

# EINDELOZE STATIONSWEG

DE STATIONSWEG IN DEN HAAG ALS STARTPUNT VAN  
NATUURLIJKE WIJKVERNIEUWING



MASTERSCRIPTIE BOUWKUNDE  
URBANISM  
JANUARI 2013  
A.M. (MARIËT) JAARSMA

STUDIO: URBAN REGENERATION  
HOOFDMENTOR: DR. H.J. ROSENBOOM  
TWEDE MENTOR: E.H. STOLK MSc.  
GEGOMMITTEERDE: IR. A. DE RIDDER

STAGE: STIPO  
BEGELEIDER: DR. J. LAVEN

 TU Delft  
Delft  
University of  
Technology

 stipo





## Colofon

<b>Titel Masterscriptie:</b>	Eindeloze Stationsweg - De Stationsweg in Den Haag als startpunt van natuurlijke wijkvernieuwing
Versie:	Eindversie (P5 rapport)
Datum:	Januari 2013
Omvang:	275 pagina's
<b>Opgesteld door:</b>	A.M. Jaarsma (Mariët)
Studentnummer:	4030400
Emailadres:	A.M.Jaarsma@student.tudelft.nl, marietjaarsma@hotmail.com
<b>Opleiding:</b>	Bouwkunde Technische Universiteit Delft Faculteit Bouwkunde Julianalaan 134 2628 BL Delft www.tudelft.nl
Afstudeerrichting:	Urbanism
Afstudeerstudio:	Urban regeneration
Hoofdmentor:	drs. H.J. Rosenboom; Chair of Spatial Planning and Strategy
Tweede mentor:	E.H. Stolk MSc.; Chair of Environmental Technology and Design
Gecommitteerde:	ir. A. De Ridder; RMIT (Renovatie, Modificatie, Interventie en Transformatie)
<b>Afstudeerorganisatie:</b>	STIPO Groothandelsgebouw Unit E7.186 Stationsplein 45 3013 AK Rotterdam www.stipo.nl <a href="http://www.stipo.nl/Mari_t_Jaarsma">http://www.stipo.nl/Mari_t_Jaarsma</a>
Stagebegeleider:	drs. J. Laven; partner



## Inhoudsopgave

Colofon	1
Inhoudsopgave	3
Voorwoord	7
Indeling	9
Fascinatie	11
<b>Deel I. Methodologie</b>	<b>13</b>
M.1 Doelstelling	15
M.2 Aanleiding	17
M.3 Probleemstelling	19
M.4 Hoofdvraag en deelvragen	21
M.4.1 Hoofdvraag	21
M.4.2 Deelvragen	21
M.5 Locatie	23
M.5.1 Historische context	24
M.5.2 Huidige situatie	27
M.6 Relevantie	29
M.6.1 Maatschappelijke relevantie	29
M.6.2 Wetenschappelijke relevantie	31
M.7 Ethische verantwoording	33
M.8 Methodologie	35
<b>Deel II. Onderzoek</b>	<b>41</b>
<b>Hoofdstuk 1. Ruimtelijke Kwaliteit</b>	<b>43</b>
Inleiding	45
1.1 Wat is ruimtelijke kwaliteit?	45
1.2 Uitleg waarden ruimtelijke kwaliteit	46
1.2.1 Gebruikswaarde	46
1.2.2 Belevingswaarde	46
1.2.3 Toekomstwaarde	47
1.2.4 Overzicht criteria van de verschillende waarden	47
1.3 Kenmerken van ruimtelijke kwaliteit	47
1.4 Randvoorwaarden ruimtelijke kwaliteit	49
1.5 Huidige ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg	50
1.5.1 Observatie gebruikersgroepen Stationsbuurt	52
1.5.1.1 Gebruikersgroep buurtbewoners	52
1.5.1.2 Gebruikersgroep studenten	53



1.5.1.3	Gebruikersgroep passanten	54
1.5.2	Observatie panden Stationsbuurt en aan het Stationsplein	55
1.5.3	Beschrijvingen van de Gemeente Den Haag en andere experts over de Stationsbuurt	59
1.5.4	Matrices	61
1.6	Conclusie	66

## **Hoofdstuk 2. Natuurlijke wijkvernieuwing** 67

	Inleiding	69
2.1	Wat is natuurlijke wijkvernieuwing?	70
2.1.1	Gangbare wijkvernieuwing	71
2.1.2	Natuurlijke wijkvernieuwing	72
2.1.3	Het karakter en het sociale weefsel van de wijk	74
2.1.4	Opgave bepalen aan de hand van wens- en streefbeelden	75
2.2	Hoe kan de strategie 'natuurlijke wijkvernieuwing' een bijdrage leveren aan het verbeteren van ruimtelijke kwaliteit?	78
2.3	Natuurlijke wijkvernieuwing met betrekking tot de Stationsbuurt en de Stationsweg	79
2.4	Gewenste ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg	82
2.4.1	Observatie gebruikersgroepen Stationsbuurt	83
2.4.2	Observatie panden aan de Stationsweg en aan het Stationsplein	83
2.4.3	Beschrijvingen van de Gemeente Den Haag en andere experts over de Stationsweg	88
2.4.4	Matrices	90
2.5	Het bereiken van meer ruimtelijke kwaliteit	92
2.6	Conclusie	93

## **Hoofdstuk 3. Het belang van studenten** 95

	Inleiding	97
3.1	Betekenis van studenten en afgestudeerde hoger opgeleiden in algemene zin	98
3.1.1	Kenniseconomie	98
3.1.2	Economische betekenis	100
3.1.2.1	Het belang van het behoud van menselijk kapitaal voor steden	101
3.1.2.2	Monetair-economische effecten	101
3.1.2.3	Studentenbedrijven	102
3.1.3	Maatschappelijke betekenis	103
3.1.3.1	Studentenwoningen boven winkels	104
3.1.3.2	Ontmoetingsplek als katalysator	105
3.1.3.3	Academie van de stad	106
3.1.4	Culturele betekenis	108
3.2	Hoe kunnen studenten worden ingezet in een buurt of straat?	109
3.2.1	Platform Corpovenista	110
3.2.2	Stappenplan	110
3.2.3	De vijf strategieën voor studenteninzet in buurten	114

3.3	Hoe kunnen studenten worden ingezet in de Stationsbuurt c.q. de Stationsweg?	115
3.3.1	Toepassing van het Stappenplan	115
3.3.2	Toepassing van Schema 1 ('buurt verbeteren')	118
3.3.3	Toepassing van Schema 2 ('studenten aan het werk in de wijk')	124
3.4	Conclusie	125
<b>Deel III. Onderzoeksmethode</b>		<b>127</b>
	Inleiding	129
4.1	Vertaling van 'natuurlijke wijkvernieuwing' naar de 'plintenstrategie'	130
4.2	Criteria voor 'goede' plinten	131
4.2.1	Schaalniveau: Context	131
4.2.2	Schaalniveau: Straat	133
4.2.3	Schaalniveau: Plint	134
4.3	Project Klarendal, Arnhem	135
4.4	Ruimtelijke vertaalslag van 'de plintenstrategie' in de Stationsweg	139
4.5	Conclusie	207
<b>Deel IV. Ontwerp</b>		<b>209</b>
	Introductie	211
	Fase 1	212
	Fase 2	213
	Fase 3	228
	Fase 4	249
<b>Deel V. Conclusie</b>		<b>263</b>
	Samenvatting	265
	Conclusies	268
	Literatuurlijst	269
	Bijlagen	273





## Voorwoord

Beste lezer,

Voor u ligt het onderzoeksrapport ‘De Stationsweg in Den Haag als startpunt van natuurlijke wijkvernieuwing’. Centraal in dit rapport staat het ontwikkelen van een lange termijn visie voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de Stationsbuurt in Den Haag (2025 - 2030). Hierbij is meer in het bijzonder onderzocht, hoe de Stationsweg, als straat met een bovenlokale betekenis voor de wijk, kan fungeren als startpunt voor dit proces door toepassing van de strategie ‘natuurlijke wijkvernieuwing’. Het onderzoek is uitgevoerd in de periode tussen februari 2012 en januari 2013 in het kader van mijn masterstudie Stedenbouwkunde (Urbanism) aan de Technische Universiteit Delft. Na veel lezen, plannen en herplannen, interviewen, analyseren en tenslotte schrijven, herschrijven en ontwerpen, kijk ik tevreden terug op een intensieve, maar vooral ook leerzame periode. Met name heb ik geleerd om resultaatgerichter te werken en me strikter te beperken tot de scope van een onderzoek, iets waar ik uit vrees om onvolledig te zijn vooral in het begin van deze studie de nodige moeite mee heb gehad.

Speciale woorden van dank wil ik uitspreken in de richting van Herman Rosenboom, mijn hoofdmentor en Egbert Stolk, mijn tweede mentor, beiden verbonden aan de TU Delft. Zonder hun begeleiding zou het onderzoek beduidend minder van kwaliteit zijn geweest. Hun commentaar was vrijwel altijd opbouwend en heeft een positieve invloed gehad op het al genoemde leerproces om resultaatgerichter te werken. Nogmaals dank daarvoor!

Niet alleen binnen de universiteit ben ik gesteund bij het onderzoek. Ook Jeroen Laven van STIPO heeft mij als stagebegeleider gesupport. Verder hebben Loes Verhaart van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling van de Gemeente Den Haag, Carel Jacobs, voormalig voorzitter van de Initiatiefgroep Stationsbuurt en verschillende personen van Buurtstation, de buurtvereniging van de Stationsbuurt in Den Haag, mij van informatie voorzien en aangemoedigd bij het realiseren van deze thesis. Vooral geduld en goede raad waren hierbij de trefwoorden. Zonder hun welwillende opstelling om mij te helpen, zou het onderzoek aan waarde hebben ingeboet.

Ten Slotte wil ik graag mijn vriend Fridjof bedanken. Hij heeft ervoor gezorgd dat ik, gedurende het schrijven van mijn scriptie, thuis altijd fijn kon werken. Wanneer er een deadline in zicht kwam, stelde hij me tijdens deze stressmomenten gerust en verzekerde hij me dat alles goed zou komen. Ook wil ik mijn ouders graag bedanken. De kritische houding van mijn vader ten aanzien van mijn onderzoek en de ontspannen ‘taxiritjes’ naar huis, verzorgd door mijn moeder, waren vaste steunpunten. Het is fijn om te weten dat zij altijd vertrouwen in mij en in mijn onderzoek hebben gehad.

Ik wens u veel plezier toe bij het lezen van dit rapport!

Delft, December 2012

Mariët Jaarsma



## Indeling

Deze masterthesis is opgebouwd uit vijf delen:

**DEEL I METHODOLOGIE**

**DEEL II ONDERZOEK**

**DEEL III ONDERZOEKSMETHODE**

**DEEL IV ONTWERP**

**DEEL V CONCLUSIE**





## Fascinatie

Na eerst in de periode tussen 2005 en 2009 sociale geografie en planologie te hebben gestudeerd aan de Universiteit Utrecht (bachelorsdiploma behaald in 2009), heb ik drie jaar geleden besloten mijn opleiding af te ronden met de master Stedenbouwkunde aan de Technische Universiteit Delft. Vier jaar lang heb ik in Utrecht gewoond: een studentenstad bij uitstek, waar ik volop de student heb kunnen uithangen. Met verschillende faculteiten, verspreid over de binnenstad, en tal van cafés en terrassen, kom je als student in Utrecht regelmatig medestudenten tegen op straat. Het Utrechtse studentenleven bruist.

Aan het begin van mijn studie in Delft ben ik verhuisd naar Den Haag. Deze stad was redelijk bekend terrein voor mij, ik ben namelijk opgegroeid in Zoetermeer (onder de rook van Den Haag). Den Haag is, net zoals Utrecht, een gezellige stad, maar voor studenten is er een stuk minder te beleven. Het studentenleven, of beter: het ontbreken daarvan, intrigeerde me.

In de afgelopen drie jaar heb ik dagelijks met het openbaar vervoer vanuit Den Haag naar Delft moeten reizen. Tijdens dat reizen moest ik altijd overstappen op Station Den Haag Holland Spoor, gelegen in de (Haagse) Stationsbuurt. Het viel mij op, dat veel panden in deze wijk al jarenlang leeg staan en dat er een grote verkeerschaos heerst op het Stationsplein. Het plein ziet er rommelig uit en de voorzieningen aan de in het verlengde van het plein liggende Stationsweg (richting centrum van Den Haag) worden maar matig gebruikt. De ruimtelijke kwaliteit is er duidelijk niet op orde. Dit verbaast temeer, omdat het Stationsplein en de Stationsweg - tezamen met de Wagenstraat - een rechtstreekse verbindings-as zijn tussen Station Holland Spoor en de binnenstad van Den Haag. In de Stationsbuurt is het een belangrijke hoofdader met veel potentie, waarvoor het interessant lijkt een visie te ontwikkelen teneinde de ruimtelijke kwaliteit van de wijk te verbeteren.

Vanuit mijn bacheloropleiding heb ik geleerd om kritisch onderzoek te doen naar de 'ins' en 'outs' van een buurt of wijk. Sociale processen staan hierbij voorop. Ook demografische analyses zijn naar mijn mening onmisbaar. Anticiperen op de behoeften van bewoners en creëren van draagvlak zijn essentieel voor het slagen van een veranderingsproject. Daarnaast zijn rigoureuze ingrepen in een bestaande stedelijke omgeving naar mijn mening vaak niet meer van deze tijd. Een meer natuurlijke, organische aanpak, afgestemd op de wensen en de behoeften van de huidige bewoners staat daarom centraal.





**DEEL I METHODOLOGIE**

**DEEL II ONDERZOEK**

**DEEL III ONDERZOEKSMETHODE**

**DEEL IV ONTWERP**

**DEEL V CONCLUSIE**



## M.1 Doelstelling

De Stationsbuurt in Den Haag kent veel sociaaleconomische, fysieke en ruimtelijke problemen. In zijn algemeenheid kan dan ook gesteld worden, dat deze wijk gerevitaliseerd dient te worden.

De doelstelling van deze masterthesis is:

*Het ontwikkelen van een visie voor de Stationsbuurt in Den Haag, waarbij de Stationsweg – als straat met bovenlokale betekenis voor de buurt – fungeert als startpunt voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit middels het toepassen van de strategie ‘natuurlijke wijkvernieuwing’.*



## M.2 Aanleiding

De Stationsbuurt is één van de Haagse wijken, die in aanmerking is gekomen voor het project Krachtwijken (Gemeente Den Haag, 2010a). ‘Krachtwijken’ (ook wel ‘Prachtwijken’ en ‘Vogelaarwijken’ genoemd) is de meest recente term voor een selectie van veertig wijken van steden in Nederland, waar de opgave voor stedelijke herstructurering het meest urgent is.

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) houdt de samenstelling van de ‘Krachtwijken’ bij wat betreft bevolking, woningvoorraad, werkgelegenheid en dergelijke. Het blijkt, dat ‘Krachtwijken’ duidelijk achterblijven in vergelijking tot andere wijken in dezelfde steden. De woningvoorraad is er eenzijdig met meer dan 75 procent sociale huurwoningen en voornamelijk meergezinswoningen. Het aandeel niet-westerse allochtonen ligt er ruim twee keer zo hoog als gemiddeld in gemeenten met ‘Krachtwijken’ en zelfs vier keer zo hoog als het landelijk gemiddelde. Het percentage van de potentiële beroepsbevolking dat een werkloosheidsuitkering heeft, ligt er ver boven het gemiddelde, zowel ten opzichte van andere wijken in gemeenten met ‘Krachtwijken’ als ten opzichte van Nederland als geheel (Boogaard, 2009).

Figuur M.1 Impresie Stationsbuurt (v.l.n.r.): Station Holland Spoor, Van Limburg Stirumstraat en leegstand op het Stationsplein



Bron: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

In 2007 is het Actieplan Krachtwijken gepresenteerd. De centrale doelstelling daarvan is om deze wijken om te vormen tot wijken, waar mensen kansen hebben en weer graag willen wonen (VROM, 2007, p. 8). Het doel van het actieplan is om een prettige woon-, werk-, leer- en leefomgeving te creëren. De wijkaanpak komt boven op het vigerende beleid, neergelegd in het Grotestedenbeleid (GSB) en het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV). Het actieplan besteedt veel aandacht aan de huidige bewoners in de wijken. Sociale ‘stijging’ van de huidige bewoners is een kernbegrip en de aanpak in de ‘Krachtwijken’ richt zich minder dan in de jaren ervoor op het aantrekken van nieuwe, meer welvarende bevolkingsgroepen (VROM, 2007).

### *Studenten*

Vanuit de gedachte, dat er vooral aandacht dient te worden besteed aan de huidige bewoners in een Krachtwijk en dat de focus minder dient te liggen op het aantrekken van nieuwe, meer welvarende bevolkingsgroepen, is het interessant om te onderzoeken in hoeverre juist *studenten* een bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de kwaliteit van de Stationsbuurt. Studenten voelen zich over het algemeen bijzonder thuis in een binnenstedelijke omgeving en kunnen volgens Van den Berg en Russo (2003) fungeren als een strategische hulpbron voor stedelijke herontwikkeling.

### M.3 Probleemstelling

De doelstelling van deze thesis is geformuleerd in paragraaf 1.1. Voor de volledigheid wordt hij hier herhaald om de ‘link’ met de probleemstelling van het onderzoek te leggen:

Het ontwikkelen van een visie voor de Stationsbuurt in Den Haag, waarbij de Stationsweg – als straat met bovenlokale betekenis voor de buurt – fungeert als startpunt voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit middels het toepassen van de strategie ‘natuurlijke wijkvernieuwing’.

Om deze doelstelling te realiseren, is de volgende probleemstelling (*‘werkhypothese’*) gebruikt:

*Hoe kan de Stationsweg, als onderdeel van de verbindings-as tussen Station Den Haag Holland Spoor en het centrum van Den Haag en als verblijfsgebied van de Stationsbuurt, worden ingezet als startpunt van natuurlijke wijkvernieuwing in de Stationsbuurt van Den Haag?*

De Stationsweg zal in deze visie, als straat met bovenlokale betekenis voor de wijk, dienen als katalysator om een verbeteringproces voor de gehele Stationsbuurt op gang te brengen. Dit is een van de uitgangspunten van de strategie ‘natuurlijke wijkvernieuwing’. Ten aanzien van de fysieke ruimte worden bij het toepassen van deze strategie, strategische plekken aangewezen die prioriteit krijgen vanwege urgentie en/of vanwege opportune kansen, die er liggen. Dit wordt ‘archipunctuur’ genoemd (Borm, 2011). Daarnaast wordt bekeken of de interventies in de fysieke ruimte van de Stationsweg een katalyserende werking hebben op de wijk ‘Stationsbuurt’ als geheel.

In de visie zal aandacht worden besteed aan de passieve bijdrage (wonen en studeren) en actieve bijdrage (inzetten voor de leefbaarheid) die studenten aan de Stationsweg kunnen leveren. Studenten kunnen namelijk fungeren als een strategische hulpbron voor stedelijke ontwikkeling en kunnen zorgen voor een vergroting van de leefbaarheid (Van den Berg & Russo, 2003). In de Stationsweg zullen zij een aanjaagfunctie krijgen.

De plintenstrategie, ontwikkeld door Stipo, wordt in deze thesis onderworpen aan een ruimtelijke vertaalslag, waarna deze strategie is ingezet als ontwerpmethode om de ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg te verbeteren.





## M.4 Hoofdvraag en deelvragen van het onderzoek

### M.4.1 Hoofdvraag

De hoofdvraag van dit onderzoek is vervat in de probleemstelling (zie paragraaf 1.3) en luidt als volgt:

Hoe kan de Stationsweg, als onderdeel van de verbinding-as tussen Station Den Haag Holland Spoor en het centrum van Den Haag en als verblijfsgebied van de Stationsbuurt, worden ingezet als startpunt van natuurlijke wijkvernieuwing in de Stationsbuurt van Den Haag?

### M.4.2 Deelvragen

De beantwoording van de hoofdvraag vindt plaats via de beantwoording van de volgende, afgeleide deelvragen:

1. *Hoe kan de ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg - als onderdeel van de verbinding-as tussen Station Den Haag Holland Spoor en het centrum van Den Haag en als verblijfsgebied van de Stationsbuurt - worden gedefinieerd?*

2. *Op welke manier kan het toepassen van de strategie 'natuurlijke wijkvernieuwing' een bijdrage leveren aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg?*

3. *Welke specifieke rol kunnen studenten in de Stationsbuurt spelen?*

4. *Hoe kan de 'plintenstrategie' als ontwerpmethode voor de Stationsweg worden ingezet?*



## M.5 Locatie

De Stationsbuurt ligt ten oosten van het stadscentrum van Den Haag en omvat het op bijgaande luchtfoto geel omrande gebied (figuur M.2). Dit gebied is in figuur M.3 nader uitvergroot.

Figuur M.2 Locatie van de Stationsbuurt in de gemeente Den Haag



Figuur M.3 Meer gedetailleerde foto-impressie van de Stationsbuurt in Den Haag



Bron: Google maps, bewerkt door auteur

De oranje buitenlijnen in figuur M.3, die de totale Stationsbuurt omsluiten, omvatten het postcodegebied 2515 en komen overeen met de locatiebeschrijving en de gebiedsgrenzen van de 'Krachtwijk' Stationsbuurt, zoals gehanteerd door het (voormalige) Ministerie van VROM (Gemeente Den Haag, 2007a). Het gebied bestaat grofweg uit drie 'buurten': de Rivierenbuurt Noord, de Rivierenbuurt Zuid en het Huijgenspark. In figuur M.4 zijn deze buurten elk afzonderlijk uitgelicht.

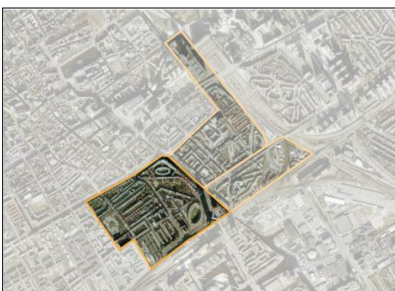
Figuur M.4 Rivierenbuurt Noord, Rivierenbuurt Zuid en Huijgenspark als onderdelen van de Stationsbuurt in Den Haag



Bron: Google maps, bewerkt door auteur

Dit onderzoek focust zich op de buurt 'het Huijgenspark' (zie figuur M.5).

Figuur M.5 Huijgenspark in Den Haag



Bron: Google maps, bewerkt door auteur

### M.5.1 Historische context

Rond 1390 werd de Wagenstraat (de voormalige 'Zuyteinde van Den Haghe opten Delfwech') verbeterd (bestrating) als route van Scheveningen richting Delft (Gebiedsvisie Hollands Spoor en omgeving, 2008). Pas in de 17e eeuw kwam hier voor het eerst bebouwing tot stand als gevolg van de stadsuitbreiding buiten de singels rondom het centrum van Den Haag.

In 1843 werd het Station Den Haag Holland Spoor geopend, dat aan de nieuwe spoorlijn tussen Amsterdam en Rotterdam lag en met ander vervoer bereikbaar was via de Wagenstraat. Het station was toen nog gelegen op grondgebied van de Gemeente Rijswijk, waar tot omstreeks 1850 verder niet gebouwd werd. Pas tijdens de rond deze tijd begonnen Industriële Revolutie werd er gestart met naastliggende bebouwing rond het station. Het gedeelte van de Wagenstraat tussen de Bierkade en Station Holland Spoor werd vanaf die tijd Stationsweg genoemd.

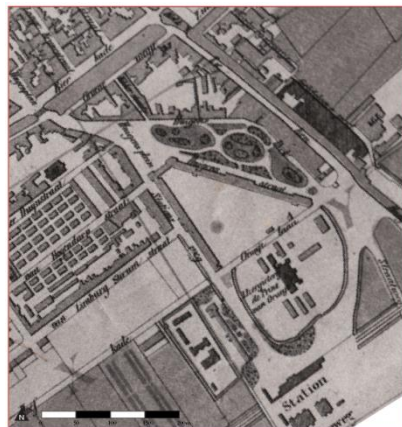
Het gebied tussen de Hoefkade en Station Hollands Spoor werd vanaf het midden van de 19e eeuw gedomineerd door industriële activiteit. De Wagenstraat en in het verlengde daarvan de 'omgedoopte' Stationsweg namen een belangrijke positie in en ontwikkelden zich als aanlooproute van het station naar de binnenstad met aan weerszijden veel winkels en uitgaansgelegenheden (Gemeente Den Haag, 2008; zie figuur M.7).

