

DE STAD VAN DE TOEKOMST

HIER EN NU

*DE STAD
VAN DE
TOEKOMST*



KM

CASUS LEIDEN / KATWIJK

14 DECEMBER 2020

Inhoud

- 01 Probleemstelling
- 02 Agenda
- 03 Ontwerpprincipes deelnemende ontwerpteams
- 04 Uitwerking van de ontdekkingen
- 05 Lessen voor de toekomst



01 Probleemstelling

Versterken van het Hart van Holland

Het Hart van Holland (van Zoeterwoude tot Katwijk aan zee) heeft een snelwegknooppunt en de Oude Rijn als hart, die het gebied in meerdere deelgebieden opknippen: het cluster rond het Leiden Bio Science Park (Noordoost), de geplande uitbreiding van het Leiden Bio Science Park op grondgebied Oegstgeest en 't Duijfrak een recent gerealiseerd woongebied van Katwijk (Noordwest), de wijken Stevenshof en Hoge Mors (Zuidoost) en het Valkenburse Meer en woningbouwlocatie Nieuw Valkenburg (Zuidwest).

Door de dubbele barrièrewerking van de snelweg A44 en de Oude Rijn (en in mindere mate de N206) is het gebied moeilijk doorkruisbaar en is er geen synergie tussen de verschillende deelgebieden, ze communiceren niet met elkaar, kunnen geen gebruik maken van elkaars voorzieningen en andere wijkfuncties. Er zijn voor voetgangers en fietsers weinig mogelijkheden om tussen de deelgebieden te bewegen.

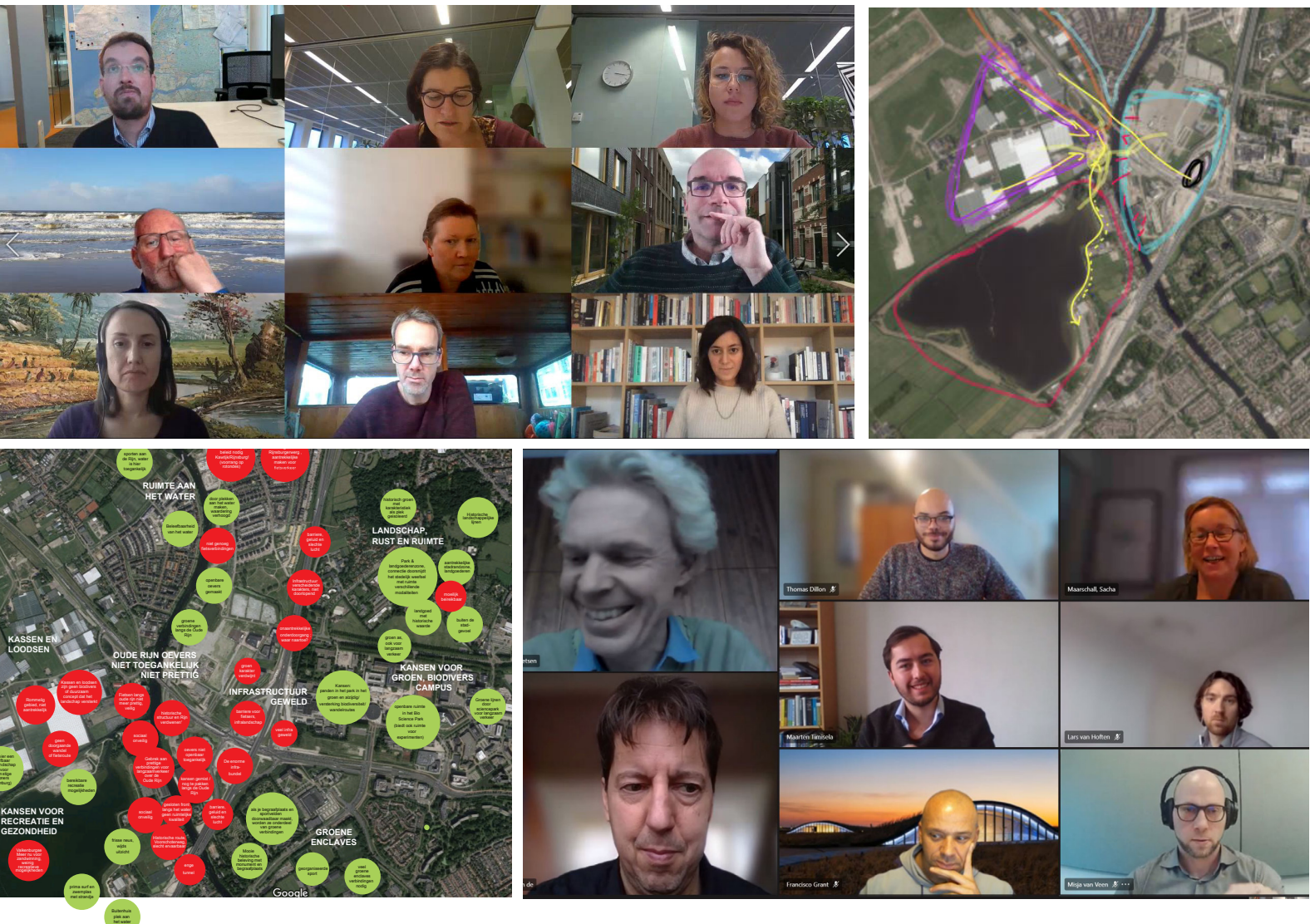
Alles in dit gebied hangt vooral aan de auto. Er is een busverbinding richting Katwijk over de Plesmanlaan/Tjalmaweg (R-net). Een lightrail verbinding tussen o.a. Leiden, Katwijk en Noordwijk via de N206 is al eens bedacht, maar voorlopig niet realistisch.

