



De Loosduinse Vaart

ruimtelijke visie voor wonen, nieuwbouw en inrichting

De Loosduinse Vaart

ruimtelijke visie voor wonen, nieuwbouw en inrichting

in opdracht van de Commissie Loosduinen, Den Haag

11 mei 2010

Hans Fransen - Archilogica, Rotterdam

Han-Willem Visscher - Galis Architectenburo BNA, Delft



Inhoudsopgave

Samenvatting	7
Inleiding	9
Hoofdstuk 1 Loosduinen, dorp in stad	11
Hoofdstuk 2 Kleinstedelijk wonen in Loosduinen	11
Hoofdstuk 3 De Oude Haagweg en de Loosduinse Vaart	13
Hoofdstuk 4 De Loosduinse Vaart als kralenketting	15
Hoofdstuk 5 De ketting	17
Hoofdstuk 6 De kralen	23
Hoofdstuk 7 De schakels	33
Hoofdstuk 8 Ontmoeten en vertoeven aan het Loosduinse Cultuurplein	37



Bijeenkomst werkgroep Loosduinse Vaart, in de 'buurtkamer Notenbuurt'

Samenvatting

Deze ruimtelijke visie is onderdeel van de visie voor de Loosduinse Vaart, de oude route van Den Haag naar Loosduinen. De bedoeling van deze visie is om te zorgen dat alle nieuwe ontwikkelingen op, aan en langs de Loosduinse Vaart leiden tot een samenhangend stedenbouwkundig ensemble. De Loosduinse Vaart wordt een herkenbare route in de stad met een eigen specifieke kwaliteit. De vaart is in 1974 gedempt en de route is nu een stedelijke as die het Haagse centrum verbindt met het stadsdeel Loosduinen, met een tramtracé in plaats van de vaart.

Het stadsdeel Loosduinen was ooit dorp. Dit oude dorp is door allerlei grote stedelijke vernieuwingen in de afgelopen decennia onherkenbaar gemaakt. Met de sloop van de oude dorpskern verdwijnt het dorpse leven ook voor een groot deel. De nieuwe bebouwing, het winkelcentrum Loosduinen, is grootschalig en rationeel georganiseerd, waardoor het directe contact tussen de woning en de straat verdwijnt. Bij veel Loosduiners bestaat echter nog steeds het besef van het wonen in een apart dorp binnen de Haagse stadsgrenzen. Veel oorspronkelijke Loosduiners keren terug uit de grootschalig opgezette na-oorlogse woonwijken, zoals de Raden en Bouwlust, en zoeken in het oude Loosduinen de dorpse woonsfeer van weleer. Deze wordt slechts in fragmenten teruggevonden.

Deze ruimtelijke visie poogt het dorpse karakter en de daarbij behorende woonkwaliteit van het oude Loosduinen op een eigentijdse wijze weer herkenbaar en zichtbaar te maken en zo de leefbaarheid te verbeteren, zodat de Loosduiners weer trots kunnen zijn op hun historische wijk. Tegelijkertijd wordt optimaal gebruik gemaakt van de stedelijke voorzieningen zoals het openbaar vervoer. De herkenbare, kleinschalige en fijnmazige stedenbouw met een menging van functies direct aan de straat, zijn kwaliteiten die wij verbinden aan de term '*kleinstedelijk wonen*'. Kleinstedelijkheid staat voor een moderne visie op de stedenbouw,

waarin kleinschaligheid, functiemenging en 'hart voor de buurt' een belangrijke rol spelen.

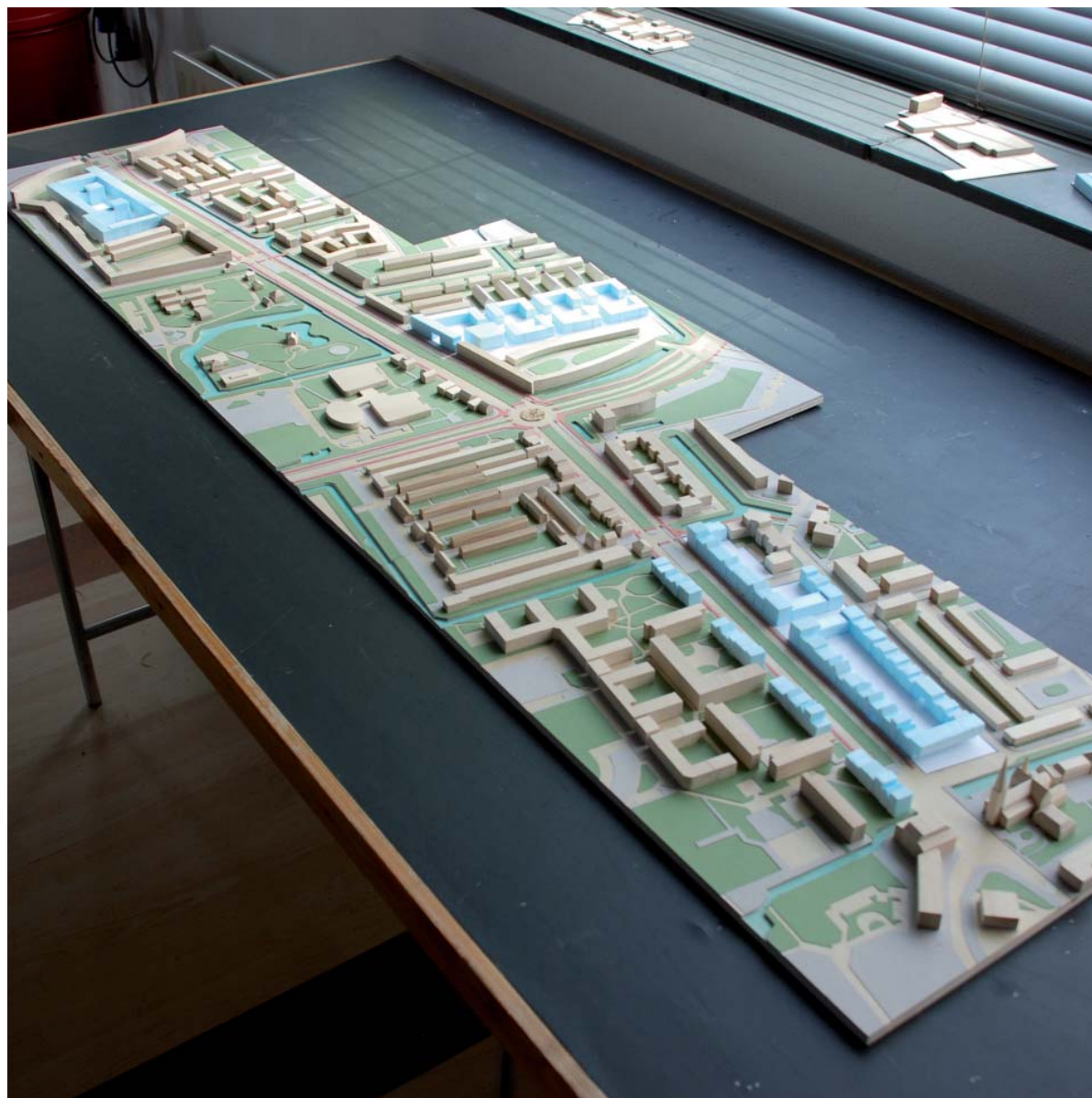
De Loosduinse Vaart en de aan weerszijden daaraan gelegen bebouwing wordt vergeleken met een *kralenketting*. De Loosduinse Vaart vormt de *ketting* en de eraan gelegen bebouwing en plekken zijn de *kralen*. De kwaliteit en identiteit van de kralenketting worden bepaald door de afzonderlijke kralen en hun onderlinge samenhang. Bijzondere momenten in de ketting, zoals oversteekpunten, tramhaltes en kruisingen, noemen we de *schakels*. Van deze onderdelen worden een analyse en een model of voorstel voor verbetering gemaakt.

Voor de inrichting van de Loosduinse Vaart, de *ketting*, zijn de gewenste profielen uitgewerkt. Door een eenduidige inrichting krijgt de Loosduinse Vaart een herkenbaar karakter.

Drie bebouwingsstudies tonen de gewenste ontwikkeling voor drie *kralen*. De ruimtelijke visie geldt echter qua stedenbouwkundige lijn voor de gehele route. De aan het Loosduinse centrum grenzende *schakel* aan de Burgemeester Hovylaan wordt uitgewerkt tot een nieuw cultureel plein voor Loosduinen, een nieuwe plek voor ontmoeten en vertoeven.

De commissie Loosduinen biedt met deze ruimtelijke studie een leidraad voor ontwikkelende partijen. In onderling overleg met de Commissie Loosduinen, de gemeente en de buurtbewoners kan in samenspraak gewerkt worden aan nieuwe ontwikkelingsplannen voor de Loosduinse Vaart, met een hoogwaardige samenhang als gezamenlijk doel.

Han-Willem Visscher
Hans Franssen
11 mei 2010



maquette Loosduinse Vaart

Inleiding

Deze ruimtelijke visie is onderdeel van de visie voor de Loosduinse Vaart, de oude route van Den Haag naar Loosduinen. In deze visie wordt het Loosduinse gedeelte van de route behandeld: dit is het gedeelte van de huidige Oude Haagweg vanaf de Thorbeckelaan tot de kruising met de Burgemeester Hovylaan.

De eerder geschreven visie voor de Loosduinse Vaart van 3 maart 2009, geschreven door de Commissie Loosduinen, heeft als basis gediend voor deze ruimtelijke studie.

Deze ruimtelijke visie biedt een leidraad en ruimtelijk kader voor nieuwbouw- en inrichtingsplannen op en langs de Loosduinse Vaart. De bedoeling van deze visie is om te zorgen dat alle nieuwe ontwikkelingen leiden tot een samenhangend stedenbouwkundig ensemble, zodat de Loosduinse Vaart een herkenbare route in de stad wordt, met een eigen specifieke kwaliteit. De kenmerken voor nieuwe ontwikkelingen zijn omschreven en verbeeld in deze ruimtelijke studie.

In de eerste drie hoofdstukken wordt teruggekeken naar het ontstaan en de ontwikkeling van het dorp Loosduinen en de Loosduinse Vaart. Het dorpse karakter en de daarbij behorende woonkwaliteit zal een leidraad zijn bij de ruimtelijke studies in de daarop volgende hoofdstukken.