De kruising van het spoor en de straatweg richting Delft en Rotterdam, ter hoogte van het Rijswijkse Plein, begon aan het einde van de 19e eeuw een knelpunt te worden en er werd besloten om het spoor op te hogen, waardoor het overige verkeer er onder door konden rijden. Tegelijkertijd werd ook het station aangepakt naar een ontwerp van architect D.A.N. Margadant (1890-1893; Gemeente Den Haag, 2008). Met name door de komst van de tram veranderde de gehele verkeerstructuur. De belangrijkste weg van Station Den Haag Holland Spoor naar het centrum, de Stationsweg, werd ontlast door de route van het Spui via het Zieken en het Rijswijkse Plein naar het station.

Figuur M.6 Historische kaarten en historische structuur Huijgenspark  
1868



1897



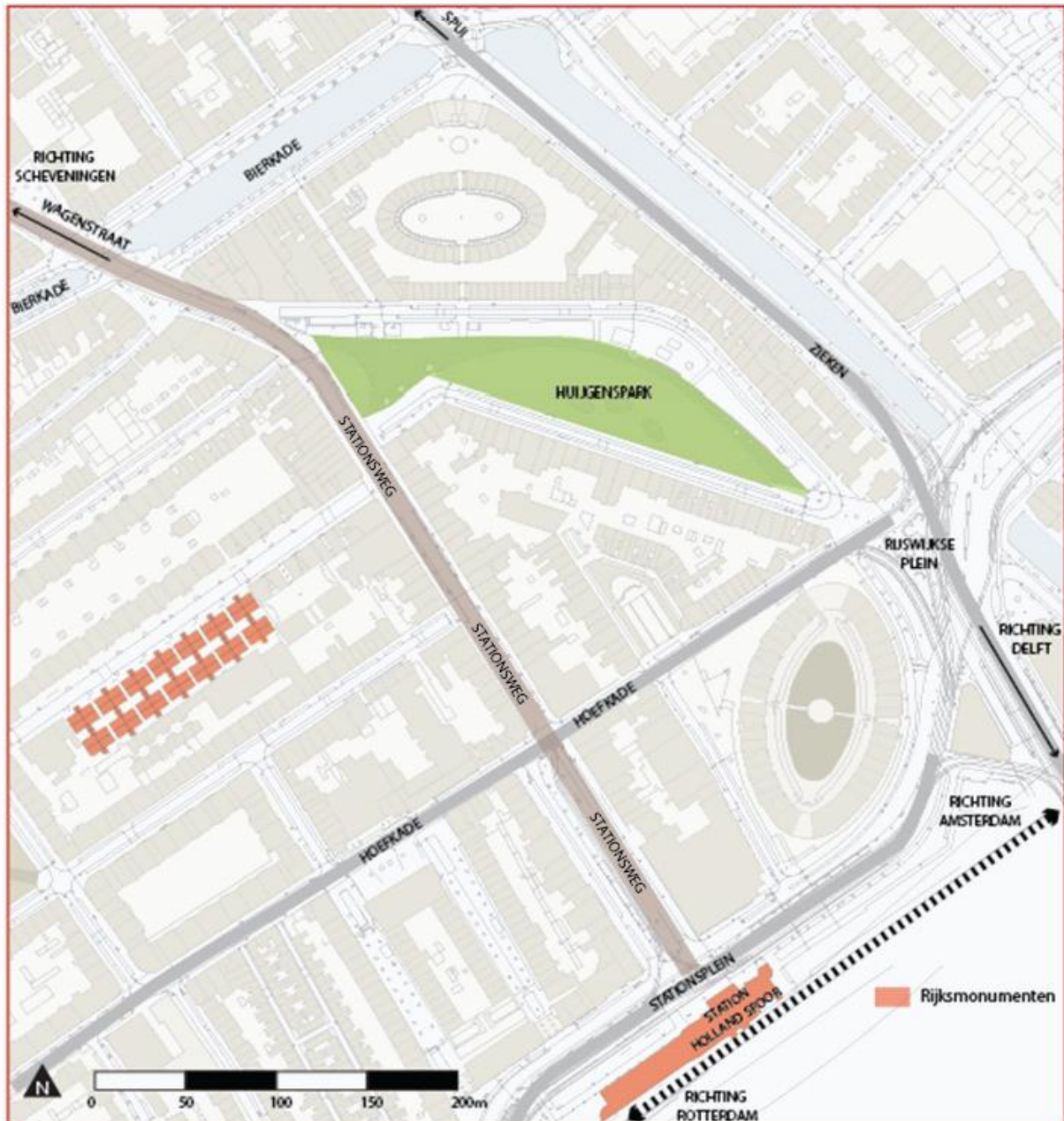
Historische structuur



Bron: Auteur



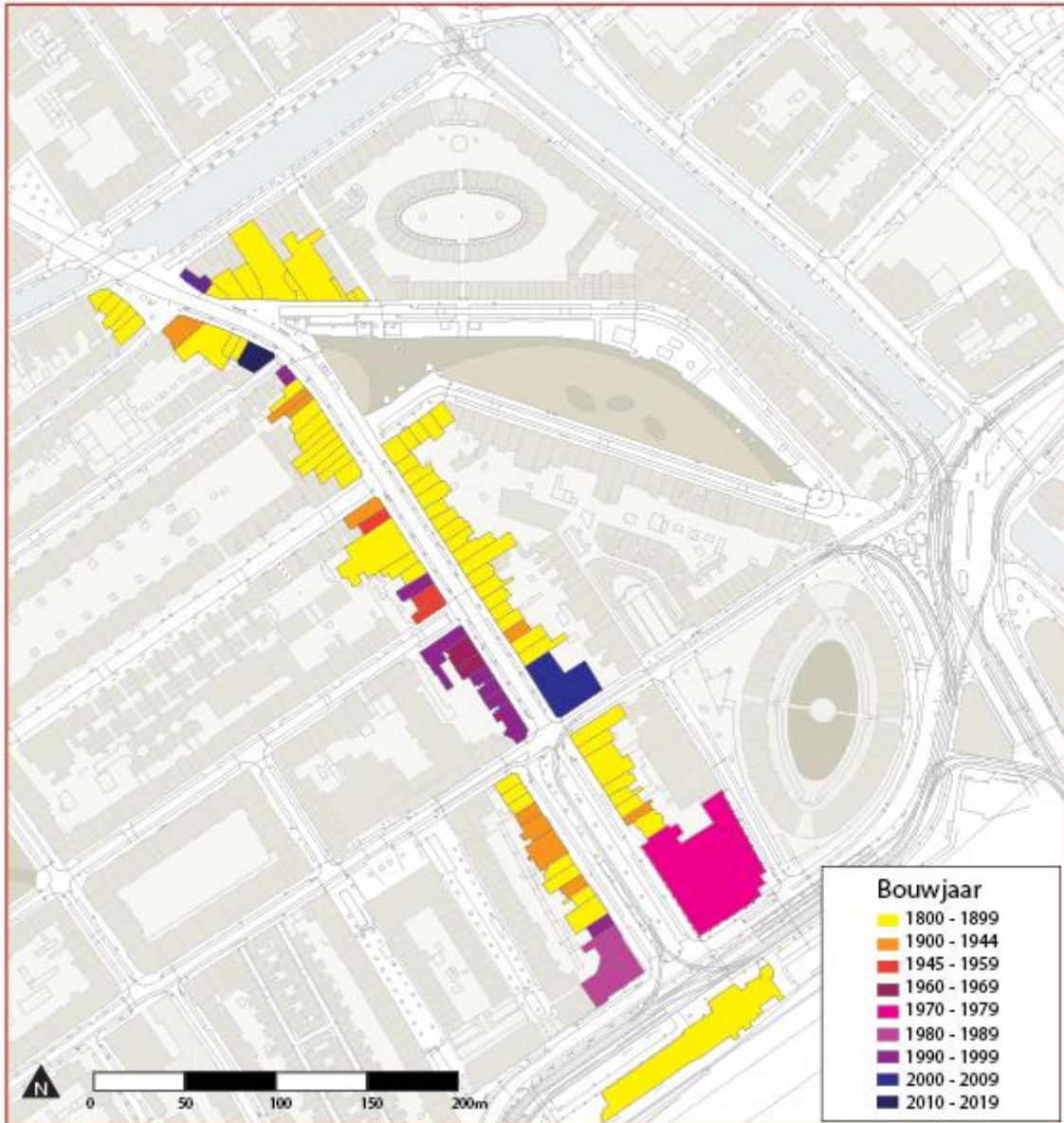
Figuur M.7 Belangrijke omgevingskenmerken Stationsweg



Bron: Auteur

De bebouwing van de buurt is grotendeels gerealiseerd in de periode tussen 1850 en 1940 (zie figuur M.8). Het gaat hierbij vooral om 'gesloten' bouwblokken met een pandsgewijze opbouw. Door de kleine stedenbouwkundige korrel vertonen de gevelbeelden een grote diversiteit. Veel van de oorspronkelijke bebouwing is nog steeds aanwezig en de stedenbouwkundige structuur is nog grotendeels intact (Gemeente Den Haag, 2008).

Figuur M.8 Bouwjaar panden aan de Stationsweg



Bron: Auteur

De gemiddelde bouwhoogte is drie lagen (11 tot 12 meter). De meer recente bebouwing telt in veel gevallen vier bouwlagen. Een grote stedenbouwkundige ingreep heeft in de jaren '70 van de vorige eeuw plaatsgevonden, toen de Sint-Josephkerk aan de Van Limburg Stirumstraat werd afgebroken en vervangen door een verzorgingstehuis. Ook is op de hoek van de Stationsweg en het Stationsplein (aan de voorkant Station Den Haag Holland Spoor) het hotel Terminus gesloopt voor de bouw van het (inmiddels voormalige) 'grote' belastingkantoor (zie nr 2. in figuur M.9). Deze grootschalige ingrepen hebben een sterke invloed gehad op de huidige beleving van het gebied (Gemeente Den Haag, 2008).



Figuur M.9 Panden aan de Stationsweg



Bron: Auteur

Aan de achterkant van het Station Den Haag Holland Spoor bevinden zich de Laakhavens. Vóór de aanleg daarvan concentreerde de bedrijvigheid in Den Haag zich rondom het Spui, dat toen nog een gracht was. Aan het eind van de 19e eeuw was deze gracht echter overbelast als gevolg van de industrialisatie en de schaalvergroting van de bedrijvigheid (Gemeente Den Haag, 2008). Het grote/zware transport vond in die tijd nog voornamelijk plaats via het water, waardoor er behoefte ontstond aan een nieuwe binnenhaven aan de rand van Den Haag. Vanuit deze behoefte werd er begonnen met de aanleg van de Laakhavens.

### M.5.2 Huidige situatie

De centrumzijde van Station Den Haag Hollands Spoor is van oudsher de voorkant van het station, die uitkijkt op de Stationsbuurt (zie figuur M.9, nr 1). Zowel de architectuur en de routing van het station, als ook de inrichting van de openbare ruimte zijn geheel vanuit deze kant op de wijk gericht.

De Stationsbuurt wordt gekenmerkt door haar multifunctionele en multiculturele karakter. Via de route van het Stationsplein, de Stationsweg en de Wagenstraat is de binnenstad met al haar faciliteiten op loopafstand bereikbaar. Langs deze route bevinden zich op dit moment zeer uiteenlopende voorzieningen op buurtniveau, van sterk wisselende kwaliteit. Er kan gesteld worden dat de Stationsweg een bovenlokaal karakter heeft. Aan de achter de Stationsweg aan weerszijden liggende (zij-)straten zijn voornamelijk woningen gesitueerd (Gemeente Den Haag, 2008).

De bebouwing in de Stationsbuurt is overwegend 19e eeuwse en heeft daarmee veel historische waarde. In de afgelopen decennia is het gebied echter danig verloederd. Bovendien is in de zeventiger jaren van de vorige eeuw op enkele prominente plaatsen bebouwing gerealiseerd, die niet aansluit op het historische

karakter van het gebied (bijvoorbeeld de belastingkantoren aan het Stationsplein). De openbare ruimte heeft over het algemeen een weinig gevarieerde en stenige uitstraling en de kwaliteit van de inrichting laat veel te wensen over (Gemeente Den Haag, 2008).



## M.6 Relevantie

### M.6.1 Maatschappelijke relevantie

De maatschappelijke relevantie van het onderwerp van deze masterthesis is gebaseerd op de volgende 'elementen':

- de Stationsbuurt als 'Krachtwijk';
- de strategie van 'Natuurlijke wijkvernieuwing';
- het groeiende aantal studenten in Den Haag in en rond de wijk;
- het toenemende belang van de 'kenniseconomie' en
- de bijdrage die studenten kunnen leveren aan de revitalisering van een wijk, i.c. de Stationsbuurt.

#### 'Krachtwijk' Stationsbuurt

In deze masterthesis staat de wijk 'Stationsbuurt' in Den Haag centraal. Deze wijk is aangemerkt als 'Krachtwijk', hetgeen betekent dat er extra investeringen dienen plaats te vinden om een halt toe te roepen aan de stapeling van sociale, fysieke en economische problemen, die zich daar voordoen.

In 2007 is het Actieplan 'Krachtwijken' gepresenteerd, waarin de centrale doelstelling is om de betreffende 40 wijken om te vormen tot wijken, waar mensen kansen hebben en weer graag willen wonen (VROM, 2007, p.8). Het doel van het actieplan is om een prettige woon-, werk-, leer- en woonomgeving te creëren. Het Actieplan 'Krachtwijken' besteedt veel aandacht aan de huidige bewoners in de wijken: sociale 'stijging' is een kernbegrip bij de aanpak in 'Krachtwijken' (VROM, 2007).

#### Strategie 'Natuurlijke wijkvernieuwing'

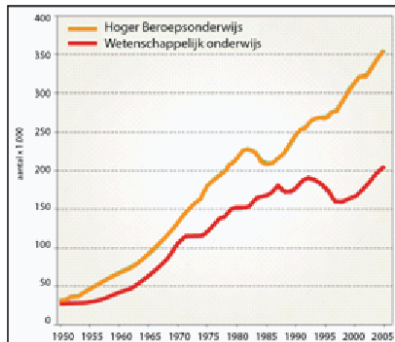
In dit onderzoek is er voor gekozen om de strategie van 'Natuurlijke wijkvernieuwing' toe te passen. Van Arts, Beernink, Beijer en Buijs (2007) hebben de basis voor deze strategie gelegd en stellen dat in wijken, waarin de vernieuwing zich (gezien de aard van de problematiek) nooit zal kunnen beperken tot een eenmalige operatie, het voor de hand ligt een meer natuurlijke en procesmatige aanpak toe te passen. Natuurlijke wijkvernieuwing gaat uit van het perspectief van de bewoners van een wijk, met haar eigen kansen, behoeften en problemen. Dit kan worden beschouwd als de essentie van deze strategie: niet de stedelijke doelstellingen en programma's staan centraal (en hoe die naar de wijk worden vertaald), maar de wijk zelf ([www.natuurlijkewijkvernieuwing.nl](http://www.natuurlijkewijkvernieuwing.nl), 2012).

#### Groeiend aantal studenten in Den Haag

Het aantal studenten (HBO en universiteit) is in Nederland sinds het midden van de vorige eeuw fors toegenomen. In 2005 was het aantal studenten met ongeveer 560.000 bijna het tienvoudige van het aantal in 1950 (zie figuur M.10). Dit hangt samen met de bevolkingsgroei en de omslag van de agrarische en industriële samenleving van net na de oorlog naar de kennisintensieve samenleving van nu. Ook de Gemeente Den Haag krijgt te maken met een groeiend aantal (internationale) studenten. De gemeente heeft de ambitie om van Den Haag een echte studentenstad te maken. Om dit te bereiken zal het aanbod

van studentenkamers e.d. en andere studentenvoorzieningen moeten toenemen, zodat meer studenten zich laten verleiden om zich in Den Haag te vestigen.

Figuur M.10 Ontwikkeling aantal studenten HBO



Bron: Wouters, 2010

Figuur M.11 Krantenkoppenuniversiteiten in Nederland tussen 1950 en 2005



## Belang van de kenniseconomie

De economie van de 21ste eeuw is een kenniseconomie. In hoogontwikkelde Europese samenlevingen zoals Nederland, is kennis de doorslaggevende concurrentiefactor geworden, niet alleen voor het bedrijfsleven, maar ook voor regio's en steden. Wanneer men het huidige welvaartsniveau in de toekomst willen handhaven, dient er te worden geïnvesteerd in de kenniseconomie (Hospers, 2005). Het blijkt namelijk, dat hoe kennisintensiever een economie is, hoe beter het met een land gaat (Oudshoorn, 2011). Evidente bouwstenen van de Nederlandse kenniseconomie zijn onder andere het opleiden van kenniswerkers en het ruimte bieden voor huisvesting van hogescholen en universiteiten (Den Heijer, De Vries & Raas, 2006a). Het aantrekken of behouden van (een) onderwijs(instelling) in een stad en daarmee het bijdragen aan de kenniseconomie, is voor veel steden een belangrijk uitgangspunt geworden. Van Wijk & De Roever (2010) stellen zelfs dat, ten behoeve van de kenniseconomie, steden allemaal graag een universiteit of hogeschool binnen hun gemeentegrenzen zouden willen hebben.

## Bijdrage die studenten kunnen leveren aan de revitalisering van een wijk

Uit verschillende onderzoeken is gebleken, dat het voor de economische, sociale en culturele vitaliteit van een stad of buurt van belang is, dat er studenten aanwezig zijn. Studenten houden steden levendig en divers en zijn de grootste gebruikers van culturele en recreatieve voorzieningen. Daarnaast hebben studenten een duidelijk uitgavenpatroon, dat in bepaalde gevallen van cruciaal belang kan zijn voor de economische levensvatbaarheid van een buurt. Volgens Van den Berg en Russo (2003) kunnen studenten fungeren als een strategische hulpbron voor stedelijke herontwikkeling en is het ook van belang dat zij na hun afstuderen, behouden blijven voor de stad: 'Studenten zijn de hoogopgeleide, werkende klasse van morgen' (Van den Berg en Russo, 2003). Ze kunnen een 'aanjaagfunctie' in een gebied hebben en naast een passieve bijdrage (wonen en studeren) ook een actieve bijdrage leveren aan een wijk (door zich in te zetten voor de leefbaarheid). Studenten kunnen fungeren als katalysator van de wijkverbetering en leveren daarmee een bijdrage aan de uitstraling en het imago van een wijk. Uiteindelijk kan dit leiden tot een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

## M.6.2 Wetenschappelijke relevantie

In het onderzoek is allereerst literatuuronderzoek gedaan naar de Stationsbuurt in Den Haag. Daarnaast is ‘ingezoomd’ op de begrippen ‘ruimtelijke kwaliteit’, ‘natuurlijke wijkvernieuwing’ en ‘plintenstrategie’. Voorts is er ter plaatse veldwerk verricht. Verschillende ‘gebruikersgroepen’ (bewoners, studenten en passanten) zijn geobserveerd en ondervraagd. Expertinterviews hebben plaatsgevonden met onder andere een stedenbouwkundige van de Gemeente Den Haag en mensen uit de praktijk, zoals medewerkers van Buurtvereniging ‘Buurtstation’ (Stationsbuurt, Den Haag). Van belang is ook de informatie, die ik gekregen heb van medewerkers van Stipo, het bedrijf waar ik gedurende het schrijven van mijn masterthesis stage heb gelopen. De uitkomsten van het verrichte literatuuronderzoek, het veldwerk en de afgenomen interviews zijn belangrijke input geweest voor het ontwikkelen en creëren van een ‘ruimtelijke’ visie voor de Stationsbuurt.

In het onderzoek is vervolgens een plintenstrategie toegepast, die tot dan toe tekstueel en beschrijvend van aard was en derhalve eerst ‘doorontwikkeld’ moest worden. In deze thesis is dus geprobeerd een ruimtelijke vertaalslag te maken, die het mogelijk maakt om deze strategie als ontwerpmethode te gebruiken.

Relevant is verder, dat er tot op heden weinig onderzoek is verricht naar de bijdrage die studenten kunnen leveren aan het revitaliseren van een wijk. Kortom: wat is de betekenis van studenten voor een wijk en welke bijdrage leveren zij aan een wijk door er te wonen en te studeren, er gebruik te maken van voorzieningen en er maatschappelijk werk te verrichten? Hierbij kunnen ‘wonen’, ‘studeren’ en ‘gebruik maken van voorzieningen’ gezien worden als een *passieve* bijdrage aan een wijk, terwijl het verrichten van *maatschappelijk* werk een *actieve* bijdrage is, waarbij studenten zich inzetten voor de leefbaarheid en daarmee de verbetering van een wijk. Om een en ander te realiseren, is het van belang studenten aan te trekken en te behouden voor de Stationsbuurt en daarvoor is het handig om inzicht te hebben in de wensen en de behoeften van studenten en afgestudeerde hoger opgeleiden ten aanzien van hun woonomgeving. Het onderzoek naar deze wensen en behoeften is onafhankelijk van de locatie uitgevoerd en kan dus in principe voor elke willekeurige (potentiële) studentenstad worden gebruikt.



## M.7 Ethische verantwoording

Het doel van deze masterthesis is om een 'ruimtelijke' visie te ontwikkelen voor de Stationsbuurt in Den Haag. Omdat het hierbij gaat om een verbetering van de leefbaarheid van de wijk zonder grootschalige 'kaalslag' (strategie van 'natuurlijke wijkvernieuwing'), is dit ethisch verantwoord.

Ook is bekeken, welke rol studenten - tezamen met de andere bewoners van de wijk - kunnen spelen bij het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Dit spoort met de aanpak van het Actieplan 'Krachtwijken', waarbij 'sociale stijging' van de huidige bewoners van de Stationsbuurt een kernbegrip is. Verondersteld wordt, dat studenten in een wijk een 'aanjaagfunctie' kunnen krijgen door zich maatschappelijk verdienstelijk te maken. Zij worden op die manier betrokken bij de sociaaleconomische situatie in de wijk. Dergelijke ontwikkelingen maken uiteraard ook deel uit van de ethische verantwoording van deze thesis.

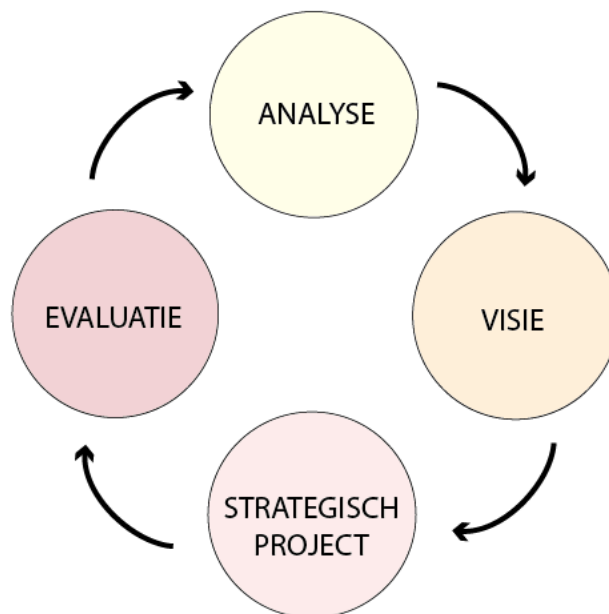


## M.8 Methodologie

### Beschrijving model

In deze masterthesis is er voor gekozen om een *cyclisch iteratief planproces* toe te passen, gebaseerd op het model van Hulsbergen en Kriens (2003), dat bestaat uit de volgende fasen: analysefase, visiefase, strategische projectfase en evaluatiefase (zie figuur M.12). Het achter elkaar doorlopen van deze fasen wordt een 'cyclus' genoemd. Er wordt niet alleen aan het eind van een cyclus geëvalueerd. Dit gebeurt namelijk ook bij de afronding van iedere afzonderlijke fase. De toepassing van een cyclisch iteratief proces dient te resulteren in een *voortdurende verbetering* van het onderzoeksresultaat. Het iteratieve concept is ook een integraal bestanddeel bij een planproces. Het doel is een maximale kwaliteit te bereiken in een minimaal aantal cycli. Als aan het einde van de eerste cyclus de uitkomsten worden geanalyseerd en geëvalueerd en het gewenste resultaat is nog niet bereikt, wordt een volgende cyclus gestart. Als aan het einde van deze tweede cyclus het resultaat nog steeds niet op het gewenste niveau is, wordt nog een volgende cyclus gestart. Dit proces wordt herhaald totdat het gewenste resultaat is bereikt (Smit, 2008).

