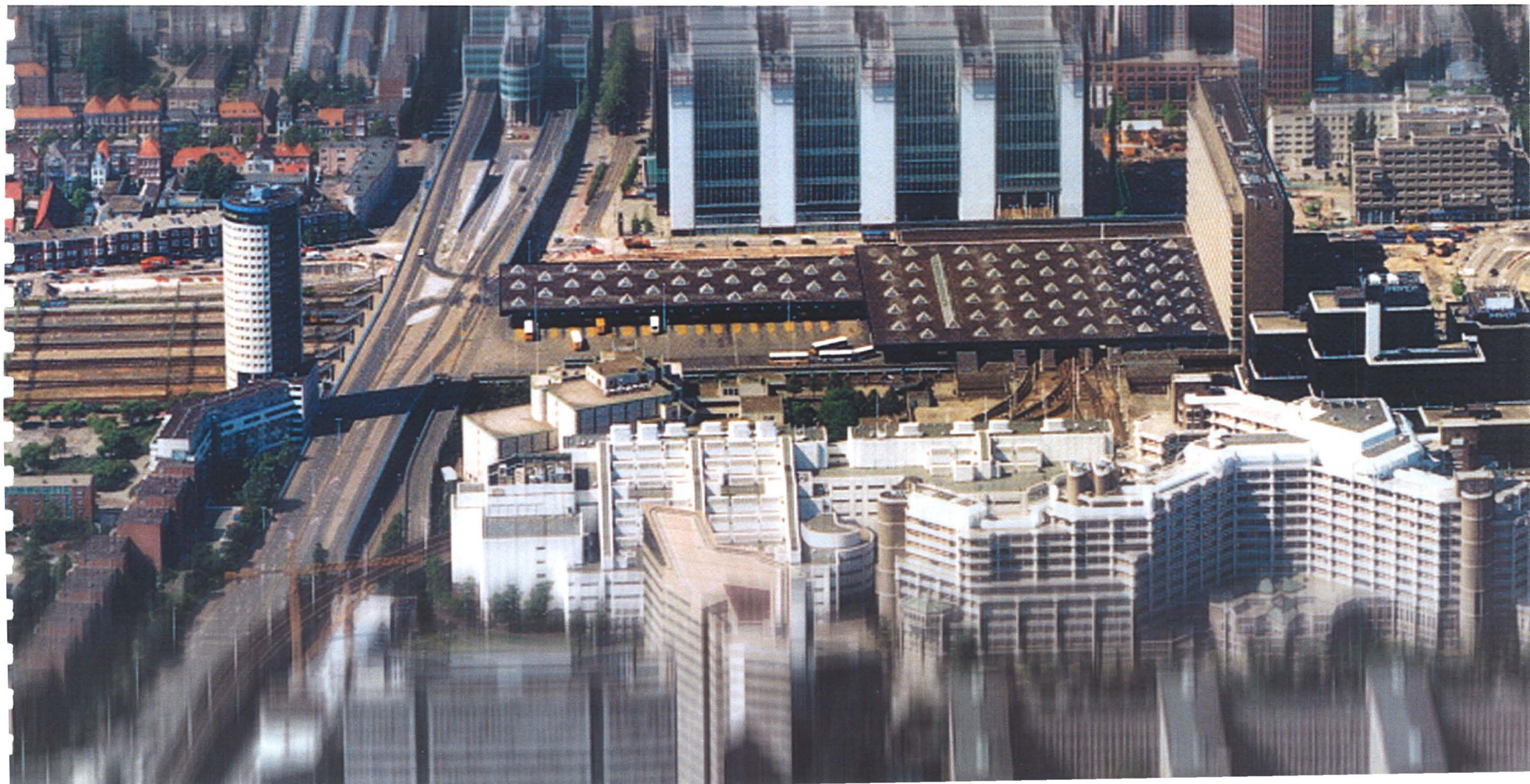


Bijlage

# Masterplan Den Haag Nieuw Centraal

februari 2003

1452-33 B





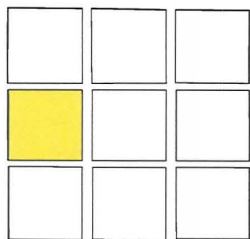
## Inhoudsopgave

|                                                |          |
|------------------------------------------------|----------|
| <b>Deelstudies</b>                             | <b>5</b> |
| Deelstudies Masterplan Den Haag Nieuw Centraal | 7        |
| Centrale Hal OV-terminal                       | 9        |
| Koningin Julianaplein                          | 15       |
| Overbouwing busplatform                        | 25       |
| Prins Bernhardviaduct                          | 27       |
| Anna van Buerenplein                           | 31       |
| Boulevard van het actuele verleden             | 35       |
| Babylon                                        | 37       |

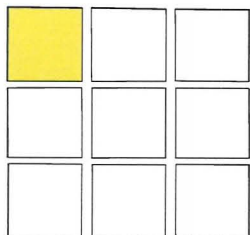


# Deelstudies

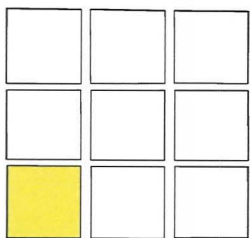




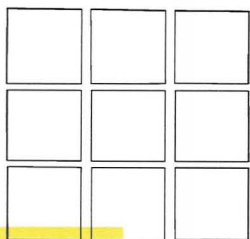
Centrale hal



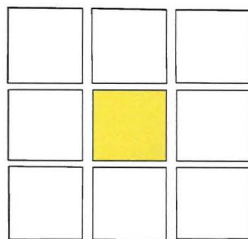
KJ-plein



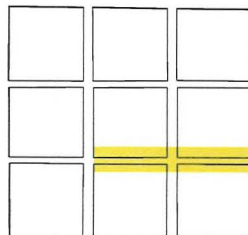
Busplatform



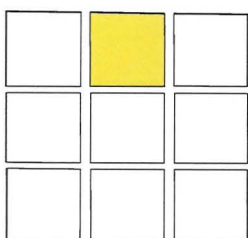
Prins Bernhardviaduct



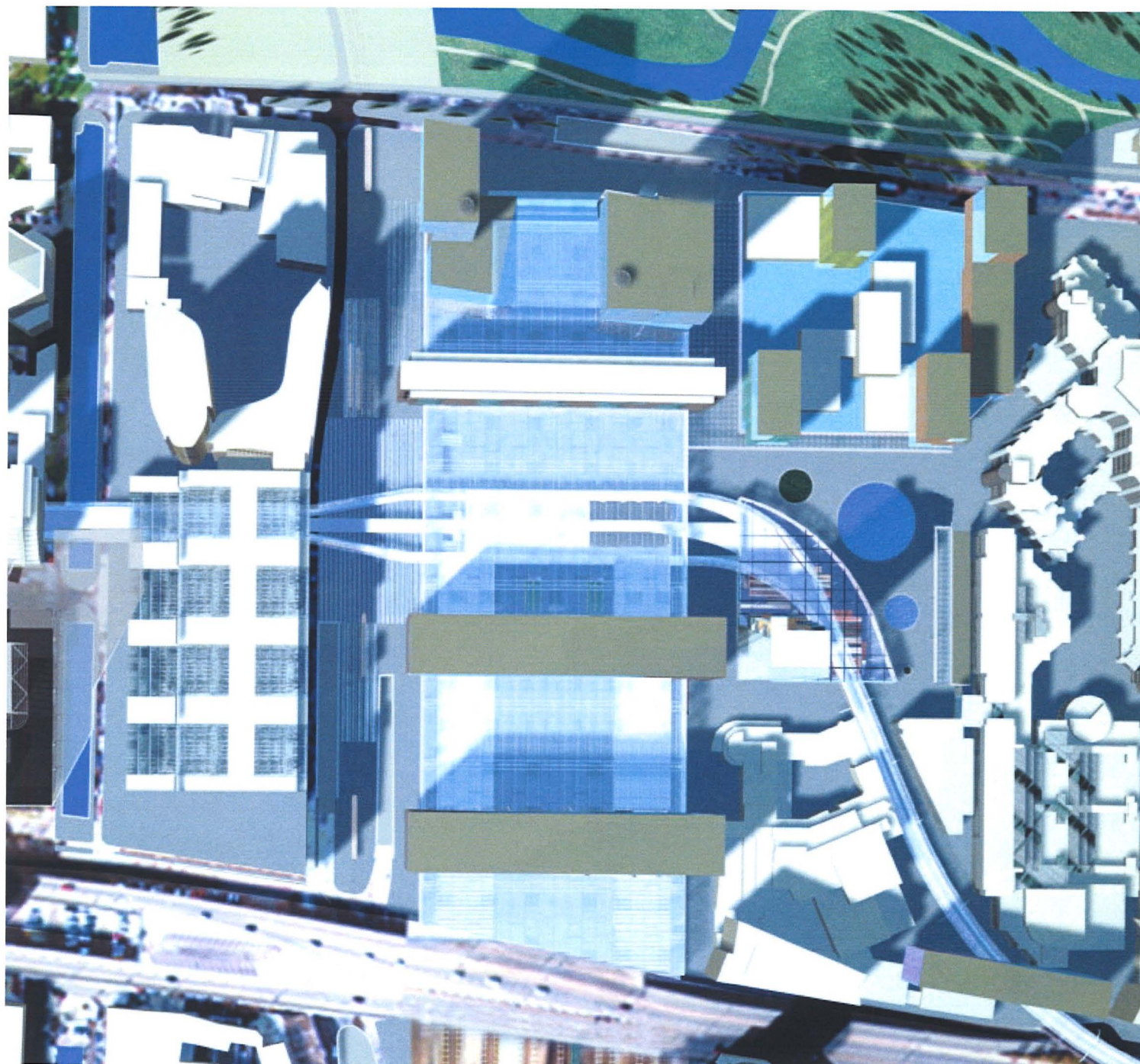
Anna van Buerenplein



Boulevard



Babylon



## Deelstudies Masterplan Den Haag Nieuw Centraal

Nieuw Centraal gezien als schakel in de ontwikkelingen van Nieuw Centrum en als de start van de ontwikkelingen in de richting van de Centrale Zone bevat als eerste centrale opgave de OV-terminal als knooppunt in de netwerken van de diverse modaliteiten, en de relatie van het station met de stad, regio en verder. De tweede centrale opgave in Nieuw Centraal is het creëren van het Anna van Buerenplein als het voornaamste planelement in de route lopend van het Beatrixkwartier en de Theresiastraat naar het station en verder. Het plein vormt de voorwaarde voor de verdichting van het gebied er omheen

In dit bijlageboek bij het Masterplan Den Haag Nieuw Centraal wordt een aantal deelstudies behandeld. Allereerst wordt gesteld wat de aanleiding/opgave geweest is voor de verrichtte studie, vervolgens worden kort de resultaten toegelicht en aangegeven welke conclusies daaruit voor het Masterplan getrokken zijn.

De deelstudies moeten telkens in het licht gezien worden van bovenstaande genoemde centrale opgaven en daarnaast het stedenbouwkundige raamwerk welke gevormd wordt door de drie routes: presentatieroute, transitoroute en auto-regioroute.



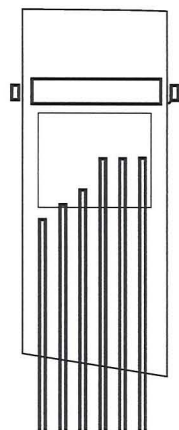
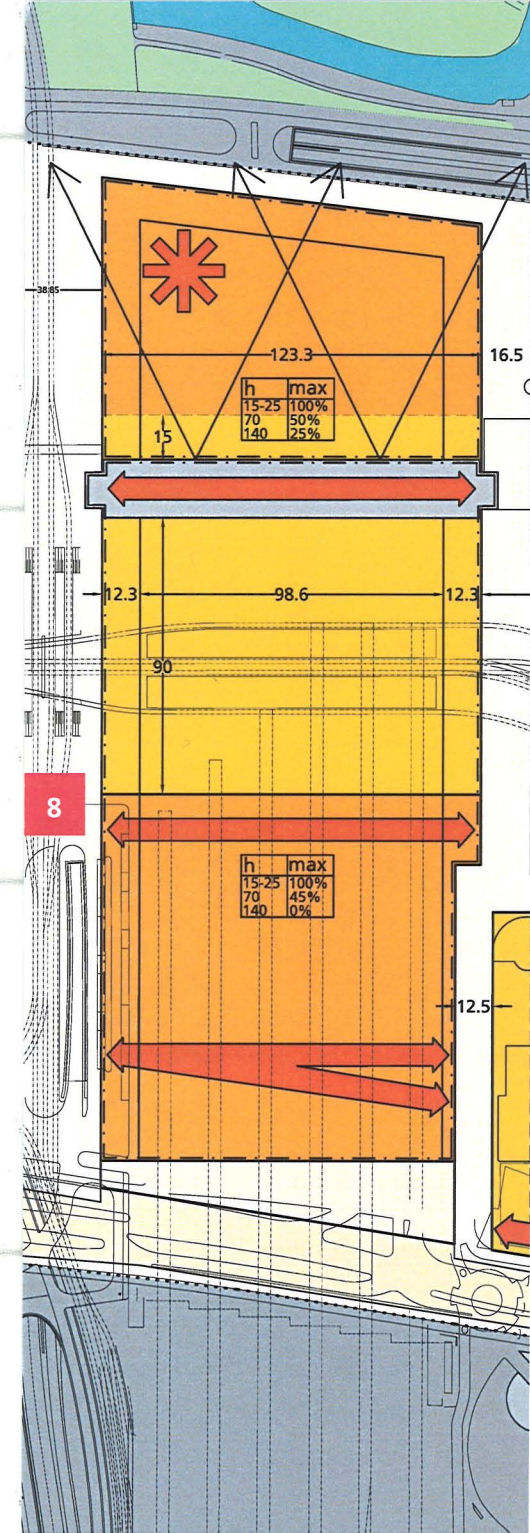
impressie plint OV-terminal



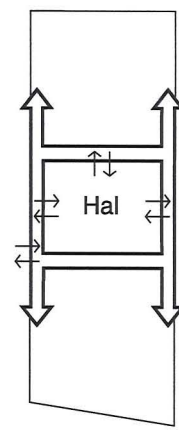
impressie centrale hal



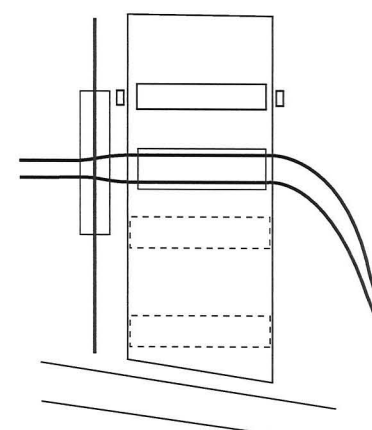
impressie Anna van Buerenplein



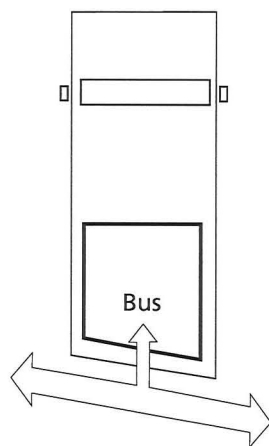
maaiveld



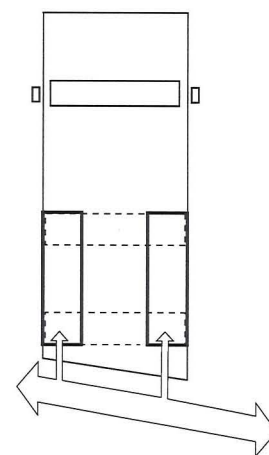
mezzanine



tram



bussen



parkeren

## Centrale Hal OV-terminal

### Opgave

De OV-terminal vormt momenteel een barrière in de gebiedsontwikkeling van Nieuw Centrum en toont zich tevens op een onaantrekkelijke en onduidelijke manier aan de stad. De terminal zal door de vorming van vier entrees een duidelijke presentatie naar en aansluiting op de stad krijgen. De OV-terminal krijgt bij wijze van spreken vier voorkanten.

In de OV-terminal is een drietal deelopgaven te onderscheiden: het KJ-plein, de centrale hal en het busplatform. De locatie KJ-plein vervult een belangrijke rol in de vorming van een beeldmerk van het station naar de stad. De voornaamste entree van het station is hier te vinden.

De centrale hal is de belangrijkste transferruimte tussen de diverse middelen van openbaar vervoer. Deze hal sluit direct aan op de voetgangersroutes over de Turfmarkt en richting Grotiusplaats en vormt hierdoor een belangrijke schakel in het stedelijk voetgangersnetwerk. De centrale hal, onderbouw Stichthage en KJ-plein dienen vanuit reizigersoptiek ruimtelijk als één geheel te functioneren. Loopstromen, de oriëntatie daarvan en reizigersgerelateerde commerciële voorzieningen vragen om een dusdanige configuratie dat ze elkaar wederzijds versterken.

Het busplatform speelt als busterminal een cruciale rol in het lokale en regionale openbaar vervoer. Door de directe aansluiting op het Prins Bernhard viaduct is er in potentie sprake van een vierde entree van het station.

Den Haag Centraal is een compact kopstation, met treinen op maaiveld en trams en bussen op een hoger gelegen niveau. De huidige centrale hal is te krap om de verwachte groei van het aantal reizigers op te kunnen vangen en zal vergroot moeten worden. De centrale hal moet zicht bieden op alle vervoersmodaliteiten: trein, tram en bus. De fysieke verbinding tussen trein en tram/bus moet beter vindbaar worden en sociaal veilig zijn. De entrees van het station moeten goed aansluiten op de belangrijkste looproutes. Het station moet al zijn vervoerssoorten moet zich helder aan de stad presenteren en vanuit de centrale hal moet de stad vindbaar zijn.

