

Stadsentree Hollands Spoor Den Haag

December 2009



Studieopdracht stationsomgeving Hollands Spoor
In opdracht van Atelier Rijksbouwmeester

DRIVE! 3d Bureau voor Omgevingsontwerp
Eker & Schaap landschapsarchitectuur

December 2009

Inhoud.

1.	INLEIDING		5
2.	STATIONSPLEIN?	2.1	Inventarisatie 7
		2.2	Stadsvestibules 11
3	STADSONTWERP!	3.1	Inleiding 17
		3.2	Stadsentrees 19
		3.3	Opgave stadsentree Hollands Spoor 29
4.	STADSENTREE HOLLANDS SPOOR	4.1	Maaiveld 31
		4.2	Bebouwing 33
			50
	Colofon		

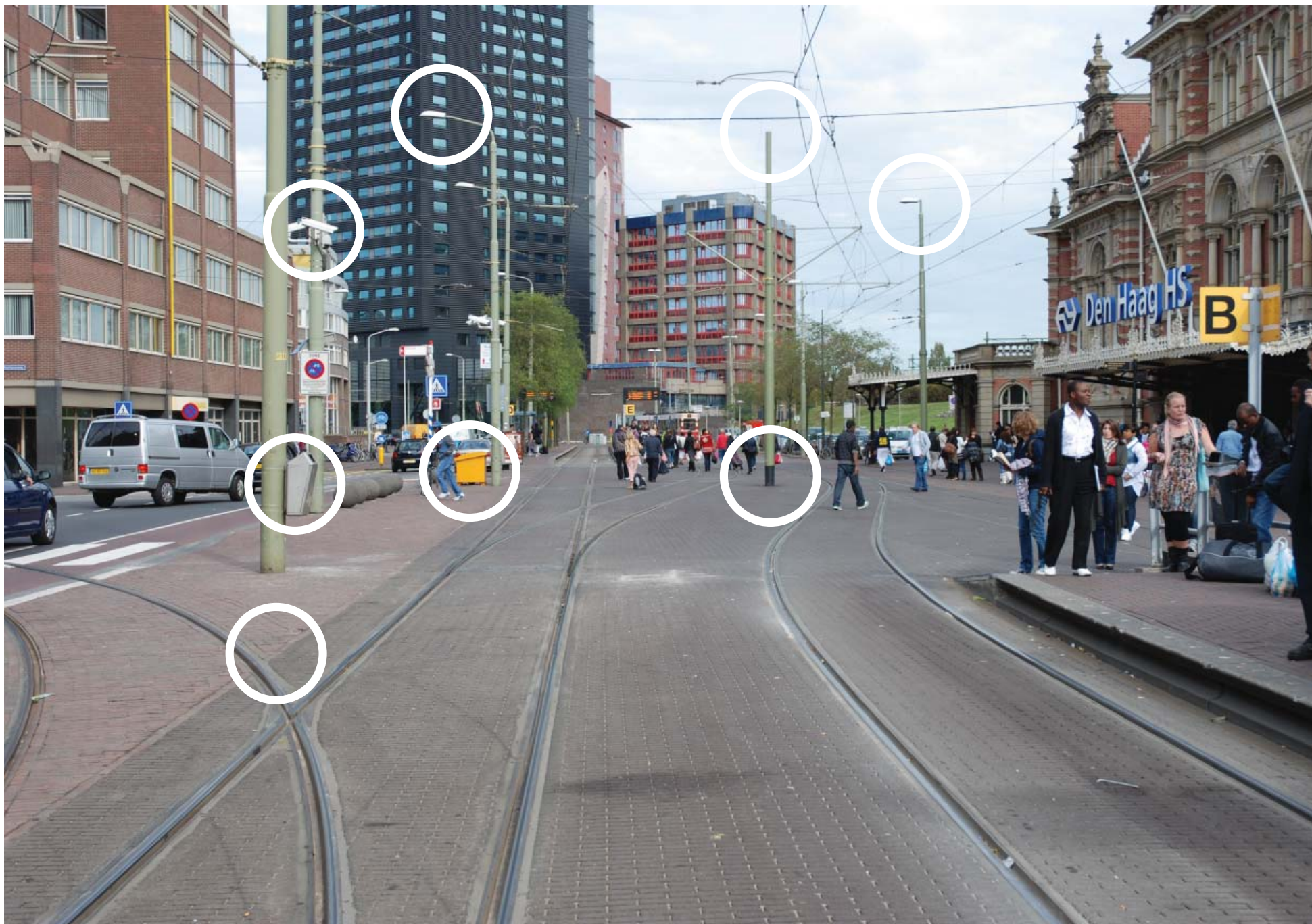


1 Inleiding.

Het Atelier Rijksbouwmeester heeft drie bureaus gevraagd een analyse op te stellen voor de omgeving van station Hollands Spoor in Den Haag.

De vraag waarmee wij vertrokken was gericht op (mogelijkheden voor verbetering van) de openbare ruimte, vanuit het perspectief van de voetganger en fietser. Gaande het proces is de opgave door ons echter verbreed tot een onderzoek naar de stadsentree Hollands Spoor. Dit vanuit de notie dat (het ontwerp van) de openbare ruimte van dit op stadsniveau zo belangrijke gebied niet op zichzelf zou moeten staan maar onderdeel zou moeten uitmaken van een integrale stedenbouwkundige visie op de betekenis van deze stadsentree voor de gehele stad.

Door bureau Wijkwiskunde is een cultureel-antropologisch onderzoek verricht naar het imago en de identiteit van de buurt. Bureau Stedelijke Planning heeft de kansen van met name de 'Rode Loper' vanuit economisch/programmatisch perspectief verkend.



2 Stationsplein?

2.1 Inventarisatie.

Beeld en gebruik van de huidige stationsomgeving sluiten volstrekt niet aan op het verwachtingspatroon dat men heeft bij een hoofdstation van de statige Hofstad van Nederland met een internationale HSL-halte.

Stadsentree HS – sleets en rommelig

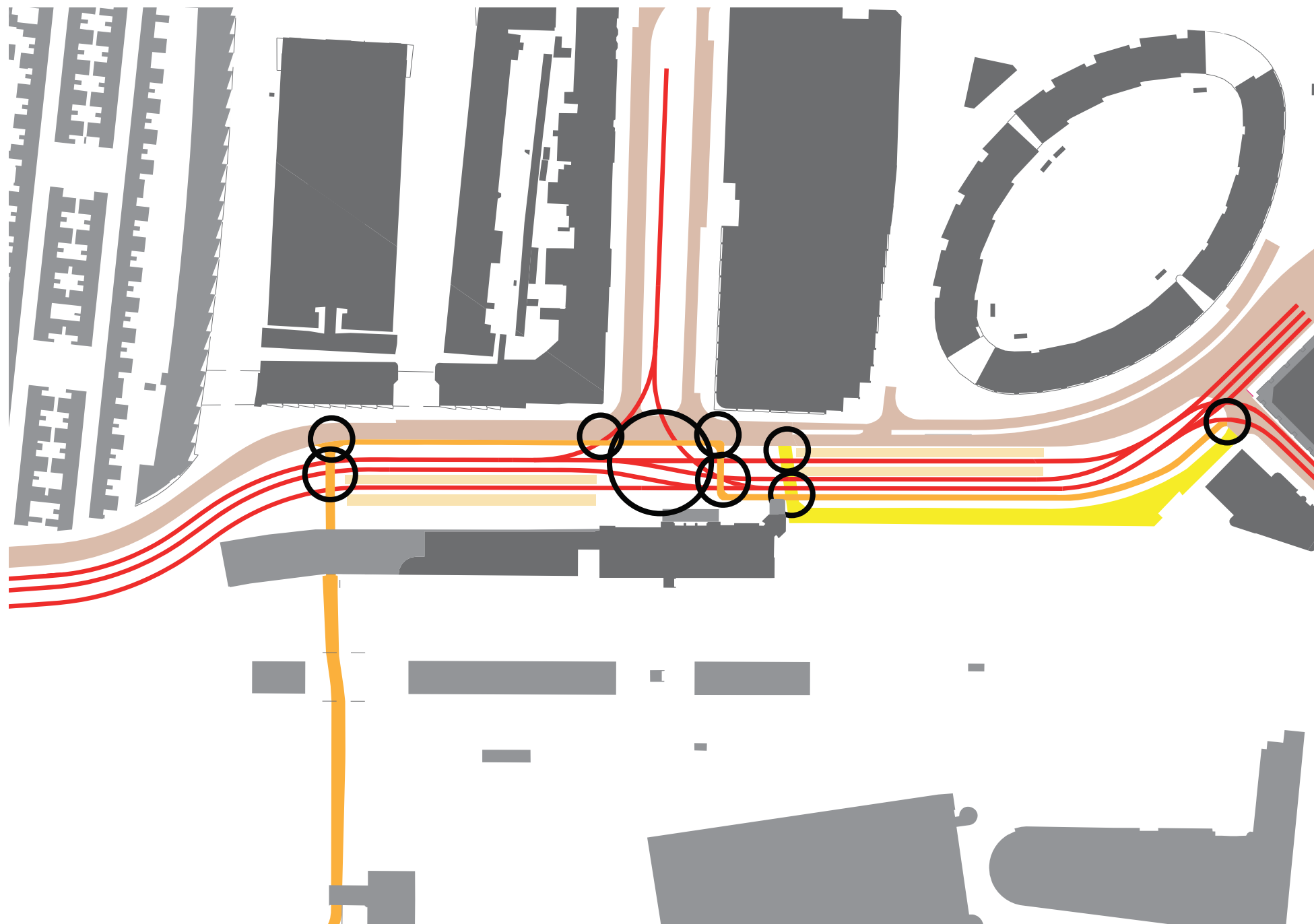
Komende uit het station is de eerste indruk van het stationsplein een chaotische. Vooral de rijdende trams en het drukke autoverkeer domineren het straatbeeld en dwingen de voetganger alert te zijn. Rust en ademruimte ontbreken. Een veelheid aan verschillende materialen, kleuren, texturen, geluiden en straatmeubilair in de directe omgeving overheerst het statige hoofdgebouw van het station HS en dringt het naar de achtergrond.

Er is bovendien sprake van acuut gevaar vanwege de talloze conflictsituaties die ontstaan door het samenkomen van verschillende weggebruikers. De aangebrachte fysieke scheiding tussen weggebruikers is door de beperkte ruimte simpelweg ontoereikend. Met name de voetganger en fietser zijn hiervan de dupe. De ruimte is niet alleen versnipperd maar wordt ook nog eens volledig gedomineerd door verkeer. Echte verblijfsruimte ontbreekt.



Conflictsituatie fiets-auto-tram-taxi-voetganger voor de hoofdentree van HS.





Bestaande situatie: indeling verkeerssoorten en conflictsituaties.



2 Stationsplein?

2.2 Stadsvestibules.



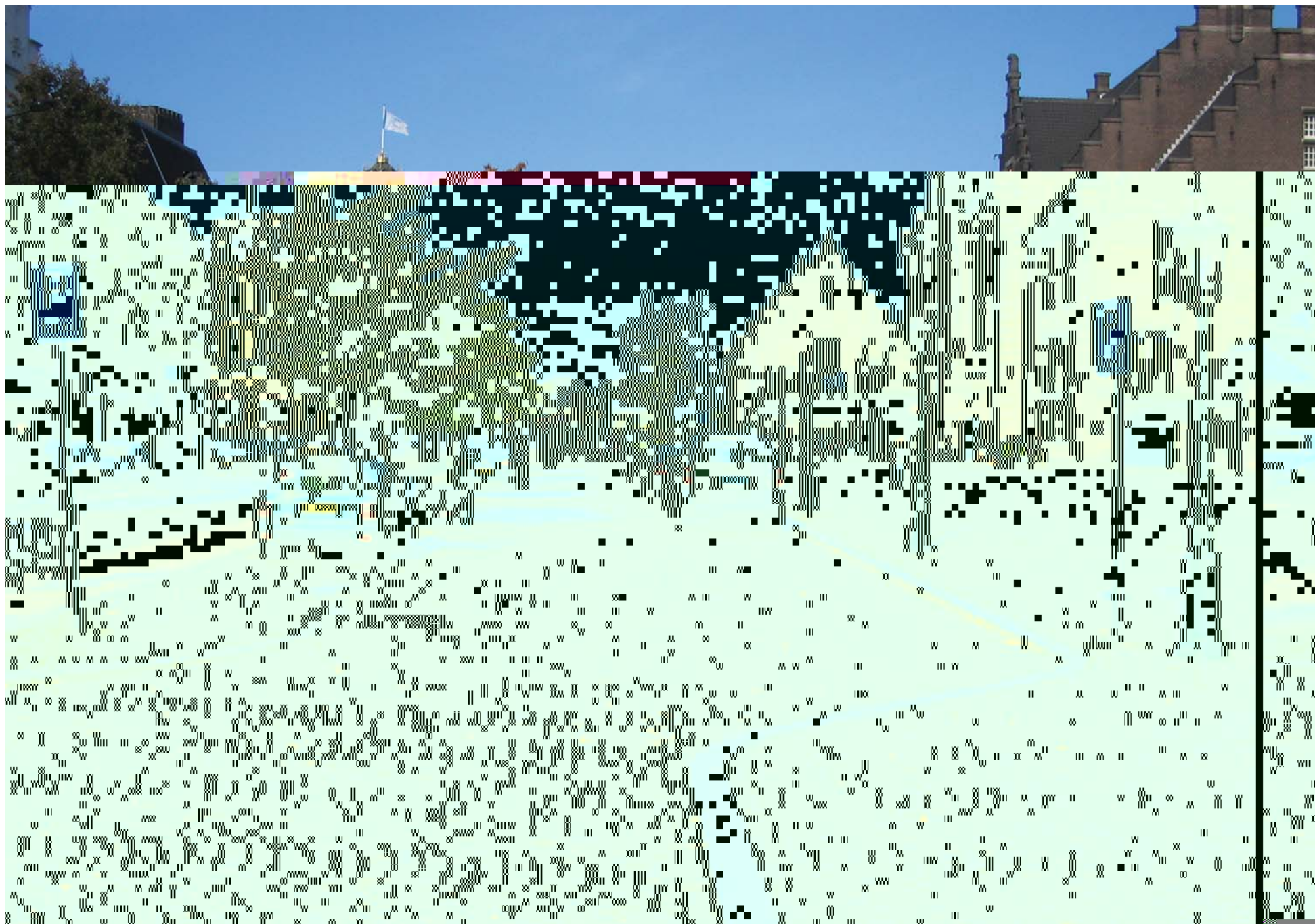
Stadsvestibule Leuven (B)

90.000 inwoners

Provinciehoofdstad

Universiteitsstad

Een ensemble van bebouwing en plein. Statige gevels, nieuw en oud maar met respect voor het klassieke stationsgebouw. Een fraaie vloer, representativiteit en rust, en ademruimte als je uit het station stapt.



Stadsvestibule Maastricht.

2 Stationsplein?

2.2 Stadsvestibules.



Stadsvestibule Maastricht

120.000 inwoners

Provinciehoofdstad

Universiteitsstad

Ook hier een ensemble van bebouwing en plein, vooral samenhang in bouwhoogte, bebouwing op respectvolle afstand van het klassieke stationsgebouw, hoogbouw op grotere afstand, een fraaie vloer weliswaar met opdeling naar weggebruikers, representativiteit en rust, en ademruimte als je uit het station stapt.



2 Stationsplein?

2.2 Stadsvestibules.

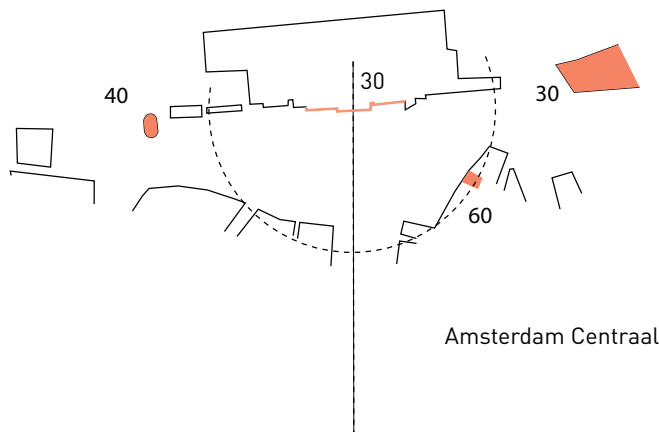
Schaal en maat

Den Haag
500.000 inw.
Bestuurshoofdstad en residentie
HSL station

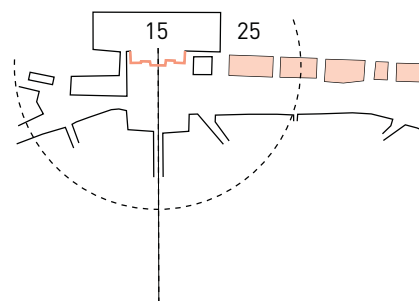
Conclusies verkenning naar maat en vorm van de (plein)ruimte en de relatie van de pleinen en omliggende bebouwing.