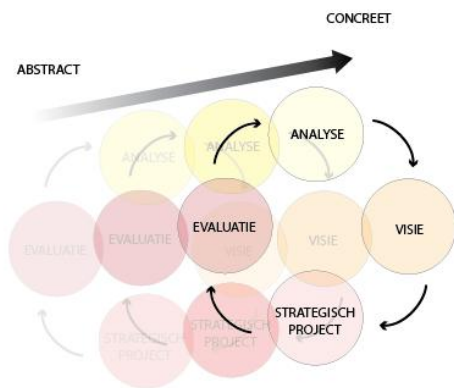
Figuur M.12 Cyclisch Iteratief Planproces



Bron: Auteur, gebaseerd op Hulsbergen en Kriens, 2003

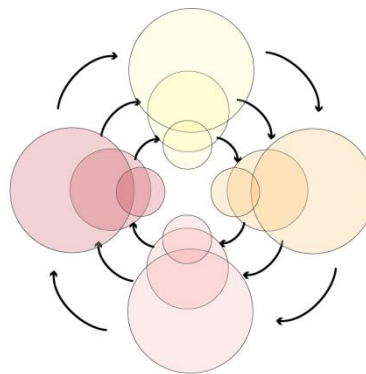
In het model vindt tevens een geleidelijke concretisering van het project plaats (zie figuur M.13). Dit gebeurt doordat het schaalniveau waarnaar onderzoek plaatsvindt, afneemt (van 'Stationsbuurt' als geheel naar een deel van de wijk (buurt 'Huijgenspark'), en vervolgens naar de Stationsweg, c.q. delen daarvan). Maar ook in het onderzoek zelf wordt door het lezen van literatuur en het interviewen van personen steeds duidelijker, waar de problemen liggen en welke oplossingen er nodig zijn om deze problemen op te lossen. Na een concretisering (schaalverkleining) van het onderzoek is het altijd mogelijk, en soms ook gewenst, om de cyclus vergroot (abstracter) of verkleind (concreter) af te leggen (zie figuur M.14). Hierdoor kan er weer even afstand worden genomen van het onderwerp en kan er worden geëvalueerd of het onderzoek nog wel op koers ligt.

Figuur M.13 Herhaling van cyclisch Iteratief ontwerpproces



Bron: Auteur

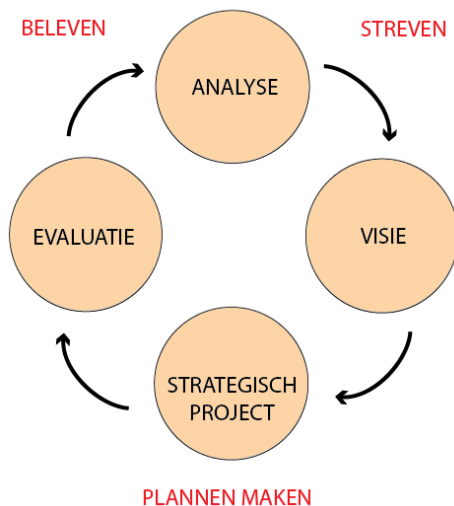
Figuur M.14 Cyclus kan verkleind of vergroot worden van



De organisatie WeRKpartners stelt, dat ‘ruimtelijke kwaliteit’ lastig te definiëren is en dat het realiseren ervan nog veel moeilijker is (zie Deel II hoofdstuk 1). Dit komt met name, omdat er een lange weg moet worden afgelegd, voordat ruimtelijke plannen daadwerkelijk tot stand komen. Het kost vaak vele jaren en er zijn veel verschillende partijen bij betrokken.

De vier fasen geven schematisch weer welke stappen moeten worden doorlopen om dichterbij het einddoel (‘het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit’) te komen. WeRKpartners heeft aan de verschillende fasen activiteiten gekoppeld (‘streven’, ‘plannen maken’ en ‘beleven’), die het proces inzichtelijker maken (2012; zie figuur M.15).

Figuur M.15 Activiteiten gekoppeld aan de plancyclus



Bron: WeRKpartners, 2012

Dit proces verloopt niet altijd soepel en het is niet bij voorbaat voorspelbaar, omdat er in iedere fase weer nieuwe input bij kan komen. Voor de voortgang is het noodzakelijk, dat iedere fase moet kunnen voortbouwen op de voorgaande. Daarom zijn duidelijke ankerpunten noodzakelijk. Het proces van de activiteiten (streven, plannen maken en beleven) is uiteraard ook cyclisch iteratief, omdat het in feite niets anders is dan een inhoudelijke beschrijving van activiteiten van het ontwerpproces.

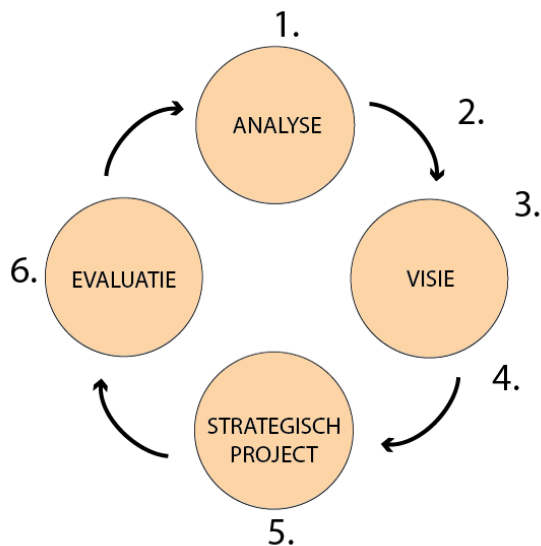


In dit onderzoek is gekozen voor een nog scherper en daarmee nog inzichtelijker stappenplan per cyclus, niet alleen omdat dit nauw aansluit bij de concretisering van het ontwerpproces zelf, maar ook omdat via de laatste stap van dit stappenplan ('aantonen van *gebruikswaarde*') een rechtstreekse link wordt gelegd met het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Ruimtelijke kwaliteit is namelijk de resultante van de (huidige) gebruiks- + belevingswaarde en de toekomstwaarde (zie Deel II hoofdstuk 1).

In een cyclus worden de volgende stappen doorlopen (figuur M.16):

- stap 1: inventarisatie
- stap 2: opstellen visie
- stap 3: visie vertalen in kaartbeelden
- stap 4: ontwerprichtlijnen
- stap 5: uitwerken project(en)
- stap 6: aantonen gebruikswaarde

Figuur M.16 Stappenplan in cyclus



Bron: Auteur

Hierna volgt een beschrijving van het proces, dat inhoud geeft aan het begrip 'ruimtelijke kwaliteit' en dat in dit onderzoek is doorlopen.

## FASE 1. Analyse

### Stap 1. Inventarisatie

In de inventarisatie is getracht grip te krijgen op het begrip 'ruimtelijke kwaliteit' middels het verrichten van literatuuronderzoek. Vervolgens is er gekeken naar de Stationsbuurt c.q. de Stationsweg. De huidige gebruiks- en belevingswaarde van de Stationsweg, als verbindingsweg tussen het centrum van Den Haag en Station Den Haag Holland Spoor en als verblijfsgebied van de Stationsbuurt zijn onderzocht. De huidige

‘gebruikswaarde’ van de Stationsbuurt c.q. de Stationsweg in Den Haag is dus het vertrekpunt van de cyclus, terwijl de toekomstige ‘gebruikswaarde’ een tijdelijk tussenstation of het eindpunt is. In deze fase staat het doen van onderzoek centraal. De gebruikte onderzoeksmethoden zijn literatuurstudie, expertinterviews en veldwerk.

### **Literatuurstudie**

Literatuurstudie naar de Stationsbuurt en het bestuderen van beleidsdocumenten van de Gemeente Den Haag vormen de basis voor verder onderzoek. In dat kader zijn ook documenten van buurtvereniging ‘Buurtstation’ bekeken.

### **Expertinterviews**

Naast bestudering van bestaande documenten zijn experts geïnterviewd, zoals stedenbouwkundige mevrouw ir. L. Verhaart van de Gemeente Den Haag, de heer drs. C. Jacobs, voormalig voorzitter van de Initiatiefgroep Stationsbuurt en enkele personen van buurtvereniging ‘Buurtstation’.

### **Veldwerk**

Om de ruimtelijke kwaliteit van de Stationsbuurt c.q. de Stationsweg te kunnen benoemen, is het gebied bezocht en is bekeken en ‘beleefd’ hoe de ruimte momenteel ‘werkt’.

#### *Ruimtelijke observatie van de Stationsbuurt c.q. de Stationsweg*

Bij het veldwerk zijn veel foto’s gemaakt van de ‘ruimte’ in de Stationsbuurt. Ook is nota genomen van kenmerkende elementen en veel gebruikte voorzieningen in de wijk. Daarnaast is het verkeersplan bekeken (de routing van voetgangers, (brom)fietsers, auto’s (inclusief taxi’s) en openbaar vervoer (trams en autobussen)). Vervolgens is ‘ingezoomd’ op de Stationsweg, waarbij alle (‘plinten’ van de) panden zijn gefotografeerd. De foto’s van deze afzonderlijke panden zijn vervolgens als in de ‘echte’ Stationsweg weer aan elkaar gekoppeld.

#### *Observatie en definiëring van de gebruikersgroepen van de Stationsbuurt*

De bewoners en de ‘gebruikers’ van de Stationsbuurt zijn gezichtsbepalend voor de identiteit van deze wijk. In de observatie zijn drie dominante groepen ‘gebruikers’ van de Stationsbuurt waargenomen:

1. buurtbewoners;
2. studenten;
3. passanten.

Het resultaat van het in deze initiatiefase uitgevoerde onderzoek is gebruikt om deelvraag 1 van het onderzoek (Deel 2) (*‘Hoe kan de ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg - als verbindingsweg tussen het centrum van Den Haag en Station Den Haag Holland Spoor en als verblijfsgebied van de Stationsbuurt - worden gedefinieerd?’*) te beantwoorden.

## FASE 2. Visiefase

### Stap 2. Opstellen visie

Het opstellen van een visie voor de Stationsweg is de start van de visiefase. De informatie, die verkregen is in stap 1. (de huidige gebruikswaarde en belevingswaarde) vormt hierbij de input. Daarnaast is er gekeken op welke manier de strategie natuurlijke wijkvernieuwing een bijdrage kan leveren aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg. Voorts is onderzoek verricht naar de toekomstwaarde van de Stationsbuurt middels het toepassen van dezelfde methoden als in stap 1 (literatuuronderzoek, expertinterviews en veldwerk). De toekomstwaarde geeft aan waar de Stationsweg zich naar toe zou moeten ontwikkelen, de strategie 'natuurlijke wijkvernieuwing' geeft sturing aan het maken van de visie.

### Stap 3. Visie vertalen in kaartbeelden

In de derde stap wordt de visie, vervaardigd in stap 2., vertaald in kaartbeelden. Deze stap is deels tegelijkertijd met het opstellen van de visie (Stap 2.) uitgevoerd. De visie bestaat uit een aantal in de tijd opeenvolgende kaarten, die het proces van het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit uitbeelden, waaraan de strategie 'natuurlijke wijkvernieuwing' sturing geeft.

### Stap 4. Ontwerprichtlijnen

Tijdens de vierde stap worden de ontwerprichtlijnen bepaald aan de hand van de opgestelde visie. De ontwerpmethod, die hierbij gebruikt wordt, is een ruimtelijk vertaalde plintenstrategie. Vanuit de vastgestelde gebruikswaarde en belevingswaarde (beide in stap 1.) en de gewenste toekomstwaarde (stap 2.) kan worden bepaald welke tools moeten worden ingezet om het gewenste resultaat, de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, te bereiken. De 'bestaande' plintenstrategie, opgesteld door Stipo, is tekstueel van aard en voordat deze strategie als ontwerpmethod kan worden toegepast, dient deze ruimtelijk te worden gemaakt (zie Deel III).

## FASE 3. Strategisch projectfase

### STAP 5. Uitwerken projecten

Aan de hand van de opgestelde visie en kaartbeelden (stappen 2 en 3) zijn strategische projecten uitgekozen, die verder en meer gedetailleerd zijn uitgewerkt middels de toepassing van de 'ruimtelijk vertaalde plintenstrategie' (stap 4).

## FASE 4. Evaluatiefase

### Stap 6. Aantonen gebruikswaarde

In de laatste fase van de cyclus wordt geëvalueerd of het gewenste resultaat (de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit) behaald is. Hierin wordt bekeken in hoeverre het ontwerp voldoet aan doelstellingen en ontwerprichtlijnen. Tot slot wordt middels een *stripverhaal* een visualisering gegeven van de vernieuwde

Stationsweg en Stationsbuurt door de verschillende gebruikersgroepen, die ieder hun eigen rol blijven vervullen, maar elkaar ook elk aanvullen. De vergrote gebruikswaarde wordt hiermee *fictief* aangetoond (p5).

**DEEL I METHODOLOGIE**

**DEEL II ONDERZOEK**

**DEEL III ONDERZOEKSMETHODE**

**DEEL IV ONTWERP**

**DEEL V CONCLUSIE**



## Hoofdstuk 1. Ruimtelijke kwaliteit





## Inleiding

In dit onderzoek staat ‘het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg’ centraal. ‘Ruimtelijke kwaliteit’ is een thema, dat niet meer weg is te denken uit ruimtelijke debatten en dat ook op zichzelf volop tot discussie leidt (RIO nuevo!, 2009). Het wordt in de stedenbouwkunde veelal gezien als een ongreepbaar begrip, dat om die reden nadere toelichting verdient.

### 1.1 Wat is ruimtelijke kwaliteit?

Van Dale omschrijft *‘kwaliteit’* als ‘hoedanigheid’ of ‘een bepaalde gesteldheid’, waarmee het begrip een neutrale betekenis heeft. *‘Ruimtelijke kwaliteit’* is een begrip waar geen scherpe definitie voor bestaat: het wordt niet door iedereen op dezelfde manier beleefd en beschreven, en er is geen algemeen geldende norm of maat aan te geven (RO Web, 2012).

Volgens RO Web zitten er veel aspecten aan ‘ruimtelijke kwaliteit’. Niet iedereen vindt dezelfde aspecten in gelijke mate even belangrijk, wat het begrip erg moeilijk te definiëren maakt. Wanneer er in het maatschappelijk debat en in het vakdebat over wordt gesproken, gaat het vaak over esthetische aspecten: een gebouw is mooi of lelijk, past in de omgeving of niet, et cetera. Ruimtelijke kwaliteit wordt in deze zin gezien als een vormgevingskwestie, waarbij het om de *beleving* van een ‘ruimte’ gaat (VROMraad, 2011). Wat men onder ‘ruimtelijke kwaliteit’ verstaat, hangt daarmee dus af van wie ‘de gebruikers’ van die ruimte zijn en in welke omgeving zij verkeren (Provincie Utrecht, 2012). De functionele kwaliteit van een ruimtelijk project (de *gebruikswaarde*) en de vraag of het project de gevolgen van veranderende omstandigheden kan opvangen (de *toekomstwaarde*) worden meestal niet meegewogen, maar zijn wel belangrijk (VROMraad, 2011). De VROM-raad is dan ook van mening, dat het bij ruimtelijke kwaliteit niet alleen moet gaan om ‘mooi’, maar ook om ‘functioneel’ en ‘toekomstbestendig’, kortom om ‘goed’. Luiten (2010) beschrijft dat als volgt:

*“Een van de misverstanden over ruimtelijke kwaliteit is, dat een natuurgebied voor de inrichting van het landschap beter zou zijn dan een stad, of dat een snelweg lelijker zou zijn dan een fietspad. Al die voorzieningen zijn nodig. (...) Het gaat erom dat, als we iets bouwen of aanleggen, we dat goed doen. Dat is inclusief hoogspanningsmasten, centrales, fabrieken en windmolens. Het zou niet kloppen als we die weg willen poetsen uit het landschap, we hebben ze zelfs nodig.” (Luiten (2010) in VROMraad, 2011).*

Deze zienswijze is niet nieuw: ook in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening (1988) werd al gesproken over ruimtelijke kwaliteit als optelsom van gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde:

*“Het ruimtelijk beleid is er op gericht de gebruikswaarde van een gebied te vermeerderen, de belevingswaarde te verhogen en de toekomstwaarde te vergroten. De concrete invulling van die ruimtelijke kwaliteit zal daarbij van geval tot geval verschillen” (Ministerie van VROM, 1988: 7).*

De VROMraad benadrukt het belang van de *balans* tussen de drie waarden, die in het verleden ook al ‘in aanleg’ werden gebruikt door de Romeinse bouwmeester Vitruvius. Hij had het in 60 B.C. over *Utilitas* (doelmatigheid), *Venustas* (uiterlijke schoonheid) en *Firmitas* (duurzaamheid) om de kwaliteit van

bouwwerken te beschrijven. Gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde zijn *ruimere* begrippen (WeRKpartners, 2012), die in gezamenlijkheid een algemeen geaccepteerde beschrijving van het begrip ‘ruimtelijke kwaliteit’ geven. Deze definitie is ook in dit onderzoek gehanteerd.

$$\textit{Ruimtelijke Kwaliteit} = \textit{Gebruikswaarde} + \textit{Belevingswaarde} + \textit{Toekomstwaarde}$$

## 1.2 Uitleg waarden ruimtelijke kwaliteit

De onderlinge samenhang en synergie tussen *gebruikswaarde*, *belevingswaarde* en *toekomstwaarde* vormen de ‘grotere’ definitie van het begrip ‘ruimtelijke kwaliteit’ (VROMraad, 2011). Hierna wordt ingegaan op ieder van deze drie waarde-begrippen afzonderlijk.

### 1.2.1 Gebruikswaarde

In de Vierde Nota Extra (1990) is het begrip ‘gebruikswaarde’ als volgt omschreven: “*Gebruikswaarde wordt nagestreefd door optimale concentratie van functies, door gelegenheid te scheppen voor functionele relaties en combinatiemogelijkheden tussen functies*” (VROMraad, 2011). In de nota worden ‘functionele geschiktheid’, ‘doelmatig gebruik’, ‘doelmatige aanleg’, ‘doelmatig beheer’, ‘samenhang’, ‘bereikbaarheid’ en ‘interferentie’ als criteria gezien, waarmee gebruikswaarde kan worden omschreven. Bij gebruikswaarde gaat het dus om *functionaliteit* en daarnaast om *nut en noodzaak* van het programma dat wordt ontwikkeld, in combinatie met gebruik van de *eigenschappen* van het gebied (VROMraad, 2011). De gebruikswaarde heeft betrekking op de ruimte ‘in het *hier en nu*’ (Hooimeijer, 2001).

### 1.2.2 Belevingswaarde

Het begrip ‘belevingswaarde’ wordt in de Vierde Nota Extra (1990) als volgt omschreven: “*Belevingswaarde wordt in stand gehouden en gerealiseerd door het nastreven van diversiteit en ontwerpqualität en door het beschermen van de cultuurhistorische waarde van de gebouwde en de ongebouwde omgeving*” (VROMraad, 2011). In de nota worden ‘identiteit’, ‘diversiteit’, ‘herkenbaarheid’ en ‘zingeving’ als criteria gezien, waarmee de belevingswaarde kan worden omschreven (VROMraad, 2011). Bij de belevingswaarde gaat het om zaken als *beeldqualität*, het ‘*mooie*’ en het *gevoel* van (toekomstige) gebruikers (VROMraad, 2011). De beleving van ruimtelijke kwaliteit wordt veelal bepaald door de *band*, die iemand heeft met een bepaalde locatie. Deze band is sterker naarmate mensen meer met de locatie te maken hebben. De belevingswaarde heeft, evenals de gebruikswaarde, betrekking op de ruimte ‘in het *hier en nu*’ (Hooimeijer, 2001).

### 1.2.3 Toekomstwaarde

In de Vierde Nota Extra (1990) is het begrip ‘toekomstwaarde’ als volgt uitgewerkt: “*Toekomstwaarde is gediend met duurzaamheid van de ruimtelijke structuur en de mogelijkheid tot een flexibel gebruik van delen van die structuur*” (VROMraad, 2011). In de nota worden ‘sturende werking’, ‘doelmatigheid in tijd’, ‘uitbreidbaarheid’, ‘aanpasbaarheid’ en ‘duurzame structuur’ als criteria gezien waarmee toekomstwaarde kan worden omschreven (VROMraad, 2011). Bij de toekomstwaarde gaat het om het vermogen om ruimtelijke gevolgen van *veranderende omstandigheden* op te vangen. (VROMraad, 2011). De toekomstwaarde verwijst naar de waardering van ruimtelijke functies ‘*door de tijd heen*’ (Hooimeijer, 2001).

### 1.2.4 Overzicht van de omschrijvingscriteria van de drie waarden

Uit het voorgaande is gebleken dat aan de gebruikswaarde, de belevingswaarde en de toekomstwaarde *omschrijvingscriteria* kunnen worden toegekend, die een ‘regenboog aan kwaliteiten’ vormen. In het onderstaande schema zijn deze criteria per waarde samengevat (zie figuur 1.1).

Figuur 1.1 Criteria voor ruimtelijke kwaliteit

Criteria voor ruimtelijke kwaliteit		
Gebruikswaarde	Belevingswaarde	Toekomstwaarde
Functionele geschiktheid	Identiteit	Sturende werking
Doelmatig gebruik	Diversiteit	Doelmatigheid in tijd
Doelmatige aanleg	Herkenbaarheid	Uitbreidbaarheid
Doelmatig beheer	Zingeving	Aanpasbaarheid
Samenhang		Duurzame structuur
Bereikbaarheid		
Interferentie		

Bron: VROMraad, 2011

## 1.3 Kenmerken van de ruimtelijke kwaliteit

Na de begripsbepaling van de ruimtelijke kwaliteit in de paragrafen 1.1 en 1.2, wordt in deze paragraaf een schets gegeven van de belangrijkste *kenmerken* van ruimtelijke kwaliteit (VROMraad, 2011).

#### *Ruimtelijke kwaliteit: set van eigenschappen*

Ruimtelijke kwaliteit is een eigenschap of set van eigenschappen van een project of een gebied; het is *geen proces of chemische reactie*. Het is een gebiedsgericht begrip, dat per concreet geval ingevuld dient te worden. Daarbij zal het accent de ene keer meer op gebruikswaarde liggen en de andere keer meer op belevings- of toekomstwaarde (VROMraad, 2011).

#### *Mix van objectief en subjectief*

Ruimtelijke kwaliteit is een mix van objectieve en subjectieve elementen. Dit komt, omdat sommige kwaliteitsaspecten kunnen worden geobjectiveerd en andere uitgesproken subjectief zijn. Zo kan

ruimtelijke kwaliteit op deelterreinen vooraf gekwantificeerd worden in harde normen, bijvoorbeeld in het Bouwbesluit, maar voor het overstijgende en integrerende begrip ‘ruimtelijke kwaliteit’ geldt dit niet (VROMraad, 2011; zie figuur 1.2).

