

Ontwerp-structuurvisie Prinses Beatrixlaan

maart 2011

Deel A
De Visie





Inleiding

1. Ambitie

Voor u ligt de ontwerp-structuurvisie voor de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk. Deze structuurvisie verwoordt en verbeeldt de ambitie voor de herontwikkeling van de Prinses Beatrixlaan en geeft u inzicht in de realisatie van de ambitie.

De op 1 februari 2011 door burgemeester en wethouders vastgestelde haalbaarheidsstudie richt zich op de technische en financiële haalbaarheid van een doeltreffende verkeersafwikkeling op de Prinses Beatrixlaan in combinatie met een kwaliteitsimpuls voor de gebouwde en ongebouwde omgeving. Op 29 maart 2011 spreekt de gemeenteraad zich uit over de haalbaarheid van ambitie voor de Prinses Beatrixlaan.

2. Ruimtelijke vertaling

De ontwerp-structuurvisie die nu voorligt, is de ruimtelijke vertaling van die ambitie en visie op het gebied in een planologisch-juridisch instrument zoals bedoeld in artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening. De ontwerp-structuurvisie Prinses Beatrixlaan is het toetsings- en inspraak kader voor ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen. De ontwerp-structuurvisie legt geen verplichtingen tot verwezenlijking op, maar het bindt vanuit haar kaderstellende functie wel het gemeentebestuur.

Het plangebied voor de structuurvisie voor de Prinses Beatrixlaan loopt globaal vanaf de aansluiting met de rijksweg A4 tot aan de grens met de gemeente Den Haag ter plaatse van de Landgoederenzone. Het plangebied omvat winkelcentrum In de Bogaard (inclusief het Bogaardplein) en de direct aan de Prinses Beatrixlaan gelegen woningen en (voormalige) kantoren.

3. Leeswijzer

De visie (deel A van dit document) beschrijft de ambitie voor het plangebied in 2030 aan de hand van een analyse van de huidige situatie en een beeld van de gewenste toekomstige situatie. De ontwerp-structuurvisie geeft daarmee een wensbeeld en houdt tevens rekening met gemeentelijk beleid op het gebied van onder andere milieu, waterhuishouding en cultuurhistorie. Ook fungeert de ontwerp-structuurvisie als integrale afweging tussen nationale, provinciale, regionale en lokale belangen.

Deel B van de structuurvisie (andere kant van dit document) beschrijft het uitvoeringsprogramma en richt zich op een kortere periode, tot 2020. Het uitvoeringsprogramma geeft aan welke ruimtelijke maatregelen nodig zijn om de ambitie te verwezenlijken. Zo kan de gemeente Rijswijk de regie voeren op de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen. Het uitvoeringsprogramma heeft een directe link met de Rijswijkse Nota Grondbeleid.

In deel C van de ontwerp-structuurvisie onderbouwt de visie op basis van beleid, analyses en onderzoeken, waaronder de uitkomsten van de plan-MER.

4. Relatie met de plan-MER

De ambitie voor de Prinses Beatrixlaan is in de haalbaarheidsstudie ruimtelijk en financieel onderzocht. De milieueffecten van de plannen zijn ook in beeld gebracht. Het document “plan-MER bij de structuurvisie” (DHV, 2011) is onderdeel van deze ontwerp-structuurvisie. Het doel van plan-MER is om de milieugevolgen van het plan in beeld te brengen voordat er een besluit

over genomen wordt. Zo kan het milieubelang volwaardig meegewogen worden in de besluitvorming. Milieu en ruimtelijke ordening gaan in dit proces hand in hand.

Plan-m.e.r.-plicht

Het opstellen van een plan-MER voor de besluitvorming over de Structuurvisie is verplicht volgens de Wet milieubeheer, omdat de Structuurvisie het eerste kaderstellende plan is waarin m.e.r.- (beoordelings)plichtige activiteiten worden vastgelegd. M.e.r.- (beoordelings)plichtige activiteiten zijn activiteiten die een aanzienlijk effect op het milieu kunnen hebben. De m.e.r.- (beoordelings)plichtige activiteit in dit voornemen is een stadsproject (categorie 11.2 van de De lijst van het Besluit m.e.r.). In een stadsproject worden verschillende activiteiten ondernomen, zoals woningbouw of het creëren van bedrijfsruimten, winkelcentra of parkeerterreinen. Het totaal is (indicatief) groter dan 100 hectare (plangebied) en voorziet in meer dan 200.000 m² bedrijfsvloeroppervlakte (incl. parkeervoorzieningen). Stadsprojecten kunnen volgens de Nota van Toelichting een sterke invloed hebben op de lokale milieukwaliteit, waarbij vooral valt te denken aan de benodigde infrastructurele voorzieningen met verkeersaantrekkende werking.

Procedure

Een plan-mer bestaat uit verschillende stappen die ontleend zijn aan voorschriften op grond van artikel 7 van de Wet milieubeheer. Het betreft de volgende stappen:

Stap 1: Openbare kennisgeving

Het bevoegde gezag - in dit geval de gemeenteraad van de gemeente Rijswijk - heeft 15 oktober 2009 kennis gegeven van het voornemen om een structuurvisie vast te stellen. Er is geen gelegenheid gegeven om hierop zienswijzen in te dienen. **PM aanpassen op basis van gegevens Maarten Verrips.**

Stap 2: Reikwijdte en detailniveau plan-MER

Na de publicatie van de openbare kennisgeving is de reikwijdte en het detailniveau van het milieurapport bepaald. Dit is vastgelegd in het Startdocument Plan-m.e.r. Structuurvisie Prinses Beatrixlaan Rijswijk. De reikwijdte geeft aan welke onderwerpen (milieuthema's) worden onderzocht; het detailniveau betreft de diepgang en methode van onderzoek (o.a. beoordelingscriteria). De manier waarop de reikwijdte en het detailniveau worden bepaald, staat vrij.

Stap 3: Raadplegen betrokken bestuursorganen

De gemeente Rijswijk heeft betrokken bestuurlijke instanties om advies gevraagd over de reikwijdte en het detailniveau. Dit zijn organisaties betrokken bij overleg in de planprocedure voor de structuurvisie: de gemeente Den Haag (B&W), de gemeente Westland (B&W), Hoogheemraadschap Delfland en de Veiligheidsregio Haaglanden.

Stap 4: Opstellen plan-MER

Op basis van het Startdocument is dit plan-milieueffectrapport opgesteld. Dit rapport is het centrale onderdeel van de procedure waarin het voornemen en alternatieven worden beoordeeld

op milieueffecten.

Stap 5: Kennisgeving, terinzagelegging en inspraak

Het bevoegde gezag geeft kennis van het plan-MER en het ontwerpplan (voorontwerp structuurvisie) en legt beiden ter inzage. Iedereen kan vanaf [PM invullen Maarten Verrips] gedurende een periode van 6 weken schriftelijk of mondeling een reactie op beide documenten geven. Vanaf deze datum liggen de stukken bij de publieksbalie van de gemeente Rijswijk ter inzage. Schriftelijke zienswijzen kunnen tot genoemde datum door een ieder worden gezonden aan het College van Burgemeester en wethouders. Ook kunnen in deze periode mondelinge zienswijzen worden ingediend na telefonische afspraak.

Stap 6: Raadpleging van de Commissie voor de milieueffectrapportage

De gemeente schakelt in deze fase de Commissie voor de m.e.r. in voor advies. De Commissie beoordeelt dan of het plan-MER voldoende informatie bevat om aan de besluitvorming over de structuurvisie ten grondslag te liggen.

Stap 7: Motiveren over het definitieve plan

De gemeente Rijswijk motiveert in de structuurvisie hoe de uitkomsten van het plan-MER, de inspraakreacties en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. zijn verwerkt in de vastgestelde structuurvisie.

Stap 8: Bekendmaking en mededeling van het plan

Conform de planprocedure maakt de Gemeente de definitieve structuurvisie bekend en legt het ter inzage. Op het plan-MER kan iedereen bezwaar maken. Bij de structuurvisie kunnen alleen insprekers, die hun zienswijze hebben ingebracht tijdens de inspraak (stap 5), bezwaar maken.

Stap 9: Evaluatie milieueffecten na uitvoering

Het bevoegd gezag evalueert de werkelijk optredende milieugevolgen volgens de evaluatieparagraaf van het genomen besluit. Het bevoegd gezag neemt zo nodig aanvullende maatregelen om de gevolgen voor het milieu te beperken.

5. Inspraak en overleg

De documenten ontwerp-structuurvisie en plan-MER liggen gelijktijdig ter inzage van (datum) tot (datum). Op (datum) heeft het college van B&W beide documenten vrijgegeven voor inspraak. Bezwaar en beroep tegen de ontwerp-structuurvisie zijn niet mogelijk. Het indienen van zienswijzen en eventueel beroep is in een later stadium wel mogelijk als de visie wordt vertaald in één of meer bestemmingsplannen. Op basis van de Rijswijkse inspraakverordening volgt het gemeentebestuur een inspraakprocedure en legt het gemeentebestuur verantwoording af over de manier waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van de structuurvisie voor de Prinses Beatrixlaan zijn betrokken.

