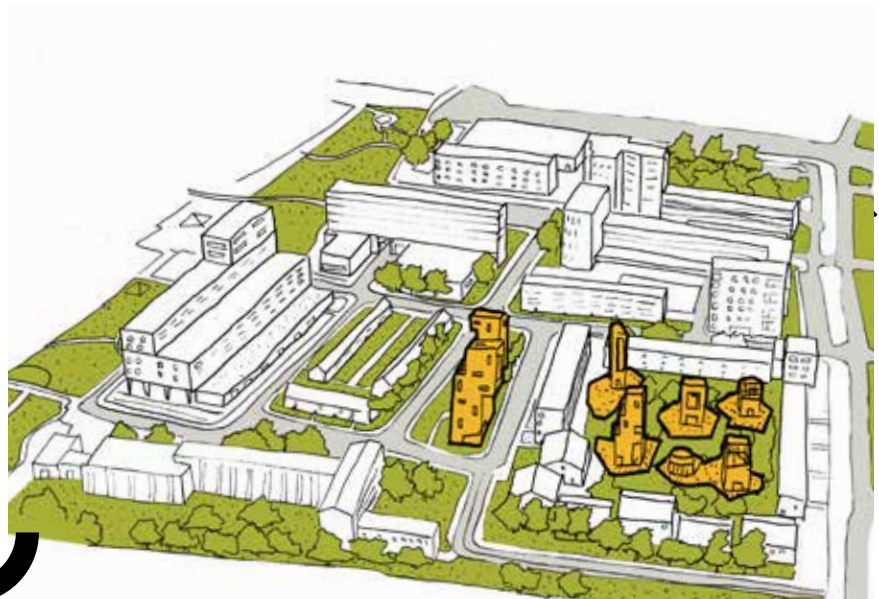
in het groen

FSI 1.36
(+0.05)

+10.500 m² bvo

+120 woningen

+190 inwoners



Nieuwe stadsstraat

Doctor H. Colijnlaan

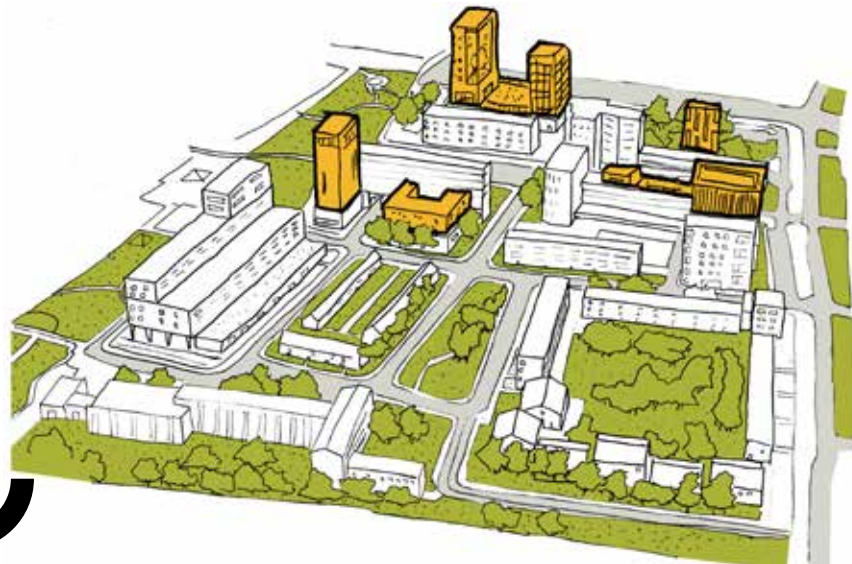
FSI 1.39
(+0.08)