Vergeleken met Den Haag zijn in Leuven, Amsterdam en Maastricht de ruimtes voor het station (veel) groter en staat de hogere en/of opvallende bebouwing op eerbiedwaardige afstand van de historische stationsgebouwen. Zijn de bouwhoogtes in de bestaande situatie bij Station HS al uit verhouding (Strijkijzer) met het stationsgebouw, dit wordt nog eens versterkt als de voorgestelde bebouwing uit de Gebiedsvisie doorgaat, max. 40 m pal tegenover het station.

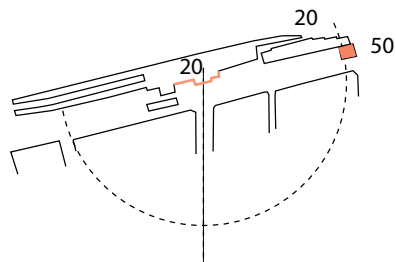
Leuven en Maastricht daarentegen zijn zorgvuldig gecomponeerde stationsensembles die representativiteit en rust uitstralen. Het in deze steden ontbreken van trams en/of autoverkeer speelt hierin een belangrijke rol. In Leuven is de stadsring ter hoogte van het station onder het plein gebracht met parkeergarages.



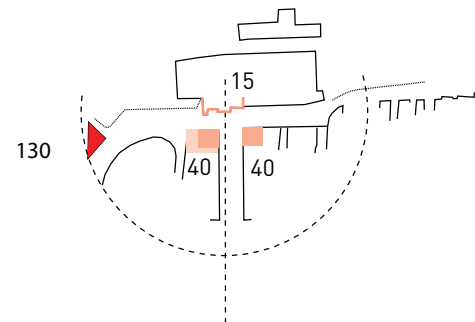
Amsterdam Centraal



Leuven



Maastricht



Den Haag HS



Den Haag. Stationsplein en Holl. Spoor.

14-10-1932

3 Stadsontwerp.

3.1 Inleiding.

Is het mogelijk om van het stationsplein een hedendaagse Haagse stadsvestibule te maken? Wat zijn de ingrediënten die nodig zijn om een stationsensemble te laten ontstaan dat recht doet aan de kwaliteiten van het stationsgebouw?



Een van de onduidelijke oversteekplaatsen voor fietsers.



Baksteenklinkers zijn moeilijk toepasbaar bij tramrails.

Als we het historische beeld van de linkerpagina bezien rijst de vraag of de huidige stationsomgeving van HS opnieuw als een stadsvestibule zou kunnen functioneren. Het plein in 1930 oogt statig, de wanden vertonen een grote mate van eenheid. Vooral valt op dat de ruimte ongedeeld is, de vloer loopt van gevel tot gevel. Het fraaie, rustige straatbeeld van destijds staat in groot contrast met het huidige. Het verkeer is enorm toegenomen en de ruimte is opgedeeld naar weggebruikers. De voetganger en fietser komen er bekaaid af omdat aan tram en auto het primaat gegeven wordt.

Hoe dan ook, het stationsplein HS zal altijd gedomineerd worden door autoverkeer en tramverkeer zolang dit van de beperkte ruimte gebruik moet maken. Het plein is een verkeersmachine pal naast de verkeersknoop van het Rijswijkseplein. De open ruimte tussen het station en belastingkantoor is vooral in de breedte te krap.

In zo'n ingewikkelde omgeving, met zoveel ruimteclaims en op zo'n strategische plaats in de stad, is het onverstandig de opgave voor het stationsplein te beperken tot nieuwe stoffering van de openbare ruimte. Hier is integraal stadsontwerp noodzakelijk. De openbare ruimte rondom HS staat niet op zichzelf, maar zou onderdeel moeten zijn van een visie op de betekenis van deze stadsentree.

In de gebiedsvisie 'Hollands Spoor en omgeving' wordt deze bredere opgave gemist. Deze is vooral gericht op de ontwikkeling van de 'rode loper' (Stationsweg) naar het centrum en het mogelijk maken van een aantal initiatieven die zich in de afgelopen tijd hebben aangediend.

3 Stadsontwerp.

3.2 Stadsentrees.

Stadsvoorkanten

Den Haag is geleidelijk gegroeid in de richting van het spoor, maar juist langs de spoorlijn zelf is nooit een echte stadsvoorkant ontstaan of ontworpen (zie de tekening links). De Hoefkade is de laatste echte 'voorkant', met een uitstulping tegenover het station, dat lang los in de zuidhollandse weide lag. De bescheiden 19e eeuwse stadsvorkant die hier oorspronkelijk stond, en waarmee het station een bescheiden ensemble vormde, is er door de latere stadsvernieuwing niet beter of mooier op geworden. Aan de Laakzijde ligt het Laakkwartier van Berlage en de latere Lamel van Rossi langs de Laakhaven die de zuidelijke stadsvoorkanten vormen. De verbinding(en) tussen het station en deze gebieden is niet de ruimtelijke organisator van het later toegevoegde Hogeschool-cluster. De lijn uit het station gaat tot de Hogeschool en niet verder. Hier is de kans op een zuidelijke stadsentree verkeken. Het station - en daarmee de stationsbuurt - is hierdoor niet de schakel tussen de stadsdelen aan weerszijden van het spoor die het had kunnen zijn. En daarmee komen we op misschien wel het probleem van HS eo: er lijkt nooit gedefinieerd wat de positie en betekenis van het station en haar omgeving (beide zijden) voor de stad zou moeten zijn. Begrenzingen hebben geen ruimtelijk-typologische definities en/of contrasten opgeleverd.

voorkant - 'hart' Den Haag

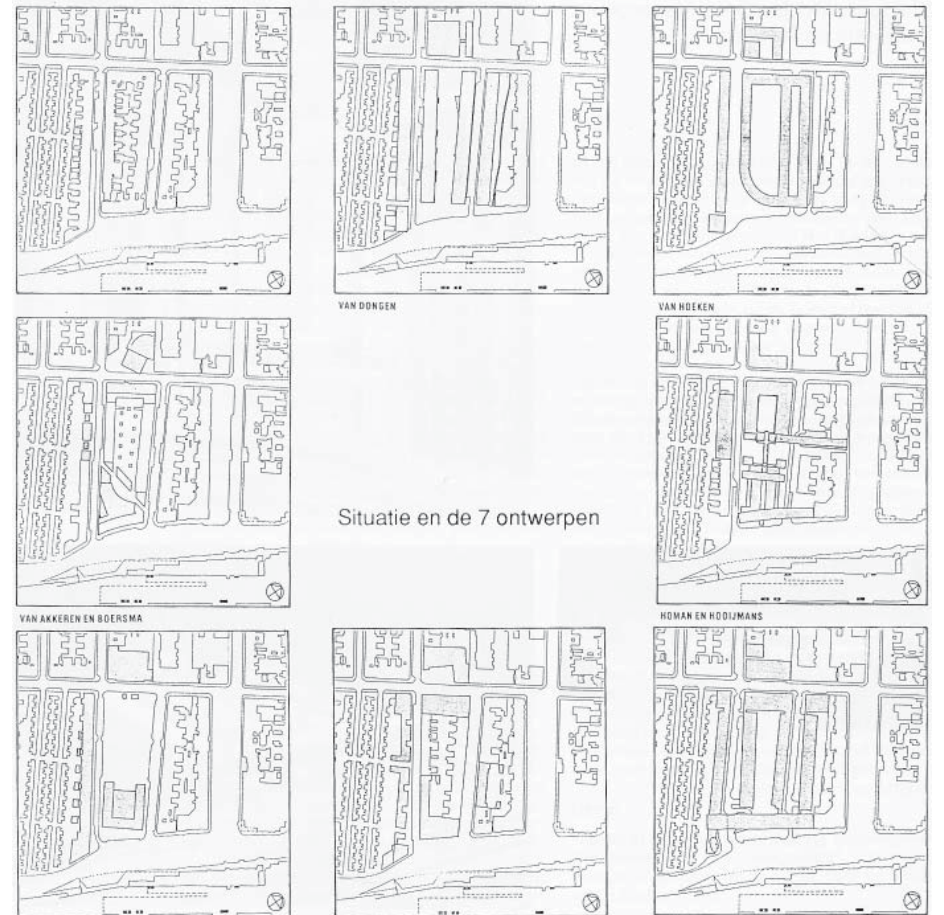
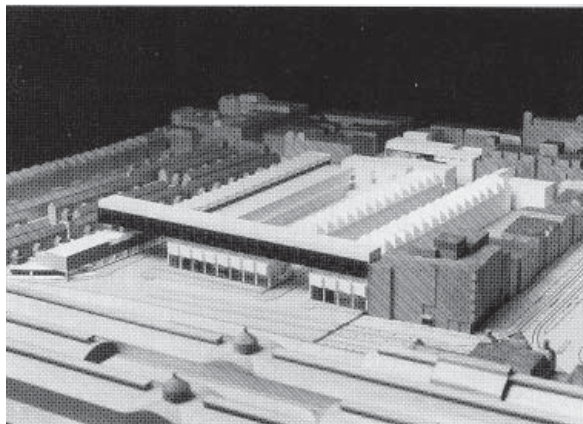
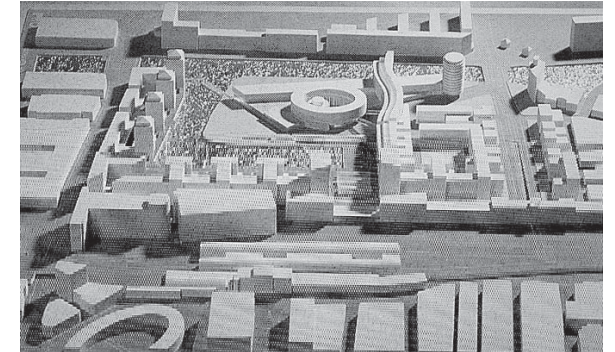
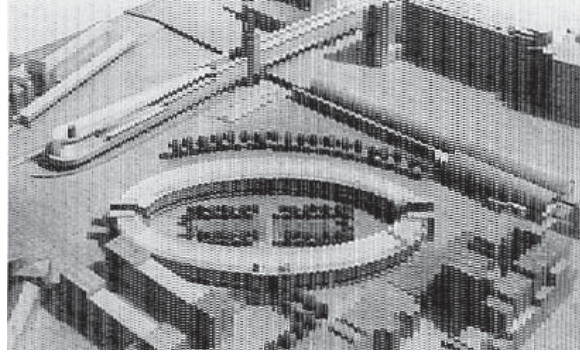
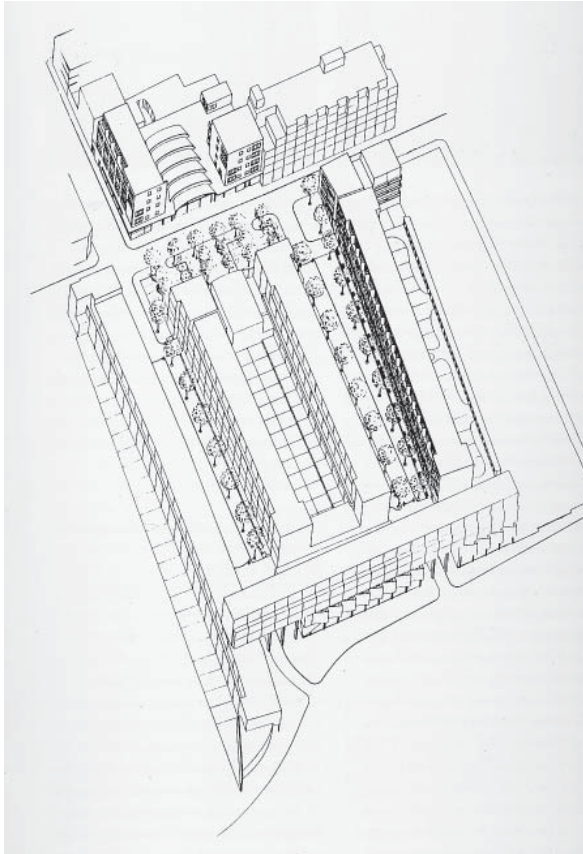
voorkant - historische statige stad

voorkant - 19e eeuwse groeistad/Hoefkade

voorkant - lamel / Rossi

voorkant - ontworpen / Berlage





3 Stadsontwerp.

3.2 Stadsentrees.



Schema huidige morfologie: cohesie ontbreekt tussen de drie te onderscheiden systemen

Is het station een alzijdig middelpunt in een gevarieerde stationsomgeving met het station als één van de bijzondere gebouwen? Met twee in gebruik en betekenis gelijkwaardige voorkanten?

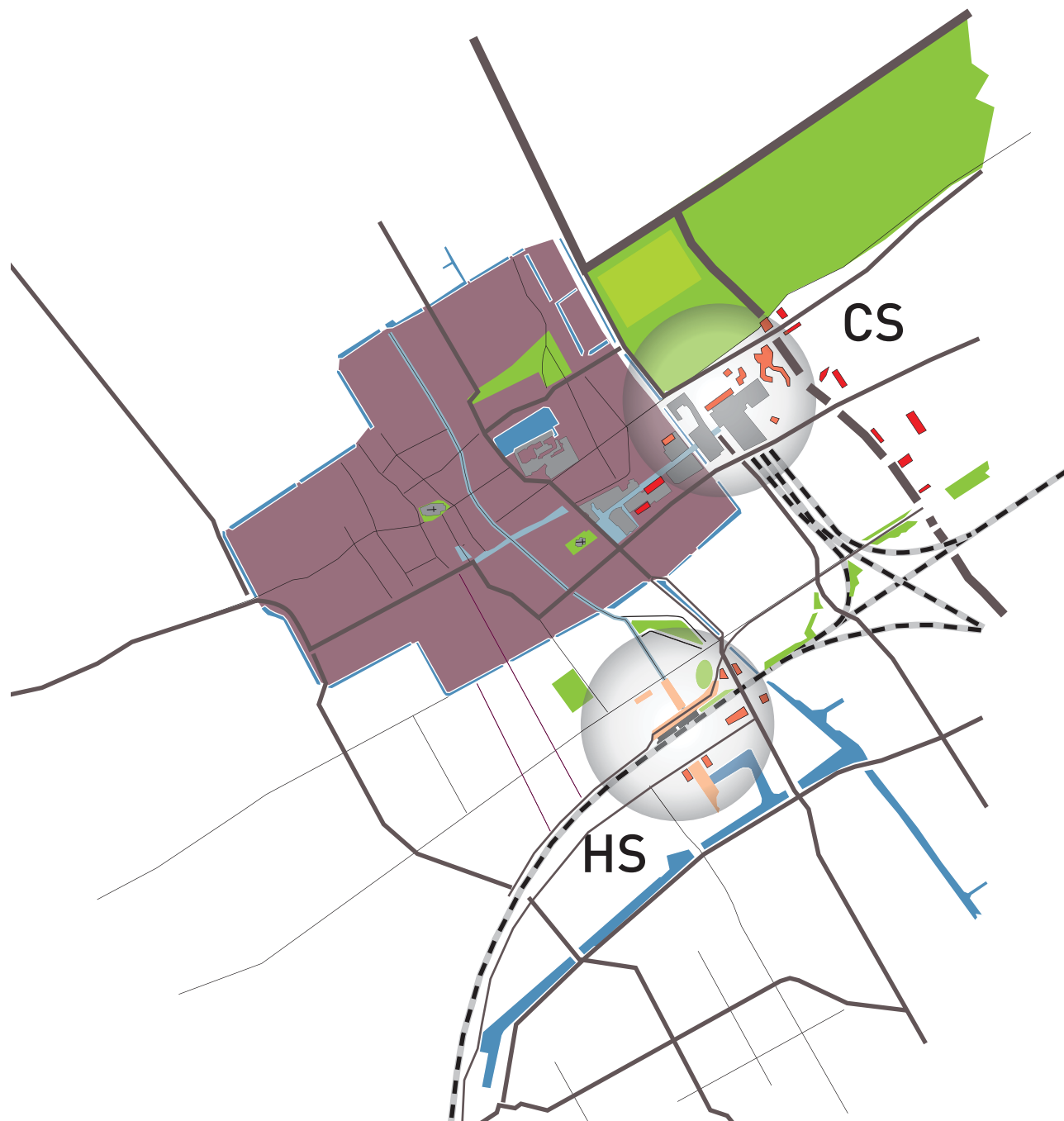
Of is het de vooruitgeschoven voorkant van de historische, statige Haagse Binnenstad? Waarbij de andere kant van het spoor duidelijk anders is (niet voorkant) en in belang ondergeschikt?