De Oude Rijn zou een verbindend element kunnen zijn, maar werkt door de enorme overmaat in de infrastructuur niet als dusdanig. En zonder voldoende oeververbindingen werkt de De Oude Rijn eveneens als een barrière tussen de verschillende deelgebieden.

Kortom: Het hart van het Hart van Holland zou eigenlijk een aantrekkelijk midden, het hart van een verstedelijke regio moeten zijn dat de verschillende gebieden juist aan elkaar verbindt, maar daar is nog een en ander voor nodig. Het creëren van samenhang en verbinding is een van de belangrijkste opgaven.

Vraagstelling:

- Hoe kunnen we de ruimtelijke samenhang en verbinding in het gebied versterken in deze zone waar verschillende gemeenten en stedelijke gebieden aan elkaar groeien?
- Kunnen we het gebied dat nu in verschillende mootjes is gehakt, als een geheel, als eenheid gaan bekijken? En welke rol kan de Oude Rijn daar dan in spelen?
- Wat kan de kwaliteit hier in zijn van de groen-blauwe verbindingen? Welke rol spelen de oorspronkelijke landschappelijke structuren, zoals de routes langs de Oude Rijn, de verkavelingen, etc. in de ontwikkeling van een gezonde stedelijke omgeving met recreatie, sport en biodiversiteit?
- Wat wordt de mix van wonen, voorzieningen, (kennisgerichte en stedelijke) bedrijvigheid, recreatie en landschap?
- Welke kansen voor een betere fietsbereikbaarheid liggen hier? Hoe worden de deelgebieden dan ontsloten en vraagt dit nog extra (oever)verbindingen?
- Welke kansen voor (opschaling van de) (OV) bereikbaarheid liggen hier?



Deelnemers

Gemeente Leiden:

Sacha Maarschal, Leon de Laat, Fred Goedbloed, Arnoud van Nierop, Hilde Blank (Stadsbouwmeester)

Gemeente Katwijk:

Marianne Koot, Angelique Mergler, Maarten Timisela

Gemeente Oegstgeest:

Bart Boon, Paul Vos

Provincie Zuid-Holland:

Raymond Linssen, Henk Koorneef

Werkorganisatie Duivenvoorde:

Fred Lansbergen, Sheila Bonte

BNA Onderzoek:

Jutta Hinterleitner, Manon Mastik

Vereniging Deltametropool:

Paul Gerretsen, Lea Soret, Thomas Dillon

Ontwerpteams:

Bas Horsting (BASTA Urbanism) en Pinar Balat (Studio Pinar Balat)
Misja van Veen en Lars van Hoften (UNStudio)

02 Agenda en werkwijze

13:00 start workshop

Voorstelronde, toelichting op de casus door gemeenten Leiden en Katwijk (zie *01 probleemstelling*), presentatie van de ontwerpprincipes (zie *03 ontwerpprincipes*) door de twee deelnemende ontwerpteams

14:00 aan de slag - ronde 1

De gemeentelijke en gebiedsexperts werden over de twee sessies verdeeld.

Sessie 1: De gezonde stad (onder de leiding van Bas Horsting, BASTA Urbanism). Deze sessie zoomde in op de ontwikkeling van een leef- en beleefbaar gebied, bekeken vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte. De nadruk lag op het verbinden van de verschillende gebiedsdelen in relatie tot de opgaven die hier liggen, en op het creëren van samenhang op het lagere schaalniveau, door o.a. de fiets en voetganger centraal te stellen en vanuit de gezonde stad-gedachte te redeneren.

Sessie 2: Van barrière naar verbinding (onder de leiding van Lars van Hoften en Misja van Veen, UNStudio). In deze sessie stond het denken over de infrastructuur centraal. We zoomden in op het transformeren van het snelweglandschap naar een systeem dat de waarde van het gebied doet toenemen en verbindingen legt tussen de deelgebieden. Hierbij kwamen transferia, nieuwe connecties en nieuwe vervoerstechnologieën aan bod.

15:00 Wisseling groepen

De workshopdeelnemers werkten telkens een uur aan een van de twee onderwerpen en switchten halverwege de middag.

Zie *04 Uitwerking van de ontdekkingen* voor de uitkomsten van deze werksessies

16:00 plenair gesprek, reflectie op de werkessies, en conclusies door Stadsbouwmeester Hilde Blank

Zie *05 Lessen voor de toekomst*

17:00 einde

03 De ontwerpprincipes

Van barrière naar verbinding

Door: Lars van Hoften en Misja van Veen (UNStudio)

1. Integratie van transitieopgaven (op alle systeem-niveaus)

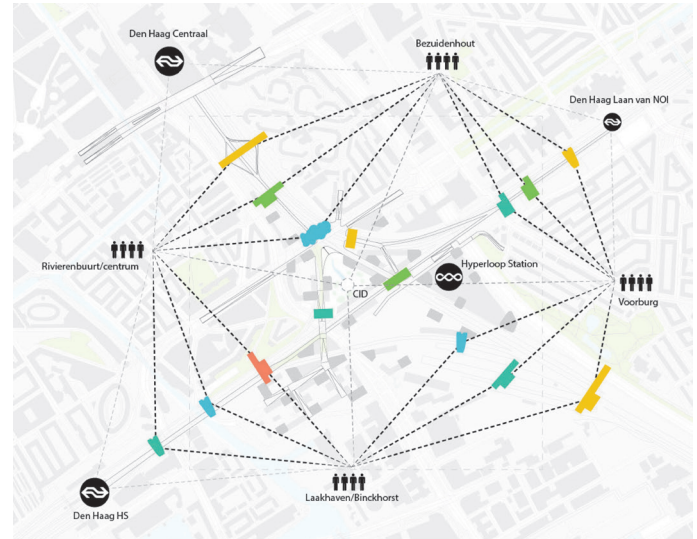
Voor het CID in Den Haag heeft het team van UNStudio de verschillende technische transitieopgaven gekoppeld aan 'gateways', bruggen tussen buurten, die als iconen voor de desbetreffende transitie werden uitgewerkt. Deze gebouwen maken de transitie beleefbaar, en verbinden wijken in fysiek, economisch en sociaal opzicht.

