

Verslag

Bijeenkomst belangenverenigingen MIRT-verkenning Knooppunt Laan van NOI 5 september 2024

Aanwezig

- Fietsersbond Den Haag
- Fietsersbond Leidschendam-Voorburg Focus: fietspad langs de Oude Lijn onder de aandacht brengen (geen onderdeel van het project)
- Algemene Vereniging voor Natuurbescherming (AVN) en stichting Duurzaam Leidschendam - Voorburg
- Algemene Vereniging voor Natuurbescherming (AVN)
- Gehandicaptenplatform Leidschendam-Voorburg (gevraagd en ongevraagd advies geven over toegankelijkheid voorzieningen, voorlichting aan basisscholen 'leven met gehandicapten').
- Gehandicaptenplatform Leidschendam-Voorburg (secretaris)

Aanwezig namens projectorganisatie: José Biewenga (omgevingsmanager), Martin Bikman (projectmanager), Imce Hofman (communicatieadviseur)

Opgave

Het gebied rond station Laan van NOI is volop in ontwikkeling. De regio groeit door meer inwoners, werknemers en reizigers. In de buurt van het station komen nieuwe woningen, werkplekken, voorzieningen en een fietsroute. Het station kan niet achterblijven en transformeert van voorstadstation naar een belangrijk openbaar vervoersknoop waar verschillende vervoersmiddelen samenkomen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Binnenlandse zaken en Economische zaken hebben de partners (ProRail, NS, RET, HTM, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en de gemeenten Leidschendam-Voorburg en Den Haag) de opdracht gegeven om samen te onderzoeken wat er nodig is om van station Laan van NOI en de omgeving een prettige plek te maken voor bewoners en reizigers.

De MIRT-verkenning Oude Lijn, deelproject Knooppunt Laan van NOI bevindt zich nu in de analysefase, die loopt tot eind 2024. In deze fase verzamelen we zo veel mogelijk kansrijke oplossingen. Deze worden opgenomen in de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO). Eind 2024 nemen de bestuurders een besluit over welke kansrijke oplossingen worden uitgewerkt in de beoordelingsfase, die in 2025 begint. Eind 2025 wordt een voorkeursalternatief gekozen, dat daarna verder wordt uitgewerkt. Vanaf 2028 starten we met voorbereidingen voor de uitvoering van de knooppunten op De Oude Lijn, waaronder Station Laan van NOI.

De ontwikkelvisie van de gemeente Den Haag loopt parallel met de MIRT-verkenning Oude Lijn, deelproject Knooppunt Laan van NOI. Wij kijken breder naar de omgeving en nemen in onze plannen mee wat bekend is en wat binnen onze scope valt, maar onze focus ligt op de MIRT-verkenning van het stationsgebied.