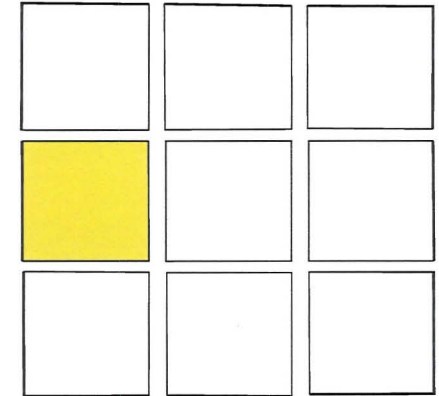
### Resultaat

Architectenbureau Benthem en Crouwel heeft nadere studies verricht naar de centrale hal om tot een fasering en verbetering van het ontwerp van maart 2001 te komen. In de Optimalisatiestudie van augustus 2002 worden twee modellen onderscheiden: een nieuwbouw-model en een nieuwbouw-plus-model. Beiden betreffen het transferhart van de OV-terminal: tussen Stichthage en het busplatform. Belangrijk verschil met het ontwerp van maart 2001 is dat de beide modellen géén tweede (bus)platform bevatten; de noodzaak daarvan is pas op termijn aan de orde.

Beide modellen creëren ruimte, overzicht en licht in de stationshal. Ruimte voor de extra reizigers, overzicht voor een betere oriëntatie van die reizigers en licht als bijdrage aan de sociale veiligheid.

Verruiming van de hal wordt bereikt door het verplaatsen van commerciële functies richting KJ-plein en het trapsgewijs terug-leggen van de treinsporen 1 tot en met 6. Dit laatste schept de grootste maat aan ruimte en faciliteert daarmee de grootste reizigersstroom: vanuit de Turfmarkt. Deze vergroting van de hal zorgt, naast de verbeterde transferkwaliteit, ook voor een grotere transfercapaciteit. Overzicht en licht kan worden gerealiseerd door het tramplatform los te koppelen van het busplatform. Vanuit de centrale hal zijn zowel de treinen als de hoger gelegen trams en bussen goed te zien. Een nieuwe, meer transparante, overkapping biedt de kans daglicht op de perrons en in de hal te halen.

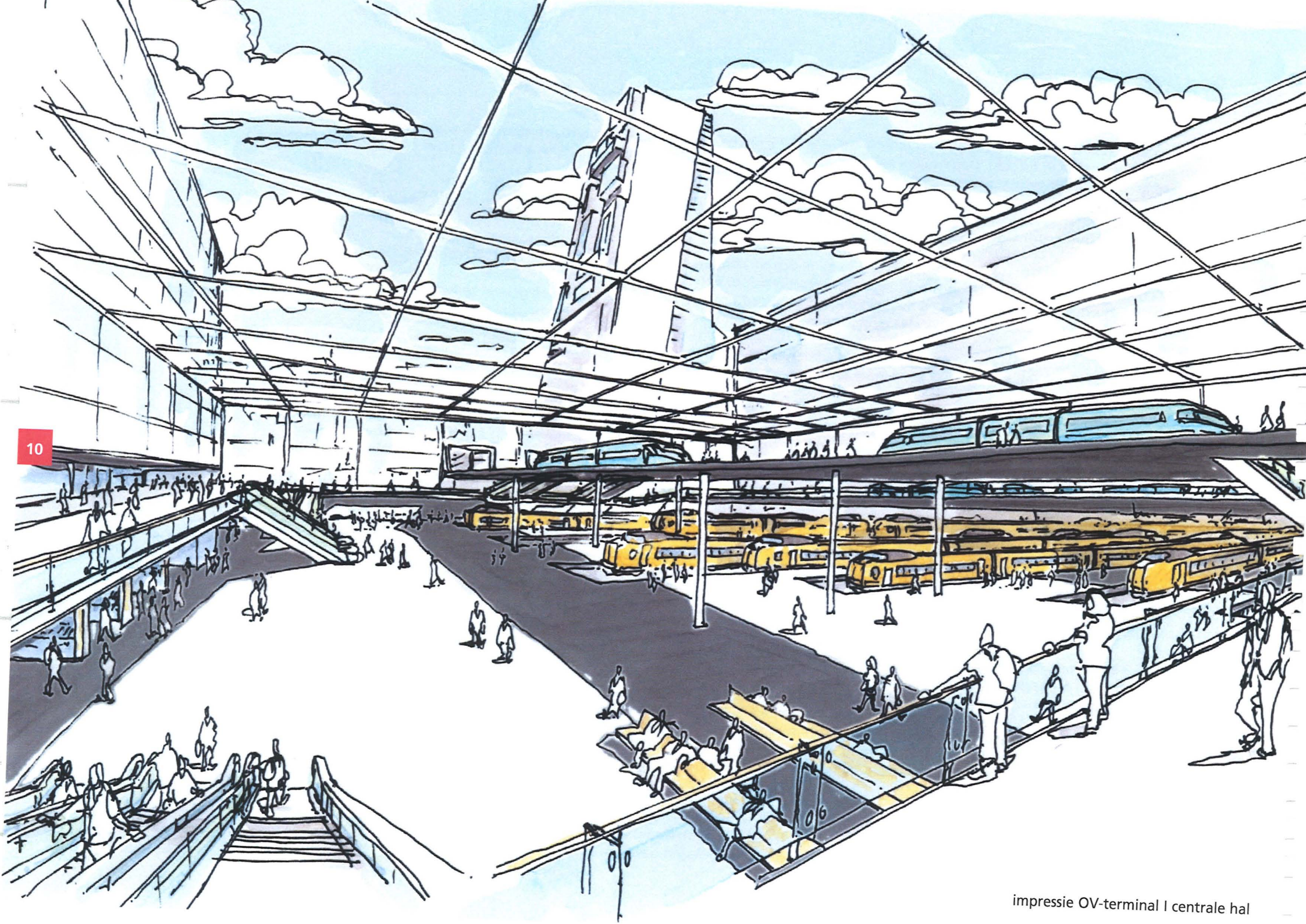
Onderscheidend voor het nieuwbouw-plus-model is een nieuw verdeelniveau op de hoogte van de eerste verdiepingvloer van Stichthage; in die zin is dit model identiek aan het ontwerp van maart 2001. Deze mezzanine komt in de plaats van de huidige passerelles. Het nieuwe verdeelniveau koppelt de hal aan de op hoger niveau gelegen trams en bussen. De mezzanine is carrévormig en ligt binnen de stedenbouwkundige contouren.



Centrale hal



stationshal



De mezzanine organiseert de overstaprelaties zichtbaar vanuit de hal op een heldere wijze. Ook vergroot de mezzanine de ruimte waarop reizigers kunnen rondgaan en kan het aantal verticale stijgpunten beperkt worden, waardoor ruimte op maaiveld vrijkomt. Om de mezzanine te kunnen maken, wordt het tramplatform opgetild. Dankzij dat optillen worden de vergrootte hal en de treinperrons ruimtelijk één geheel.

In het nieuwbouw-model wordt de huidige hoogteligging van het tramplatform gehandhaafd en het huidige verdeelniveau van passerelles tussen hal en tram/busplatform komt in aangepaste vorm terug. De inpassing van de passerelles in de stedenbouwkundige contour is een ontwerpopgave bij de nadere uitwerking.

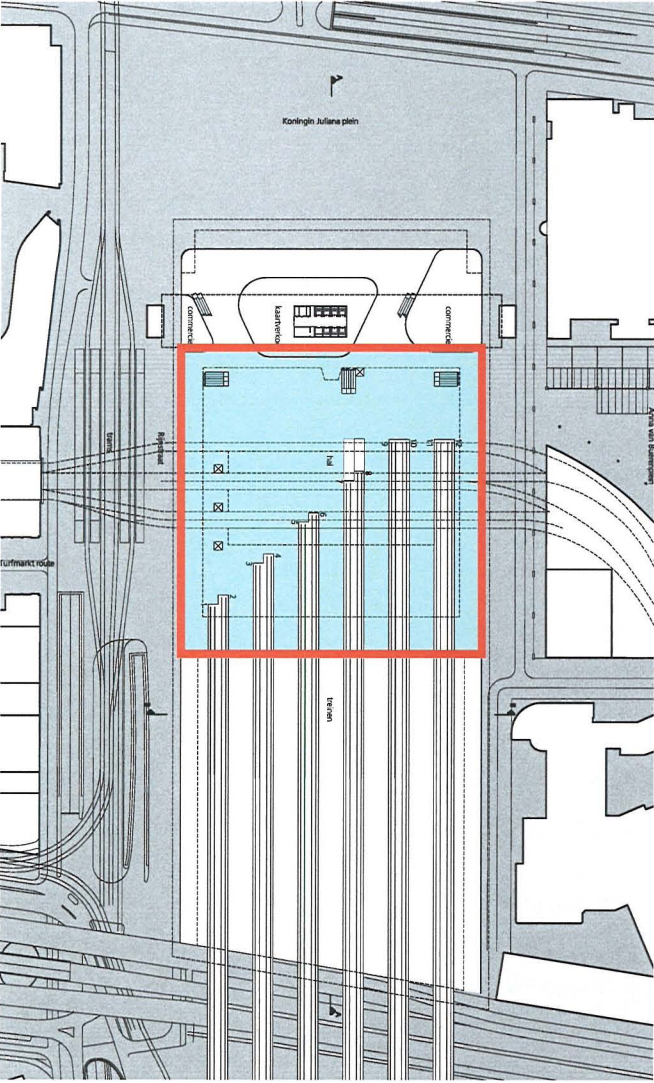
Beide modellen kunnen de toekomstige groei van reizigersaantallen accommoderen en maken aanlanding van RandstadRail en de Hoge Snelheidstrein mogelijk. Beide modellen brengen transparantie in de transfer door zichtbaarheid vanuit de hal op de treinen en op trams en bussen. Beide maken een 2e platform op termijn niet onmogelijk.

Het nieuwbouw-plus-model biedt de meeste kwaliteit: de overstap van trein naar trams en bussen is vindbaar, zichtbaar en sociaal veilig georganiseerd. De hal vormt één geheel met de treinperrons. Ook sluit het nieuwbouwmodel naadloos aan op de ambities om nieuwe voorkanten van het station in de Rijnstraat en Anna van Buerenstraat te maken en aldaar kwaliteit in de openbare ruimte te realiseren. Het nieuwbouw-plus-model is complexer in de uitvoering en vraagt meer aan tijdelijke maatregelen tijdens de verbouw om het station door te laten functioneren en heeft daardoor een hoger financieel risicoprofiel.

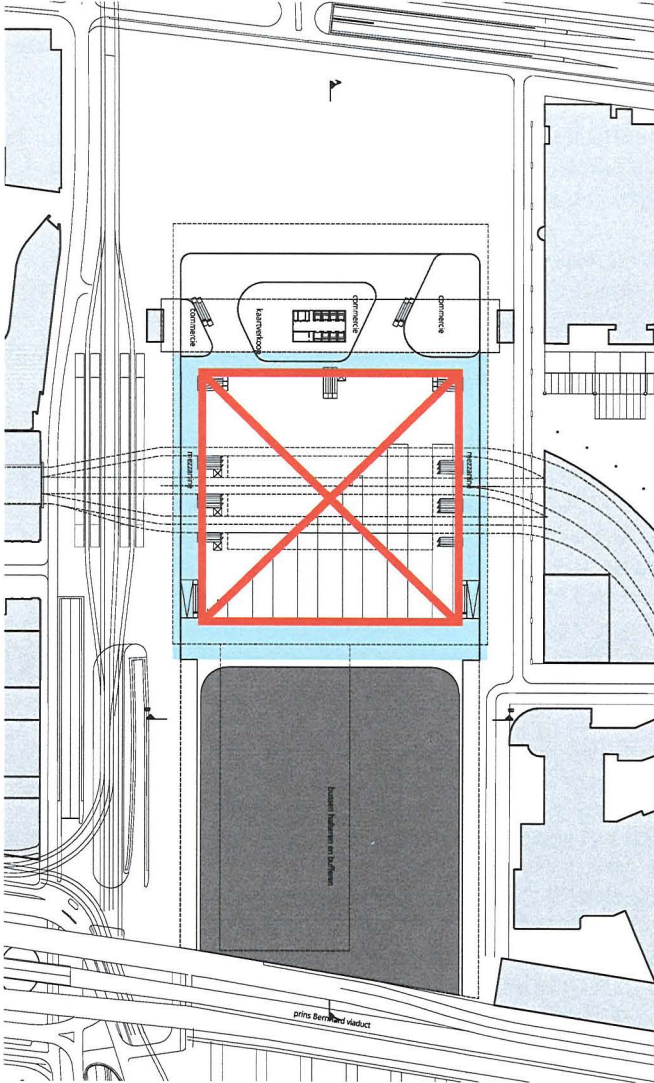
Het loskoppelen van het tram- en busplatform betekent in beide modellen dat het busplatform wordt verkleind. Met herinrichting van het busplatform kan ook dan in de benodigde halte- en bufferplaatsen worden voorzien. Wanneer het busplatform overbouwd wordt, zal opnieuw naar een verdeling van het OV-programma en het voor- en natransport gekeken moeten worden. Bij voorkeur worden de geplande taxi's en K+R-plaatsen in de Rijnstraat verplaatst naar het platform. Ook moet ruimte worden gevonden voor de bij de overbouwing horende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen. Of die combinatie van ruimtevrage een tweede platform op termijn nodig maakt, moet onderzocht worden in samenhang met een schetsontwerp voor de overbouwing. Belangrijk is dat de voorliggende studies voor de OV-terminal laten zien dat bij een hoger gelegen overkapping van de terminal, een tweede platform niet onmogelijk wordt gemaakt. Vanwege de gewenste korte loopafstanden heeft het de voorkeur de busfunctie op het bestaande niveau te handhaven.

#### *Conclusies*

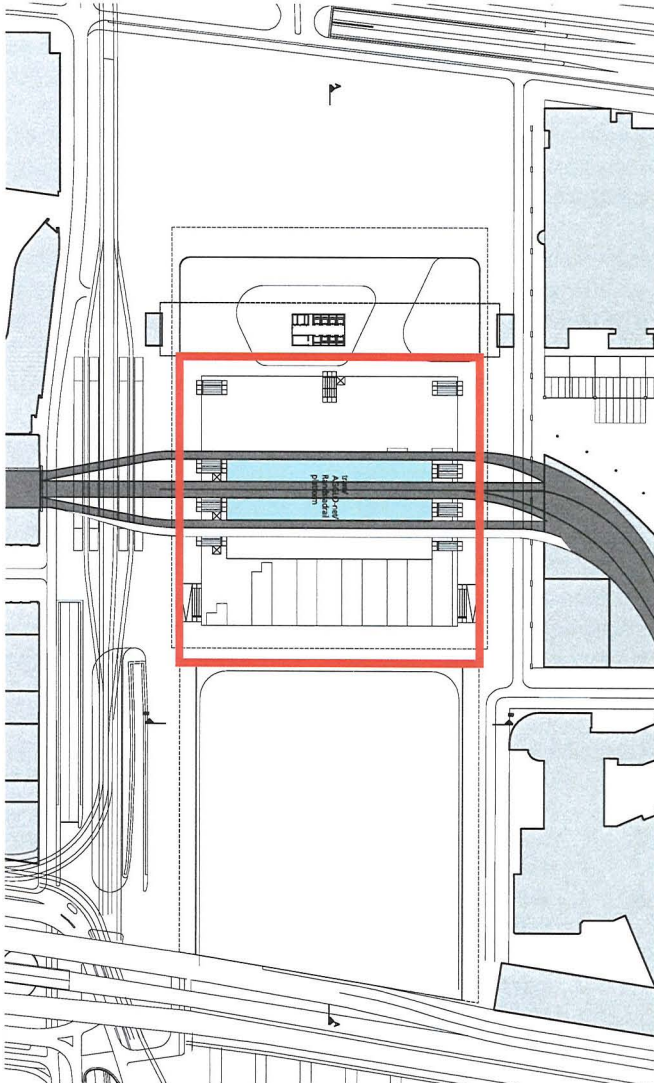
1. De transfercapaciteit van de hal kan afdoende worden vergroot door de treinsporen 1 tot en met 6 in een diagonaal te leggen, gekoppeld aan het verplaatsen van commerciële functies in de richting van het KJ-plein.
2. Door aanpassingen van het huidige tramplatform en het maken van een vide tussen tram- en busplatform worden de treinen, trams en bussen vanuit de hal zichtbaar, de interne oriëntatie verbetert.
3. Door het vervangen van de passerelles door een mezzanine in combinatie met het optillen van het tramplatform wordt de overstap tussen treinen en trams/bussen structureel verbeterd en het meeste gewonnen aan sociale veiligheid.
4. Met het weghalen van de passerelles kunnen nieuwe voorkanten van de OV-terminal in de Rijnstraat en Anna van Buerenstraat gerealiseerd worden en kan de kwaliteit van de openbare ruimte aldaar verbeterd worden. De heldere presentatie van het station aan de stad en een heldere oriëntatie vanuit de hal op de stad zijn gewaarborgd. Bij handhaving van het passerelle-systeem zijn die aspecten een ontwerpopgave bij nadere uitwerking.
5. Optillen van het tramplatform en het inbouwen van een mezzanine is complex in de uitvoering en vraagt meer aan tijdelijke maatregelen tijdens de verbouw en heeft daardoor een hoog financieel risicoprofiel.