Daarna volgt de analyse op de Loosduinse Vaart, welke wordt vergeleken met een *kralenketting*, een *ketting* met *kralen* en *schakels*. Voor de inrichting van de Loosduinse Vaart, *de ketting*, zijn de gewenste profielen uitgewerkt. Door een eenduidige inrichting krijgt de Loosduinse Vaart een herkenbaar karakter.

Drie bebouwingsstudies tonen de gewenste ontwikkeling voor drie locaties aan de ketting, de *kralen*. De ruimtelijke visie geldt echter qua stedenbouwkundige lijn voor de gehele route. Als vervolg op deze studie kunnen ook andere locaties op deze wijze worden bestudeerd.

Tot slot kijken we naar belangrijke momenten op de Loosduinse Vaart, *de schakels*, zoals de oversteekpunten en de tramhaltes. Eén van de *schakels* kan getransformeerd worden tot een nieuw cultureel plein voor Loosduinen.

De commissie Loosduinen biedt met deze ruimtelijke studie een leidraad voor ontwikkelende partijen. In onderling overleg met de Commissie Loosduinen, de gemeente en de buurtbewoners kan in samenspraak gewerkt worden aan nieuwe ontwikkelingsplannen voor de Loosduinse Vaart, met een goede samenhang als gezamenlijk doel.



Het oude centrum van Loosduinen, theater de Roskam en het gemeentehuis



Dezelfde plek nu: het nieuwe winkelcentrum, het Loosduinse Hoofdplein

1. Loosduinen, dorp in stad

Het huidige stadsdeel Loosduinen was oorspronkelijk een dorp op een strandwal, net als Den Haag.

Eerst was er een boerderij op 'Losdun', gesticht door graaf Floris III. Graaf Floris IV liet in 1224 een klooster bouwen voor Cisterciënzer nonnen. De huidige abdijkerk aan de Willem III straat 40 is een overblijfsel van dit klooster. Aardig detail is dat de abdijkerk is gebouwd tussen 1238 en 1250 en daarmee het oudste gebouw van het huidige Den Haag is. De Ridderzaal stamt uit 1248.

De oude kerken en de molen vormen historische fragmenten uit het oude Loosduinen.

Tot 1280 hoorden Den Haag en Loosduinen bij het 'ambacht' van Monster. Door de groei van de residentie van de graven van Holland maakte Den Haag zich los van Monster. Loosduinen werd verdeeld in een zuidelijk Monsters en een noordelijk Haags gedeelte. In 1811 werden door Franse invloed de dorpen Loosduinen, Eikenduinen, Poeldijk en Kwintsheul samengevoegd tot de zelfstandige gemeente Loosduinen.

Al in 1813 werden Poeldijk en Kwintsheul weer bij Monster gevoegd, waarna een kleinere gemeente van kleine tuindershuizen aan slechte wegen overbleef. De land- en tuinbouw vormden de grootste bron van inkomsten voor de Loosduinse bevolking. Door de bloei van de tuinbouw aan het begin van de 20^e eeuw ontwikkelde ook het dorp Loosduinen zich. Wegen werden verhard en de welvarende tuinders en bestuurders bouwden hun herenhuizen rond de dorpskern.

In 1899 werd de eerste eigen veiling opgericht. Deze en de latere tweede veiling fuseerden in 1969 met de Westlandse veiling, waardoor de veilingactiviteiten uiteindelijk verdwenen uit de gemeente.

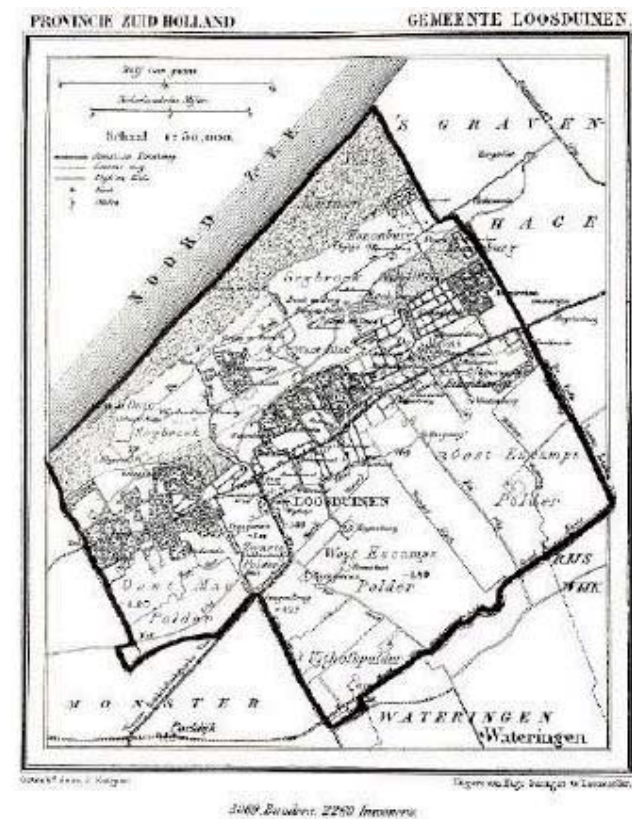
2. 'Kleinstedelijk wonen' in Loosduinen

In de jaren 50 heeft de middenstand van Loosduinen nog verzocht om een reconstructie van de oude dorpskern om op die manier te kunnen concurreren met de groeiende winkelcentra in de buurt. De historische, kleinschalige dorpskern met het Raadhuis, hotel de Roskam en theater de Roskam wordt in de jaren 70 toch gesloopt om plaats te maken voor het nieuwe winkelcentrum. Met de sloop van de dorpskern verdwijnt het dorpse leven ook voor een groot deel. De nieuwe bebouwing is grootschalig en rationeel georganiseerd. Waar vroeger de

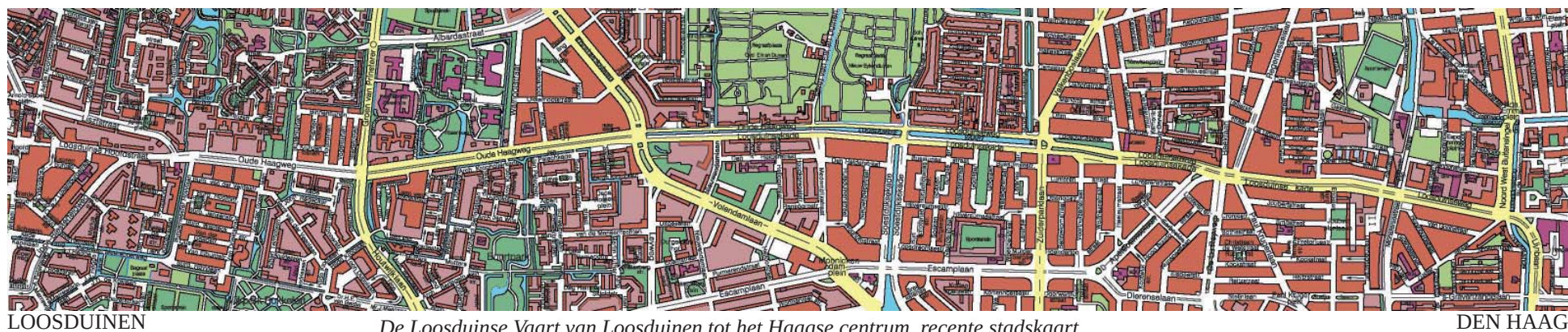




Loosduinse Vaart, oude ansicht



oude kaart Loosduinen



De Loosduinse Vaart van Loosduinen tot het Haagse centrum, recente stadskaart

functies wonen, winkelen, cultuur en werken fijnmazig door elkaar liepen in kleine panden met de entrees aan de straat, worden deze nu verdeeld in een rationele opzet. Een straatlange plint van winkels met daarboven galerijflats zorgt ervoor dat de directe relatie van het wonen met de openbare ruimte verdwijnt en daarmee ook het kleinschalige.

Bij veel Loosduiners bestaat echter nog steeds het besef van het wonen in een apart dorp binnen de Haagse stadsgrenzen. Deze identiteit wordt herkend in historische fragmenten in en om de oude dorpskern, zoals de oude herenhuizen, de kerken en de oude molen.

Wonen aan de straat, met de straat en omringende ruimte als ontmoetingsplek en verblijfsplek, wordt gezien als een belangrijke kwaliteit. De winkel op de hoek voor de dagelijkse boodschappen is een eenvoudig maar belangrijk voorbeeld voor een fijnmazige en herkenbare stedenbouw met een directe relatie tot de straat.

De herkenbare, kleinschalige en fijnmazige stedenbouw met een menging van functies direct aan de straat, zijn kwaliteiten die wij verbinden aan de term *'kleinstedelijk wonen'*. Deze term is een leidraad voor deze ruimtelijke visie voor de Loosduinse Vaart. Het dorpse karakter van het oude Loosduinen wordt op een eigentijdse wijze weer herkenbaar en zichtbaar gemaakt, maar tegelijkertijd wordt optimaal gebruik gemaakt van de stedelijke voorzieningen, zoals het openbaar vervoer.

Kleinstedelijkheid staat voor een moderne visie op de stedenbouw, waarin kleinschaligheid, functiemenging en 'hart voor de buurt' een belangrijke rol spelen.

3. Oude Haagweg en Loosduinse Vaart

De Oude Haagweg maakt deel uit van de middeleeuwse verbindingsweg tussen 's-Gravenzande, Loosduinen en 's-Gravenhage. Langs deze weg waren aanvankelijk boerderijen gevestigd en sinds de 17e eeuw ook buitenplaatsen zoals landgoed Rosenburg. Ten zuiden van de Oude Haagweg werd in 1645 de Loosduinse trekvaart gegraven. Deze werd gebruikt voor het verschepen van zand van de afgravingen ten behoeve van tuinbouw. Daarnaast werd hij ook gebruikt voor het vervoer van groenten en andere goederen. De Oude Haagweg had tot het einde van de 19e eeuw een landelijk karakter. Door de groeiende verstedelijking veranderde dat in de loop van de 20e eeuw.