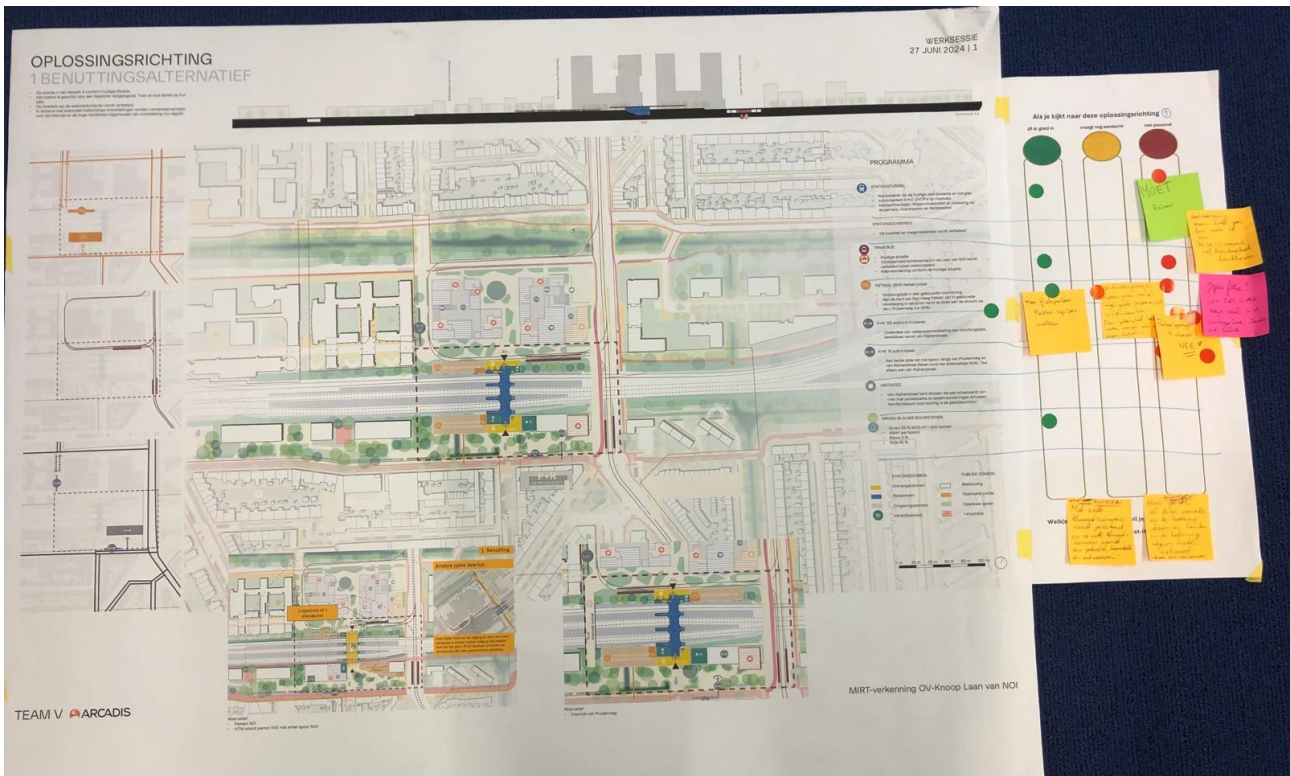
Oplossingsrichtingen

Samen met de belangenverenigingen hebben we aan de hand van de vijf narratieven de oplossingsrichtingen en de bouwstenen besproken en konden zij aangeven wat opviel en welke kansen zij zien.

