



1 KM
3 KM
5 KM
SPUI, DEN HAAG

DAMPLEIN, LEIDSCHENDAM

VLIETZONE

GROTE MARKT, DELFT

HET GEHEIM VAN HAAGLANDEN

Vlietzone, een verhalend landschap

COLOFON

OPGESTELD DOOR

Bosch Slabbers Landschapsarchitecten;
Steven Slabbers
Clim Sorée
Koen Bakker

i.s.m. buro MA.AN;
Martijn Boelhauwers
Janet van Bergen

OPDRACHTGEVER

Stichting Meyvliet

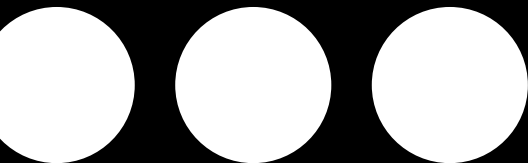
DATUM

september 2010

STATUS

Definitieve versie

Dit project is mogelijk gemaakt door een subsidie van het Stimuleringsfonds voor Architectuur en een subsidie van de Provincie Zuid-Holland in het kader van het themajaar van de historische vaarwegen en waterlinies.



HET GEHEIM VAN HAAGLANDEN

Vlietzone, een verhalend landschap



provincie **HOLLAND**
ZUID

**LEVE DE VAARWEGEN
EN WATERLINIES!**

themajaar 2010 provincie Zuid-Holland



bosch slabbers





DE CHINESE

3
VLIET



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	7	4	UITGANGSPUNTEN	49
1.1	Ligging	7	5	SCENARIO'S	57
1.2	Kenschets	7	5.1	Inleiding	57
1.3	Aanleiding	9	5.2	Scenario 1: Historische buitenplaatsen en internationale land-goederen	61
1.4	Opgave	11	5.3	Scenario 2: Opvaart der volkeren	69
1.5	Opbouw van het rapport	13	5.4	Scenario 3: Vizier op de A4	77
2	LANDSCHAPSANALYSE	15	5.5	Scenario 4: Parklane ³	83
2.1	Ligging op de kruising van 3 landschappen	15	5.6	Sterke en zwakke punten per scenarios	89
2.2	Rijke geschiedenis	15	6	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	93
2.3	Archeologie	17	6.1	Aanbevelingen	93
2.4	Historische kaartvergelijking	19	6.2	Conclusies	93
2.5	Kaarten hertekend	27			
2.6	Bodem en water	31			
2.7	Ontsluiting	32			
2.8	Massa - ruimte opbouw	33			
2.9	Ecologische verbinding	35			
3	KWALITEITEN EN KNELPUNTEN	37			
3.1	Kwaliteiten	37			
3.2	Knelpunten	41			



1

INLEIDING

1.1 LIGGING

De Vlietzone wordt gevormd door het gebied dat wordt ingesloten door de Vliet, de A4 en Leischendam-Voorburg, en wordt doorsneden door de A12. De Vlietzone ligt op het grondgebied van de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg, maar is voor een breder stedelijk gebied van betekenis. Deze zone vormt één van die bijzondere, zij het wat verstopte groengebieden van Haaglanden, een 'groene maas' binnen het stedelijk netwerk.

De Vlietzone ligt op steenworp afstand van de Grote Markt van Delft, het Haagse Spuiplein of het Damplein van Leidschendam. Het is één van de meest bijzondere en tegelijkertijd meest onbekende landschappen van Haaglanden.

1.2 KENSCHETS

Historisch rijk landschap

De Vlietzone is een historisch rijk landschap. Het gebied werd al in de late steentijd bewoond. De Romeinen hebben hier de gracht van Corbulo (de huidige Vliet) gegraven en het Forum Hadriani gesticht. In de vroege middeleeuwen hebben op de kreekruigen van de Gantel al boerderijen gestaan. In de zeventiende eeuw groeide de Vlietzone uit tot de Haagse lustwarande, deel van de landgoederengordel die zich van Rijswijk uitstrekte tot aan Katwijk. Nadien trad het verval in en heeft het gebied zich ontwikkeld tot een soort van niemandsland tussen Vliet en snelweg. Een landschap waar niemand zich verantwoordelijk voor lijkt te voelen.

Veronachtzaamd landschap

Het resultaat is een veronachtzaamd landschap. Dat bevreemdt gezien haar bijzondere ligging, aan de drukste snelwegen van het land, ingesloten door het stedelijk gebied van Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Rijswijk, Pijnacker-Nootdorp, Zoetermeer en Delft.





Binnen het stedelijk weefsel van Haaglanden vormt dit gebied een bijzondere 'maas'. Deze 'maas' kan voor het omliggend stedelijk gebied van zoveel meer betekenis zijn dan dat het thans heeft.

Sedert 2006 maakt het gebied deel uit van grondgebied van Den Haag, al in 2006 heeft burgemeester van Aartsen gesteld dat dit gebied metropolitane kwaliteit aan de regio moet toevoegen.

Dynamisch landschap

De 'Structuurvisie Wereldstad aan zee' benoemt de Vlietzone als één van de zeven gebieden waar in de periode tot 2030 grote ontwikkelingen worden voorzien.

Eén van die ontwikkelingen is de aanleg van de Rotterdamsebaan welke naast de Utrechtsebaan een tweede westelijke hoofdentree tot de stad moet gaan vormen.

1.3 Aanleiding

Met de na-oorlogse stedelijke ontwikkeling heeft de stad de Vlietzone ingehaald. De Vlietzone is getransformeerd van een monumentale lustwarande op afstand van de stad tot gefragmenteerd restgebied ingesloten door de stad.

De Vlietzone is onderdeel geworden van de Zuidvleugel. Het omliggend stedelijk gebied is volop in ontwikkeling, daarbij blijkt

ruimte een schaars goed. Verouderde woon- en werkgebieden, zoals de Binckhorst, staan op de nominatie te worden geherstructureerd. Dergelijke herstructureringsoperaties vergen 'schuifruimte' teneinde ontwikkelingen mogelijk te maken. Het is niet verwonderlijk dat daarbij naar de Vlietzone wordt gekeken. De centrale ligging, de goede bereikbaarheid en de beschikbaarheid van ruimte maken dit gebied aantrekkelijk voor herontwikkeling. Daarbij maakt de Vlietzone in zijn huidige vorm de potenties niet waar. Het gebied is niet overal even mooi, het gebruik is extensief en de economische potentie is groot. Het gebied ligt centraal in de Zuidvleugel, maar voegt hier momenteel nauwelijks metropolitane kwaliteit aan toe.

Voor de Vlietzone moet op korte termijn een Masterplan worden opgesteld. Uitgangspunt daarbij is dat in het gebied wonen, bedrijvigheid en groene functies worden ontwikkeld in de verhouding 1/3 wonen, 1/3 groen, 1/3 bedrijvigheid.

Ten aanzien van de 1/3 groen is de nadere precisering vanuit de gemeenteraad en/of RSP van belang: "Minstens een derde van het gebied wordt ontwikkeld tot robuust en aantrekkelijk gebied voor groen, natuur, recreatie en sport. Meer is mogelijk mits voor het overige de woon- en werkfuncties kunnen worden gerealiseerd waaronder de watergebonden bedrijvigheid".

Stichting Meyvliet, een initiatief van bewoners uit het gebied, heeft tot doel de bevordering van de ruimtelijke ontwikkeling van de Vlietzone op een manier die recht doet aan de bestaande



en potentiële cultuurhistorische en ecologische waarden van dit gebied.

Stichting Meyvliet volgt de ontwikkeling met grote belangstelling, maar ook met zekere zorg. Belangstelling vanuit het besef dat ontwikkelingen, wanneer ze zorgvuldig worden geregistreerd, kansen bieden om nieuwe kwaliteit aan het gebied toe te voegen. Zorg, omdat ontwikkelingen, wanneer ze onvoldoende doordacht worden uitgevoerd, opnieuw tot verlies aan kwaliteit zullen leiden.

De Vlietzone lijkt te worden gebruikt als expansievat van de stad, tot de plek die de overdruk kan opvangen en die de stad de schuifruimte kan verschaffen om herontwikkelingen elders mogelijk te maken. Dit opvangen van die overdruk kan legitiem zijn, maar de historische en landschappelijke kwaliteiten van het gebied verdienen een zorgvuldige afweging. Het opvangen van overdruk op verschillende terreinen kan prima passen binnen de nieuwe betekenis van het gebied maar daar kan pas een uitspraak over worden gedaan wanneer we weten welke betekenis we nu aan het gebied toekennen en waar we met het gebied naar toe willen.

Voorkomen moet worden dat de economische potentie van het gebied er toe leidt dat op deze zone een zodanig zwaar programma wordt geprojecteerd dat er onvoldoende ruimte

resteert voor niet direct economische functies als ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie, ontspanning, ecologie.

Het nadenken over de toekomst van de Vlietzone is meer dan ooit urgent. Eerdaags brengt de gemeente Den Haag haar Nota van Uitgangspunten Vlietzone in procedure én moet er een besluit worden genomen over de situering en inpassing van de Rotterdamsebaan.

1.4 OPGAVE

Stichting Meyvliet onderkent dat het gebied meer potentie in zich heeft dan thans wordt waargemaakt, dat de Vlietzone meer dan thans van betekenis kan zijn voor de internationale concurrentiepositie van de Zuidvleugel. Maar het gaat daarbij om meer dan alleen het huisvesten van een zwaar 'rood' programma. In de internationale concurrentiepositie zijn ook de 'groene' en 'blauwe' functies van belang, moet er ruimte zijn voor een herkenbaar verleden, voor ontspanning, voor lust en leisure. Er moet een balans worden gevonden tussen spanning en ontspanning, tussen directe en indirecte economische functies.

Stichting Meyvliet is zich bewust van de onvermijdelijkheid van verandering. Ontwikkeling is inherent aan een levend landschap.



NOOIT VOLMAAKT

Ontwikkelingen moet men niet willen stoppen, dat is een strijd die men op voorhand verliest.

Stichting Meyvliet staat een gebiedsontwikkeling voor waarbij kwaliteiten behouden blijven, knelpunten tot een oplossing worden gebracht, nieuwe kwaliteit wordt toegevoegd en dat alles zodanig dat het landschap 'zijn verhaal' kan blijven vertellen.

Stichting Meyvliet wil op constructieve wijze bijdragen aan de meningsvorming over dit gebied. Vanuit een analyse van kwaliteiten, knelpunten en kansen wil de stichting de toekomstige planontwikkelaars uitgangspunten voor een ontwikkeling van de Vlietzone aanreiken die leidt tot het toevoegen van waarde: gebruikswaarde, ecologische kwaliteit, beleving en identiteit.

1.5 OPBOUW VAN HET RAPPORT

De studie start vanuit een analyse van het landschap. Hierin komen aspecten als de geschiedenis van het gebied, bodem en water, grondgebruik aan de orde. De kaartvergelijking brengt de ontwikkeling van het gebied sedert 1615 letterlijk in beeld. Hoofdstuk 3 omvat een analyse van de kwaliteiten en knelpunten.

Deze vormt de basis voor het formuleren van de uitgangspunten in hoofdstuk 4.

Hoofdstuk 5 presenteert een viertal mogelijke toekomstbeelden. Deze toekomstbeelden brengen, binnen de geformuleerde uitgangspunten, de bandbreedte van de mogelijkheden voor het gebied in beeld. Zij testen in hoeverre de door de gemeente voorgestane functieverdeling van 1/3 wonen, 1/3 bedrijvigheid en tenminste 1/3 groene functies realistisch is en onderzoeken in hoeverre de ontwikkeling van de Rotterdamsebaan inpasbaar is. De toekomstbeelden zijn ook bedoeld om de uitgangspunten op hun validiteit te toetsen en waar nodig aan te scherpen.

In hoofdstuk 6 worden de inzichten die met het opstellen van de toekomstbeelden zijn verkregen vertaald naar conclusies en aanbevelingen.



2.1 LIGGING OP DE KRUISING VAN DRIE LANDSCHAPPEN

De Vlietzone ligt op de overgang van drie landschappelijke systemen:

- het Gantelsysteem, een complex intergetijdengebied dat nauwelijks door duinen tegen de invloeden van de zee was beschermd en dat werd doorsneden door krekens als de Gantel, Lier, Zweth en Wollebrand. De kreekbeddingen hebben zich gevuld met zandig materiaal, bij de latere inversie van het landschap zijn de krekens getransformeerd tot kreekkruggen.
- Het landschap van de strandwallen (voormalige, zandige duinrijen) en strandvlakten (de venige laagten tussen de strandwallen).
- Het centrale Holland-Utrechtse veenmoeras dat zich van achter de binnenste strandwal uitstrekt tot aan de hogere zandgronden van de Utrechtse Heuvelrug en dat later in cultuur zou worden gebracht als het centrale veenweidelandschap.

2.2 RIJKE GESCHIEDENIS

De Vlietzone kent een geschiedenis die terug gaat tot in de periode van het Neolithicum, de nieuwe steentijd:

- De Vlietzone wordt al in de late steentijd bewoond.
- In 47 na Christus laat de Romeinse veldheer Corbulo in het verlengde van de Gantel een gracht graven, als verbinding tussen de Oude Rijn en de Maas. Binnen het studiegebied ligt deze gracht, de huidige Vliet, op de overgang van de binnenste strandwal naar het centrale veenmoeras. Aan deze gracht is het Forum Hadriani gesticht, de Romeinse voorloper van Voorburg.
- In de vroege Middeleeuwen zijn op de hogere kreekkruggen van het Gantelsysteem boerderijen gebouwd.
- In de Middeleeuwen vormt de Vliet een basis vanwaar de occupatie van het centrale veenmoeras letterlijk ter hand is genomen.
- In de late middeleeuwen ontwikkelt de Vliet zich tot handels- en transportverbinding.
- In de zeventiende en achttiende eeuw heeft de Vliet grote aantrekkingskracht op de welgestelde stedeling. Zij bouwen aan de Vliet hun zomerverblijf, hun buitenplaats. Dankzij de Vliet zijn deze buitenplaatsen vanuit de stad snel en comfortabel bereikbaar. De Vliet ontwikkelt zich tot Haagse lustwarande, gelegen op enige afstand van de stad.



XXMVIII
DRIEVLIET

2.3 ARCHEOLOGIE

Archeologische waarden bevinden zich zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde van de Vliet. Aan de noordzijde van de Vliet lag in de Romeinse tijd het Forum Hadriani, waarvan niet geheel duidelijk is of hiervan aan de zuidzijde van de Vliet ook elementen te vinden zijn. Aan de zuidzijde van de Vliet lag de vesting Leeuwenbergh.

Binnen het studiegebied zijn er archeologisch waardevolle locaties ter plaatse van Vredenoord/Hoornwijck en op de plek waar nu de Praxis is gevestigd. Hier zijn resten gevonden van de vesting Leeuwenbergh. Het bedrijventerrein is echter merendeels over de vindplaats gesitueerd.

Het gebied heeft deel uitgemaakt van het Gantelsysteem. Er wordt rekening mee gehouden dat in de vroege middeleeuwen op uitlopers van de voormalige kreekruigen al boerderijen zijn gebouwd. Deze zouden zich met name in het zuidelijk deel, tussen het Forum Hadriani en de vesting Leeuwenbergh hebben bevonden.





2.4 HISTORISCHE KAARTVERGELIJKING

De recente ontwikkeling van het landschap laat zich goed lezen aan de hand van kaarten. Het gebied is vanaf het begin van de 17^e eeuw cartografisch nauwkeurig in beeld gebracht.

1615

De kaart van Floris Balthasarszoon (pagina 18) toont de hoofdstructuren van het landschap: wegen, hoofdwatgangen, bebouwing en polders.

De kaart laat zien hoe de Vliet op de overgang van de binnenste strandwal (een oude, zandige en wat hoger gelegen duinrij) naar het centraal Hollands-Utrechtse veencomplex is gesitueerd.