In het eerste geval zou het maaiveldontwerp in het teken staan van het aanbrengen van eenheid over of onder het spoor door, het verbinden van oud en nieuw. Een gemeenschappelijke vloer van het nieuwe stationsgebied.

In het andere geval is onderscheid tussen de beide zijden juist essentieel. Historisch / statig / formeel tegenover modern / functioneel / los....

In de huidige situatie is van geen van beiden sprake. De omgeving van HS bestaat uit een aantal stedelijke fragmenten: Strijkijzer, Ellips, stadsvernieuwingsblokken, Rode Dorp en ten zuiden van het spoor Laakhaven met de Hogeschool en kantoren.

De stedenbouwkundige opgave is: hoe maken we van een breuklijn een stadsentree?



3 Stadsontwerp.

3.2 Stadsentrees.



CS - landschap en hoogbouwstad

Stations geven een eerste indruk van de stad die je betreedt. Aan die indruk valt vorm te geven. Den Haag heeft twee geheel verschillende stations, CS en HS.

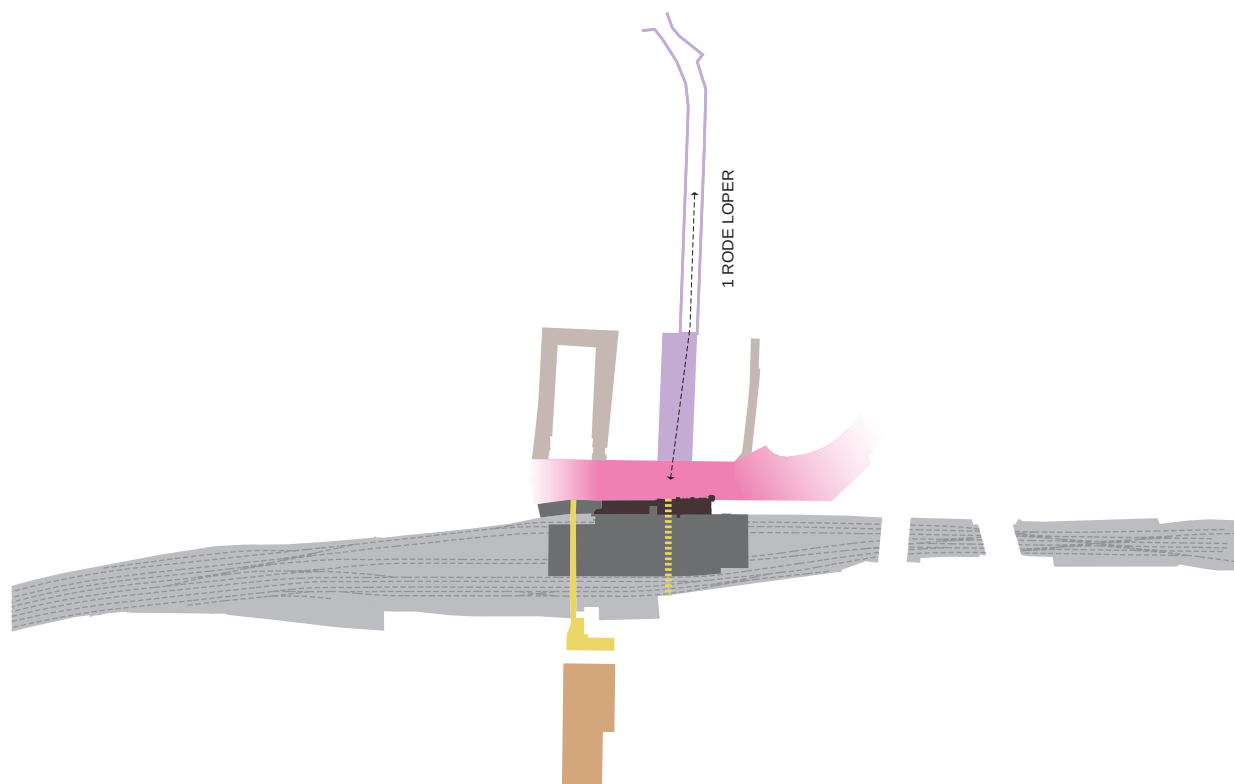
Den Haag CS

De stadsentree CS is een stuk indrukwekkender dan HS door een unieke combinatie van landschap (Malieveld), indrukwekkende, typische infrastructuur (Utrechtse Baan) en de ministeriele hoogbouw in aanvulling op de platte historische stad, die als totaal grootstedelijk aandoet en in een keer te overzien is.

Dit is Den Haag en nergens anders.



CS - landschap en statige stad



3 Stadsontwerp.

3.2 Stadsentrees.

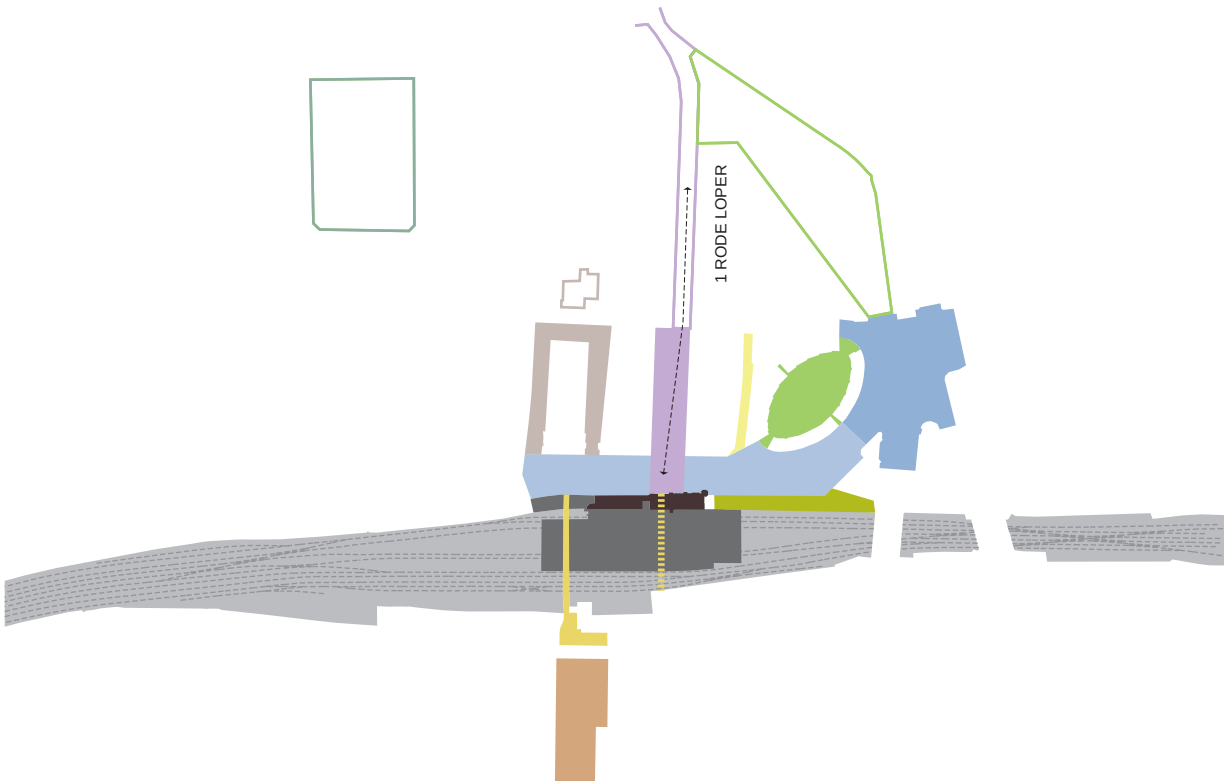
Den Haag HS

Hoe zou HS als stadsentree er uit kunnen zien? Wat zijn hier de mogelijke ingrediënten? Aansprekend landschap ontbreekt, evenals grootstedelijke infrastructuur of hoogbouw die ingebed is in een aantrekkelijk geheel van dat alles. De opgave is vooral een stedenbouwkundige: het stationsensemble (re)organiseren.

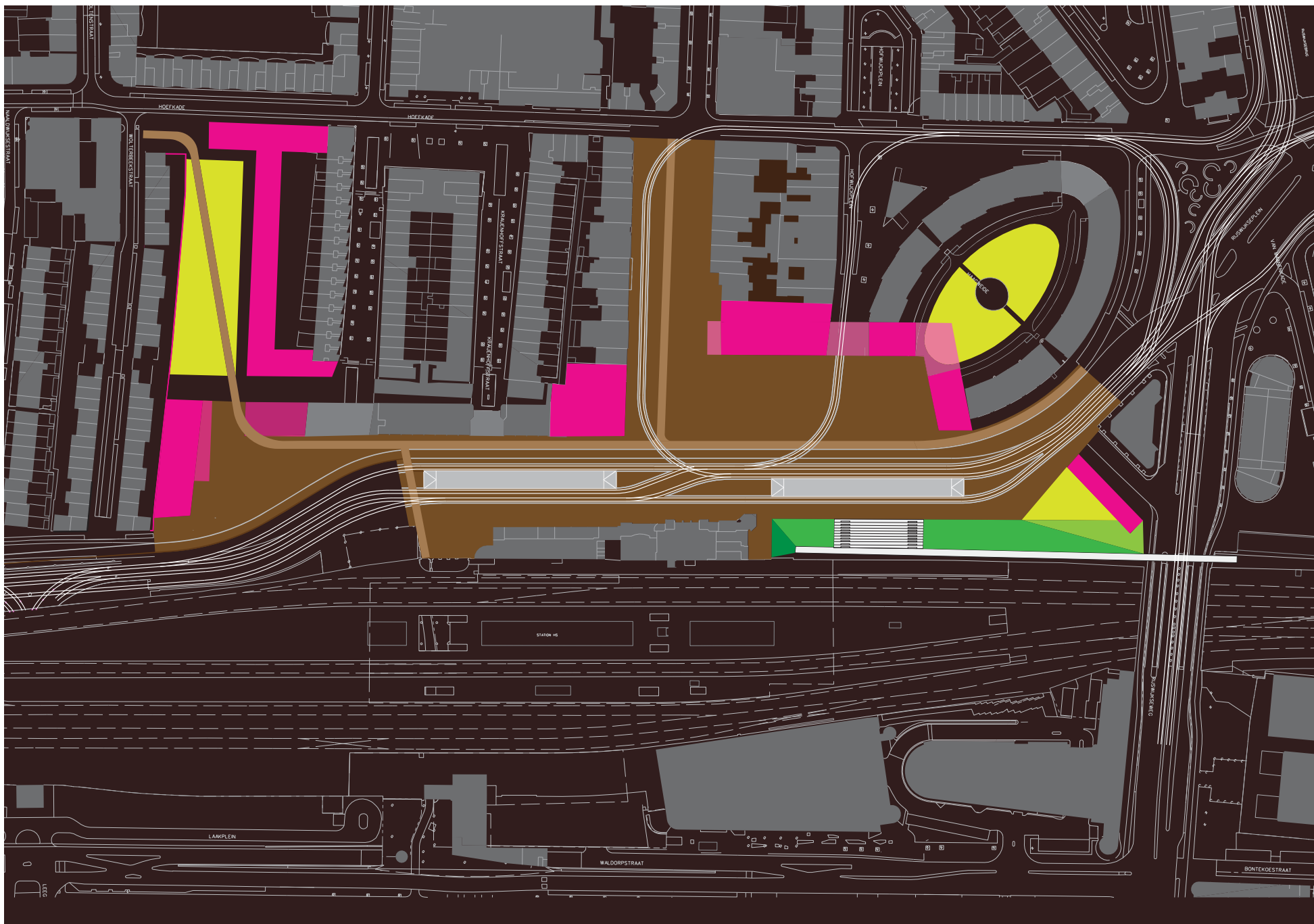
Ontwikkeling van de stationsomgeving tot representatieve stadsvoorkant houdt in dat er veel meer over het gebied als ensemble nagedacht moet worden: een precies geconstrueerde en gebalanceerde eenheid van gebouwen en openbare ruimte. Het liefst met het spoor als verbindende en niet als scheidende lijn. Dit ensemble zit niet met één maar wel met vier lijnen vast aan de historische stad en bevat ook de sterk veronachtzaamde oostelijke en westelijke uiteinden: Rijswijkse Plein en Naaldwijksestraat/Oranjeplein eo.

Omdat het stationsplein zelf met het autoverkeer en de vele tramlijnen binnen de beperkte ruimte vooral een verkeersmachine zal blijven, wordt extra kwaliteit gezocht en gevonden in de randzone ten noorden van het plein. De reeks enclaves, stedenbouwkundige fragmenten van bebouwing en open ruimte, bieden aan de stationsomgeving in de openbare ruimte extra verblijfskwaliteit met een specifiek karakter.

Een eenzijdige focus op de ontwikkeling van de Sta-

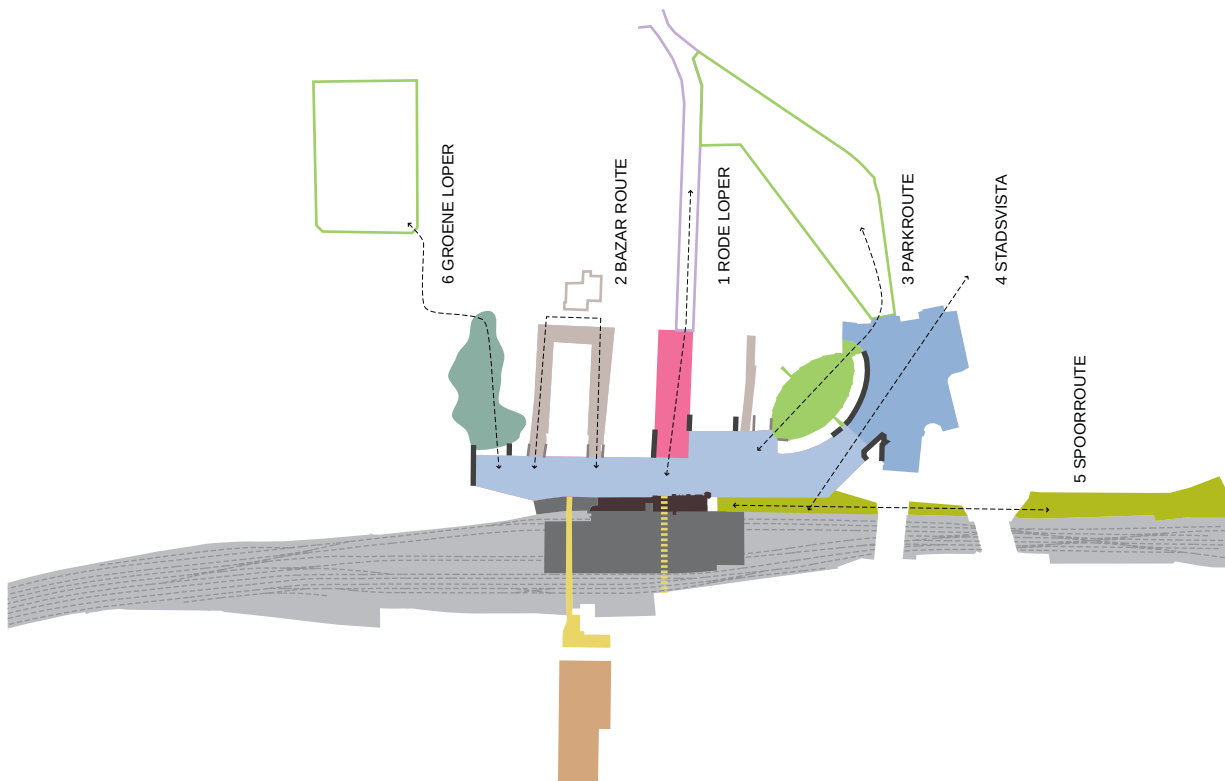


HS - stationsplein blijft vooral verkeersplein.
Enclaves betrekken in concept?