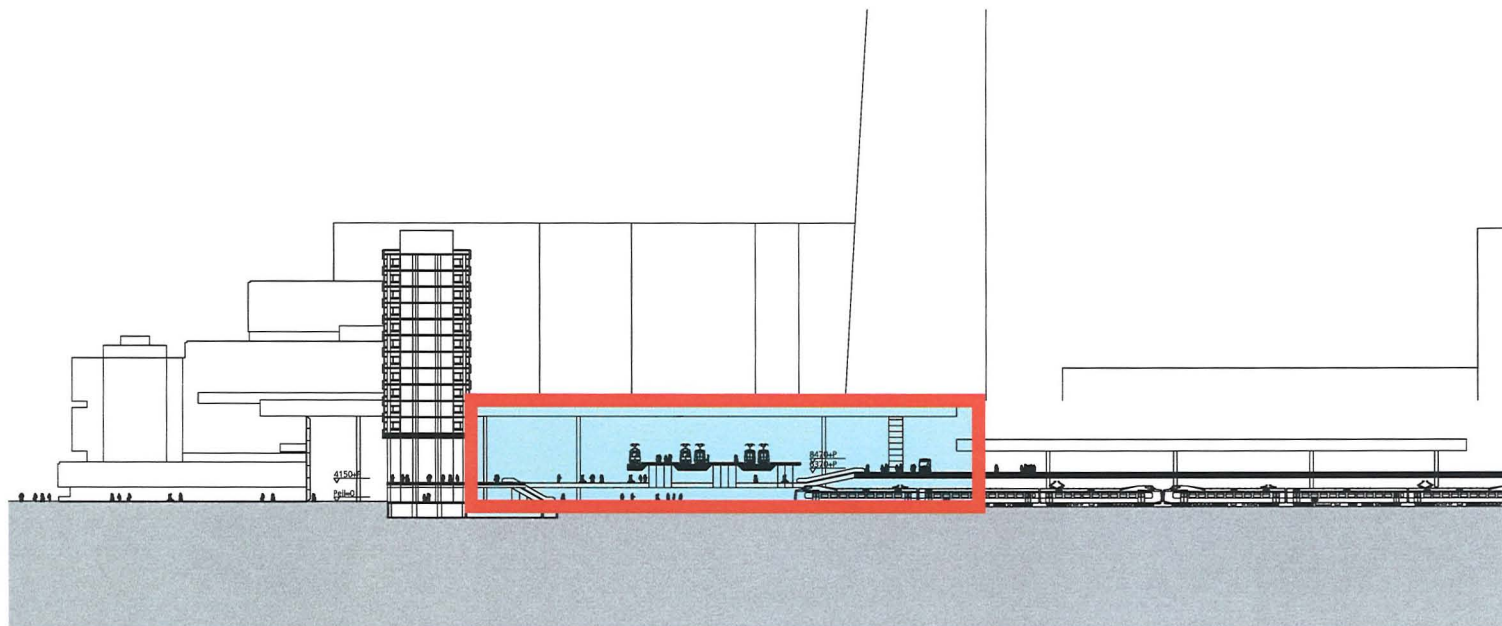
nivo 0



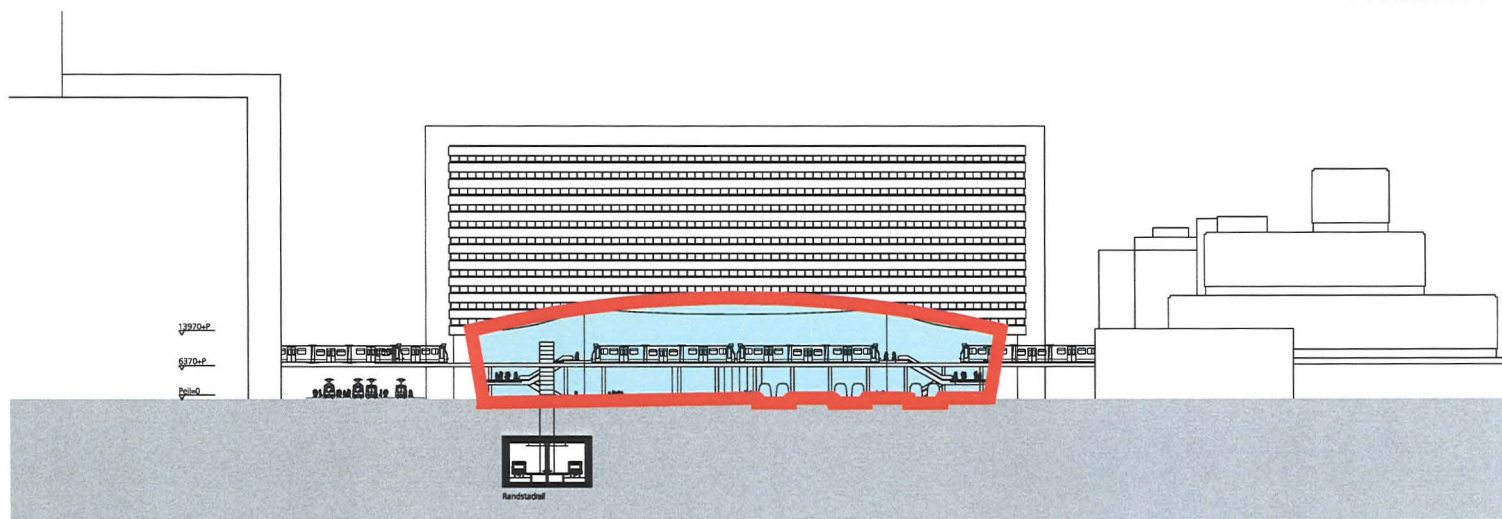
nivo +1



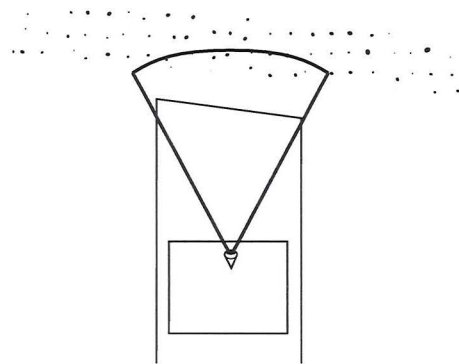
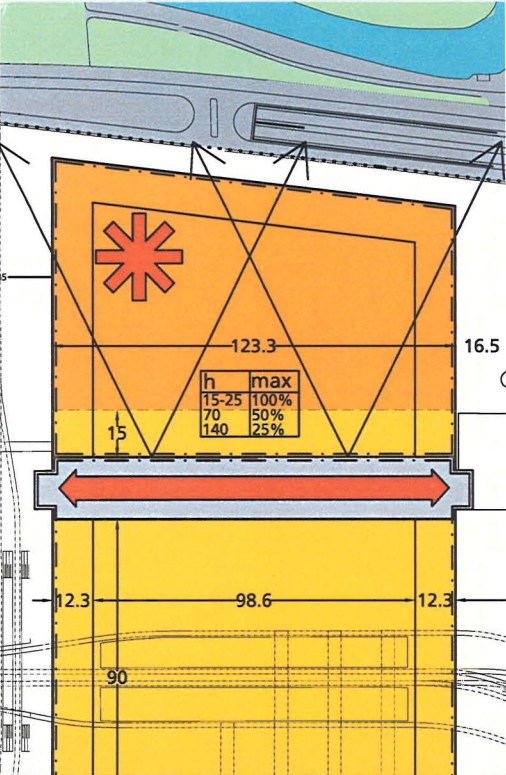
nivo +2



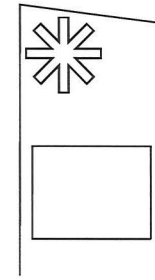
doorsnede A-A



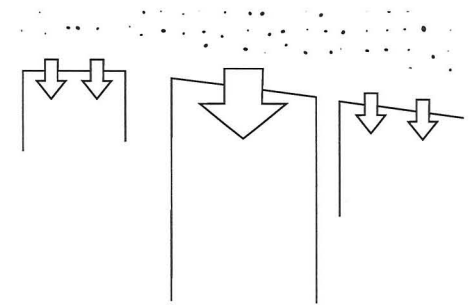
doorsnede B-B



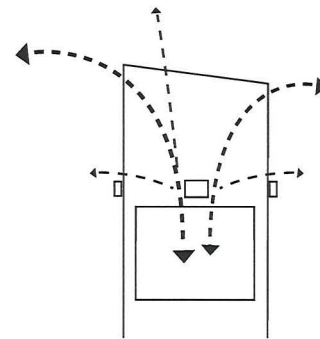
zichtrelatie



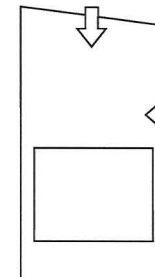
beeldmerk



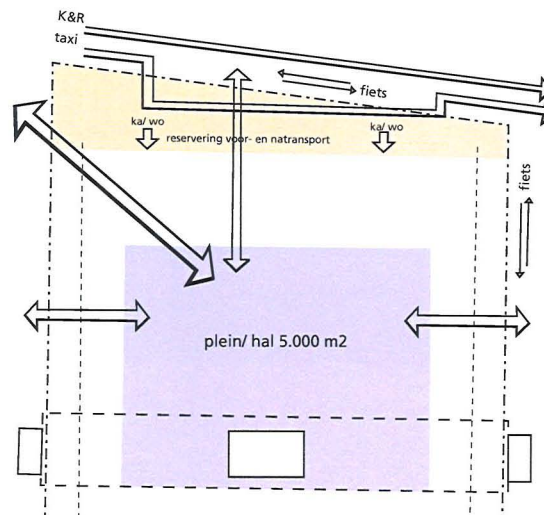
adres



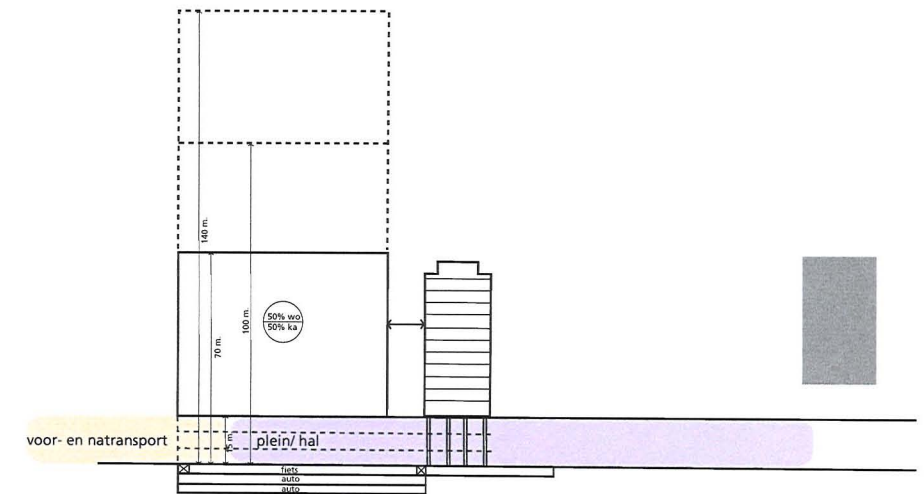
loopstroom



fietsentree



programmatische randvoorwaarden



doorsnede programmatische randvoorwaarden

## Koningin Julianaplein

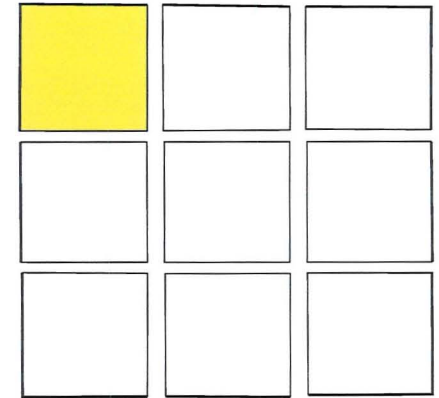
### Opgave

Het KJ-plein zal getransformeerd dienen te worden van een onaantrekkelijk gebied in een aansprekende stationsentree. Behalve het voorzien in mogelijkheden van voor- en natransport en in een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte zal het plein tevens plaats moeten bieden aan commerciële voorzieningen, winkels, kantoren en woningen met goede ondergrondse parkeer- en stallingsmogelijkheden voor auto's en fietsen. Daarbij zal de ligging aan de Bezuidenhoutsweg, als presentatieroute en de oriëntatie op het groen van de Koekamp, bij moeten dragen aan de unieke kwaliteiten van de locatie. Om de randvoorwaarden gesteld in de 'Uitwerking stedenbouwkundig kader' te toetsen, is besloten een korte architectonische studie voor het KJ-plein te organiseren in de vorm van een meervoudige studieopdracht aan de architecten Rem Koolhaas van het bureau OMA, David Chipperfield van Chipperfield Architects en Emilio Ambasz van Ambasz & Associates.

### Conclusies

De drie studies tonen aan dat het stedenbouwkundig kader voldoende ruimte biedt voor verschillende invullingen en hebben tegelijkertijd tot een aanscherping geleid van de stedenbouwkundige randvoorwaarden:

1. De envelop van de bebouwing krijgt meer ruimte. Zowel voor de hoogte van 70 meter als die van 140 meter is de maximale rooilijn niet meer teruggelegd. Zo wordt het o.a. mogelijk een hoogbouwaccent aan de buitenrand van het gebied te leggen, op de hoek Rijnstraat/Bezuidenhoutseweg. Verder wordt afgezien van een symmetrische oplossing.
2. Om de mogelijkheid voor een nieuwe typologie als van OMA ook in de toekomst open te houden, wordt voor het KJ-plein een mogelijkheid tot vrijstelling tot 100 meter gehanteerd (in tegenstelling tot Haagse hoogte van 70 meter).
3. Voorwaarde is verder, dat vanuit de stationshal een orthogonale looproute richting Herengracht mogelijk dient te zijn. De looproutes van passagiers van het OV en winkelend publiek dienen duidelijk onderscheiden te zijn.
4. Ook wordt er ruimtereservering voor publieke ruimte bepaald. Niet vastgelegd wordt of deze ruimte binnen (hal) dan wel buiten (plein) is: 5000 m<sup>2</sup> inclusief ruimte vrij onder Stichthage.
5. De toegangen tot woningen, kantoren, commerciële voorzieningen en stationshal zijn van elkaar gescheiden en bevinden zich op maaiveld.
6. De ondergrondse parkeer- en stallingsmogelijkheden moeten een zichtrelatie behouden met de bovenliggende niveau's.



KJ-plein

### Programma:

ondergronds: 37.500 m<sup>2</sup>  
(3 lagen)

plint: 7.500 m<sup>2</sup>  
opbouw: 52.500 m<sup>2</sup>

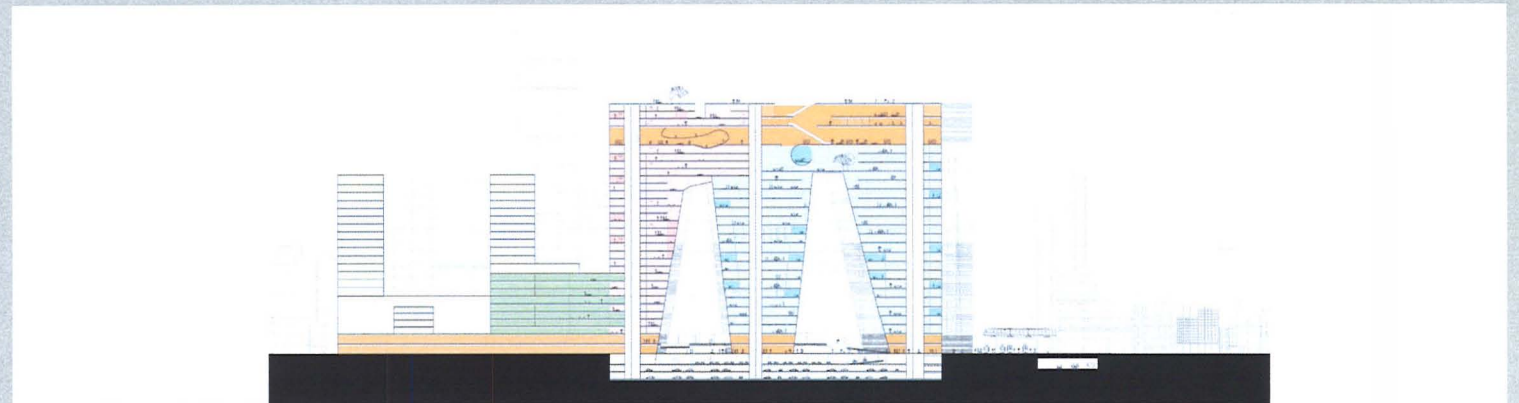
waarvan:  
- wonen: 25.000 m<sup>2</sup>  
- kantoren: 27.500 m<sup>2</sup>



stationshal

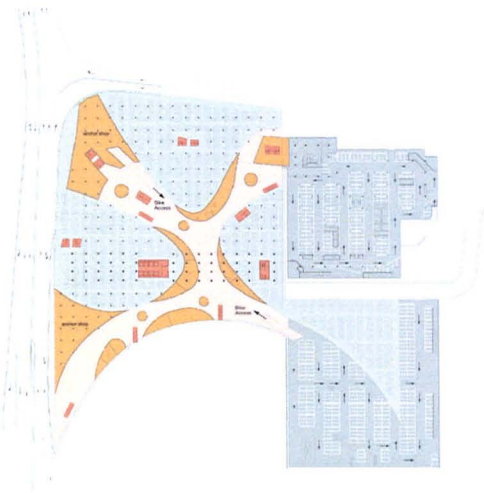


positionering

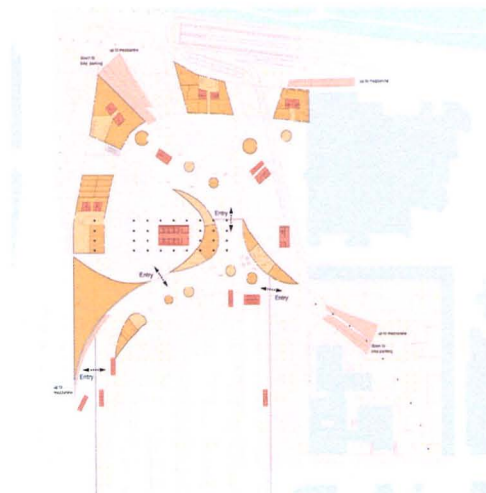


### Studie van Office for Metropolitan Architecture

OMA plaatst het KJ-plein allereerst in relatie tot ontwikkelingen op verschillende schalen, van stedelijk tot (inter)nationaal. De architect kiest voor een zich onderscheidende typologie welke ruime entrees combineert met het behoud van zicht vanuit Stichthage en een duidelijke aansluiting op de Koekamp en het Haagse Bos. Deze keuzes leiden uiteindelijk tot een model dat als het ware drie kamers creëert: stationshal, park en binnenstad. Het gebouw vormt de 100 meter hoge gebogen wanden van deze kamers. Middels reusachtige poorten wordt het doorzicht in alle richtingen behouden. Met de sprong over de Bezuidenhoutseweg staat de voet van één van de drie poten in de Koekamp. Hier is met name het woonprogramma gedacht. Deze bebouwing zorgt voor een begrenzing van het park. De architect stelt als serieuze optie voor af te zien van bebouwing in het park door één arm van het gebouw niet te realiseren (hij vergelijkt dit met de Venus van Milo, die zonder armen meer schoonheid vertoont dan als compleet beeld).