Figuur 1.2 Schema van de objectieve en subjectieve component van ruimtelijke kwaliteit



Bron: Janssen-Jansen, Klijn & Opdam, 2009

### *Schaalgebonden*

Ruimtelijke kwaliteit is een schaalgebonden begrip. Het betekent op lokaal niveau iets anders, dan op nationale schaal. Wat op het ene niveau ‘goed’ is, hoeft dat op het andere niet te zijn (VROMraad, 2011). VROMraad stelt daarom: “verschillende schalen, verschillende kwaliteitspercepties”.

Wanneer je een huis koopt, let je bijvoorbeeld op de volgende kenmerken (WeRKpartners, 2012):

- Zijn de gebruiksmogelijkheden van het huis passend voor de activiteiten van mij en mijn gezin? (*gebruikswaarde*);
- Past de sfeer van het huis en de buurt bij mijn leefstijl en geeft die mij een aangenaam gevoel? (*belevingswaarde*);
- Is het huis aan te passen aan veranderende woonwensen, goedkoop in onderhoud en is het op termijn goed te verkopen? (*toekomstwaarde*).

Bij het bepalen van de ruimtelijke kwaliteit van een straat, buurt, wijk of bij een ontwikkelingsplan voor een regio, zijn dezelfde waarden (gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde) in het geding. Daarbij kunnen per waarde wel steeds andere kwaliteitskenmerken aan de orde zijn, bijvoorbeeld een *gezellige* straat (beleving) in een *veilige* buurt (beleving) in een *royaal opgezette* nieuwbouwwijk (gebruik, beleving, toekomst) met *goede* ontsluitingswegen (gebruik, toekomst).

### *Tijdsgebonden*

Behalve persoons- en gebiedsgebonden, is ruimtelijke kwaliteit ook tijdsgebonden (VROMraad, 2011). Door de tijd heen kan het belang van de verschillende waarden onderling veranderen.

### *Rol van debat en politieke besluitvorming*

Wat kwaliteit is, wordt steeds opnieuw bepaald in het vakdebat en in maatschappelijke en politieke discussies. “Consensus over de *balans* tussen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde is niet vanzelfsprekend. Kwaliteit kan bepaalde gebruikswaarden bevorderen, terwijl het andere waarden hindert (...). Een weg heeft voor een gebruiker een andere kwaliteit dan voor een omwonende. Een stadsrand is een achterkant, geschikt voor rommelige functies, maar alleen als wordt geredeneerd vanuit het stadscentrum” (VROMraad, 2011). De invulling van het kwaliteitsbegrip komt tot stand in het proces

met betrokkenen zelf: het is niet zinvol ‘top-down’ vast te stellen door bijvoorbeeld gemeenteraden, provinciale staten, de Tweede Kamer of andere politieke organen en actoren. Wel is de politiek nodig om belangen onderling af te wegen en om keuzes te maken (VROMraad, 2011).

#### 1.4 Randvoorwaarden voor de ruimtelijke kwaliteit

In de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening (2001) is, in navolging van de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening, opnieuw een definitie gegeven van het begrip ‘ruimtelijke kwaliteit’:

*“Het ruimtelijk beleid is er op gericht de gebruikswaarde van een gebied te vermeerderen, de belevingswaarde te verhogen en de toekomstwaarde te vergroten. De concrete invulling van die ruimtelijke kwaliteit zal daarbij van geval tot geval verschillen” (Ministerie van VROM, 1988).*

*In de Vijfde Nota is het kwaliteitsbegrip opnieuw gedefinieerd en zijn er zeven randvoorwaarden voor ruimtelijke kwaliteit geïntroduceerd: ruimtelijke diversiteit, economische en maatschappelijke functionaliteit, culturele diversiteit, sociale rechtvaardigheid, duurzaamheid, aantrekkelijkheid en menselijke maat (Ministerie van VROM, 2001).*

Op deze randvoorwaarden voor ruimtelijke kwaliteit wordt hierna kort ingegaan (Ministerie van VROM, 2001; VROMraad, 2011):

##### *Ruimtelijke diversiteit*

De verschillen tussen stad en land moeten worden geaccepteerd. Uiteenlopende stedelijke milieus en landschappen moeten hun eigen karakter kunnen behouden en versterken. Het gaat hierbij dus om de accentuering van verschillen tussen stad en land, licht en donker, druk en stil.

##### *Economische en maatschappelijke functionaliteit*

Functies als wonen, werken, mobiliteit en ontspanning mogen elkaar niet verdringen, maar moeten goed op elkaar aansluiten, zodat ze elkaar versterken. Daardoor verbetert het vestigingsklimaat en wordt verspilling tegengegaan.

##### *Culturele diversiteit*

Mensen en groepen moeten zich op hun eigen manier kunnen ontplooien. Er moet ruimte zijn voor een verscheidenheid aan culturele, recreatieve en bewegingsactiviteiten. De historie moet naast technologische vernieuwingen zichtbaar blijven en waar mogelijk als inspiratiebron fungeren.

##### *Sociale rechtvaardigheid*

De ruimtelijke omstandigheden moeten iedereen kansen bieden op een gezond bestaan. Ongelijkheid tussen sociale groepen en tussen regio's moet worden tegengegaan. Ook lagere inkomensgroepen behoren toegang te hebben tot wonen, werken, recreatie en mobiliteit en er mag geen rijk landelijk gebied ontstaan, dat in schril contrast staat tot arme steden.

### *Duurzaamheid*

Ecologisch waardevolle systemen moeten in stand blijven of worden hersteld. Ook het ruimtelijk systeem van steden en platteland moet duurzaam zijn, wil het vitaal blijven in economische en sociaal-culturele zin. De ruimtelijke ordening moet bijdragen aan de bestrijding van milieuproblemen en aan de zorg voor een veilige omgeving.

### *Aantrekkelijkheid*

Behoud van landschaps- en stedenschoon is een cultuuropgave. Er is aandacht nodig voor ontwerp en inrichting, niet alleen van stad en landschap, maar ook van de inpassing van infrastructuur.

### *Menselijke maat*

De inrichting van de ruimte moet passen bij de behoeften en de belevingswereld van de burgers. Zij mogen niet worden overweldigd door gebouwen en infrastructuur. Waar de maatvoering groot is, verdient de inrichting van de openbare ruimte extra aandacht.

## **1.5 Huidige ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg**

In deze paragraaf wordt getracht een antwoord te geven op de deelvraag: 'Hoe kan de ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg - als verbindingsweg tussen het centrum van Den Haag en Station Den Haag Holland Spoor en als verblijfsgebied van de Stationsbuurt - worden gedefinieerd?' Uit de vraag blijkt dat het hier om de *huidige* kwaliteiten van de straat gaat. De gebruikswaarde en belevingswaarde van de Stationsweg worden in deze paragraaf dus nader onderzocht, omdat deze waarden betrekking hebben op de ruimte 'in het *hier en nu*' (Hooimeijer, 2001). De toekomstwaarde (de waardering van de ruimtelijke kwaliteit *door de tijd heen*) komt in hoofdstuk 2 aan bod.

Om de gebruikswaarde en de belevingswaarde van de Stationsweg te bepalen, is in dit onderzoek gebruik gemaakt van drie methoden.

In de eerste plaats is er middels observatie van personen in de Stationsweg bepaald, welke *gebruikersgroepen* het meest dominant aanwezig zijn. Naast deze dominantie, die in hoge mate de *gebruikswaarde* van de Stationsweg bepaalt, gaat het om de hechtheid van de *band* die deze gebruikersgroepen met de Stationsweg hebben en die kleuring geven aan de *belevingswaarde*. Van de meest dominante gebruikersgroepen zijn de *omschrijvingscriteria van de huidige gebruiks- en belevingswaarden* in matrices verwerkt.

In het onderzoek is voorts het *ruimtelijke gedrag* van de gebruikersgroepen van de Stationsweg in kaart gebracht. Ieder van deze gebruikersgroepen maakt gebruik van verschillende voorzieningen. Ook deze informatie is verwerkt in matrices. De informatie is verkregen uit observatie en uit vraaggesprekken met personen uit de verschillende gebruikersgroepen. Voorts zijn documenten van buurtvereniging 'Buurtstation' bestudeerd, waarin bewoners van de Stationsbuurt hun mening over de buurt hebben gegeven (zie paragraaf 1.5.1).

In de tweede plaats is er middels eigen observatie een waarde-typering (gebruik- en belevingswaarde) toegekend aan de afzonderlijke panden aan de Stationsweg (zie paragraaf 1.5.2).

Ten derde is bekeken hoe de Gemeente Den Haag en andere experts denken over de gebruiks- en belevingswaarde van de Stationsweg (zie paragraaf 1.5.3).

Ten slotte zijn in paragraaf 1.5.4 matrices geplaatst die de combinatie vormen van de observatie van de dominante gebruikersgroepen (buurtbewoners, studenten en passanten), de observatie van de ruimte (de Stationsweg) en gesprekken met experts en gebruikers.

De waarden die de diverse actoren toekennen aan de Stationsweg, hebben betrekking op verschillende schaalniveaus. In de eigen observatie worden de afzonderlijke panden bekeken (micro niveau), terwijl de gemeente niet zozeer naar de Stationsweg sec kijkt, maar veel meer naar de Stationsbuurt als geheel (macro niveau). Eerder werd al opgemerkt, dat 'ruimtelijke kwaliteit' een schaalgebonden begrip is en dat een bepaalde kwalificatie op microniveau niet hoeft te gelden op macroniveau (VROMraad, 2011).

Ook wordt in herinnering gebracht, dat het begrip 'ruimtelijke kwaliteit' qua gebruiks- en belevingswaarde een mix van objectieve en subjectieve elementen is. Dit komt, doordat sommige kwaliteitsaspecten kunnen worden geobjectiveerd en andere uitgesproken subjectief zijn (VROMraad, 2011). Uit de matrices van de gebruikersgroepen van de Stationsbuurt en uit de eigen observatie zullen overwegend subjectieve waarden naar voren komen, terwijl de Gemeente Den Haag en andere experts naar verwachting meer gefundeerde uitspraken doen over de gebruiks- en de belevingswaarde. Naar verwachting geeft juist de combinatie van meer gefundeerde uitspraken, die neigen naar objectiviteit, en de meer subjectieve uitspraken van de gebruikersgroepen een realistisch beeld van de gebruiks- en de belevingswaarde van de Stationsweg.

Belangrijk is ook het besef, dat 'kwaliteit' steeds opnieuw wordt bepaald in het vakdebat en in maatschappelijke en politieke discussies. Consensus over de balans tussen gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde is niet vanzelfsprekend en kwaliteit kan bepaalde gebruikswaarden bevorderen, terwijl het andere waarden juist hindert (VROMraad, 2011). VROMraad is van mening dat de invulling van het kwaliteitsbegrip tot stand komt in het proces van wisselwerking met de betrokkenen zelf. Naast het analyseren van beleidsdocumenten van de Gemeente Den Haag is het daarom zinvol ook de direct betrokkenen (i.c. de gebruikersgroepen van de Stationsweg) te betrekken bij het bepalen van de huidige gebruiks- en belevingswaarde van de Stationsweg. Door de gebruikersgroepen te betrekken bij het maken van een plan, kan het *draagvlak* voor dat plan worden vergroot. VROMraad benadrukt wel, dat de politiek uiteindelijk nodig is om de belangen onderling af te wegen en om keuzes te maken (VROMraad, 2011).

Uit het voorgaande kan geconcludeerd worden, dat juist er meestal sprake is van een veelheid van meningen van diverse actoren met verschillende belangen op uiteenlopende schaalniveaus. Maar juist dit fenomeen zorgt ervoor, dat er een realistisch en min of meer waarheidsgetrouw beeld van de gebruiks- en belevingswaarde van de Stationsweg tot stand komt.

## 1.5.1 Observatie gebruikersgroepen Stationsbuurt

De Stationsweg, als verbindings- en verblijfsstraat met bovenlokale betekenis voor de Stationsbuurt, staat centraal in dit onderzoek. Hiervoor is al uiteengezet, dat de gebruiks- en de belevingswaarde als onderdelen van de ruimtelijke kwaliteit, bepaald worden door de dominant aanwezige gebruikersgroepen en hun band met de betreffende ruimte.

Er zijn drie dominante gebruikersgroepen van de Stationsbuurt c.q. de Stationsweg waargenomen, die gezichtsbepalend voor de identiteit van de wijk en straat zijn: buurtbewoners, studenten en passanten.

### 1.5.1.1 Gebruikersgroep buurtbewoners

#### Omschrijving

De Stationsweg wordt op dit moment voornamelijk gebruikt door de eigen bewoners. De voorzieningen zijn daarom begrijpelijkerwijs vooral afgestemd op deze gebruikersgroep, waardoor het aanbod nogal eenzijdig is.

#### Kwaliteiten

Buurtbewoners:

- wonen in de buurt
- hebben binding met de eigen buurt
- zorgen voor hun eigen buurt
- zijn sfeerbepalend voor de buurt
- zijn van multiculturele afkomst
- zijn nadrukkelijk op straat aanwezig, waardoor sociale controle ontstaat

#### Nadelen

Buurtbewoners:

- handelen vanuit zichzelf (eigen referentiekader)
- trekken per nationaliteit vooral met elkaar op ('clusteren')
- missen een visie voor de Stationsbuurt als geheel



### 1.5.1.2 Gebruikersgroep studenten

#### Omschrijving

Studenten die in de Stationsbuurt wonen, zijn vooral gehuisvest in grote complexen, zoals Het Strijkijzer. De voorzieningen waar zij gebruik van maken, bevinden zich in het complex zelf (Strijkijzer) en in het centrum van Den Haag. Daarnaast 'verdwijnen' veel studenten qua huisvesting naar de achterkant van Station Den Haag Holland Spoor (Laakkwartier), waar onder andere de Haagse Hogeschool is gevestigd. Ook studenten, die met het openbaar vervoer aankomen op Station Holland Spoor, buigen vaak direct af naar de achterkant van het station. Vanwege het ontbreken van voorzieningen voor studenten en het 'slechte' imago van de wijk, maken veel studenten vrijwel geen gebruik van de Stationsbuurt.

#### Kwaliteiten

Studenten:

- zijn actief gedurende de dag
- zijn actief in de avond/nacht
- dragen bij aan de sociale controle
- maken gebruik van winkels en voorzieningen
- maken gebruik van openbare voorzieningen, zoals parken
- vergroten de levendigheid van de wijk
- zijn leergierig
- leggen gemakkelijk contacten
- dragen bij aan de diversiteit aan talen, culturele achtergronden (internationale studenten)
- zijn relatief goedkope werkrachten
- zijn bereid om te leren in de praktijk
- hebben in het algemeen geen auto en kunnen wonen zonder parkeergelegenheid
- geven relatief veel uit in de horeca
- zijn minder kieskeurig wat betreft woonruimte

#### Nadelen

Studenten:

- zijn niet erg honkvast en vertrekken meestal meteen na hun afstuderen (hoge doorstroom)
- zijn slordig
- veroorzaken geluidsoverlast
- geven overlast als gevolg van (overmatig) drankgebruik

### 1.5.1.3 Gebruikersgroep passanten

#### Omschrijving

Passanten zijn de *tijdelijke* gebruikers van de Stationsbuurt: reizigers die overstappen op Station Den Haag Holland Spoor, personen die door de Stationsbuurt naar hun werk gaan, personen die bij vrienden of familie op bezoek gaan, personen die de stad in gaan, (internationale) reizigers en toeristen (op Station Holland Spoor stoppen internationale treinen en treinen van een naar Schiphol). Door het ontbreken van voorzieningen die specifiek gericht zijn op passanten, het negatieve imago van de wijk en gevoelens van onbehaaglijkheid en niet welkom zijn, heeft deze gebruikersgroep de neiging de Stationsbuurt zoveel mogelijk te mijden.

#### Kwaliteiten

Passanten:

- zijn 'vluchtige' bezoekers van de wijk met 'snelle' behoeften
- gaan af op eerste indrukken en zijn minder belast met een schadelijk imagoverleden
- geven 'gemakkelijk' geld uit (impulsaankopen)
- hebben behoefte aan 'snelle' horeca (coffeecorners, lunchcafés, fastfood restaurants)
- zien het verplicht doorbrengen van tijd als een 'uitgave' en willen zo snel mogelijk naar de plaats van bestemming
- zijn vatbaar voor verleidingen
- hebben waardering voor kunst en cultuur

#### Nadelen

Passanten:

- hebben weinig binding met de buurt en haar bewoners
- zijn 'spits'-bezoekers: allemaal op dezelfde tijdstippen en daarbuiten vrijwel niemand
- hebben soms een taalbarrière (toeristen)
- zijn kwetsbaar, bijvoorbeeld als doelwit voor zakkenrollerij, beroving e.d.

### 1.5.2 Observatie panden aan de Stationsweg en aan het Stationsplein

Om de ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg te kunnen benoemen, is het van belang een bezoek te brengen aan het gebied en met eigen ogen te aanschouwen en te beleven hoe de ruimte ‘werkt’. De kenmerkende elementen en veel gebruikte voorzieningen zijn geanalyseerd en daarnaast is het vervoersplan bestudeerd; voetgangers- en fietsersstromen, het autoverkeer (inclusief taxi’s) en het openbaar vervoer (tram en bus) zijn in kaart gebracht. Vervolgens is er dieper ingezoomd op de Stationsweg, waarbij de nadruk lag op de afzonderlijke panden. Voor de volledigheid is dit ook gedaan voor de panden aan het Stationsplein, omdat dit plein de verbindende schakel is tussen Station Den Haag Holland Spoor en de Stationsweg.

Voor het analyseren van de panden aan de Stationsweg is er voor gekozen om de verschillende factoren van de gebruiks- en de belevingswaarde te vereenvoudigen. Zo bestaat de *gebruikswaarde* in dit onderzoek uit ‘doelmatigheid’ en ‘functionele samenhang’: “Past het gebruik en de functie bij het pand en binnen de stedelijke context?” De *belevingswaarde* is vereenvoudigd tot ‘diversiteit’, ‘identiteit’ en ‘schoonheid’: “Is het pand herkenbaar, bijzonder en/of attractief? En onderscheid het pand zich van andere panden in de straat?” (WeRKpartners, 2012). De toekomstwaarde van de panden (het derde element van de ruimtelijke kwaliteit), wordt besproken in hoofdstuk 2 (Deel II).

Bij ieder pand is dus gekeken naar 5 aspecten, waarvan er 2 gericht zijn op de gebruikswaarde (*doelmatigheid* en *functionele samenhang*) en 3 in gezamenlijkheid op de belevingswaarde (*diversiteit + identiteit + schoonheid*). De twee op gebruikswaarde gerichte aspecten zijn vervolgens gebundeld in een totale score voor de gebruikswaarde van een pand. En tenslotte zijn alle aspecten van zowel de gebruikswaarde als van de belevingswaarde bij elkaar ‘opgeteld’, waardoor een totaalscore ontstaat voor de (huidige) ruimtelijke kwaliteit per pand. Van ieder pand is dus een score beschikbaar voor:

- de doelmatigheid
- de functionele samenhang
- de gebruikswaarde (doelmatigheid + functionele samenhang)
- de belevingswaarde (diversiteit + identiteit + schoonheid)
- de huidige ruimtelijke kwaliteit

Bij de scores kan sprake zijn van een lage waarde (kleurstelling: rood), een ondersteunende waarde (kleurstelling: oranje) of een hoge waarde (kleurstelling: geel). De navolgende voorbeelden maken duidelijk, hoe hierbij te werk is gegaan.

Per pand zijn de gebruiks- en belevingswaarde bepaald (zie navolgende voorbeelden). Deze scores per pand zijn vervolgens weergegeven op 5 kaarten, die inzicht geven in de stand van zaken met betrekking tot de 5 waarden voor alle panden aan de Stationsweg en aan het Stationsplein (zie figuren 1.3 t/m 1.7).

## Gebruikswaarde = doelmatigheid en functionele samenhang

### Doelmatigheid:

*Wordt het pand gebruikt of staat het leeg?*

Voorbeeld:



Stationsweg 83: staat leeg > lage waarde: **rood**



Stationsweg 43: in gebruik, maar weinig aanloop > ondersteunende waarde: **oranje**



Station Den Haag Holland Spoor: intensief gebruik > hoge waarde: **geel**

### Variatie in functie:

*Hoeveel van deze functies zijn aanwezig? (bij 1 bakkerij in de hele buurt is de functionele samenhang hoog; bij meerdere bakkerijen in dezelfde straat is de functionele samenhang laag)*

Voorbeeld:



Stationsweg 97: meerdere bakkers > lage waarde: **rood**

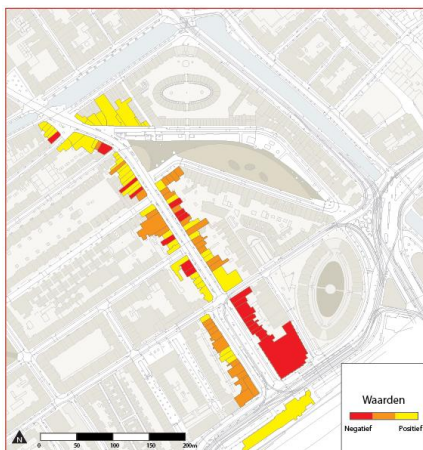


Stationsweg 59: 1 slijterij, in de buurt meerdere aanwezig > ondersteunende waarde: **oranje**

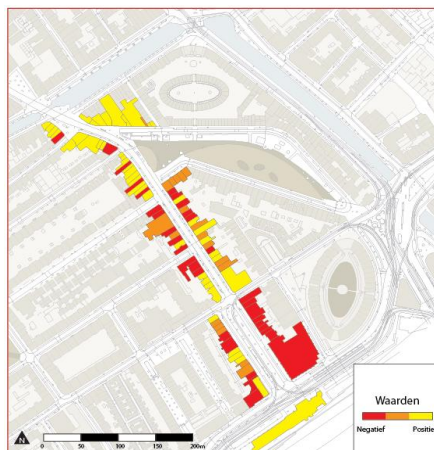


Station Den Haag Holland Spoor: 1 station in de wijk met bovenlokale functie > hoge waarde: **geel**

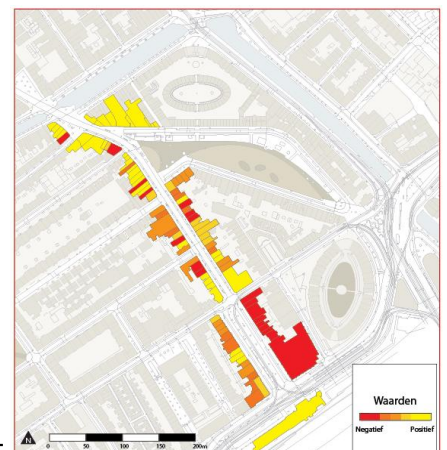
Figuur 1.3 *doelmatigheid* van de panden aan de Stationsstraat en het Stationsplein (gebruikswaarde)



Figuur 1.4 *functionele samenhang* van de panden aan de Stationsstraat en het Stationsplein (gebruikswaarde)



Figuur 1.5 *gebruikswaarde* van de panden aan de Stationsstraat en het Stationsplein (doelmatigheid + functionele samenhang)



Belevingswaarde = diversiteit + identiteit + schoonheid

Belevingswaarde:

*Valt het pand op? Draagt het bij aan de identiteit van de straat/ buurt/ stad? Past het pand in de stedelijke context?*



Stationsweg 83: saaie gevel > lage waarde: **rood**

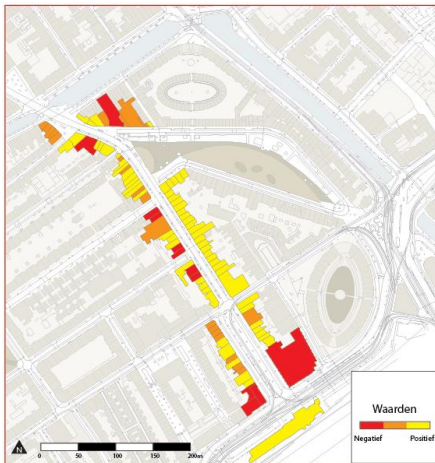


Stationsweg 43: bijzonder, komt meer voor in buurt > ondersteunende waarde: **oranje**