Naar aanleiding van de zienswijzen en overige reacties wordt een zienswijzenrapportage opgesteld. Tevens worden op enkele andere punten nadere inzichten verwerkt. Zo wordt de

ontwerp-structuurvisie Prinses Beatrixlaan vervolmaakt tot de Structuurvisie Prinses Beatrixlaan, een structuurvisie in de zin van artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening.

In aanvulling op de formele terinzagelegging is de gemeente Rijswijk het afgelopen jaar in gesprek geweest met bewoners, ondernemers, marktpartijen, raadsleden en andere betrokkenen over de plannen in en rond de Prinses Beatrixlaan. Wij nodigen deze partijen van harte uit om ook in de toekomst direct betrokken te blijven bij ontwikkelingen in en rond het gebied. Kortom, wij willen samen met u op weg naar een toekomstbestendig en aantrekkelijk centrumgebied van Rijswijk.

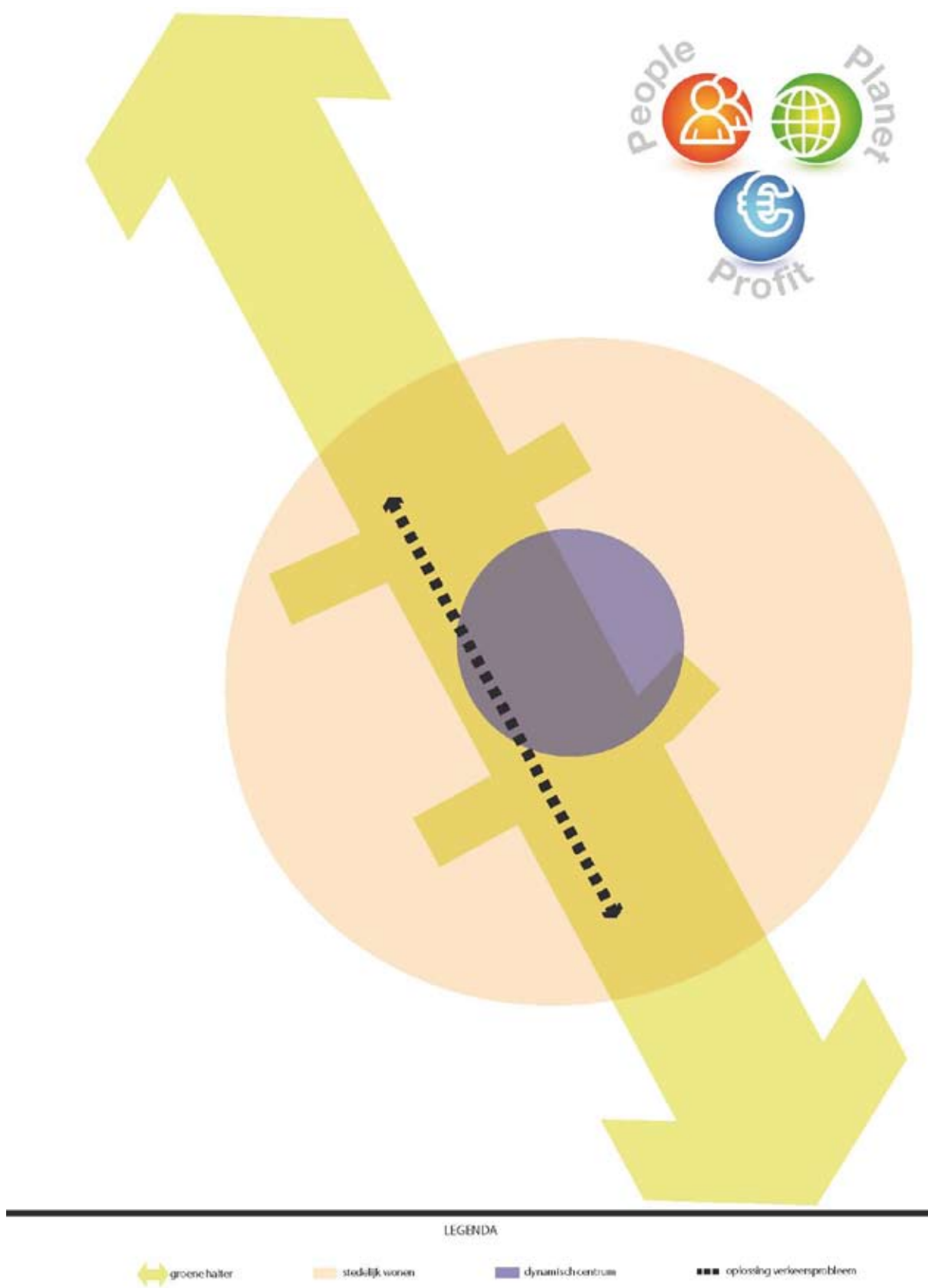
**DEZE RUIMTE LATEN VOOR DE
UITLOOP VOOR DE P.M.**

+ EVENTUEEL FOTO INLOOPAVOND



Inhoudsopgave

1. Analyse	7
1.1. Transformatie	7
1.2. Regionaal beleid	7
1.3. Maatschappelijke trends	7
1.4. Uitkomsten plan-MER	7
2. De Rijswijkse opgave: kansen verzilveren	8
2.1. Ambitieuus maar realistisch	9
2.2. Ruimtelijke kwaliteit	9
2.3. Bereikbaarheid	9
2.4. Lucht en geluid	9
2.5. Winkelcentrum In de Bogaard en het Bogaardplein	9
3. Aanzet tot een ruimtelijk model	11
3.1. Groene Halter	11
3.2. Verkeersoplossing	11
3.3. Levendig winkelcentrum	11
3.4. HBG	11
3.5. Duurzame gebiedsontwikkeling	12
4. De integrale visie	14
4.1. Eisen en ambities	14
4.2. Oplossingsrichtingen per deelgebied	14
4.3. Oplossingsrichtingen Bogaardplein/In den Bogaard	19
4.4. Oplossingsrichtingen parkeervoorzieningen	20
4.5. Vertaling in structuurvisiekaart	21
4.6. Afweging en conclusie	26





1. Analyse

1.1. Transformatie

Rijswijk is een bijzondere stad. De stad kenmerkt zich door karakteristieke woonwijken, de Plaspoelpolder, een oud centrum en nieuw centrum en niet te vergeten fraaie stadsparken. Met vooraanstaande projecten als Rijswijk-Zuid en Eikelenburg raakt Rijswijk aan het einde van haar fysieke uitbreidingsmogelijkheden. De opgave voor Rijswijk concentreert zich steeds meer op de bestaande omgeving. De verwachting is dat enkele van de woonwijken langs de Prinses Beatrixlaan de komende decennia een transformatie zullen ondergaan.

1.2. Regionaal beleid

Het verstedelijkingsprogramma Zuidvleugel 2010-2020 legt de focus op binnenstedelijk bouwen. Dit programma concludeert dat de veranderende bevolkingssamenstelling ervoor zorgt dat de vraag naar wonen in de stad groeit en specifiek de vraag naar groenstedelijk wonen. De Zuidvleugelstrategie spreekt over een integrale verdichtingopgave met woningbouw rondom openbaar vervoer locaties (stedenbaan) met focus op echte centrumlocaties. Ook de structuurvisie Randstad 2040 zet in op krachtige en duurzame steden. Daarbij onderstreept deze structuurvisie de noodzaak van compacte verstedelijking in bestaande stedelijke gebieden en bevestigt de betekenis van de stedelijke centra voor de omliggende regio en het belang van regionale bereikbaarheid.

1.3. Maatschappelijke trends

In deel C van deze structuurvisie is een aantal maatschappelijke ontwikkelingen geschetst, die niet alleen in Rijswijk maar in heel Nederland als belangrijke trends kunnen worden beschouwd. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om vergrijzing en de hieraan gepaard gaande verandering in de behoeften in wonen en recreëren, maar ook om de toegenomen mobiliteit en de samenhang met duurzaamheid en klimaatbestendigheid. Deze trends werken in meer of mindere mate door in het gebied waar deze structuurvisie voor geldt. Daar waar nodig en/of mogelijk wordt hierop ingespeeld.

1.4. Uitkomsten plan-MER

De parallel aan de ontwerp-structuurvisie opgestelde plan-MER geeft aan dat.





2. De Rijswijkse opgave: kansen verzilveren

2.1. Ambitieuw maar realistisch

In het plangebied komt een aantal ruimtelijke, verkeerskundige en milieukundige knelpunten samen. In dit gebied liggen tevens kansen om het wonen, werken en recreëren er aangenamer en makkelijker te maken. De uitdaging bestaat erin de knelpunten op te lossen en gelijktijdig de kansen te verzilveren. Dit is alleen mogelijk als het gebied integraal wordt benaderd. Verder is het van belang “met het hoofd in de wolken maar met beide benen op de grond” te staan. Dat wil zeggen dat een hoge ambitie gepaard moet gaan aan een realistisch, uitvoerbaar plan. Deze structuurvisie geeft daar invulling aan door in dit hoofdstuk de ambitie te schetsen – zoals ook schematisch verbeeld in de kaart “ambitie” - en via een structuurvisiekaart die bestaat uit de twee kaartbladen “basis” en “optimaal”, te komen tot een uitvoeringsdeel (B) waarin is aangegeven hoe de ambitie ook gerealiseerd kan worden.