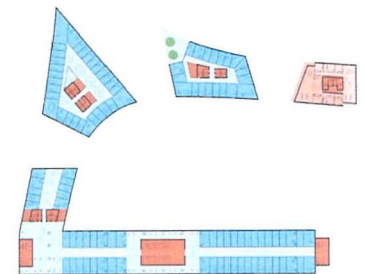
nivo -1



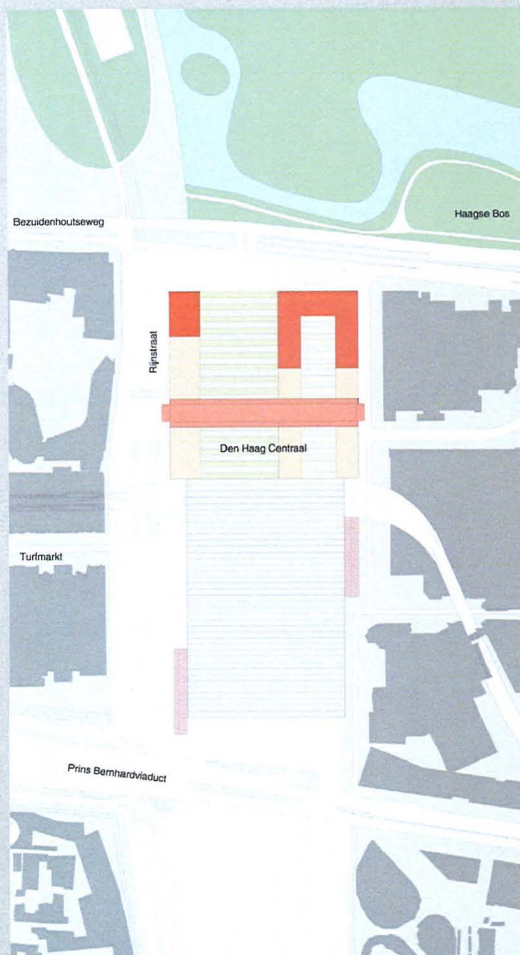
nivo 0



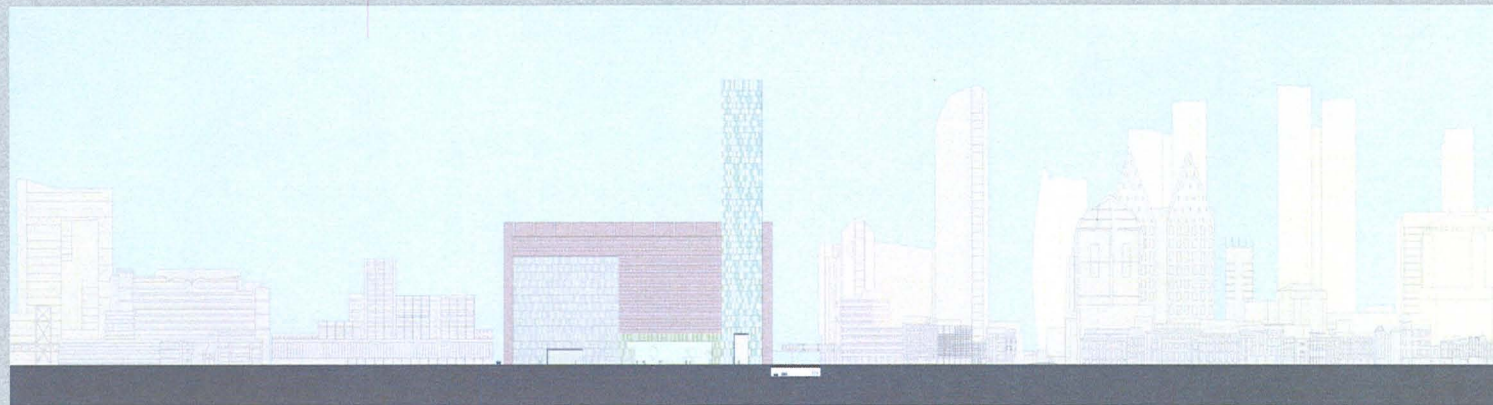
nivo +1



nivo +10

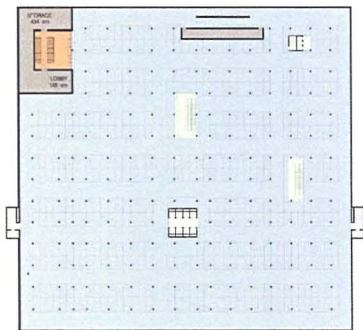


positionering

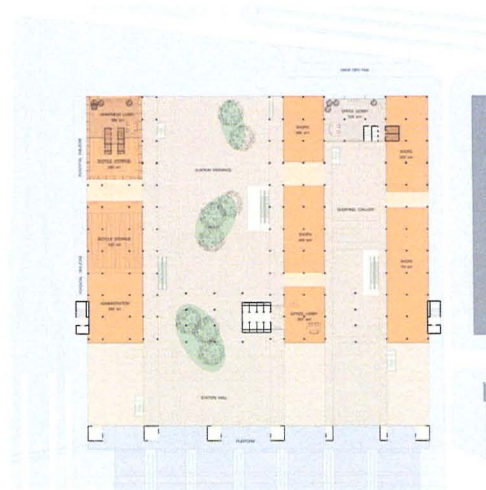


### Studie van David Chipperfield Architects

Chipperfield kiest voor aansluiting en versterking van de bestaande stedenbouwkundige structuur, functies en gebouwen. Centraal staat Stichthage als onderdeel van de compositie van nieuwe gebouwen. Verder benadrukt de architect dat het plein de voordeur van het station is, welke gecombineerd moet worden met winkels, kantoren en woningen. Chipperfield stelt voor het woonprogramma een hoog gebouw met mooi uitzicht en een beperkt vloeroppervlak per verdieping voor, en voor de kantoren een kubusvorm met een groter vloeroppervlak per verdieping. Deze overwegingen brengen de architect tot een compositie met een 'slab' (Stichthage), een 'tower' (wonen), een 'block' (kantoren) en een 'shed' (stationshal). Hij plaatst de toren en het blok direct op de grond, zodat woningen en kantoren een eigen entree aan de straat hebben, welke losgemaakt zijn van de hal. De ingangen van kantoren, wonen en station zijn gesitueerd aan de Bezuidenhoutseweg, gericht op de Koekamp. Binnen de plint maakt Chipperfield onderscheid tussen een commercieel deel dat redelijk autonoom functioneert en een hal in het verlengde van de stationshal. Op deze wijze profiteert het commerciële deel wel van de nabijheid van de stationshal, maar worden voetgangersstromen vanuit het station niet onnodig gehinderd.



nivo -1



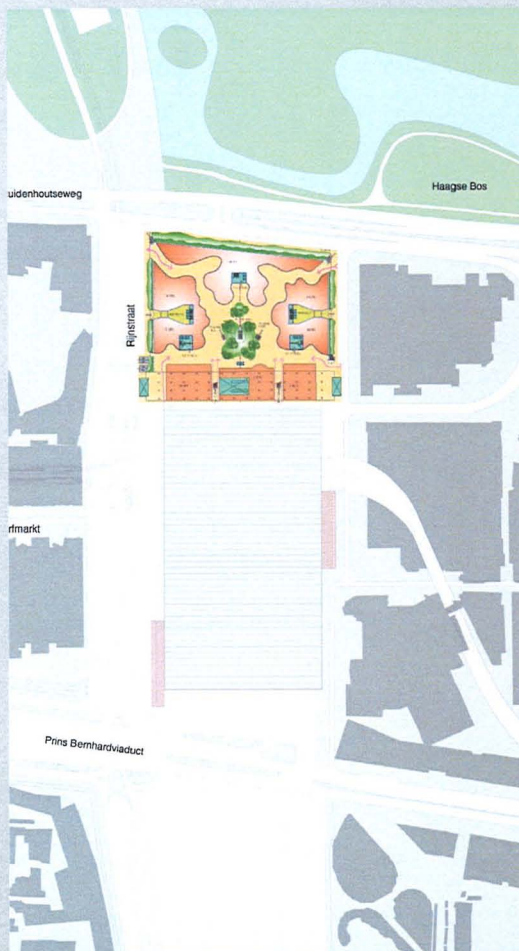
nivo 0



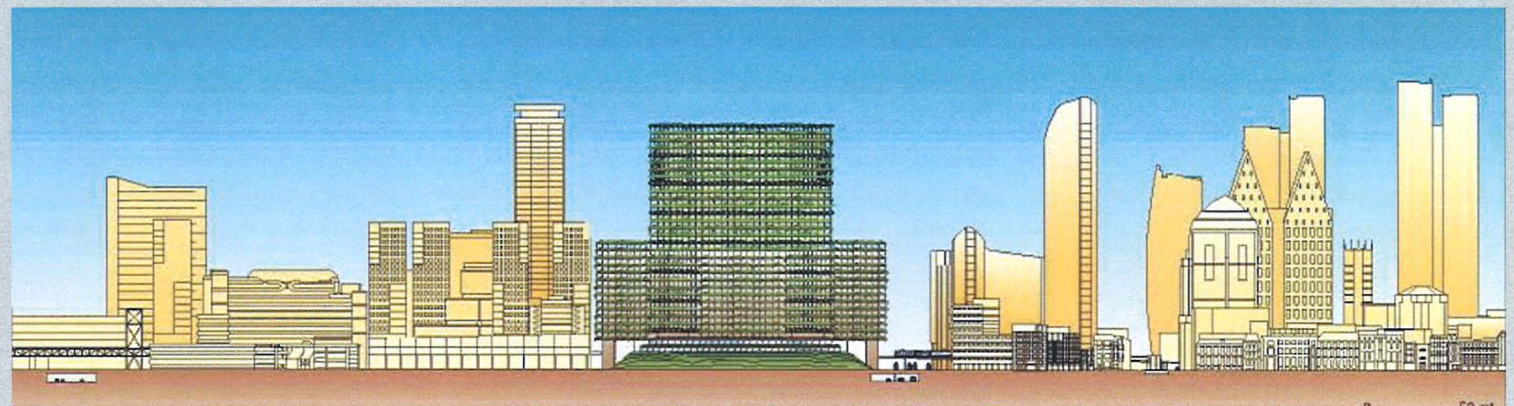
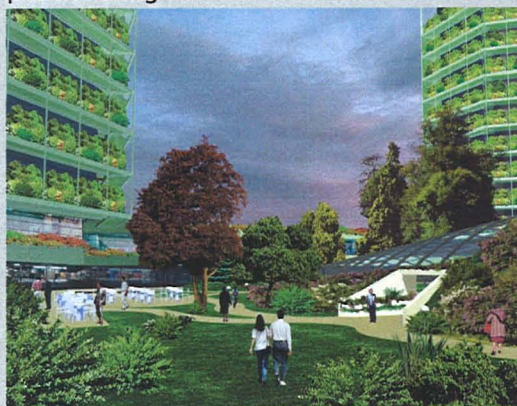
nivo +3



nivo +10



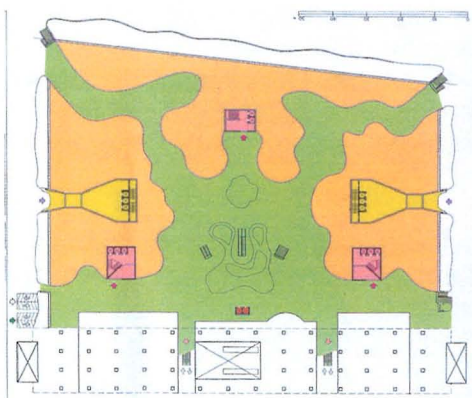
positionering



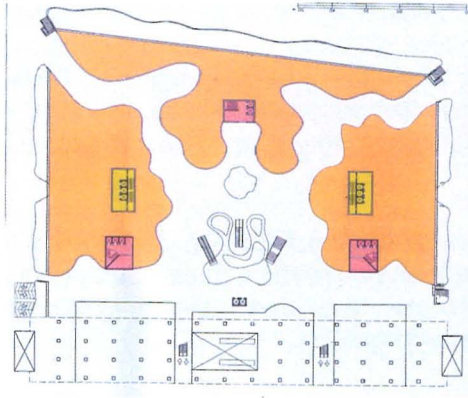
### Studie van Emilio Ambasz & Associates

De architectuur van Ambasz wil 'teruggeven aan de gemeenschap' door beton te vervangen door groen. De architect vindt de opgave lastig vanwege de tegengestelde eisen: om enerzijds ruimte behouden en anderzijds een groot programma toe te voegen.

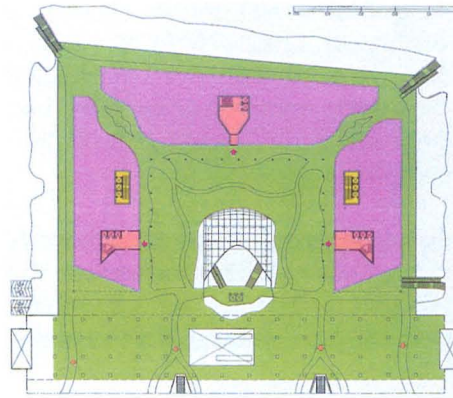
Het definitieve model genaamd de 'The Grand Embrace', bestaat uit twee schijfvormige torens op een groene terpachtige plint, welke vanaf een hoogte van 65 meter met elkaar in dwarsrichting worden verbonden. Vanuit Stichthage blijft zicht mogelijk langs de torens. Kenmerkend voor het model zijn de dubbele gevelconstructies met daartussen groen. Ook het gebouw van Stichthage wordt op een vergelijkbare wijze met groen ingepakt. Op het +3 niveau introduceert de architect een besloten tuin. Onder deze tuin liggen de looproutes tussen stationshal en buiten. Ambasz benadrukt dat gegeven het Nederlandse klimaat slechts een beperkte verblijfskwaliteit aan de tuinen in de open lucht kan worden toegerekend. De architect kiest daarom voor besloten tuinen, vrij van windhinder, en serres. Het verklaart ook waarom hij afziet van een terrasvormige opbouw.



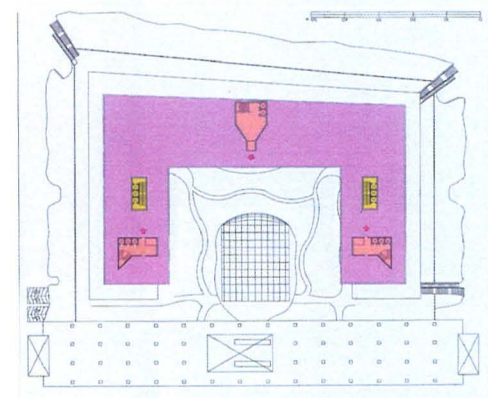
nivo -1



nivo 0



nivo +1



nivo +2



### *Beoordeling van de begeleidingscommissie*

De commissie bestaande uit Maarten Schmitt, stadsstedenbouwer, Donald Lambert, supervisor stedenbouwkundig plan, Kees Rijnboutt, adviseur NS Vastgoed en Peter Trimp, adviseur Multi Vastgoed is gevraagd op basis van de architectonische studies advies uit te brengen over mogelijke aanpassingen aan het concept stedenbouwkundig kader. Het heeft de commissie getroffen dat binnen het gegeven programma de drie studies geheel verschillende perspectieven bieden op de relatie met de Koekamp en op het KJ-plein als toegang tot het station. De vraag waarmee de commissie zich ziet geconfronteerd, is wat voor betekenis de stad aan deze plek wil geven. Daarin staan volgens de commissie drie thema's centraal: de relatie met het park, de toegang tot het station en de vraag welk beeldmerk de stad wenst te geven aan deze plek. Tot slot is de vraag of de plannen voldoende ruimte bieden voor het gewenste programma binnen financieel haalbare kaders.

### *Relatie station met Koekamp/Haagse Bos*

Allereerst is daar de relatie met het park. Het valt de commissie op dat er fundamenteel verschillende, maar op zichzelf gerechtvaardigde keuzes zijn gemaakt betreffende deze relatie.