Langs de Oude Haagweg vormde zich aan de rand van de tuinbouwgronden kleinschalige lintbebouwing. Deze gebieden werden ontsloten door wegen en sloten dwars op de weg. Langs een van deze wegen, de Buitentuinen, ontwikkelde zich eveneens lintbebouwing. Achter deze lintbebouwing is in twee fasen (1905 en 1922) een arbeidersbuurt ontstaan: het Zeeheldenkwartier, in 1967 omgedoopt tot de Tuinenbuurt. Deze buurt is tegenwoordig erg



populair bij haar bewoners, ondanks de kleine woningen en parkeeroverlast.

Door een grenswijziging van Den Haag in 1903 verloor Loosduinen 900 hectare grond en 1300 inwoners aan Den Haag. Hoge lasten en minder inkomsten leidden uiteindelijk in 1923 tot het opgaan van Loosduinen in Den Haag. Dit leidde tot verder Haagse stadsuitbreiding langs de Loosduinse trekvaart.

In eerste instantie is de Haagse stadsuitbreiding nog kleinschalig van karakter. In de jaren '20 wordt de Burgemeestersbuurt gebouwd; arbeiderswoningen in het groen, volgens de filosofie van de tuindorpen.

Door dergelijke stadsuitbreidingen verandert de Oude Haagweg van een landelijke laan in een stedelijke as tussen het Haagse stadscentrum en het huidige stadsdeel Loosduinen. Langs de Loosduinse Vaart ontstaat een stedenbouwkundige staalkaart van wijken. Deze wordt gebouwd volgens zeer uiteenlopende stedenbouwkundige stromingen. De flatgebouwen aan de rand van Nieuw Waldeck staan niet direct aan de laan maar zijn gericht op een open gebied tussen de blokken. Deze rationele ruimtelijke opzet is een exponent van het Nieuwe Bouwen; grootschalige blokken met daartussen licht, lucht en groen. Deze open ruimten grenzen aan de Oude Haagweg.

De Architectenbuurt in Houtwijk is verborgen achter groen en water. Deze groene wijk met een eigen kleinschalig stratenpatroon ligt met haar rug naar de Oude Haagweg. Ook later gebouwde woonwijken in Houtwijk en Nieuw Waldeck hebben deze in zichzelf gekeerde opzet en hebben een beperkte relatie met de Oude Haagweg.

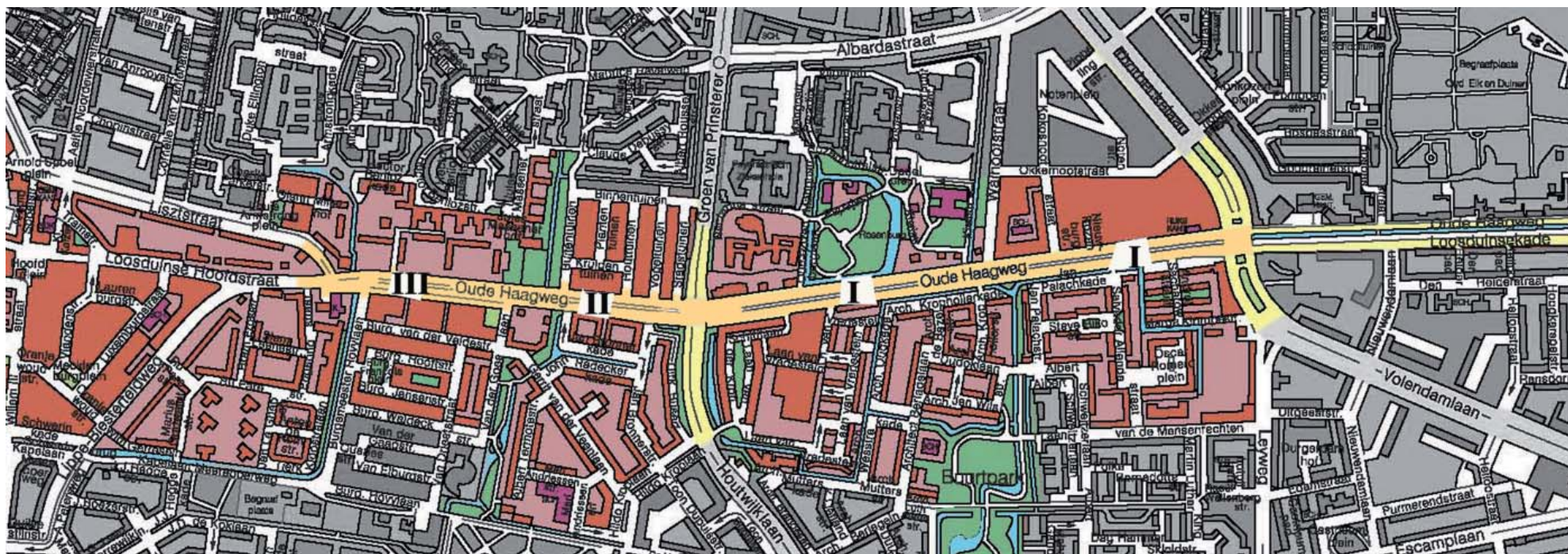
Door de demping van de vaart in 1974 ontstaat een brede laan, met aan beide zijden rijbanen en vrijliggende fietspaden. Op de plaats van de vaart wordt een tramtracé aangelegd die het Loosduinse centrum verbindt met de Haagse binnenstad.

4. De Loosduinse Vaart als een kralenketting

De Loosduinse Vaart en de aan weerszijden daaraan gelegen bebouwing is vergelijkbaar met een *kralenketting*. De vaart vormt de *ketting* en de bebouwing en plekken hierlangs zijn de *kralen*. De kwaliteit en identiteit van de kralenketting worden bepaald door de afzonderlijke kralen en hun onderlinge samenhang. Bijzondere momenten in de ketting, zoals oversteekpunten, tramhaltes en kruisingen, noemen we de *schakels*.

In de volgende hoofdstukken zullen de drie verschillende onderdelen van de kralenketting worden behandeld: eerst de ketting, daarna de kralen en tenslotte de schakels.





CENTRUM LOOSDUINEN

RICHTING CENTRUM DEN HAAG

De Ketting, verdeeld in de drie trajecten

5. De ketting

De ketting is het traject van de Oude Haagweg en loopt van het kruispunt Thorbeckelaan-Volendamlaan tot aan de Kerk-Lisztstraat en is bij benadering anderhalve kilometer lang. De ketting bestaat uit drie trajecten die verschillen qua profiel en/of inrichting:

Deel I : Het traject tussen Thorbeckelaan-Volendamlaan en de Houtwijklaan-Groen van Prinstererlaan.

Deel II : Het traject tussen Houtwijklaan-Groen van Prinstererlaan en de Buitentuinen.

Deel III : Het traject tussen de Buitentuinen en de kerk-Lisztstraat.

Huidige situatie van de ketting:

Deel I van de ketting maakt deel uit van de Haagse hoofdverkeersroutes en wordt daarom druk bereden door auto's. Deze verkeersintensiteit neemt af bij de Houtwijklaan waar de hoofdverkeersroute afslaat richting Houtwijk. De twee rijstroken per kant worden geforceerd naar één rijstrook per kant ter hoogte van de Walnootstraat, dit om het autoverkeer af te remmen vóór de oversteek.

Deel II is het smalle deel in het traject langs de Tuinenbuurt waar de rijbaan uit 1 rijstrook bestaat. Hier rijdt alleen het bestemmingsverkeer van en naar Loosduinen en oogt het verkeersbeeld iets rustiger. Opstopproblemen zijn er bij de bushaltes nabij de Buitentuinen waar de bussen op de rijweg halteren en het achterop komende verkeer moet wachten totdat de bus weer wegrijdt.

Deel III kenmerkt zich als een onevenwichtig 'krom' profiel met aan de zuidzijde het terugspringende bedrijventerrein aan een ventweg.

Over het gehele traject is de beplanting bestaande uit bomen en struweel onregelmatig, slordig en verrommeld. De rails van de tramlijn liggen in Porfierstenen die vies en 'roest'-bruin zijn. De verlichting is oud en gedateerd en verlicht alleen de rijbaan. De gehele ketting straalt een grote mate van onduidelijkheid en onveiligheid uit.

Hierna volgen uitgewerkte profielen voor de verbetering van de drie trajecten.



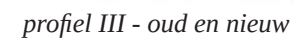
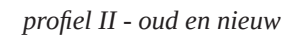
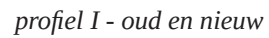
I



II



III



De vernieuwde ketting: Profiel I.

In dit deel van de vernieuwde ketting zal de rijbaan worden versmald van 2 rijstroken van gezamenlijk 6,0 meter breed naar 1 rijstrook met een breedte van 4,50 meter.

Deze ingreep is noodzakelijk om de veiligheid en eenheid te waarborgen over dit deel van het traject. Doordat auto's elkaar niet meer zullen inhalen wordt de veiligheid vergroot en behoren elkaar met hoge snelheid passerende auto's tot het verleden. De versmalling in de rijbaan komt ten goede aan het obstakelvrij langsparkeren aan de straat waardoor de parkeercapaciteit stijgt.

De verlichting zal worden vernieuwd en verplaatst naar de nieuwe strook tussen de rijbaan en het fietspad, waardoor het gehele profiel wordt uitgelicht.

De porfierstenen in de tramzone zullen worden vervangen door gras. Hierdoor ontstaat een groene middenzone waar de tram doorheen beweegt.

De vernieuwde ketting: Profiel II:

Dit profiel langs de Tuinenbuurt kent kleine veranderingen in vormgeving ten behoeve van de veiligheid en het gebruik.

