



Verslag startbijeenkomst Ontwikkelvisie Stationsgebied Laan van NOI & Spoorzone Van Alphenstraat

}}} Tertium

Mei 2022

Verslag startbijeenkomst Ontwikkelvisie Stationsgebied Laan van NOI & Spoorzone Van Alphenstraat

NS Stations, de gemeente Den Haag en de gemeente Leidschendam-Voorburg willen het gebied tussen station Laan van NOI en de Van Alphenstraat ontwikkelen tot een levendig woon- en werkgebied in een groene openbare ruimte. De gemeente Den Haag maakt mede daarvoor een Ontwikkelvisie die de toekomst van het hele stationsgebied beschrijft. Op woensdagavond 18 mei vond daarover een start-bijeenkomst plaats in de Koningkerk in Voorburg.

Zo'n 115 buurtbewoners uit Den Haag en Leidschendam-Voorburg, jong en oud door elkaar, verzamelden zich in de kerkzaal om een toelichting te krijgen op de Ontwikkelvisie Laan van NOI en de kaders voor de ontwikkelingen aan de Van Alphenstraat. Het eerste half uur konden ze rondlopen om verschillende posters te bekijken en een gesprek aan te knopen met medewerkers van de twee gemeenten en de NS.

Om half acht nodigde gespreksleider **Menno van der Veen** de aanwezigen uit om plaats te nemen in de kerkbankjes voor een toelichting op de plannen. 'Wie is hier voor het eerst op een bewonersavond?', vroeg hij. Ongeveer de helft van de aanwezigen stak een arm de lucht in. 'En wie komt hier voor de tweede of derde keer?' Nu bleven een stuk of twintig aanwezigen over.

Daarna kreeg projectdirecteur CID **Bert Kassies** van de gemeente Den Haag het woord. Hij legde uit dat Den Haag werkt aan het [Central Innovation District \(CID\)](#). Rondom de intercitystations wil de stad nieuwe woningen, kantoren en andere voorzieningen realiseren. 'We hebben niet simpelweg woningen nodig', zei hij. 'We willen een leefbare stad. En dat botst af en toe. Dat betekent ook dat wij onze plannen soms moeten aanpassen.' Hij nodigt de aanwezigen uit vooral te laten weten wat ze belangrijk vinden en hun visie op de ontwikkelingen te delen, zodat de plannenmakers daarmee rekening kunnen houden.

Vervolgens kreeg **Laura Verroen** van Tertium kort het woord. Zij hield het afgelopen jaartientallen interviews, zette een buurtenquête uit, en maakte [een documentaire](#) om in kaart te brengen hoe buurtbewoners tegen de ontwikkelingen aankijken. Zij vatte de belangrijkste conclusies uit het rapport '[Bewoners aan het woord: Spoorzone Van Alphenstraat](#)' samen: het project aan de Van Alphenstraat leeft behoorlijk onder inwoners van Voorburg-Noord en Bezuidenhout. Over het algemeen onderschrijven veel buurtbewoners de noodzaak van meer woningen. Zij vragen daarbij speciale aandacht

voor het belang van groen. Daarnaast uiten zij hun zorgen over de bouwhoogte en de effecten van nieuwbouw op de parkeersituatie in de omliggende wijken. Tenslotte zien zij ook ruimte voor nieuwe of aanvullende voorzieningen in hun buurt.

Remko Slavenburg (stedenbouwkundige gemeente Den Haag) ging dieper in op de ontwikkelingen rondom Laan van NOI. In het stationsgebied vinden tegelijkertijd verschillende projecten plaats. Aan de Haagse zijde van het spoor werkt de gemeente aan de herontwikkeling van het voormalige ministerie van Sociale Zaken. De gemeente Den Haag maakt een ontwikkelvisie voor het gebied om juist de samenhang tussen de beide gebieden aan weerskanten van het spoor en de stationsontwikkeling te borgen. Aan Voorburgse zijde gaat het om de Van Alphenstraat. In de oorspronkelijke plannen van de gemeente was de maximale bouwhoogte aan de Haagse zijde 120 meter, en aan de zijde van Leidschendam-Voorburg 55 meter. 'Die hoogte is aan Haagse zijde door de gemeenteraad omlaag gebracht tot 75 meter.'