Ambasz creëert groen op een plaats waar nu geen groen is, maar een feitelijke relatie tussen park en KJ-plein wordt niet gecreëerd. OMA legt de relatie met de Koekamp/Haagse Bos door een oversteek het park in. Daarmee onderbreekt het plan de van oudsher belangrijke lijn van de Bezuidenhoutseweg en schermt het de route naar de binnenstad visueel af. In tegenstelling tot de andere twee studies laat Chipperfield de bestaande scheiding tussen stad en het groen in stand. Er ontstaat een sterke rooilijn die een duidelijke overgang tussen stad en groen mogelijk maakt. Ook de 'kleine' OMA-studie leidt tot een strakke rooilijn en definieert de parkrand. Hier zijn de zichtlijnen naar en van Stichthage onder de arcades een bijzonder element.

In de definitieve uitwerking verdient volgens de begeleidingscommissie de keuze voor een sterke scheiding tussen bebouwing en groen de voorkeur boven het in het park bouwen of het park de stad in halen.

### *Relatie met de stationshal*

Ten tweede is aan de orde hoe de studies omgaan met de toegang tot het station. Ook hier zijn drie verschillende invullingen mogelijk: een open plein, een duidelijke stationshal of een besloten ruimte waarin shopping mall en station in elkaar overlopen.

Ambasz kiest ervoor het station te verschuilen achter het - omvangrijke - gebouw én te omhullen met een groene huid. Binnen het gebouw is een stationsplein gesitueerd, waarbij een visuele verbinding tussen stationshal en park ontbreekt. Chipperfield laat daarentegen zien dat door een eenduidige opzet en een overkapping van de hal het station zichtbaar kan worden gemaakt en er tegelijkertijd een aangenaam leefklimaat op het KJ-Plein mogelijk is. OMA kiest voor een andere aanpak, waarbij de accentuering van het station af te leiden moet zijn uit het beeld van het gebouw. Bij uitwerking zal verder moeten blijken op welke wijze het gecreëerde stationsplein een aangename verblijfplaats kan zijn.

Samenvattend meent de commissie dat vooral Chipperfield laat zien hoe de relatie tussen KJ-plein en het bestaande station via een sterke scheiding van functies en de creatie van een duidelijke entree op relatief eenvoudige wijze kan worden aangepakt. Ambasz leidt tot veel vragen over de sociale veiligheid. Het plan OMA geeft vooral aanknopingspunten voor de looplijnen tussen station en omgeving.

### Beeldmerk

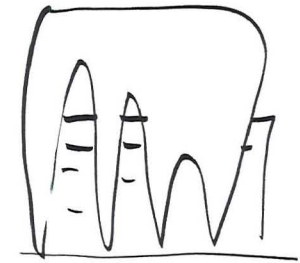
Ten derde is de vraag welk beeldmerk de stad wenst te geven aan deze plek. Hoe wil de stad zich hier presenteren? Ook daarin geven de studies de ruimte voor keuzes: een vooral groene uitstraling, een plan dat zich in monumentaliteit onderscheidt van zijn omgeving of een plan dat Nieuw Centrum afmaakt tot één stedenbouwkundig geheel.

OMA toont hoe de bebouwing op het KJ-plein een icoon kan zijn. Het schaalniveau is groots en zal een bovenlokale impact hebben. OMA biedt qua volume en hoogteopbouw een nieuwe typologie, die zich onderscheidt van hetgeen nu in Den Haag Nieuw Centrum is gerealiseerd of nog wordt gemaakt. Het is een krachtig beeldmerk.

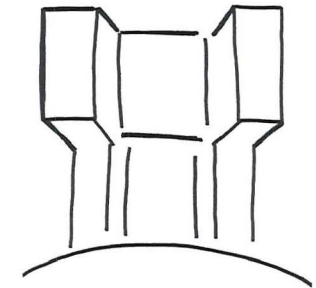
In Ambasz is de groene uitstraling tot het beeldbepalend element geworden, waarbij niet zozeer de functie van het groen, als wel het groene uiterlijk bepalend zijn voor de gekozen oplossingen. Tot 15 meter hoogte zijn de zicht-lijnen ondergeschikt aan de groene structuur. De begeleidingscommissie meent dat het - private - beheer een rommelige uitstraling kan veroorzaken.

Chipperfield laat zien dat een eenvoudige invulling mogelijk is waarbij het station als zodanig zeer herkenbaar blijft. Het plan past vanwege zijn ingetogen verhoudingen als het ontbrekend puzzelstuk in de stedenbouwkundige ontwikkelingen tussen Beatrixkwartier en het oude centrum en maakt deze tot één geheel. Het voorstel voegt zich naadloos in het stedenbouwkundig plan door de compositorische en heldere benaderingswijze.

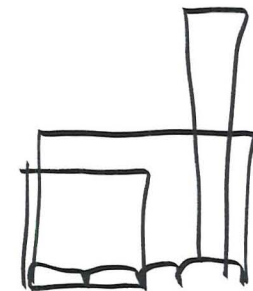
Samenvattend concludeert de commissie dat een studie zoals OMA de potentie heeft, zowel in zijn 'grote' als 'kleine' vorm, symbool te staan voor de kracht van Den Haag. Het past bij het internationale karakter dat Den Haag nastreeft. De studie van Chipperfield laat het alternatief zien, waarbij geheel Nieuw Centrum zich als beeldmerk kan presenteren en het station zich allereerst als station presenteert. Ambasz is naar de mening van de commissie teveel in zichzelf gekeerd en te kolossaal. De nadruk op groen zijn zowel op maaiveld als op hogere niveau's ten koste gegaan van de relatie met de stedelijke omgeving.



Rem Koolhaas



Emilio Ambasz



David Chipperfield



## Overbouwing busplatform

### Opgave

Om de entree aan het Prins Bernhardviaduct een front te laten vormen aan de auto-regioroute en de functionele capaciteit van deze route maximaal te benutten, wordt een overbouwing van het busplatform voorgesteld. Dit is een complexe opgave, omdat het busplatform blijvend benut zal worden als busstation. Behalve een kantoorvolume dient op of boven het platform ook de daarbijbehorende parkeerbehoefte voor auto's en fietsen gerealiseerd te worden. Dit vanuit het oogpunt dat de ligging aan het viaduct ook een bereikbaarheid vanaf het viaduct als voorwaarde met zich meebrengt. Dit is geen eenvoudige opgave, temeer aangezien de hele sporenbundel ca. 100 meter breed is en constructies op de perrons zelf niet wenselijk zijn. Ook zal het hele station inclusief het busstation ook tijdens de bouw moeten kunnen functioneren en is de ruimte voor aanlanding in de Rijnstraat en de Anna van Buerenplein beperkt. In een korte studie zijn de gestelde verschillende randvoorwaarden gecombineerd en getoetst. Verder zal de overbouwing als geheel samen met Stichthage en de bebouwing op het KJ-plein één geheel moeten vormen, die uitdrukking geeft aan het beeld van een station.

### Resultaat

Het Ingenieursbureau Den Haag heeft een studie verricht naar constructies waarbij de overbouwing zo compact mogelijk gehouden wordt, d.w.z. zo weinig mogelijk buiten de rooilijn van het huidige busplatform. Daarbij mochten over de gehele lengte van het busplatform geen dwarsstabiliteitswanden / -verbanden geplaatst worden. De hier getoonde oplossing overspant in een keer de hele breedte van de sporenbundel. De stabiliteitsconstructie wordt met een minimale breedte aan weerszijden buiten de aanwezige rooilijn van het busplatform gerealiseerd.

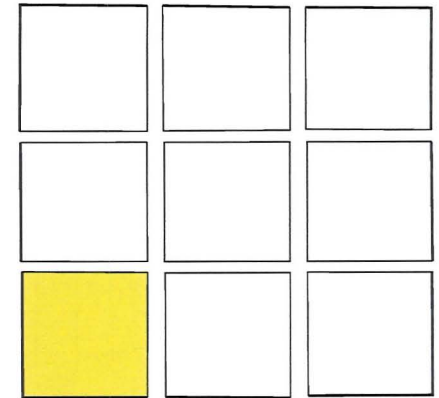
Onderzocht is verder of binnen deze maat op maaiveld een ontsluiting van de overbouwing middels liften en trappenhuizen te realiseren is. De footprint is minimaal, zodat zo weinig ruimte in beslag genomen wordt in de Rijnstraat en in de Anna van Buerenstraat. Een ruimte voor een foyer zou op een hoger niveau kunnen liggen, bijvoorbeeld op het niveau van het busplatform, die ook in directe relatie staat met de hal. De schijven kunnen, behalve onderling gekoppeld, even-tueel ook verbonden worden met de bebouwing op het Anna van Buerenplein. Dit geeft de gebouwen een ruimere entreemogelijkheid op maaiveld voor met name voetgangers.

In een korte studie is verder een aantal parkeeroplossingen bekeken. Belangrijk uitgangspunt is dat de parkeerdekken niet het daglicht van het huidige busplatformniveau mogen wegnemen. Ook is de aanblik die het parkeren biedt vanuit de kantoorvolumes een belangrijk aandachtspunt. Constructief zou het parkeerdek eventueel kunnen steunen op de aanwezige constructie voor het busplatform.

Een nader architectonische studie zou bij kunnen dragen aan de beoogde beeldvorming van de overbouwing.

### Conclusies

1. Een minimale aanlanding is programmatisch en technisch mogelijk. Om deze ruimtereservering mogelijk te maken is in het Masterplan de maximale rooilijn ter plaatse van de Anna van Buerenstraat verschoven;
2. Met het realiseren van de overbouwing zouden ook de taxi's en K&R uit de Rijnstraat moeten worden verplaatst naar het busplatform. Op deze wijze blijft in de Rijnstraat behalve de minimale ruimte voor de footprint van de gebouwen, ook ruimte voor voetgangers over. Wanneer de ruimtebehoefte leidt tot de noodzaak van een tweede platform, dan heeft het de voorkeur het busstation op het bestaande niveau te handhaven.
3. Een andere manier om de ruimte voor entree + foyer te vergroten is de koppeling met de bebouwing op het Anna van Buerenplein.



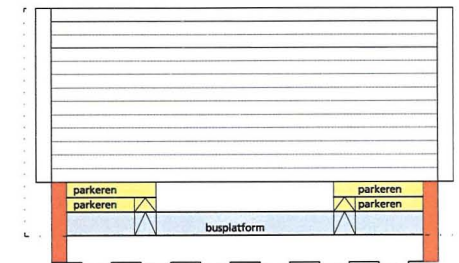
busplatform

### Programma:

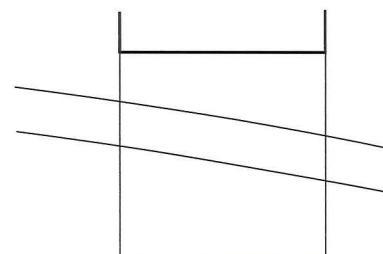
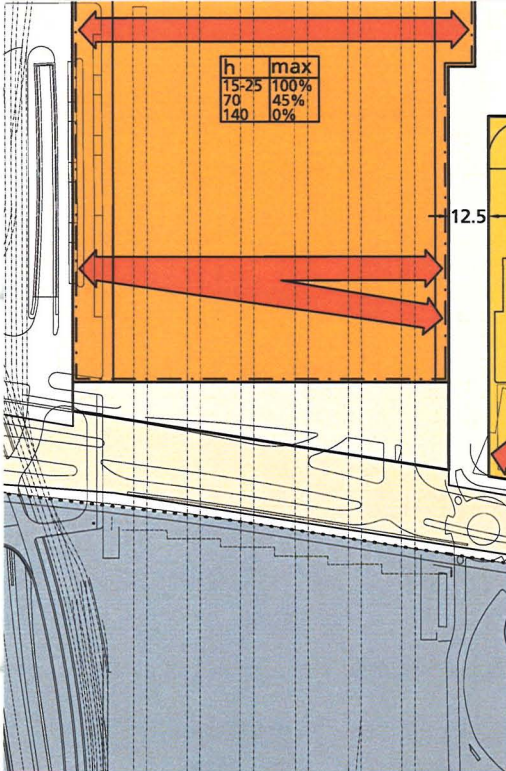
plint: 5.000 m<sup>2</sup>  
opbouw: 65.000 m<sup>2</sup>  
kantoren: 65.000 m<sup>2</sup>

busplatform: 10.000 m<sup>2</sup>

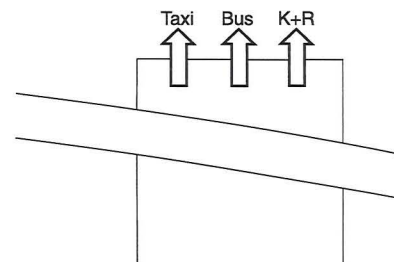
parkeren op  
+2 en +3: 15.000 m<sup>2</sup>



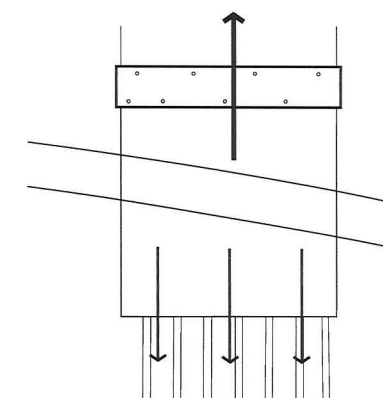
overbouwing OV-terminal



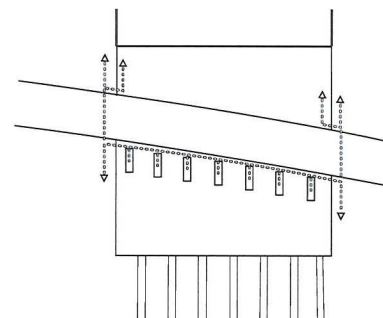
wand plein



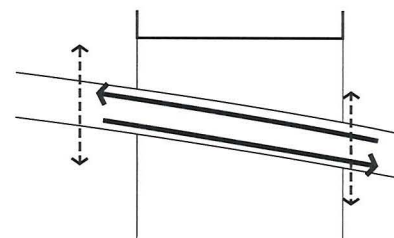
entree station



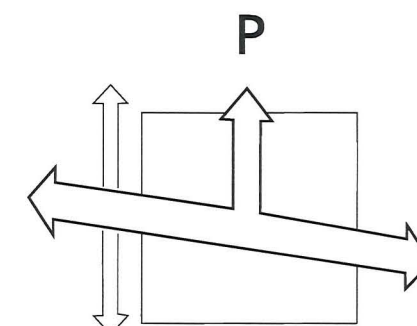
uitzicht



onsluiting voetgangers



ontsluiting fietsen



ontsluiting auto en parkeren



## Prins Bernhardviaduct

### Opgave

Het Prins Bernhard viaduct is een fly-in voor gemotoriseerd verkeer, komend vanuit de regio vanaf de Utrechtsebaan. De weg heeft een belangrijke betekenis voor de autobereikbaarheid van het zuidelijk deel van de binnenstad en voor de ontsluiting van de gebouwen aan deze route.

De vele bouwopgaven, die langs het viaduct gerealiseerd worden, bieden een kans het Prins Bernhard viaduct meer allure te geven. De stedenbouwkundig ruimtelijke kwaliteit van deze autoregioroute dient daartoe echter sterk verbeterd te worden.

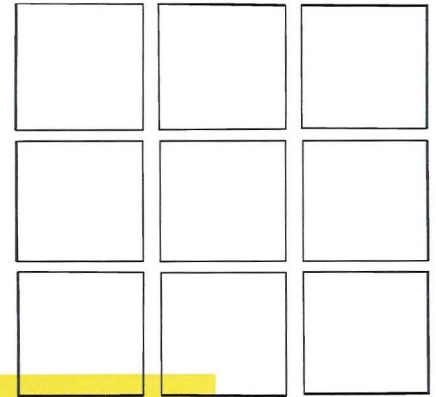
### Resultaat

In de plannen voor Nieuw Centraal en Wijnhaven wint de route aan betekenis doordat alle gebouwen voorkanten en hun entree direct aan deze route krijgen. Dit is met de geplande woonbebouwing van architect Uytengaak ingezet. Het Centraal Station krijgt een duidelijke entree aan het Prins Bernhard viaduct en daarmee een voorkant aan alle vier de zijden van het station. Een entree en eigen gezicht van de OV-terminal voor zowel voetgangers als gemotoriseerd verkeer en bussen. De ruimte voor het station, aansluitend op het viaduct, vormt een opgetild maaiveld en wordt duidelijk als plein gemarkeerd.

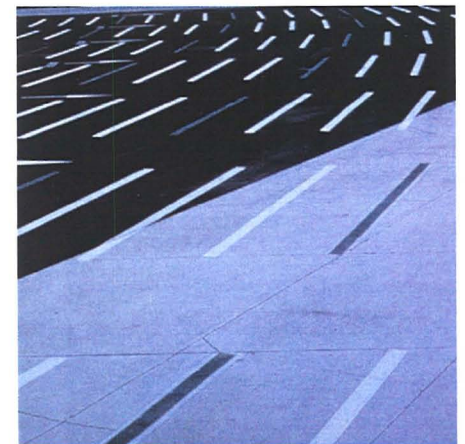
Tenslotte is het van belang dat de materialisatie aan deze route eenduidig is.