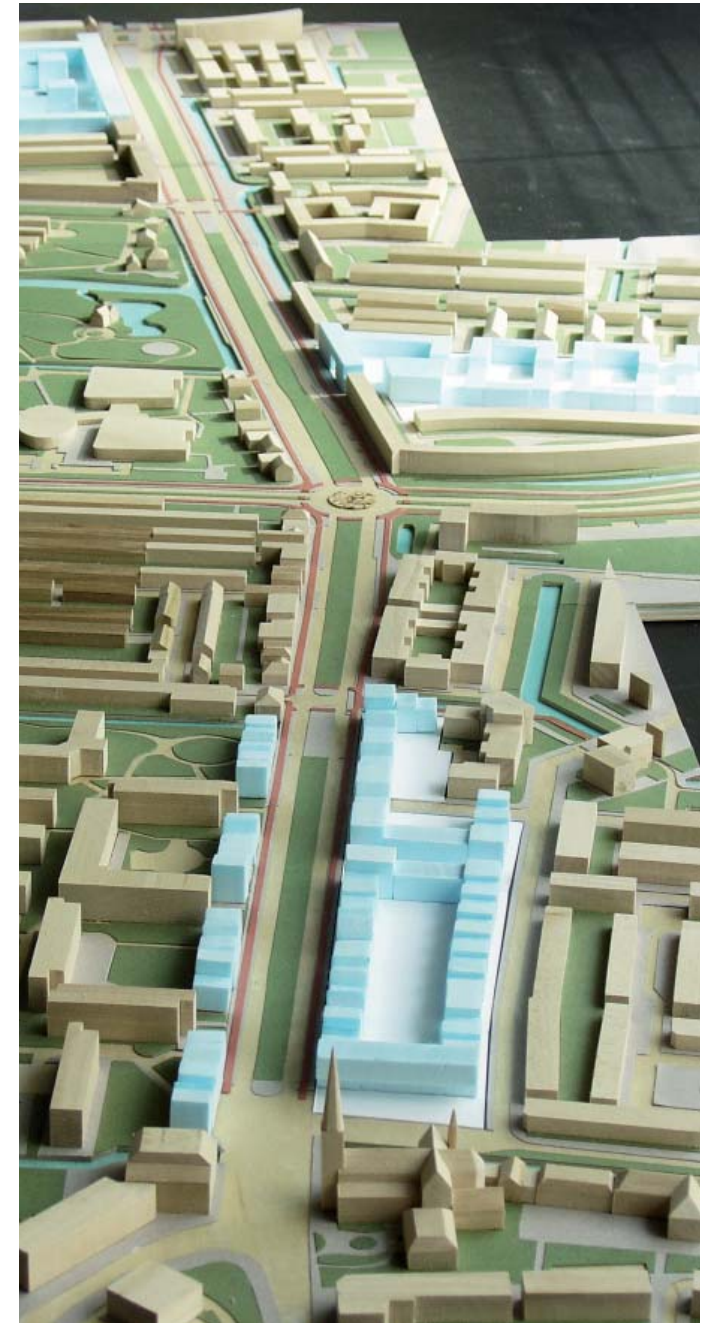
Een bredere strook tussen fietspad en rijbaan is nodig om te voorkomen dat bij langsparkeren openslaande autodeuren en fietsers in conflict komen met elkaar.

Dit gaat ten koste van het trottoir dat een ½ meter smaller zal worden, maar minimaal 3,0 meter breed blijft. De strook is ook bedoeld om de lichtmasten die nu aan de trambaan staan een betere positie te geven waardoor het profiel over de gehele breedte wordt verlicht. Ook hier zullen de porfierstenen tussen de tramrails worden vervangen door gras.

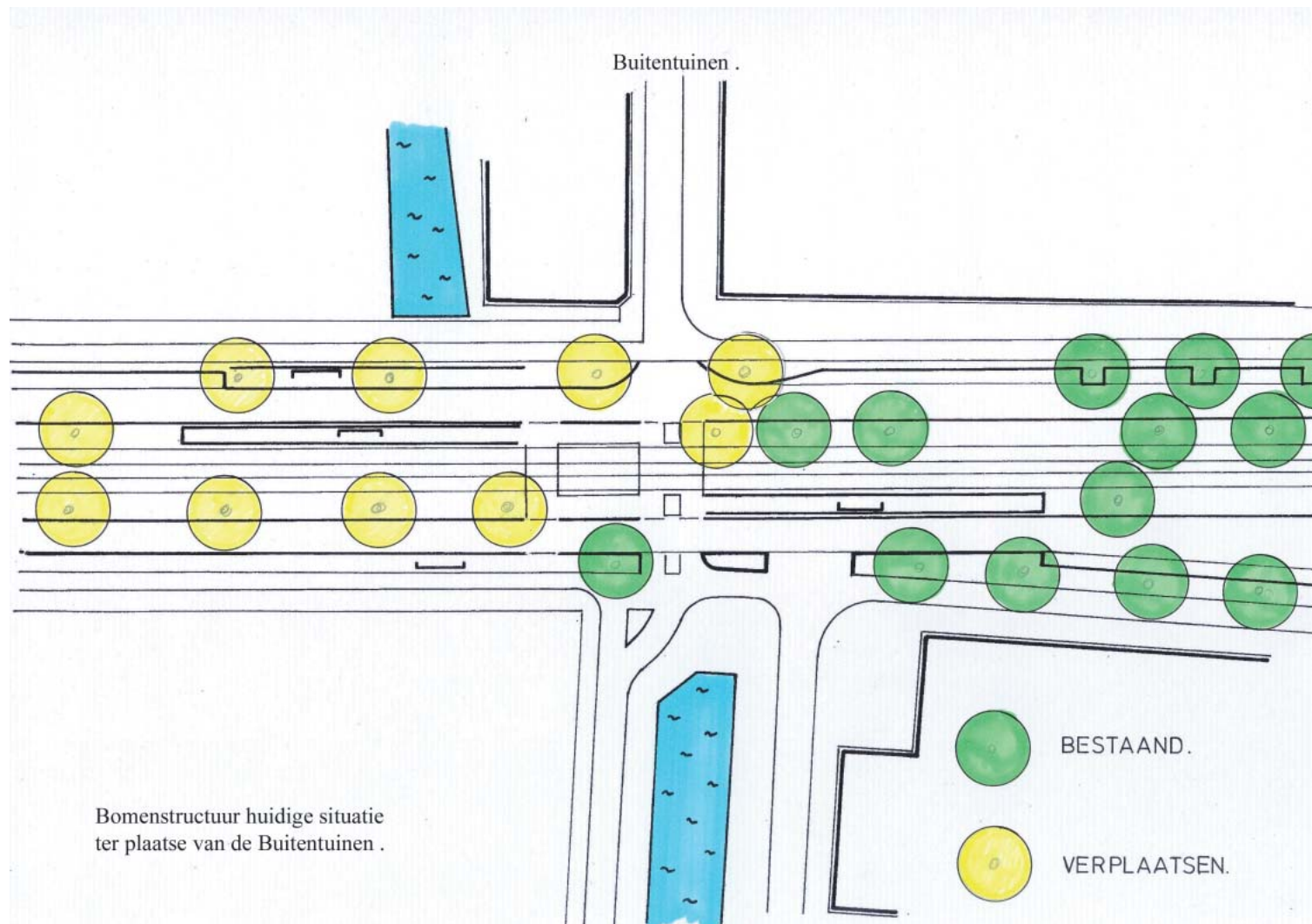
De vernieuwde ketting: Profiel III:

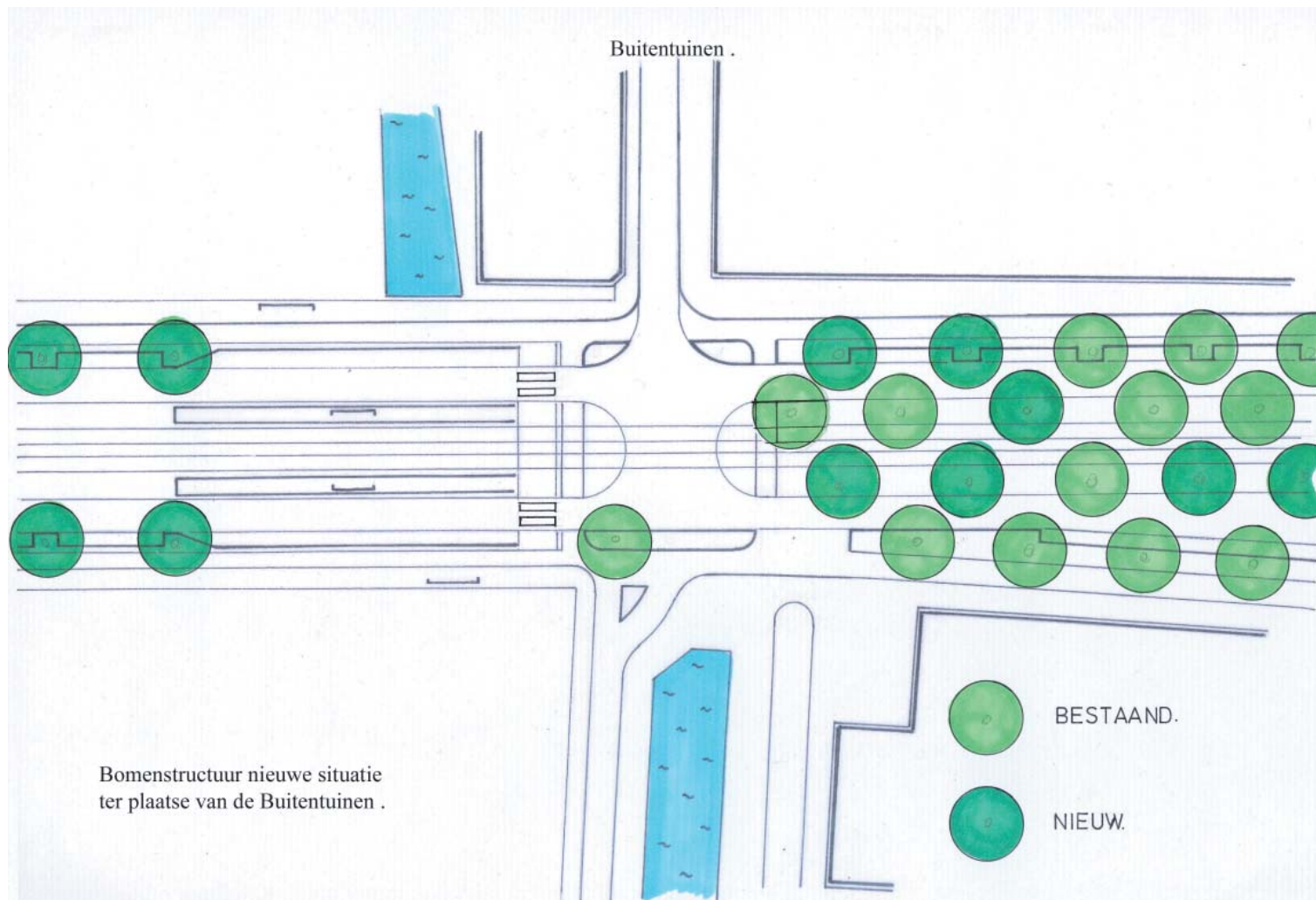
Dit deel van de ketting langs de bedrijven wordt rechtgetrokken wanneer de bedrijven worden vervangen door woningen aan de vernieuwde naar de straat toe verplaatste rooilijn. Door het rechte trekken ontstaat een asverschuiving van circa drie meter in zuidelijke richting, waardoor een symmetrisch profiel kan worden verwezenlijkt dat lijkt op dat van de rest van de ketting. Het grote verschil is dat er in dit gedeelte geen bomen langs de trambaan staan. Hierdoor 'opent' het beeld zich naar de kerk richting Loosduinen. De verlichting, het gras en de overige materialen zullen overigens hetzelfde zijn als bij de andere profielen.