2.2. Ruimtelijke kwaliteit

De Prinses Beatrixlaan is nu en in de toekomst een belangrijke verkeersader in Rijswijk. De weg zorgt voor de afwikkeling van het verkeer door en in de stad. De Prinses Beatrixlaan vormt een spil in de centrumfunctie van winkelcentrum In de Bogaard. Ook ontsluit en doorkruist de weg een gebied met een hoge verstedelijkingspotentie. De Prinses Beatrixlaan vormt op dit moment een ruimtelijke barrière in het stedelijk gebied, vooral tussen de woonwijk Steenvoorde-Noord en winkelcentrum In de Bogaard en in de Landgoederenzone. De barrièrewerking wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door het drukke verkeer en de uitgestrekte parkeerterreinen in de middenberm. De Prinses Beatrixlaan heeft daarnaast een zeer matige ruimtelijke kwaliteit.

2.3. Bereikbaarheid

De druk op de Prinses Beatrixlaan groeit door de verwachte toename van het aantal inwoners van Rijswijk (+ 13.000), het aantal arbeidsplaatsen (+ 5.000) en de autonome groei van de mobiliteit. Voor de Prinses Beatrixlaan wordt een toename van het totale autoverkeer van 30% verwacht in 2020. Uit het dynamische verkeersmodel dat voor de haalbaarheidsstudie is gemaakt, blijkt dat het verkeer in het plangebied, zonder infrastructurele ingrepen, tussen nu en 2020 vastloopt.

2.4. Lucht en geluid

Het aandeel doorgaand verkeer op de Prinses Beatrixlaan is relatief groot. Het gemotoriseerd autoverkeer op de Prinses Beatrixlaan zorgt nu al voor een overschrijding van de normen voor geluid en luchtkwaliteit bij aangrenzende woningen. Door de toename van de verkeersintensiteiten neemt de geluidsbelasting van 2009 naar 2020 gemiddeld toe met 1,5 dB. Hierdoor zal de geluidsbelasting op een aanzienlijk deel van de aan de Prinses Beatrixlaan grenzende bebouwing de norm overschrijden in 2020. Door het schoner worden van het wagenpark is de verwachting dat in 2020 aan de normen voor luchtkwaliteit wordt voldaan ondanks de toename van de verkeersintensiteit.



2.5. Winkelcentrum In de Bogaard en het Bogaardplein

Winkelcentrum In de Bogaard is een belangrijk regionaal winkelcentrum. In de huidige situatie is In de Bogaard een winkelcentrum dat monofunctioneel is opgezet maar goed functioneert. Verschraving van het winkelaanbod en leegstand dreigt in de toekomst. Dit, in combinatie met een veranderende behoefte van de consument ten aanzien van winkelcentra vraagt om een structurele aanpak van het winkelcentrum, zowel fysiek als qua aanbod. De ambities voor het winkelcentrum reiken ver, namelijk In de Bogaard als levendig stedelijk centrumgebied. In de huidige situatie is het winkelcentrum buiten de openingstijden van de winkels nagenoeg verlaten. Het naastgelegen Bogaardplein komt onvoldoende tegemoet aan de gewenste functie als stadsplein in Rijswijk. Dit ligt mede aan de afmetingen van het plein en de windbelasting op het plein. De opgave voor het winkelcentrum en het Bogaardplein ligt er in ervoor te zorgen dat ook in de toekomst dit centrum goed blijft functioneren om voor de omgeving een belangrijke economische en functionele drager te kunnen blijven.

De ambitie is het winkelcentrum In de Bogaard te ontwikkelen tot een multifunctioneel woon-, winkel- en vermaakscentrum. De bedoeling is het aanbod te differentiëren en het gebied om te vormen tot een levendig stedelijk centrumgebied, waar niet alleen overdag publiek is, maar waar ook 's avonds gezellig druk is, omdat er op uitgaansgebied voldoende te beleven is. Een uitgekristalliseerd recreatief en vermaaksprogramma - ook wel "leisure" genoemd - met een veelzijdig aanbod aan horecagelegenheden in en rondom In den Bogaard moet hiervoor zorgen. Gekoppeld aan deze opgave kan de woonfunctie worden geïntensiveerd door ruimte te bieden aan het ontwikkelen van nieuwe woongebouwen op het winkelcentrum. Aldus wordt ook langs deze weg tegemoetgekomen aan de wens het stedelijk wonen op een hoger plan te tillen.





3. Aanzet tot een ruimtelijk model

3.1. Groene Halter

De ligging van de Prinses Beatrixlaan geeft bij uitstek de kans op een verbinding tussen de stadsparken van Rijswijk: de Landgoederenzone en de stadsparkenzone. En, in aansluiting op de realisatie van Rijswijk-Zuid, een verbinding tussen het zuidelijk en noordelijk deel van Rijswijk.

De uitdaging is nu de landgoederenzone met de parken te verbinden door een “Groene Halter”. Binnen dit concept wordt de Prinses Beatrixlaan omgevormd tot een lineaire groenzone van formaat om de Prinses Beatrixlaan, met behoud van de (regionale) verkeersfunctie, te transformeren in een groene verbindingszone tussen de Landgoederenzone en de Stadsparkenzone in Rijswijk. Naast de verbindende functie tussen de twee grootschalige groenzones vervlecht de Groene Halter ook op kleinere schaal het groen van de wijken met het grootstedelijke groen. Het concept “De Groene Halter” - dat ook bestuurlijk als ambitie is onderschreven - beoogt onder meer het hele wegtracé een krachtige kwalitatieve impuls te geven. Dit betekent een sterke impuls voor de (groene) leefomgeving van de woningen langs het tracé, voor winkelcentrum In de Bogaard, voor de oversteekbaarheid van het tracé voor langzaam verkeer, voor de entreefunctie van de Prinses Beatrixlaan bij de aansluiting met rijksweg A4 en voor de gebruiksmogelijkheden van de omliggende gebieden.

Het centrumgebied van de Prinses Beatrixlaan biedt kansen voor hoogbouw, zeker als ingestoken wordt op de specifieke wensen van doelgroepen zoals ouderen en er aandacht is voor luxe woningen voor “expats”. Het gebied biedt een aantrekkelijk woonmilieu dat aanvullend is op het momenteel in ontwikkeling zijnde woonmilieu in Rijswijk Zuid. Daarbij is van belang dat de woonkwaliteit in een dergelijke stedelijke omgeving niet alleen nauw samenhangt met de woning zelf maar vooral met de woonomgeving of het woonmilieu. Deze wordt een stuk (be)leefbaarder als het groen een prominente rol krijgt in de inrichting van het gebied. Zodoende sluiten de Groene Halter en de verdichtingsopgave perfect op elkaar aan.

3.2. Verkeersoplossing

De tijd is aangebroken om de negatieve invloed van het verkeer op de Prinses Beatrixlaan om te buigen naar een kans voor Rijswijk. Daarvoor is de afgelopen twee jaren met subsidie van en in samenwerking met het Stadsgewest Haaglanden onderzocht op welke manier de verkeersafwikkeling op de Prinses Beatrixlaan beter kan worden en hoe de verkeersoplossing zodanig ruimtelijk kan worden ingebed dat de Prinses Beatrixlaan en het direct aangrenzende gebied een ware kwaliteitsimpuls krijgt.

3.3. Levendig winkelcentrum

Een andere oriëntatie op het gebied –verbinden van strategische groengebieden in de stad- in combinatie met de wens van een levendig winkelcentrum In de Bogaard met een echt stadsplein gaven de inspiratie voor het model van de ‘Groene Halter’. In deze visie is de Prinses Beatrixlaan in de toekomst een as met een groene verblijfskwaliteit die Steenvoorde-Noord, Steenvoorde-Zuid en winkelcentrum In de Bogaard met elkaar verbindt.

3.4. HBG

Nog voordat deze plannen het levenslicht zagen, was bekend dat het idee bestond om het voormalige gebouw van de Hollandse Beton Groep (HBG locatie) een transformatie te laten ondergaan van kantoor naar woningbouwlocatie.

Al deze ingrediënten gaven het gemeentebestuur van Rijswijk de inspiratie en motivatie om de plannen voor de Prinses Beatrixlaan concreter te maken en daarover met bewoners, bedrijven, winkeliers, raadsleden en andere (regionale) partners actief in gesprek te gaan.