Jeroen van de Ven (gemeente Leidschendam-Voorburg) benadrukte dat de twee gemeenten zoveel mogelijk samen optrekken. Hoewel de projecten voornamelijk plaats vinden op grondgebied van de gemeente Den Haag, wonen veel van de directe burens in Voorburg. 'Ook Leidschendam-Voorburg wil bijdragen aan de oplossing van het woningtekort, zeker op de nu al goed bereikbare plekken zoals station Laan van NOI. Deze plek is een van de weinige plekken waar dat zou kunnen.' Hij benadrukt dat de gemeente wel zorgen heeft als het gaat om de inpassing in de bestaande omgeving.

Rogier de Lint, manager verkoop en transformatie bij NS stations, ziet de locatie bij het station ook als voordeel. 'Wij geloven dat OV-knopen zo goed mogelijk gebruikt moeten worden. Daarom denken we: laten we woningen en voorzieningen dichtbij ov-knooppunten leggen, de plekken die nu al goed bereikbaar zijn.' De NS is eigenaar van de grond en neemt het voortouw in de plannen voor de ontwikkelingen. 'Wij maken het plan samen met de wijk en de gemeente. Daarna gaan we op zoek naar geschikte woningcorporaties en ontwikkelaars. We gaan niet zelf bouwen.' Voor de NS geldt dat het vooral belangrijk is dat het 'een mooie plek wordt voor nieuwe én bestaande bewoners en waar mensen graag komen en verblijven,' vooral te voet en met de fiets.

Na deze interviews was het woord aan stedenbouwkundige **Kristian Koreman** van bureau ZUS. ZUS heeft een drietal eerste scenariostudies gemaakt op basis van twee ontwerpuitgangspunten: maximaal 70.000 vierkante meter bruto vloeroppervlak en de maximale bouwhoogte. Hij benadrukte dat die schetsen eerste ideeën zijn om een indruk te krijgen van de mogelijkheden.' Veel is nog onduidelijk, benadrukte Koreman. 'De precieze mix tussen wonen en werken ligt nog niet vast. We weten wel dat het station blijft.' Hij nodigde de aanwezigen uit om na het plenaire programma te komen kijken naar de tekeningen en maquette, om uit te proberen wat een goede basisopzet zou kunnen zijn voor de bebouwing aan de Van Alphenstraat. 'Wij willen graag met u in gesprek over de verschillende mogelijkheden.'

Daarna kreeg de zaal het woord. Een aantal aanwezigen maakte zich zorgen over de gevolgen van nieuwe woningen voor de verkeers- en parkeersituatie in Voorburg. 'Den Haag halveert de parkeernorm, wij krijgen parkeertoerisme. Prachtig als Den Haag voor eigen stad nieuw parkeerbeleid ontwikkelt, maar daar moeten we als buurgemeente geen last van krijgen.' Een van de buurtbewoners pleitte daarom voor voldoende parkeerplaatsen bij de te ontwikkelen woningen. Andere punten van zorg waren de schaduwwerking van nieuwbouw ('daar moeten bezonningsstudies voor worden gedaan'), het behoud van de vogelstand ('betrek de AVN en de Haagse

vogelbescherming') en de grondwaterstand. Eerste ideeën waren er ook: 'Combineer de Velostrada¹ met een wandelroute'.

Na het plenaire programma konden de aanwezigen terecht op verschillende plekken in de Koningkerk voor vragen aan de gemeente Den Haag, de gemeente Leidschendam-Voorburg en de NS. Er was een informatiemarkt met verschillende 'themabomen' waar bezoekers hun wensen zorgen en ideeën konden achterlaten op ansichtkaarten. Ook konden zij de documentaire zien of zich laten interviewen door de 'groene petjes', een aantal rondlopende reporters. [De opbrengst van de ansichtkaarten en de groene petjes kunt u hier teruglezen.](#) Daarnaast konden bezoekers bij stedenbouwkundig bureau ZUS in groepjes een workshop volgen over de verschillende mogelijkheden voor de toekomstige bebouwing aan het spoor bij de Van Alphenstraat en input leveren op de verschillende scenario's: [de Van Alphen Singel, het Van Alphen Stadsbos en het Van Alphen Spoorpark.](#)

¹ Tijdens de informatiemarkt is het voorlopig ontwerp getoond om van de Van Alphenstraat een fietsstraat te maken als onderdeel van de Velostrada. Dit project zal na bestuurlijke besluitvorming in uitvoering worden genomen. In de ontwerp sessies en in de presentatie van ZUS is ook gesproken over een Velostrada. Hiermee wordt bedoeld dat onderzocht wordt of er ook een extra fietsverbinding kan worden gemaakt waarbij de oversteek van de Laan van NOI en de Beatrixlaan ongelijkvloers kan plaatsvinden. Deze verbinding heeft dan aanvullend op de fietsstraat in de Van Alphenstraat een functie voor de doorgaande fietser, terwijl de van Alphenstraat dan zorgt voor meer uitwisseling met andere fietsroutes en bestemmingen. De uitkomsten van het onderzoek worden meegenomen in de ontwikkelvisie Laan van NOI.