2. Langzaam verkeersverbindingen als drager voor ontwikkeling

Als 'aders' voor de nieuwe ontwikkelingen in het door zware infrastructuur doorsneden gebied wordt een netwerk van langzaam verkeerverbindingen ontworpen, die een tweede maaiveld vormen. Dit tweede maaiveld omsluit de bestaande infra, en voegt een nieuwe openbare ruimte toe, met hoge verblijfskwaliteit.

3. Infrastructuur als vertrekpunt

Vanuit de bestaande infrastructuur wordt gekeken naar het gebied, en hoe hier bestemmingen kunnen worden gecreëerd, die de barrierewerking opheffen.



Gateways zorgen voor sociale verbindingen over de sporen heen en tussen de aanliggende wijken



Langzaamverkeer-verbindingen op een tweede maaiveld creëren de kwalitatieve basis voor stedelijke groei

De gezonde stad

Door: Bas Horsting, BASTA Urbanism en Pinar Balat, Studio Pinar Balat

Het ontwerpteam heeft in het 'De stad van de toekomst' - traject een werkwijze ontwikkeld die helpt stedenbouwkundige plannen vanuit de 'gezonde stad'- gedachte in te steken. Het uitgangspunt hiervan is dat een fysiek en mentaal gezonde bevolking een randvoorwaarde is voor een succesvolle, inclusieve en welvarende stad. Een fitte stad begint bij fitte stedelingen.

Door de methodiek *diagnose stellen - doelen definiëren - strategie uitzetten - uitvoering* te doorlopen, worden elementen van een gezonde leefomgeving in de planvorming geïntegreerd. Voor het Hart van Holland tussen Leiden, Katwijk en Oegstgeest in, heeft het ontwerpteam aan de hand van een analyse van de gezondheid van de bevolking drie hoofddoelstellingen gekozen die tijdens de workshop worden gebruikt.