3 Stadsontwerp.

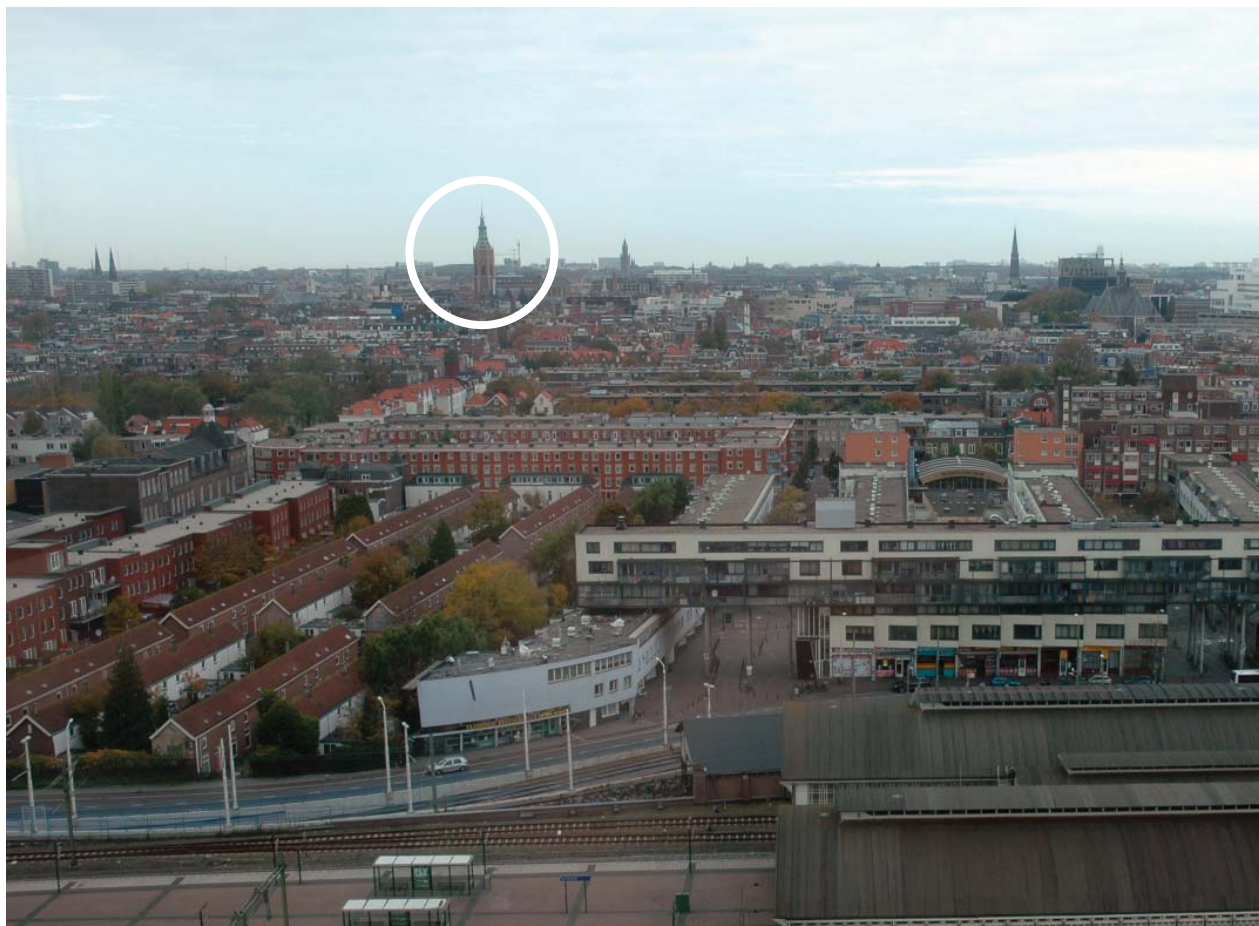
3.2 Stadsentrees.



tionsweg als rode loper naar het centrum doet geen recht aan het interessante en aantrekkelijke stadsweeftel van de Stationsbuurt. Het maakt de Gebiedsvisie ook kwetsbaar omdat het succes afhankelijk wordt gemaakt van één lijn. Analyse van de ruimere stedenbouwkundige context leert bovendien dat de stedenbouwkundige opgave veeleer ligt in het ensceneren van een nieuw stationsensemble dan in een nieuwe stoffering van de Stationsweg en het Stationsplein.

Het Stationsplein wordt verrijkt met een nevenschikking van een reeks interessante stedelijke ruimtes en aantrekkelijke routes. Daarbij worden bouwkundige ingrepen voorgesteld die de ruimte van het Stationsplein duidelijker gaan bepalen en interessante overgangen ruimtelijk markeren (poorten). Deels betreft dit bestaande bebouwing, deels worden nieuwe ingrepen voorgesteld die afwijken van de Gebiedsvisie. De kaart op de linkerpagina is een mogelijke vertaling van het hiernaast geschetste schema.

Nast de 'rode loper' (1) via de Stationsweg worden de volgende routes voorgesteld: rondje Bazar (2), groene route via Ellips en Huygenspark (3), stadspanorama vanaf het groene talud (4), een wandelroute langs het spoor (5) en een 'groene loper', een nieuwe westelijke (fiets)route via het Oranjeplein naar de Grote Markt (6).



'Groene loper' vanaf zuidwestzijde Stationsplein via Oranjeplein naar Grote Markt (6).

3 Stadsontwerp.

3.3 Opgave stadsentree HS.

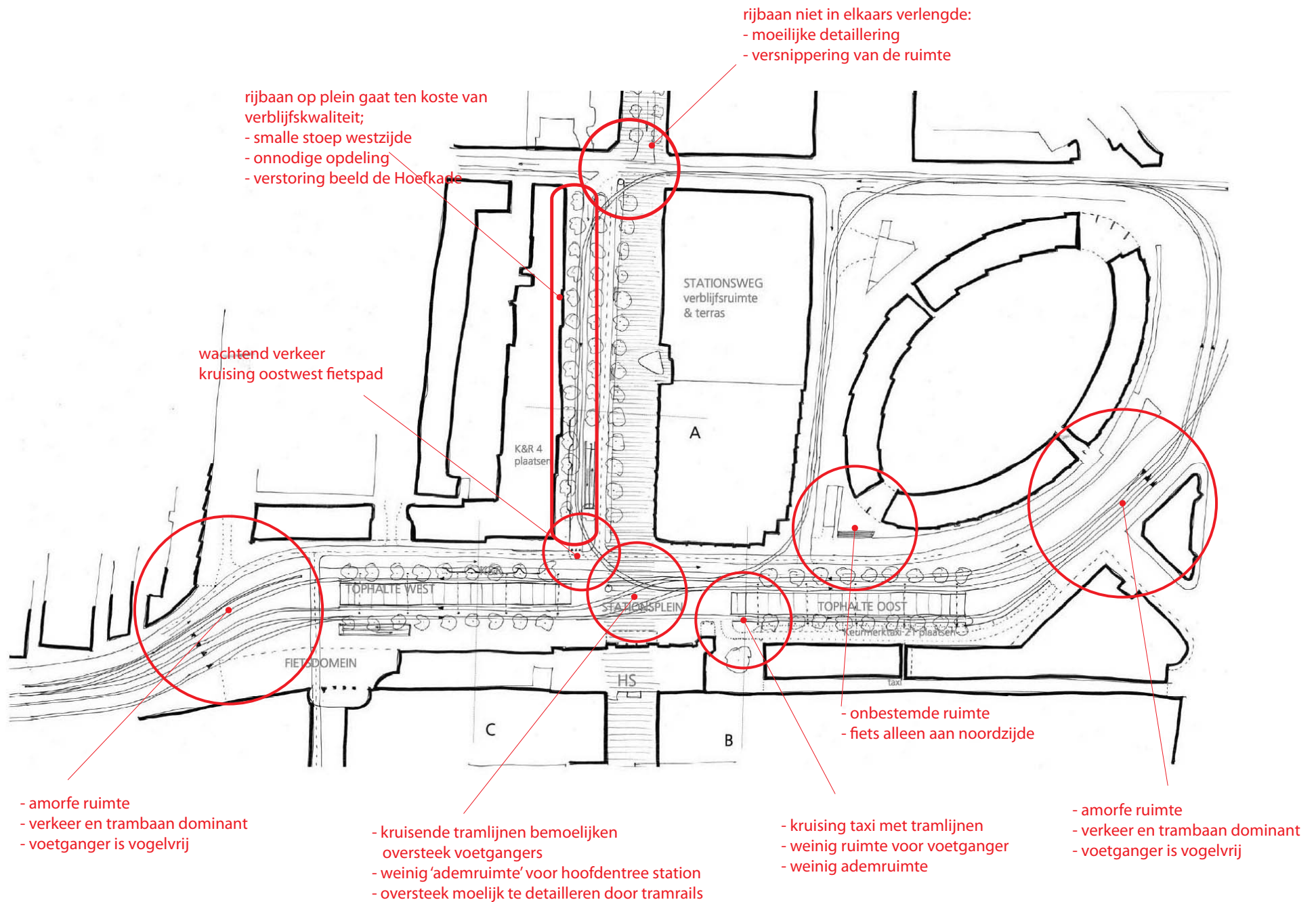


Groene spoorroute vanaf groene talud Stationsplein - van Maanenkaide - Zwetstraat (5).

Het maken van een nieuwe stadsentree voor HS is in de eerste plaats stedenbouwkundige opgave waarbij het gaat om: betekenis, verankering, bepaling, belijning en materialisering.

De volgende thema's zijn hierbij cruciaal:

- 1 ademruimte scheppen
 - 2 schakeling stationsplein en nevenruimtes
 - 3 ruimte bepalen / begrenzen door bebouwing
- ad1 - De ruimte van het huidige Stationsplein is langgerekt en erg smal. De optelsom van de vraag naar de gewenste eigen verkeersruimte voor de verschillende weggebruikers past niet binnen de beschikbare fysieke ruimte. De ruimtevraag voor de voetganger dreigt opnieuw het sluitstuk te gaan worden. Daarbij komt dat de bebouwing de ruimte te veel domineert, zowel in de bestaande situatie maar zeker als gevolg van de voorstellen conform de Gebiedsvisie. Er is behoefte aan ademruimte.
- ad2 - Het Stationsplein is en blijft gedomineerd door verkeer. Er ligt een eenzijdige focus op de Stationsweg als 'Rode loper'. Daarom wordt voorgesteld het systeem van langzaamverkeersroutes uit te breiden tot een fijnmazig en aantrekkelijk stelsel van aan het Stationsplein geschakelde nevenruimtes.
- ad3 - De begrenzing van het Stationsplein verdient meer aandacht. Zowel de bepaling van roolijnen en bouwhoogtes, als de architectuur.



4 Stadsentree HS.

4.1 Maaiveld.



Bordeaux.



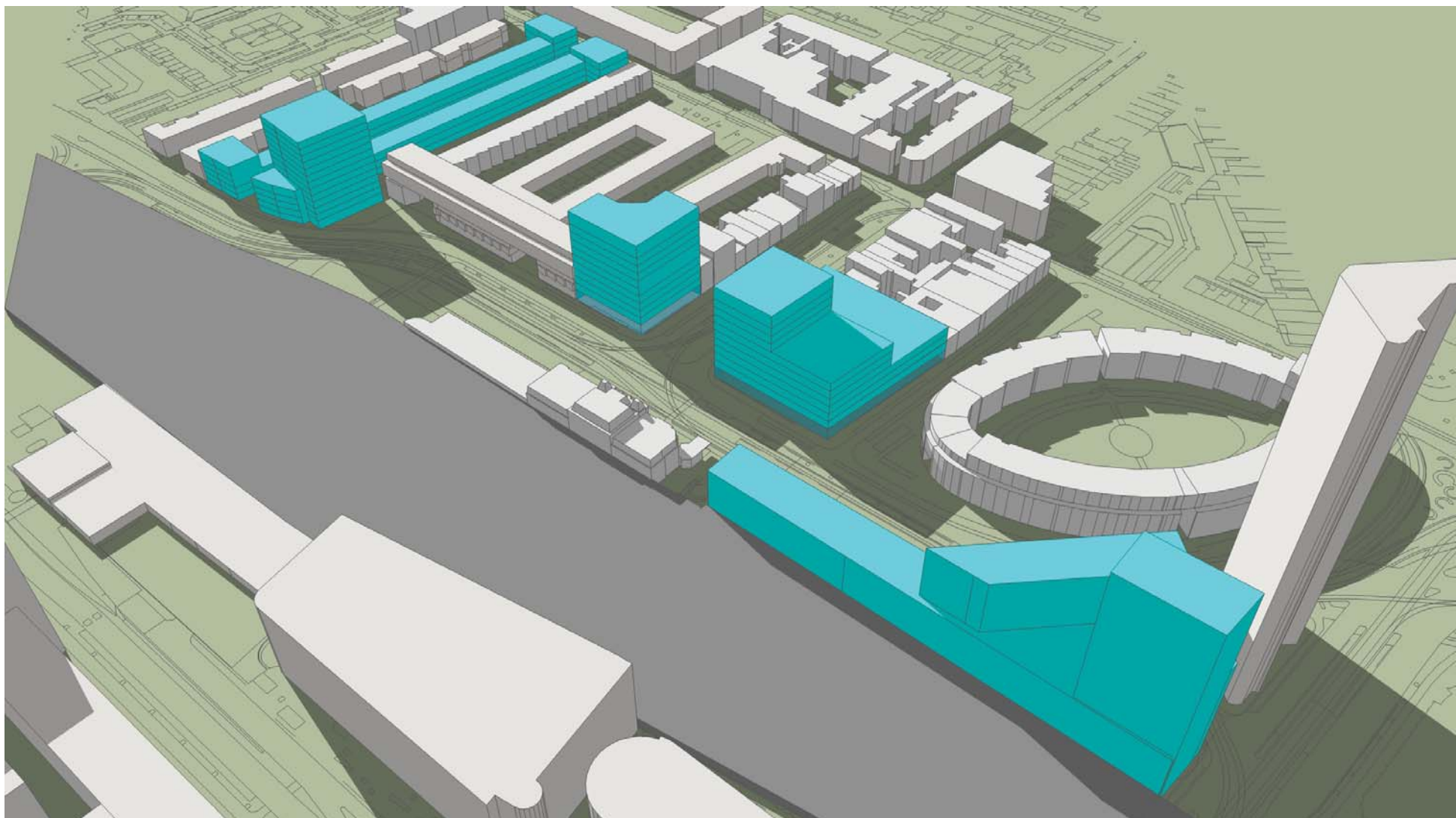
Chique vloer van natuursteenketjes.