3.5. Duurzame gebiedsontwikkeling

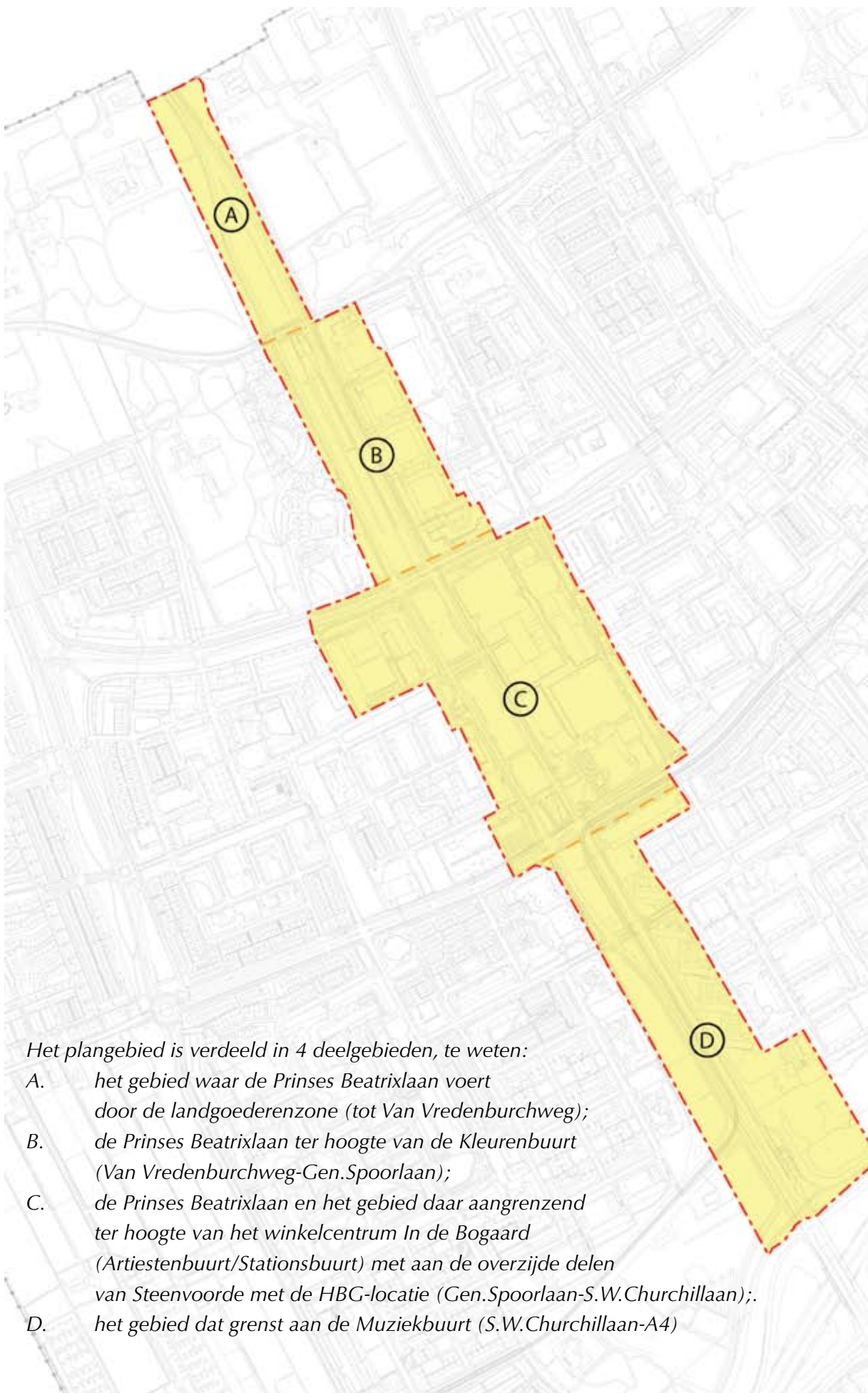
De Prinses Beatrixlaan moet in alle opzichten een duurzame gebiedsontwikkeling zijn. De duurzame elementen worden van meet af aan in de planvorming meegenomen. Rijswijk wil in de verschillende deelplannen hier ook op systematische en zorgvuldige wijze concreet invulling aan geven. Duurzaamheid is ook analoog aan hoge kwaliteit. Voor de Prinses Beatrixlaan betekent deze ambitie niet alleen het hoogwaardig ontwikkelen van nieuwe projecten, maar ook het versterken van de bestaande kwaliteiten. Duurzaamheid grijpt daarmee in op bijna alle aspecten van het plan. Rijswijk streeft daarin de volgende ambities na:

- **Groen op vele fronten inzetten.** De betekenis van een groene omgeving gaat verder dan een aantrekkelijk aankleding en recreatief gebruik. Het groen wordt ingezet voor de ecologische kwaliteit, de bestrijding en compensatie van milieuhinder en voor de demping van extreme klimatologische effecten en geluid. In aansluiting op de bestaande groengebieden kan de rijke geschiedenis van het gebied als inspiratiebron worden opgepakt.
- **Meer wonen in het centrum mogelijk maken, gericht op specifieke doelgroepen.** Zodoende kan de gemeente inspelen op een veranderende bevolkingssamenstelling en woonwensen. In combinatie met het wonen moet er meer diversiteit aan voorzieningen worden gerealiseerd in en rondom In de Bogaard en het Bogaardplein om zo de verblijfsduur van mensen in het gebied verlengen. Het gebied moet leefbaar en veilig zijn. Duurzaamheid grijpt niet alleen in op de fysieke omgeving, maar ook de sociale omstandigheden bepalen de levensvatbaarheid van een woongebied. Zorg voor sociale cohesie en veiligheid maken deel uit van de verdere planvorming en het beheer, ook tijdens de ontwikkelfase.
- **Mobiliteit milieubewust organiseren.** Het centrumgebied van de Prinses Beatrixlaan, rondom In de Bogaard, is een goed bereikbaar knooppunt in stedelijk gebied. Het knooppunt wordt ontsloten via autoverbindingen met de Rijksweg A4 en de binnenring van Den Haag, het stedenbaan NS-station Rijswijk, een tramverbinding en diverse buslijnen. Juist op dit soort knooppunten heeft het samenwerkingsverband Zuidvleugel de doelstelling ruimtelijke ontwikkelingen te laten plaatsvinden. De ligging van de Prinses Beatrixlaan midden in een stedelijke omgeving biedt ook kansen tot optimaal gebruik van fiets en openbaar vervoer. De inrichting van (de openbare ruimte rondom) de nieuwe woongebieden en het interne vervoersnetwerk worden daar op afgestemd. Het parkeren krijgt met het oog op de kwaliteit van de openbare ruimte bijzondere aandacht met innovatieve oplossingen.



- **Milieukwaliteiten optimaliseren.** De Prinses Beatrixlaan ontkomt niet aan de milieueffecten van verkeer. Door zonering, afschermende maatregelen en compensatie moet de woonkwaliteit per saldo van hoogstaand niveau worden. Op basis van de plan-MER zal hieraan nader invulling worden gegeven.

Een duurzame gebiedsontwikkeling bereik je niet op papier. Rijswijk gaat haar ambities delen en uitwerken met betrokken en deskundige instanties. Dat is door de verwevenheid van veel componenten en belangen een complexe opgave. Er moet worden gewerkt aan commitment en draagvlak bij de mede-ontwikkellende partijen én bij de toekomstige gebruikers. Daar wordt de aanpak van de planuitwerking en de communicatie op gericht.



Het plangebied is verdeeld in 4 deelgebieden, te weten:

- A. het gebied waar de Prinses Beatrixlaan voert door de landgoederenzone (tot Van Vredenburgweg);*
- B. de Prinses Beatrixlaan ter hoogte van de Kleurenbuurt (Van Vredenburgweg-Gen.Spoorlaan);*
- C. de Prinses Beatrixlaan en het gebied daar aangrenzend ter hoogte van het winkelcentrum In de Bogaard (Artiestenbuurt/Stationsbuurt) met aan de overzijde delen van Steenvoorde met de HBG-locatie (Gen.Spoorlaan-S.W.Churchillaan);.*
- D. het gebied dat grenst aan de Muziekbuit (S.W.Churchillaan-A4)*



4. De integrale visie

4.1. Eisen en ambities

Door burgemeester en wethouders zijn in mei 2010 de harde en zachte uitgangspunten voor de structuurvisie voor de Prinses Beatrixlaan vastgesteld. Deze zijn hieronder kort weergegeven.