+17.500 m² bvo
14.000 m² woningen

3.500 m² functies in plint

+160 woningen

+250 inwoners



Nieuwe stadsstraat

Langs het Piramideplein

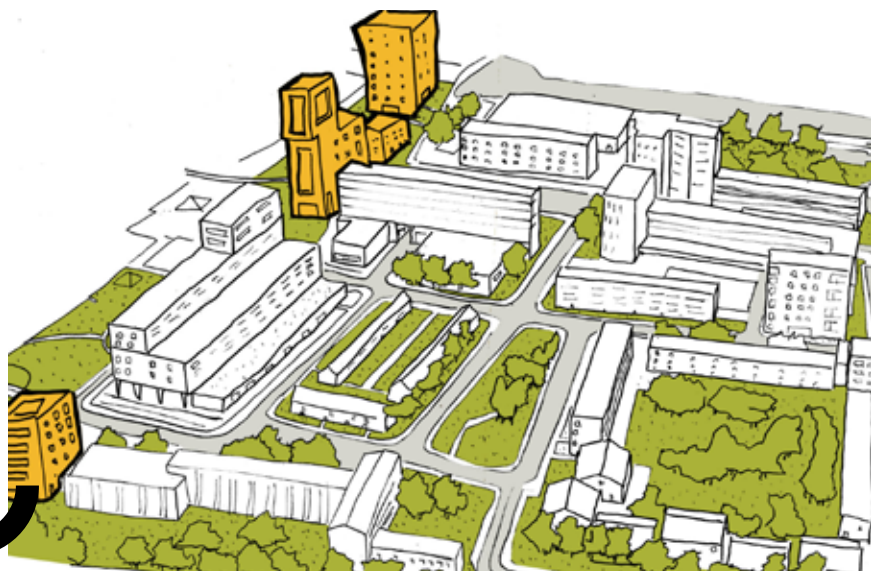
FSI 1.46
(+0.15)

+30.000 m² bvo
25.000 m² woningen

5.000 m² functies in plint

+290 woningen

+455 inwoners



Plaspoeipolder



126

hectare



960

Inwoners
464 woningen



0.50

FSI (dichtheid)
169m² per woning



610

205 zakelijke dienst
135 handel & horeca
90 nijverheid & energie



≤ 1km

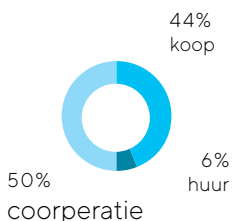
supermarkt, restaurant,
arts, vmbo, havo, vwo,
basisschool, kinderdag-
verblijf



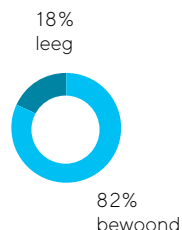
Bedrijven

corridorflat, portiekflat,
penthouse

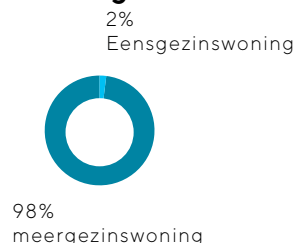
Eigendom



Leegstand



Woningen



Wonen in een werkstraat

- Ingreep: optoppen van bedrijven/ functie verandering.
- Scenario: 20% van de bedrijven langs de groenstructuur optoppen met gemiddeld 4 bouwlagen.
- Verdichting: binnen de footprint.

Woon-werkstraat

- Ingreep: optoppen van bedrijven/ functie verandering.
- Scenario: 20% van de bedrijven langs

de groenstructuur optoppen met gemiddeld 4 bouwlagen.

- Verdichting: binnen de footprint.

Stedelijk eiland

- Ingreep: hergebruik van kantoorgebouwen.
- Scenario: hergebruiken van het Shell kantoor op de Lange Kleijweg.
- Verdichting: binnen de footprint.

Verdichting scenario's

Wonen in een werk- straat

FSI 0.53
(+0.03)

+38.000 m² bvo

+380 woningen

+630 inwoners



Woon-werkstraat

FSI 0.50

-

+41.000 m² bvo
3.000 functies

38.000 woningen

+380 woningen

+630 inwoners



Stedelijk eiland

FSI 1.50

-

+70.000 m² bvo
64.000 m² woningen

6.000 m² functies in plint

+640 woningen

+1050 inwoners



Muziekbuurt



54

hectare



4145

Inwoners
2197 woningen



0.80

FSI (dichtheid)
100m² per woning



160

40 handel & horeca
35 zakelijke diensten
35 cultuur & recreatie



≤ 1km

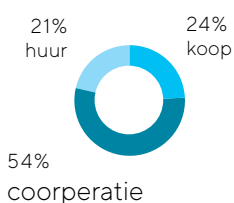
Supermarkt, arts, restau-
rant, kinderdagverblijf,
basisschool, havo, vwo,



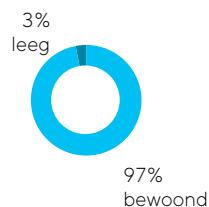
Kleurrijk

Galerijflat, maisonette
woning

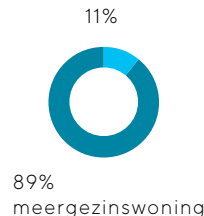
Eigendom



Leegstand



Woningen



Stag langs het groen

- Ingrep: verdichten langs groenstructuur.
- Scenario: accentueren van groenstructuur door nieuwe 6 laags bebouwing langs de structuur te bouwen.
- Verdichting: in openbare ruimte.