Station Den Haag Holland Spoor: enig in zijn soort > hoge waarde: **geel**

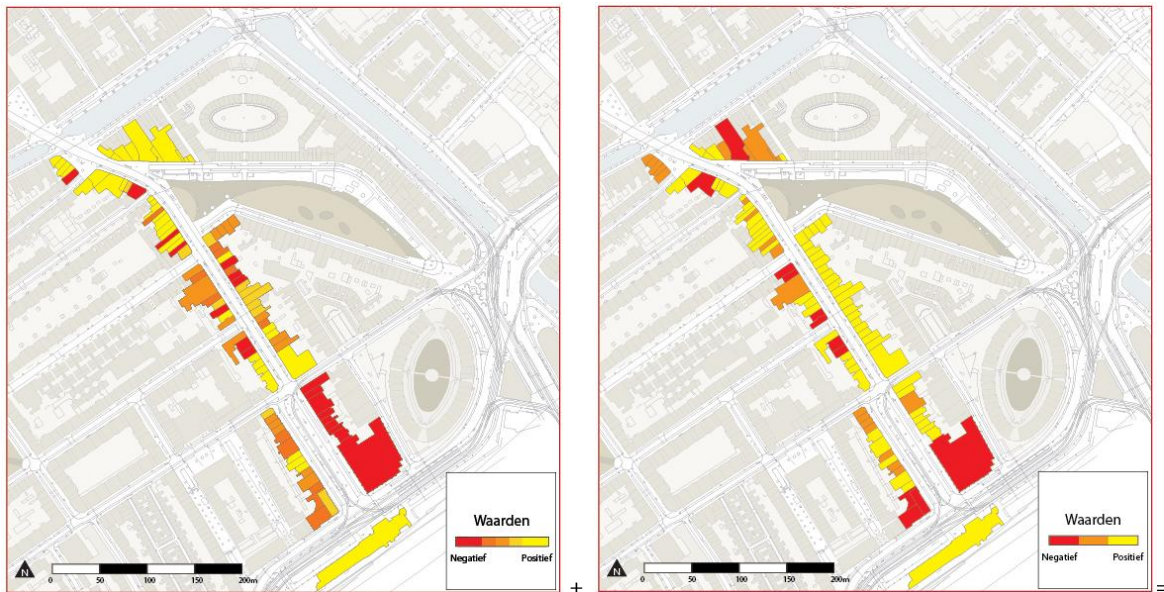
Figuur 1.6 *belevingswaarde* van de panden aan de Stationsstraat en het Stationsplein (diversiteit + identiteit + schoonheid)



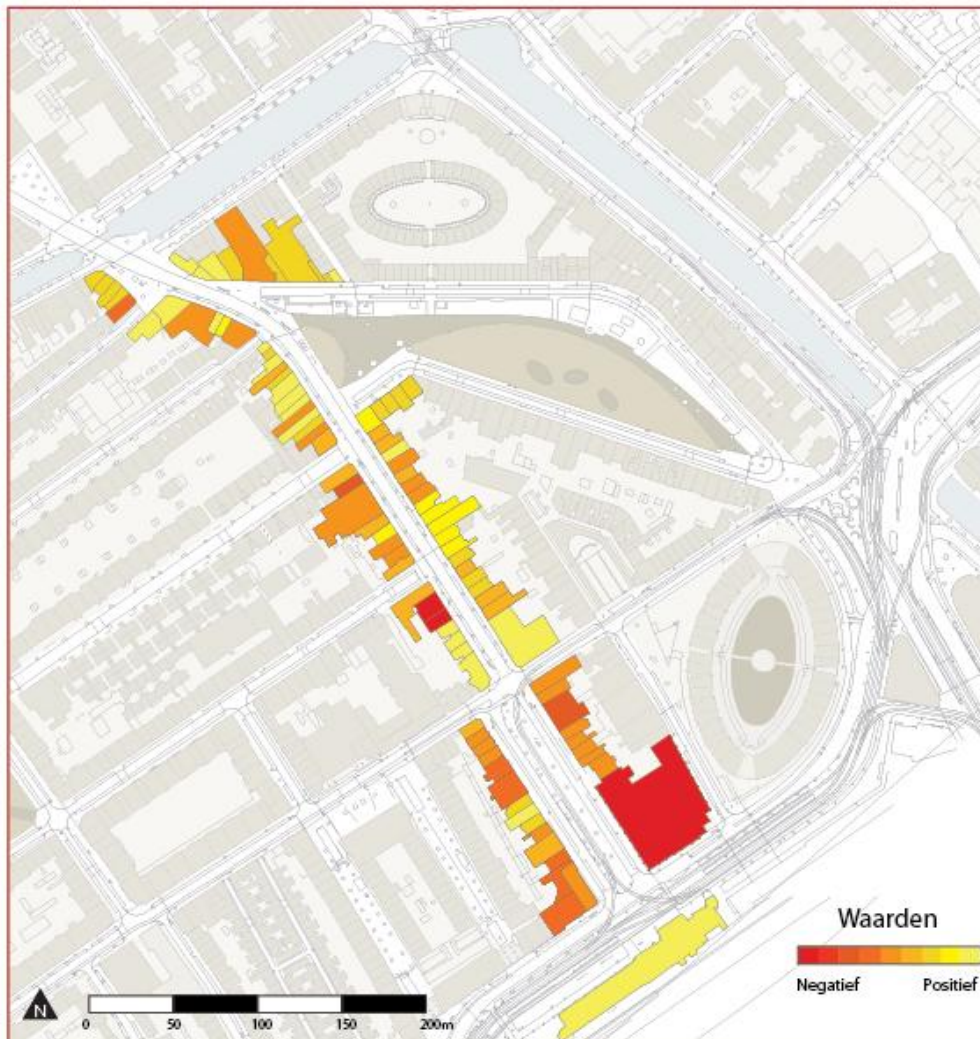


Figuur 1.7

HUDIGE RUIKTELIJKE KWALITEIT = GEBRUIKSWAARDE + BELEVINGSWAARDE  
GEBRUIKSWAARDE + BELEVINGSWAARDE



HUDIGE RUIKTELIJKE KWALITEIT



### 1.5.3 Beschrijvingen van de Gemeente Den Haag en andere experts over de Stationsbuurt

In aanvulling op de observaties ter plaatse is er literatuuronderzoek verricht naar de Stationsbuurt en zijn beleidsdocumenten van de Gemeente Den Haag geanalyseerd. Daarnaast zijn verschillende personen geïnterviewd, zoals stedenbouwkundige mevrouw ir. L. Verhaart, Stedenbouwkundige van de Gemeente Den Haag, de heer drs. C. Jacobs, voormalig voorzitter van de Initiatiefgroep Stationsbuurt en enkele medewerkers van buurtvereniging 'Buurtstation'.

Uit de SWOT-analyse, in 2008 opgesteld door de Gemeente Den Haag, kunnen de sterke en zwakke punten in de *huidige situatie* worden gehaald. De punten uit de SWOT-analyse zijn vervolgens geverifieerd omdat de analyse betrekking heeft op de situatie in 2008. Na verificatie sluiten deze goed aan bij de gebruikswaarde en de belevingswaarde van de ruimtelijke kwaliteit, die ook betrekking hebben op het hier en nu. De kansen en bedreigingen hebben meer betrekking op de *toekomstige situatie* en zullen daarom in hoofdstuk 2, bij het bepalen van de toekomstwaarde van de ruimtelijke kwaliteit, worden behandeld.

Met betrekking tot de *gebruikswaarde* van de Stationsweg als *verbindingsweg* tussen Station Den Haag Hollands Spoor en het centrum van Den Haag, komen de volgende punten naar voren:

- centrale ligging in de stad
- goede bereikbaarheid Haagse Hogeschool voor studenten
- aanwezigheid van een openbaar vervoersknooppunt
- hoge verkeersdruk in de Stationsweg en op het Stationsplein
- onoverzichtelijke, onveilige verkeerssituatie
- fietsers voelen zich onveilig in de Stationsweg
- ontbreken van fietsstroken
- voor voetgangers en fietsers is het gebied onoverzichtelijk en onveilig bij het oversteken
- het is onwenselijk dat fietsers bij drukte de stoep op moeten

Wat betreft de *gebruikswaarde* van de Stationsweg als *verblijfsgebied* in de Stationsbuurt worden de volgende punten naar voren gebracht:

- centrale ligging in de stad
- multiculturele karakter zorgt voor diversiteit aan winkels, horeca- en andere voorzieningen
- woningaanbod is eenzijdig
- verloedering door leegstand van (bedrijfs)panden
- voornamelijk voorzieningen op buurtniveau
- voorzieningen zijn gericht op grote doorstroming
- Huijgenspark is herkenbare open ruimte
- Stationsplein wordt gedomineerd door auto-, bus- en tramverkeer

Ook met betrekking tot de (huidige) *belevingswaarde* is er een puntenlijstje voor de Stationsweg als *verbindingsweg* tussen Station Den Haag Hollands Spoor en het centrum van Den Haag:

- hoge verkeersdruk in de Stationsweg en op het Stationsplein zorgt voor onveilige situaties
- levendige sfeer door studenten

- het Strijkijzer met een hoogte van 130 meter werkt als oriëntatiepunt voor de omgeving
- Station Den Haag Holland Spoor is een rijksmonument
- aanzicht van de bebouwing bestaat uit aaneengesloten gevelwanden in de rooilijn
- er is veel variatie in het gevelbeeld, omdat de panden veelal individueel ontwikkeld zijn
- oriëntatie van de panden is volledig op de straat en het plein gericht
- expressie van de plint is vaak niet uitnodigend

Bij de *belevingswaarde* van de Stationsweg als *verblijfsgebied* in de Stationsbuurt gaat het tot slot om:

- historische karakter van de Stationsbuurt
- bebouwing in de Stationsbuurt heeft veel kwaliteit
- overheersende bouwhoogte: 3 à 4 lagen; belastingkantoren en Strijkijzer vormen uitzondering
- gevels zijn overwegend verticaal van karakter
- traditionele bouwmaterialen, zoals baksteen, stucwerk en hout
- bebouwing uit de jaren '70 (belastingkantoren) sluit niet aan bij het historische karakter
- openbare ruimte heeft zwakke ('stenige') uitstraling
- diverse panden aan het Stationsplein hebben een zwakke uitstraling (verpaupering)
- er is veel langdurige leegstand (bijvoorbeeld Stationsweg 164-166)
- er is veel leegstand boven winkels
- beperkte toegankelijkheid van bovenliggende etages
- parkeerdruk
- illegaal (hinderlijk) parkeren op trottoirs
- problemen met leefbaarheid
- multiculturele karakter
- segregatie
- drugsoverlast
- onveiligheid
- rommel op straat

Figuur 1.8 Compilatie van verschillende problemen in de Stationsbuurt



24-uur camera toezicht



Politie-razzia Station Holland Spoor



Leegstand





Verpaupering Stationsplein



Rommel op straat



Prostitutie in de Geleenstraat



Verkeerschaos op het Stationsplein



Verkeersdrukte in de Stationsweg



Onveilige verkeerssituatie Stationsweg

#### 1.5.4 Matrices

De combinatie van de observatie van de dominante gebruikersgroepen (buurtbewoners, studenten en passanten), de observatie van de ruimte (de Stationsweg) en gesprekken met experts en gebruikers, levert de informatie op, die gebruikt wordt om te komen tot een beschrijving van de (huidige) *gebruikswaarde* en de *belevingswaarde* van de Stationsweg als *verbindingsweg* tussen Station Den Haag Hollands Spoor en het centrum van Den Haag en als *verblijfsgebied* van de Stationsbuurt. Voor de overzichtelijkheid is dit gedaan in de vorm van 2 matrices, waarbij matrix 1 geconcentreerd is op de functie ‘verbindingsweg’ en matrix 2 op de functie ‘verblijfsgebied’.

Matrix 1.1 De Stationsweg als *verbindingsweg* tussen Station Hollands Spoor en het centrum van Den Haag

	GEBRUIKSWAARDE	BELEVINGSWAARDE
BEWONERS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• directe route van en naar het centrum</li> <li>• goede bereikbaarheid met openbaar vervoer (trein, tram, bus)</li> <li>• minder goed bereikbaar per auto (Stationsweg wordt weinig gebruikt als directe route van en naar het centrum)</li> <li>• onoverzichtelijk voor fietsers en wandelaars</li> <li>• goede verbinding van en naar Schiphol (via HS)</li> <li>• aankomstplaats/vertretpunt HSL (via HS)</li> <li>• verkeersopstoppingen door laden en lossen</li> <li>• verkeersopstoppingen door diensten moskee</li> <li>• weinig Nederlandse winkels</li> <li>• veel leegstand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (te) drukke weg</li> <li>• te smal voor tweerichtingsverkeer</li> <li>• 's nachts onveilig</li> <li>• verkeersoverlast bij uitvaartdiensten moskee</li> </ul>
STUDENTEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• directe route van en naar het centrum</li> <li>• goede bereikbaarheid Haagse Hogeschool</li> <li>• goede bereikbaarheid met openbaar vervoer (trein, tram, bus)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (te) veel autoverkeer</li> <li>• onveilig gevoel</li> <li>• rommelig</li> </ul>

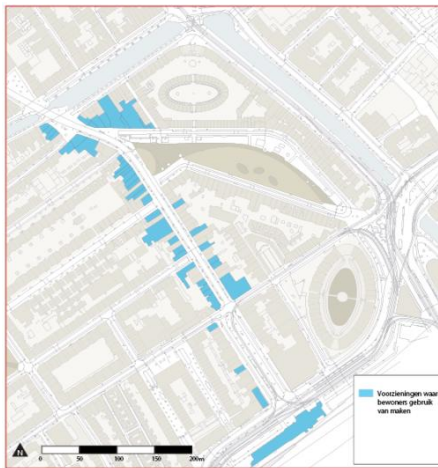
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• weinig tot geen ruimte om te fietsen</li> <li>• weinig fietsenstallingen in de straat</li> <li>• goedkope (allochtone) winkels</li> <li>• weinig Nederlandse winkels</li> <li>• verkeerde branchering</li> <li>• veel leegstand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• verpauperd</li> <li>• weinig verzorgde gevels</li> </ul>
PASSANTEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• goede bereikbaarheid met openbaar vervoer (trein, tram, bus)</li> <li>• snelle tramverbinding naar centrum</li> <li>• weinig voorzieningen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• onaantrekkelijke route richting centrum</li> <li>• veel mensen leven op straat, hebben geen plek</li> <li>• onveilig gevoel</li> <li>• rommelig</li> <li>• veel leegstand geeft verpauperde indruk</li> </ul>

Matrix 1.2 De Stationsweg als *verblijfsgebied* in de Stationsbuurt

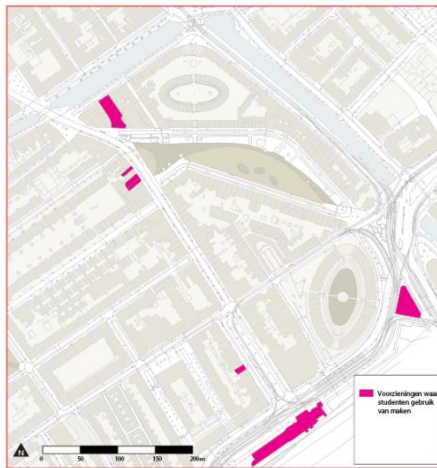
	GEBRUIKSWAARDE	BELEVINGSWAARDE
BEWONERS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• culturele diversiteit</li> <li>• weinig buurtactiviteiten</li> <li>• aanwezigheid moskee El Mouhsinin</li> <li>• parkeren is lastig</li> <li>• parkeren is lastig bij moskee</li> <li>• sluijperverkeer door zijstraten Stationsweg</li> <li>• eentonig winkelaanbod</li> <li>• lage kwaliteit winkelaanbod</li> <li>• ruimte/oppervlak van winkels is beperkt</li> <li>• leegstand boven winkels</li> </ul> <p><b>Meest gebruikte voorzieningen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Huijgenspark</li> <li>- religieuze voorzieningen, w.o. moskee</li> <li>- ontmoetingsplaatsen, ook in de open ruimte</li> <li>- winkels voor dagelijkse boodschappen (veelal multicultureel)</li> <li>- (grotere) supermarkt (Fresh and Snacks)</li> <li>- huisarts</li> <li>- apotheek</li> <li>- buurthuis</li> <li>- pinautomaten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stationsbuurt is levendige wijk, met name ook door de studenten</li> <li>• Stationsweg: <ul style="list-style-type: none"> <li>- (te) drukke weg</li> <li>- heeft monumentale uitstraling</li> <li>- kent langdurige leegstand van panden</li> <li>- heeft te maken met achterstallig onderhoud</li> <li>- heeft enkele 'slechte' panden</li> <li>- kampt met verloedering</li> <li>- heeft een eenzijdig winkelaanbod</li> </ul> </li> <li>• Station Holland Spoor heeft goede uitstraling</li> <li>• Stationsplein heeft te kampen met leegstand</li> <li>• leegstaande belastingkantoren: doorn in het oog</li> <li>• aantal mooie panden aan het Huijgenspark</li> </ul>
STUDENTEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• weinig goedkope restaurants</li> <li>• weinig uitgaansgelegenheden</li> <li>• beperkte benutting van leegstaande ruimte boven winkels</li> <li>• afgezien van het Huijgenspark weinig aantrekkelijk openbaar groen</li> <li>• in de directe nabijheid van de Stationsweg: <ul style="list-style-type: none"> <li>- studentensociëteit Intac aan het Huijgenspark</li> <li>- Het Strijkijzer (studentenwoningen) aan het Rijswijkse Plein</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Meest gebruikte voorzieningen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fietsenstalling</li> <li>- kaartverkoop openbaar vervoer/ reizigers hulp</li> <li>- kiosk op het station met tijdschriften/ijs/snoep</li> <li>- supermarkt voor dagelijkse boodschappen (Fresh and Snacks)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ongezellig</li> <li>• weinig andere studenten op straat, trekken allemaal naar het centrum</li> <li>• 's nachts onveilig</li> <li>• regelmatig politierazzia's, die het onveilige gevoel bevestigen</li> </ul>

<p>PASSANTEN</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• weinig coffeecorners (afgestemd op passanten)</li> <li>• weinig (lunch)cafe's</li> <li>• weinig broodjeszaken</li> <li>• beperkte voorzieningen op Station HS</li> <li>• beperkt aantal hotels en GWK op Stationsplein</li> </ul> <p><b>Meest gebruikte voorzieningen<sup>1</sup>:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- hotels</li> <li>- kaartverkoop openbaar vervoer/ reizigers hulp</li> <li>- fietsenstallingen</li> <li>- pinautomaten</li> <li>- kiosk met tijdschriften/ijs/snoep</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Saai</li> <li>• eentonig winkelaanbod</li> <li>• merendeels allochtone winkels</li> <li>• onveilig gevoel</li> <li>• Stationsplein maakt rommelige indruk</li> <li>• Huijgensplein heeft potentie</li> </ul>
------------------	---	---

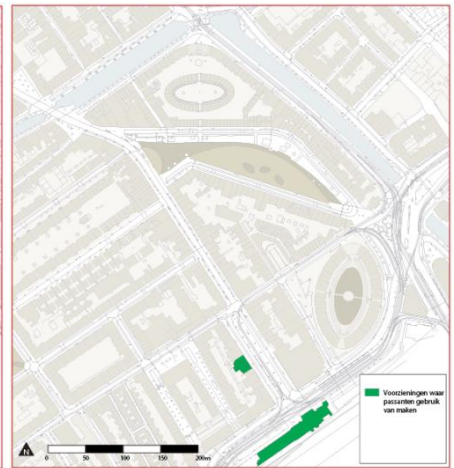
Figuur 1.9 Voorzieningen waar buurtbewoners gebruik van maken



Figuur 1.10 Voorzieningen waar studenten gebruik van maken

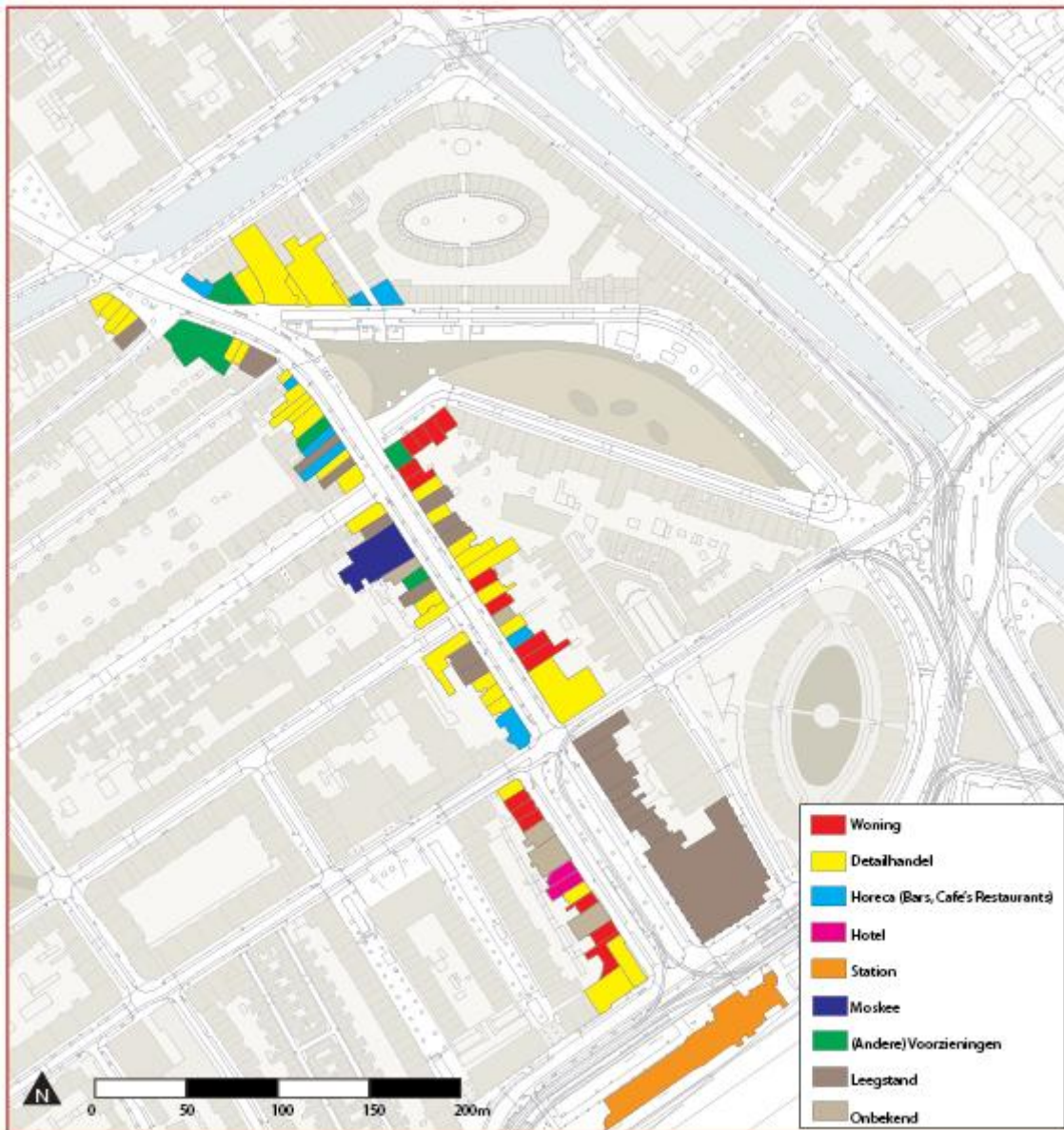


Figuur 1.11 Voorzieningen waar passanten gebruik van maken



<sup>1</sup> Jaarsma, 2009

Figuur 1.12 Categorieën voorzieningen Stationsweg



Bron: Auteur



Figuur 1.13 Ruimtelijke problemen: weinig groen



Bron: Auteur

Figuur 1.14 Ruimtelijke problemen: verkeersproblemen en –chaos, geen goede bereikbaarheid



Bron: Auteur

## 1.6 Conclusie

De drie dominante gebruikersgroepen van de Stationsbuurt (buurtbewoners, studenten en passanten) geven aan een gevoel van onveiligheid te ervaren en vinden de sfeer en de leefbaarheid van de wijk niet optimaal. De vele leegstaande panden zijn een ‘doorn in het oog’ en de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van de Stationsbuurt en de Stationsweg dienen te worden verbeterd. Deze conclusies zijn ook op te tekenen uit beleidsdocumenten van de Gemeente Den Haag en interviews met experts uit de praktijk.