Als basis hanteren wij het schetsontwerp van de gemeente met vernieuwde logistiek van trams en overig verkeer. Met enkele aanpassingen kan het door Arcadis ontworpen schema nog verbeterd worden:

- westelijk perron westwaarts verschuiven
- geen autoweg op voorplein verbrede Stationsweg
- meer ruimte voor de voetganger aan noordzijde
- taxihalte elders

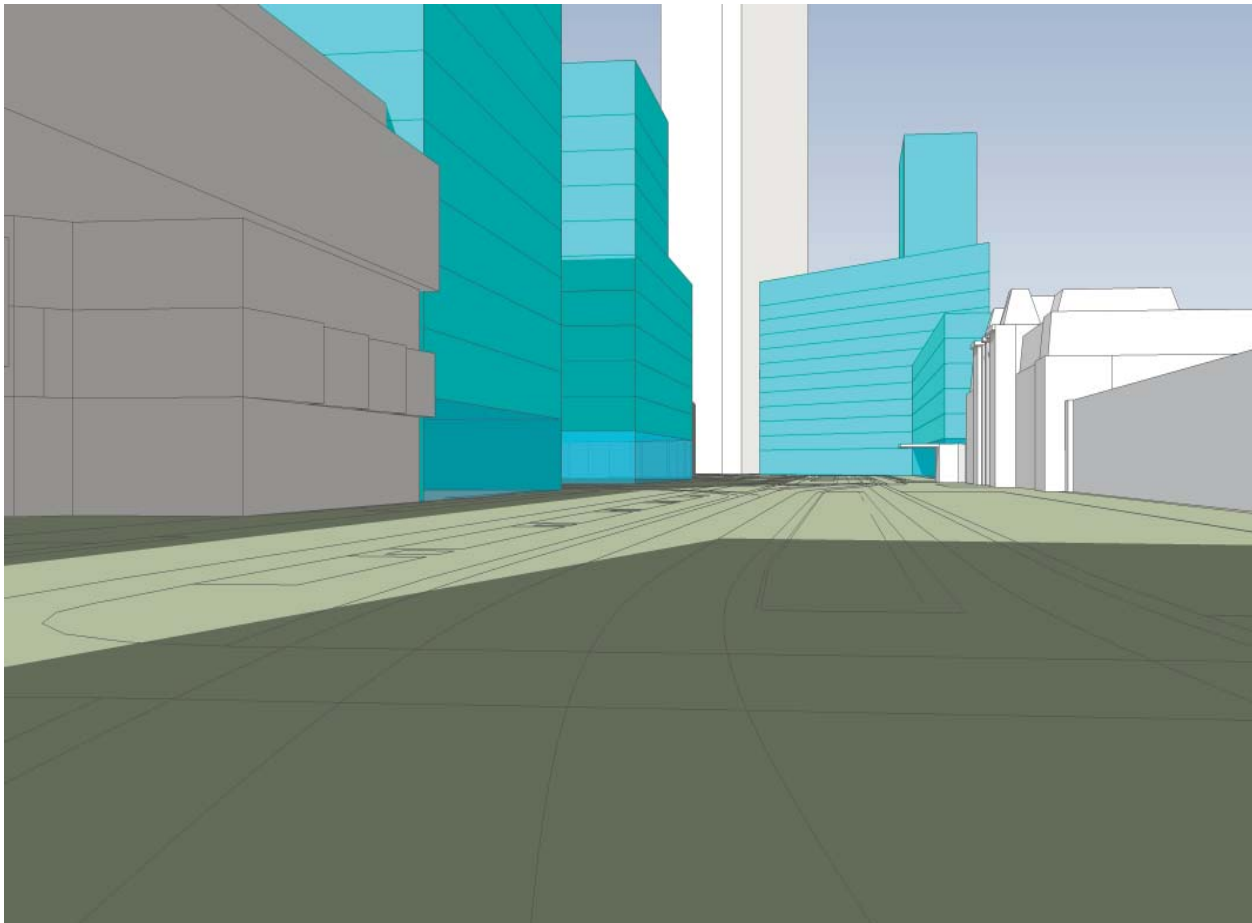
Om rust in het maaiveld te krijgen stellen we een van gevel tot gevel doorlopende vloer voor. Daarin wordt de ruimte voor weggebruikers met snelle voertuigen (auto en tram) duidelijk begrensd door banden die a-niveau in de bestrating zijn opgenomen.

Bij voorkeur wordt gebruik gemaakt van klein materiaal, natuursteenketjes, die in tegenstelling tot klinkers een richtingloos bestratingpatroon opleveren waarmee ook gebogen tramrails kunnen worden ingestraat. Bovendien zorgt de natuurlijke onregelmatigheid van het materiaal ervoor dat oneffenheden die in de loop van de tijd ontstaan veel minder opvallen.



4 Stadsentree HS.

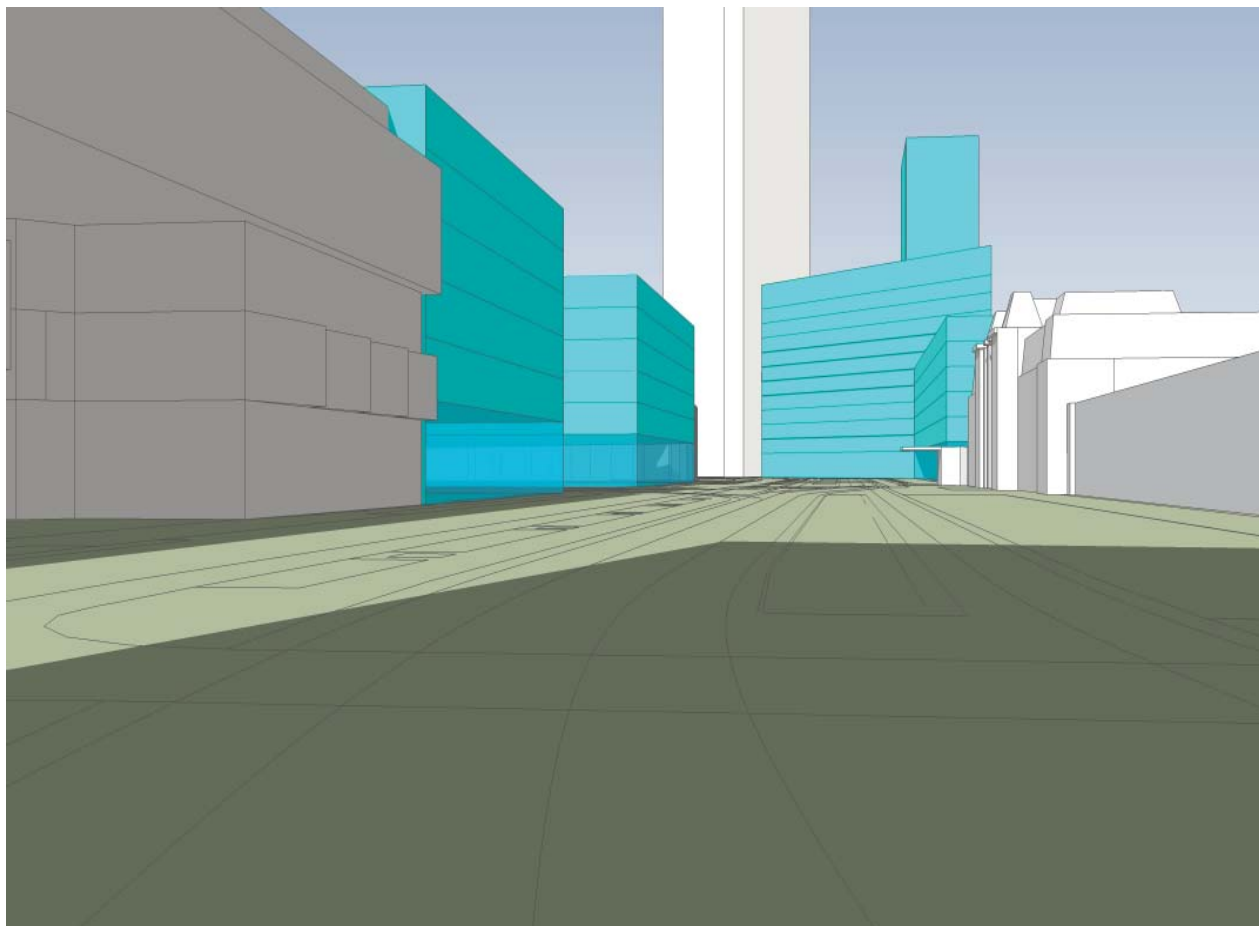
4.2 Bebouwing.



In de schematische 3D-beelden links is te zien hoe realisatie van de maximale bouwhoogtes uit de gebiedsvisie er uit ziet. Onze conclusie is dat deze voorstellen een zware claim leggen op de openbare ruimte van het Stationsgebied zonder bij te dragen aan een structurele verbetering van het stadsweefsel. Vanuit de doelstelling tot het maken van een nieuwe stadsentree HS is onderzocht op welke wijze de voorgestelde bebouwing met beperkte aanpassing in bijvoorbeeld bouwhoogtes tot een aanvaardbaar beeld kan leiden. Daarnaast is onderzocht wat de ruimtelijke gevolgen zijn van het niet bouwen van onderdelen van de Gebiedsvisie, het anders situeren van programma of het in een andere vorm realiseren. Daarin blijkt het gebouw van het voormalige Belastingkantoor cruciaal te zijn, evenals de bebouwing op het groene talud naast het spoor en de bebouwing bij de westelijke beëindiging van het Stationsplein.

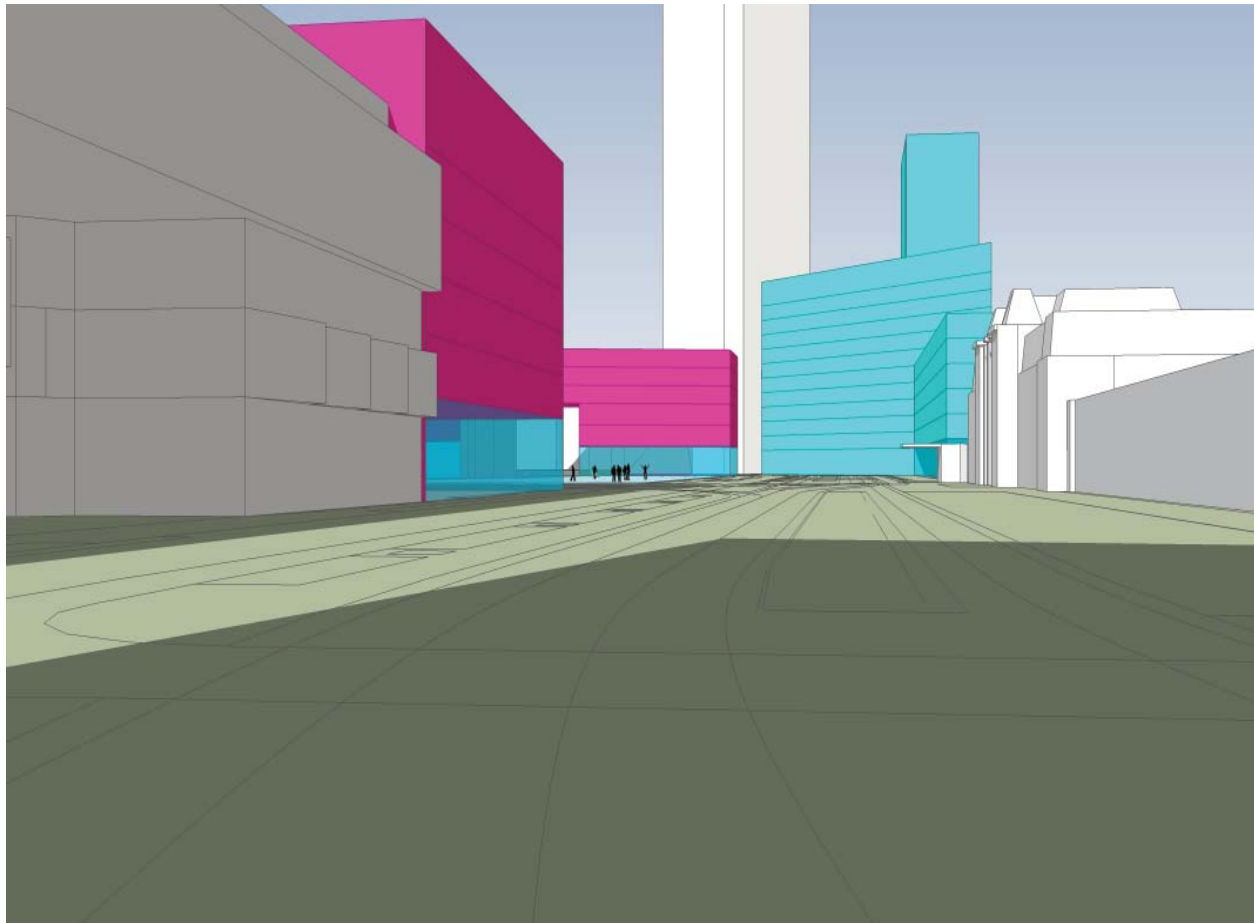
Afhankelijk van eerder gemaakte keuzes en processen, afspraken en overeenkomsten kunnen verschillende combinaties van de voorstellen worden onderzocht:

- al dan niet bebouwen van het groene talud;
- verlagen bebouwing koppen Stationsstraat van 40 m naar 20 m;
- terugleggen van de rooilijn tegenover het station (vm Belastingkantoor);



4 Stadsentree HS.

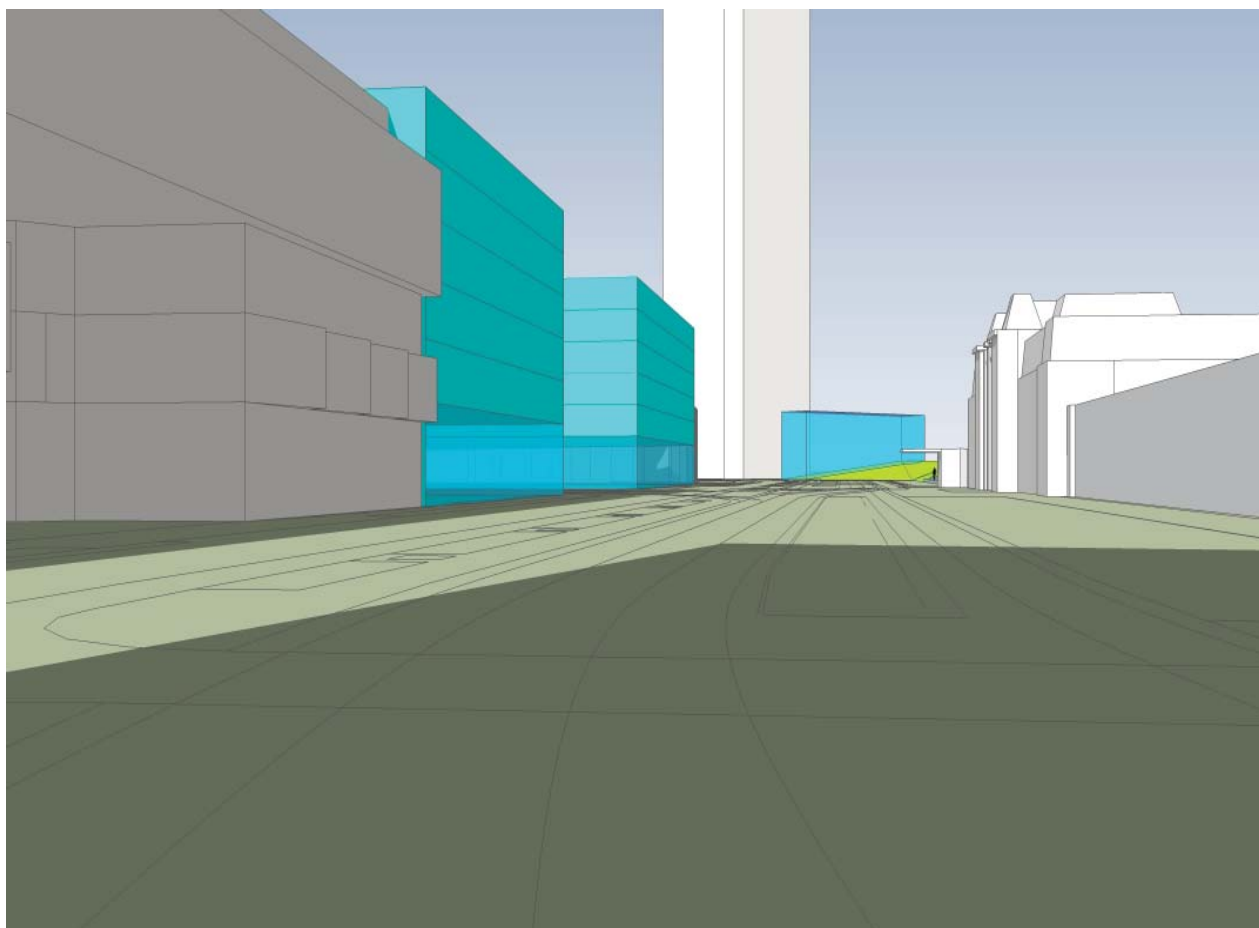
4.2 Bebouwing.