FITTE STAD

Groene, gezonde en toekomstbestendige stad

FITTE STEDELING

Fysiek en mentaal gezonde bevolking

Elementen van een gezonde leefomgeving



stimuleren van lopen en fietsen door uitstekende verbindingen



rijke verscheidenheid aan inspannende en ontspannende activiteiten



nieuwe dagritmes waarin bewegen een natuurlijk, integraal onderdeel is



slimme programmatische combinaties



emissievrije zone en stressarm gebied



natuur binnen loopafstand voor iedereen



gebruik van gezonde, biobased materialen uit onuitputtelijke bronnen



biodiversiteit verhogen



open source urban health monitoring: meten is weten



autovrije zone, veilig voor kwetsbare groepen



mobilitieithubs MAAS



fietsnetwerk op verschillende niveaus

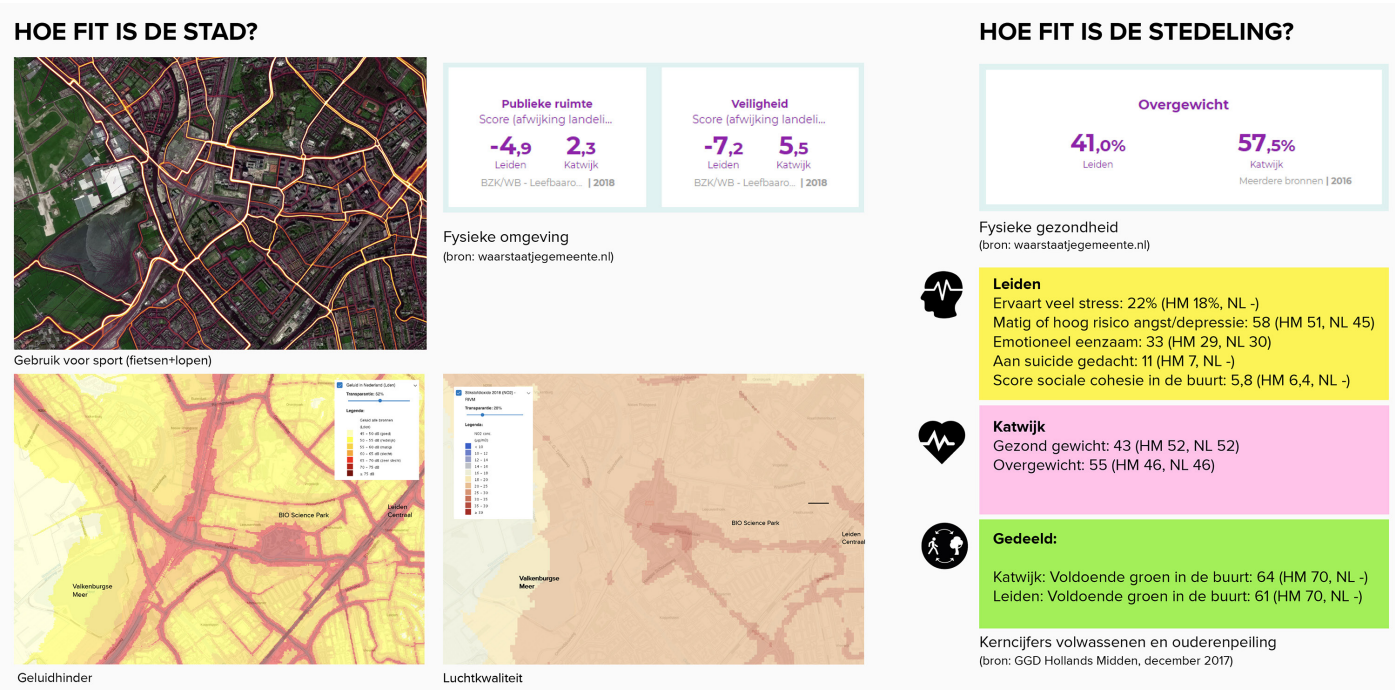


kleinschalig (zelfrijdend) elektrisch vervoer



een gebied dat zichzelf continu verbetert

Analyse



Diagnose van stad en stedeling



Groenblauwe structuur en sportaccommodaties: Positionering gebied in het landschap van de regio

04 Uitwerking van de ontdekkingen

Ontdekking 1: Gezonde plekken verbinden

Er zijn lange lijnen door het gebied nodig die fysieke activiteit stimuleren het 'ik ga naar buiten'-gevoel geven, en mensen stimuleren de fiets te nemen of te gaan lopen. Daarbij is het de kunst om de 'gezonde' plekken met elkaar te verbinden en de 'ongezonde' te passeren en op den duur te elimineren. Fietsvriendelijk beleid in de verschillende gemeenten rond het Hart van Holland kan hier bij helpen, maar ook afstemming van de verschillende ontwikkelingen in het gebied en het afwaarderen van een aantal bestaande wegen.

De fietsverbinding langs oever van de Oude Rijn is een grote kans het gebied aan elkaar te maken. Hier liggen ook al verschillende plekken met groene kwaliteit, zoals de Dorpsweide tussen Duyfrak en Valkenburg, maar ook kleinere groene 'enclaves'. Hier kan op termijn een recreatieve drager ontstaan met kwaliteit en openbare oevers. Zorg ook voor verbindingen over het water, door bijvoorbeeld trek- en fietspontjes te introduceren.

In Oost-West richting (tussen Oude Rijn en station Leiden) is een verbinding tussen de hoogdynamische stations-omgeving via het Bio Science Park naar de landschappelijke sfeer van de Oude Rijn en het Valkenburgse Meer een grote kans. Deze route door het hart van het Bio Science Park loopt vormt ook een belangrijke schakel tussen de oostelijke (Leidense) kant van het Bio Science Park en de uitbreiding ervan aan de westkant.



natuur binnen loopafstand
voor iedereen



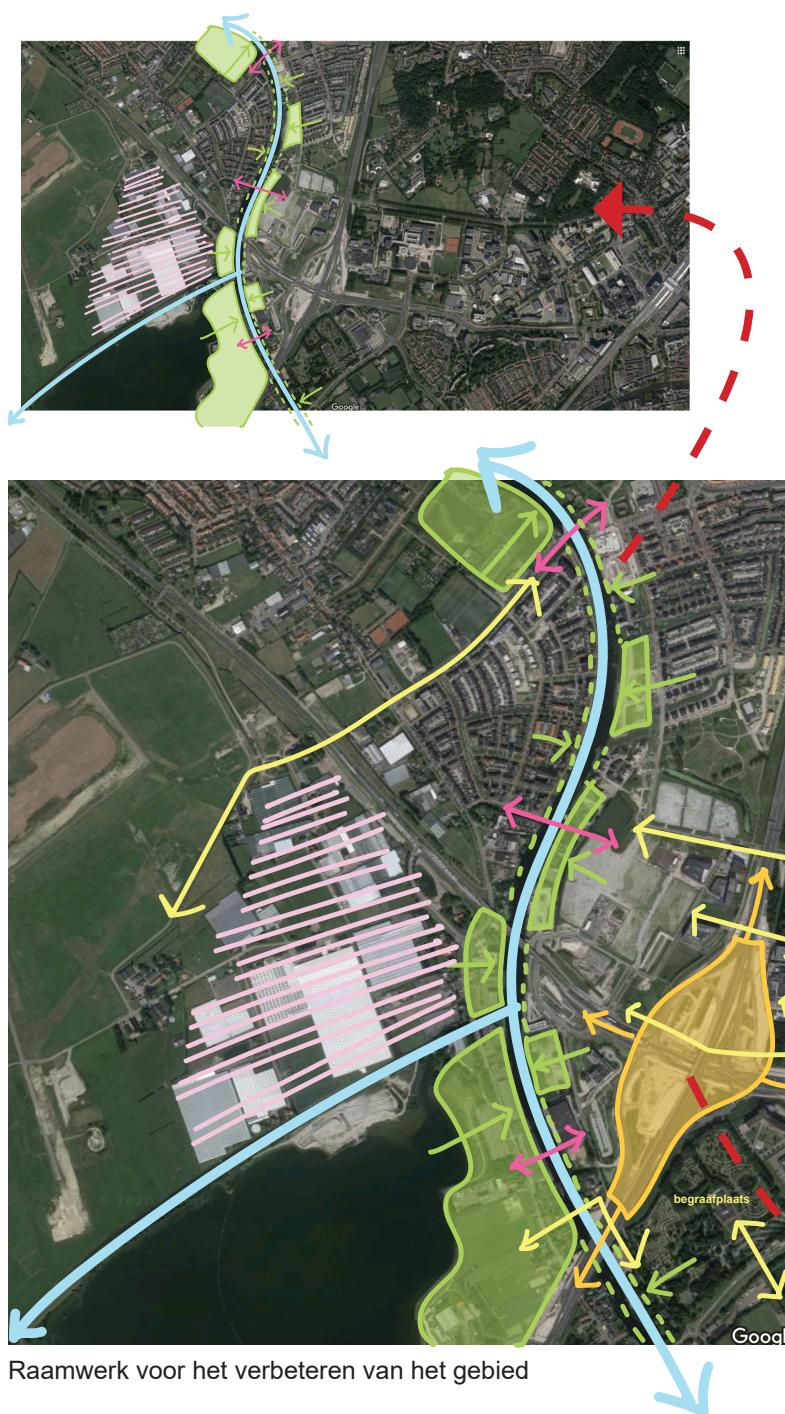
nieuwe dagritmes waarin
bewegen een natuurlijk,
integraal onderdeel is