De meeste bebouwing ligt aan de oostzijde en op enige afstand van de Vliet. Daar ligt ook de kern Voorburg. De Vliet is een belangrijke transportader. De ontsluiting over land ligt op enige afstand van de Vliet en voert over het midden van de strandwal. Direct oostelijk van de Vliet ligt een tweede landontsluiting. Waarschijnlijk diende deze tevens als jaagpad.

Opvallend zijn de twee molensloten haaks op de Vliet. Deze verzorgen de drooglegging van de veenpolder en maken dat de Oostmolen en de Dorpsmolen het overtollige water op de Vliet, die tevens dienst doet als boezem, kunnen uitslaan.

Het gegeven dat de molen wordt aangeduid als 'dorpsmolen' geeft aan dat er een mentale verbondenheid bestond tussen de kern Voorburg en het landelijk gebied aan de overzijde van de Vliet. Kennelijk werd dit nadrukkelijk tot de dorpsomgeving gerekend.



1711/1712

De kaart die de tweeling Cruquius in 1711 /1712 in opdracht van het hoogheemraadschap Delfland opstelde, behoort tot de meest gedetailleerde, nauwkeurige en grafisch verfijnde kaarten ter wereld. Deze kaart laat niet alleen de hoofdstructuren zien, maar heeft met uiterste precisie ook alle details ingetekend, met inbegrip van de verkaveling.

Deze kaart toont de ontwikkeling van een gordel van buitenplaatsen, een lustwarande, op afstand van de stad. Deze buitenplaatszone strekte zich uit van Rijswijk tot aan Wassenaar en omvatte nagenoeg de gehele binnenste strandwal. De Vliet maakte deze buitenplaatsen vanuit de stad snel en comfortabel bereikbaar. Bij de Vliet liggen de meeste buitenplaatsen op de zandige westoever, ook een aantal op de enige oostzijde.

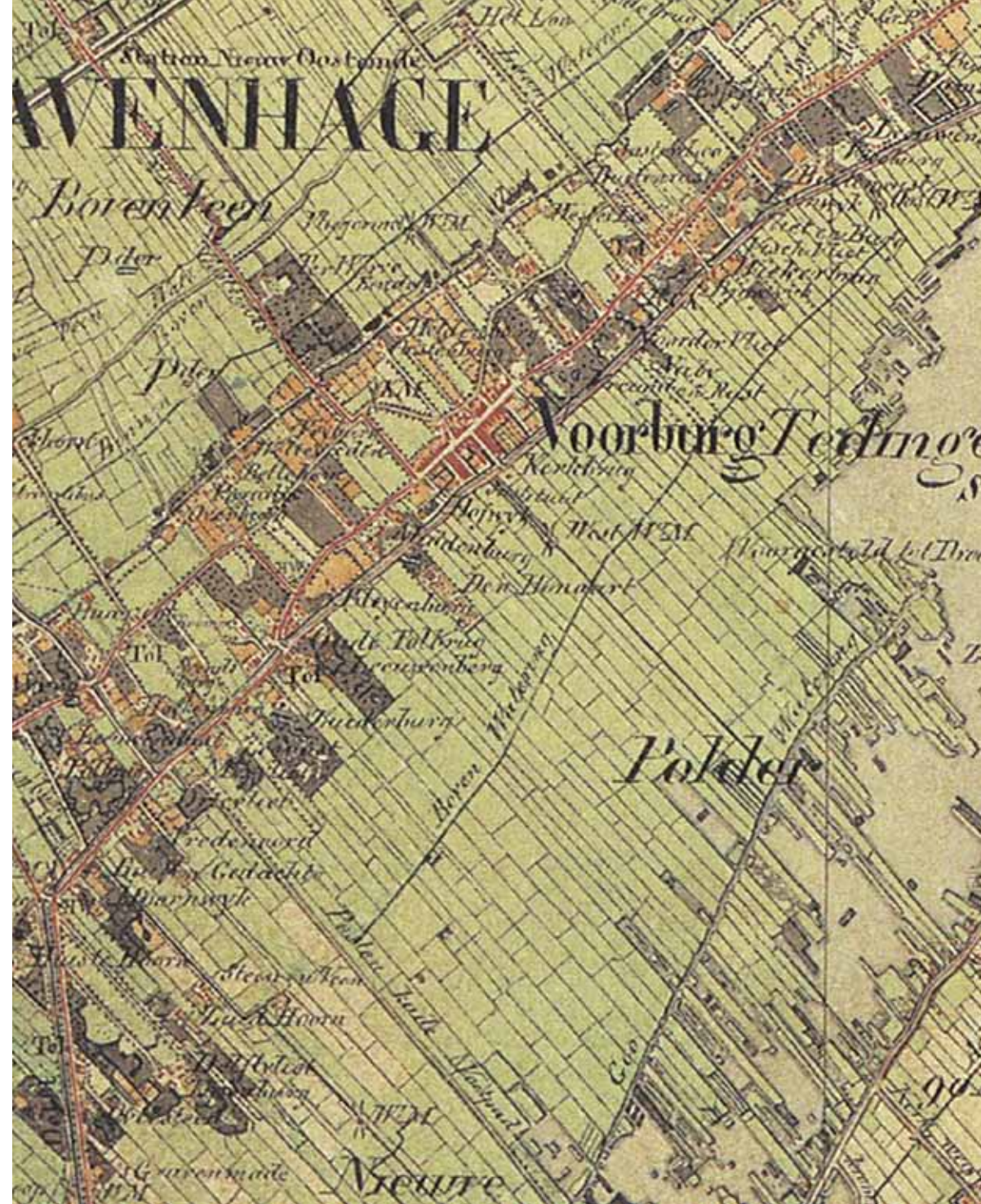
Bij de buitenplaatsen lagen formele tuinen. Deze kaart toont ook de ligging van de Bovenwatering, oostelijk van de Vliet.

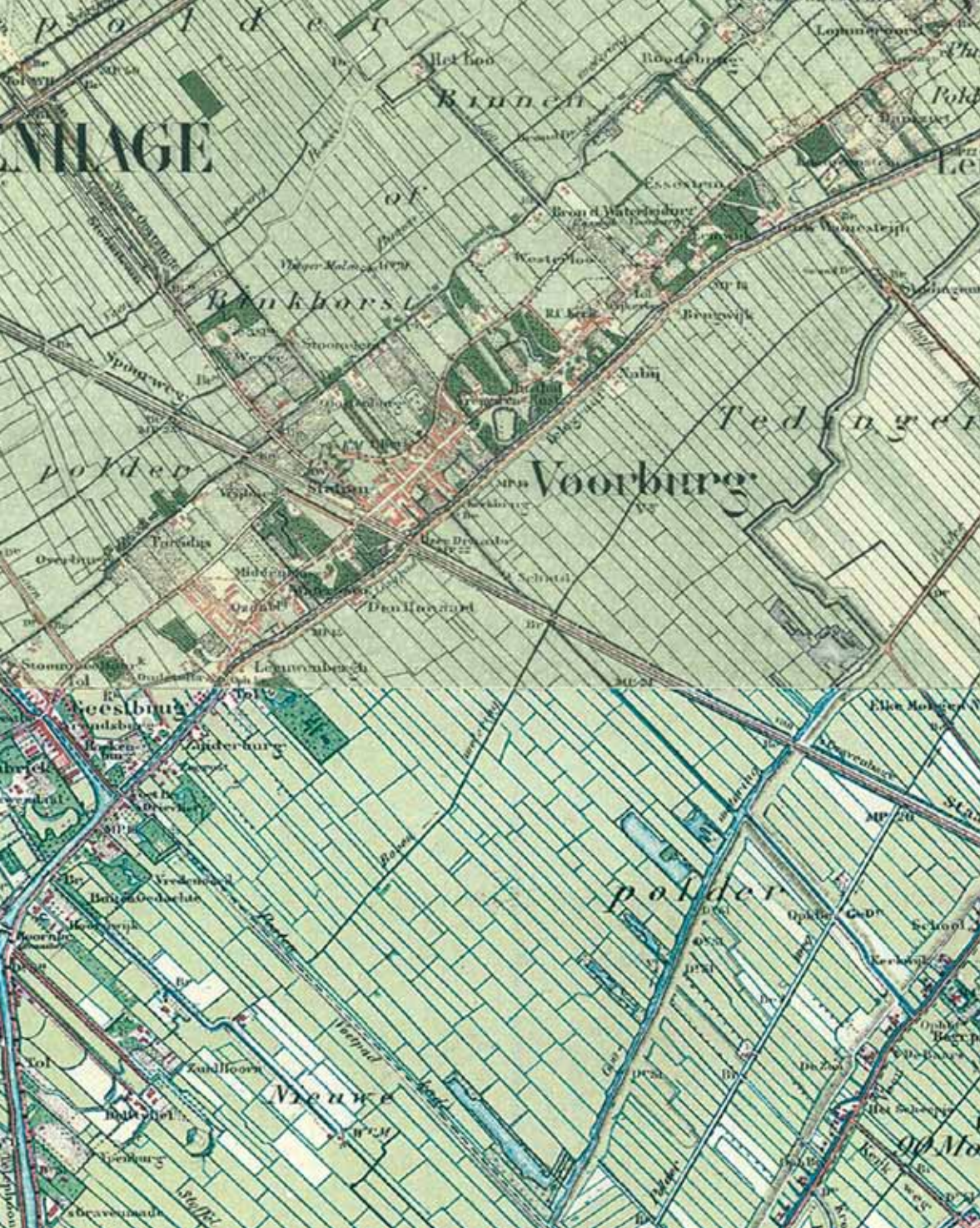
1850

De kaart 1850 toont de groei van de dorpen op de strandwal, de groei van Den Haag en de ontwikkeling van de infrastructuur: de aanleg van het spoor Haarlem-Leiden-Den Haag Holland Spoor.

Met de groei van de steden en dorpen neemt ook de vraag naar brandstof toe. Grote delen van het veengebied worden verveend, waarbij grote plassen ontstaan.

Ten opzichte van de Cruquiuskaart is het aantal landgoederen afgenomen en blijken veel van de tuinen versoberd en/of verlandschappelijk te zijn.





1900

De kaart van 1900 toont de uitbreiding van de infrastructuur. Den Haag breidt uit in de Bezuidenhoutse polder en de spoorlijn Den Haag Staatsspoor-Utrecht is aangelegd. Deze brengt een dwarslaesie aan in de Vlietzone, deelt de Vlietzone in een noordelijk en een zuidelijk deel.

De plassen welke bij de vervening zijn gevormd zijn inmiddels weer drooggemaakt. Het aantal buitenplaatsen neemt snel af.

1940

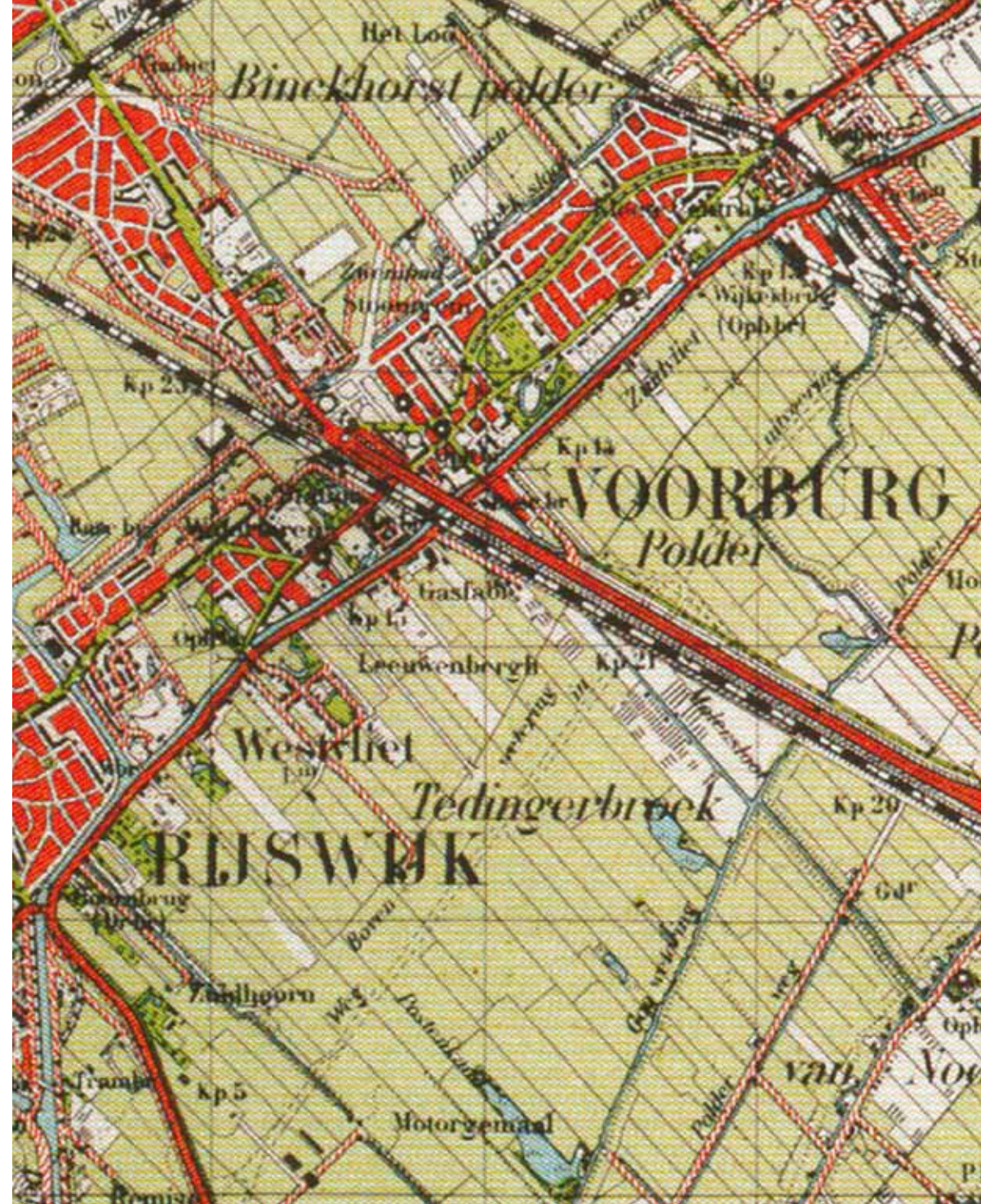
De kaart van 1940 laat zien hoe het proces dat aan het begin van de eeuw is ingezet zich voortzet. Den Haag, Voorburg, Rijswijk en Leidschendam groeien uit tot één stedelijk gebied. Daarbij vormt de Vliet een grens; komende vanuit Den Haag begint achter de Vliet de grote leegte, de weidsheid van het polderland.

De infrastructuur breidt verder uit: langs de spoorlijn Den Haag Staatsspoor-Utrecht wordt de A12 aangelegd. Daarnaast is een tweede spoor; de Hofpleinlijn, ontwikkeld. De stippellijn op de kaart kondigt de aanleg van de A4 aan.

Het aantal buitenplaatsen neemt snel af, met name op de westoever vallen veel buitenplaatsen ten prooi aan de stedelijke expansie.

Ook binnen de Vlietzone zelf tekenen zich de eerste veranderingen af. Buitenplaats Leeuwenbergh ontwikkelt zich tot 'park Leeuwenbergh', een woonwijk in groene setting.

Drievliet heeft zich ontwikkeld tot een familiepark met theehuis, schommels en wippen.