Optoppen

- Ingrep: optoppen van open bouwblokken.
- Scenario: 40% optoppen van meerge-

zinswoningen.

- Verdichting: binnen de footprint.

Belangrijke buurtfuncties

- Ingrep: optoppen van bestaande complexen.
- Scenario: hotspots maken, woonwerk combinatie bebouwing door bestaande complex bebouwing met 5 lagen op te toppen.
- Verdichting: binnen de footprint.

Verdichting scenario's

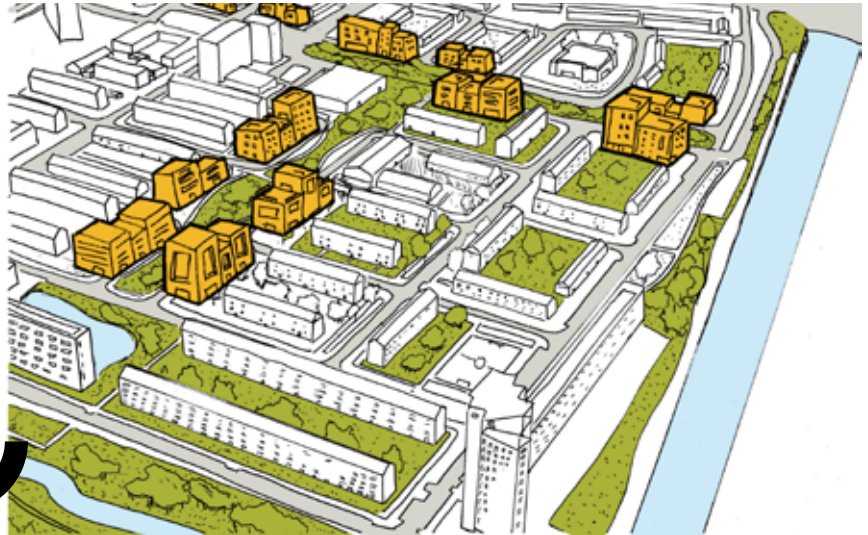
Statig langs het groen

FSI 0.83
(+0.03)

+15.000 m² bvo

+150 woningen

+260 inwoners



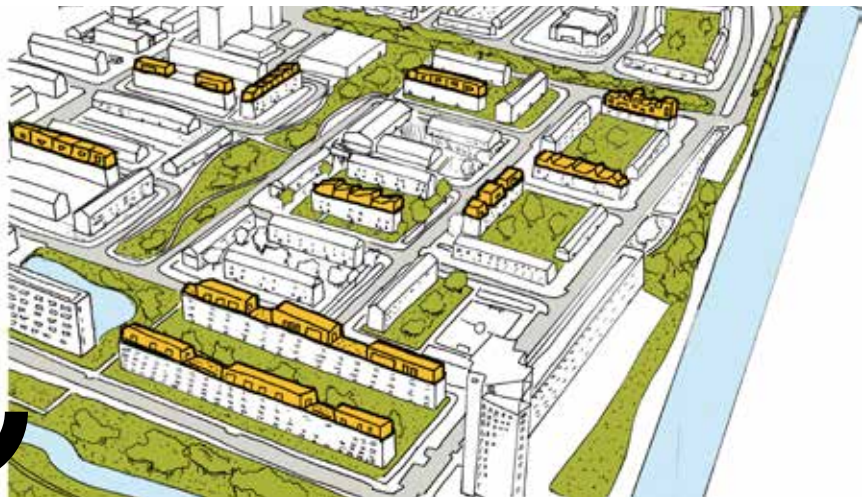
Optoppen

FSI 0.81
(+0.01)