stimuleren van
lopen en fietsen
door uitstekende
verbindingen

Ontdekking 2: Water als ruggengraat

De Oude Rijn vormt de landschappelijke, historische ruggengraat door het Hart van Holland. Door het water beter zichtbaar te maken en de rustgevende kwaliteit van het water beter beleefbaar te maken kan het water weer een dragende functie krijgen in het gebied. Dit kan door de oevers zoveel mogelijk toegankelijk te maken, (voetgangers-)bruggen toe te voegen, vrije doorzichten vanaf de wegen te maken maar ook door het gebruik van het water te stimuleren voor recreatie, sport of door trek- of fietspontjes te introduceren. Waar dit op sommige plekken nu al kan, is hier op andere plekken geduld voor nodig i.v.m. bedrijven (autosloperijen etc.) die hier zijn gevestigd.



Raamwerk voor het verbeteren van het gebied

Ontdekking 3: Inspanning en ontspanning in balans

Inzetten op een rijke verscheidenheid aan plekken voor zowel inspannende als ontspannende activiteiten bedient zowel de fysieke als de mentale gezondheid. Naast plekken die fysieke activiteit stimuleren moeten er ook voldoende plekken zijn voor rust en verstillings. Zeker in een internationaal concurrerende werk- en onderwijsomgeving waar stress een belangrijke factor in mentale gezondheidsproblematiek is zijn stressvrije zones van groot belang.



mens sana
in copore sano



stressvrije
zone



rijke verscheidenheid
aan inspannende en
ontspannende
activiteiten

Ontdekking 4: De voetganger centraal, van geveltuin tot Groene hart



Het gebied bestaat uit veel verschillende 'puzzelstukjes'. De kwaliteit en leefbaarheid daarvan moet niet volledig afhangen van verbindingen naar andere gebieden. Zorg dus per puzzelstuk voor een fijnmazig netwerk waar te voet, op korte afstand maatschappelijke voorzieningen en ontmoetingsplekken toegankelijk zijn. Bijvoorbeeld kunnen er wandelroutes door sportparken worden gelegd, of door de begraafplaats. Op het laagste schaalniveau is het mogelijk en wenselijk routes aan te helen en groene deelgebieden te ontsluiten. Dit komt de beloopbaarheid ten goede.

Bekijk daarbij het groen als een nutsvoorziening en een samenhangend geheel, dat loopt van de woning tot aan de grote landschappelijke structuren en de schaalniveaus verbindt.

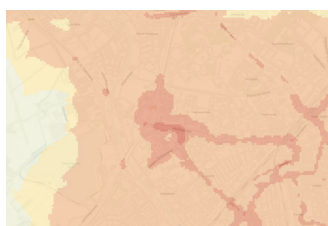


Ontdekking 5: Verzacht de hinderwerking van infrastructuur

Het infra-knooppunt van A44 en N206 is de grootste ruimtelijke barrière in het gebied en zorgt tevens voor de meeste geluidshinder en slechte luchtkwaliteit. Door deze knoop in te pakken en op strategische plekken beter af te schermen, kan voor meer rust en verstilling eromheen worden gezorgd en kan de luchtkwaliteit aanzienlijk verbeteren.