1. Narratief/oplossingsrichting Knooppunt Laan van NOI als Benuttingsalternatief

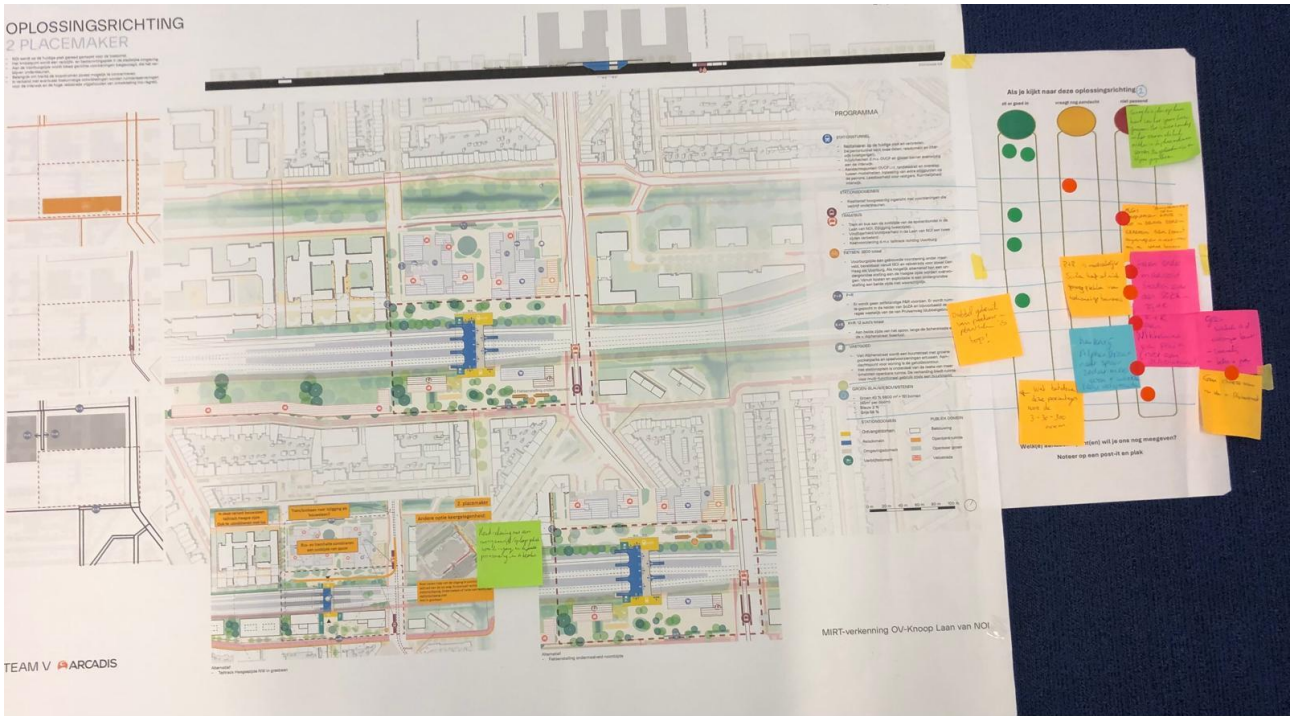
Uitgangspunt bij dit alternatief: Verbetering tegen zo gering mogelijke investering. De positie in het netwerk is conform huidige situatie. Het station is geschikt voor een beperkte reizigersgroei. Tram en bus blijven op hun plek. De kwaliteit van de stationsdomeinen wordt verbeterd. In verband met eventueel toekomstige ontwikkelingen worden ruimtereserveringen voor de interwijk en de hoge Velostrada vrijgehouden van ontwikkeling.

De keerlus voor trams is belangrijk: HTM wil in de toekomst meer trams naar het station laten rijden.



2. Narratief/oplossingsrichting Knooppunt Laan van NOI als Placemaker

Uitgangspunt bij dit perspectief: Station Laan van NOI wordt op de huidige plek gereed gemaakt voor de toekomst. Het knooppunt wordt een verblijfs- en bestemmingsplek in de stedelijke omgeving. Aan de Voorburgse zijde wordt lokaal gerichte voorzieningen toegevoegd die het verblijven ondersteunen. Belangrijk om hierbij de loopstromen zoveel mogelijk te concentreren. In verband met eventueel toekomstige ontwikkelingen worden ruimtereserveringen voor de interwijk en de hoge Velostrada vrijgehouden van ontwikkeling.



3. Narratief/oplossingsrichting Knooppunt Laan van NOI als Overstapmachine

Uitgangspunt bij dit perspectief: Station gericht op een efficiënte, kort overstap tussen de modaliteiten, met het adres aan de Laan van NOI. De modaliteiten liggen in elkaars directe nabijheid voor optimale oriëntatie en zicht. Het overstappen is veilig. Het station ligt direct aan de Laan van NOI. Goed vindbaar en gekoppeld aan de lange doorgaande lijnen in de stad. Meekoppelkans is het verlengen van de perrons over de laan van NOI waardoor het zwaartepunt verschuift. Extra mogelijkheid is het maken van een systeem met drie eilandperrons.