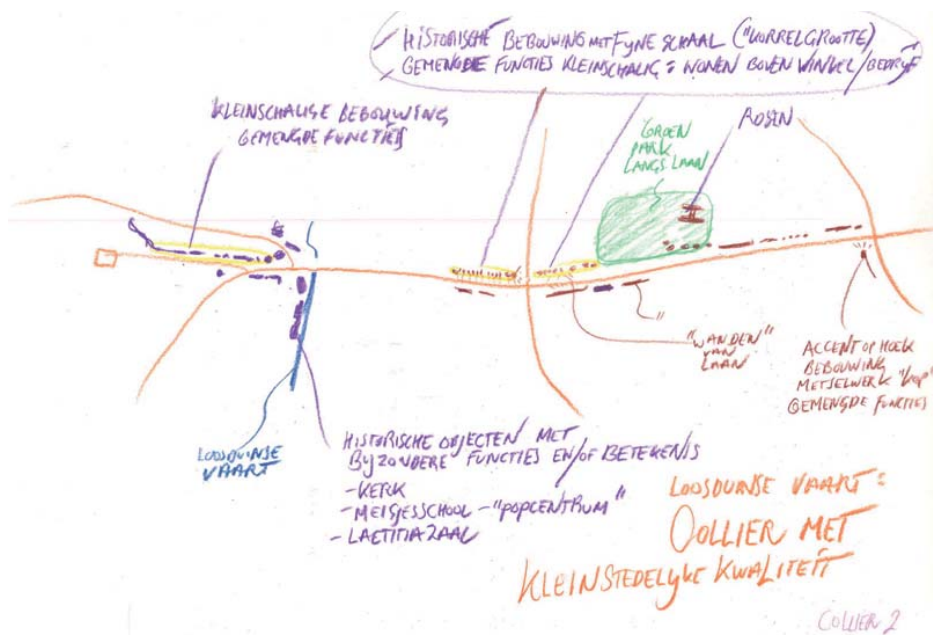
Er zal door deze nieuwe ingrepen en na reparatie van de bomenstructuur een grote eenheid ontstaan die de ketting tot één geheel smeedt. Hierdoor zullen de veiligheid en identiteit worden gewaarborgd en kan er een onderhoudsplan gemaakt worden voor de gehele ketting.



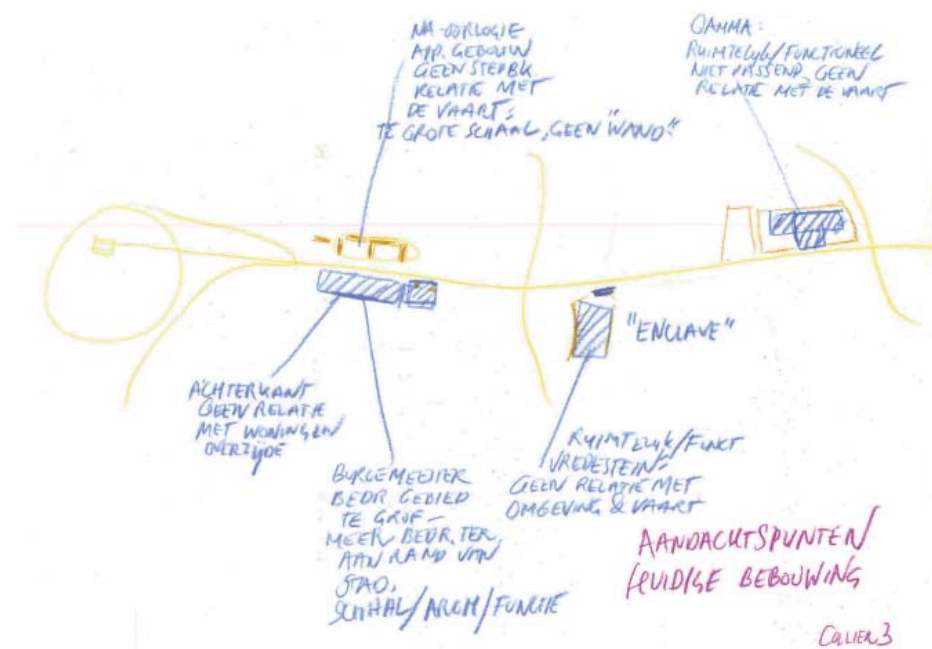
maquette: overzicht van het nieuwe profiel voor de Loosduinse Vaart







kleinstedelijkheid aan de Loosduinse Vaart



drie afwijkende kralen aan de ketting

6. De kralen

De eerder omschreven ‘kleinstedelijkheid’ wordt gezien als een gewenste woonkwaliteit voor de toekomstige ontwikkeling van de Loosduinse Vaart.

De Tuinenbuurt is door haar kleinschalige dorps karakter een waardevolle ‘rode kraal’. De buitenplaats Rosenberg is een bijzondere ‘groene kraal’, een historische buitenplaats met een bijzondere groene waarde.

De Rooms-Katholieke kerk aan de Burgemeester Hovylaan, en haar omgeving, is een historische kraal en door haar verschijningsvorm een belangrijk oriëntatiepunt. Door de ligging aan de rand van de oude dorpskern vormt de kerk een herkenbare entree naar het centrum van Loosduinen. De aanwezigheid van een overgebleven stuk oude trekvaart, haaks op de Loosduinse Vaart, geeft deze plek ruimtelijke en historische waarde.

Drie kralen, drie casussen

Van drie kralen valt de stedenbouwkundige opbouw niet binnen dit concept. Voor deze plekken worden stedenbouwkundige modellen gepresenteerd die als voorbeeld dienen voor toekomstige ontwikkelingen langs de Loosduinse Vaart.

Dit zijn drie bedrijventerreinen:

1. De Gamma locatie
2. Het Vredestein terrein
3. Het bedrijventerrein in de Burgemeestersbuurt

Voor deze drie locaties is een analyse van de huidige situatie en een schetsmodel voor kleinstedelijke ontwikkeling gemaakt.



1. De Gamma locatie



2. Het Vredestein terrein



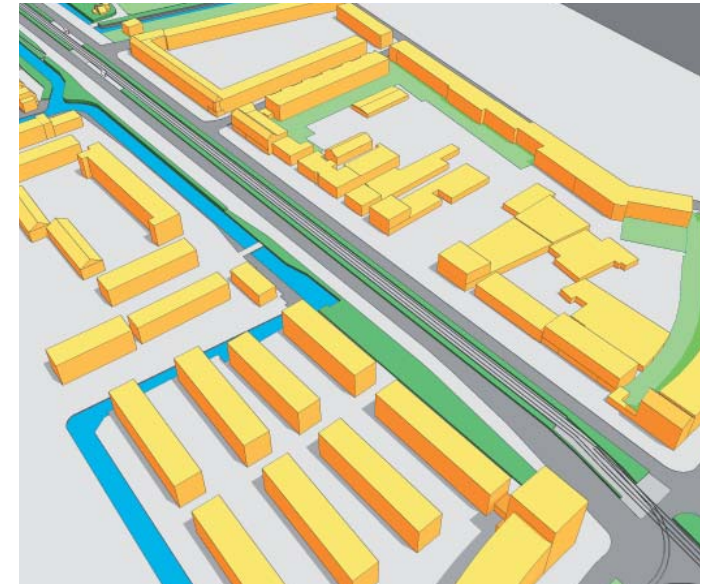
3. locatie bedrijventerrein Burgemeestersbuurt



gevelbeeld vanaf de hoek Oude Haagweg - Thorbeckelaan



bovenaanzicht vanaf de zijde Thorbeckelaan



model van de bestaande situatie



bovenaanzicht vanaf de zijde Oude Haagweg

Kraal 1: De Gamma locatie

Bestaande situatie:

De Gamma locatie bevindt zich in een groot gesloten bouwblok. Dit bouwblok wordt begrensd door de statige Thorbeckelaan aan de Haagse oostzijde, de Oude Haagweg aan de zuidzijde en aan de binnenzijde van de Notenbuurt de Okkernootstraat en de Kokosnootstraat. De hoeken van het bouwblok worden aan de zijde van de Thorbeckelaan en de Okkernootstraat geaccentueerd door 4-laagse bebouwing met een hoog scherp zadeldak. Deze hoeken worden op straatniveau programmatisch verbijzonderd met een voorziening, zoals een winkel, kantoor of café.

Nieuw model:

In dit bestaande bouwblok wordt een bebouwingsmodel gelegd, met een entree vanaf de Oude Haagweg / Loosduinse Vaart.

Aan deze buitenzijde sluit kleinschalige bebouwing van 4 lagen hoog aan op de bestaande situatie. De hoekbebouwing blijft daarmee het hoogste accent op de hoek van de Thorbeckelaan en Oude Haagweg. In het midden van deze bebouwing is een opening die de hoofdentree vormt naar het binnengebied.

Het binnengebied wordt verdeeld in drie geschakelde hoven die in open verbinding staan met elkaar. De bebouwing rondom de hoven is 3 à 4 lagen hoog. Dit kunnen eengezinswoningen zijn of appartementen. De nieuwe achtertuinen sluiten aan op de bestaande achtertuinen van de bestaande bebouwing van het bouwblok.