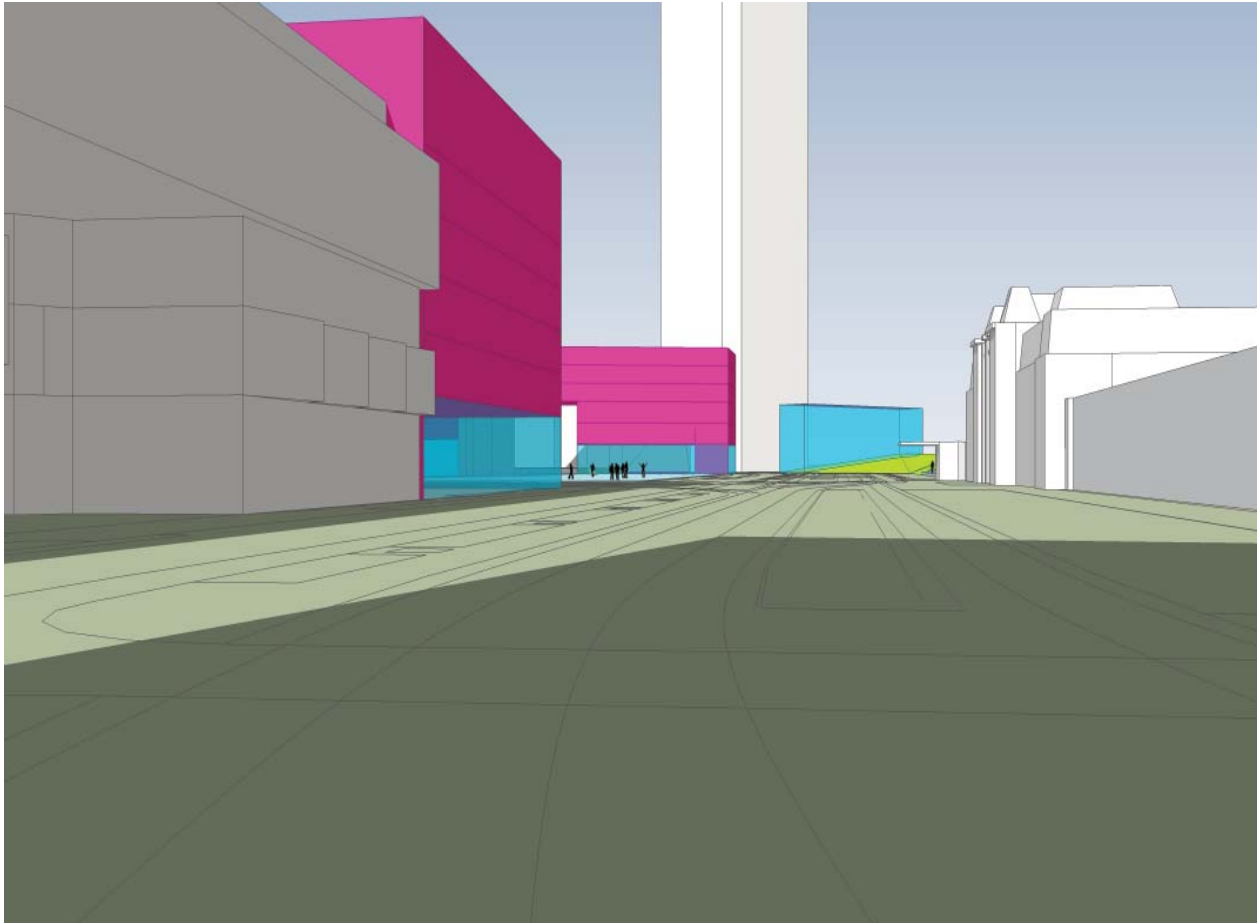
– het herverkavelen van de zuidwestelijke kop van het Stationsplein en de bouwblokken van het voormalige Rode Dorp

Daarbij wordt door ons gezocht naar 'planlogica', bijvoorbeeld de afhankelijkheid van een terugliggende rooilijn tegenover het station van de plannen voor bebouwing op het groene talud. Als bebouwing van het talud doorgang vindt, is de reden om de rooilijn ertegenover terug te leggen des te dringender. Indien volstaan kan worden met het terugbrengen van de bouwhoogte van de koppen aan de Stationsweg naar 20 m en het bebouwen van het talud geen doorgang vindt, is een verbreed plein wellicht een minder dwingende optie.

Zo ontstaat er een bandbreedte: van maximaal uitnuttigen van bebouwingsmogelijkheden zoals in de Gebiedsvisie is opgenomen, waarbij de kwaliteit van het openbaar gebied in onze ogen discutabel wordt, tot aan het meest optimale model met een verbreed voorplein als fraaie stedelijke ruimte, in combinatie met een groen en grotendeels onbebouwd talud als aantrekkelijke verblijfsplek (taludpark).



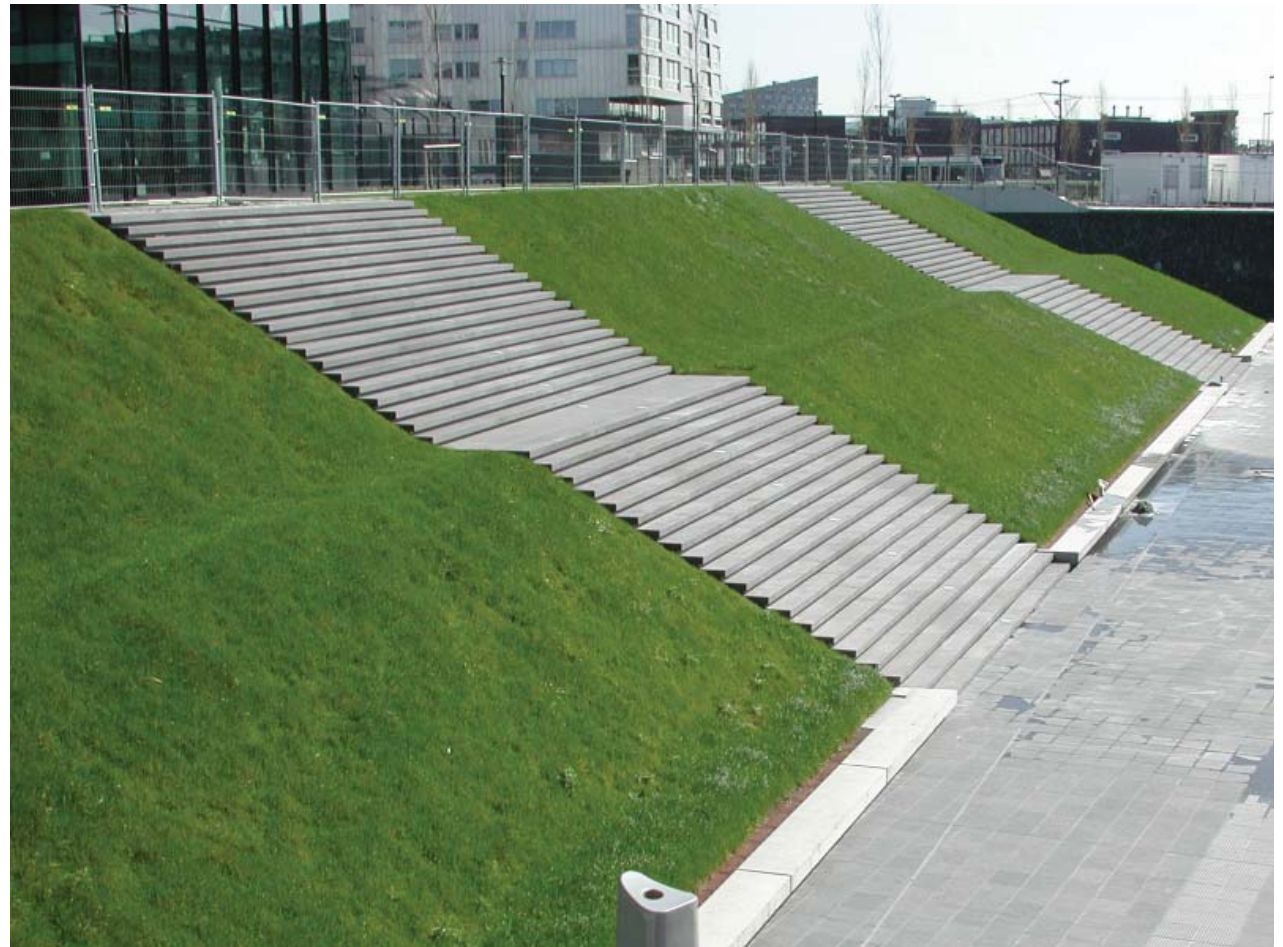
4 Stadsentree HS. 4.2 Bebouwing.



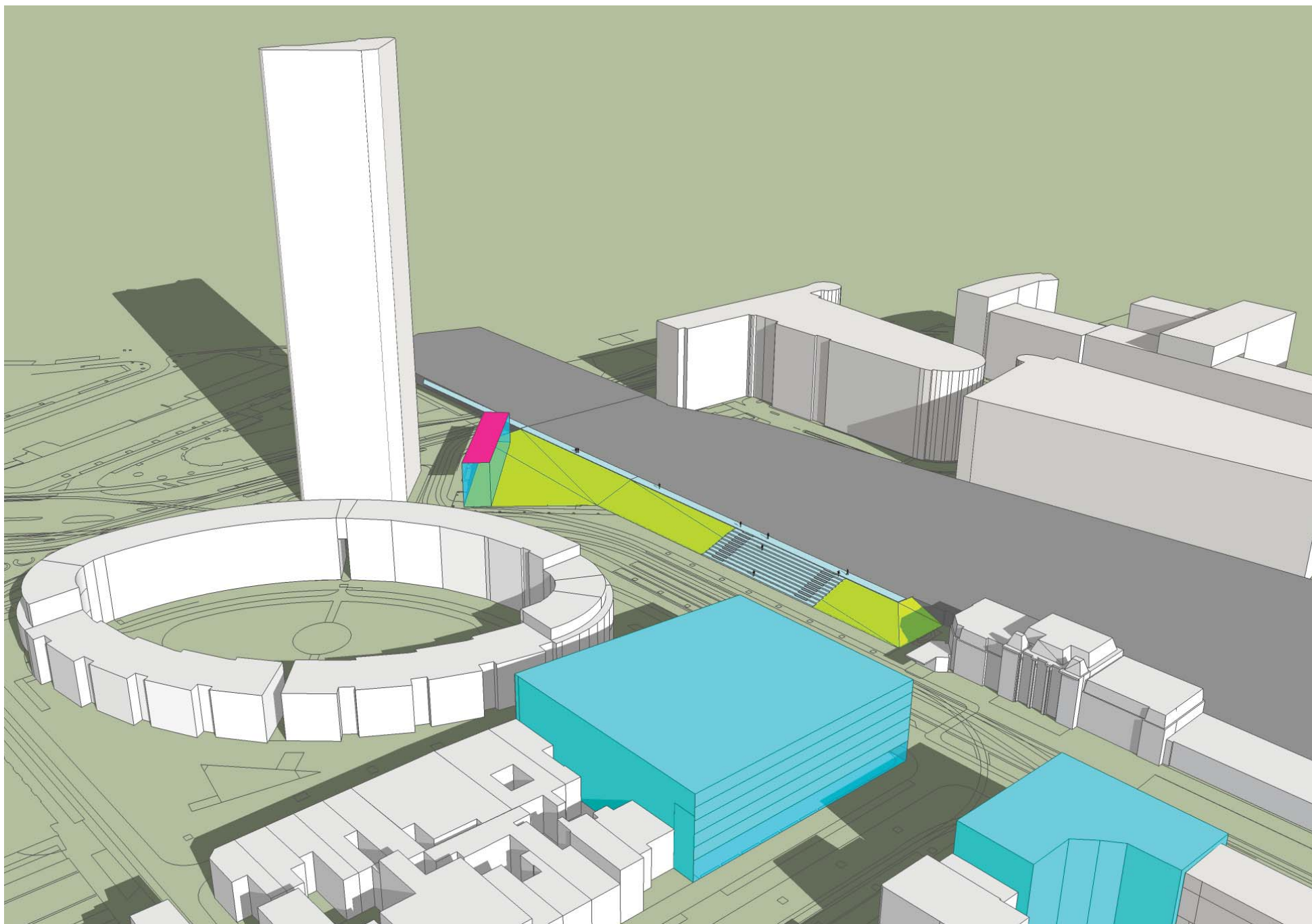
All the best: Stadsvestibule tegenover 'taludpark'.



Hellingpark Potzdammerplatz Berlin (DS landschapsarchitecten)



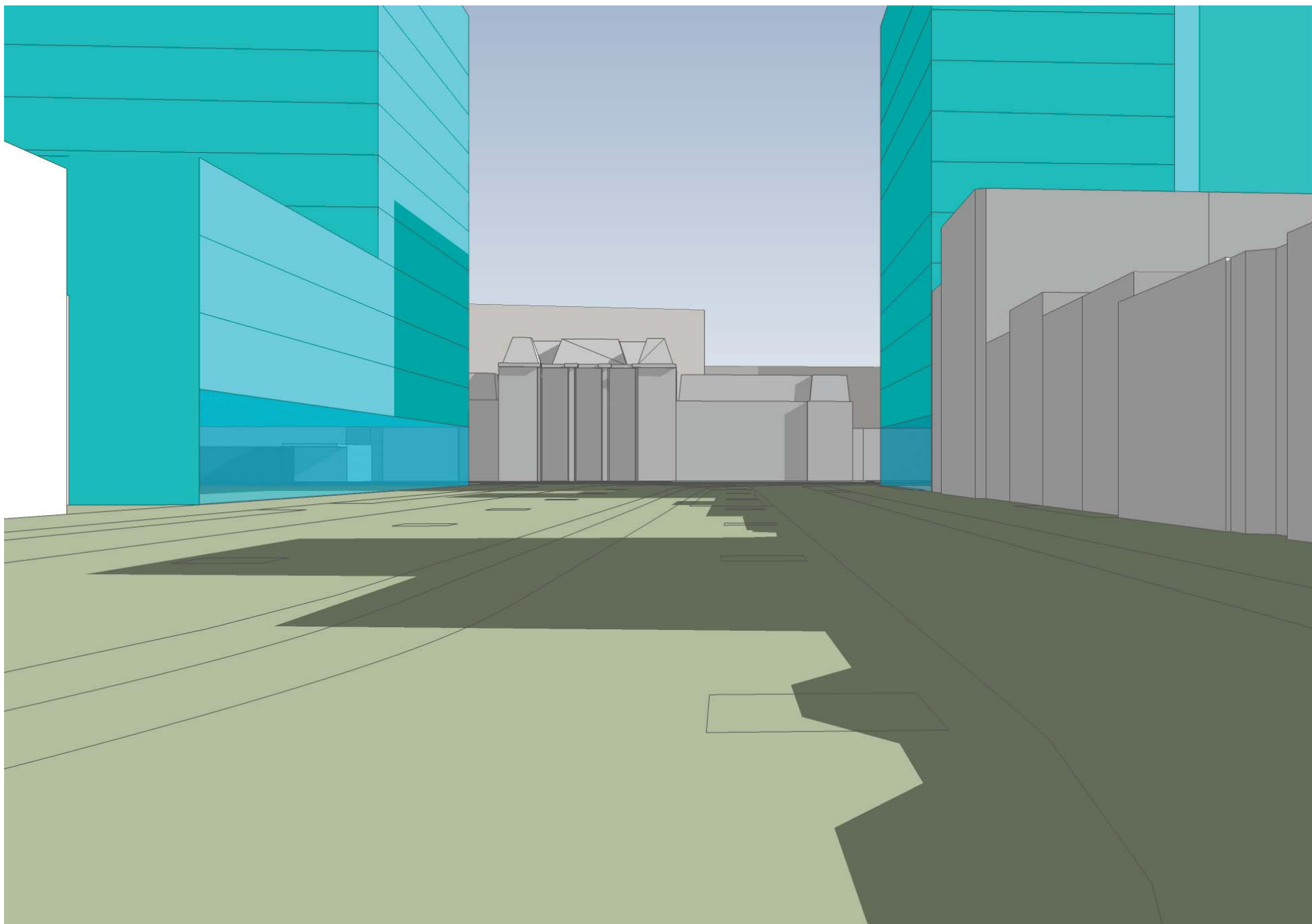
Verdiepte halte IJburglijn Amsterdam.