Workshop ZUS: ontwerp-scenario's Van Alphenstraat

Tijdens de verschillende workshopsessies konden bezoekers kijken naar drie verschillende ontwerp-scenario's die ZUS had voorbereid. Daarnaast konden ze bij een maquette van het gebied met piepschuim blokjes verschillende massa's in het plangebied plaatsen om te zien wat de verschillende opties waren. Er werden veel ideeën uitgewisseld en opmerkingen gemaakt. Hieronder een overzicht van de meest gehoorde en meest opvallende bijdragen per thema.

Algemeen

- Een aantal direct omwonenden ging het gesprek aan over de bezonning van hun aangrenzende woningen. Een meerderheid van hen gaf aan liever te kiezen voor een wat gelijkmatiger verdeelde bebouwing dan voor enkele torens van meer dan 55 meter (die meer ruimte laten voor groen elders). Zij gaven aan dat het anders lastig zou zijn om de locatie voor de torens te bepalen zonder dat de direct aanwonenden zich 'benadeeld' zouden voelen.

- Het gebied direct op of naast het station lijkt meer geschikt voor dichtere bebouwing dan de andere delen van het projectgebied-Van Alphenstraat.
- De overgang tussen Den Haag en Voorburg: veel bezoekers zien daar een kans om de gebieden aan beide zijden van het spoor veel meer met elkaar te verbinden. Verschillende ideeën werden geopperd: tunnels, bruggen of zelfs een volledige overkapping van het spoor. Bij de tunnels vroegen bezoekers aandacht voor de sociale veiligheid met name 's avonds.
- Aansluitend op het vorige punt, gaven veel bezoekers aan dat zij het mooi zouden vinden als er geen 'muur' van gebouwen komt, maar dat je er als voetganger op verschillende plekken doorheen kan.
- Direct omwonenden hebben er een voorkeur voor dat de gevels van de nieuwe gebouwen voldoende ver van de bestaande bebouwing af staan om het gevoel 'ingesloten te worden' te voorkomen.
- Een terugkerende vraag was of het project nu 55 duizend of 70 duizend vierkante meter wordt. Veel bezoekers gaven aan zich weinig bij die getallen te kunnen. Daarnaast gaven zij aan sceptisch te zijn over de maten van inspraak over het totale vloeroppervlak. Men verwachtten dat de partijen partijen betrokken bij ontwikkelingen zelf het liefst voor het hoge metrage zouden kiezen (of dat eigenlijk al hebben besloten).

Groen

- Meerdere aanwezigen gaven aan het mooi te vinden als de eiken kunnen worden behouden. Het zou mooi zijn als je daarlangs zou kunnen wandelen.
- Kritische vragen werden gesteld over het verdwijnen van het bestaande groen: blijft er dan wel voldoende groen over? Moet het niet gecompenseerd worden?
- Veel mensen waarderen het idee om nadruk op groen langs het water te leggen om een soort 'singel' te creëren.

Velostrada

- Er was waardering voor het idee om de Velostrada op hoogte aan te leggen, direct grenzend aan het spoor, ook omdat dit voor de omgeving beter zou zijn.
- Een discussie was of dat betekent dat de bebouwing verder van het spoor af zou komen staan, en dus dichterbij de bestaande bebouwing. Hierover bestonden verschillende opvattingen.

Autoverkeer

- Over het algemeen bleven bezoekers kritisch op de mobiliteitsplannen. Er bestaat veel scepsis over het toekomstige autogebruik. 'In Den Haag neemt het autogebruik de laatste jaren niet af maar toe', gaf een van de bezoekers aan.

Voorzieningen

- Bezoekers gaven aan dat zij een aantal voorzieningen in de wijk missen, die mogelijk een plek kunnen vinden in het plan. Hierbij werd vaak ruimte voor koffiebarretjes en kleinschalige horeca genoemd.

Ideeën

- Een van de bezoekers stelde voor de Velostrada te combineren met een wandelroute, en slingerende aftakkingen te maken naar de (groene) daken van de gebouwen voor een soort 'park op hoogte'.
- Let ook op de toegankelijkheid van het plangebied voor mensen die afhankelijk zijn van een scootmobiel of rolstoel