+7500 m² bvo

+75 woningen

+140 inwoners



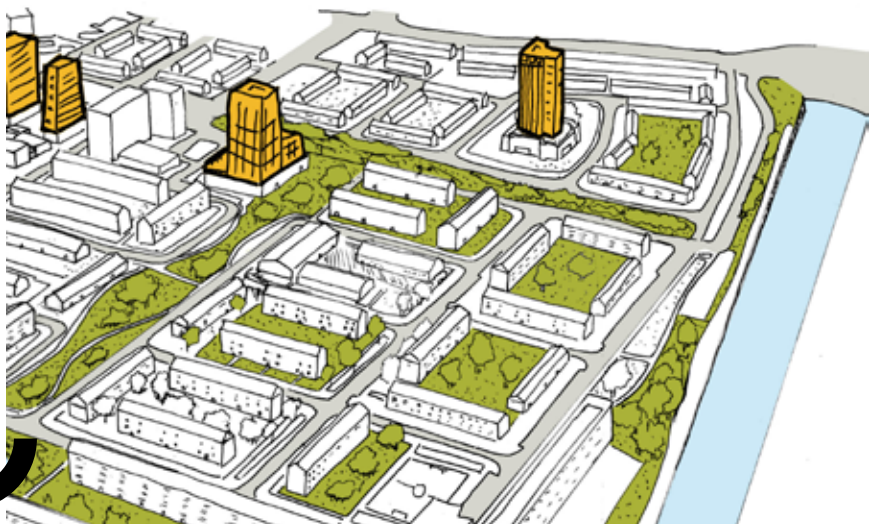
Belangrijke buurtfuncties

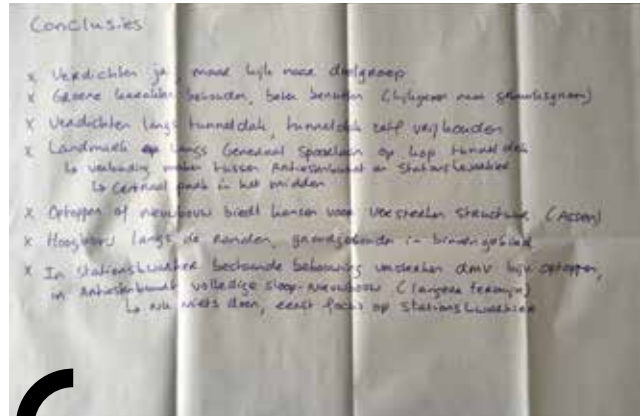
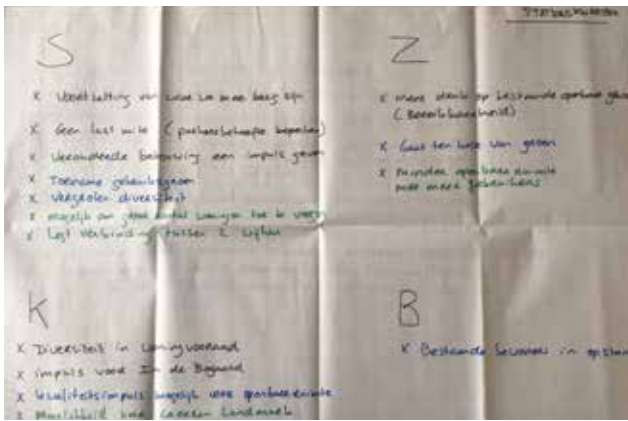
FSI 0.85
(+0.05)

+26.500 m² bvo

+260 woningen

+475 inwoners





Foto's SWOT analyse uit de werksessie over de kansrijkheid van de verdichting scenario's

Sterkte zwakte analyse

Op basis van de ontwerpverkenning is tijdens een gezamenlijke werksessie een sterkte zwakte analyse uitgevoerd. Hieronder zijn de belangrijkste bevindingen puntsgewijs genoteerd.

Stationskwartier & Artiestenbuurt

- + Voorzetting van plannen
- + Geen last mile
- + Toename gebruiksgroen
- + Vergroten woningdiversiteit
- + Mogelijk om flink te verdichten
- + Legt verbinding tussen 2 wijken
- + Impuls In de Bogaard
- + Kwaliteits impuls mogelijk OR
- + Mogelijkheid creëren van icoon
- Meer druk op openbaar gebied
- Gaat ten kosten van het groen