Pluspunten van de Stationsweg zijn: de centrale ligging in de nabijheid van het centrum van Den Haag, het openbaar vervoersknooppunt Den Haag Holland Spoor en de aanwezigheid van veel oude, karakteristieke panden, die uiteraard over veel ruimtelijke kwaliteit beschikken. Deze panden dienen te worden behouden en spelen een prominente rol in de visie voor de Stationsweg. Ook de aanwezigheid van studenten kan als een pluspunt worden gezien.

Minpunt zijn de panden of clusters van panden, die op dit moment een ruimtelijke kwaliteit hebben, die als ‘onvoldoende’ kan worden omschreven. Deze (clusters van) panden dragen niet bij aan een positief imago van de Stationsweg en dienen opgeknapt te worden, of wanneer dit om wat voor reden dan ook (bijna) onmogelijk is, te worden gesloopt en vervangen door (historiserende) nieuwbouw.

## Hoofdstuk 2. Natuurlijke wijkvernieuwing





## Inleiding

In deze masterthesis is gekozen om de strategie van ‘natuurlijke wijkvernieuwing’ toe te passen. In paragraaf 2.1 wordt allereerst ingegaan op de essentie van deze strategie. In paragraaf 2.2 wordt vervolgens gekeken hoe de strategie een bijdrage kan leveren aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. In paragraaf 2.3 worden daarna de belangrijkste principes en uitgangspunten van de strategie toegepast op de Stationsbuurt en de Stationsweg.

Uit de behandeling van deelvraag 1 (zie Deel II, hoofdstuk 1: *Hoe kan de ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg - als verbindingsweg tussen het centrum van Den Haag en Station Den Haag Holland Spoor en als verblijfsgebied van de Stationsbuurt - worden gedefinieerd?*) is gebleken, dat het begrip ‘ruimtelijke kwaliteit’ de optelsom is van de gebruikswaarde, de belevingswaarde en de toekomstwaarde. In hoofdstuk 1 zijn de gebruikswaarde en de belevingswaarde uitgewerkt, die beide betrekking hebben op de *huidige* ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg.

De *toekomstwaarde* komt in dit hoofdstuk aan de orde en wel in paragraaf 2.4, waar de *gewenste* ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg wordt besproken. In paragraaf 2.5 tot slot wordt ingegaan op het proces van het bereiken van een hogere mate van ruimtelijke kwaliteit: wie zijn de actoren, wat is hun rol en wanneer is het ‘project’ geslaagd?

Het hoofdstuk wordt in paragraaf 2.6 afgesloten met een samenvattende conclusie, waarbij antwoord is gegeven op deelvraag 2 van deze thesis: *‘Op welke manier kan het toepassen van de strategie ‘natuurlijke wijkvernieuwing’ een bijdrage leveren aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg?’*

## 2.1 Wat is natuurlijke wijkvernieuwing?

In deze masterthesis is gekozen om de strategie van ‘natuurlijke wijkvernieuwing’ toe te passen. De basis van deze strategie is gelegd in het essay ‘N7 Natuurlijke wijkvernieuwing’ door Arts, Beernink, Beijer en Buijs (KEI, 2010). Zij stellen, dat in wijken waarin de vernieuwing zich gezien de aard van de problematiek nooit zal kunnen beperken tot een eenmalige operatie, het voor de hand ligt een meer natuurlijke en procesmatige aanpak toe te passen. Trefwoorden bij natuurlijke wijkvernieuwing zijn onder meer: het ontbreken van een begin en eind, het gelijk op lopen van denken (strategische visies voor de toekomst) en doen (concrete verbeterprojecten) en veel ruimte voor spontane initiatieven van onderaf ([www.natuurlijkewijkvernieuwing.nl](http://www.natuurlijkewijkvernieuwing.nl), 2012).

Natuurlijke wijkvernieuwing kan de stedelijke vernieuwing sneller doen laten verlopen, maar dat hoeft niet; evengoed kan een flexibele en geleidelijke aanpak nodig zijn (Arts, Beernink, Beijer en Buijs (KEI, 2010)). Natuurlijke wijkvernieuwing gaat uit van het perspectief van de wijk, met haar eigen kansen, behoeften en problemen. Dit kan worden beschouwd als de *essentie: niet de stedelijke doelstellingen en programma's staan centraal* (en hoe die naar de wijk worden vertaald), *maar de wijk zelf* ([www.natuurlijkewijkvernieuwing.nl](http://www.natuurlijkewijkvernieuwing.nl), 2012). Stedelijke vernieuwing moet gezien worden als een continu proces, waarbij de vernieuwingsplannen ruimte moeten bieden aan verandering en inspelen op vragen van bewoners, ondernemers en andere gebruikers (Stouten, 2010).

Ook Jane Jacobs pleitte decennia geleden al sterk voor de ‘natuurlijke’ ontwikkeling van oude stadswijken. De grote overeenkomst vanuit Jacobs’ denkwijze met natuurlijke wijkvernieuwing is de gedachte, dat een sterk overheidsingrijpen in oude stadswijken meestal tot een negatief resultaat leidt. In haar boek ‘Death & Life of Great American Cities’ uit 1961 rekende ze af met de geldende visie op moderne stadsontwikkeling en pleitte voor herstel in oude glorie van stadswijken en de sociale intimiteit en controle van stoep en straat.

Een grootschalige aanpak van complete wijken lijkt niet meer van deze tijd. Kleinschalige interventies, rekeninghoudend met de bestaande kwaliteiten van een wijk, lijken een meer realistische oplossing om problemen in een wijk aan te pakken. Teisman geeft in een conferentie over ‘Stedenbouw als veranderkracht’ aan, dat er zich implementatieproblemen kunnen voordoen in de gangbare wijkvernieuwing en stelt zichzelf de vraag: ‘Hoe weet je of jouw oplossing wel het echte probleem aanpakt?’ (AIR et al., 2011). Reitsema geeft in deze zelfde conferentie aan de hand van het voorbeeld Wieringerrandmeer weer, dat dit plan veel geld heeft gekost en dat dit voor vele jaren allerlei andere initiatieven onmogelijk heeft gemaakt, louter en alleen omdat het plan er lag. ‘Als het plan weg is, komt het gebied in beweging’ (AIR et al., 2011).

In de paragrafen 2.1.1 en 2.1.2 wordt nader ingegaan op de essenties van ‘gangbare’ en ‘natuurlijke’ wijkvernieuwing. Hier wordt uitvoerig bij stil gestaan, omdat de keuze in deze masterthesis voor ‘natuurlijke wijkvernieuwing’ in hoge mate bepalend is voor de uitkomsten van het onderzoek.

### 2.1.1 Gangbare wijkvernieuwing

Onder *'gangbare wijkvernieuwing'* wordt verstaan: 'de inzet van publieke en private partijen via fysiekruimtelijke, sociale en economische programma's en projecten met als doel vitale en leefbare wijken te bewerkstelligen voor huidige en toekomstige bewoners' (Borm, 2011, p14).

Een voorbeeld van 'gangbare wijkvernieuwing' is het al eerder beschreven Krachtwijken-beleid. Daarin speelt het emancipatoire karakter van de stad een belangrijke rol, waarmee de stad van binnenuit en van onderaf gerevitaliseerd moet worden (Borm, 2011). De Nota Stedelijke Vernieuwing stelt het 'aantrekken en vasthouden van huishoudens met midden- en hogere inkomens' centraal. Zoals al eerder vermeld, ligt de focus hierbij op de thema's 'wonen, werken, leren, integreren en veiligheid'.

De hoofddoelstelling van het 'Kracht'-plan was om de veertig wijken in acht tot tien jaar om te vormen tot vitale woon-, werk- leer- en leefomgevingen, waar het niet alleen prettig is om te wonen, maar waarin mensen ook betrokken zijn bij de samenleving, een perspectief hebben op 'sociale stijging', participeren in de arbeidsmarkt en - met hun uiteenlopende etnische en levensbeschouwelijke achtergronden - de bereidheid hebben om elkaar als mede-eigenaren van de wijk of de buurt te accepteren (VROM, 2007).

De Visitatiecommissie Wijkaanpak heeft hierop, naar aanleiding van een bezoek aan de veertig wijken in 2010 (3 jaar na de opstelling van het plan), het volgende aangemerkt: *"Wij vragen ons af, of - gelet op het specifieke karakter van de bevolkingssamenstelling van een wijk - dit streven in de praktijk feitelijk niet onmogelijk is, en daarmee ook demotiverend kan werken, als het niet wordt gehaald. Iedere wijk heeft zijn eigen profiel, tempo, problematiek en positie binnen een stad. Dit vraagt om differentiatie in termen van sociaaleconomische doelstellingen, maatschappelijke partners die 'leading' zijn en een heldere organisatievorm"* (Visitatiecommissie Wijkaanpak, 2011).

Voorts merkte zij op: *"Wat betreft het beeld voor de toekomst, is het zaak zowel 'cijfermatig' te toetsen ('meten en weten' waar de achterstanden in de wijk zitten), als ook het zogenaamde DNA van de wijk hierbij te betrekken; kijken waar de kracht van de wijk zit. Op basis van deze analyse ("Wat is het uitgangspunt, hoe zit de wijk in elkaar, hoe is de beleving van bewoners qua prioriteiten, wat zijn werkzame mechanismen, wat kan de wijk verder brengen?") kunnen vervolgens per wijk speerpunten worden benoemd"* (Visitatiecommissie Wijkaanpak, 2011).

Na 2011 zijn er geen extra financiële middelen meer door het Rijk beschikbaar gesteld. Ook de zogenaamde 'Vogelaargelden' (bijdragen van alle woningcorporaties in den lande aan de woningcorporaties in de veertig krachtwijken) krijgen geen vervolg. Dat betekent echter niet, dat de wijkaanpak stil is komen te liggen. De betrokken partijen (gemeenten en woningcorporaties) hebben aangegeven met de verstevigde samenwerking, de gezamenlijke heroriëntatie, de nieuwe initiatieven, het investeren in de kwaliteit van medewerkers in de wijk en het meer wijkgerichte (vraag-gestuurde) werken door te willen gaan (Borm, 2011).

Samenvattend kan gesteld worden dat de gangbare wijkvernieuwing en in het bijzonder de aanpak van de 'Krachtwijken' wordt gekenmerkt door de volgende elementen (zie figuur 2.1):

Figuur 2.1 Kenmerken 'gangbare wijkvernieuwing'

<b>Gangbare wijkvernieuwing</b>	
<i>Kenmerken gangbare wijkvernieuwing</i>	
<b>Perspectief</b>	
-	Streefbeeld is het stedelijke gemiddelde
-	Streefbeeld is gemengde wijken
-	Realisatie is samenwerking met betrokkenen
<b>Opgavebepaling</b>	
-	Opgavebepaling van fysieke component: Nadruk ligt op de toepassing van plannen in wijken
-	Opgavebepaling van fysieke component: Veelal blauwdruk-denken
<b>Rol van partijen in de wijk</b>	
-	Bewoners doen met name mee in de uitvoering
-	Gemeente en coöperatie: naast traditionele rol geldt voor sociale en economische programma's: Verschuiving naar stimuleren , faciliteren en kader stellen. Voor de fysieke opgave geldt: opdrachtgever, regisseur
<b>Methoden van werken</b>	
-	Zowel grootschalige als kleinschalige ingrepen
-	Programma- en projectaanpak
-	Sociaal kortcyclisch; fysieke opgave lange termijn
-	Aanwezigheid in frontlijn. Sturing via beleid
-	Monitoring

Bron: Borm, 2011

### 2.1.2 Natuurlijke wijkvernieuwing

Een eenduidige definitie van '*natuurlijke wijkvernieuwing*' is er niet. KEI omschrijft het begrip als volgt: "De natuurlijke wijkvernieuwing is een meer geleidelijke vorm van vernieuwing, waarbij partijen werken vanuit de behoefte van de wijk zelf en zich niet zozeer richten op stedelijke gemiddelden, waarbij denken en doen samen op gaan en waarbij ruimte is voor initiatieven uit de wijk. Deze werkwijze geeft niet altijd versnelling, maar wel flexibiliteit en geleidelijkheid" (KEI, 2010).

Op de website [www.natuurlijkewijkvernieuwing.nl](http://www.natuurlijkewijkvernieuwing.nl) staat het begrip 'natuurlijke wijkvernieuwing' als volgt omschreven: "Natuurlijke wijkvernieuwing is een brede en diffuse beweging, die een alternatief biedt voor de planmatige en veelal grootschalige vorm van stedelijke vernieuwing, die in Nederland nog steeds de overhand heeft" ([www.natuurlijkewijkvernieuwing.nl](http://www.natuurlijkewijkvernieuwing.nl), 2012). De website verwijst voor de contouren en uitgangspunten van het begrip naar de publicatie van KEI (2010). In deze masterthesis wordt bij het begrip 'natuurlijke wijkvernieuwing' uitgegaan van de omschrijving, zoals KEI het in haar publicatie omschrijft.

Natuurlijke wijkvernieuwing is een nieuwe, meer geleidelijke vorm van stedelijke vernieuwing. De natuurlijke, of organische wijkvernieuwing kent als belangrijkste principes (Stipo, 2012):

- het vernieuwingsproces verloopt op een meer natuurlijke of organische wijze (in plaats van planmatig via een eenmalige en vaak grootschalige sloop-nieuwbouw), waardoor de vernieuwing beter aansluit op de eigen ontwikkeling van de wijk van binnenuit;
- beheer en ontwikkeling worden samen genomen; beheer wordt met zijn structurele aandacht en investeringsstromen ingezet als belangrijk ontwikkelinstrument (in plaats van als gescheiden wereld te worden behandeld);
- het aanboren van de kracht en de eigen investeringen van bewoners komt meer centraal te staan (in plaats van consultatie of een gescheiden traject van participatie), ook dit past bij een ontwikkeling die meer van binnenuit wordt georganiseerd.

De stedelijke vernieuwing wordt niet beschouwd als een project, maar als een voortdurende ontwikkeling. Stipo geeft aan dat, vanwege de dynamiek van een wijk door de jaren heen, het zinvoller is om mee te bewegen met een wijk en toe te werken naar een duidelijke stip aan de horizon, in plaats van het in detail vastleggen van een bepaalde route (Stipo, 2012).

Volgens hen heeft 'natuurlijke wijkvernieuwing' de volgende kenmerken:

*Proces:* het inzicht, dat wijkontwikkeling in eerste instantie een proces is, dat op onderdelen (thema's en gebieden) een projectmatige invulling krijgt;

*Streefbeeld:* het proces wordt opgezet op basis van een goed omschreven streefbeeld, ofwel: 'Waar staat de wijk over 15 tot 20 jaar?', inclusief context en positionering ten opzichte van andere gebieden. Essentieel is ook de vraag, welke rol het gebied speelt bij het versterken van de stad;

*Interdisciplinair:* niet alleen 'fysieke ruimte': ook maatschappelijk stijging, wijkeconomie en culturele interventies vallen onder 'natuurlijke wijkvernieuwing';

*Meerjarige programma's:* op basis van het streefbeeld wordt een aantal meerjarige programma's opgesteld, die een aantoonbare of aannemelijke bijdrage gaan leveren aan de realisatie van het streefbeeld, ofwel: 'Wat is nodig om de situatie van de wijk over 15 tot 20 jaar te bereiken?';

*Programmasturing:* sturing op de meerjarige programma's gebeurt op basis van monitoring van gewenste (maatschappelijke) effecten en niet op behaalde projectresultaten;

*Kortlopende projecten:* de uitvoering van de meerjarige programma's gebeurt in kortlopende projecten en activiteiten, variërend van 2 tot 4 á 5 jaar;

*Flexibiliteit en transparantie:* binnen de meerjarige programma's wordt flexibel, maar transparant omgegaan met de keuze voor de kortlopende projecten en activiteiten;

*Beheer samen met*

*ontwikkeling:*

het inzicht, dat binnen het proces van ‘natuurlijke wijkvernieuwing’ geen strikt onderscheid tussen beheersactiviteiten en ontwikkelingsprojecten bestaat;

*Geen meerjarige*

*planmatige aanpak:*

het inzicht, dat veranderende omstandigheden en de uitvoering van projecten en activiteiten op hun beurt ook de wijkontwikkeling beïnvloeden en dat dit nadrukkelijk een rol speelt in de keuze van de volgende projecten en activiteiten, ofwel: ‘het werken met een meerjarige planmatige aanpak (of projectstructuur)’ wordt losgelaten;

*Co-makers:*

het inzicht, dat ‘natuurlijke wijkvernieuwing’ de kans biedt aan andere partijen dan gemeente en woningcorporaties om hun bijdrage te leveren aan het realiseren van het streefbeeld, volgens het principe van co-makers;

*Ruimte voor toe-*

*komstige innovaties:*

gedurende het langjarige proces van ‘natuurlijke wijkvernieuwing’ ontstaan nieuwe kennis en inzichten, die alle betrokken partijen (co-makers) kunnen helpen ook in de toekomst heldere en scherpe keuzes te maken, ofwel: ‘er is voldoende ruimte voor vernieuwingen, die cruciaal kunnen zijn voor de wijkontwikkeling’;

*Ruimte voor*

*tijdelijkheid:*

het meerjarige proces van ‘natuurlijke wijkvernieuwing’ biedt alle kansen om gebruik te maken van tijdelijke projecten en activiteiten, ofwel: ‘experimenten van de tussentijd’.

Natuurlijke wijkvernieuwing gaat volgens Borm (2011) uit van de volgende twee uitgangspunten:

1. het karakter van de wijk en het sociaal weefsel dienen zoveel mogelijk behouden te blijven;
2. de opgave wordt bepaald aan de hand van wens- en streefbeelden.

Deze uitgangspunten worden hierna verder uitgediept en toegelicht.

### 2.1.3 Het karakter en het sociaal weefsel van de wijk

Wanneer wordt geconstateerd dat een wijk niet naar behoren functioneert, worden er veelal elementen benoemd, die aantonen dat een wijk *minder dan gemiddeld* presteert. Vervolgens worden dan doelstellingen geformuleerd, waarmee de betreffende wijk naar het gewenste gemiddelde kan worden toe ontwikkeld. In de ‘natuurlijke wijkvernieuwing’ wordt afstand gedaan van deze benadering. Het gemiddelde wordt hier niet als uitgangspunt genomen, maar de kracht van de eigen identiteit van een wijk is leidend. Het streven naar aanpassing aan het gemiddelde kan afbreuk doen aan de wel aanwezige kwaliteiten van een wijk en bovendien is het gemiddelde niet altijd haalbaar (Borm, 2011).

Bij ‘natuurlijke wijkvernieuwing’ wordt de wijk zelf dus als uitgangspunt genomen. Er wordt vanuit de wijk gekeken naar de personen die er wonen en werken, en wat voor hen de gevolgen van wijkvernieuwing kunnen zijn. Voor individuele bewoners in achterstandswijken dient stijging op de ‘sociale ladder’ een reëel perspectief te zijn, maar voor de wijk als geheel hoeft dat niet zo te zijn. Een wijk kan bijvoorbeeld als

emancipatiemachine voor de stad werken en op die manier een waardevolle positie in de stad hebben. De positie van een wijk in de stedelijke context ('netwerk') is dus wel belangrijk, maar ondergeschikt aan het behoud en de versterking van de eigen identiteit (Borm, 2011).

In de gedachtegang van de 'natuurlijke wijkvernieuwing' is het verder van belang, dat de unieke kenmerken van een wijk een rol spelen in het bepalen van de keuzes voor de toekomst van die wijk.

Juist om het karakter en het sociale weefsel in een wijk niet te al veel te verstoren, worden bij voorkeur geen grootschalige ingrepen in de wijk uitgevoerd, maar wordt uitgegaan van een groot aantal gerichte, kleinschalige ingrepen (Borm, 2011). Het idee hierachter is dat er verschillende initiatieven, afkomstig van professionele organisaties of van de wijkbewoners zelf, kunnen worden 'uitgetest' in de wijk, zonder dat dit meteen leidt tot onomkeerbare en onherstelbare situaties. Er kan daarbij adequaat worden ingespeeld op kansen en problemen, die zich tijdens het proces voordoen. 'Experimenteren' wordt gezien als een belangrijk instrument, waarbij op kleine schaal wordt bekeken wat werkt en wat niet. Voor de fysieke ruimte betekent dit, dat er strategische plekken worden aangewezen die prioriteit krijgen vanwege urgentie en/of kansen ('opportunity's') die er liggen. Dit wordt 'archipunctuur' genoemd (Borm, 2011).

#### **2.1.4 Opgave bepalen aan de hand van wens- en streefbeelden**

In de 'natuurlijke wijkontwikkeling' wordt niet uitgegaan van een vastomlijnd stedenbouwkundig plan of ontwerp (waarin het gehele programma gedetailleerd is opgenomen), maar van wens- en streefbeelden, die een idee geven waar de wijk over 15 tot 20 jaar ongeveer zal staan. Daarnaast worden er sociale, economische en fysieke veranderingsaspecten benoemd, die ook verwezenlijkt moeten worden om tot het gewenste resultaat te komen.

Belangrijk is, dat er een grondige analyse van de wijk wordt gemaakt: welke processen, ontwikkelingen en trends zijn er gaande? Om dit te inventariseren, dienen statistische gegevens verzameld en geanalyseerd te worden en kennis en informatie vanuit de wijk zelf te worden opgediept. De bewoners en gebruikers staan hierbij centraal (Borm, 2011). Op deze wijze kan er nauwgezet worden ingespeeld op de kansen en de problemen van de wijk, hetgeen de draagkracht van plannen in het algemeen vergroot. Samenvattend kan er gesteld worden dat de natuurlijke wijkvernieuwing wordt gekenmerkt door de volgende elementen (zie figuur 2.2):

Figuur 2.2 Kenmerken 'natuurlijke wijkvernieuwing'

<b>Natuurlijke wijkvernieuwing</b>
<i>Theoretische kenmerken natuurlijke wijkvernieuwing</i>
<b>Perspectief</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Nadruk op behoud karakter en sociaal weefsel</li><li>- Uitgangspunt is behoefte van de wijk</li><li>- Realisatie in samenwerking met betrokkenen</li></ul>
<b>Opgavebepaling</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Opgavebepaling met benutting van kennis van de wijk</li><li>- Opgavebepaling aan de hand van streefbeelden</li></ul>
<b>Rol van partijen in de wijk</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Bewoners sturen mee op beleid en uitvoering</li><li>- Gemeente en coöperatie: naast traditionele rol verschuiving naar stimuleren, faciliteren en kaders stellen</li></ul>
<b>Methoden van werken</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Kleinschalig ingrijpen</li><li>- Nadruk op uitvoering (de theorie ontwikkeld zich in de praktijk) van groot aantal kleinschalige projecten</li><li>- Experimenteren</li><li>- Archipunctuur</li><li>- Monitoring</li></ul>

Bron: Borm, 2011

## Conclusie

In de onderstaande tabel zijn de belangrijkste kenmerken van de gangbare en de natuurlijke wijkvernieuwing nogmaals naast elkaar gezet (zie figuur 2.3).