Geluidshinder

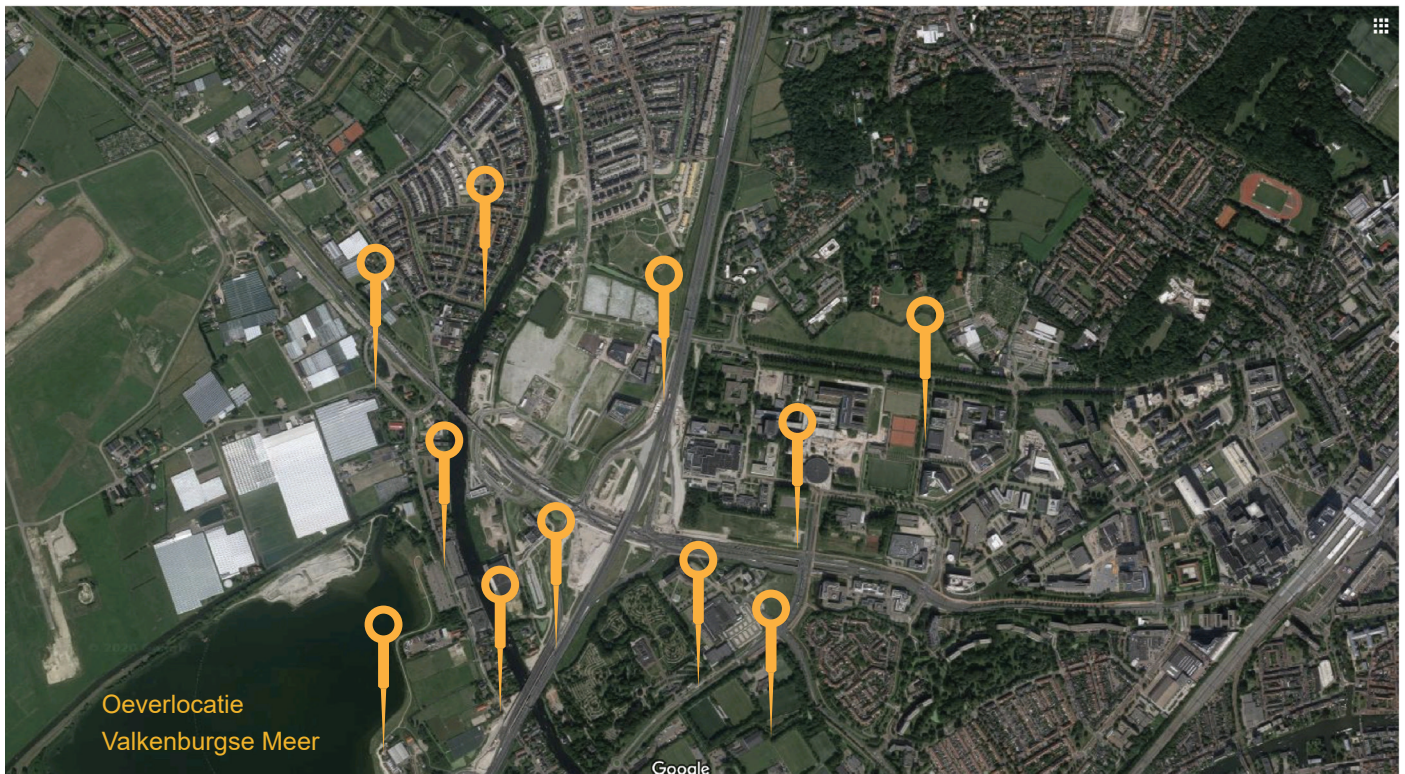


Luchtkwaliteit

Ontdekking 6: Stedenbouwkundige acupunctuur en recreatieve hotspots

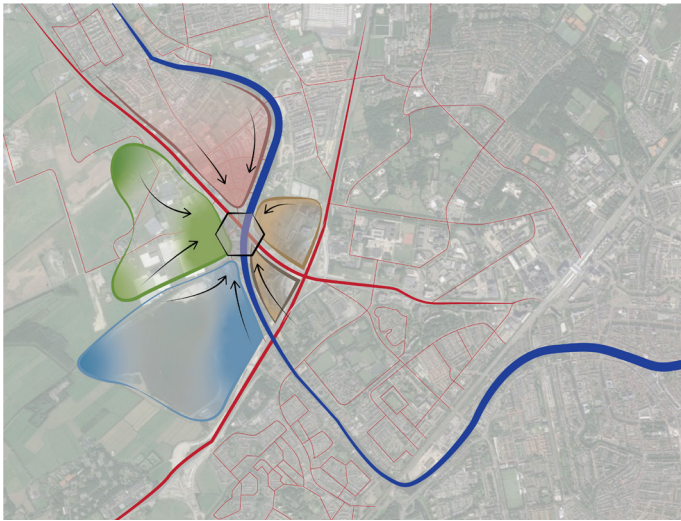
Grote ingrepen zijn lang niet altijd noodzakelijk. Juist kleine, lokale ingrepen kunnen enorme impulsen geven aan een gebied. Denk hierbij aan het plaatsen van bankjes of beweegtoestellen op de juiste plek, het verbeteren van sociale veiligheid door de juiste verlichting en het ruim en veilig maken van (onder-)doorgangen door de grootschalige infrastructuur, of het slim benutten van onbestemde ruimte voor gerichte placemaking.

De noordoostelijke oever van het Valkenburgse meer heeft in de toekomst de potentie een recreatieve hotspot te worden. Tussen de oever en de Oude Rijn zijn nu retailers gevestigd in grote loodsen. Op termijn zou de zone tussen meer en Rijn een kwalitatieve groene ruimte kunnen worden, waar ook verschillende recreatieve routes aanlanden.



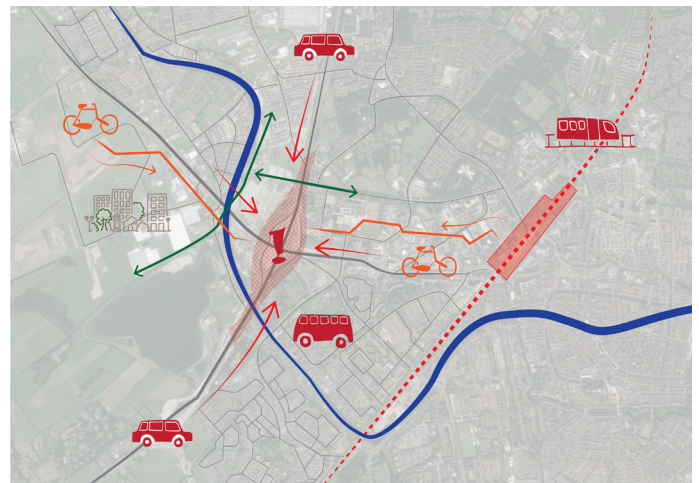
Ontdekking 7: Een centrum dat verbindt

De verregaande verstedelijking van het Hart van Holland is een mogelijkheid voor dit gebied om de centrale ligging beter te benutten, nu de potentie door de omliggende gemeenten steeds meer wordt onderkend. Zo kan een sterke, en kwalitatieve schakel tussen Leiden, Katwijk, Oegstgeest en Wassenaar ontstaan in deze infrastructuurrijke (voormalige) periferie van de verschillende gemeenten.