Harde uitgangspunten (minimale vereisten):

- Ontwikkeling van een groene verbindingszone (Groene Halter) tussen Landgoederenzone en Stadsparkzone
- Versterken c.q. handhaven van de functie van de Prinses Beatrixlaan als lokale en regionale verkeersader
- Versterken van de functie van In de Bogaard als economische centrum door het optimaliseren van de functies en bereikbaarheid van het centrum
- Verbeteren van de leefomgeving voor aanliggende woningen en gebruiksmogelijkheden van omliggende gebieden;
- Realiseren van voldoende parkeergelegenheid in aantrekkelijke gebouwde voorzieningen
- Een financieel-economisch haalbaar project, waarbij de planhorizon reikt tot 2030, en de uitvoeringsparagraaf tot 2020

Zachte uitgangspunten (ambities)

- Het betreft een hoogwaardig, gebiedsoverstijgend en innovatief project, waarin verkeerskundige en stedenbouwkundige doelstellingen tegelijkertijd worden gehaald.
- Duurzaamheid is speerpunt bij alle ontwikkelingen.
- Versterken van de woonfunctie voor specifieke doelgroepen in het centrumgebied.
- Vergroten van de diversiteit aan voorzieningen in en rond In de Bogaard/Bogaardplein.
- Versterken van de entreefunctie voor Rijswijk nabij rijksweg A4.
- Verbeteren oversteekbaarheid van de Prinses Beatrixlaan voor langzaam verkeer.
- Gestreefd wordt naar maximaal maatschappelijk draagvlak.

4.2. Oplossingsrichtingen per deelgebied

Verschillende opgaven

Het plangebied van de ontwerp-structuurvisie is overeenkomstig de haalbaarheidsstudie onderverdeeld in vier deelgebieden met verschillende opgaven voor de toekomst. Binnen de bandbreedte van de structuurvisie zijn meerdere oplossingsrichtingen denkbaar. Hieronder worden de oplossingsrichtingen geschetst die in de haalbaarheidsstudie zijn beschreven (en getoetst) en zo aan de wieg hebben gestaan van deze structuurvisie. Overeenkomstig de haalbaarheidsstudie wordt de nummering van noord naar zuid aangehouden.

Deel A: Oplossingsrichtingen deelgebied landgoederenzone

Een overkluizing over de Prinses Beatrixlaan ter hoogte van de Landgoederenzone is een stedenbouwkundig en landschappelijk aantrekkelijke mogelijkheid om de twee delen van de zone hoogwaardig te verbinden. De hoogwaardige verbinding zal functioneren als ecologische verbinding en als recreatieve route tussen de twee verschillende delen.

3D impressie Prinses Beatrixlaan deelgebied B



Deel B: Oplossingsrichtingen deelgebied Van Vredenburgweg – Gen. Spoorlaan

Met een overkluizing over de Prinses Beatrixlaan tussen de Van Vredenburgweg en Generaal Spoorlaan wordt de Groene Halter doorgeleid naar de Landgoederenzone. Met het oog op het minimaliseren van de geluidsbelasting en het geheel opheffen van de barrièrewerking is het samenbrengen van de rijstroken in beide richtingen onder de overkluizing aantrekkelijk. De overkluizing schermt het aanliggende woongebied af van het autoverkeer terwijl de gebruikers van de weg het vrije zicht houden op de Groene Halter en dit ervaren als een aaneengesloten groengebied.

De parkeerplaatsen bij de woongebouwen aan de Prinses Beatrixlaan zijn op dit moment al overdekt. Door deze dekken te voorzien van beplanting kunnen deze naadloos aansluiten op de overkluizing en zo een geheel vormen. Hiermee ontstaat een aantrekkelijk groen gebied dat grotendeels voor recreatieve functies benut kan worden. Op maaiveld ontstaat eveneens een groot aaneengesloten groen gebied. Waterpartijen maken het gebied nog aantrekkelijker en lossen tegelijkertijd deels de bestaande wateropgave op. De koppen van de woongebouwen zijn nu blinde gevels. Een optie is kopgebouwen te realiseren waarin aantrekkelijke nieuwe appartementen worden gerealiseerd met uitzicht over de Groene Halter.

Bovenstaande oplossingsrichting is een optimaal eindbeeld. Als eerste stap richting dit eindbeeld is het mogelijk te kiezen voor een eenvoudiger oplossing. Als gekozen wordt voor het model met de korte tunnel zullen de rijbanen zoals in de huidige situatie uit elkaar blijven liggen. Een eenvoudige oplossing daarbij is het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt en versterken van de groene kwaliteit van de middenberm met bomenrijen. Als gekozen wordt voor de lange tunnel zullen de rijbanen in ieder geval in het gedeelte nabij de Spoorlaan naast

elkaar liggen. Er kan voor gekozen worden de rijbanen niet tegen de hoogbouw aan onder een overkluizing te leggen maar juist aan de overzijde. Er ontstaat dan een ruime groene zone tussen de hoogbouw en de weg, die een mooie verbinding vormt met de Landgoederenzone. De woningen aan de overzijde zijn met een geluidswal afgeschermd van de Prinses Beatrixlaan. De woningen zijn bovendien gericht op de Landgoederenzone met de Prinses Beatrixlaan aan de achterzijde. Deze bewoners blijven dus een prettig woonmilieu ervaren.

Deel C: Oplossingsrichtingen deelgebied Gen. Spoorlaan – S.W. Churchillaan)

Twee modellen

Bij het zoeken naar mogelijke oplossingen voor dit deelgebied is vastgesteld dat op de kruising Prinses Beatrixlaan-Sir Winston Churchilllaan zoveel verkeer rijdt in 2020, dat afwikkeling via maaiveld niet mogelijk is, ook niet met extra opstelvakken. Een ongelijkvloerse oplossing is nodig. Een ongelijkvloerse kruising met de Sir Winston Churchilllaan betekent met het oog op een acceptabele verkeersafwikkeling in 2020 dat ook de Admiraal Helfrichsingel een ongelijkvloerse kruising krijgt. Gegeven de ambities ten aanzien van nieuw te realiseren vastgoed in het gebied, is ook een ongelijkvloerse kruising met de Generaal Spoorlaan noodzakelijk.

In eerste instantie is gezocht naar oplossingsrichtingen waarbij zowel het doorgaand verkeer, het lokale verkeer als het parkeerverkeer in dit deelgebied zoveel mogelijk gescheiden zijn en zoveel mogelijk onder de grond. Hierbij zijn diverse oplossingsrichtingen onderzocht.

Uit het onderzoek naar oplossingsrichtingen zijn twee modellen ontwikkeld die een aantrekkelijk en haalbaar toekomstperspectief bieden voor dit deelgebied. Deze modellen gaan uit van het zoveel mogelijk ondergronds brengen van doorgaand verkeer en het op maaiveld afwikkelen van het overige verkeer. Daarnaast beogen deze modellen maximale invulling te geven aan de verstedelijkings-ambities, het realiseren van een kwalitatief hoogwaardige invulling van de openbare ruimte en het ontwikkelen van In de Bogaard en omgeving tot een levendig stedelijk centrum.



3D impressie Prinses Beatrixlaan tpv In de Bogaard



profiel C1 - korte tunnel



plantekening - korte tunnel basis



verkeersmodel - korte tunnel

- snelweg A4
- doorgaande hoofdwegen (doorgaand verkeer)
- ontsluitingswegen (bestemmingsverkeer)
- parkeerontsluiting
- tunnel
- ... trambaan

Basismodel korte tunnel

Dit model gaat uit van het onderbrengen van het doorgaande verkeer in een korte tunnel die vóór de Admiraal Helfrichsingel naar beneden gaat en na de Sir Winston Churchilllaan weer bovenkomt. Het lokale en parkeerverkeer blijft daarbij op maaiveld, aan weerszijden van de tunnel. De gelijkvloerse kruising en brede middenberm bij de Generaal Spoorlaan blijven bestaan. Het verkeer op maaiveld wordt overkluisd. Door deze verkeerskundige oplossing verdwijnt de huidige middenberm op de Prinses Beatrixlaan tussen de Sir Winston Churchilllaan en de Prinses Irenelaan en ontstaat de gewenste ontwikkelingsruimte voor de Groene Halter, uitbreiding van winkelcentrum In de Bogaard en nieuw programma. Voor winkelcentrum In de Bogaard schept dit model de kans om uit te breiden naar de zijde van de Prinses Beatrixlaan en zo tweezijdig bewinkeling mogelijk te maken aan een autovrije winkelstraat. Hiermee ontstaat een aantrekkelijke looproute door In de Bogaard in de vorm van een 8.

Door de overkluizing van de Beatrixlaan in het middengebied ontstaat een groot groen gebied. Dit vormt de basis voor duurzame ontwikkeling en biedt mogelijkheden voor recreatieve functies. Er ontstaat een prachtige groene verbinding met Steenvoorde Noord en de overkluizing zal tevens als geluidsafscherming dienst doen voor de naastgelegen woon- en kantoorgebouwen. Deze transformatie maakt een verdere verstedelijking in deze zone mogelijk. Het nieuwe stadspark op niveau versterkt de leefbaarheid van het gebied en maakt hoogstedelijk wonen hier mogelijk. Ook het winkelcentrum kan met de uitbreidingsmogelijkheid en het dakpark verder ontwikkelen als hoogwaardig centrum.



profiel C1 - lange tunnel



plantekening - lange tunnel basis



verkeersmodel - lange tunnel

- snelweg A4
- doorgaande hoofdwegen (doorgaand verkeer)
- ontsluitingswegen (bestemmingsverkeer)
- parkeerontsluiting
- tunnel
- trambaan

Basismodel lange tunnel

Dit model gaat uit van het onderbrengen van het doorgaande verkeer in een lange tunnel die eveneens vóór de Admiraal Helfrichsingel naar beneden gaat, maar pas na de Generaal Spoorlaan bovenkomt. Het lokale en parkeerverkeer blijft op maaiveld, bovenop de tunnel, en wordt pas na de kruising met de Generaal Spoorlaan samengevoegd met het verkeer uit de tunnel. Het verkeer op maaiveld kan optioneel worden overkluisd. Door deze verkeerskundige oplossing verdwijnt de huidige middenberm op de Prinses Beatrixlaan in zijn geheel en ontstaat ontwikkelingsruimte voor winkelcentrum In de Bogaard en nieuw programma zoals beschreven bij model 1.