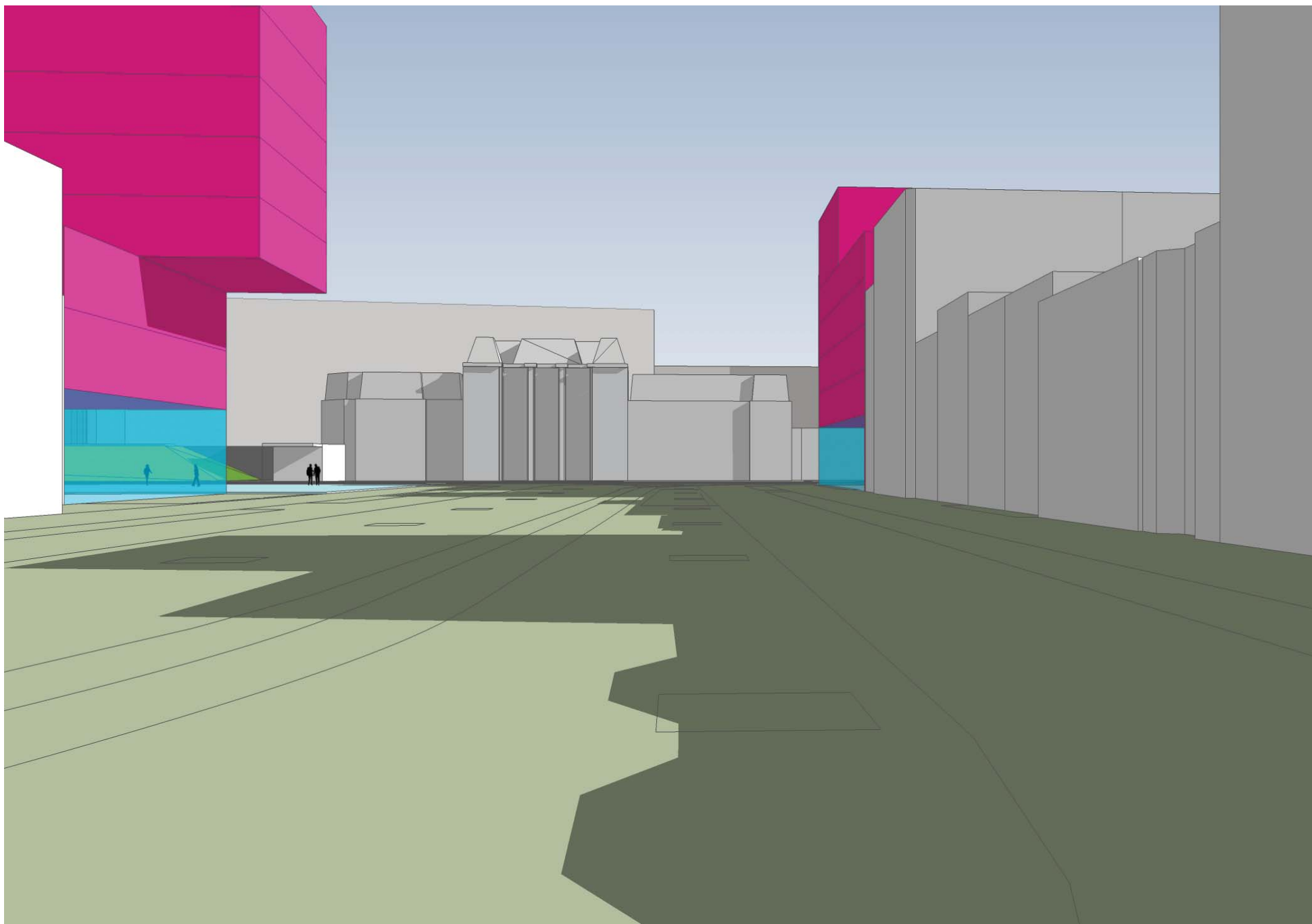
Taludpark als horizontale pendant van het Strijkijzer.

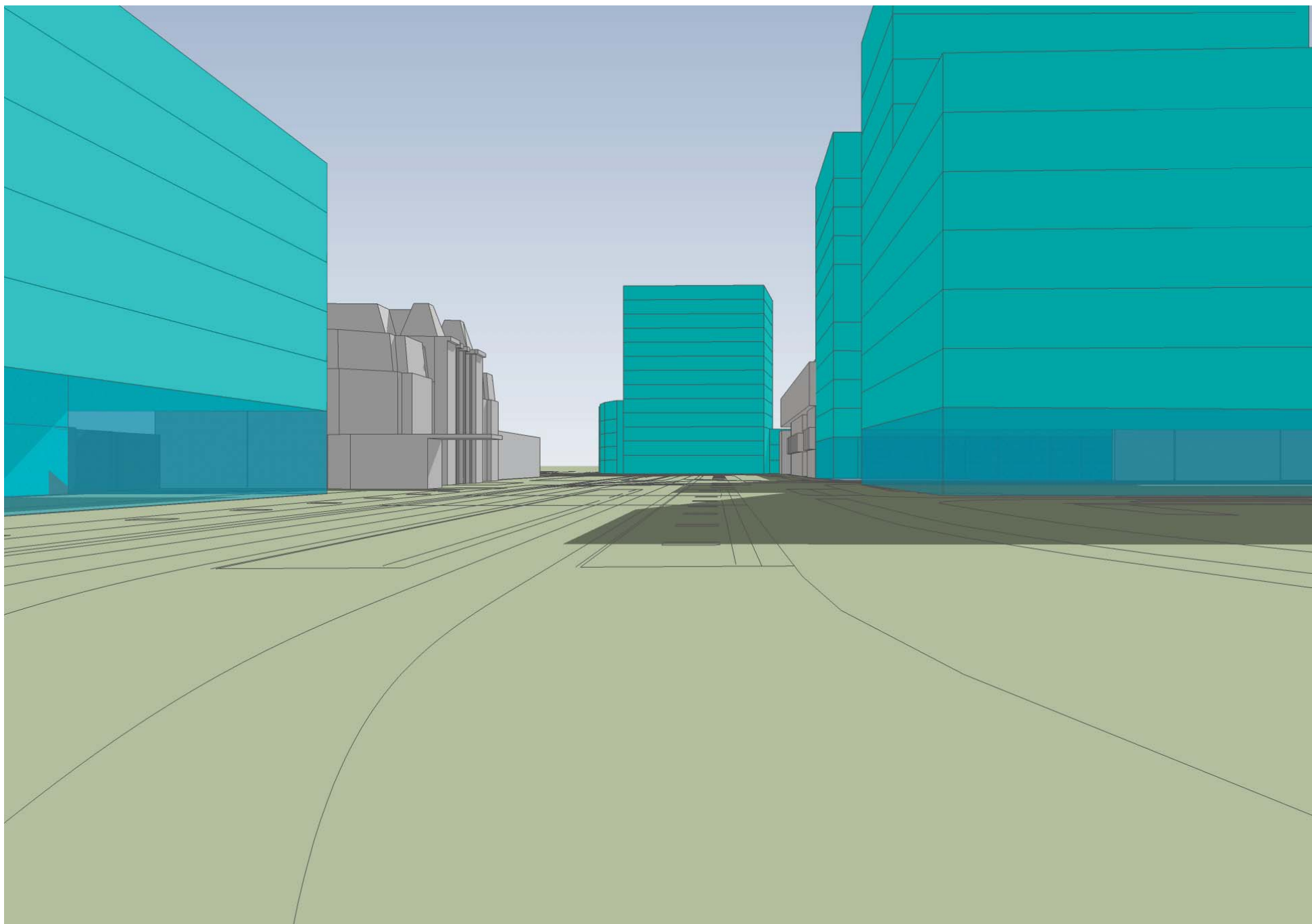


Stadsvista op Haagse hoogbouwcentrum vanaf het talud nu.

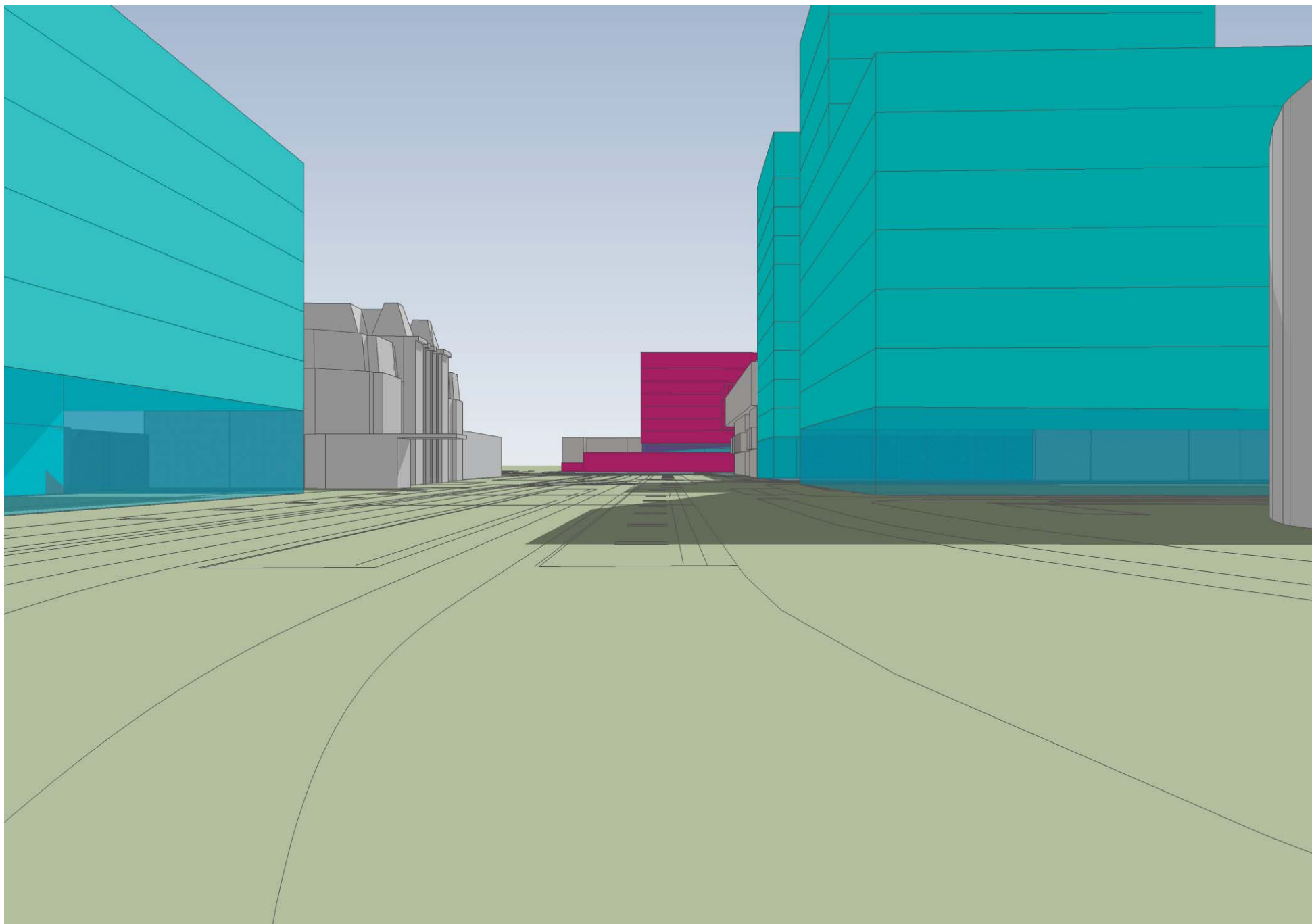


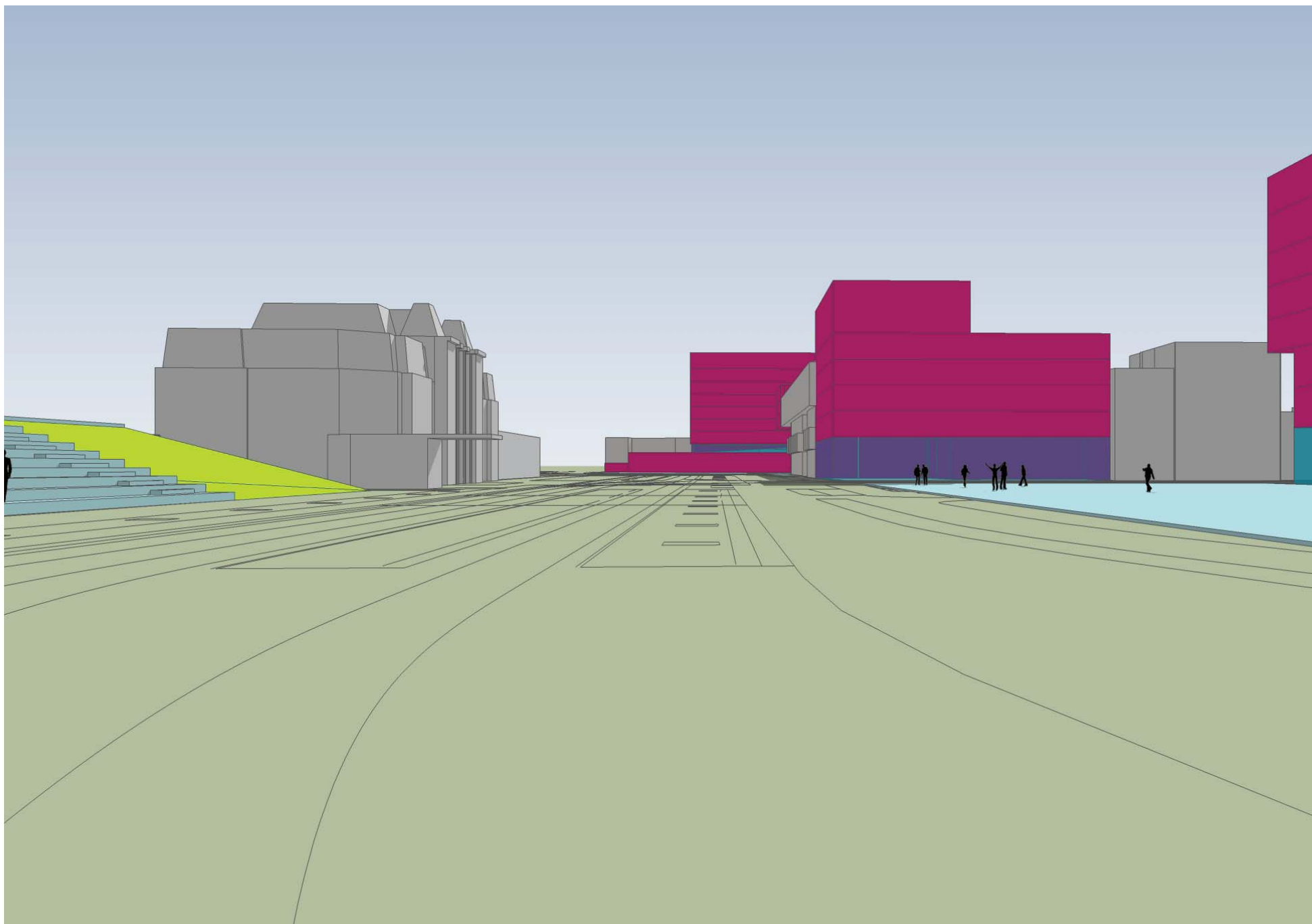
Gebiedsvisie vanaf Stationsweg (ooghoogte).