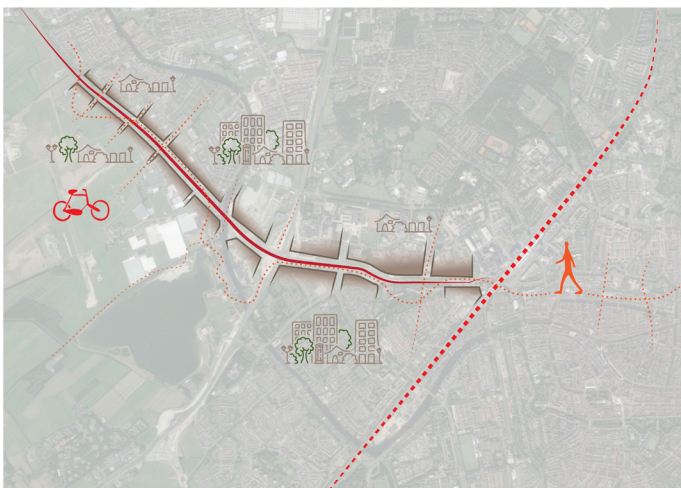
Ontdekking 8: Een transferiumlocatie voor de overstap van de auto naar HOV

Bij de ruimtelijke ordening van dit gebied moet sterk worden ingezet op openbaar vervoer, daar de capaciteit van de N206 geen verdere autogerichte ontwikkeling toelaat. De intensivering van HOV op de route (potentieel in de toekomst door te ontwikkelen tot een variant van de Rijn-gouwelijn) kan dan samen gaan met een transferiumlocatie ter hoogte van de A44 en een autoluwe inrichting van de nieuwe wijken.

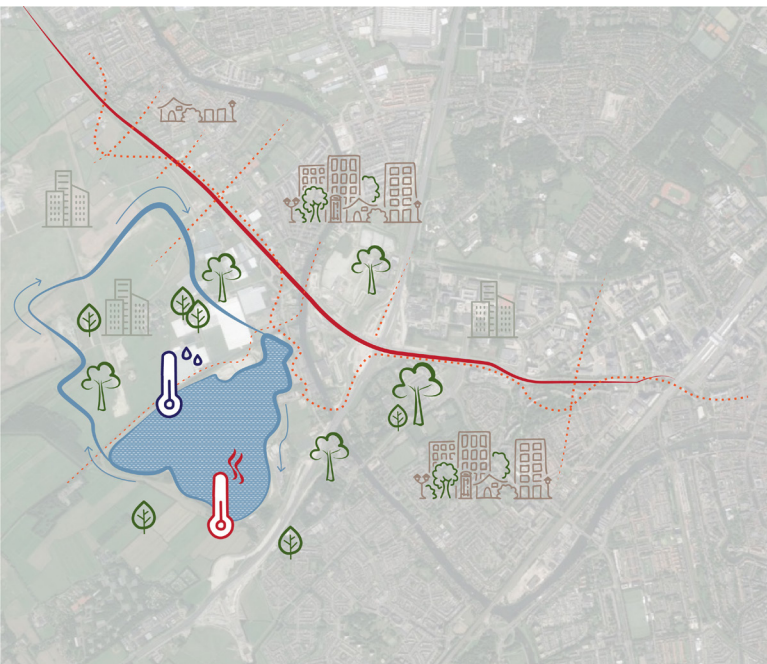


Ontdekking 9: Stadsstraten zorgen voor verblijfskwaliteit

Door de komst van een vrij liggende busbaan kan de N206 samen met de Plesmanlaan een aantrekkelijke multifunctionele route met verblijfskwaliteit worden. Vanaf het station en door de campus van het Bio Science Park is er hoge potentie voor het ontwikkelen van ruimtelijke kwaliteit. Door bebouwing te ontwikkelen die zich richt op deze straten wordt de sociale veiligheid vergroot en wordt de stad als samenhangend geheel ervaren in plaats van een losse verzameling wijken.



Ontdekking 10: Geïntegreerde energie- en groen/blauwe aanpak

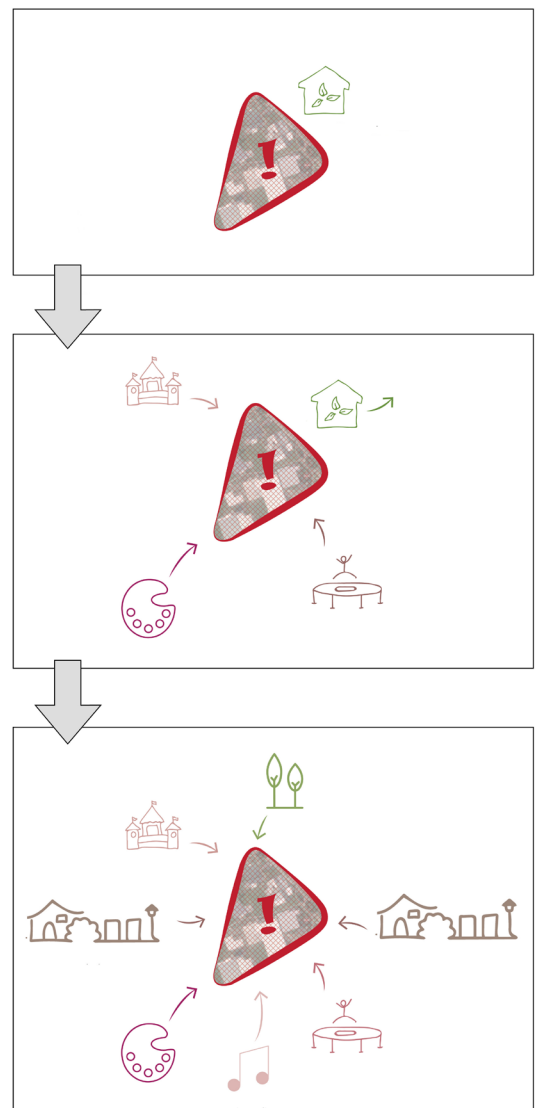


De strategische versterking en integratie van de groen-blauwe structuur in de nieuwe stedelijke ontwikkelingen kan een belangrijke bijdrage leveren aan de energietransitie, die vraagt om een gedegen en strategische aanpak. (Een grootschalige overstap op bijvoorbeeld warmtepompen zou het energienetwerk overbelasten.)