3D impressie Prinses Beatrixlaan deelgebied D



Deel D: Oplossingsrichtingen deelgebied S.W. Churchilllaan – Rijksweg A4

Metamorfose

Het gebied tussen de Sir Winston Churchilllaan en Rijksweg A4 ondergaat in de nieuwe situatie een metamorfose. De intensiteit van het verkeer op de Prinses Beatrixlaan is op dit gedeelte het hoogst en wordt met de bouw van een overkluizing grotendeels aan het zicht onttrokken. De overkluizing wordt zo uitgevoerd dat de weggebruikers zicht houden op de Groene Halter. De overkluizing wordt een groene veranda en als opgetild maaiveld verlengd tot in de wijk. Dit biedt de mogelijkheid om ook het parkeren van een groen dak te voorzien. Door het opheffen van de geluidshinder en met de oriëntatie op het groene gebied is het mogelijk om de kopkanten van de flats uit te breiden met nieuwe appartementen in het groen. Een hoogwaardige overkluizing in dit deelgebied maakt het mogelijk een hoge ruimtelijke kwaliteit te realiseren, de hoge geluidsbelasting op de woningen in de Muziekbuit op te heffen en de woonwijken Steenvoorde Zuid en de Muziekbuit via een groene recreatieve gebruikszone te verbinden.

In de zone zelf bestaat ruimte voor het realiseren van kleine clusters met woningen. Deze worden zodanig ingepast dat zij enerzijds kunnen fungeren als geluidsbuiter voor de woningen in Steenvoorde-Zuid terwijl anderzijds de nadruk blijft liggen op groene ruimte.

Bovenstaande oplossingsrichting is een optimaal eindbeeld. Als eerste stap richting dit eindbeeld is het mogelijk te kiezen voor een eenvoudiger oplossing. Deze oplossing gaat uit van het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt. Daarbij worden veel bomen in het gebied aangeplant, specifiek in de middenberm van de Prinses Beatrixlaan om de Groene Halter in dit deelgebied gestalte te geven. Dit betekent ook dat vanuit de naastgelegen flats de weg aan het zicht wordt onttrokken en een groen uitzicht ontstaat.

Oplossingsrichtingen buiten het kader

In de haalbaarheidsstudie is ook gekeken naar een extra aansluiting van Steenvoorde Zuid en de Muziekbuurthoek op de Prinses Beatrixlaan nabij de Rijksweg A4. Het achterliggende idee hierbij is dat de verkeersintensiteit op de kruisingen met de Sir Winston Churchilllaan en Admiraal Helfrichsingel afneemt doordat verkeer uit de genoemde woonwijken via de nieuwe aansluiting de Prinses Beatrixlaan bereikt. De studie wijst uit dat deze extra aansluiting de doorstroming op de Prinses Beatrixlaan zeer beperkt en een aantrekkende werking op sluipverkeer door deze woonwijken heeft. Daarmee vormen deze aansluitingen geen duurzame oplossing voor de geschetste problematiek.

4.3. Oplossingsrichtingen Bogaardplein/In den Bogaard

Bogaardplein

Met het oog op het beter laten functioneren van het Bogaardplein als levendig stadsplein is het aantrekkelijk een gebouw te realiseren op het plein aan de kant van de Prinses Beatrixlaan. Dit gebouw verkleint het plein, vermindert de windbelasting op het plein en kan als landmark dienen voor het gebied. Tegelijkertijd biedt het gebouw kansen op het toevoegen van een nieuwe leisure functie aan het gebied. Door in het gebouw deze leisure functie te combineren met bovengrondse parkeervoorzieningen wordt tevens een deel van de parkeeropgave hier relatief goedkoop opgelost. Bovenstaande oplossingsrichting wordt versterkt door (horeca) voorzieningen en woningen aan het plein toe te voegen in de as langs de Sir Winston Churchilllaan. Door deze oplossingsrichting ontstaat een intiemer plein waar het prettig verblijven is en waar bovendien meer levendigheid zal ontstaan door de toegevoegde functies. Punt van nader onderzoek en overleg met de omwonenden zijn de hoogte en omvang van deze gebouwen en de inpasping in de omgeving.

Programma In de Bogaard

Een groene overkluizing over de Prinses Beatrixlaan geeft een stevige impuls aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied In de Bogaard. Om het gebied nog meer te transformeren tot een levendig stedelijk gebied zal programma worden toegevoegd, zowel winkels als voorzieningen en een ruime hoeveelheid woningen. Met name de wanden aan de noord- en zuidzijde van de Prinses Beatrixlaan bieden hiervoor kansen.

In de noordelijke wand is ruimte voor detailhandel met de voorzijde gericht op In de Bogaard, en voor woningen. De woningen worden in woontorens gerealiseerd die uitkijken over de groene overkluizingen. Tussen de nieuwe detailhandel en de verkeersstromen op de Prinses Beatrixlaan is ruimte voor het realiseren van een expeditiestraat en bovengrondse parkeervoorzieningen. Beide kunnen onder de groene overkluizing worden gerealiseerd.

In de zuidelijke wand staan momenteel kantoorgebouwen die voor een groot deel niet meer in gebruik zijn. Op deze plekken kan de mogelijkheid worden geboden om te transformeren naar wonen, eventueel in combinatie met voorzieningen.

Het dak van In de Bogaard is nu nog een vlakte van zwart bitumen. Door een combinatie van groene sedum beplanting en zonnecellen ontstaat hier een aantrekkelijk daklandschap. In het huidige gebied van In de Bogaard kunnen woningen (bijvoorbeeld kleine woontorens) worden toegevoegd die over dit landschap uitkijken.

De toe te voegen woningen in het gebied zullen hoofdzakelijk appartementen zijn die kunnen inspelen op de behoefte aan hoogstedelijk wonen en wonen in een groene omgeving. Anderzijds kunnen ze ook behoefte aan ouderenwoningen en expat woningen faciliteren. Bovenstaande leidt indicatief tot een toe te voegen programma van 17.500 m² BVO aan detailhandel en (leisure)voorzieningen en **circa ... woningen**. Tegelijkertijd verdwijnt voor circa 40.000 m² aan kantoorfuncties uit het gebied. Hiermee wordt ingespeeld op het grote overschot aan kantoorruimte in de regio en de woonbehoefte van de komende decennia voor de Zuidvleugel.

4.4. Oplossingsrichtingen parkeervoorzieningen

Bij het herinrichten van de Prinses Beatrixlaan volgens bovenstaande modellen (korte en lange tunnel) zullen de parkeerplaatsen in de middenberm verdwijnen. Dit betekent dat circa 1.000 parkeerplaatsen elders in het gebied zullen moeten worden gecompenseerd. Daarnaast wordt voorzien dat programma wordt toegevoegd op het gebied van wonen en voorzieningen. Ook hieraan verbonden zullen parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. Naast bovengenoemde 1.000 parkeerplaatsen is in de studie gerekend met het realiseren van nog eens 1.500. Voor deze 2.500 parkeerplaatsen worden drie opties benoemd:

1. bovengronds in parkeergarages met meerdere verdiepingen; Hierbij wordt met name gedacht aan het uitbreiden van parkeergarage P4 naast V&D en het toevoegen van parkeerplaatsen aan het gebouw met leisure functie op het Bogaardplein.
2. bovengronds op de Prinses Beatrixlaan onder een overkluizing (1 tot 3 parkeerlagen) evenwijdig aan winkelcentrum in de Bogaard. Op de overkluizing zijn recreatieve functies mogelijk.
3. ondergronds onder de Prinses Beatrixlaan (1 of 2 parkeerlagen) evenwijdig aan winkelcentrum in de Bogaard.

Hierbij geldt dat optie 3 circa 1,5 keer zo duur is per parkeerplaats als optie 1 en optie 2. Uiteraard is het ook mogelijk een combinatie van de genoemde opties te realiseren. In de parkeeropgave is nog geen rekening gehouden met eventueel dubbelgebruik. Hierdoor zou het aantal benodigde parkeerplaatsen lager kunnen zijn dan hier becijferd.