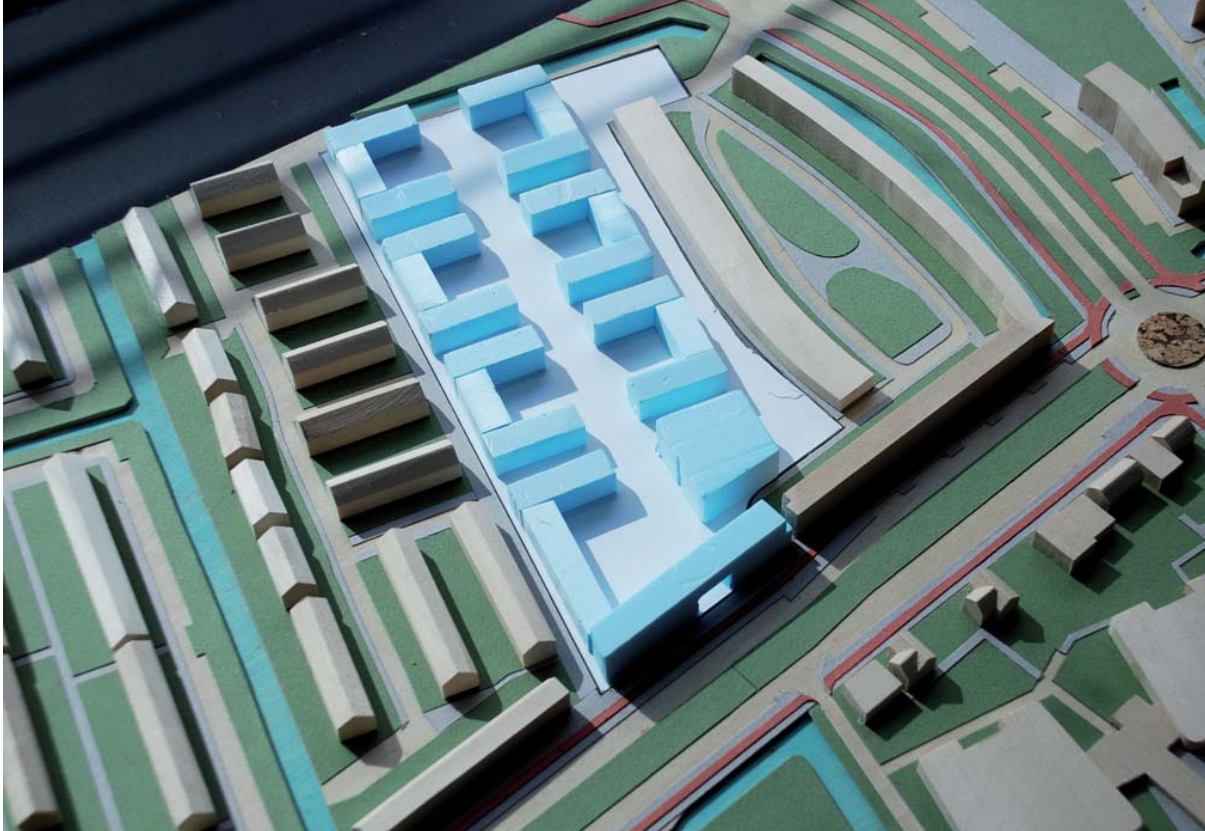
Op de 2 middenhoeken tussen de hoven staan vrij in het blok hogere blokken met appartementen van circa 7 lagen hoog. Deze hoge blokken en de aansluitende lagere bebouwing kunnen als een appartementenblok worden uitgewerkt.

Het parkeren kan deels onder de hoven en deels in het gebied tussen de oude en nieuwe achtertuinen worden georganiseerd.

Door deze stedenbouwkundige opzet versmelt de nieuwe structuur met de bestaande en vormt zo één geheel. Binnenin ontstaan besloten hoven met een eigen woonsfeer. De bebouwing rond de hoven is in verhouding met de schaal van de omgeving.

De hogere accenten staan in het hart van de drie hoven en blijven op afstand van de bestaande bebouwing. De architectuur sluit in schaal, verhouding en taal aan bij het bestaande.





model van de bestaande situatie

Kraal 2: Het Vredestein terrein

Bestaande situatie:

Het Vredestein terrein is een overblijfsel van de oude bedrijvigheid in het tuindersgebied en is genoemd naar de eigenaren van het landhuis dat er vroeger stond en de latere rubberfabriek.

In 1976 wordt de fabriek gesloopt en ontstaat er een bedrijventerrein.

De aansluiting op de hoofdwegen is indirect; het gebied ligt geheel verscholen achter een hoog kantoorgebouw en een daarachter gelegen parkeerterrein.

De woonbuurten aan weerszijden van het terrein hebben geen ruimtelijke of functionele relatie met het bedrijventerrein. Aan de ene zijde is een gesloten achtergevel van tweelaagse rugwoningen die tegen een kromme erfgrans aangebouwd zijn. Deze rugwoningen zijn gelegen aan een groene gekromde woonhof, de Laan van der Kroft. Aan de andere zijde is de Laan van Vredestein, een kleinschalige wijk van eengezinswoningen van twee lagen met een kap. Zijstraatjes lopen dood op het bedrijventerrein of vormen gesloten woonerven.

Nieuw model:

Vredestein wordt veranderd in een woonbuurt met grondgebonden woningen. Het getoonde model bestaat uit een aantal geschakelde hofjes. De hoogte van de bebouwing sluit aan bij de omgeving en is 2 à 3 lagen hoog. De hofjes worden centraal gekoppeld door een open as die raakt aan de Loosduinse Vaart. Daar vormt een opening of poort een directe entree voor voetgangers en fietsers vanuit de Loosduinse Vaart. De buurt wordt ontsloten vanaf de Loosduinse Vaart en de Houtwijklaan. De zijstraat van de woonbuurt aan de Laan van Vredestein wordt als woonstraat doorgetrokken, waardoor de relatie met de omgeving wordt versterkt.

De eerste open hof aan de Loosduinse Vaart leent zich voor een gemengd programma van wonen en voorzieningen. Zo kan het blokvormige gebouw een voorziening voor de buurt huisvesten. Gedacht kan worden aan een huisartsenpraktijk.

De laatste hof aan de zuidelijke kant komt direct aan het water te liggen. Een wandelbrug naar de overzijde verbindt Vredestein met het seniorencomplex aan de overzijde van het water, waardoor diverse voorzieningen binnen handbereik komen.

De hofjes kunnen ieder een eigen karakter krijgen door een gevarieerde architectonische uitwerking en een verschillende inrichting van de hofjes. Zij vormen echter wel een duidelijke eenheid: door de hoofdvorm en bijvoorbeeld een eenduidig materiaalgebruik.





model van de bestaande situatie

Kraal 3: Bedrijventerrein Burgemeestersbuurt

Bestaande situatie:

Het bedrijventerrein in de Burgemeestersbuurt is grootschalig, het lijkt vooral louter functioneel opgezet en vormt een barrière naar de achterliggende woonbuurt. Er is geen ruimtelijke of architectonische relatie met de omgeving en de aanpalende buurten. Aan de voorzijde is het terrein ontsloten via een parallelweg. De achterzijde wordt gebruikt voor laden en lossen; hier grenst het bedrijventerrein aan een woonstraat.

Een belangrijke kraal voor de Loosduinse Vaart is de Rooms-Katholieke kerk aan de Burgemeester Hovylaan, direct naast dit bedrijventerrein. De kerk heeft een symbolische en historische waarde en door haar verschijning en ligging aan de rand van de oude dorpskern vormt het een gevoelsmatige entree naar Loosduinen.

Nieuw model:

Het bedrijventerrein kan, eventueel gefaseerd, worden veranderd in een woonbuurt aan de rand van het Loosduinse centrum.

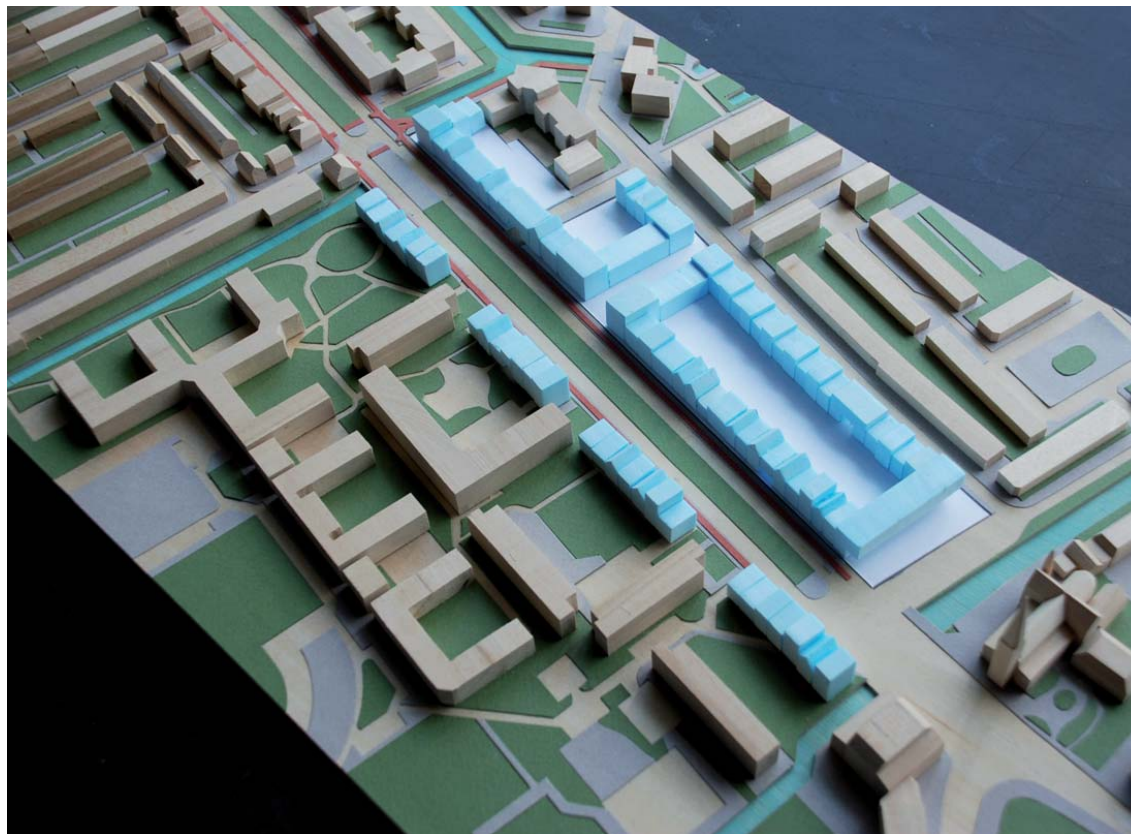
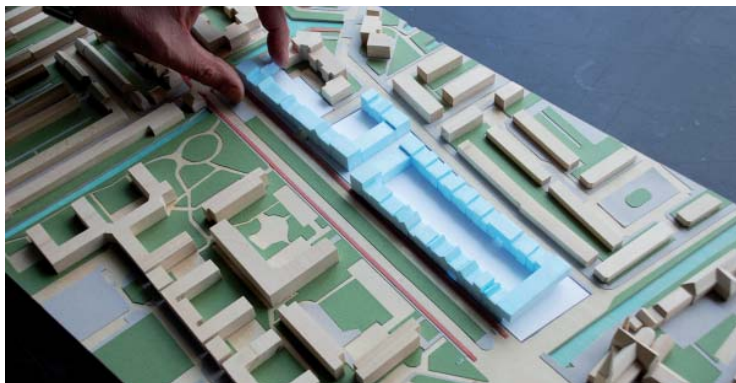
De nieuwe bebouwing vormt een ensemble van woningen aan een rechte rooilijn, direct aan de Loosduinse Vaart. De bebouwingen zijn gesloten bouwblokken met binnenhoven. In de nieuwe bebouwing aan de Loosduinse Vaart kunnen woningen afgewisseld worden met kleinschalige winkels, praktijkruimten of kantoren waardoor een gevarieerde en kleinstedelijke woonsfeer ontstaat.