### Conclusies

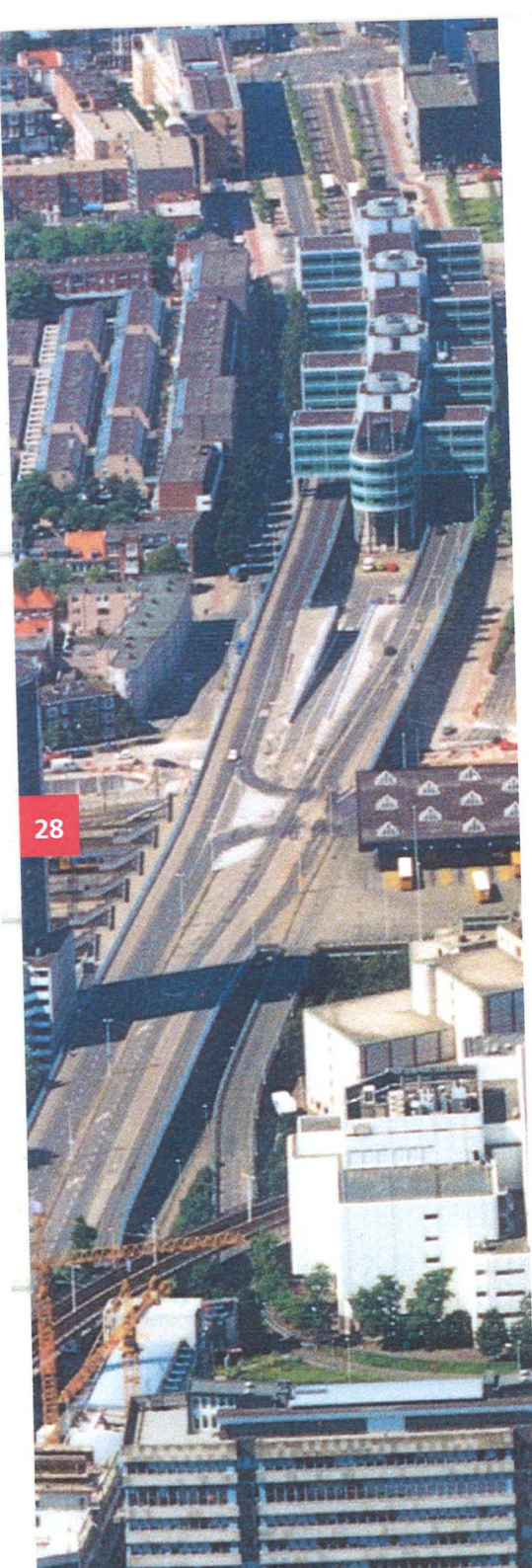
1. Het station krijgt ook hier een entree.
2. Deze entree ligt aan een verhoogd plein.
3. Uitwerking van de overbouwning dient in de ruimtelijke totaalvisie van de autoregioroute te passen.



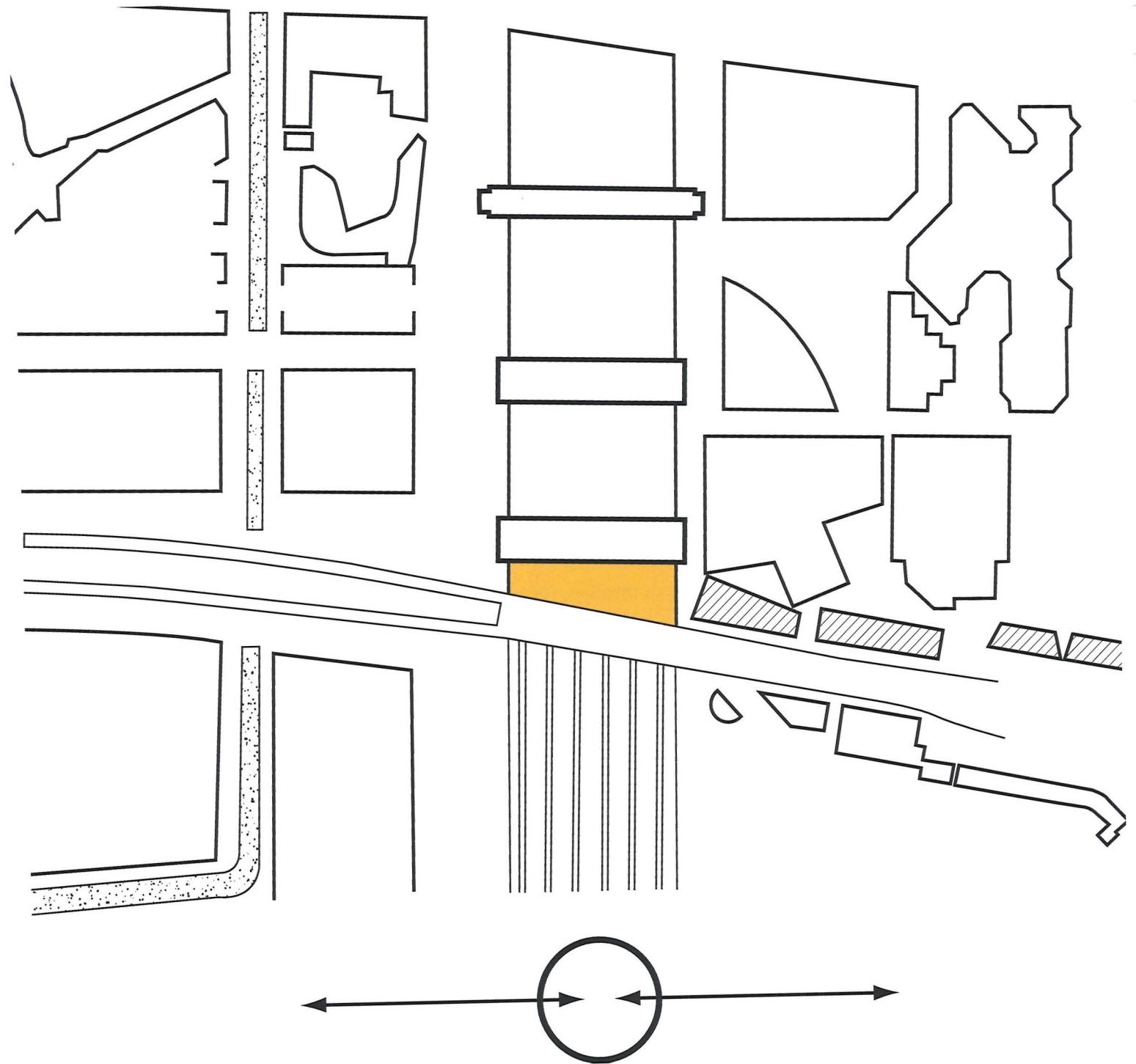
Prins Bernhardviaduct

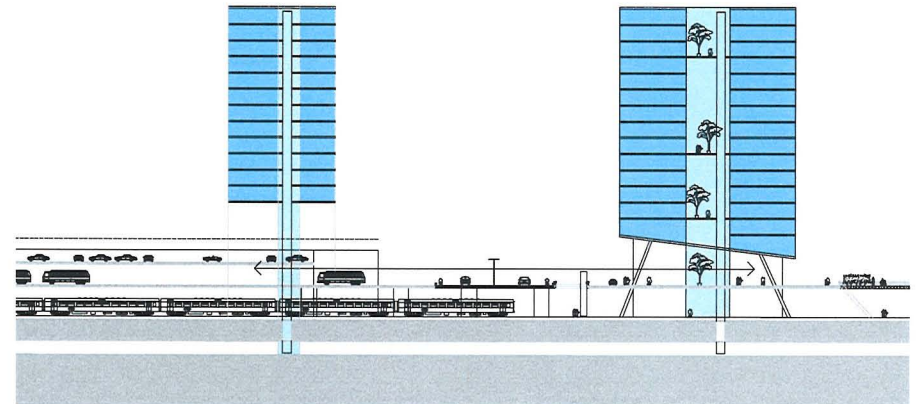
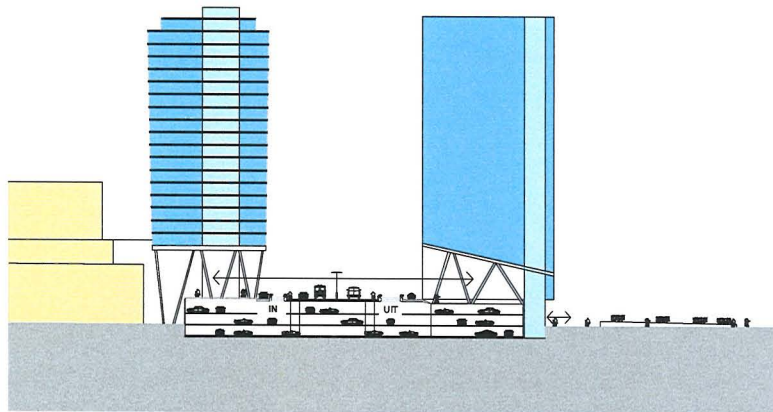
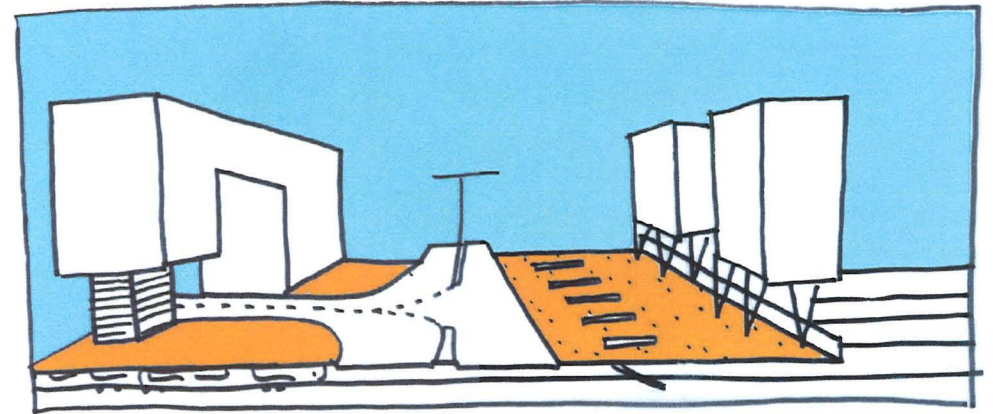
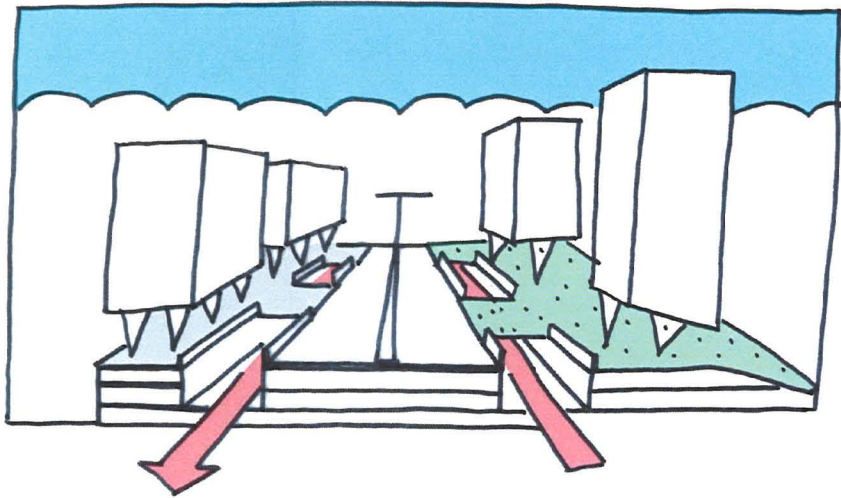


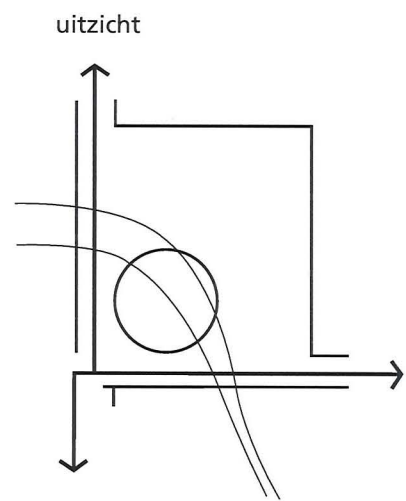
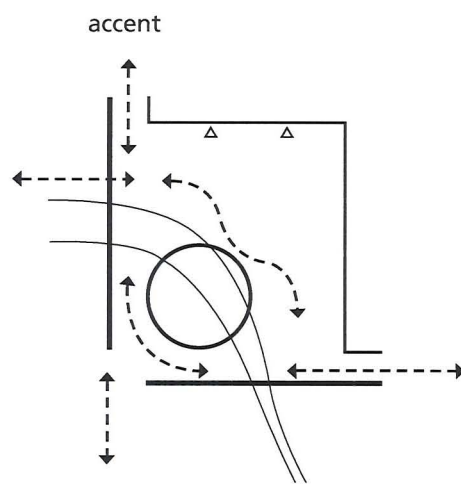
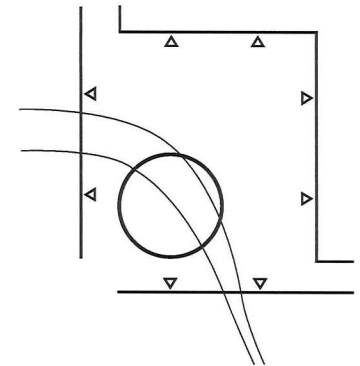
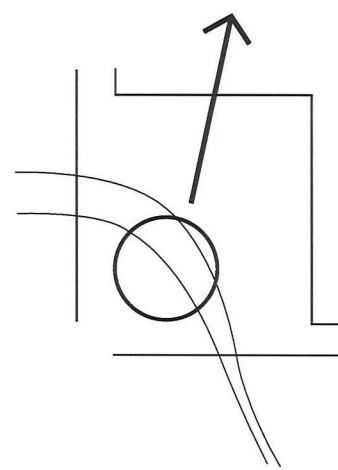
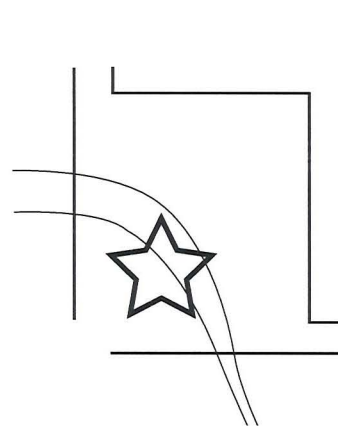
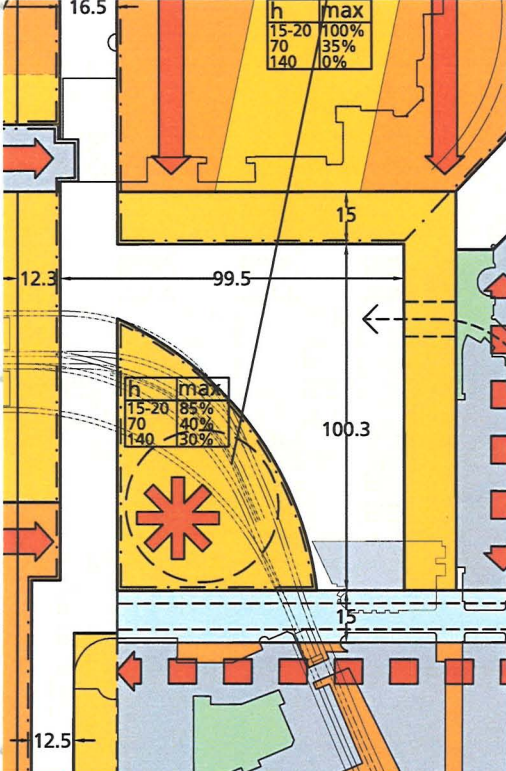
inrichting



28

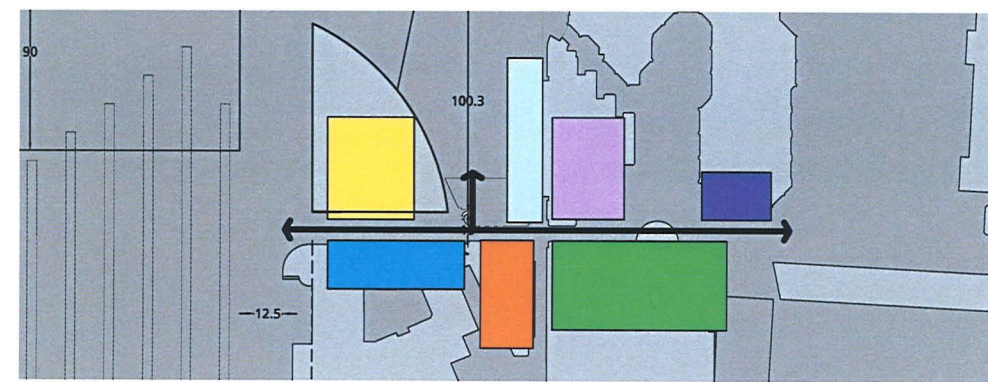






loopstroomen

fietsen



organisatie boulevard

accent

uitzicht

entrees

## Anna van Buerenplein

### Opgave

Het Anna van Buerenplein transformeert een gebied van achterkanten tot voorkant; dit creëert o.a. de mogelijkheid voor de daar aanwezige instituten om zich te presenteren. Aan de zijde van Babylon en het Letterkundig Museum wordt de rooilijn verlegd. Hierdoor wordt het mogelijk om over de hoogte van de plint en over de diepte van 15 meter programma toe te voegen en een nieuw front te vormen. De Koninklijke Bibliotheek, het Nationaal Archief, het Letterkundig Museum, het Centraal Bureau voor Genealogie en het Rijksbureau voor Kunsthistorische Documentatie, hebben inmiddels gezamenlijk een initiatief genomen en spelen in op de mogelijkheid om zich te kunnen etaleren aan het nieuwe plein met als thema 'Boulevard van het actuele verleden'. In een aantal gezamenlijke ateliersessies met de gemeente en de Rijksgebouwendienst is gekeken op welke wijze het stedenbouwkundig kader en deze initiatieven elkaar kunnen versterken.