Het lijkt sowieso aantrekkelijk om, vooruitlopend op het realiseren van een basismodel, reeds de parkeergebouwen te realiseren. Dit maakt het mogelijk de parkeerplaatsen in de middenberm van de Prinses Beatrixlaan te verwijderen en te vervangen door een hoogwaardiger invulling van de openbare ruimte.

4.5. Vertaling in structuurvisiekaart

Basisvarianten met opties

Uit het voorgaande blijkt dat er voor de verkeersoplossing twee basismodellen zijn: de korte en de lange tunnel. Verder wordt een aantal opties genoemd. Samengevat zijn de volgende opties aan de basismodellen toegevoegd:

- 1. Een groen viaduct in de Landgoederenzone;
- 2. Overkluizingen en daaraan gekoppeld woningen tussen de Generaal Spoorlaan en de Van Vredenburgweg. De overkluizingen kunnen dusdanig uitgevoerd worden waardoor beplanting met struiken in een grondlaag mogelijk is. De overkluizingen kunnen ook in een lichtere constructie worden uitgevoerd die alleen beloopbaar is;
- 3. Overkluizingen en daaraan gekoppeld woningen tussen de Sir Winston Churchilllaan en de rijksweg A4. De overkluizingen kunnen dusdanig uitgevoerd worden waardoor beplanting met struiken in een grondlaagmogelijk is. De overkluizingen kunnen ook in een lichtere constructie worden uitgevoerd die alleen beloopbaar is;
- 4. Geen overkluizingen. Dit is alleen mogelijk in het basismodel lange tunnel. Aandachtspunt hierbij is het voldoen aan de geluidsnormen. Zonder maatregelen aan de gevels of op de Prinses Beatrixlaan is voldoen aan de geluidsnormen mogelijk lastig. Voor het basismodel korte tunnel is de overkluizing noodzakelijk om aan de geluidsnormen te voldoen en de stedenbouwkundige ambities in te vullen;
- 5. Woningen op In de Bogaard;
- 6. Parkeerplaatsen onder de overkluizing als aanvulling op bestaande parkeergebouwen en een nieuw te bouwen parkeergebouw.

De twee basisvarianten en de opties zien er schematisch weergegeven als volgt uit.

Modellen	Basis	Opties
Korte tunnel	Korte tunnel basis	Korte tunnel met opties
Lange tunnel	Lange tunnel basis	Lange tunnel met opties

De ontwerp-structuurvisie geeft de ruimte aan het gehele spectrum van mogelijkheden. De structuurvisiekaart bestaat daarom uit twee kaartbeelden: De basiskaart verbeeldt de minimaal vereiste maatregelen. Het kaartbeeld met opties verbeeldt het ideale eindbeeld (ambitie, inclusief basis). De varianten korte tunnel en lange tunnel zijn zowel op de kaart met opties als op de basiskaart aangegeven. Hieronder zal kort worden aangegeven wat de betekenis en reikwijdte is van de verschillende legenda-eenheden.

BESTAAND

Plangebied

Het plangebied van de structuurvisie komt overeen met het plangebied uit de haalbaarheidsstudie. Het studiegebied (uit de haalbaarheidsstudie) is geen onderdeel van de structuurvisie. Voorts is van belang dat de ontwikkelingen die mogelijk profiteren van de ontwikkelingen ter plaatse van de Prinses Beatrixlaan elders in de gemeente, ook een relatie hebben met het plangebied in de sfeer van kostenverhaal (zie deel B).

Bestaand spoor

Het bestaande spoor is ter oriëntatie opgenomen en om het belang van de nabijheid van het station de onderschrijven.

Bestaande ontsluiting

De aanduiding bestaande ontsluiting is gegeven aan die wegen die van belang zijn voor de reconstructie van de Prinses Beatrixlaan.

BASIS

Groene Halter

De groene pijl verbeeldt het uitgangspunt van het concept Groene Halter. De groene verbindingzone wordt een primair onderdeel van de gemeentelijke groene hoofdstructuur waardoor groen verblijfsgebied gekoppeld wordt aan de aanliggende wijken.

De groene verbindingzone heeft een grote betekenis voor de aangrenzende bebouwing als parkrandzone, maakt verbindingen mogelijk en biedt mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen in de eerste lijnsbebouwing. Het uitgangspunt van "Groene Halter" biedt een kans om het oostelijke en westelijke deel van het gebied te verbinden waarbij de Prinses Beatrixlaan als hoofdverkeersverbinding geen barrière meer vormt. Het thema "Groene Halter" vormt de basis voor de gebiedsontwikkeling van de Prinses Beatrixlaan. Alle oplossingen zijn daarom gericht op het versterken van de groene ruimte.

Nieuwe ontsluiting (maaiveld)

Deze aanduiding geeft de nieuwe ontsluiting aan op maaiveld in twee varianten, namelijk de ontsluiting behorende bij het basismodel korte tunnel en die bij het basismodel lange tunnel.

Tunnel

In het basismodel korte tunnel wordt het doorgaande verkeer onderbracht in een korte tunnel die vóór de Admiraal Helfrichsingel naar beneden gaat en na de Sir Winston Churchilllaan weer bovenkomt.

Het basismodel lange tunnel gaat uit van het onderbrengen van het doorgaande verkeer in een lange tunnel die eveneens vóór de Admiraal Helfrichsingel naar beneden gaat, maar pas na de Generaal Spoorlaan bovenkomt. Bij de variant korte tunnel wordt het lokale verkeer op een aparte rijbaan aan weerszijden van de tunnel afgewikkeld en aangetakt op de genoemde haaks op de Prinses Beatrixlaan gelegen wegen. Bij de variant lange tunnel gebeurt dit door de rijbanen op de tunnel te leggen.

Overkluizing

De overkluizing in het middengebied (deelgebied C) wordt zowel in de basisvarianten als in de varianten met opties mogelijk gemaakt. De overkluizing in deelgebieden B en D is optioneel. Als de overkluizing daar wordt gerealiseerd, is ter hoogte van die overkluizing ook wonen in het groen mogelijk. Helemaal geen overkluizing realiseren is alleen een optie in het basismodel lange tunnel. Aandachtspunt bij deze optie is het nog kunnen voldoen aan de geluidsnormen. Zonder maatregelen aan de gevels of op de Prinses Beatrixlaan is voldoen aan de geluidsnormen mogelijk lastig. Voor het basismodel korte tunnel is de overkluizing noodzakelijk om aan de geluidsnormering te voldoen en de stedenbouwkundige ambities in te vullen.

Multifunctionele zone (basis)

Om de auto's op de kunnen vangen, die nu in de middenberm parkeren, vermeerderd met de extra auto's die op de nieuwe functies afkomen, is een gebouwde parkeervoorziening gepland. In de variant met de korte tunnel betreft het één brede laag parkeren met (deels) daaronder winkels en daarboven een woontoren. Bij de variant met de lange tunnel is een smallere, maar in twee lagen gebouwde parkeervoorziening mogelijk langs die tunnel. Daarnaast (en parallel daaraan) is een laag met winkels voorzien, waarboven woontorens mogelijk zijn.