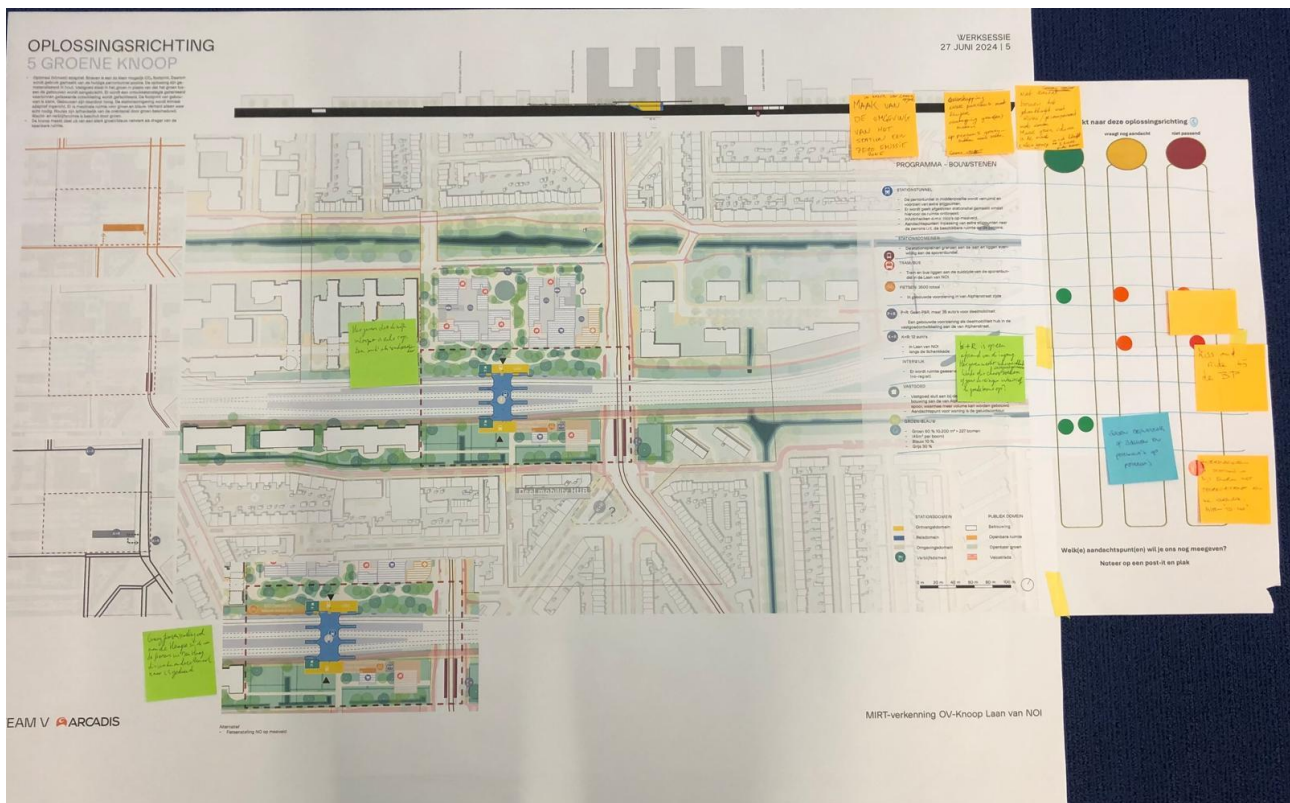
4. Narratief/oplossingsrichting Knooppunt Laan van NOI als Verbinder

Uitgangspunt bij dit perspectief: Het verbinden van de knoop met de lange ontwikkellijnen van de stad. De Noord-Zuid als Oost-West worden versterkt waardoor de barrièrewerking van de sporenbundel wordt verzacht. Toegangspoort tot CID. Door de interwijk in de van Pruisenweg te upgraden tot een tweede zone voor opgangen naar de perrons wordt de loopafstand naar CID verkort en de benutting en snijpunt capaciteit naar de perrons verbeterd zonder de spoorligging aan te passen. De knoop is daarmee een toegangspoort naar het CID. Voor de kortere overstap blijft een tunnel op de huidige locatie behouden.