### Resultaat

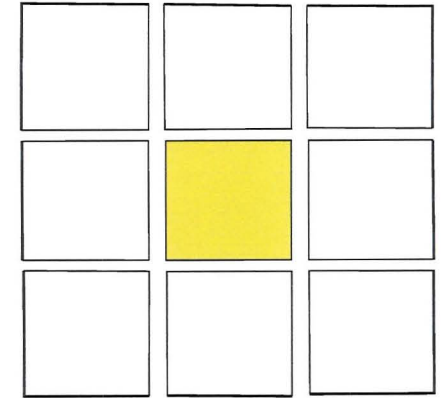
Het initiatief van de 'Boulevard van het actuele verleden' sluit aan bij de ontwikkelingen van de vijf instituten die al in gang zijn gezet. Bijvoorbeeld op het gebied van samenwerking met andere organisaties en het gebruik van hoogwaardige technologieën bij de ontsluiting van collecties en archieven. Het initiatief betekent tevens een uitbreiding op het bestaande programma.

Voorgesteld wordt om deze uitbreiding tezamen met de reeds aanwezige instituten ruimtelijk en functioneel aaneen te rijgen. Dit zorgt voor een cultuurcluster die het belang van de afzonderlijke instituten overstijgt en betekent een meerwaarde voor het unieke karakter van het plein. Het nieuw te realiseren programma wordt grotendeels ondergebracht in de bebouwing op het plein. Ook kan een deel van de gemeenschappelijke voorzieningen zoals het auditorium in de richting van het Nationaal Archief worden uitgeplaatst, om het gebouwd volume op het plein niet te groot te maken.

Met de koppeling van het gebouwdeel op het plein aan de 'boulevard', verandert het oorspronkelijk concept van een los gebouw op het plein, gecombineerd met kriskras loopstromen over het plein, in een model dat duidelijk de hoofdloopstroom begeleidt. De boulevard, welke op maaiveld gevormd wordt door de aaneenschakeling van instituten, blijft onderdeel uitmaken van de publieke ruimte.

### Conclusies

1. De instituten worden ruimtelijk en functioneel 'aaneengeschakeld'.
2. Het situeren van het 'Boulevard van het actuele verleden' programma op het Anna van Buerenplein betekent een koppeling met het gebouw van het Nationaal Archief.
3. Er zijn afhankelijk van een extra te realiseren programma twee modellen mogelijk: los gebouw op plein of gebouw gekoppeld aan de boulevard.



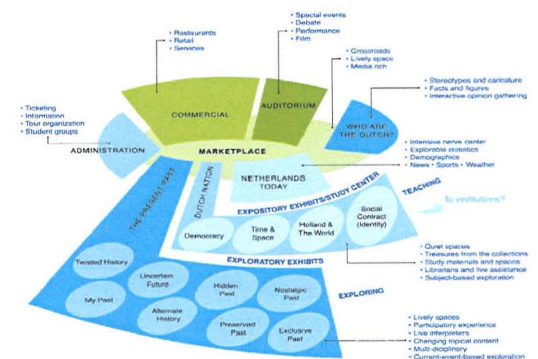
Anna van Buerenplein

### Programma:

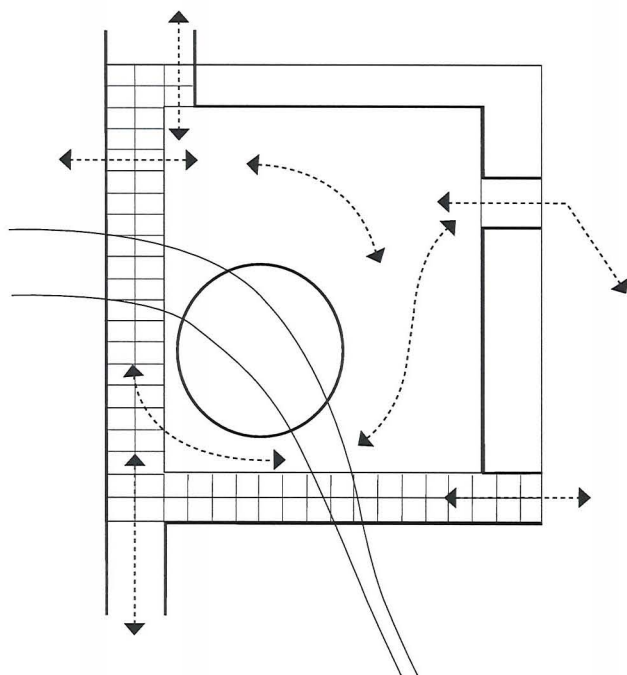
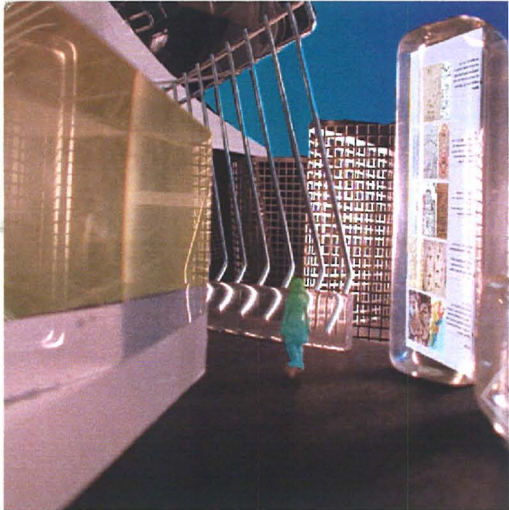
ondergronds: 37.500 m<sup>2</sup>  
(drie lagen)  
plint: 10.000 m<sup>2</sup>  
opbouw: 20.000 m<sup>2</sup>

### waarvan:

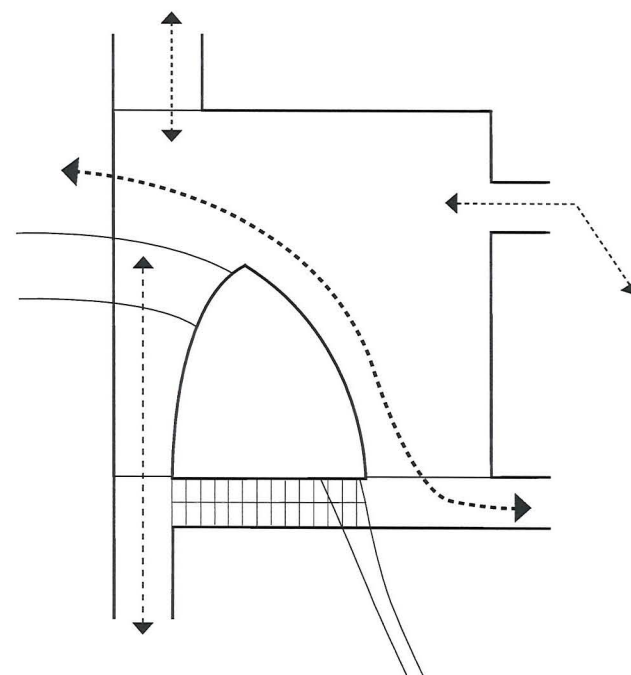
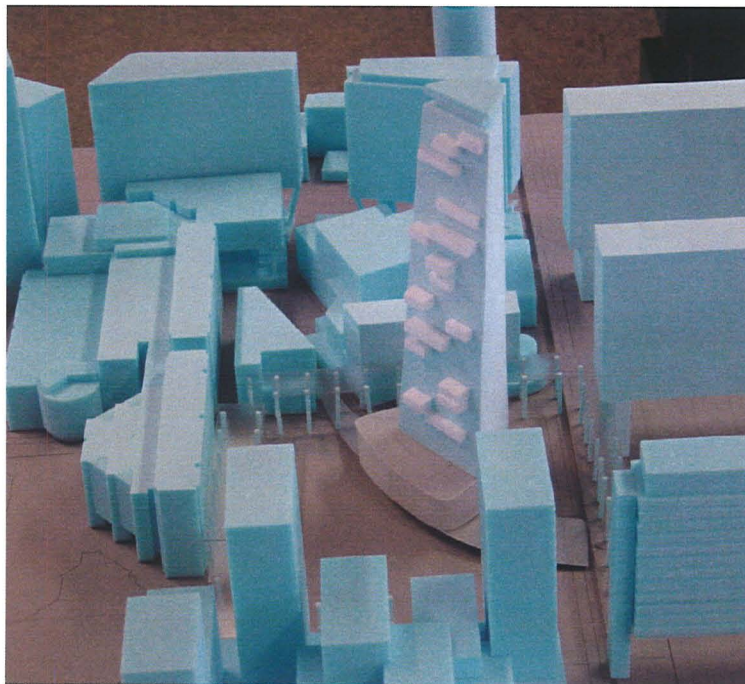
- wonen: 10.000 m<sup>2</sup>  
- kantoren: 10.000 m<sup>2</sup>



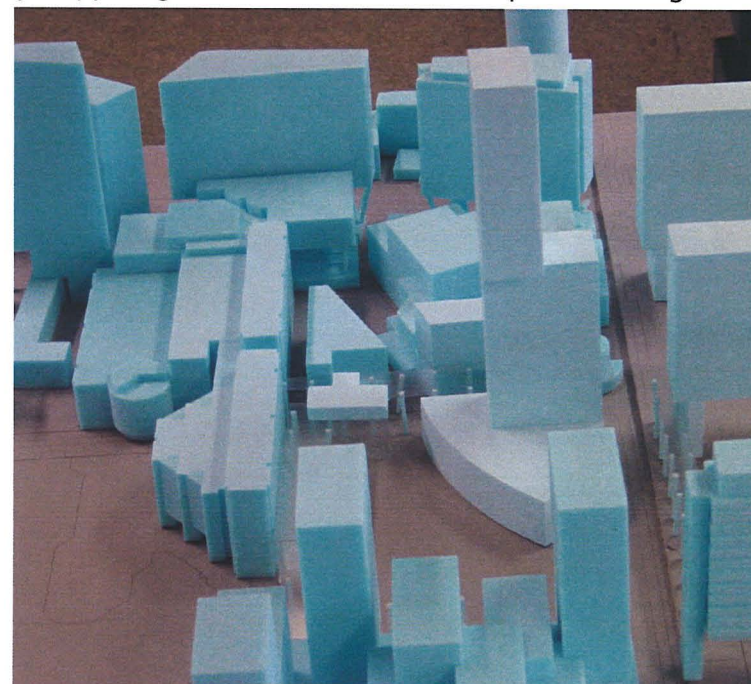
organisatieschema



'los' gebouw met kriskras loopstromen

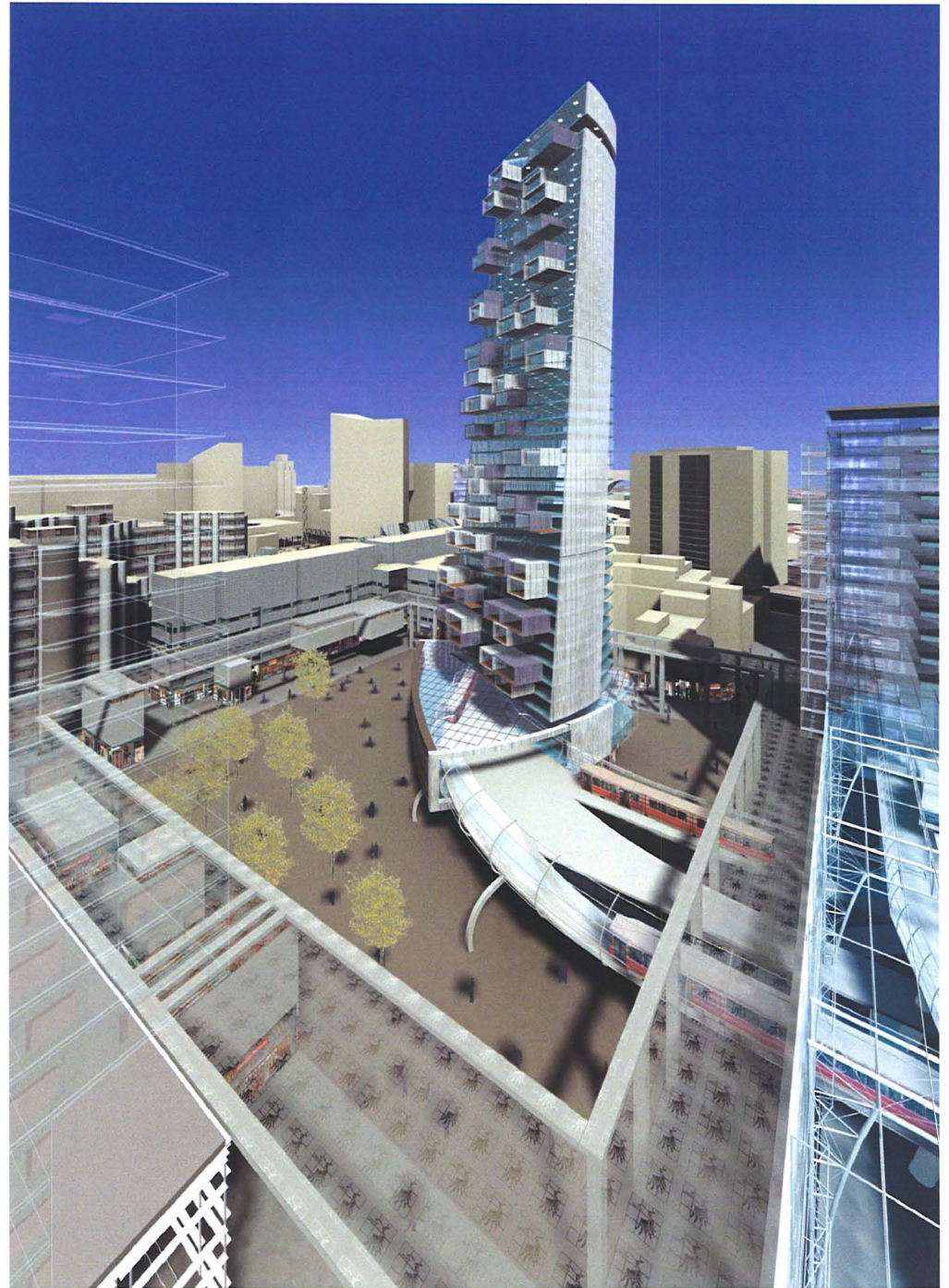


gekoppeld gebouw welke de hoofdloopstromen begeleidt

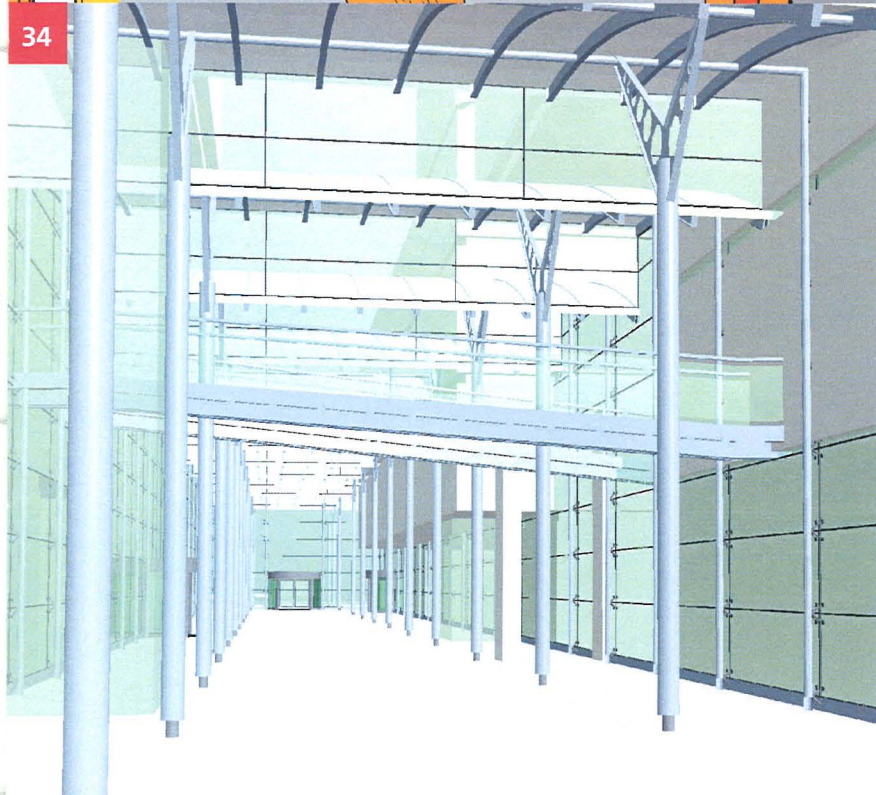
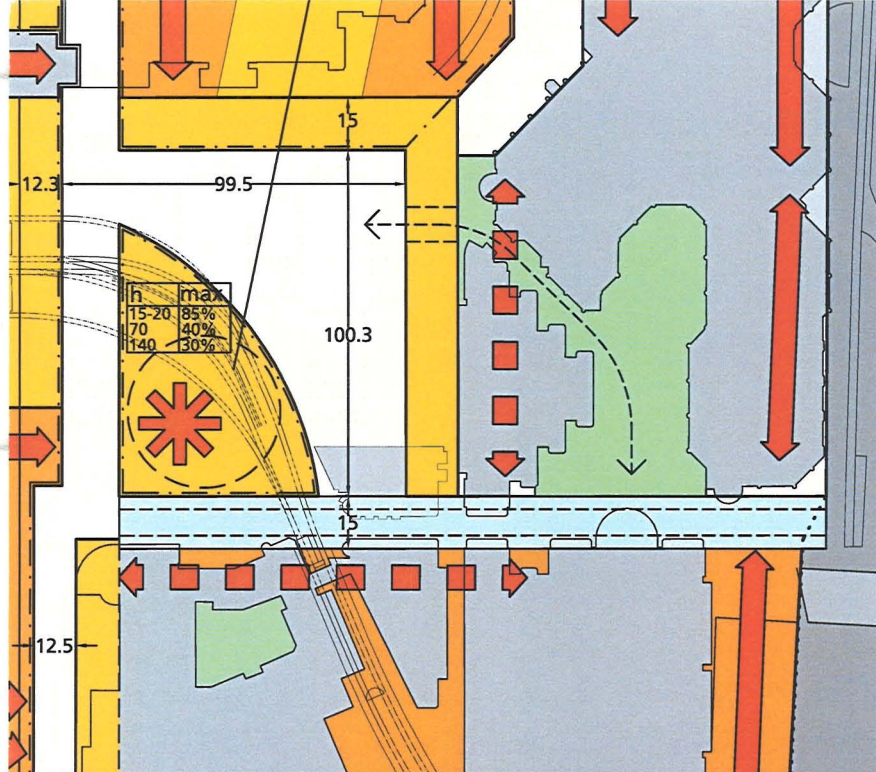