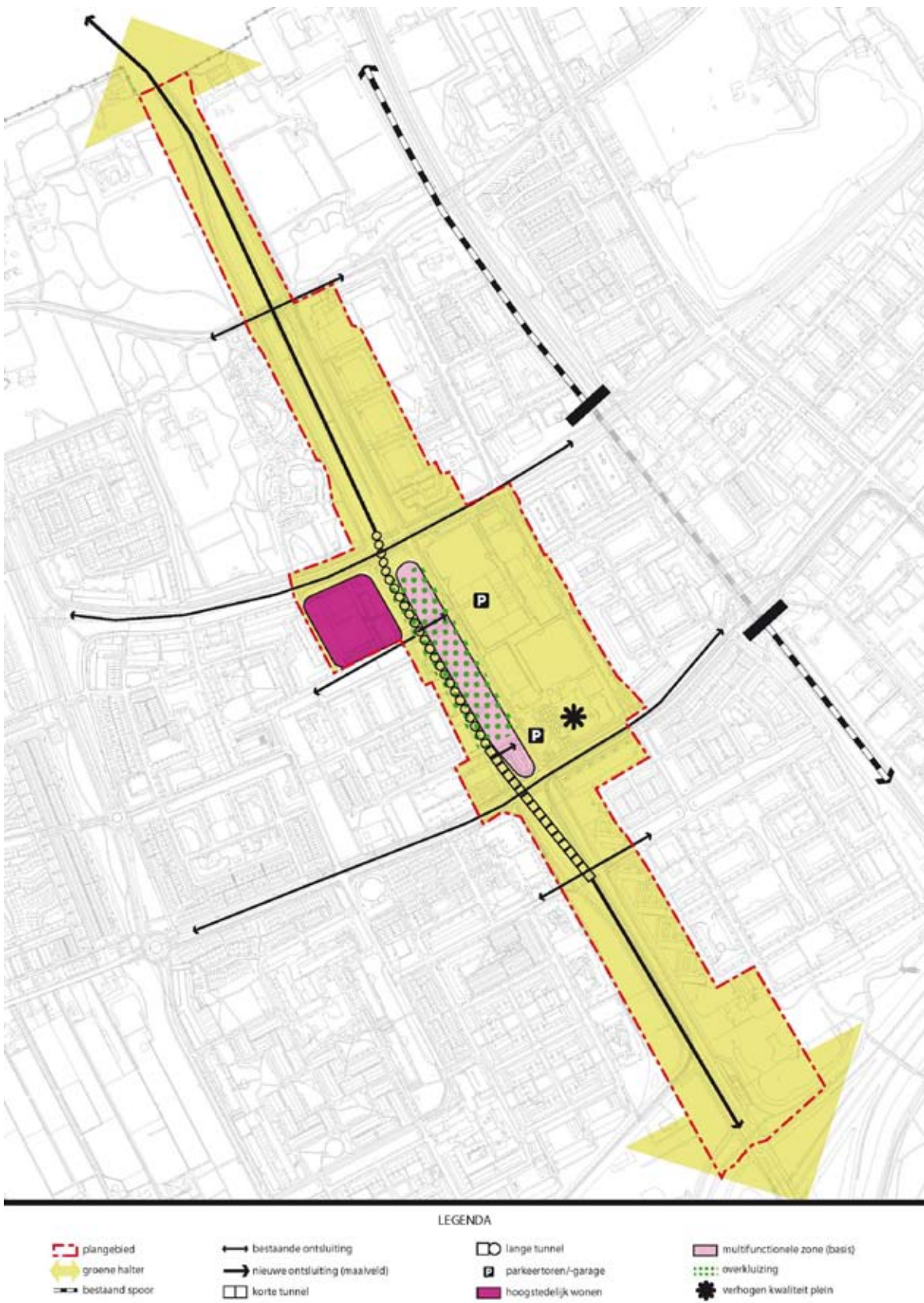
Hoogstedelijk wonen

Deze aanduiding heeft betrekking op de HBG-locatie. Hier wordt uitgegaan van hoogstedelijk wonen in appartementencomplexen met voorzieningen op de beganegrond. Overigens betekent dit niet dat de woningbouw elders in het plangebied niet hoogstedelijk is.

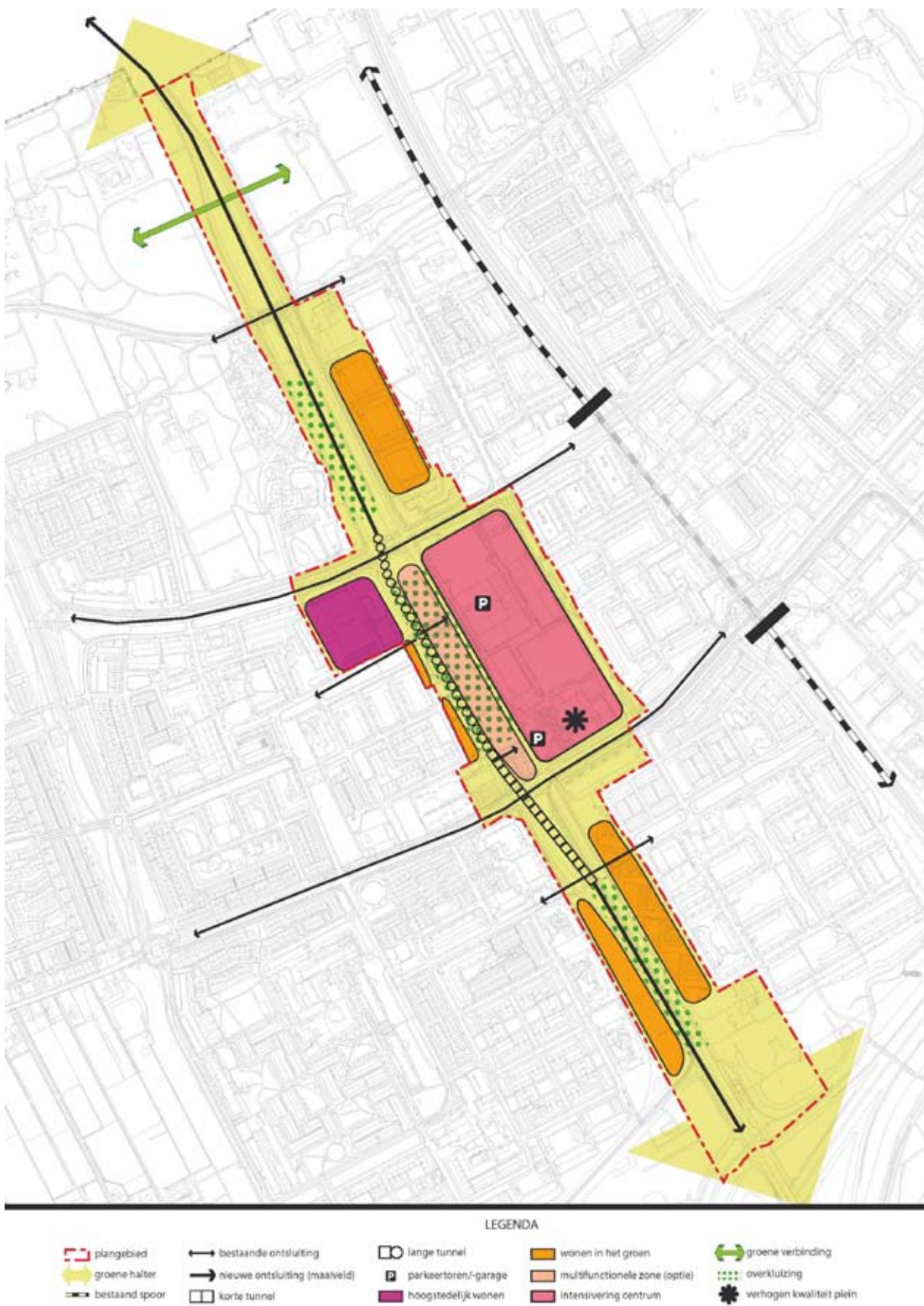
Parkeertoren/-garage

Op twee plekken is een parkeertoren annex –garage mogelijk. In het geval van de toren aan het Bogaardplein kan dit gebouw worden gecombineerd met “leisure”-activiteiten.

Basis



Opties



OPTIES

Groene verbinding

Het gaat hier om een ecoduct over de Prinses Beatrixlaan ten behoeve van flora en fauna. Het ecoduct verbindt het Park Overvoorde met het Kruisvaarderspark.

Wonen in het groen

Zowel in deelgebied B als in deelgebied D is wonen in het groen mogelijk, maar alleen indien ook de overkluizing wordt gerealiseerd.

Overkluizing

Zoals aangegeven onder basis wordt de overkluizing in het middengebied (deelgebied C) zowel in de basisvarianten als in de varianten met opties mogelijk gemaakt. De overkluizing in deelgebieden B en D is optioneel. Als de overkluizing daar wordt gerealiseerd, is ter hoogte van die overkluizing ook wonen in het groen mogelijk. De overkluizingen kunnen zwaar uitgevoerd worden waardoor beplanting met struiken mogelijk is. Het is ook mogelijk een lichte constructie te kiezen die alleen beloopbaar is.

Ondergrondse passage

Een deel van de gebouwde parkeervoorziening kan ook ondergronds worden gerealiseerd.

Intensivering centrum

Ter plaatse van de gronden met deze aanduiding is binnen randvoorwaarden (ruimtelijke en functionele) intensivering van de bebouwing mogelijk. Dit kan worden bereikt door op enkele plekken extra woonverdiepingen bovenop het winkelcentrum te realiseren. Ook langs het Bogaardplein kan nieuwe hoogbouw worden gerealiseerd. Intensivering van bebouwing mag niet ten koste gaan van het bestaande percentage groen en water. Indicatief bestaat het toe te voegen programma uit 17.500 m² bvo aan detailhandel en (leisure)voorzieningen en **circa xxx woningen**. Daarentegen verdwijnt circa 40.000 m² aan kantoorruimte in het gebied.

Verhogen kwaliteit plein

Met dit symbool is aangegeven dat het Bogaardplein beter moet functioneren als levendig stadsplein. Dit kan worden bereikt door op het plein aan de kant van de Prinses Beatrixlaan een gebouw te realiseren dat het plein verkleint, de windbelasting vermindert en als landmark kan dienen. Verder kunnen woningen en (horeca)voorzieningen aan het plein worden toegevoegd aan de kant van de Winston Churchillaan.

4.6. Afweging en conclusie

In het kader van de structuurvisie is nog geen keuze gemaakt voor een van de modellen. Wel kan worden aangegeven dat in de afweging de volgende aspecten zouden moeten worden betrokken: bereikbaarheid, stedenbouwkundige ontwikkeling, milieuaspecten, duurzaamheid, techniek, bouwtijd en overlast en fasering.

Welke keuze uiteindelijk gemaakt wordt, hangt af van de weging van deze aspecten.

Van belang is dat de ontwerp-structuurvisie de ruimte geeft aan het gehele spectrum van mogelijkheden.