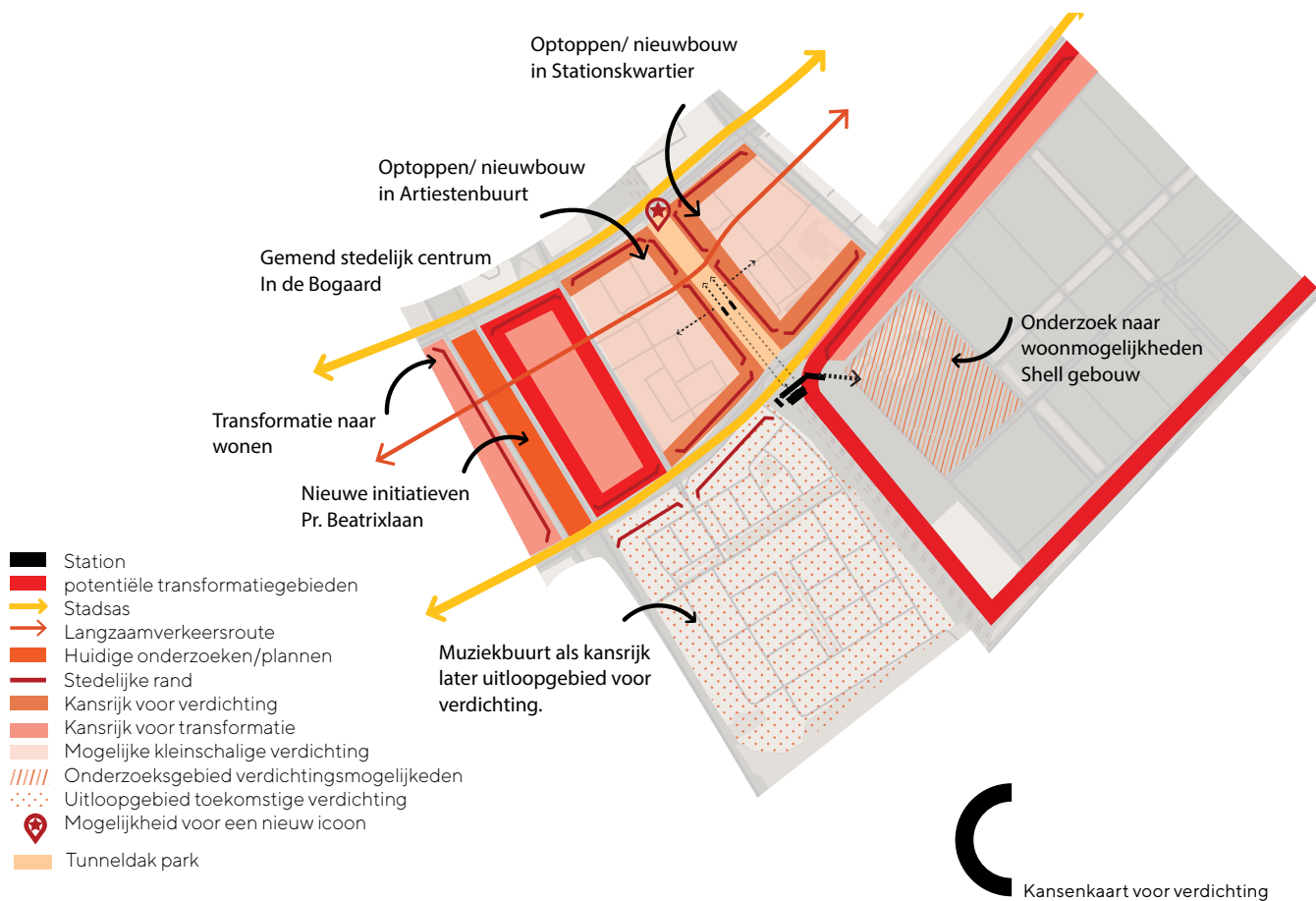
- Minder OR meer gebruikers

Plaspoelpolder

- + Optoppen / hergebruiken is duurzaam
- + Kan verblijfsklimaat ten goede komen
- + Mogelijkheden aan de randen
- + Kan ruimte bieden ongewone woningen
- Kostbaar om OR op te waarderen
- Geen sociale voorzieningen
- Geen aantrekkelijk leefmilieu
- Beste kantoorlocaties van Rijswijk
- Sterke vraag naar MKB (gaat niet samen)

Muziekboulevard

- + Logische plek om te verdichten
- + Mooie kans voor sloop/nieuwbouw
- + Toevoegen diversiteit in aanbod
- + Kijkgroen kan worden opgesnoept
- + Sociale component verbeteren



- Veel weerstand bewoners
- Meer functies concurreren met In de Bogaard

Conclusies

Op basis van de analyse komen de volgende gebieden en aandachtspunten bij verdichting rondom station Rijswijk naar voren.

- Verdichten ja!, maar kijk wel naar de doelgroep en de eigenheid van de plek.
- Groene karakter behouden, maar beter benutten (van kijkgroen naar gebruiksgroen).
- Verdichting langs tunneldak, tunneldak zelf vrijhouden.
- 'Landmark' langs Generaal Spoorlaan op kop van tunneldak.
- Leg verbinding tussen Artiestenbuurt

en Stationskwartier met centraal park in het midden.

- Optoppen of nieuwbouw biedt kansen voor versterking van de assen.
- Hoogbouw langs de randen, grondgebonden in het binnengebied.
- In het Stationskwartier bestaande bebouwing versterken d.m.v. bijvoorbeeld optoppen.
- Stap 2 zou kunnen zijn in Artiestenbuurt slopen en vervangen met als mogelijke vervolgstap de Muziekbuilt.
- Verdichting gebruiken voor meer diversiteit in woningen.

MUST