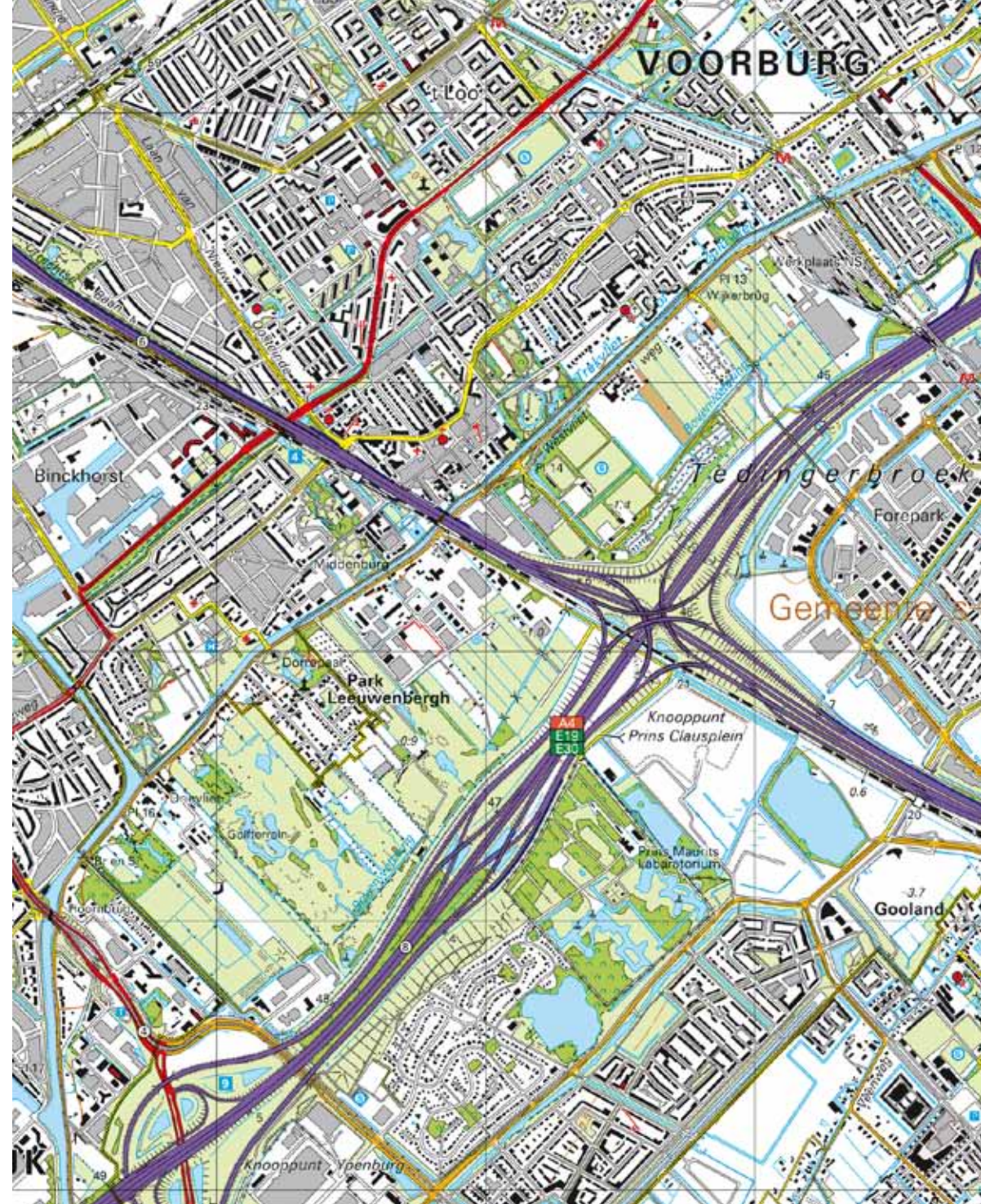
2010

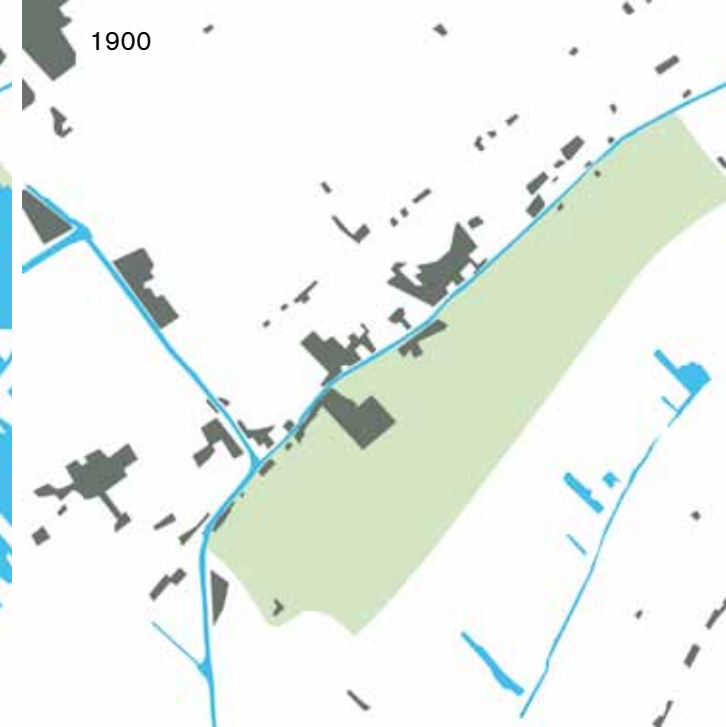
De kaart van 2010 laat zien hoe de stad de Vlietzone heeft ingehaald. De Vlietzone wordt omgeven en doorsneden door infrastructurele werken van formaat: de A12, A4, het spoor Den Haag – Utrecht en de Randstadrail.

Oostelijk van de A4 zijn het Forepark en de Vinexwijken Ypenburg en Leidschenveen ontwikkeld. Daarmee is de Vlietzone tot binnenstedelijk gebied geworden, tot 'maas' in het stedelijk weefsel van de Zuidvleugel.

Ook binnen de Vlietzone zelf zijn de veranderingen aanzienlijk. Tegen het spoor en tegen de Utrechtsebaan zijn bedrijventerreinen ontwikkeld, Park Leeuwenbergh is uitgegroeid tot een aanzienlijke woonwijk, Drievliet getransformeerd tot attractiepark.

Verspreid over de Vlietzone zijn volkstuincomplexen ontwikkeld, ponyweities ontstaan en sportparken aangelegd. Met de ontwikkeling van Golfbaan Leeuwenbergh is een aanzienlijk deel van de middeleeuwse slagenverkaveling verloren gegaan onder een zwak golvend landschap.





2.5 KAARTEN HERTEKEND

De verschillende kaarten hanteren ieder hun eigen stijl, hetgeen de onderlinge vergelijkbaarheid beïnvloedt.

Om de ontwikkelingsgang beter zichtbaar te maken zijn de kaarten op pagina 26 in één stijl hertekend, waarbij wat meer van hun omgeving is meegenomen en waarbij het aantal legenda-eenheden is gereduceerd tot water, onbebouwd land en bebouwing.

Deze kaartreeks maakt de ontwikkelingsgang die de Vlietzone doorlopen heeft in één oogopslag zichtbaar: van een lustwarande op enige afstand van de stad (1711) tot groengebied aan de rand van de stad (1940) tot een gemengd gebied ingesloten door de stad, door infrastructuur versneden in strikt van elkaar gescheiden deelgebieden (2005).

Deze kaartenreeks toont hoe de context van het gebied is veranderd; van monumentale buitenplaatsgordel buiten de stad tot een gefragmenteerd restgebied ingesloten door de stad.

Het gebied is wat afgesloten, ligt wat geïsoleerd, vormt een eiland binnen het stedelijk weefsel. Hier verlaat men de stad en treft men een andere wereld, een wereld die zich niet eenduidig laat definiëren. Soms bestaat die wereld uit de desolaatheid van een verouderd bedrijventerrein, dan weer uit relictten van het oude polderlandschap waar de tijd lijkt stil te staan, met her en der de grandeur van een buitenplaats, dan weer uit wat rommelige stadsrandverschijnselen als volkstuinen en ponyweitjes, dan weer uit pretlandschappen als een golfbaan of een attractiepark.

Het gebied huisvest een welhaast caleidoscopische verzameling van functies. Het is daarmee rijk aan contrast, maar arm aan samenhang.



Bovenstaande kaart laat zien welke historische buitenplaatsen er voorheen waren.



Bovenstaande kaart laat zien welke van de historische buitenplaatsen nog aanwezig zijn, tezamen met de beschermde zichtlijnen en panorama's.



Bovenstaande kaart laat zien waar nog (delen van) historische elementen en structuren behouden zijn: de historische verkaveling, fragmenten van de voormalige bovenwatering, de Molengang en de Postkade.

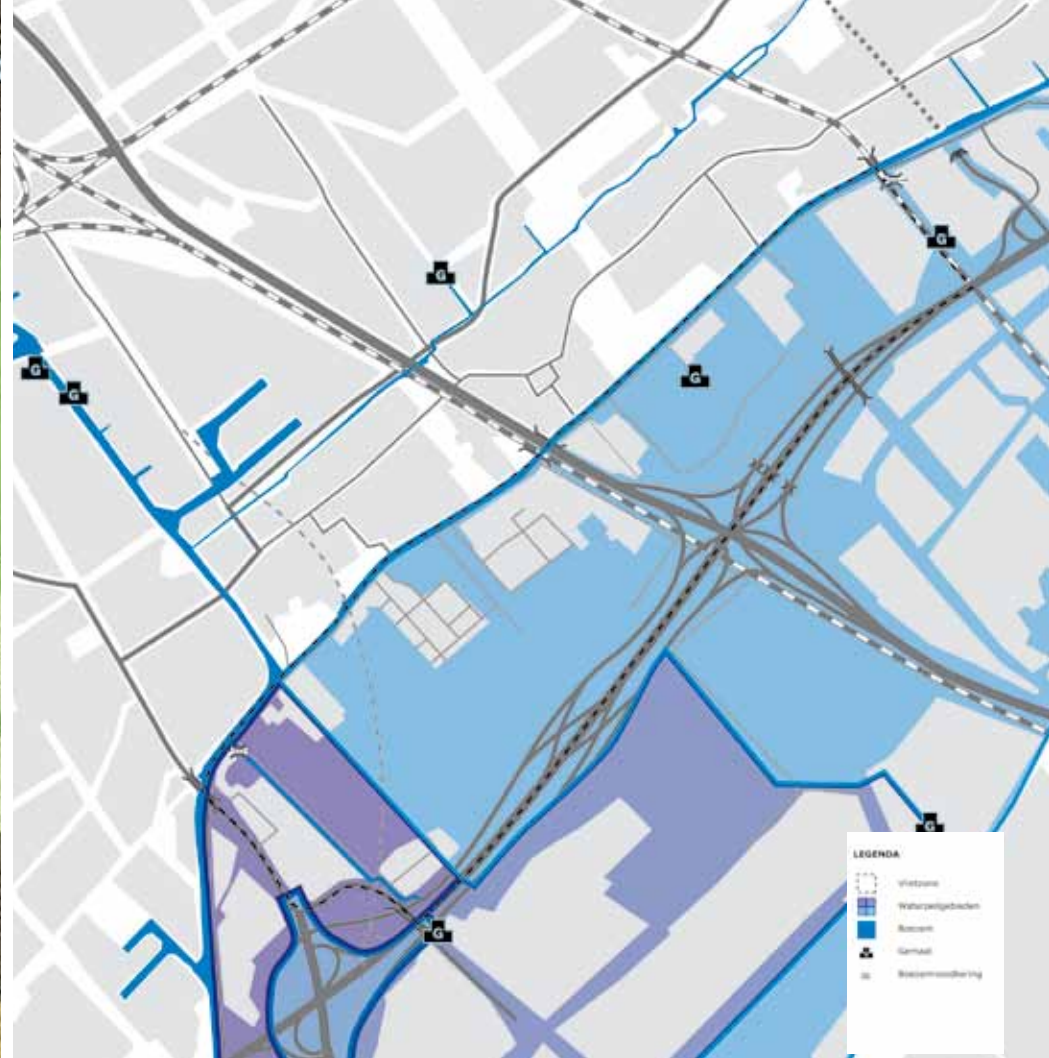




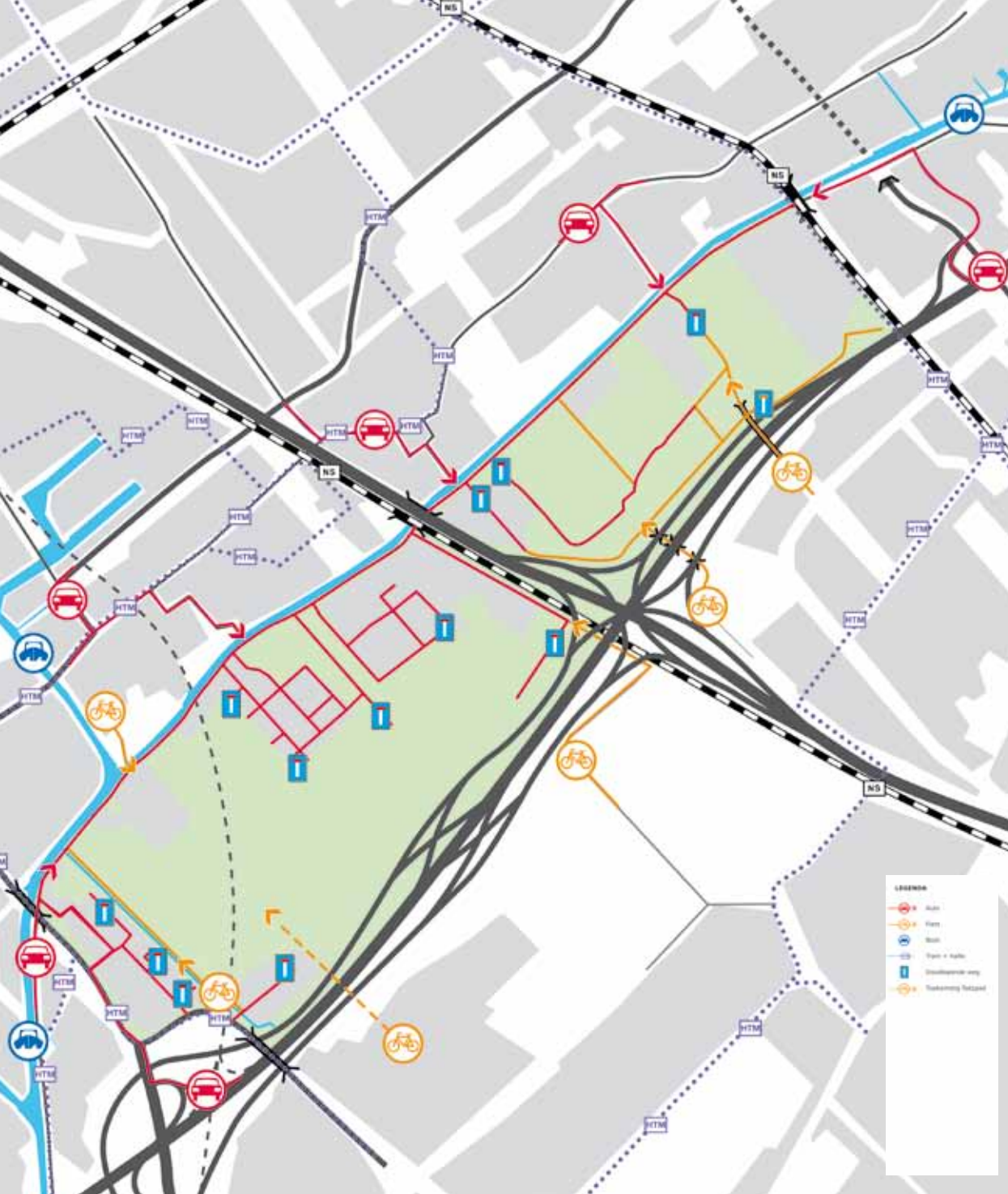
2.6 Bodem en water

In het zuidelijk deel van de Vlietzone bestaat de bodem overwegend uit zware klei, ten noorden van de Utrechtsebaan uit zware zavel.

Waterkundig kent het gebied verschillende peilgebieden. Er is een aanzienlijk verschil tussen polderpeil en boezempeil.



De oude Molengang is nog steeds onderdeel van de boezem en ligt als verhoogde lijn in het landschap. De Postkade is tevens waterscheiding tussen de twee polders waar de Vlietzone deel van uitmaakt.