5. Narratief/oplossingsrichting Knooppunt Laan van NOI als Adaptieve Campus

Uitgangspunt bij dit perspectief: Optimaal (klimaat) adaptief. Streven is een zo klein mogelijk CO2 fotoprint. Daarom wordt gebruik gemaakt van de huidige perrontunnelpositie. De oplossingen zijn gematerialiseerd in hout. Vastgoed staat in het groen in plaats van dat het groen tussen de gebouwen wordt aangebracht. Er wordt een ontwikkelstrategie gehanteerd waarbinnen gefaseerde ontwikkeling wordt gefaciliteerd. De footprint van gebouwen is slank. Gebouwen zijn daardoor hoog. De stationsomgeving wordt klimaat adaptief ingericht. Er is maximale ruimte voor groen en blauw. Verhard alleen waar echt nodig. Routes zijn (afhankelijk van de oriëntatie) door groen beschaduwed. Wacht- en verblijfsruimte is beschermd door groen/blauw netwerk als drager van de openbare ruimte.



Genoteerde highlights:

Niet groen verwijderen en later terugbrengen

- Ga bouwen waar de grond nu al versteend is. Het duurt jaren voordat je dezelfde kwaliteit hebt.
- Welke groennorm wordt aangehouden?
- Het is van belang dat al het groen met elkaar verbonden is en dat het aansluit op de Schenkzone.
- Voorkeur voor bomen met grote kronen, die zorgen voor veel schaduw/koelte.
- Alle eikenbomen die in het talud staan (locatie Velostrada), mogen niet worden verwijderd vanwege de stabiliteit van de dijk waar het spoor op ligt.
- Zorgen om uitbreiding woningbouw door Den Haag en verwijderen groen

Fietsparkeren is belangrijk

- Plaats fietsenstallingen zo dicht mogelijk bij het station en aan beide kanten, zodat je een directe verbinding krijgt naar het perron. Dan worden ze beter gebruikt.
- Fietsenrekken niet langs regulier voetpad plaatsen. De rekken worden niet goed teruggeschoven waardoor blinden en slechtzienden tegen de uitstekende rekken botsen.
- Zorg voor genoeg parkeermogelijkheden voor bakfietsen en andere fietsen die niet in de normale rekken passen (fatbikes, fietsen met kratten).
- Handhaven op fietsen die verkeerd geparkeerd staan.
- Fietsen ondergronds parkeren ivm verrommeling van de openbare ruimte
- Het aantal deelfietsen moet uitgebreid worden. Nu altijd op.
- Doorgaande fietsroute maken richting Leiden.
- Voordeel verhoogde velostrada, is allen de oversteek van een drukke kruising. Nadeel, je kunt maar één kant op rijden. Zijn zij-ingangen mogelijk?

Nieuwe eenheidsnorm voor toegankelijkheid

- Het station moet van alle kanten toegankelijk zijn.
- Vanuit station een logische looproute voor blinden en slechtzienden.
- Verkeersstromen scheiden (rolstoel, voetganger, fietsers, OV): Bij de mall of the Netherlands komen alle verkeersstromen samen is heel gevaarlijk en onoverzichtelijk.
- Zo min mogelijk randen, drempels en richels.

Parkeren auto's

Geen P&R, wel deelauto'

Acties:

Oproep: welke belangenverenigingen zouden nog aan moeten sluiten?	Allen
Gehandicapten platform Den Haag, Voorall	José
Ruim van te voren datum en agenda sturen en voorkeur voor een middagbijeenkomst.	José
Voor de agenda: bewonersbijeenkomst 20 november, 19.00 uur, locatie Koningkerk Voorburg	Allen

Verklarende woordenlijst

Analysefase

In de analysefase worden de kansrijke oplossingen uitgewerkt. Binnen deze oplossingen vindt ook onderzoek plaats naar mogelijke varianten. Betrokkenen uit de omgeving kunnen hierin meedenken. De oplossingen en varianten worden voorzien van een beoordeling op hoofdlijnen. Resultaat van deze fase is een uitwerking van de kansrijke oplossingen met een keuze binnen de mogelijke varianten. Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO) legt de verzamelde informatie vast.