Het Valkenburgse Meer kan wellicht ingezet worden voor actieve koeling, en er liggen kansen deze in de openbare ruimte te integreren. Daarnaast kan het planten van bomen een bijdrage leveren aan de CO₂ opslag en het tegengaan van het heat island effect.

Ontdekking 11: Transformatie van stadsrand naar centrale plek

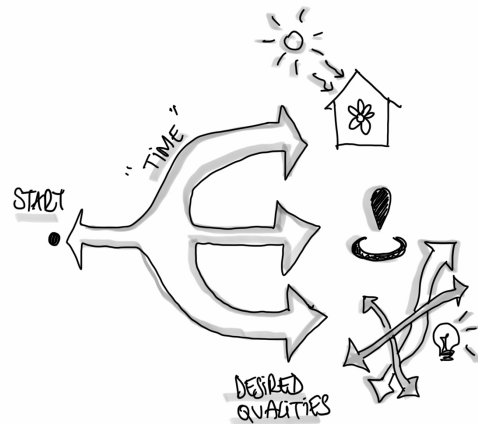
Het kassengebied langs het Valkenburgse meer ligt in het midden van een gebied dat in de nabije toekomst enorm zal verstedelijken. Tegelijkertijd zijn er geen urgente plannen voor de ontwikkeling van deze typische stadsrandfzone. Dit biedt de kans om middels geleidelijke toevoeging van woningen en werkfuncties deze monocultuur te transformeren naar een levendig, flexibel en gemengd gebied.



05 Lessen voor het Hart van Holland van de toekomst

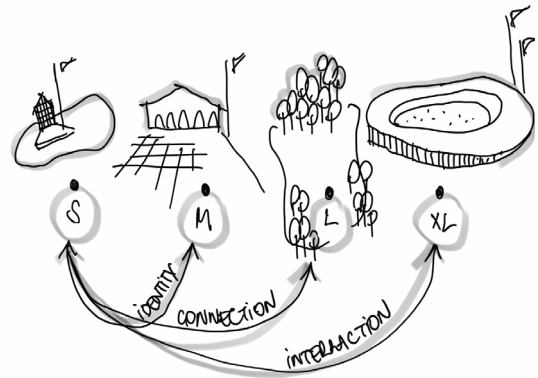
1. Denk aan de langlopende processen en sturing, en zet nu stippen op de horizon

De lange loopduur van deze gebiedsontwikkeling brengt risico's met zich mee. Door nu al te duiden wat de gewenste kwaliteiten zijn, kan er door de tijd heen op worden gestuurd. Eindbeelden voor bijvoorbeeld het bedrijventerrein met kassen, visies op waar bedrijvigheid een plek krijgt in de toekomst of ideeën voor het gebied tussen de A44, de N206 en de Oude Rijn, waar de potentie van de locatie aan het water totaal niet wordt benut, zijn noodzakelijk voor een hart van Hart van Holland met kwaliteit.



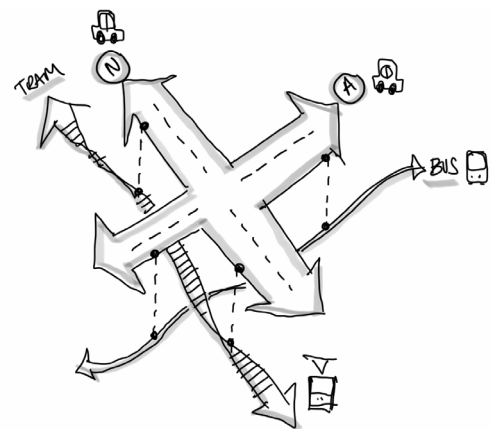
2. Identiteit, interactie en connectie spelen op de verschillende schaalniveaus

Uitgaand van de huidige kwaliteiten (bijvoorbeeld het horecapaviljoen aan het Valkenburgse meer, dat echt een bestemming is in het gebied), kan er op dit lage schaalniveau worden gewerkt aan identiteit. Maar ook op het schaalniveau van de verschillende netwerken is winst te behalen. Door deelgebieden met elkaar te verbinden en te ontsluiten, kan waardevolle nieuwe interactie ontstaan.



3. Neem de mobiliteitsbehoefte integraal mee in de gebiedsontwikkeling

Het gebied wordt nu doorkliefd door infra-bundels die weinig te maken hebben met het verkeer in het gebied zelf, waar de bereikbaarheid op het laagste schaalniveau zelfs ronduit slecht geregeld is. Door de mobiliteitsbehoefte van begin af aan mee te nemen en te blijven afstemmen, en door strategieën voor langzaam verkeer goed te koppelen aan HOV-netwerken, kan de opwaardering van de verkeerssystemen en de overige ontwikkelingen in het Hart van Holland parallel lopen.



4. Het hart van het Hart van Holland kan een iconische plek worden

Als het gebied een status krijgt die meer is dan die van achterkant of stadsrand, kan hier een iconische plek met hoge kwaliteit ontstaan, die de omliggende gemeenten verbindt.