2.8 ONTSLUITING

De ligging aan A4 en A12 verschaft het gebied een welhaast optimale bereikbaarheid. Tegelijkertijd maken deze wegen op een lager schaalniveau het gebied nagenoeg onbereikbaar. De Utrechtsebaan deelt het gebied in twee strikt van elkaar gescheiden segmenten. Met de voorgenomen aanleg van de Rotterdamsebaan dreigt het gebied opnieuw te worden opgedeeld.

Het autoverkeer kan op drie plaatsen de Vliet oversteken. Binnen het gebied lopen de meeste wegen dood op het polderland of op de snelwegen. Het noordelijk en het zuidelijk deel zijn voor autoverkeer alleen via de weg direct langs de Vliet met elkaar verbonden.

Met het openbaar vervoer kan men alleen tot bij het gebied komen. De tram stopt in het stedelijk weefsel op de strandwal en bij de achterzijde van Drievliet en in Ypenburg.

Fietsers kunnen gebruik maken van de drie autobridgen over de Vliet en van de voet-fietsbrug in het verlengde van de oude Postkade, ter hoogte van de Binkhorst.

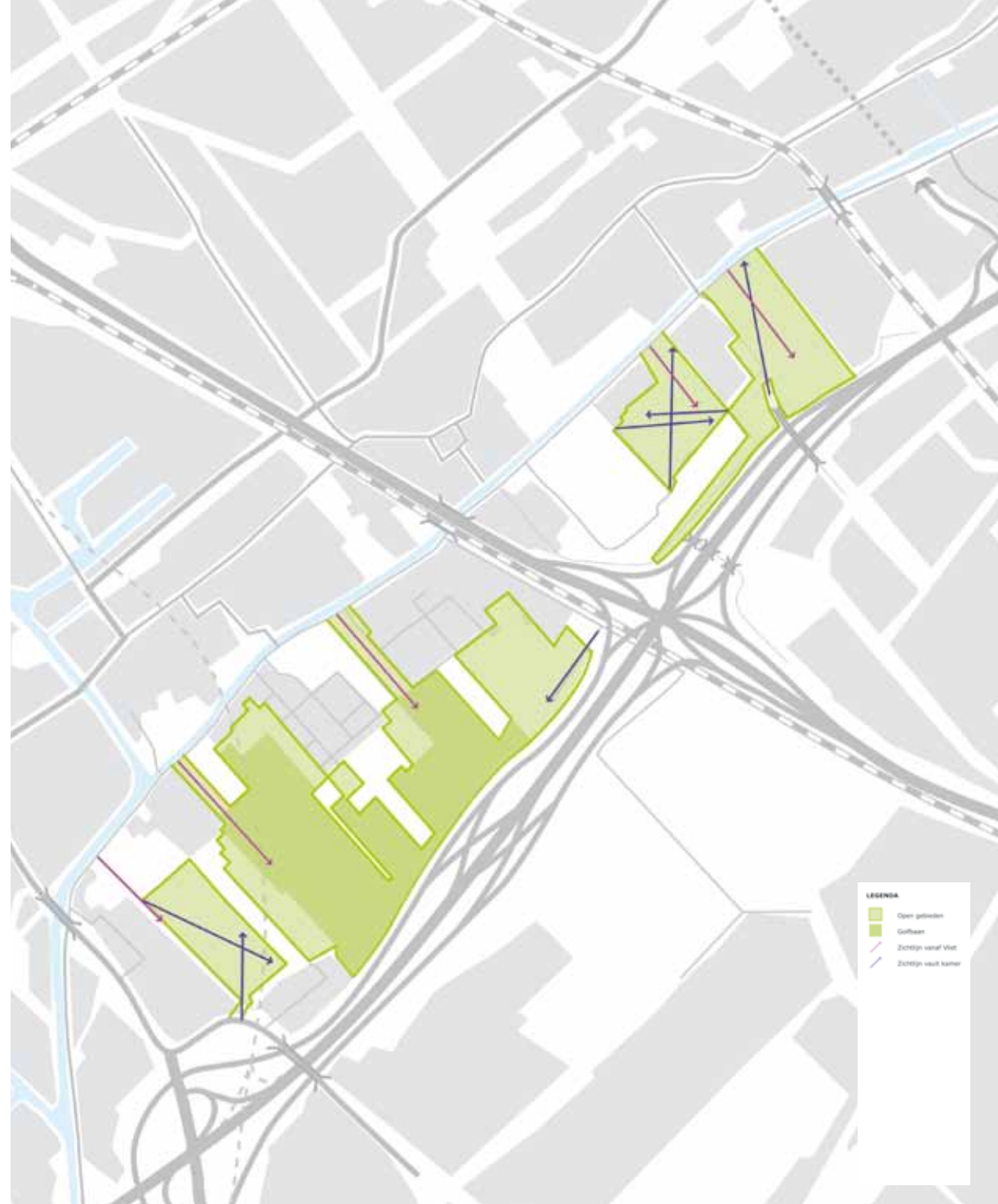
Voor fietsers zijn er vier mogelijkheden om de A4 te kruisen. Ook voor fietsers geldt dat het noordelijk en het zuidelijk deel alleen via de weg direct langs de Vliet met elkaar verbonden zijn, maar dat is dezelfde weg als waar al het andere verkeer gebruik van maakt.

2.9 MASSA-RUIMTE OPBOUW

De Vlietzone kent een gevarieerde ruimtelijke opbouw, met enerzijds sterk verdichte gebieden en anderzijds gebieden die nog verrassend open zijn en waar men relatief ver van zich af kan kijken.

De kaart rechts toont de belangrijkste open ruimten met daarbij de zichtlijnen vanaf de Vliet en de zichten vanuit de kamers.

Er is geen visuele relatie tussen het noordelijk en het zuidelijk deel.





2.10 ECOLOGISCHE VERBINDING

De Vlietzone is als ecologische verbinding van betekenis, het vormt één van de belangrijkste groenstructuren evenwijdig aan de kust, hij verbindt in potentie het open gebied van Midden-Delfland met de polders van het Groene Hart. Deze verbinding bestaat uit de Vliet, de buitenplaatsbossen langs de Vliet en de open weilanden tussen deze bossen.





KWALITEITEN EN KNELPUNTEN

3.1 KWALITEITEN

Gelaagd landschap met historisch perspectief

Het landschap van de Vlietzone is het resultaat van een eeuwenlange ontwikkeling, waarbij vrijwel iedere episode zijn eigen aardigheden aan het landschap heeft toegevoegd, zonder het voorgaande geheel uit te wissen. Het resultaat is een heel gelaagd landschap, opgebouwd uit een complex en intrigerend samenspel van elementen en structuren uit verschillende tijdlagen.

Het rijke verleden van de Vlietzone is deels nog aan het landschap afleesbaar. Deze herkenbaarheid wordt vooral gedragen door de resterende buitenplaatsen en fragmenten van de historische verkaveling.

Ruimte

Een tweede kwaliteit is de aanwezigheid van ruimte. Binnen de Vlietzone zijn nog plekken waar je ver van je af kunt kijken, wolkenluchten hoog over ziet drijven, de wind door de haren voelt waaien en waar je het vers gesneden gras ruikt.

Vliet als drager

De Vliet vormt een aantrekkelijke structuur, mede door de aanwezigheid van de buitenplaatsen, door de prettig ogende bebouwing aan de overzijde van de Vliet, door de levendigheid

op het water, maar zeker ook door de aanwezigheid van de, soms verscholen, doorzichten die men vanaf de Vliet op het achterland geniet.

Doorzichten

Het gebied is rijk aan verrassende doorzichten. Sommige van deze doorzichten zijn niet alleen van landschappelijke betekenis maar ook van cultuurhistorische waarde. De buitenplaatsen aan de Vliet hadden een zichtrelatie met hun voor- en achterland. Het zicht was mee-ontworpen en door de jaren heen bewaard gebleven.

Buitenplaats Hoekenburg heeft het eeuwigdurend recht op het zicht over de Vliet tussen Drievliet en Vredenoord servitutair vastgelegd.

Bovenlokale bereikbaarheid

De ligging aan A4 en A12 verschaft het gebied op het hogere schaalniveau een welhaast optimale bereikbaarheid.

Veelkleurig

Binnen de Vlietzone heeft zich een breed pallet aan functies ontwikkeld variërend van golfbaan, bedrijventerrein, woonwijk, buitenplaats, rangeerterrein, sportveld, attractiepark, volkstuin, grondopslag, paardenwei of parkeerterrein. Dit maakt dat





er binnen het gebied veel te zien is, dat het gebied een veelkleurigheid kent.

Contrastrijk

Het gebied is rijk aan contrasten. Gezapig grazende schapen naast de loupe van de achtbaan of tegen de achtergrond van het Prins Clausplein. Golfende dames tegen het decor van de buitenplaats Zeerust.

Verscholen plekken

De Vlietzone kent als gevolg van zijn slechte ontsluiting tal van 'verscholen plekken' waar men zich ver van de stad verwijderd waant.

Stad-land relatie

In de Vlietzone is bijna overal de stad op de achtergrond aanwezig, vrijwel overal zijn er doorzichten op de centrumbebouwing van Den Haag of op de ring van wegen die het gebied omsluit.

De stad-land relatie uit zich ook in de veelheid aan stedelijke functies welke in dit gebied tot ontwikkeling is gekomen. Het gebied fungeert in zekere zin opnieuw als 'buitenplaats', als tuin voor de stedeling. De golfbaan, de volkstuinten, het pretpark en de sportvelden kunnen worden beschouwd als eigentijdse vormen van 'vertier' buiten de stad.





3.2 KNELPUNTEN

Historie boet in aan betekenis

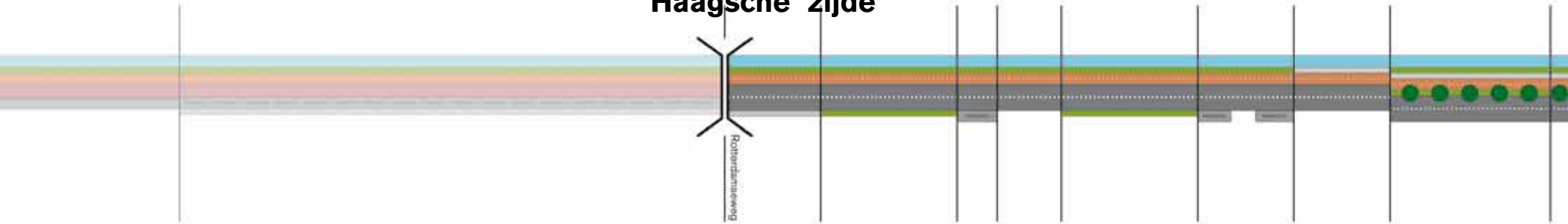
De Vlietzone is een gebied met een rijke geschiedenis, maar deze is slechts ten dele aan het gebied afleesbaar.

Het Neolithicum, de Romeinse periode, de vroege Middeleeuwen hebben weliswaar hun sporen achtergelaten, maar hun invloed op de landschapsontwikkeling is nauwelijks aan het landschap afleesbaar.

De Molensloten, de Postkade en de middeleeuwse slagen-verkaveling zijn goeddeels verdwenen. Het aantal buitenplaatsen is sterk gereduceerd en degenen die resteren, hebben aan monumentaliteit ingeboet. Het huis is er nog wel, maar de omgeving heeft haar allure verloren, de tuin is vaak nog maar deels en in sterk vereenvoudigde vorm aanwezig en zichtlijnen op het huis zijn dichtgezet. Daarmee verschaft dit gebied niet die rijkdom aan informatie die het letterlijk in zich draagt, is het landschap onvoldoende in staat 'zijn verhaal te vertellen'.



Haagsche zijde





Leidschendamse zijde



Delftse zijde

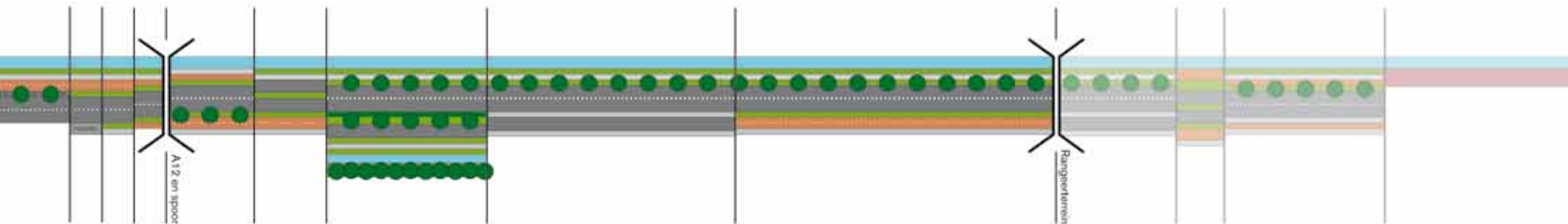
Afbeeldingen; Google streetview

Continuïteit van Vliet en buitenplaatszone

De Vliet en begeleidende buitenplaatszone maken deel uit van een grotere structuur. De buitenplaatszone is het rudiment van een veel grotere zone die zich van Rijswijk uitstrekte tot aan Katwijk.

De Vliet was een sterke continuïteit, met over de gehele lengte een vergelijkbaar profiel, bepaald door de aanwezigheid van het jaagpad.

Wanneer je nu de Vliet over een grotere lengte langs rijdt dan zie je hoe het profiel voortdurend wisselt, van kleur verschieft. Soms intiem en lommerrijk, dan weer voorzien van brede wegen die zich tot aan het water voortzetten.





Verrommeling en verlies aan samenhang

Er wordt nonchalant met ruimtelijke kwaliteit omgegaan, alsof men zich niet om zijn omgeving bekommert. Het gebied verrommelt. Bedrijventerreinen en volkstuincomplexen zijn verouderd, ponyweitjes ogen slecht onderhouden.

Slechte bereikbaarheid

De ligging aan A4 en A12 verschaft het gebied op bovenlokaal niveau welhaast een optimale bereikbaarheid, een schaalniveau lager maken zij het gebied nagenoeg onbereikbaar.

Het gebied kent een 'dubbele' slechte bereikbaarheid: het is vanuit de stad slecht bereikbaar, A4 en A12 vormen stevige barrières tussen stad en Vlietzone die slechts op een paar plekken te kruisen zijn, en het gebied is intern slecht ontsloten.

Veel wegen en paden lopen dood op het gebied. De Utrechtsebaan deelt het gebied in twee strikt van elkaar gescheiden segmenten, er is geen verbinding tussen het noordelijk en het zuidelijk deel. Met de voorgenomen aanleg van de Rotterdamsebaan dreigt het gebied opnieuw te worden opgedeeld.

Menging van verkeerssystemen

In de Vlietzone zijn tal van functies gehuisvest: wonen, groene functies (van extensieve tot zeer intensieve recreatie) en bedrijvigheid. Deze functies stellen ieder hun eigen eisen aan verkeer, aan hun bereikbaarheid. Maar ze maken allemaal gebruik

van het zelfde systeem: de weg langs de Vliet. Dit leidt tot conflicten: ruimtelijk, in gebruik en in veiligheid.

De bedrijvigheid in de Vlietzone trekt veel zwaar verkeer aan. De ontsluiting is hier niet op berekend.

De wandeling langs de Vliet is in potentie één van de aardigst denkbare wandelingen, maar in de praktijk word je hier als wandelaar platgereden door de fietsers en loop je in de slipstream van de voorbij razende auto's en het vrachtverkeer.

De route langs de Vliet, die in zijn dimensionering uitsluitend geschikt is voor lokaal verkeer, wordt in toenemende mate te worden gebruikt als sluiproute voor bovenlokaal verkeer, dat hiermee de files op de A4 vermijdt.

Verdichting

De kaartenreeks laat zien hoe het landschap geleidelijk aan is verdicht. De Vlietzone is steeds meer tot een plek geworden waar functies zijn ontwikkeld die bij de stad horen, maar waar in de stad zelf geen plek meer voor is: bouwmarkten, attractieparken, sportvelden, bedrijven, opslag, ponyweitjes etc. Het gevolg is een geleidelijke verdichting en verstedelijking van het gebied. Het gebied verschiet langzaam van kleur, wordt van agrarische enclave steeds meer tot stedelijke rommelzone.