Figuur 2.3 kenmerken 'gangbare' en 'natuurlijke wijkvernieuwing'

Gangbare wijkvernieuwing	Natuurlijke wijkvernieuwing
<i>Kenmerken gangbare wijkvernieuwing</i>	<i>Theoretische kenmerken natuurlijke wijkvernieuwing</i>
<b>Perspectief</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Streefbeeld is het stedelijke gemiddelde</li> <li>- Streefbeeld is gemengde wijken</li> <li>- Realisatie is samenwerking met betrokkenen</li> </ul>	<b>Perspectief</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nadruk op behoud karakter en sociaal weefsel</li> <li>- Uitgangspunt is behoefte van de wijk</li> <li>- Realisatie in samenwerking met betrokkenen</li> </ul>
<b>Opgavebepaling</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Opgavebepaling van fysieke component: Nadruk ligt op de toepassing van plannen in wijken</li> <li>- Opgavebepaling van fysieke component: Veelal blauwdruk-denken</li> </ul>	<b>Opgavebepaling</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Opgavebepaling met benutting van kennis van de wijk</li> <li>- Opgavebepaling aan de hand van streefbeelden</li> </ul>
<b>Rol van partijen in de wijk</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bewoners doen met name mee in de uitvoering</li> <li>- Gemeente en coöperatie: naast traditionele rol geldt voor sociale en economische programma's: Verschuiving naar stimuleren, faciliteren en kader stellen. Voor de fysieke opgave geldt: opdrachtgever, regisseur</li> </ul>	<b>Rol van partijen in de wijk</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bewoners sturen mee op beleid en uitvoering</li> <li>- Gemeente en coöperatie: naast traditionele rol verschuiving naar stimuleren, faciliteren en kaders stellen</li> </ul>
<b>Methoden van werken</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zowel grootschalige als kleinschalige ingrepen</li> <li>- Programma- en projectaanpak</li> <li>- Sociaal kortcyclisch; fysieke opgave lange termijn</li> <li>- Aanwezigheid in frontlijn. Sturing via beleid</li> <li>- Monitoring</li> </ul>	<b>Methoden van werken</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kleinschalig ingrijpen</li> <li>- Nadruk op uitvoering (de theorie ontwikkeld zich in de praktijk) van groot aantal kleinschalige projecten</li> <li>- Experimenteren</li> <li>- Archipunctuur</li> <li>- Monitoring</li> </ul>

Bron: Borm, 2011

Omdat beide 'vernieuwings'-begrippen niet 100% eenduidig zijn door definitie- en accentverschillen, volgt hierna volledigheidshalve ook nog het verschillenoverzicht van Stipo (2012):

Figuur 2.4 Verschillen gangbare en natuurlijke wijkvernieuwing

Gangbare wijkvernieuwing Planmatige, eenmalige	Natuurlijke wijkvernieuwing Continue
- Wijkvernieuwing heeft een duidelijk begin en werkt lineair naar een duidelijk einde	- Wijkvernieuwing verloopt cyclisch via deelprojecten en deelprocessen en heeft een open einde
- Wijkvernieuwing moet sneller	- Wijkvernieuwing kan sneller, maar pas het tempo aan aan de wijk en aan de stad
- Wijkvernieuwing moet toewerken naar een gemiddelde	- Wijkvernieuwing moet toewerken naar een duidelijk profiel, dat altijd zal afwijken van het gemiddelde
- Wijkvernieuwing moet integraal, sociaal en fysiek in evenwicht zijn	- Wijkvernieuwing durft vooral die dingen sectoraal te doen die nodig zijn, zolang de samenhang maar niet verloren gaat
- Wijkvernieuwing is een blauwdruk	- Wijkvernieuwing is een perspectief, dat door improvisaties wordt waargemaakt (witdrukplanning)
- Wijkvernieuwing vraagt om een gedegen sturing	- Wijkvernieuwing vraagt om een zorgvuldige samenwerking
- Wijkvernieuwers weten precies wat ze willen	- Wijkvernieuwers stellen zich kwetsbaar op en zoeken op transparante wijze samen met anderen naar de juiste koers en oplossingen

Bron: Stipo, 2012

## 2.2 Hoe kan de strategie ‘natuurlijke wijkvernieuwing’ een bijdrage leveren aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit?

Het doel van de inzet van de strategie ‘natuurlijke wijkvernieuwing’ is, dat vitale en leefbare wijken worden gerealiseerd voor huidige en toekomstige bewoners (Borm, 2011). De strategie gaat uit van een meer geleidelijke vorm van vernieuwing, waarbij partijen werken vanuit de behoefte van de wijk zelf en zich niet zozeer richten op stedelijke gemiddelden (KEI, 2010).

Natuurlijke wijkvernieuwing gaat uit van het *perspectief van de wijk*, met haar eigen kansen, behoeften en problemen. Dit kan worden beschouwd als de essentie: niet de stedelijke doelstellingen en programma’s staan centraal (en hoe die naar de wijk worden vertaald), maar de wijk zelf ([www.natuurlijkewijkvernieuwing.nl](http://www.natuurlijkewijkvernieuwing.nl), 2012).

*Ruimtelijke kwaliteit* kan worden gezien als een eigenschap of een set van eigenschappen van een project of een gebied. Deze eigenschappen worden eveneens toegekend door de gebruikers van het gebied. Ook VROMraad is van mening, dat de invulling van het begrip ‘kwaliteit’ tot stand komt in het proces van wisselwerking met de betrokkenen zelf. Het is aan te bevelen om direct betrokkenen in te zetten bij het bepalen van de huidige gebruiks- en belevingswaarde, zodat het *draagvlak* voor een plan wordt vergroot. VROMraad benadrukt wel, dat de politiek uiteindelijk nodig is om de belangen onderling af te wegen en om keuzes te maken (VROMraad, 2011). Wat men onder ‘ruimtelijke kwaliteit’ verstaat, hangt dus af van wie ‘de gebruikers’ van de ruimte zijn en in welke omgeving zij verkeren (Provincie Utrecht, 2012).

De huidige gebruiks- en belevingswaarde van een gebied, zoals ervaren door de gebruikers, bepalen dus in hoge mate de richting waarin gewerkt dient te worden om de ruimtelijke kwaliteit te vergroten: hun mening is ‘leading’. De grootschalige aanpak van een complete wijk is inmiddels achterhaald: kleinschaligere interventies, waarbij rekening wordt gehouden met de bestaande kwaliteiten (de gebruiks- en de belevingswaarde) van een wijk, lijken een meer realistische oplossing om problemen in een wijk aan te pakken.

Natuurlijke wijkvernieuwing gaat uit van een meer geleidelijke vorm van vernieuwing. Het vernieuwingsproces verloopt op een natuurlijke of organische wijze (in plaats van planmatig via een eenmalige en vaak grootschalige sloop-nieuwbouw). Door deze aanpak sluit de vernieuwing beter aan op de eigen ontwikkeling van de wijk van binnenuit (Stipo, 2012). Stapsgewijs, middels kleine interventies, wordt geprobeerd de ruimtelijke kwaliteit op een locatie te verbeteren. In het proces zit ruimte voor tijdelijkheid en experimenten (‘uitproberen’). Dit houdt in, dat wanneer een project niet goed wordt gewaardeerd door de bewoners, en dus niet slaagt, het kan worden beëindigd, waarna er eventueel gestart kan worden met een nieuw project. ‘Natuurlijke wijkvernieuwing’ en ‘vergroting van de ruimtelijke kwaliteit’ zijn ‘proces’-begrippen; het proces duurt vaak jaren (15 tot 20 jaar is geen uitzondering). Dit houdt verband met het karakter van ‘beleving’, een belangrijke kernwaarde bij de ruimtelijke kwaliteit, die ook niet van vandaag op morgen verandert en moet ‘rijpen’.

## 2.3 Natuurlijke wijkvernieuwing met betrekking tot de Stationsbuurt en de Stationsweg

In paragraaf 2.1 is beschreven wat de strategie ‘natuurlijke wijkvernieuwing’ precies inhoudt en wat de belangrijkste principes en uitgangspunten zijn. Aan de hand van die principes en uitgangspunten wordt in deze paragraaf bekeken, hoe ‘natuurlijke wijkvernieuwing’ kan worden toegepast op de Stationsbuurt en de Stationsweg.

### *Proces*

De visie is om de Stationsweg als startpunt van ‘natuurlijke wijkvernieuwing’ in de Stationsbuurt van Den Haag te laten fungeren. Deze visie kan gezien worden als een proces, dat (minimaal) 15 tot 20 jaar beslaat en waarbij het *streefbeeld* is de ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg - als onderdeel van de verbindingsas tussen Station Den Haag Holland Spoor en het centrum van Den Haag en als verblijfsgebied van de Stationsbuurt - te verbeteren. De kwaliteitsverbetering van de Stationsweg kan, vanwege het karakter als straat met een bovenlokale betekenis voor de buurt, als katalysator dienen voor de kwaliteitsverbetering van de gehele Stationsbuurt: de wijk wordt als het ware ‘meegezogen’ in het succes van de revitalisering van de Stationsweg.

Om het doel van het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit te bereiken, is het nodig dat bewoners en andere gebruikers van de Stationsweg bij het proces betrokken zijn. Zij hebben ideeën over de huidige gebruikswaarde en kunnen precies vertellen hoe zij de wijk ‘beleven’ en wat er precies aan schort. Die informatie is richtinggevend voor het veranderingsproces. Dat proces kan opgezet worden langs een ‘open’ (dus niet van tevoren planmatig opgezette) lijn van kortlopende projecten (‘testcases’), die ieder op hun eigen merites worden beoordeeld en al dan niet basis zijn voor verdere doorontwikkeling. Deze projecten volgen elkaar dus in de tijd op en staan niet van tevoren vast; het is daarnaast mogelijk om tussentijds en tussen de projecten door bij te sturen.

### *Streefbeeld*

Het streefbeeld is de verbeterde ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg en de Stationsbuurt over 15 tot 20 jaar, waarbij invulling wordt gegeven hoe de straat en de wijk er tegen die tijd voor staan en zo mogelijk uitzien (niet bindend) en welke positie zij innemen ten opzichte van andere gebieden.

### *Interdisciplinair*

Bij de doelstelling om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren, gaat het niet alleen om verbetering van de fysieke ruimte, maar ook om sociale stijging, verbetering van de wijk economie en culturele interventies. Wanneer het begrip ‘ruimtelijke kwaliteit’ wordt uiteengehaald, komt men terecht bij gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Bij het vergroten van de *gebruikswaarde* staat het streven naar optimale concentratie van functies en het combineren van functies centraal. Bij gebruikswaarde gaat het dus om *functionaliteit* en *nut en noodzaak* van het programma, dat wordt ontwikkeld in combinatie met het gebruik van de eigenschappen van het gebied (VROMraad, 2011). Verbetering van het functioneren van de wijk economie is hiervan een rechtstreeks gevolg. Het aantrekken van studenten als ‘organische’ maatregel om de wijk economie ‘aan te jagen’, leidt tot een vergroting van het draagvlak voor het behoud van voorzieningen (positief effect op de wijk economie) en daarnaast ook tot sociale stijging (zie Deel II, hoofdstuk 3).

Bij het in stand houden en vergroten van de *belevingswaarde* wordt gestreefd naar diversiteit en ontwerp kwaliteit. Maar ook wordt gestreefd naar het behoud van de cultuurhistorische waarde van de gebouwde en ongebouwde omgeving. De beleving van de ruimtelijke kwaliteit wordt in belangrijke mate bepaald door de band die men met een bepaalde locatie heeft. Deze is sterker naarmate mensen meer met de locatie te maken hebben. Het gaat hierbij dus om het *gevoel*, dat mensen bij een bepaalde ruimte hebben. Dit gevoel kan worden versterkt door ruim baan te bieden aan cultuur (interventies).

#### *Meerjarige programma's*

Bij het opstellen van de *visie* voor de Stationsweg (Stationsweg als startpunt voor natuurlijke wijkvernieuwing) wordt de verbeterde ruimtelijke kwaliteit als *streefbeeld* gezien. Om dit te bereiken worden meerjarige programma's opgesteld, die een vooruitblik geven over waar de Stationsweg over 15 tot 20 jaar staat, en welke posities de straat (en de wijk) tegen die tijd innemen ten opzichte van andere gebieden in Den Haag. De meerjarige programma's zetten hoofdlijnen uit, maar zijn tegelijk ook 'open': er kan voortdurend worden bijgestuurd.

#### *Programmasturing*

Het gaat hierbij om maatschappelijke effecten, zoals de verbetering van het welzijn en de beleving door de gebruikers van de wijk (bewoners, studenten en passanten) en sociale stijging. Deze effecten dienen gaandeweg het proces van natuurlijke wijkvernieuwing tot stand te komen en geleidelijk aan ook te resulteren in een hogere ruimtelijke kwaliteit. Omdat het om een langdurig proces gaat van (minimaal) 15 tot 20 jaar, is de focus niet zozeer gericht op planmatige projectresultaten. Met betrekking tot de leegstand van winkelpanden 'in de plint' en de woonruimte daarboven kan gedacht worden aan een proces van langer durende herbestemming.

#### *Kortlopende projecten*

Middels het opdelen van de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in meerdere, elkaar opvolgende kortlopende projecten, blijft het mogelijk om tussentijds bij te sturen. Er kan zodoende worden ingespeeld op de actualiteit en veranderende behoeften van gebruikers. Wat doe je bijvoorbeeld als een wijk als gevolg van de revitalisering 'verjongt'?

#### *Flexibiliteit en transparantie*

Bij de opdeling van het natuurlijke wijkvernieuwingsproces in meerdere 'kortlopende projecten' kwam naar voren, dat dit ruimte biedt voor tussentijds bijsturen. Door telkens weer tijdens en bij de afronding van een kortlopend project te evalueren of het beoogde resultaat wordt/is behaald, eventueel bij te sturen en te bepalen wat de beste (logische) vervolgstap is, blijft het proces van het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit flexibel en transparant.

#### *Beheer samen met ontwikkeling*

Binnen de strategie 'natuurlijke wijkvernieuwing' wordt er geen strikt onderscheid gemaakt tussen ontwikkelingsprojecten en beheersactiviteiten. Zo worden de gebruikersgroepen van de Stationsweg zelf nadrukkelijk betrokken bij de ontwikkeling van de visie voor de Stationsweg. Zij geven aan, wat de tekortkomingen in de huidige gebruiks- en belevingswaarde van de Stationsweg zijn. Daarnaast ligt het voor de hand hen zelf verantwoordelijk te maken voor bepaalde beheersactiviteiten, zoals bijvoorbeeld het

exploiteren van buurtwinkels door wijkbewoners, het runnen van culturele en dienstencentra door studenten, het zelf in onderhoud nemen van de openbare ruimte (buurtonderhoud, privaat/publiek 'groen' e.d.). De gemeente zou dan een meer faciliterende en toezichhoudende rol kunnen krijgen.

#### *Geen meerjarige planmatige aanpak*

Vanwege het inzicht, dat veranderende omstandigheden en de uitvoering van projecten en activiteiten op hun beurt wijkontwikkeling kunnen beïnvloeden, wordt er binnen de strategie natuurlijke wijkvernieuwing geen meerjarige planmatige aanpak toegepast. De visie voor de Stationsbuurt vormt een richtlijn waar naar toe kan worden gewerkt, maar hier kan vanaf worden geweken.

#### *Co-makers*

Binnen de strategie 'natuurlijke wijkvernieuwing' wordt aan andere partijen dan de gemeente en woningcorporaties de kans geboden om een bijdrage te leveren aan de realisatie van het streefbeeld volgens het *principe van co-makers*. Uit de SWOT-analyse van de Stationsbuurt (2008) is gebleken, dat de toevoeging en inzet van 'studenten' kan worden gezien als een *kans* voor de wijk. Studenten voelen zich over het algemeen bijzonder thuis in een binnenstedelijke omgeving en kunnen hier een 'aanjaagfunctie' krijgen door naast een passieve bijdrage (wonen en studeren) ook een actieve bijdrage te leveren aan de wijk (door zich in te zetten voor de leefbaarheid; zie ook hoofdstuk 3). De studenten kunnen daarmee de katalysator van de wijkverbetering worden en een positieve bijdrage leveren aan de uitstraling en het imago van de Stationsbuurt.

#### *Ruimte voor toekomstige innovaties*

Gedurende het langjarige proces van natuurlijke wijkvernieuwing ontstaan steeds weer nieuwe kennis en nieuwe inzichten, die uiteraard ingezet kunnen worden en kunnen helpen om nog 'scherpere' keuzes in de toekomst te maken. De strategie staat dus nadrukkelijk open voor deze nieuwe ideeën en inzichten, die - waar mogelijk - tussentijds in de visie worden ingepast.

#### *Ruimte voor tijdelijkheid*

Binnen de strategie van 'natuurlijke wijkvernieuwing' is het mogelijk gebruik te maken van tijdelijke projecten en activiteiten (*experimenten van de tussentijd*). In de SWOT-analyse van de Stationsweg is al aangegeven, dat de langdurige leegstand en verloedering de straat een slecht imago bezorgen. Het *tijdelijk* vullen van leegstaande panden met functies kan er voor zorgen dat dit slechte imago vermindert/verdwijnt. Als de Stationsweg door uitbreiding van het winkelapparaat uiteindelijk zou uitgroeien tot een drukke winkelstraat met een *permanente branchering* ('voortschrijdend inzicht' met steeds weer nieuwe beslismomenten), heeft dit weer heel andere implicaties: Dient de straat autoluw c.q. autovrij worden gemaakt? Welke parkeervoorzieningen zijn nodig? Moet er plaats ingeruimd worden voor horeca- en/of culturele voorzieningen?

Met het tijdelijk vullen van leegstaande panden ontstaat ruimte en tijd voor *toekomstige innovaties* (zie hiervoor), waar gaandeweg op kan worden ingespeeld. De vernieuwing sluit beter aan op de vraaggestuurde eigen ontwikkeling van de wijk van binnenuit.

### *Behoud van het sociale weefsel*

De Stationsbuurt kan worden gekarakteriseerd als een gemengde buurt: qua herkomst van de bewoners, maar ook qua opleiding, leeftijd en inkomen (Bewonersorganisatie Buurtstation, 2008). Er zijn veel monumentale panden, bijvoorbeeld aan de grachten, de Stationsweg en het Huijgenspark. Tegelijkertijd is er ook veel sociale woningbouw en huur- en koopappartementen.

De Stationsbuurt wordt in de gebiedsvisie van wethouder Norder (maart 2008) bestempeld als een wijk met een 'klassieke uitstraling' (Bewonersorganisatie Buurtstation, 2008). De buurtbewoners zelf zijn erg tevreden over deze positieve beschrijving van de wijk. Bij de toepassing van 'natuurlijke wijkvernieuwing' is het zaak om zoveel mogelijk van het karakter van de wijk en het sociale weefsel te behouden (Borm, 2011). Met betrekking tot de bebouwing in de Stationsbuurt betekent dit, dat er moet worden gestreefd naar *behoud* en '*historiserend*' bouwen (bij her- en nieuwbouw)

## **2.4 Gewenste ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg**

In deze paragraaf wordt geprobeerd een antwoord te geven op de deelvraag: 'Hoe kan de *gewenste* ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg - als verbindingsweg tussen Station Den Haag Holland Spoor en het centrum van Den Haag en als verblijfsgebied van de Stationsbuurt - worden gedefinieerd?' Uit paragraaf 1.5 is gebleken, wat de *huidige* kwaliteiten van de straat zijn. De gebruikswaarde en de belevingswaarde van de Stationsweg werden in die paragraaf nader onderzocht, omdat deze waarden aansluiten op de ruimtelijke kwaliteit '*in het hier en nu*' (Hooimeijer, 2001). De toekomstwaarde (de waardering van de ruimtelijke kwaliteit '*door de tijd heen*') komt in deze paragraaf aan de orde.

Om de toekomstwaarde van de Stationsweg te bepalen, is in deze paragraaf gebruik gemaakt van dezelfde drie methoden, die gebruikt zijn in paragraaf 1.5 voor de bepaling van de gebruikswaarde en de belevingswaarde.

De meest dominant aanwezige gebruikersgroepen van de Stationsweg zijn: de wijkbewoners, de studenten en de paasanten (zie paragraaf 1.5). Voor deze groepen zijn in deze paragraaf allereerst de *omschrijvingscriteria van de gewenste toekomstwaarden* in matrices verwerkt.

In het onderzoek is voorts onderzocht van welke voorzieningen de gebruikersgroepen gebruik zouden willen maken, als deze in de Stationsweg aanwezig zouden zijn (dat zijn ze nu dus (nog) niet!). Ook deze informatie is verwerkt in matrices. Net als in paragraaf 1.5, waar de huidige gebruiks- en belevingswaarden zijn onderzocht, is de informatie ook hier verkregen uit observatie en uit vraaggesprekken met personen uit de verschillende gebruikersgroepen. Daarnaast zijn er documenten van buurtvereniging 'Buurtstation' bestudeerd, waarin bewoners van de Stationsbuurt hun mening over de buurt hebben gegeven (zie paragraaf 2.4.1).

In de tweede plaats is er middels eigen observatie een toekomstwaarde-typering toegekend aan de afzonderlijke panden aan de Stationsweg (zie paragraaf 2.4.2).

Ten slotte is bekeken hoe de Gemeente Den Haag en andere experts denken over de toekomstwaarde van de Stationsbuurt (zie paragraaf 2.4.3).

De in paragraaf 1.5 gemaakte opmerking, dat de waarden die de diverse actoren toekennen aan de Stationsweg verschillende schaalniveaus hebben, is ook hier weer van toepassing. In de eigen observatie worden de afzonderlijke panden bekeken (micro niveau), terwijl de gemeente niet zozeer naar de Stationsweg sec kijkt, maar veel meer naar de Stationsbuurt als geheel (macro niveau). Ook de opmerking, dat 'ruimtelijke kwaliteit' een schaalgebonden begrip is en dat een bepaalde kwalificatie op microniveau niet hoeft te gelden op macroniveau (VROMraad, 2011), geldt onverkort.

Het begrip 'ruimtelijke kwaliteit' qua toekomstwaarde is een mix van objectieve en subjectieve elementen. Dit komt, doordat sommige kwaliteitsaspecten kunnen worden geobjectiveerd en andere uitgesproken subjectief zijn (VROMraad, 2011). Uit de matrices van de gebruikersgroepen van de Stationsbuurt en uit de eigen observatie komen voornamelijk subjectieve waarden naar voren, terwijl de Gemeente Den Haag en andere experts meer gefundeerde uitspraken doen over de toekomstwaarde. Naar verwachting geeft juist de combinatie van al deze meningen een realistisch beeld van de gewenste (toekomst)waarde van de Stationsweg.

Belangrijk is ook het besef, dat 'kwaliteit' steeds opnieuw wordt bepaald in het vakdebat en in maatschappelijke en politieke discussies. Consensus over de balans tussen gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde is niet vanzelfsprekend en kwaliteit kan bepaalde gebruikswaarden bevorderen, terwijl het andere waarden juist hindert (VROMraad, 2011). VROMraad is van mening dat de invulling van het kwaliteitsbegrip tot stand komt in het proces van wisselwerking met de betrokkenen zelf. Naast het analyseren van beleidsdocumenten van de Gemeente Den Haag is het daarom zinvol ook de direct betrokkenen (i.c. de gebruikersgroepen van de Stationsweg) te betrekken bij het bepalen van de gewenste toekomstwaarde van de Stationsweg. Door de gebruikersgroepen te betrekken bij het maken van een plan, kan het *draagvlak* voor dat plan worden vergroot. VROMraad benadrukt wel, dat de politiek uiteindelijk nodig is om de belangen onderling af te wegen en om keuzes te maken (VROMraad, 2011).

Uit het voorgaande kan geconcludeerd worden, dat er meestal sprake is van een veelheid van meningen van diverse actoren met verschillende belangen op uiteenlopende schaalniveaus. Maar juist dit fenomeen zorgt ervoor, dat er een realistisch en min of meer waarheidsgetrouw beeld van de gewenste toekomstwaarde van de Stationsweg tot stand komt.

#### **2.4.1 Observatie gebruikersgroepen Stationsbuurt**

De toekomstwaarde (als onderdeel van de ruimtelijke kwaliteit) van de Stationsweg, wordt bepaald door de drie dominante gebruikersgroepen (buurtbewoners, studenten en passanten) en hun band met de betreffende ruimte. Voor een beschrijving van deze gebruikersgroepen, zie subparagraaf 1.5.1.