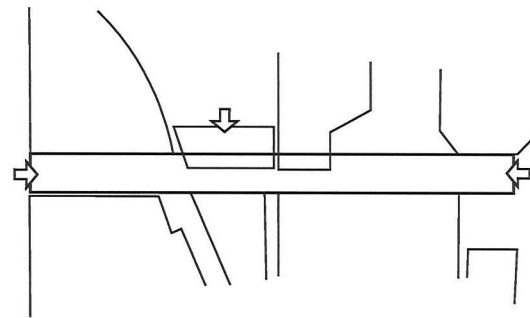
huidige situatie



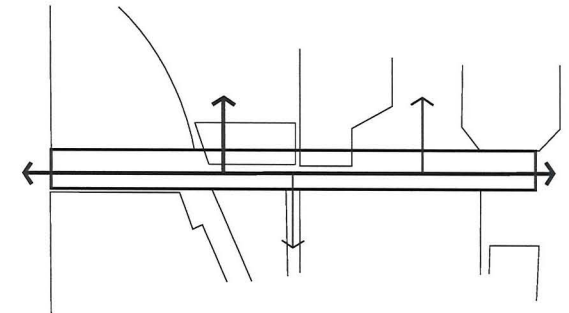
impressie nieuwe situatie



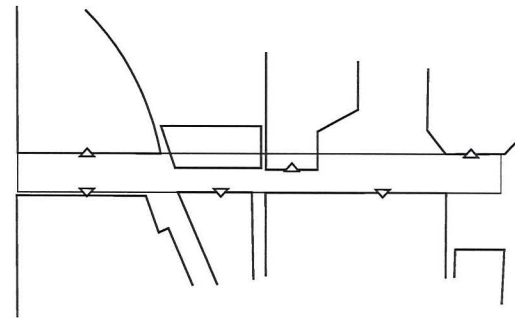
perspectief met 'nieuwe hoogte'



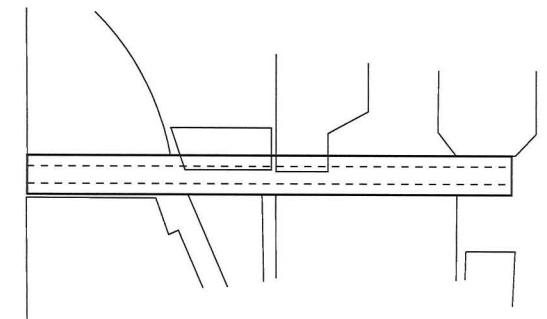
Entrees



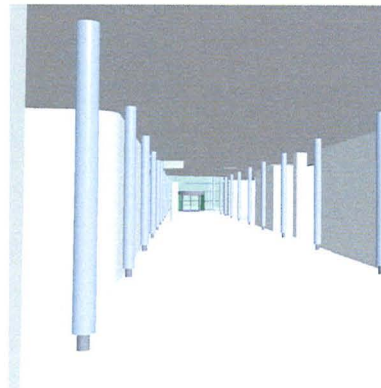
Routes



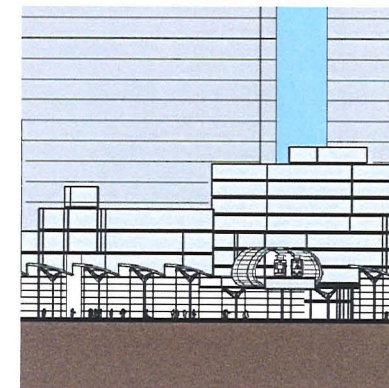
Ontsluiting gebouwen



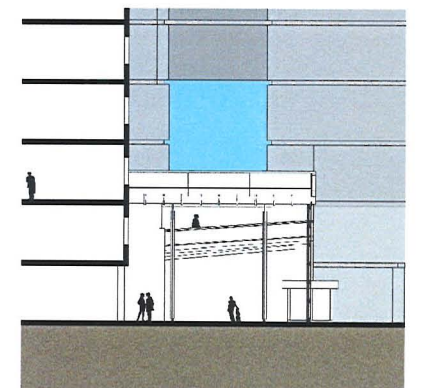
Vrije zone



perspectief met bestaande hoogte



langsdoorsnede



dwaarsdoorsnede

## Boulevard van het Actuele Verleden

### Opgave

De instituten van het Letterkundig Museum en de Koninklijke Bibliotheek, waaronder het voorzieningen gebouw, worden op dit moment op niveau +1 ontsloten en hebben op maaiveld maar één centrale entree. Tezamen vormen de gebouwen een cluster welke architectonisch één geheel is. Onderzocht is hoe het bestaande gebouwencomplex kan bijdragen aan de nieuwe stedenbouwkundige structuur en het stelsel van openbare ruimten. Het functioneren van de bestaande gebouwen dient hierbij in stand gehouden te worden en de architectonisch verschijningsvorm te worden gerespecteerd. De opgave is verstrekt aan Kraaijvanger • Urbis en verricht door de architect Hans Goverde.

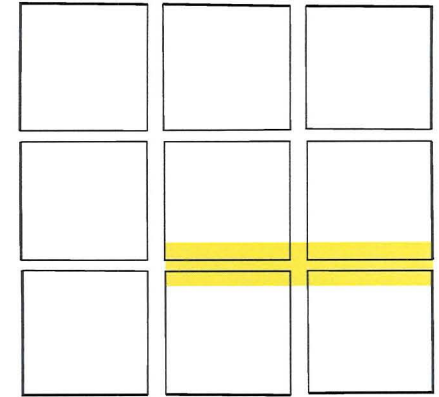
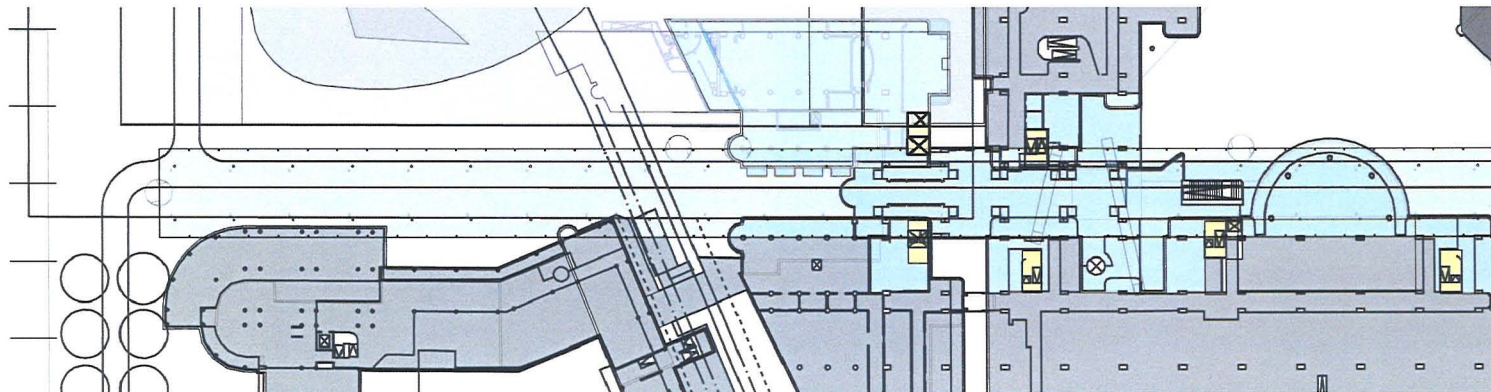
### Resultaat

De studie toont een gebouwde structuur, boulevard genaamd, welke de verschillende gebouwen ruimtelijk verbindt. De entrees worden naar maaiveld gebracht, maar koppelingen op het +1 niveau blijven mogelijk. Het voorzieningen-gebouw wordt partieel gesloopt en in de nieuwe opzet ingepast. In het grondvlak wordt de boulevardruimte gezoneerd; de centrale zone van 7,5 meter, gelegen tussen de bestaande bebouwing, dient minimaal vrijgehouden te worden. Deze maat refereert aan de afmeting van bijvoorbeeld de Passage in Den Haag. Aan weerszijden wordt een zone geïntroduceerd, waarin zoveel mogelijk ruimte gecreëerd wordt, maar waar ook vitale gebouwonderdelen als verticale transportpunten en stabiliteitswanden behouden kunnen worden. In visualisaties wordt het kwaliteitsverschil getoond tussen de hoogte van huidige onderdoorgang en een variant waarbij de eerste verdieping grotendeels wordt weggehaald. Met het verhogen van de doorgang wordt de stedenbouwkundige structuur meer continu. Ook wordt dan het verplaatsen van de entrees naar maaiveld, behalve ruimtelijk gewenst, ook functioneel noodzakelijk.

### Conclusies

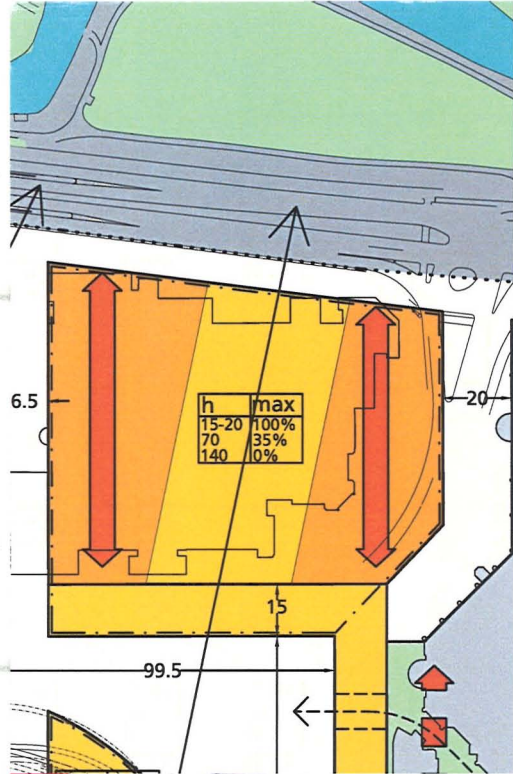
De conclusies n.a.v deze korte studie zijn:

1. De hoogte van de onderdoorgang dient vergroot te worden.
2. 2<sup>e</sup> entree van de instituten dient op maaiveld gesitueerd te worden.
3. In de route langs het Nationaal Archief, Letterkundig Museum en Koninklijke Bibliotheek is in de Masterplankaart een zonering aangebracht, waardoor het technisch mogelijk blijft vitale gebouwonderdelen te bewaren.

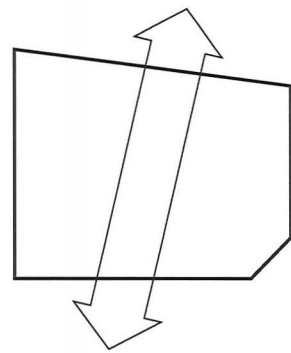


Boulevard

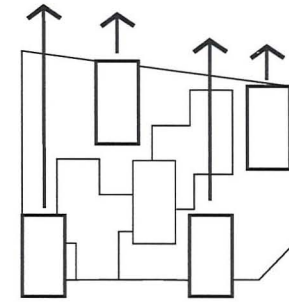




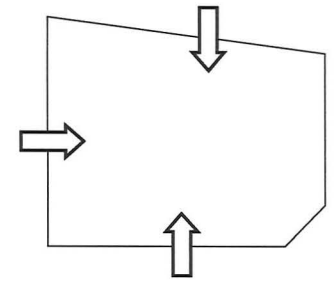
36



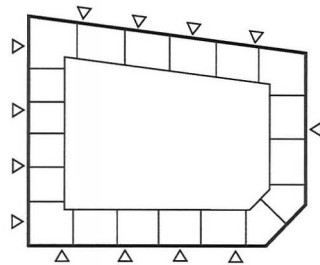
zichtrelatie



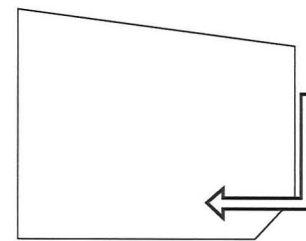
uitzicht



entrees



winkelfront



expeditie



UFA-Palast, Dresden; Coop Himmelblau



## Babylon

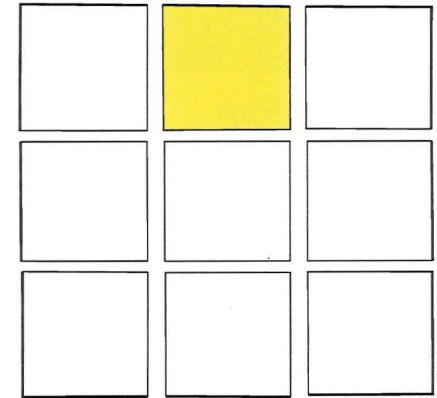
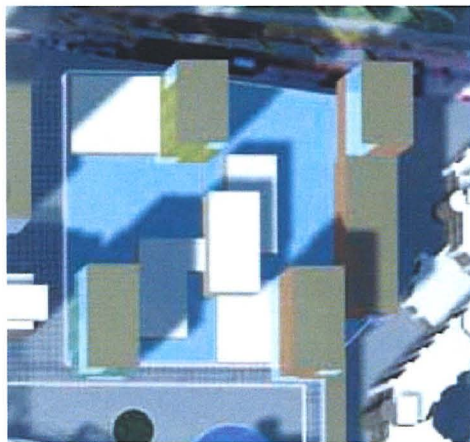
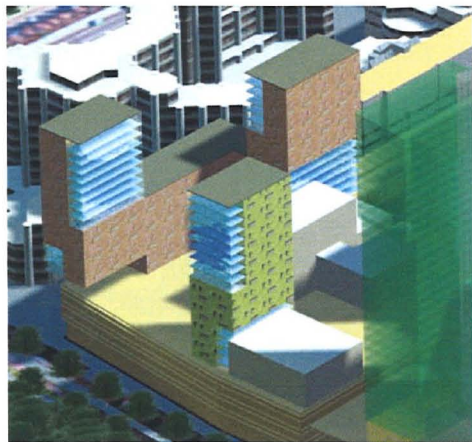
### Opgave

Het huidige Babylon is een sterk naar binnen gericht winkelconcept over twee lagen, welk aan de zijde van het station ruimtelijk letterlijk vastgekoekt is. Met de openbare ruimte structuur uit het stedenbouwkundig kader krijgt Babylon er aan de kant van de Anna van Buerengarage een 'voorzijde' bij en wordt een duidelijke straat gecreëerd tussen het blok van Babylon en het stationsblok.

Het creëren van voorzijden vraagt een verschuiving van programma in de plint van +1 naar maaiveld en van een oriëntatie die naar binnen is gericht naar een oriëntatie die aan drie zijden naar buiten is gericht.

De functiemenging, die Babylon heeft, dient verder te worden versterkt door onder andere de uitbreiding van het programma met wonen.

In de betekenis van de entrees aan de drie 'voorzijden' zijn wel nuances aan te brengen: De entrees aan de Bezuidenhout vormen het adres voor kantoren, hotel en woningen. De entrees aan het KJ-plein zijn eerder bestemd voor winkelfuncties. De functies en entrees aan het Anna van Buerenplein dienen programmatisch de levendigheid van dit plein te ondersteunen: gedacht wordt aan entree bioscoop en horeca.



Babylon

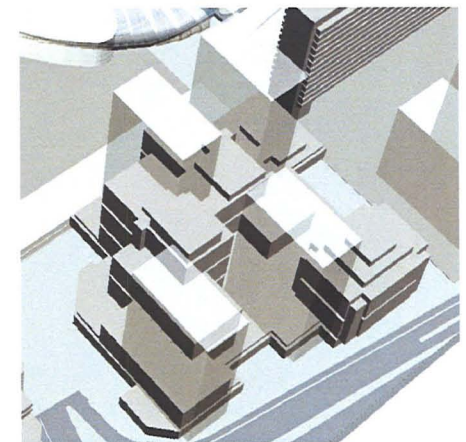
### Programma:

ondergronds: 15.000 m<sup>2</sup>  
(twee lagen  
bestaand)

plint: 15.000 m<sup>2</sup>  
opbouw: 30.000 m<sup>2</sup>

### waarvan:

- wonen: 18.000 m<sup>2</sup>  
- kantoren: 12.000 m<sup>2</sup>



impressies Babylon

## Colofon

opdrachtgever:  
Dienst Stedelijke Ontwikkeling, gemeente Den Haag

ontwerp:  
Kraaijvanger • Urbis  
Dienst Stedelijke Ontwikkeling, gemeente Den Haag

in samenwerking met:  
Nederlandse Spoorwegen  
Multi Vastgoed  
Babylon Den Haag bv  
Stadsgewest Haaglanden  
ProRail  
Rijksgebouwendienst