Kwaliteit van de randen

De kwaliteit van de ruimte wordt in belangrijke mate bepaald door de kwaliteit van de randen en de wijze waarop randen en ruimte op elkaar reageren.

De kwaliteit van de randen laat, met uitzondering van de historische bebouwing aan de Vliet, te wensen over. Daar waar men binnen de Vlietzone verder van zich af kan kijken wordt het zicht veelal beëindigd door een bedrijventerrein, volkstuintjes of de achterkant van woningbouw.

Relatie met de randen

Er is nauwelijks sprake van interactie tussen de randen en het gebied zelf. Hofwijck onderhoudt geen relatie meer met de overzijde van de Vliet, vanaf de A4 is er nauwelijks zicht op de Vlietzone. De Vlietzone heeft geen 'adres' aan de A4.

Beperkt recreatief gebruik

De Vlietzone kent, anders dan door de bezoekers aan de golfbaan, de overige sportvoorzieningen en de volkstuinen, een minimaal recreatief gebruik. Het gebied is nog niet door de Hagenaar ontdekt. Dat geldt ook voor de 'Nieuwe Hagenaars' die grenzend aan het gebied wonen. Inwoners van Leidschenveen bezoeken voor hun recreatieve uitloop vooral het recreatiegebied Leidschendammer Hout, inwoners van Ypenburg gaan naar de Delftse Hout. De Vlietzone laten zij links liggen.

Geen collectieve kwaliteit tot ontwikkeling gebracht

De ontwikkeling van de afgelopen dertig jaar heeft vooral geleid tot verlies aan kwaliteit. Er is weinig kwaliteit toegevoegd, en waar dat al is gebeurd betreft het private kwaliteit. De golfbaan, de volkstuinen de sportvoorzieningen zijn voorbeelden van private of geprivatiseerde kwaliteit. Er is geen collectieve kwaliteit tot ontwikkeling gebracht.



4

UITGANGSPUNTEN

Hoofdstuk 5 verkent, gegeven de functieverhouding '1/3 wonen, 1/3 werken en tenminste 1/3 groen' de bandbreedte van de mogelijkheden.

Een quick-scan van eerder opgestelde plannen leert dat het aantal denkbare toekomstbeelden schier onbegrensd is. Maar deze quick-scan laat ook zien dat niet alles wat denkbaar is daarmee ook wenselijk is.

Om het aantal scenario's in te dammen worden in dit hoofdstuk eerst algemene uitgangspunten geformuleerd, passend bij de doelstellingen van Stichting Meyvliet.



1 *Behoud door ontwikkeling*

Het gebied moet zodanig worden ontwikkeld dat kwaliteiten behouden blijven, knelpunten worden opgelost en nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd, en zodanig dat het landschap van de Vlietzone 'zijn verhaal kan blijven vertellen'.

Het gaat daarbij niet alleen om behoud, maar ook om ontwikkeling. Ontwikkelingen moeten oog hebben voor de cultuurhistorie van het verleden, maar ook de ambitie uitstralen om trots en zelfbewust te werken aan de cultuurhistorie van morgen, moeten duurzame gebiedskwaliteit toevoegen.



2 *Versterkte samenhang der dingen*

De analyse heeft laten zien hoe in de loop der tijd de samenhang der dingen aan kracht heeft ingeboet. Het gebied heeft zich ontwikkeld tot een optelsom van elementen en functies, zonder dat die elkaar versterken, sprake is van een onderlinge verbintenis.

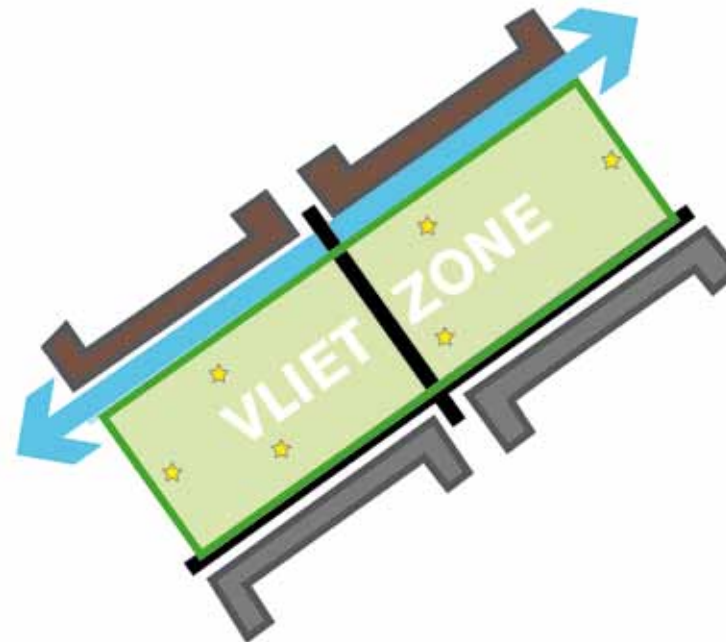
Uitgangspunt is dat de ontwikkeling moet leiden tot een versterkte samenhang der dingen, tot nieuwe verbintenissen.



3 *Collectieve kwaliteit*

De ontwikkeling moet leiden tot nieuwe collectieve kwaliteit. Een gebied met zo een prominente ligging binnen het stedelijk weefsel moet aan die stad als geheel kwaliteit toevoegen.

De Vlietzone moet zich ontwikkelen tot een verbijzonderde 'maas' in het stedelijk weefsel van Haaglanden. Tot een gebied dat zowel voor de inwoners van Den Haag als voor die van Leidschendam-Voorburg, Rijswijk, Delft, Pijnacker-Nootdorp van betekenis is.

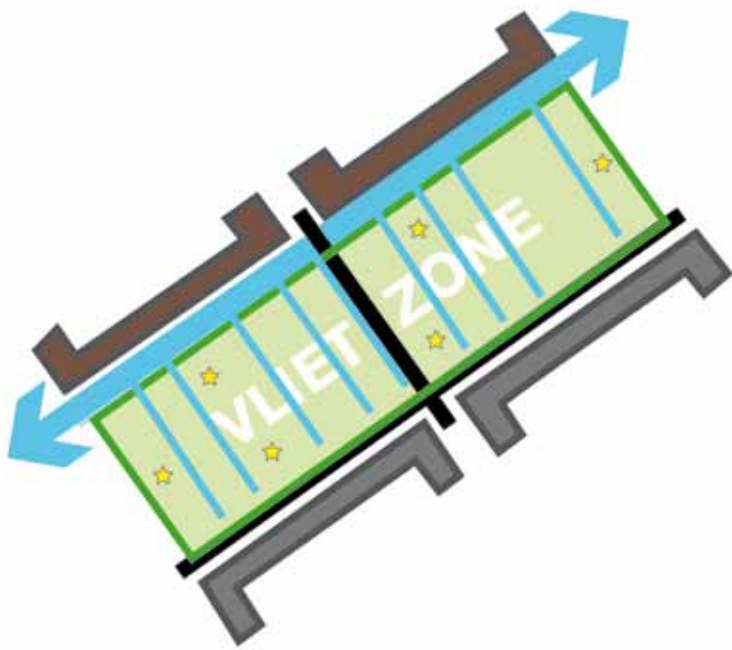


4 *Vliet als drager van het landschap*

De Vliet is met haar buitenplaatsen de drager van het landschap, ligt ten basis aan het landschap. De Vliet is bepalend voor de sfeer, de schaal, de identiteit van het gebied.

De Vliet moet met haar buitenplaatsen als onderscheidende sfeer worden ontwikkeld.

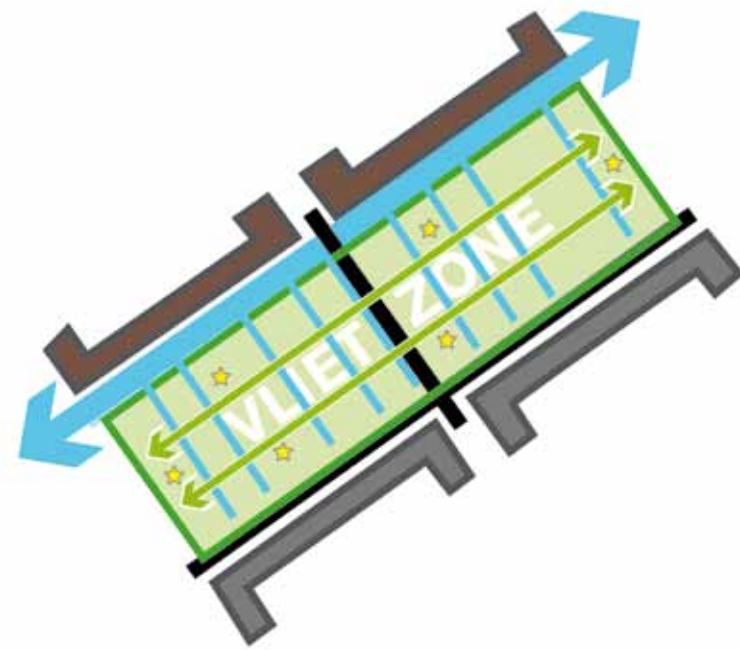
Daarbij is het van belang dat de Vliet ook wordt herkend als deel van een groter samenhangende entiteit, als deel van een continuïteit die zich tot ver buiten het plangebied uitstrekt.



5 Historische verkaveling

Vormt de Vliet de ruggengraat, dan is de historische verkaveling de ribbenstructuur. De historische slagenverkaveling, met zijn ritmiek aan sloten en molenvaarten, waarin hoge wolkenluchten zich spiegelen en waarin het water zo hoog staat dat het vrijwel naadloos in het weiland overgaat, is / was zo kenmerkend voor dit landschap. Deze ritmiek van sloten haaks op de Vliet maakte ook dat men vanaf de weg langs de Vliet regelmatig doorzichten genoot op het open polderland achter de buitenplaatsen.

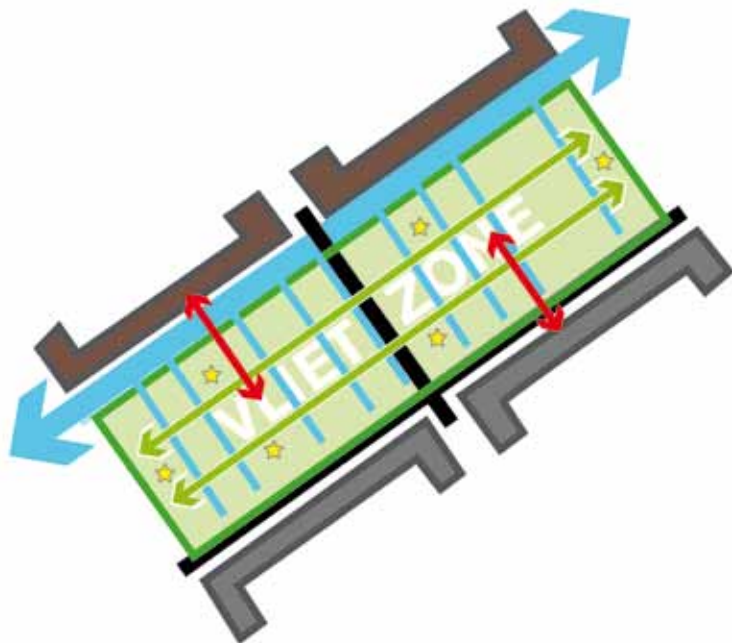
De historische verkaveling moet als onderlegger voor de planvorming opnieuw worden aangezet.



6 Langsrichting / entiteit

Lange tijd vormde de Vlietzone de grens van stad en land, hier eindigde de bebouwing van Den Haag en begon de openheid van het Groene Hart. Hier verliet men de wereld van steen en asfalt en betrad men de wereld van het open land: grazige weilanden, hoge poldervaarten, kleine dorpen en boerderijen en buitenplaatsen geflankeerd door hoog geboomte.

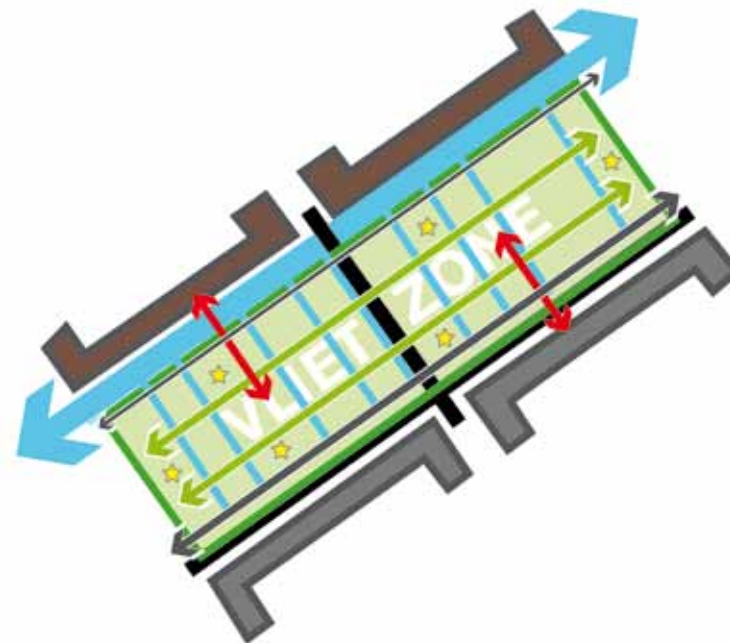
Ofschoon de Vlietzone thans binnenstedelijk groengebied is, markeert het nog altijd de overgang van 'oude stad' naar 'nieuwe stedelijkheid': met westelijk hiervan Den Haag, Voorburg, Leidschendam en oostelijk de nieuwe woonlandschappen van Leidschenveen en Ypenburg. In die zin heeft de Vlietzone zijn markerende werking niet verloren. Uitgangspunt is de ontwikkeling van de Vlietzone als samenhangende gebiedseenheid, met een sterke noordwest-zuidoost gerichtheid, als collectieve 'spouw' tussen de oude stad en het nieuwe wonen. Een spouw die beide gebieden ten dienste is.



7 Interactie met de randen

Er moet worden geïnvesteerd in de kwaliteit van de randen waarbij ook de interactie tussen rand en ruimte wordt versterkt.

Daarbij gaat het enerzijds om een versterkte samenhang met 'de overzijde van de Vliet', anderzijds om de relatie met de A4. Het gebied dient een bewust ontwikkelde in plaats van een welhaast toevallig gevormde relatie met de A4 aan te gaan. Hierbij kan men 'bewust' variëren van negeren tot reageren.

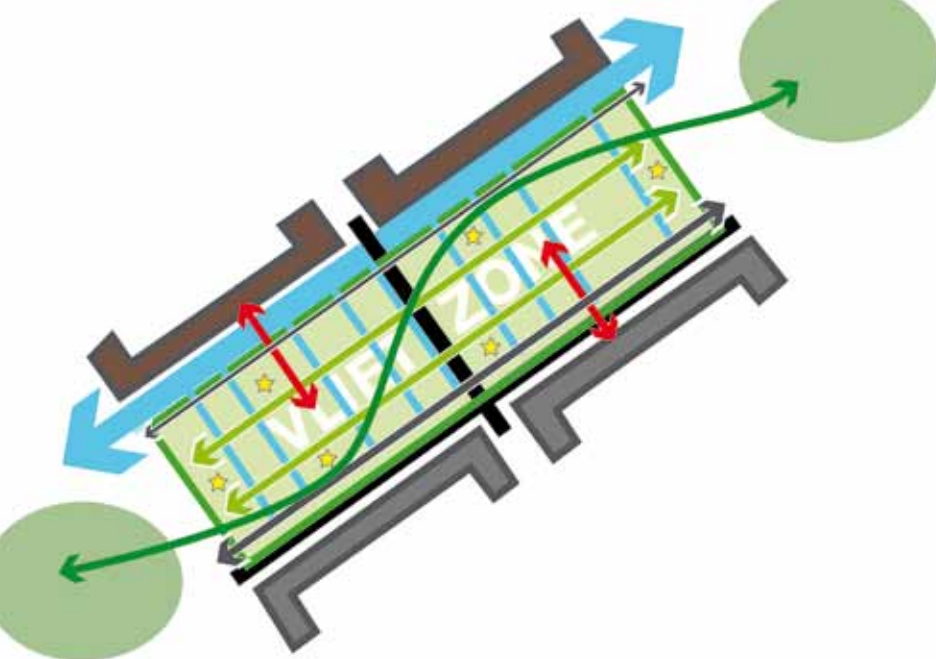


8 Ontmenging verkeerssystemen

De gemeente Den Haag hanteert in het RSP voor de Vlietzone een ontwikkeling met de verhouding 1/3 wonen, 1/3 werken en tenminste 1/3 groen en groen gerelateerde functies. Deze drie gebruikscategorieën stellen verschillende eisen aan het verkeerssysteem.