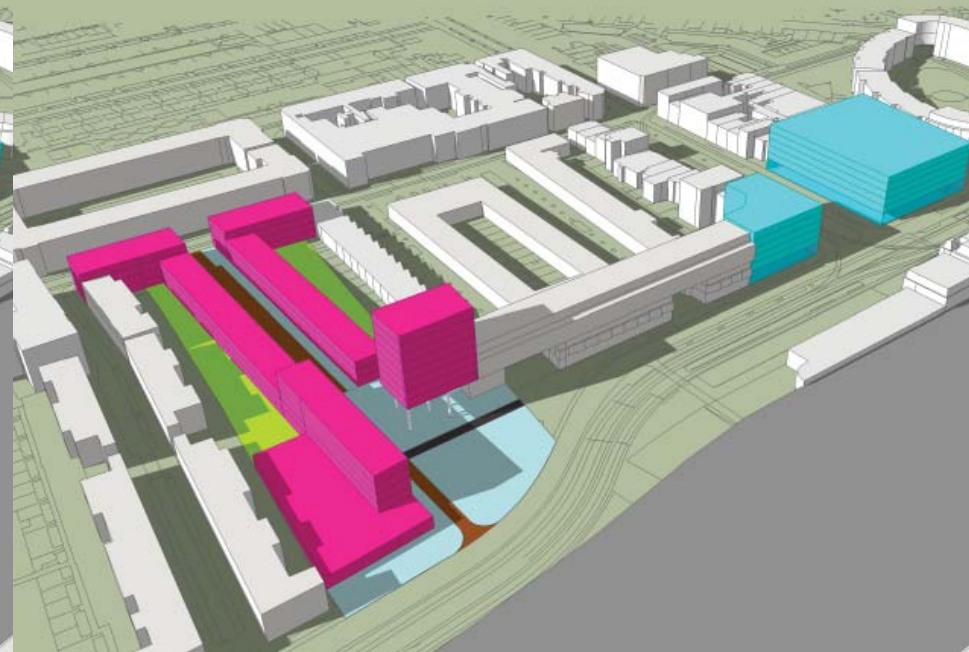
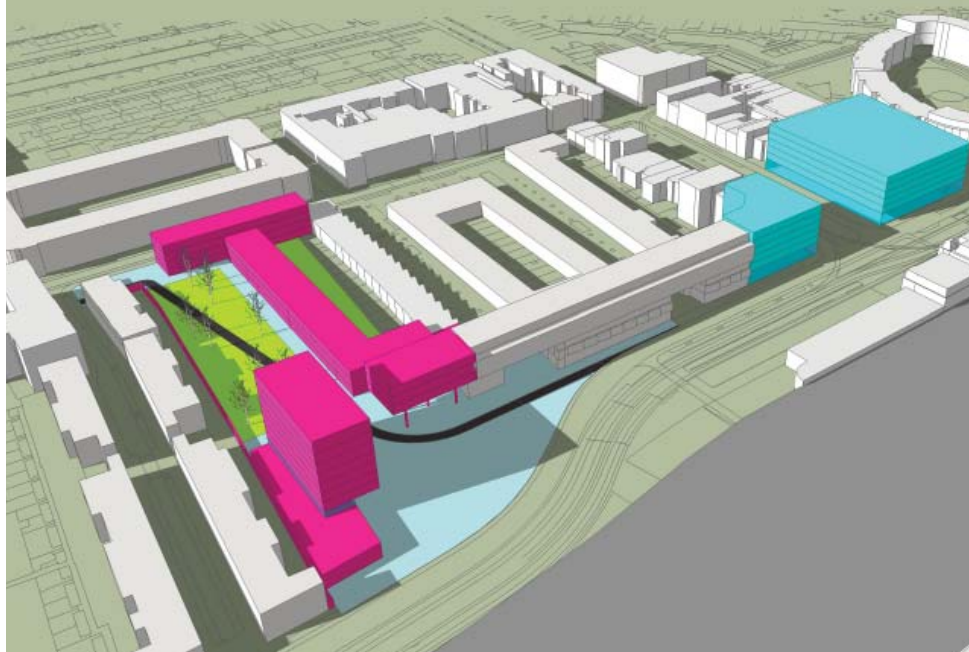
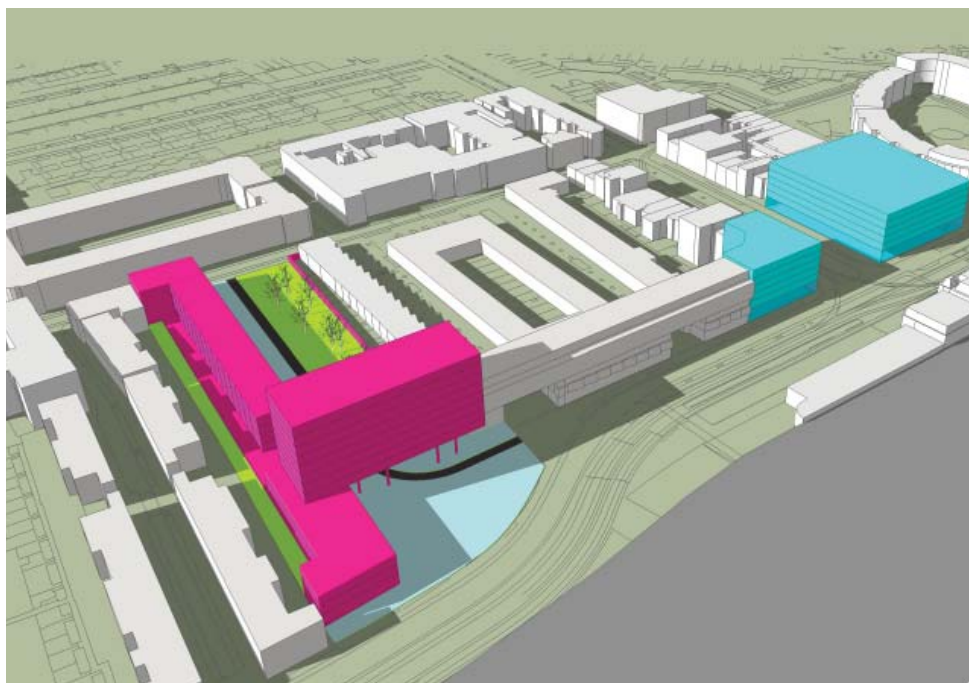


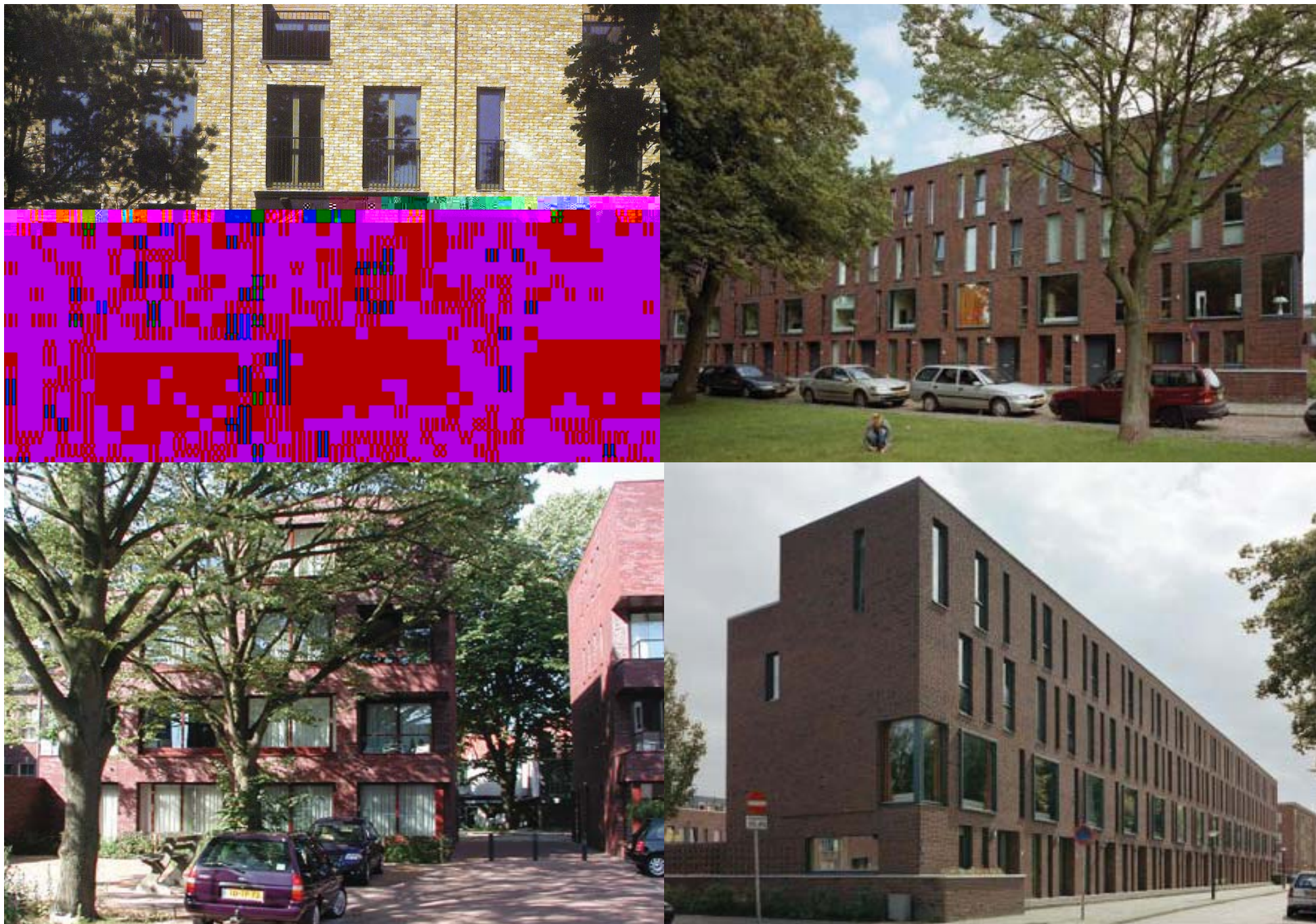
Gebiedsvisie - Stationsplein richting westkop (ooghoogte).



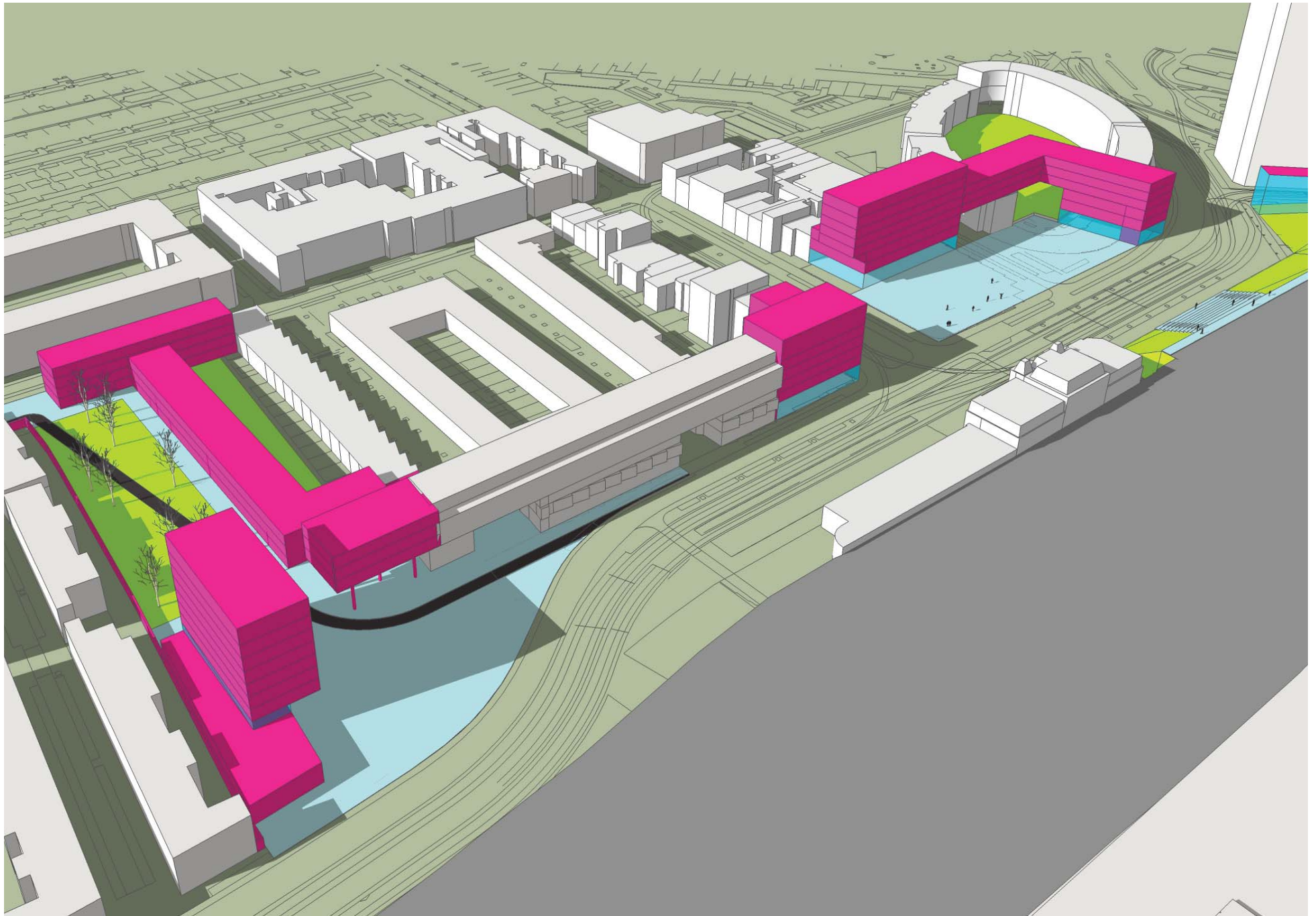


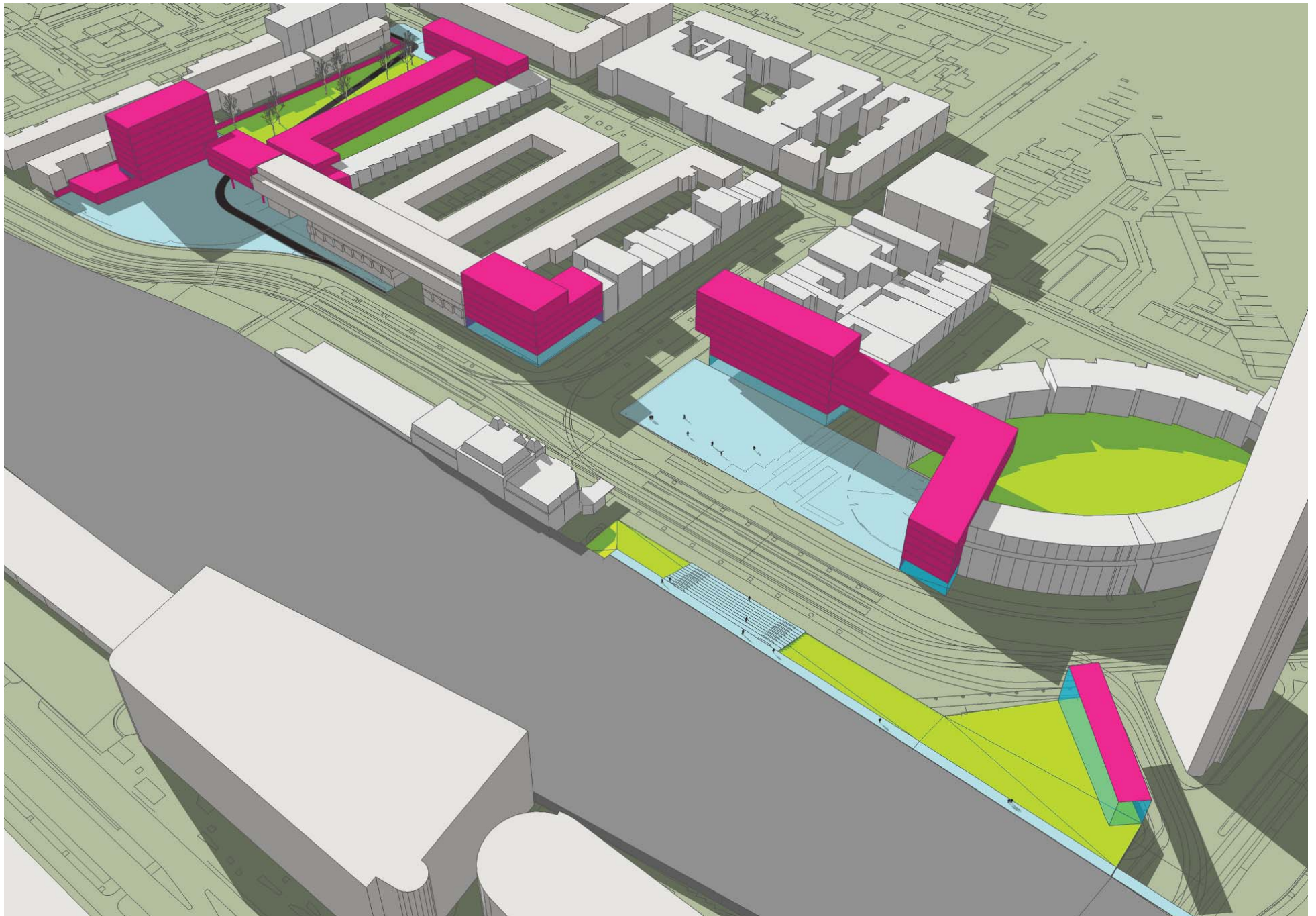
Stationsplein met vernieuwde westkop / vergroot plein / taludpark.





Intense laagbouw: herenhuizen in de Stationsbuurt.





Colofon.



DRIVE!-3D Bureau voor Omgevingsontwerp
Ir. Jaco Kalfsbeek
Buorren 1
8857BL Wijnaldum
06 47572284
post@DRIVE-3d.nl
DRIVE-3d.nl



Eker en Schaap Landschapsarchitectuur
Ir. Mark Eker
Groenhoedenveem 12
1019BL Amsterdam
06 24774504
bureau@ekerschaap.nl
ekerschaap.nl