Aan de achterzijde sluiten twee- a drielaagse woningen aan op de hoogte van de bestaande woningen van de Burgemeestersbuurt. Ook in de architectuur wordt gezocht naar aansluiting met het bestaande, waardoor een samenhangende woonstraat ontstaat.

De bestaande Van Drieststraat, een zijstraat in de Burgemeestersbuurt, wordt doorgetrokken in het nieuwe bouwblok, tot aan de Loosduinse Vaart. Hierdoor wordt de bestaande barrière opgebroken en de Burgemeestersbuurt beter gekoppeld aan de Loosduinse Vaart. Enkele poorten of openingen in de bebouwing bieden toegang tot de binnengebieden.

Aan de Loosduinse Vaart is de hoogte afwisselend, minimaal drie à vier lagen, met accenten





Maquette van het model. Door de kleinstedelijke bebouwing aan de overzijde te herhalen ontstaat een helder profiel voor de Loosduinse Vaart. De open terreinen voor de galerijflats veranderen in beschutte binnenhoven.

van vijf à zes lagen hoog.

De architectuur aan de Loosduinse Vaart is verschillend, maar met samenhang. Deze samenhang wordt gevonden in een fijnmazige structuur, verhouding en taal. Het ritme van het gehele ensemble geeft een gevarieerde eenheid. Het materiaalgebruik is voor een groter deel van de bebouwing eenduidig, bijvoorbeeld metselwerk in diverse tinten, het hoofdmateriaal van de omgeving. Accenten in de steenachtige gevelreeks kunnen worden gemaakt door een afwijkend materiaalgebruik bij enkele gevels.

Voor het parkeren zijn er diverse varianten denkbaar, bijvoorbeeld een parkeerkelder onder de binnenhoven. Een andere mogelijkheid is een opgetild binnengebied, met daaronder gebouwd parkeren. Dit kan worden gecombineerd met parkeren in de woonstraten.

Nieuwe bebouwing aan de overzijde

Door aan de overzijde een gelijksoortige bebouwing toe te voegen ontstaat een helder en symmetrisch profiel voor de Loosduinse Vaart.

De open terreinen voor de bestaande flatgebouwen veranderen in rustige groene binnenhoven. Deze binnenhoven zijn iets verscholen, maar behouden een open verbinding naar de Loosduinse Vaart. In de nieuwe bebouwing kunnen naast woningen kleine voorzieningen opgenomen worden die aan de Loosduinse Vaart en de binnenhoven komen te liggen. Dit duidelijke profiel van bebouwing aan de Loosduinse Vaart zorgt er tevens voor dat een open plek in het stedelijk weefsel, zoals de ruimte naast de kerk aan de Burgemeester Hovylaan, zich duidelijker manifesteert. In hoofdstuk 8 gaan wij nader in op de mogelijkheden voor deze plek.



de naoorlogse galerijflats staan haaks met open terreinen ertussen aan de Loosduinse Vaart



De nieuwe bebouwing zorgt voor een duidelijk profiel voor de Loosduinse Vaart. Variant waarbij de parallelstraat behouden blijft.



CENTRUM LOOSDUINEN

RICHTING CENTRUM DEN HAAG

Overzicht van de Schakels.

7. De schakels

Er zijn aan de ketting enkele schakels die voor verbetering vatbaar zijn. Hiermee wordt de (verkeers)veiligheid en eenheid in beeld verbeterd.

De schakels 0 tot en met 4.

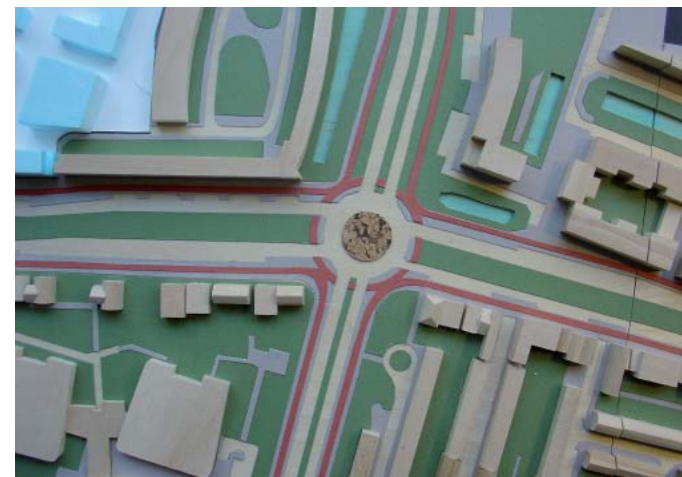
0. Het met verkeerslichten geregelde kruispunt Oude Haagweg-Thorbeckelaan /Volendamlaan heeft richting Den Haag 4 opstelstroken waarvan er één kan vervallen. Hierdoor wordt de oversteek voor voetgangers en fietsers korter.

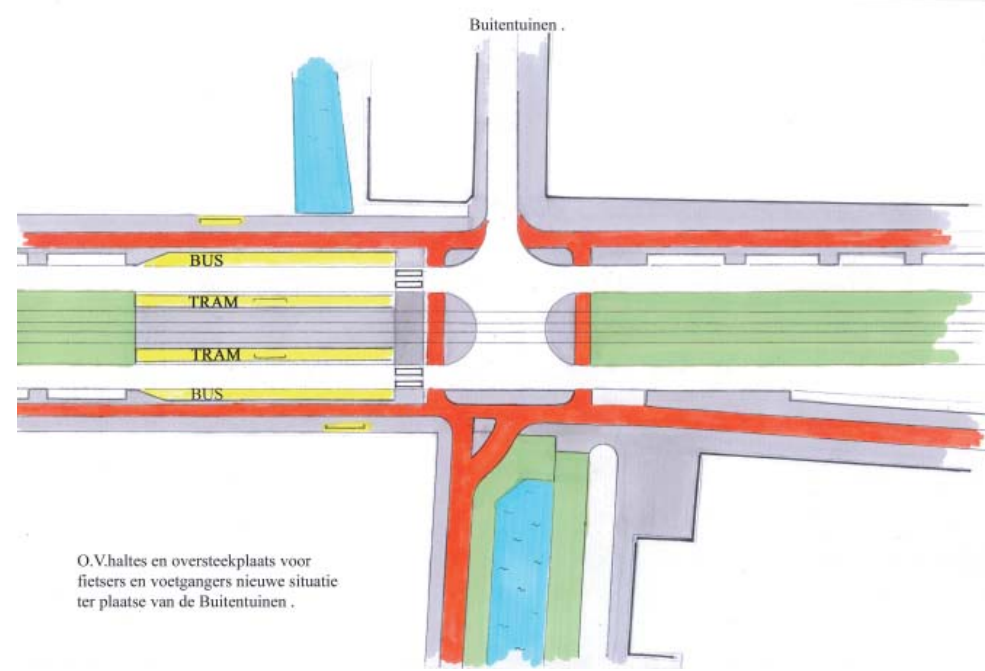
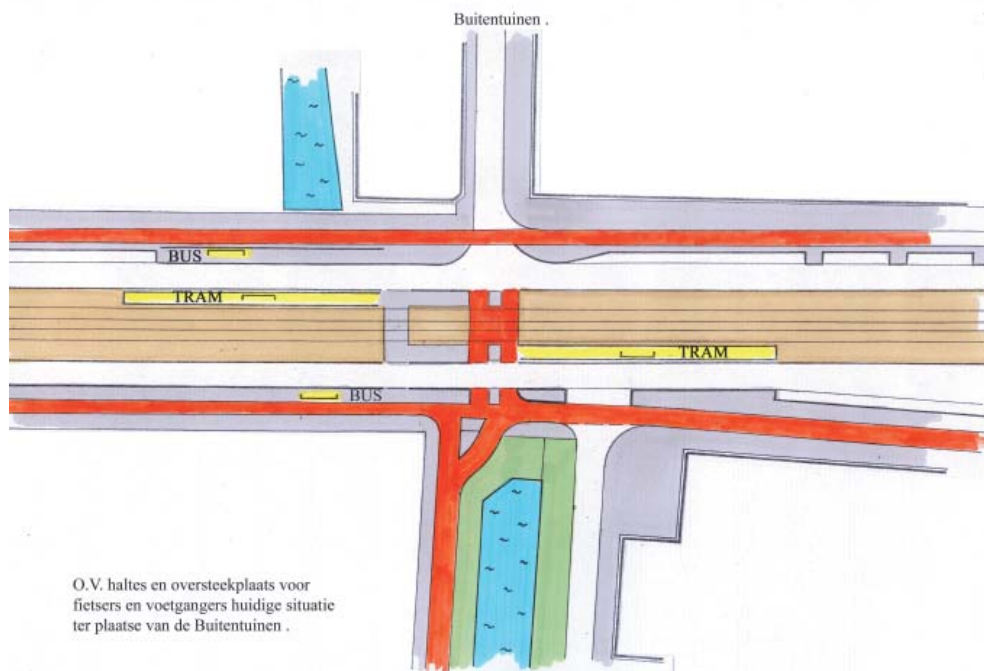
1. De tramhaltes liggen erg ingeklemd en kunnen door het wegvallen van de rijstrook ruimer worden ingericht.