Uitgangspunt is dat het verkeerssysteem zodanig wordt herontwikkeld dat:

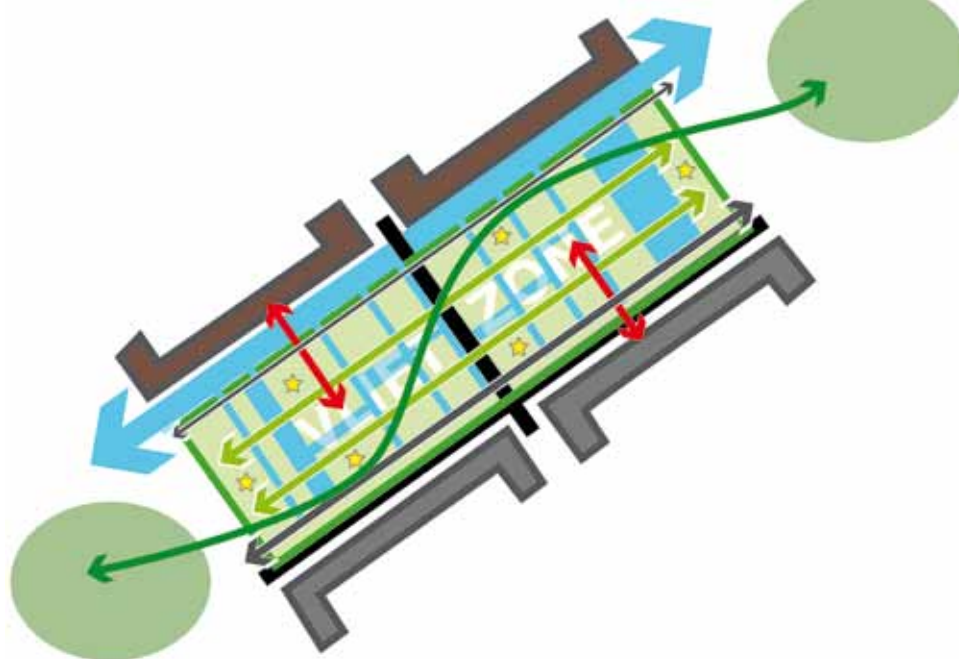
- de verschillende gebruikersgroepen worden ontmengd;
- de Westvlietweg een overwegend recreatieve functie verkrijgt en alleen wordt gebruikt voor het lokale verkeer en niet voor de afwikkeling van bovenlokaal verkeer.



9 Ecologie

De Vlietzone moet een duurzame ecologische verbinding vormen tussen:

- het open landschap van Midden-Delfland en de polders van het Groene Hart.
- de buitenplaatsen bij Rijswijk en de landgoederen/ buitenplaatsen tussen Wassenaar en Katwijk.



10 Klimaatadaptatie

Ons klimaat verandert. Dit uit zich in een veranderende neerslagverdeling en in een stijging van de temperatuur. In het voor- en najaar kan tijdens hevige buien extreem veel neerslag vallen, waardoor de piekbelasting toeneemt. Gedurende de zomermaanden daarentegen valt gemiddeld minder neerslag, waardoor verdroging dreigt.

Het buitengebied vervult in toenemende mate een functie om de piekbelasting op te vangen (waterberging) en op te slaan ten behoeve van de droge perioden (reservoir).

Het wordt gemiddeld warmer. Steden koelen in de nacht minder af waardoor zij warmte opbouwen. Hierdoor ontwikkelen de steden zich tot hitte-eilanden. De stedeling zal in toenemende mate verkoeling zoeken in het buitengebied.



De opwarming maakt ook dat het buitengebied zich meer frequent leent voor buitenrecreatie. Daarmee neemt de druk op het buitengebied toe. De inrichting moet hierop anticiperen, moet de recreant een omgeving bieden die daadwerkelijk verkoeling biedt.

Uitgangspunt is dat de ontwikkeling van de Vlietzone anticipeert op de klimaatverandering. Dat betekent onder meer voldoende ruimte voor waterberging ten tijden van piekbelasting, voldoende ruimte voor wateropslag ten behoeve van perioden van droogten en een versterkte betekenis van het buitengebied als uitloopgebied voor de stedeling, als plek waar deze ruimte en verkoeling vindt.



5.1 INLEIDING

Transformatie; kans of bedreiging?

De Vlietzone staat aan de vooravond van een aanzienlijke transformatie. In hoofdstuk 3 is geconcludeerd dat het gebied de afgelopen decennia danig aan kwaliteit heeft ingeboet en dat de resterende kwaliteit in toenemende mate onder druk staat. De transformatie biedt kansen om een ommekeer te bewerkstelligen en kan het vehikel bieden om verloren gegane kwaliteit te herstellen en nieuwe kwaliteit tot ontplooiing te brengen.

In dit transformatieproces is de gemeente Den Haag initiator, ofschoon meer gemeenten bij dit proces zijn betrokken. Stichting Meyvliet wil in de planvorming een kritische sparring partner zijn, wil mede onderzoeken hoe transformatie kan worden ingezet als vehikel om kwaliteit te herstellen en toe te voegen.

De stichting is overtuigd van de urgentie het gebied op korte termijn in al haar samenhang te ontwikkelen. 'In al haar samenhang', want het toevoegen van nieuwe elementen zonder dat daar een afgewogen totaalvisie aan ten grondslag ligt zal er onvermijdelijk toe leiden dat het gebied definitief tot rommelzone verwordt.

Doel van de scenario's

Ook vanuit een en hetzelfde programma zijn verscheidene toekomstbeelden denkbaar. Om de bandbreedte aan mogelijkheden te verkennen worden in dit hoofdstuk vier scenario's ontwikkeld.

Deze hebben tot doel paradigma's te doorbreken, de fontanellen los te schudden, nieuwe inzichten te verkennen. Zij brengen de bandbreedte van de mogelijkheden in beeld om van daaruit conclusies te trekken. De scenario's hebben daarmee niet tot doel ideale toekomstbeelden te schetsen, ze bevatten controversiële elementen daar waar dat helpt knelpunten aan het licht te brengen of conclusies aan te scherpen.

De scenario's zijn deels uitwisselbaar, omvatten componenten die ook in een andere scenario ingezet zouden kunnen worden. In die zin zijn tal van combinatiemodellen denkbaar.

Agenda

Om een kritische sparring-partner te kunnen zijn kiest stichting Meyvliet er voor dicht bij de agenda van de initiator te blijven. Op deze manier kan zichtbaar worden welke mogelijkheden hun agenda biedt, maar ook waar het star doorvoeren van deze agenda tot onoplosbare conflicten leidt.



Dat betekent dat de scenario's in eerste instantie de functieverhouding 1/3 wonen, 1/3 werken en tenminste 1/3 groen als vertrekpunt hanteren.

Om de scenario's vergelijkbaar te laten zijn met die welke de gemeente Den Haag recent heeft opgesteld gaan de scenario's (evenals die van de gemeente) voorbij aan de wens van Rijkswaterstaat extra weefvakken en parallelwegen aan te leggen en is geen rekening gehouden met kabels en buisleidingen.

Om dicht bij de agenda van de initiator te blijven gaan de scenario's uit van het tracé van de Rotterdamsebaan. Inmiddels circuleert ook de variant 'A4 direct'. Deze is niet in de scenariostudie verwerkt, ook om het aantal variabelen beperkt te houden. Wel zal bij de conclusies worden ingegaan op het tracé en de inpassing van de Rotterdamsebaan.

Verschillen

De scenario's kennen een gemeenschappelijk vertrekpunt (de functieverdeling, de doelstellingen van Stichting Meyvliet en de 10 uitgangspunten als vastgelegd in hoofdstuk 4).

Zij verschillen in de volgende vier elementen:

- de situering van de functies wonen, bedrijvigheid, groen
- het ontsluitingssysteem
- de wijze waarop het water wordt ingezet
- de positie van de A4.



5.2 SCENARIO 1: HISTORISCHE BUITENPLAATSEN EN INTERNATIONALE LAND-GOEDEREN

Kenschets

Dit scenario draait om de ontwikkeling van een programma dat internationale betekenis, allure aan Haaglanden toevoegt.

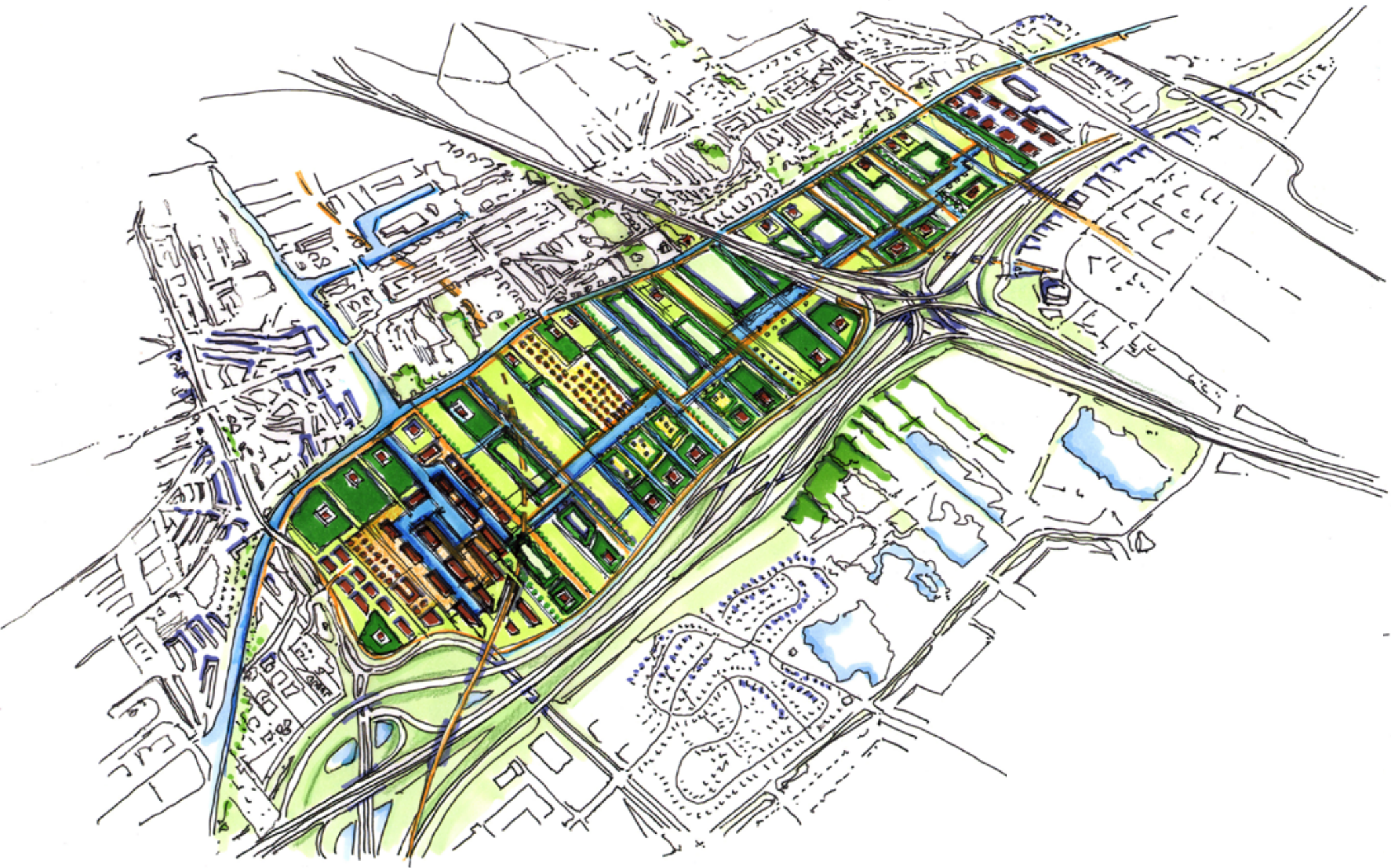
In dit scenario krijgt het begrip 'landgoed' een vernieuwde betekenis; 'het goed van een land'. Er is onderscheid tussen de ontwikkeling van oude en nieuwe buitenplaatsen aan de Vliet en internationale land-goederen aan de A4. Aan de A4 verrijzen de ambassades en consulaten, die vanuit de stad naar de Vlietzone worden uitgeplaatst. Zij belichamen de branding 'Wereldstad aan zee'. Deze internationale vertegenwoordigingen zijn aan de zowel A4 goed bereikbaar als goed beveiligbaar. Afhankelijk van de verkeerssituatie is men binnen mum van tijd op Schiphol, in Amsterdam, Rotterdam of Utrecht.

Vliet als drager

Aan de Vliet worden de historische buitenplaatsen in oude luister hersteld en wordt de ontwikkeling van nieuwe buitenplaatsen als een exclusief en extensief woonmilieu gestimuleerd. Deze nieuwe buitenplaatsen sluiten in maat en schaal aan bij de Vliet.

Een nieuwe buitenplaats biedt plaats aan één gezin, refereert in beeld aan de historische buitenplaatsen en wordt omgeven door een tuin van bijzondere allure.

De weg langs de Vliet wordt 'afgewaardeerd', ingericht ten behoeve van het gebruik door uitsluitend lokaal verkeer. Hierdoor ontstaat langs de gehele Vliet, van Delft tot aan Leiden, weer een rustige verbinding; een route waar het prettig wandelen en fietsen is.



Bedrijvigheid op de koppen

Bedrijvigheid is gebaat bij een optimale bereikbaarheid: over de weg, via het water of per spoor. Vanuit die gedachte worden in dit scenario twee concentratiegebieden bedrijvigheid onderzocht:

- Tegen Rijswijk wordt de ontwikkeling van een bedrijventerrein geschikt voor watergebonden bedrijven onderzocht. Daartoe wordt het havenkanaal van de Binckhorst (de Trekvliet) verlengd en wordt een nieuwe haven gebouwd. Deze ligt daarmee tussen Rijswijk en de nieuw te ontwikkelen Rotterdamsebaan.
- Tegen Leidschendam-Voorburg wordt, grenzend aan het rangeerterrein, een tweede bedrijventerrein ontwikkeld.

Deze bedrijfsterreinen presenteren zich naar de Vliet en de aanliggende hoofdwegen, maar worden door bossingels van het aanliggend 'landelijk' gebied afgeschermd.

Internationale land-goederen aan de A4

Langs de A4 worden ambassades en consulaten ontwikkeld, ontstaat een parade van internationale land-goederen.

Zoals de historische buitenplaatsen langs de Vliet over het water snel en comfortabel vanuit de stad bereikbaar waren, zo zijn deze internationale vertegenwoordigingen via de A4 snel en comfortabel vanaf Schiphol bereikbaar.



Zoals de historische buitenplaatsen zich trots en zelfbewust aan de Vliet presenteerden, zo presenteren deze land-goederen zich fier aan de A4.

Zoals de buitenplaatsen door een historisch park werden omzoomd, zo worden deze land-goederen door lommerrijk groen omgeven.

Deze land-goederen reageren in maat, schaal en dynamiek op de A4. Het is een parade van kloeke, volstrekt eigentijdse en hoogwaardig vormgegeven gebouwen die internationale allure toevoegen. Deze ambassades en consulaten worden ontsloten met een ventweg langs de A4.

Aan de A4 verrijst tevens de nieuwe rechtenfaculteit van de Universiteit Leiden, waarmee opnieuw invulling wordt gegeven aan het motto 'stad van recht en vrede'.