Beoordelingsfase

Het in beeld brengen van de kansrijke oplossingen gebeurt in de beoordelingsfase van de MIRT-verkenning. Ook wel zeef 2 genoemd. Uit de kansrijke oplossingen vormen we nieuwe, samengestelde oplossingen. Deze noemen we alternatieven. Alternatieven kunnen dus bestaan uit een combinatie van de overgebleven goed scorende onderdelen uit de analytische fase – zeef 1. In de beoordelingsfase onderzoeken we de alternatieven verder in detail, samen met de experts en participanten. Alle alternatieven worden beoordeeld op basis van het beoordelingskader. De bestuurlijke partijen maken een afweging voor de keuze van de meest wenselijke oplossing.

Beoordelingskader

In de MIRT verkenning worden oplossingen en alternatieven beoordeeld aan de hand van een beoordelingskader. In het beoordelingskader staat beschreven op welke onderdelen we een oplossing of alternatief beoordelen en hoe we dat beoordelen.

Besluitvormingsfase

In de besluitvormingsfase komt alle informatie uit de MIRT-verkenning samen in de Structuurvisie. Eindpunt van de Verkenning is het vastleggen van de voorkeuren voor alle deelprojecten door de gezamenlijke bestuurders.

Bouwstenen

Fysieke onderdelen van een station en de stationsomgeving, zoals een reizigerstunnel, fietsenstallingen, P&R-terrein, tram- en bushaltes, voorzieningen, etc.

Interwijkverbinding

Een soort straat zoals een stationstunnel die Haagse en Voorburgse kant met elkaar verbindt.

MIRT: Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport

Dit is een investeringsprogramma van het Rijk voor projecten en programma's in het ruimtelijk domein (zoals wegen, bruggen en station Laan van NOI) om de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland te bevorderen. Het Rijk is bij deze projecten en programma's direct financieel betrokken.

MER – milieueffectrapportage

Mer is een procedure die voortkomt uit de Wet milieubheer met als hoofddoel het milieubelang volwaardig te laten meebewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten. Binnen een mer – procedure worden milieueffecten van te onderzoeken alternatieven beschreven in een milieueffectrapportage (MER)

MIRT-verkenning

Een MIRT-verkenning is een onderzoek naar oplossingen voor een knelpunt. In dit geval om station Laan van NOI te ontwikkelen tot een volwaardig openbaar vervoer en mobiliteitsknooppunt die de groei van reizigers aan kan, beter aansluit op andere vormen van (openbaar) vervoer en goed aansluit op de voorzieningen, woningen en werkgelegenheid die in de omgeving van het station gerealiseerd wordt.

Narratieven

Een narratief is een oplossingsrichting die opgebouwd wordt rondom één centraal thema. Zo ontstaan meer ideeën. Een narratief is opgebouwd uit de verschillende bouwstenen.

Oplossingsrichting

Een denkrichting die mogelijk een oplossing is voor het probleem.

Oude Lijn

De Oude Lijn is de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht en verbindt al sinds 1847 de steden Leiden, Den Haag, Delft, Schiedam, Rotterdam en Dordrecht met elkaar. Een hele regio verbonden door dat eeuwenoude spoor. En deze regio, de Zuidelijke Randstad, groeit de komende jaren fors. Economisch, in bevolking en in gebouwen. Er komen 170.000 woningen en 85.000 arbeidsplaatsen bij in de steden langs de Oude Lijn. Dat proberen we zo min mogelijk ten koste te laten gaan van het groen in de regio. Om de regio te kunnen laten groeien, moet ook de bereikbaarheid meegroeien.

Plint

Een plint bij een station verwijst naar de onderste bouwlaag op vloerhoogte. Een plint bij een station kan bestaan uit winkels en/of horeca.

Proces MIRT-verkenning Oude Lijn

De verkenning bestaat uit vier stappen: startfase, analysefase, beoordelingsfase en besluitvormingsfase

Startfase

Tijdens de startfase is de startbeslissing uitgewerkt tot een projectplan. Dit projectplan beschrijft de aanpak van de MIRT-verkenning

Velostrada

De Velostrada is een snelfietsroute die twee steden met elkaar verbindt

Voorzieningen

Een voorziening zijn alle zaken waar je gebruik van kunt maken in een station zoals een fietsenstalling, toilet, winkels etc.