2. De voet/fiets-oversteek bij de Salvador Allendestraat (bruggetje) ligt op een gevaarlijke plek waar auto's en trams op volle snelheid rijden en zal daarom vervallen. Een dubbelzijdig fietspad tussen de Volendamlaan en de oversteek bij de Walnootstraat leidt naar veilige oversteekplekken.

3. De bewegingen van fietsers die oversteken en voetgangers die naar tramhaltes willen, komen met elkaar in conflict bij de Walnootstraat. Deze oversteek- en halteplaats wordt geheel opnieuw ontworpen, waarbij de tramhaltes recht tegenover elkaar komen te liggen en tegenovergestelde fietsbewegingen worden ontknoopt. Het inrijden van de Walnootstraat vanuit beide zijdes van de Oude Haagweg wordt met dit ontwerp mogelijk waardoor omrijden niet meer nodig is.

4. Het met verkeerslichten geregelde kruispunt Oude Haagweg - Groen van Prinstererlaan-Houtwijklaan is het scharnier van de hoofdverkeersroute. Met zijn brede opstelstroken is deze plek te veel asfalt en te weinig een waardige toegang naar het dorp. Een rotonde op deze dynamische plek laat de opstelstroken vervallen en geeft deze schakel rust, herkenning en overzicht. Het passeren van de tram is met signalering te regelen.





De schakels 5 tot en met 8.

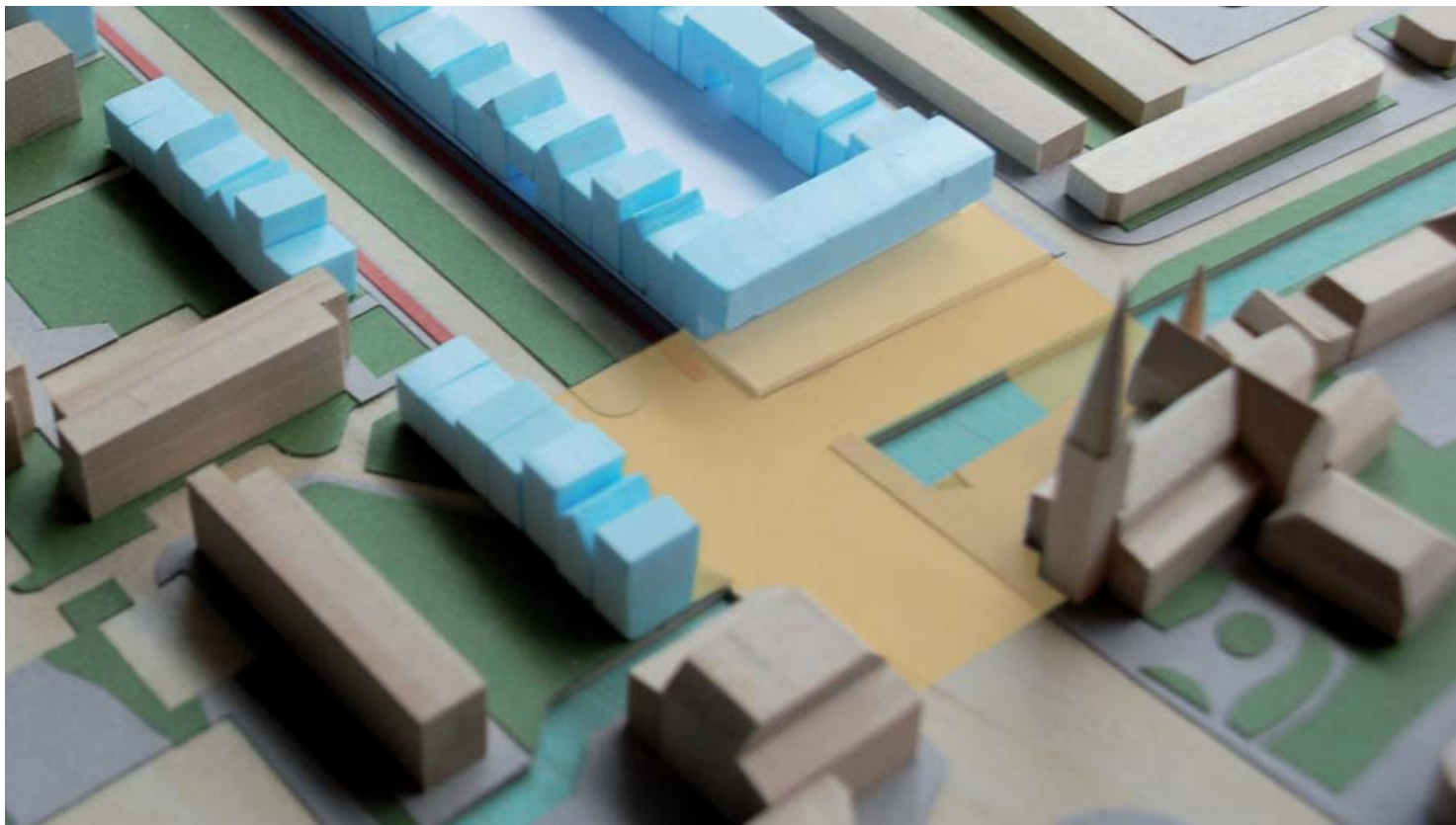
5. De oversteek bij de Houttuinen is erg gevaarlijk vanwege de plotselinge verschijning van tram- en autoverkeer. Met hekjes wordt de oversteker geattendeerd op het gevaar, derhalve past deze oversteek niet meer in ons plan en zal daarom komen te vervallen. Op minder dan 150 meter afstand komen er nieuwe oversteekplaatsen die veiliger zijn.

6. De oversteek en halteplek bij de Buitentuinen kent dezelfde problematiek en vormgeving als die van de Walnootstraat;
Alle overstekende verkeersbewegingen lopen door elkaar, tram- en bushaltes staan diagonaal opgesteld en inrijden naar de Buitentuinen vanuit beide zijdes van de Oude Haagweg is niet mogelijk. Op deze plek wordt veel overgestapt van bus naar tram visa versa.
Deze schakel wordt als de schakel bij de Walnootstraat ingericht. Alle haltes worden recht tegenover elkaar geprojecteerd wat het overstappen vergemakkelijkt. Voor de bus die nu op de weg stopt wordt een zogenaamde buskom gemaakt waardoor het achterop komende verkeer de stilstaande bus kan passeren.

7. De oversteek bij de Van der Goeslaan ligt erg dicht bij die van de Buitentuinen en kan derhalve vervallen.

8. Voor de kerk stopt de tram op een zogenaamd trameiland met daar omheen een chaotische inrichting van de buitenruimte die deze schakel niet waardig is. Aan de kerk kan een nieuw plein ontstaan, het Loosduinse cultuurplein.





Het Loosduinse cultuurplein, ruimtelijk model van deze Schakel. Het plein wordt ingesloten door de nieuwe bebouwing aan weerszijden van de Loosduinse Vaart, en de R.K. kerk. Het plein verbindt de Loosduinse Vaart en het stuk oude trekvaart aan de Burgemeester Hovylaan.

8. Ontmoeten en vertoeven aan het Loosduinse Cultuurplein

Door de stedenbouwkundige verschuivingen van de nieuwe bebouwing manifesteert zich een open ruimte aan de Burgemeester Hovylaan.

De Rooms-Katolieke kerk en het overgebleven stuk oude Loosduinse trekvaart geeft deze plek een bijzondere historische waarde. Historische bebouwing en culturele voorzieningen, zoals het Haags Popcentrum en de Laetitiazaal in het oude schoolgebouw naast de kerk dragen bij aan het culturele karakter van deze plek.

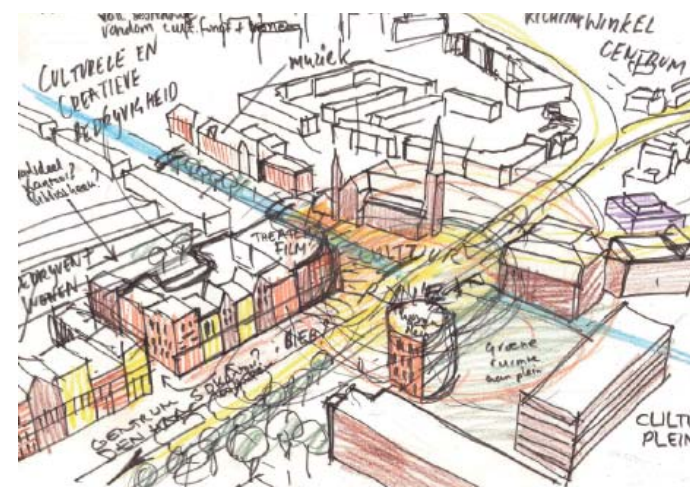
Deze plek kan veranderen in een cultureel plein voor Loosduinen. Door diverse nieuwe culturele voorzieningen toe te voegen kan een nieuwe plek voor ontmoeten en vertoeven ontstaan, met ruimte voor muziek, theater en andere culturele manifestaties.

Het plein kan als een soort tapijt naast en voor de kerk wordt uitgerold. De inrichting heeft sterk te maken met de culturele invulling en programmering op deze plek. Het Haags Popcentrum en de Laetitiazaal komen aan dit nieuwe plein te liggen.

Een mix van woningen, nieuwe culturele voorzieningen en horeca kan worden ondergebracht in de nieuwe bebouwing op de locatie van het bedrijventerrein en aan de overzijde van de Loosduinse Vaart. Hierdoor krijgt het plein duidelijke wanden en wordt het omringd door een variatie aan functies. De tramhalte kan verplaatst worden naar de Loosduinse Vaartzijde. Hierdoor wordt het plein leger en reikt het ruimtelijk tot aan de overzijde van de Loosduinse Vaart.

Dit plein verankert de Loosduinse Vaart aan het Loosduinse centrum, en vormt een welkome aanvulling op het bestaande winkelgebied.

Het is tevens een verrijking voor het kleinstedelijk wonen in Loosduinen, een levendig en gevarieerd woongebied met de straten en pleinen als ontmoetingsplek.



Ideeschets voor een cultureel plein aan de Loosduinse Vaart