Waterstructuur

Er wordt een nieuwe waterstructuur ontwikkeld van tochten haaks op de Vliet. Deze worden met elkaar gekoppeld door een in breedte wisselende middenwetering.

Hiermee wordt het water ruimtelijk weer tot samenbindend raamwerk en wordt de bergingscapaciteit substantieel vergroot.

Wonen

Het wonen wordt ontwikkeld tussen de buitenplaatsen en de land-goederen. Hier wordt een woonmilieu tot ontwikkeling gebracht dat zich kan meten aan de hoogste internationale maatstaven. Deze woongebieden worden ontsloten door de weg langs de centrale wetering. Hier wordt een gemixt woonprogramma ontwikkeld, met exclusiever wonen tegen de landgoederen en stoere appartementcomplexen richting de Vliet. Daarbij wordt aangesloten op de traditie van appartementhotels zoals die in de jaren dertig van de vorige eeuw op grote schaal in Den Haag zijn gebouwd.

Groen

Gekoppeld aan de centrale wetering worden de groene functies ontwikkeld: sportvelden afgewisseld door open weilanden. De overgang naar de bedrijventerreinen wordt gevormd door brede, hoog opgaande bossingels.



Asfalt
centrale

AVR



Kanttekening

Dit scenario omvat één element dat vanuit archeologie en cultuurhistorie op onoverkomelijke bezwaren stuit.

Het haventerrein in het verlengde van de Binckhorst is gesitueerd op de locatie met de hoogste archeologische verwachtingswaarde en grenst aan twee van de meest waardevolle buitenplaatsen.

Daarbij is er een welhaast onoplosbaar conflict met de regelgeving op het gebied van milieu en hinder. De door Den Haag zo gewenste havengebonden bedrijvigheid kent hindercirkels van 200 meter voor de asfalt/betoncentrale en 300 meter voor de AVR. Deze hindercirkels maken dat deze functies binnen het plangebied niet of net wel zijn te realiseren. In het geval van 'net wel' leidt de geringste uitbreiding al tot een overschrijding van de milieu- en hindercirkels. Dit maakt deze locatie weinig toekomstbestendig.

Genoemde bezwaren gelden niet of in mindere mate voor de locatie ter hoogte van het rangeerterrein. Maar die locatie is vanwege de ligging van de Utrechtsebaan en het spoor nauwelijks over het water bereikbaar.

De ontwikkeling van een haventerrein in het noordelijk deel van de Vlietzone is logistiek niet mogelijk. De ontwikkeling van een haventerrein in het zuidelijk deel van de Vlietzone blijkt onverenigbaar met behoud van de archeologische waarden, het behoud van de buitenplaats-biotopen en conflicteert met de regelgeving op het gebied van milieu en hinder. Daaruit volgt de conclusie dat het realiseren van een bedrijventerrein gericht op watergebonden bedrijvigheid binnen het plangebied niet mogelijk is.

Dit element komt daarmee in de scenario's 2, 3 en 4 niet terug.



5.3 SCENARIO 2: OPVAART DER VOLKEREN

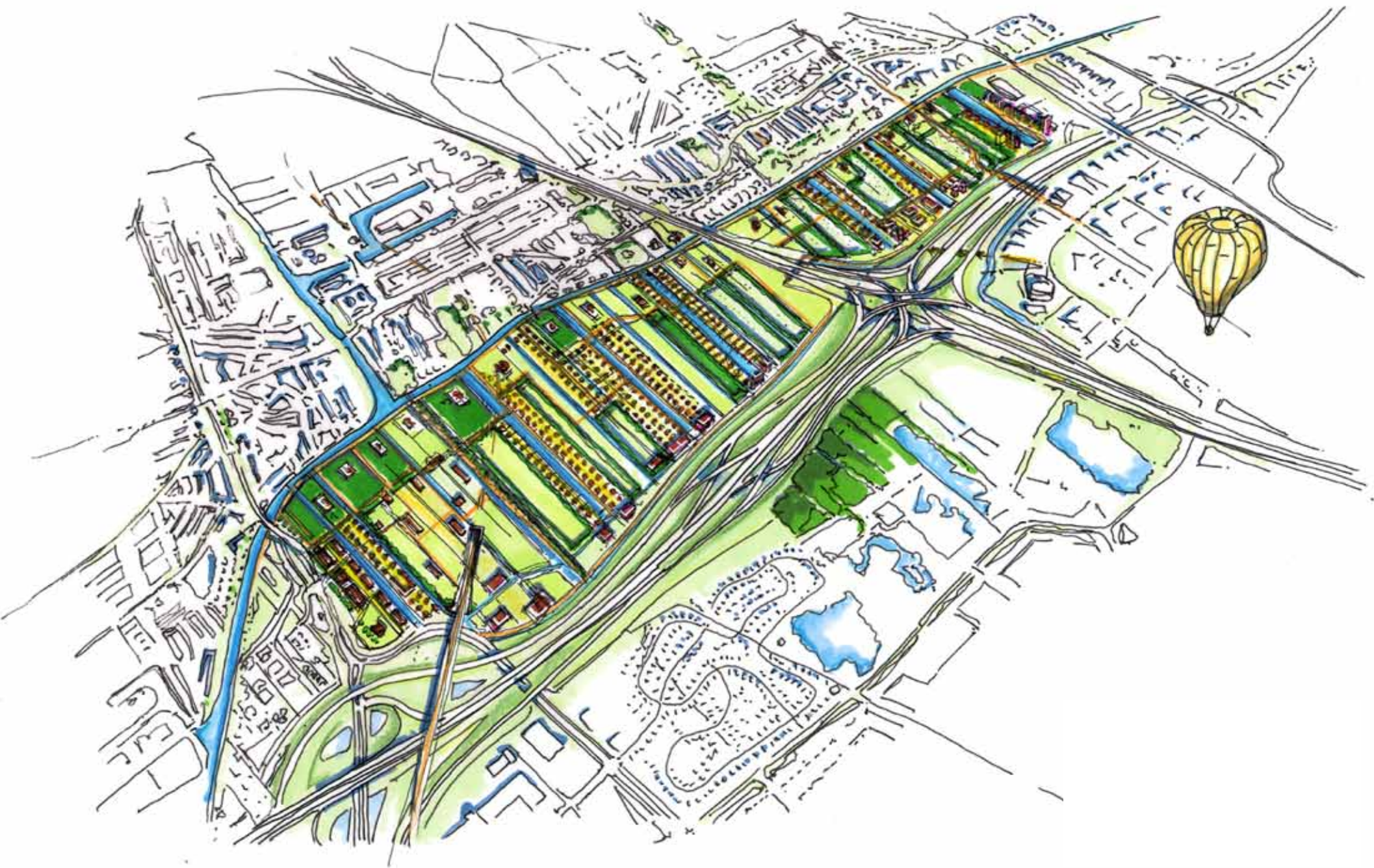
Kenschets

In dit scenario staan de beleving en het gebruik van het water, gekoppeld aan de ontwikkeling van een nieuw en onderscheidend woonmilieu, voorop. Men woont niet alleen aan de Vliet, maar ook aan opvaarten die door sluizen met de Vliet verbonden zijn. Woont men aan de Vliet eerste rang, aan deze opvaarten woont men bijna zo fraai.

Vliet als drager

Aan de Vliet worden de historische buitenplaatsen in oude luister hersteld en wordt de ontwikkeling van nieuwe buitenplaatsen als een exclusief en extensief woonmilieu gestimuleerd. Daarbij wordt een sterke samenhang in maat, schaal en beeldtaal bewaakt.

Ook in dit scenario wordt de weg langs de Vliet weer tot domein voor lokaal verkeer, waardoor weer een rustige weg ontstaat waarlangs het prettig wandelen en fietsen is.



Opvaarten

Haaks op de Vliet worden brede opvaarten ontwikkeld. Zij maken het water tot een samenbindende structuur. Langs deze opvaarten liggen kaden. Hiermee neemt het waterbergend vermogen van het boezemsysteem sterk toe.

Wonen aan de opvaarten

Aan de opvaarten wordt het nieuwe wonen gekoppeld. Hier woont men weliswaar niet aan de Vliet, maar wel aan doorgaand, bevaarbaar water met directe toegang tot een omvangrijk waterwegennet. Aan deze opvaarten is een mix van woonvormen denkbaar, van vrijstaande woning tot stoer appartementencomplex.

Hierbij woont men ofwel aan het water, de opvaart, ofwel aan het groen, de opstreckende kavels die worden gebruikt als paardenwei, sportveld, weiland of collectieve moestuin. Over land is dit nieuwe wonen ontsloten middels 'inprikkers' vanaf de ventweg langs de A4.



Bedrijven

De nieuwe bedrijvigheid wordt ontwikkeld:

- grenzend aan het rangeerterrein bij Leidschendam-Voorburg
- op de koppen van de opvaarten, hierbij is onderscheid tussen:
 - chique kantoren tussen knooppunt Hoornwijck en Prins Clausplein, als antwoord op de hoogwaardige gebouwen aan de Ypenburgse zijde van de A4, zoals het gebouw van het NFI
 - eenvoudiger kantoren tussen Prins Clausplein en de Randstadrail, als antwoord op de bebouwing van het Forepark.

Groene functies

In het tussengelegen gebied worden de overige groene functies ontwikkeld, waarbij de opstreckende verkaveling wordt versterkt:

- opstreckende bossingels
- open weilanden
- sportvoorzieningen





Archeologisch park

Aan de zuidzijde van het plangebied wordt het archeologisch park ontwikkeld. 'Archeosscoopen' maken het mogelijk onder de zoden te kijken, letterlijk te zien wat diepere tijdslagen aan sporen hebben achtergelaten.

De archeologische vindplaatsen worden niet opgegraven, maar uitgegraven, waarbij om de vondsten ruimte wordt vrijgemaakt. Vervolgens wordt deze ruimte, met daarin de vondst in zijn originele setting, weer toegedekt en met gras afgedekt. 'Archeosscoopen' (kijkbuizen) maken het mogelijk vanaf het maaiveld terug in de tijd te zien. De fraai aangelichte, ondergronds gesitueerde kijkdozen maken het verleden zichtbaar. Zij vormen letterlijk de schatkamers van het landschap. Hiermee wordt men zich bewust van de verhalen die het landschap met zich meedraagt, van de geheimen die in de ondergrond besloten liggen.



5.4 SCENARIO 3: VIZIER OP DE A4

Kenschets

Dit scenario richt zich op de ontmoeting van twee werelden: het oude buitenplaatsenlandschap langs de Vliet en het nieuwe landschap langs de A4. Twee landschappen met ieder hun eigen dynamiek.

Langs de A4 wordt een nieuw landschap ontwikkeld; een golvend parklandschap. Aan en in dit landschap verrijzen nieuwe kantoren, met het vizier op de A4. Gebouwen van een ruimtelijke allure, ontwikkeld in een ruime groene setting. Achter deze wal gaat een meer introvert binnengebied schuil.

Vliet als drager

Aan de Vliet worden de historische buitenplaatsen in oude luister hersteld en wordt de ontwikkeling van nieuwe buitenplaatsen als een exclusief en extensief woonmilieu gestimuleerd. De weg langs de Vliet wordt ingericht ten behoeve van het gebruik door lokaal verkeer, hetgeen maakt dat weer een rustige route ontstaat waar het aangenaam wandelen en fietsen is.



Bedrijvigheid

Langs de A4 wordt een breed golvend landschap ontwikkeld; een zacht glooiende wal. Aan en in deze wal komen de nieuwe kantoren van formaat; kloeke gebouwen die in maat en schaal passen bij de A4. De representatieve bedrijven worden aan de zijde van de A4 gesitueerd, zij keren zich letterlijk naar de weg. Zij worden ontsloten middels een ventweg langs de A4.

Daarmee ontwikkelt de A4 zich tot dé visitekaart waarmee Haaglanden zich presenteert en profileert. Aan en in de achterzijde van de wal worden de minder representatieve bedrijfsfuncties ontwikkeld. Deze worden ontsloten door inpridders vanuit de ventweg.

Herstelde verkaveling

De oorspronkelijke opstrekkende verkaveling, die bij de aanleg van de golfbaan goeddeels verloren is gegaan, wordt hersteld. Hierbij wordt de ritmiek van sloten en vaarten terug gebracht.

I



II



Wonen en groene functies

De buitenplaatszone wordt versterkt en uitgebreid tot aan het wallichaam. In deze verbrede zone is ruimte voor wonen, water, sport en open weilanden. Deze functies passen zich in het stramien van de opstreckende verkaveling. Deze zone wordt ontsloten door een aanvullende, doorgaande wegenstructuur.

Het golvend landschap aan de A4 wordt ingericht als openbaar 'teletubby-park', hier wandelt men tussen de kantoren en de bloesembomen.



5.5 SCENARIO 4: PARK LANE³

Kenschets

Dit scenario focust op mobiliteit en bedrijvigheid, ontwikkelt de A4 enerzijds tot park-lane, anderzijds tot drager van een nieuw bedrijvenlandschap. Dit scenario wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van drie parallel verlopende parklanen: langs de Vliet, centraal door het gebied evenwijdig aan A4 en Vliet, de A4 zelf.

Vliet als Parklane I

De Vliet wordt ontwikkeld tot park-lane I. Historische buitenplaatsen, in oude luister hersteld, worden afgewisseld door nieuwe buitenplaatsen. De Westvlietweg wordt weer ingericht als een ontsluitingsweg voor lokaal verkeer. Dit verschaft de ruimte om de berm tussen de weg en de buitenplaatsen in te planten met eiken. Hierdoor ontwikkelt de weg langs de Vliet zich weer tot een lommerrijke route, die uitnodigt tot flaneren en fietsen.



Centrale ontsluiting als park-lane II

Evenwijdig aan de Vliet wordt, op circa 2/3 van het gebied, een nieuwe park-lane ontwikkeld, deze kent een vloeiend verloop en ligt op de overgang naar het bedrijvenlandschap. Deze park-lane II vormt de centrale ontsluiting en koppelt het noordelijk deel met het zuidelijk deel.

A4 als park-lane III

Dit deel van de A4 wordt ontwikkeld als een groene oase, een weg die wordt gekenmerkt door visuele rust, door de aanwezigheid van groen van een formaat dat zich kan meten met de maat en schaal van de A4.

De A4 wordt als groene route geflankeerd door aarden wallen getooid met honderden notenbomen.

Bedrijvigheid

Achter de geluidswal langs de A4 wordt een hoogwaardig bedrijvenlandschap ontwikkeld, voor bedrijven die hechten aan representativiteit gepaard aan bereikbaarheid.

Hoogwaardige gebouwen waarin de logistiek (parkeren, expeditie) binnen het gesloten bouwblok wordt geacommodeerd.

Daarnaast wordt aan de noordelijke kop van de Vlietzone ruimte geboden aan meer industriële vormen van bedrijvigheid.

Herstelde verkaveling

De oorspronkelijke opstreckende verkaveling, welke met de aanleg van de golfbaan goeddeels verloren is gegaan, wordt hersteld. Hierbij wordt de ritmiek van sloten en vaarten terug gebracht.

Wonen en groene functies

De buitenplaatszone wordt versterkt en uitgebreid tot aan Parklane II. In deze verbrede zone is ruimte voor wonen, water, sport en open weilanden. Deze functies passen zich in het stramien van de opstreckende verkaveling.

Deze zone wordt ontsloten door een aanvullende, doorgaande wegenstructuur.

I



II





Historische buitenplaatsen en internationale land-goederen



Opvaart der volkeren



Vizier op de A4



Parklane³



5.6 REVIEW; STERKE EN ZWAKKE PUNTEN PER SCENARIO

Het eerste scenario **‘Historische buitenplaatsen en internationale land-goederen’** kent een sterk representatief programma dat leidt tot een versterking van het merk ‘Wereldstad aan zee’. Dit scenario speelt zowel in op de kenmerken van de locatie als op de kenmerken van het profiel van de stad. Door de ‘lamel-gewijze’ opbouw biedt dit toekomstbeeld veel ruimte voor een gefaseerde uitvoering.

Dit scenario kent ook nadelen. De geluidsbelasting vanaf de A4 is niet opgelost. De ontwikkeling van het haventerrein in het verlengde van de Binckhorst is onverenigbaar met de wens de archeologische waarden te behouden en de buitenplaatsbiotopen naar een hoger plan te tillen.

Het tweede scenario, **‘Opvaart der volkeren’** is sterk vanuit de Vliet beredeneerd. Het ziet de Vliet nadrukkelijk als de voorkant van het gebied, als het ‘adres’ van waaruit ontwikkelingen worden ingezet.

Dit scenario versterkt de rust aan de Vliet en ontwikkelt een onderscheidend, nieuw woonmilieu. Dit scenario genereert wellicht het meest ‘joie de vivre’ een aangename levendigheid, passend bij de sfeer, de geest van het gebied. Daarbij ontwikkelt dit scenario veel extra ruimte voor waterberging. De ‘lamel-gewijze’ opbouw biedt ruimte voor een gefaseerde uitvoering.

Ook hier geldt dat de geluidsbelasting vanaf de A4 niet is opgelost en dat de milieuhinder mogelijk beperkingen oplegt. De visualisatie schetst het beeld van een post-vinex-achtige bebouwing. Wanneer de Vlietzone zich daadwerkelijk als een afwijkende zone tussen ‘de oude stad’ en ‘de nieuwe woongebieden’ wil manifesteren dan is het wenselijk dat hier woonvormen tot ontwikkeling worden gebracht die zich onderscheiden van de Vinexmilieus die deze locatie omringen.

Het derde scenario, **‘Vizier op de A4’**, paart een extrovert snelweglandschap aan een introvert buitenplaatslandschap. Het gebied ontwikkelt twee voorzijden, kent daarmee twee ‘adressen’, een adres aan de Vliet en een adres aan de A4. Twee voorkanten die ieder inspelen op het verschil in schaal en dynamiek.

Met de ontwikkeling van het golvend landschap wordt de geluidsbelasting vanaf de A4 effectief geweerd. De aanleg van het wallichaam behoeft veel grond, maar die grond wordt verkregen met de aanleg van de tunnel voor de Rotterdamsebaan en het afgraven van de golfbaan. Daarmee kan hier worden gewerkt met een gesloten grondbalans.

Dit scenario kent ook een aantal bezwaren. Een mogelijk nadeel is dat de aanleg van het golvend landschap veel ruimte vergt



en het nog niet duidelijk is in hoeverre het deels ondergronds realiseren van bedrijfsruimte haalbaar is.

Met de ontwikkeling van het golvend snelweglandschap boet het buitenplaatsenlandschap in aan diepte. Dit scenario laat zich slecht faseren. Het golvend landschap moet in één (hooguit twee) keer worden gerealiseerd.

Het laatste scenario, **'Park-lane3'**, verbindt noord en zuid met elkaar, en maakt optimaal gebruik van de bereikbaarheid van de A4-zone.

Door de A4-zone extra te ontwikkelen ontstaat ruimte voor een zekere 'verstilling' in de Vlietzone. Bezwaar bij dit model is de beperkte mogelijkheid tot fasering. Het is nog onduidelijk of de centrale park-lane II, die spoor en A12 moet kruisen, ook daadwerkelijk als koppelende structuur kan worden aangelegd.

Dit model zet zwaar in op hoogwaardige bedrijvigheid. Maar daar moet je dan wel grip op kunnen ontwikkelen. Wanneer je daar niet op kunt sturen dan schuilt daarin een risico.



6

CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

De in hoofdstuk 5 gepresenteerde scenario's hadden niet tot doel om tot de perfecte oplossing te komen, wel om:

- de kansen voor het gebied in beeld te brengen,
- te testen in hoeverre de door de gemeente voorgestane functieverdeling van 1/3 wonen, 1/3 bedrijvigheid en tenminste 1/3 groene functies realistisch is,
- te onderzoeken in hoeverre de ontwikkeling van de Rotterdamsebaan inpasbaar is
- de validiteit van de in hoofdstuk 4 gepresenteerde uitgangspunten te toetsen.

In dit hoofdstuk worden de scenario's vertaald naar aanbevelingen en conclusies.

6.1 AANBEVELINGEN

Gezamenlijke ambitie

De 10 uitgangspunten die in hoofdstuk 4 zijn gepresenteerd leveren interessante scenario's op die recht doen aan het uitgangspunt 'behoud door ontwikkeling' en laten zien hoe ook een aanzienlijke ontwikkeling succesvol kan worden ingezet om historisch gegroeide structuren hernieuwde betekenis en daarmee vernieuwde zeggingskracht te verschaffen.

Partijen betrokken bij de ontwikkeling van de Vlietzone wordt geadviseerd de in hoofdstuk 4 geformuleerde uitgangspunten als een gezamenlijke ambitie vast te leggen.

Verdiepen van het historisch perspectief

Voor wie er oog voor heeft is de Vlietzone een schatkamer aan historische kwaliteiten. De herkenbaarheid van het verleden maakt dit landschap zo interessant, voegt kleur en betekenis aan het landschap toe. 'Voor wie er oog voor heeft', maar dan nog blijft een handicap dat een deel van die schatkamers aan het zicht onttrokken zijn, zich ondergronds bevindt.

Geadviseerd wordt de planvorming aan te grijpen om het historisch perspectief van deze locatie sterker tot uitdrukking te brengen. Daarbij verdient de gedachte hier een archeologisch park te ontwikkelen dat de ondergrondse schatkamers voor het oog ontsluit overweging.

6.2 CONCLUSIES

Vlietzone behoeft een ruimtelijke impuls

In de naoorlogse periode heeft de Vlietzone aan ruimtelijke kwaliteit en identiteit ingeleverd. Er is voortdurend kwaliteit van de Vlietzone afgenomen, zonder dat daar een nieuwe kwaliteit voor in de plaats is gekomen.

De scenario's laten zien dat er in de Vlietzone kansen zijn om de realisatie van een stevig programma te koppelen aan herstel en versterking van de kwaliteiten en het toevoegen van nieuwe gebiedskwaliteit.

De voorgenomen ontwikkeling kan het vehikel vormen om aan de Vlietzone nieuwe kwaliteit toe te voegen. De grootste bedreiging voor de Vlietzone schuilt niet zo zeer in de ontwikkeling, als wel in een onvoldoende doordachte ontwikkeling of het uitblijven van de zo zeer noodzakelijke vernieuwing van het landschap.

De Vlietzone is beter af mét een ontwikkeling dan zonder ontwikkeling, onder voorwaarde dat die ontwikkeling zorgvuldig doordacht wordt doorgevoerd, met respect voor de historische waarden die dit gebied vertegenwoordigt.

Bijzondere maas binnen het stedelijk weefsel van Haaglanden

De Vlietzone heeft zich van een buitenplaatszone op enige afstand van Den Haag ontwikkeld tot een verbijzonderd 'maas' binnen het stedelijk weefsel van Haaglanden. Binnen het stedelijk weefsel van Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Rijswijk, Zoetermeer, Delft en Pijnacker-Noordorp vormt de Vlietzone een geleedende zone die het onderscheid tussen de 'oude' en de 'nieuwe' stedelijkheid markeert.

De Vlietzone moet als entiteit met een eigen karakter, als 'spouw' tussen de oude en de nieuwe stedelijkheid worden ontwikkeld.

De Vlietzone moet voor de inwoners van Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Rijswijk, Zoetermeer, Delft en Pijnacker-Noordorp als uitloopegebied van directe betekenis zijn. Dat stelt eisen aan programma en bereikbaarheid.

Tweezijdige adressering

De Vlietzone ligt aan twee markante infrastructurele lijnen, ieder met zijn eigen schaal, temporele en ruimtelijke dynamiek:

- de Vliet, de hoofdinfrastructuur van het verleden
- de A4, hoofdinfrastructuur van het heden

Deze 'dubbele adressering' moet in de ontwikkeling van de Vlietzone worden benut. De Vlietzone moet worden ontwikkeld met een 'adres' aan de Vliet en een 'vizier' naar de A4.

Naar het westen moet de Vlietzone reageren op de landgoed- en buitenplaatsstructuur aan (deels de overzijde van) de Vliet, naar het oosten moet de ligging aan de A4 worden benut om nieuwe identiteit en kwaliteit toe te voegen.

Ruggengraat en ribbenkast

De scenario's tonen het belang van een overkoepelende en samenbindende structuur aan; een structuur die de veelheid aan deelgebieden, sferen en functies 'bij elkaar houdt'.

De scenario's laten de noodzaak zien een overkoepelende structuur aan te brengen door:

- De Vliet als ruggengraat te ontwikkelen
- Haaks daarop de sloten en vaarten als ribbenkast te ontwikkelen.

Daarmee ontstaat een structuur die samenbindend is, het historisch perspectief verdiept en de onderscheidende identiteit versterkt.

Onderscheidend programma

Wil de Vlietzone haar betekenis als een afwijkend 'ingekleurde' zone tussen de oude en de nieuwe stedelijkheid kunnen behouden dan moet hier een ander programma vanuit een ander concept worden ontwikkeld.

- Aan de Vliet is ruimte voor de ontwikkeling van 'echte' buitenplaatsen: een hoofdgebouw van bijzondere allure dat ruimte biedt aan bewoning door één gezin, omgeven door een hoogwaardige buitenruimte en ontwikkeld in een sterke samenhang met haar omgeving. Dat is iets anders dan dat projectontwikkelaars thans onder het affiche nieuwe buitenplaatsen tot ontwikkeling brengen.
- In de Vlietzone is ruimte voor andere woonvormen dan in de aanpalende stedelijke gebieden is ontwikkeld dan wel tot ontwikkeling wordt gebracht.

De Vlietzone moet vanuit een ander programma worden ontwikkeld dan de aanpalende gebieden kenmerkt. De Vlietzone is geen Vinex. Hierbij kan worden gedacht aan de ontwikkeling van nieuwe buitenplaatsen in de traditionele betekenis van het woord, maar ook aan vernieuwende woon- en werkconcepten tot aan de ontwikkeling van internationale land-goederen.

Functieinvulling en -verdeling

Het functionele programma als neergelegd in het RSP durft niet te kiezen, is 'van alles wat'. Daarmee dreigt een verdere versnippering van een gebied waar de samenhang al sterk onder druk staat.

Het is noodzakelijk om in het programma tot keuzen te komen opdat meer eenduidigheid kan worden bereikt. Dat betekent dat ook de meer mathematisch dan ruimtelijk bepaalde functieverdeling van 1/3-1/3-1/3 opnieuw tegen het licht moet worden gehouden.

Ten aanzien van de functieverdeling moet worden opgemerkt dat binnen de begrenzing van de Vlietzone zoals die in deze studie is gehanteerd er geen mogelijkheden zijn een terrein voor watergebonden bedrijvigheid te realiseren. De binnen het plangebied daartoe enig denkbare locatie ontbeert ruimte voor toekomstige uitbreidingen en stuit op onoverkomelijke bezwaren op het gebied van archeologie, buitenplaatsbiotoop en milieuhinder.

De watergebonden bedrijvigheid laat zich niet binnen de Vlietzone inpassen.

Rotterdamsebaan

De vier scenario's tonen aan dat 'de samenhang der dingen' de achilleshiel van de Vlietzone is. Het gebied wordt door de Utrechtsebaan en het spoor doorsneden, zij vormen een dwarslaesie binnen de Vlietzone.

Een tweede dwarslaesie in de vorm van de Rotterdamsebaan maakt het definitief onmogelijk de Vlietzone als een samenhangende gebiedseenheid te ontwikkelen.



"In de wereldt is veel gevaer" kent een dubbele betekenis. In het begin behoorde de buitenplaats toe aan zeelieden. De naam refereerde naar al het vaarverkeer in de wereld. Veel later heeft de buitenplaats als kostschool gediend en had de naam veel meer betrekking op de gevaarlijke wereld waar de leerlingen voor werden gewaarschuwd.

Voor de ruimtelijke samenhang, de cultuurhistorische samenhang tussen buitenplaats en har omgeving en voor de flexibiliteit naar de toekomst is van belang dat de Rotterdamsebaan de Vlietzone ondergronds kruist.

Alleen met een ondergrondse kruising van de Vlietzone door de Rotterdamse baan wordt voorkomen dat de Vlietzone als samenhangende gebiedseenheid definitief verloren gaat en dat de landgoederen / buitenplaatsen van hun omgeving worden losgesneden. Een verlengde tunnel voorkomt dat er nu keuzen worden gemaakt die naar de toekomst andere mogelijkheden blokkeren.

Ontmengd verkeerssysteem

Verschillende functies stellen verschillende eisen aan het verkeerssysteem. De menging van wonen, groene functies en bedrijvigheid leidt in de huidige situatie tot tal van conflicten. Het profiel van de Westvlietweg schaadt de cultuurhistorische betekenis van de Vliet. Het intensieve en deels oneigenlijke gebruik van de Westvlietweg doen afbreuk aan de kwaliteit van de Vliet(zone) als recreatieve route die stad en land met elkaar verbindt.

Al in de huidige situatie is het noodzakelijk verkeerssystemen te ontmengen, waarbij de Westvlietweg wordt ingericht voor lokaal en recreatief verkeer.

Noblesse oblige

De Vlietzone wordt getekend door een rijk en complex verleden. Dat verleden heeft geleid tot een landschap rijk aan cultuurhistorie, met grote potentie waar het landschap, natuur en recreatie betreft.

De ontwikkeling van dit gebied moet leiden tot herstel van verloren gegane kwaliteit en het trots en zelfbewust toevoegen van nieuwe (collectieve) kwaliteit.

Het gaat bij de ontwikkeling van de Vlietzone niet alleen om het behoud van de cultuurhistorie van het verleden, maar ook om het ontwikkelen van de cultuurhistorie van morgen. De rode draad in de ontwikkeling moet zijn dat het landschap in staat blijft 'zijn verhaal te vertellen'.

'Adeldom verplicht'. In een gebied als de Vlietzone moet de lat hoog liggen. Hier is ruimte voor wonen, werken en recreëren, waar dat allure toevoegt. Dat stelt eisen aan de kwaliteitbewaking.

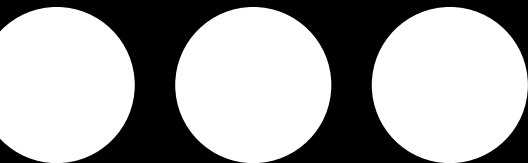
Men kan de Vlietzone maar één keer goed ontwikkelen. Gezien het belang van dit gebied als bijzondere maas in het stedelijk weefsel van Haaglanden moet in de ontwikkeling van de Vlietzone van meet af aan extra ruimte zijn ingebouwd voor integrale kwaliteitsbewaking. Vanaf het begin moet worden gewerkt met een kwaliteitsteam waarin kennis van landschap, stedenbouw, architectuur en cultuurhistorie is gebundeld.

© Dit werk is auteursrechtelijk beschermd.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever en Bosch Slabbers Tuin- en Landschapsarchitecten B.V. (hierna: "Bosch Slabbers").

Bosch Slabbers heeft bij haar werkzaamheden de zorgvuldigheid in acht genomen die van haar kan worden verwacht. Aan de getoonde informatie in deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend. Op onze werkzaamheden zijn de voorwaarden van toepassing zoals vastgelegd in De Nieuwe Regeling 2005 (DNR 2005).

Bosch Slabbers heeft met zorgvuldigheid de beelden in deze publicatie geselecteerd. Het kan voorkomen dat niet alle rechthebbenden van de gebruikte beelden zijn achterhaald. Belanghebbenden worden verzocht contact op te nemen met Bosch Slabbers.





*Prins Hendrikkade 12G
3071 KB Rotterdam
T 010 4133025
F 010 4135040
info@buromaan.nl
www.buromaan.nl*

bosch slabbers

*1^e Sweelinckstraat 30
2517 GD Den Haag
T 070 3554407
F 070 3061618
den-haag@bosch-slabbers.nl
www.bosch-slabbers.nl*