#### **2.4.2 Observatie panden aan de Stationsweg en aan het Stationsplein**

Reeds in subparagraaf 1.5.2 is aangegeven dat, om de ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg te kunnen benoemen, het van belang is een bezoek te brengen aan het gebied en met eigen ogen te aanschouwen en te beleven hoe de ruimte 'werkt'. In die subparagraaf is een analyse gemaakt van de huidige 'waarde' van de afzonderlijke panden aan de Stationsweg en aan het Stationsplein.

Voor het analyseren van de toekomstwaarde van de panden aan de Stationsweg is er voor gekozen om de verschillende factoren van het begrip 'toekomstwaarde' te vereenvoudigen. Zo bestaat het begrip in dit

onderzoek uit 'duurzaamheid (2 aspecten: 'bouwjaar' en 'geschatte energiezuinigheid'), 'beheerbaarheid' en 'aanpasbaarheid' (WeRKpartners, 2012). Van ieder pand is dus een 'score' beschikbaar voor:

- Duurzaamheid (1): *Hoe lang staat het pand er al? Repreenteert het pand een bepaalde bijzondere periode?*
- Duurzaamheid (2): *Is het pand energiezuinig?*
- Aanpasbaarheid: *Is er een functieverandering mogelijk?*
- Beheerbaarheid: *Kunnen de begane grond en de bovenliggende etages aparte functies krijgen? Kunnen de begane grond en de bovenliggende etages ieder afzonderlijk worden beheerd?*

Bij de scores kan sprake zijn van een lage waarde (kleurstelling: **rood**), een ondersteunende waarde (kleurstelling: **oranje**) of een hoge waarde (kleurstelling: **geel**).

Voor ieder van de vier aspecten is vervolgens een plattegrondkaart met scores gemaakt van de Stationsweg als geheel. De vier op de toekomstwaarde gerichte aspecten zijn voorts per pand gebundeld in *totaalscores* en ook daar is een plattegrondkaart van vervaardigd (zie figuren 2.5 t/m 2.8).

De navolgende voorbeelden maken inzichtelijk, hoe hierbij precies te werk is gegaan.

*Duurzaamheid (1): Hoe lang staat het pand er al? Repreenteert het pand een bepaalde bijzondere periode?*



Stationsweg 120: Gebouwd tussen 2000 - 2009



Stationsweg 75: Gebouwd tussen 1970 - 1979



Station Den Haag Holland Spoor:  
Gebouwd in 1843

*Duurzaamheid (2): Is het pand energiezuinig?*

(De energiezuinigheid van een pand is geschat aan de hand van 'de ligging van het pand' en 'het bouwjaar', gegevens die volgens Arkel (1998) kunnen worden gezien als indicatoren voor het energieverbruik).



Stationsweg 43: Gebouwd tussen 1800 - 1899



Stationsweg 75: Gebouwd tussen 1970 - 1979



Stationsweg 120: Gebouwd tussen 2000 - 2009



*Aanpasbaarheid: Is er een functieverandering mogelijk?*



Station Den Haag Holland Spoor:  
Gebouwd in 1843



Stationsweg 83: Gebouwd tussen 1900 -  
1944



Stationsweg 75: Gebouwd tussen 1970 -  
1979

*Bekeerbaarheid: Kunnen de begane grond en de bovenliggende etages aparte functies krijgen? Kunnen de begane grond en de bovenliggende etages ieder afzonderlijk worden beheerd?*

Hier is gekeken naar de aanwezigheid van aparte voordeuren voor de begane grond en bovenliggende etage(s).



Station Den Haag Holland Spoor:  
Gebouwd in 1843

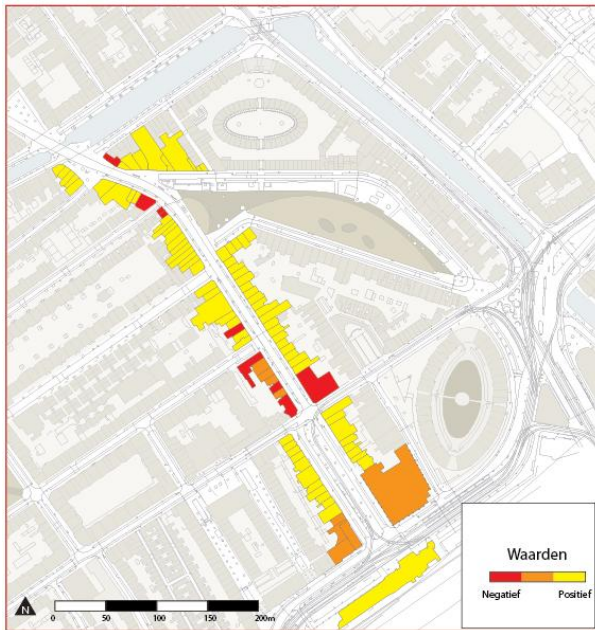


Stationsweg 83: Gebouwd tussen 1900 -  
1944

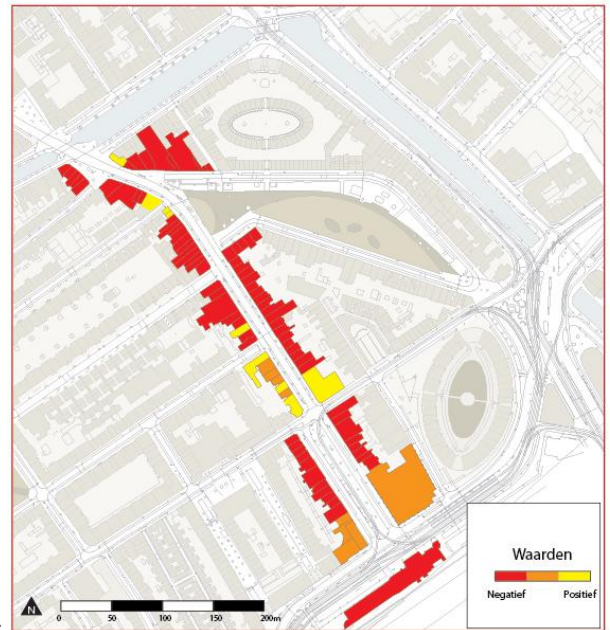


Stationsweg 75: Gebouwd tussen 1970 -  
1979

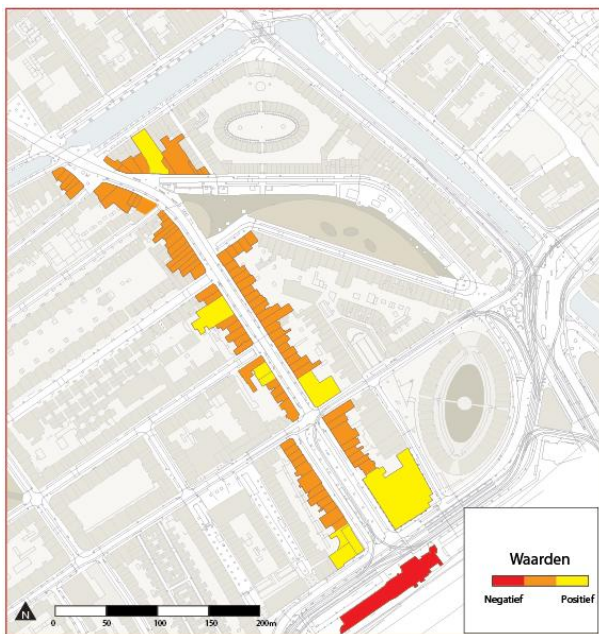
Figuur 2.5 *Duurzaamheid*: hoe lang staan de panden er al?



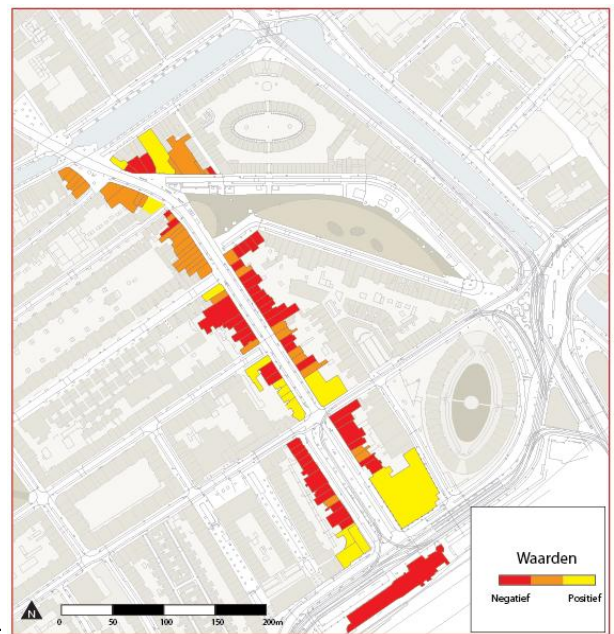
Figuur 2.6 *Duurzaamheid*: Hoe energiezuinig zijn de panden?



Figuur 2.7 *Aanpasbaarheid*: is er een functieverandering mogelijk?



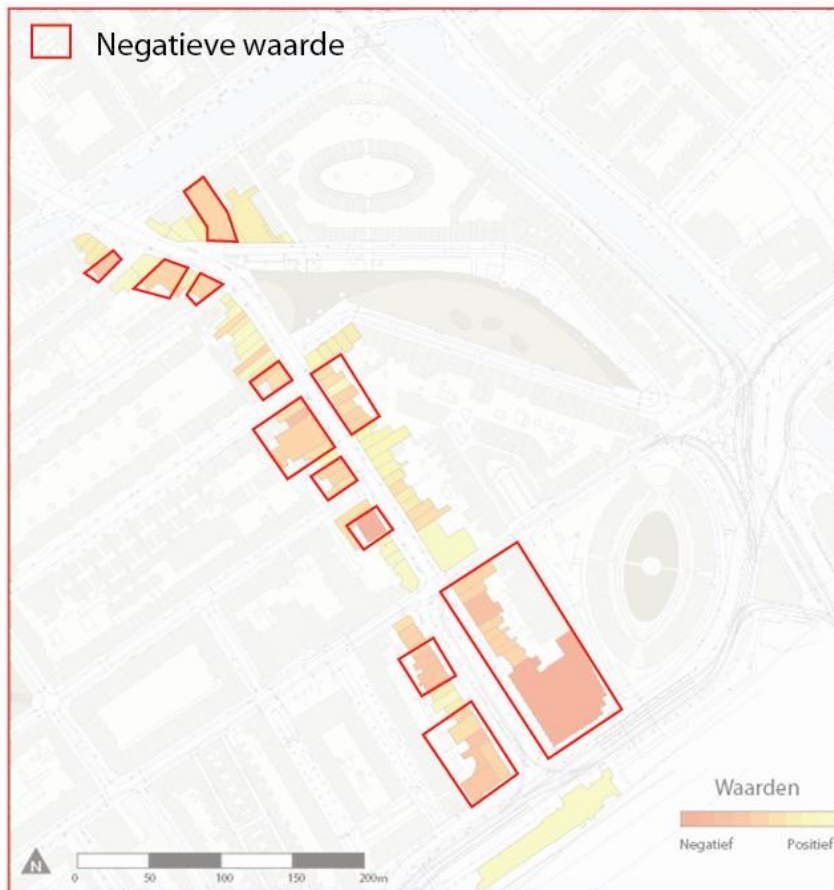
Figuur 2.8 *Beheerbaarheid*: kunnen de begane grond en de bovenliggende etages aparte functies krijgen



Uit hoofdstuk 1 (*huidige* ruimtelijke kwaliteit) bleek, dat een aantal panden op dit moment een negatieve waarde heeft. Deze panden, die in figuur 2.9 liggen in de roodomlijnde gebieden, dienen te worden verbeterd, veranderd of te worden vervangen.

In de kaart 'gewenste ruimtelijke kwaliteit' (zie figuur 2.10) is daarbij weergegeven welke panden behouden kunnen blijven en welke beter gesloopt en vervangen kunnen worden door nieuwbouw. De hierbij gehanteerde criteria zijn: 'Kan een pand een functieverandering ondergaan?' en/of 'Kunnen de begane grond en de bovenliggende etages ieder afzonderlijk aparte functies krijgen?'.

Figuur 2.9 Huidige situatie: panden met een negatieve waardestelling

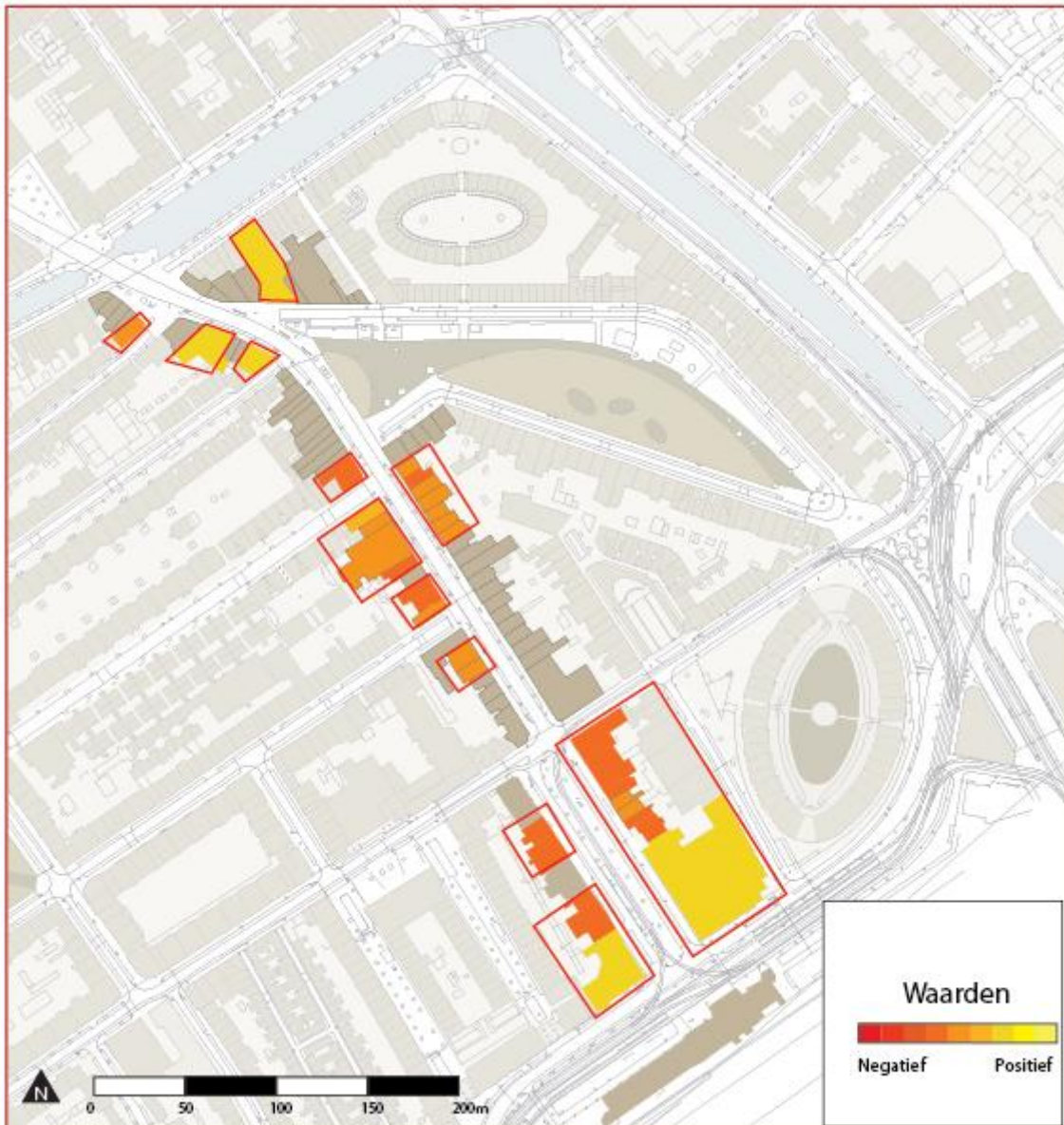


Bron: Auteur



Figuur 2.10 Gewenste ruimtelijke kwaliteit:

Voor welke (zones van) panden in het mogelijk om deze aan te passen, te slopen of te vervangen door nieuwbouw?



Bron: Auteur

### 2.4.3 Beschrijvingen van de Gemeente Den Haag en andere experts over de Stationsbuurt

Analoog aan de werkwijze in hoofdstuk 1, waar met betrekking tot de *huidige* ruimtelijke kwaliteit van de Stationsbuurt - in aanvulling op de observaties ter plaatse - literatuuronderzoek is gedaan en beleidsdocumenten van de Gemeente Den Haag zijn geanalyseerd, is dit ook gedaan voor de *gewenste* ruimtelijke kwaliteit van de wijk. Voorts is aan de in subparagraaf 1.5.3 genoemde personen, die geïnterviewd zijn met betrekking tot de *huidige* ruimtelijke kwaliteit van de Stationsbuurt, ook gevraagd, wat naar hun mening de *gewenste* (toekomstige) ruimtelijke kwaliteit van de wijk is.

Uit de in 2008 door de Gemeente Den Haag opgestelde SWOT-analyse, konden de sterke en zwakke punten van de Stationsbuurt (en meer in het bijzonder: de Stationsweg) in de *huidige situatie* worden

gedistilleerd (zie subparagraaf 1.5.3). Deze sluiten goed aan bij de gebruiks- en de belevingswaarde van de ruimtelijke kwaliteit, die betrekking hebben op het 'hier en nu'. De kansen en bedreigingen uit de SWOT-analyse hebben vooral betrekking op de *toekomstige situatie* en kunnen derhalve goed gebruikt worden voor het in kaart brengen van de toekomstwaarde van de ruimtelijke kwaliteit.

Met betrekking tot de *toekomstwaarde* van de Stationsweg als *verbindingsweg* tussen Station Den Haag Hollands Spoor en het centrum van Den Haag, komen de volgende punten naar voren:

#### STREEFBEEELD (*gewenste situatie*)

##### 'Vaste waarden' (*onveranderbare uitgangspunten*):

- centrale ligging in de stad
- openbaar vervoersknooppunt
- goede bereikbaarheid HBO-instellingen voor studenten (m.n. Haagse Hogeschool)
- historische karakter (pandsgewijze opbouw)
- oriëntatie van de panden in de richting van Stationsweg en Stationsplein
- markante gebouwen: Station Den Haag Holland Spoor (rijksmonument) en het 'Strijkijzer'

##### 'Variabele waarden' (*beïnvloedbare factoren*):

- passantenstroom (meer 'traffic' faciliteren)
- kwaliteit van de route (van drukke autoverkeeroute naar gezellige wandel- en fietsroute)
- verkeersdruk (minder auto's, meer eenrichtingsverkeer, autoroutes herleiden)
- verkeerssituatie (overzichtelijker maken; verkeersstromen scheiden)
- veiligheid (veilige fietsroute in de Stationsweg, overzichtelijke oversteekplaatsen)
- leefbaarheid (meer studenten in Stationsweg huisvesten: levendigheid en veiligheid op straat)
- huisvesting (leegstand verminderen door herontwikkeling woonetages boven winkels)
- 'plinten' (attractiviteit en levensvatbaarheid bevorderen door meer functies/voorzieningen)

Wat betreft de *toekomstwaarde* van de Stationsweg als *verblijfsgebied* van de Stationsbuurt gaat het om de volgende punten:

#### STREEFBEEELD (*gewenste situatie*)

##### 'Vaste waarden' (*onveranderbare uitgangspunten*):

- centrale ligging in de stad
- historische karakter Stationsweg en Stationsplein
- ligging ten opzichte van de Bazar aan de Hoefkade
- Stationsgebouw: historisch rijksmonument
- Huijgenspark: herkenbare open ruimte
- veelzijdig woningaanbod
- multicultureel karakter: diversiteit aan bewoners en voorzieningen

**'Variabele waarden' (beïnvloedbare factoren):**

- leefsituatie verbeteren (aanpak leegstand, verpaupering, criminaliteit, verkeersonveiligheid)
- hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte (veilig, gezellig, sfeervol, groen, recreatief)
- van 'leegstand' via 'tijdelijke voorzieningen' doorgroeien naar 'permanente voorzieningen'
- toevoegen functies in de plint (buurtwinkels, dienstverlening, horeca, cultuur, logies e.d.)
- herontwikkeling leegstaande ruimte boven winkels (meer bewoning, meer levendigheid op straat en meer draagvlak voor voorzieningen -> hogere attractiewaarde verblijfsfunctie)
- aanpak verpauperde panden Stationsplein: liever sloop en nieuwbouw, dan 'doormodderen'
- drugsoverlast en criminaliteit bestrijden
- Stationsplein en Stationsweg overdag autovrij en 's avonds en 's nachts autoluw maken
- bieden van voldoende parkeergelegenheid in de directe nabijheid van Stationsweg/-plein
- afwisseling van dag-, avond- en nachtfuncties ter bevordering van de veiligheid op straat
- principe 'van bewoners, voor bewoners, door bewoners' huldigen

#### 2.4.4 Matrix

De combinatie van de uitkomsten uit de voorgaande subparagrafen levert de informatie op, die gebruikt wordt om te komen tot een beschrijving van de (gewenste) *toekomstwaarde* van de Stationsweg als *verbindingsweg* tussen Station Den Haag Hollands Spoor en het centrum van Den Haag en als *verblijfsgebied* van de Stationsbuurt. Voor de overzichtelijkheid is deze informatie samengevat in een matrix (zie matrix 2.1).

Matrix 2.1 De Stationsweg als *verbindingsweg* en als *verblijfsgebied* in de Stationsbuurt

	TOEKOMSTWAARDE	
	VERBINDINGSWEG	VERBLIJFSGEBIED
BEWONERS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• verbeteren directe route van en naar het centrum</li> <li>• autoluwe Stationsweg</li> <li>• garanderen van de bereikbaarheid per auto</li> <li>• geen opstoppingen door laden en lossen</li> <li>• geen opstoppingen door diensten moskee</li> <li>• geen overlast bij uitvaartdiensten moskee</li> <li>• behoud bereikbaarheid met openbaar vervoer</li> <li>• aankomstplaats/vertrekpunt HSL (via HS)</li> <li>• goede verbinding met Schiphol (via HS)</li> <li>• overzichtelijkheid voor fietsers en wandelaars</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• geen leegstand</li> <li>• diversiteit aan voorzieningen/functies</li> <li>• goede branchering detailhandel</li> <li>• Nederlandse winkels</li> <li>• veilig gevoel 's nachts</li> </ul> <p><b>Gewenste voorzieningen/functies:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>werken:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ruimte voor eigen winkel</li> <li>- bedrijfsruimten</li> </ul> </li> <li>• <u>winkels:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- versproducten (vlees, kaas, delicatessen)</li> <li>- design woninginrichting</li> <li>- luxe sanitair</li> <li>- high-end elektronica</li> <li>- beeldregistratie (cd, foto, film, video)</li> <li>- ijzerwaren en gereedschappen</li> <li>- muziek (nieuw, 'vinyl', collector's items)</li> <li>- muziekinstrumenten</li> <li>- kantoorartikelen, fotokopieën</li> <li>- boeken (nieuw, antiquariaat)</li> <li>- antiek/designmeubelen</li> </ul> </li> <li>• <u>horeca:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- hotels</li> <li>- cafés</li> <li>- restaurants</li> </ul> </li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>cultuur &amp; maatschappelijk werk:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kunstwinkels</li> <li>- galeries (ook voor lokale kunstenaars)</li> <li>- culturele broedplaatsen (met 'buurtbinding')</li> <li>- buurtcentrum (ontmoetings-, vergader- en cursusruimte)</li> </ul> </li> </ul>
STUDENTEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• in stand houden en waar mogelijk verbeteren van de directe route van en naar het centrum</li> <li>• geen autoverkeer in de Stationsweg (gedurende de dag (7.00- 19.00)).</li> <li>• geen autoverkeer op het Stationsplein</li> <li>• behoud bereikbaarheid met openbaar vervoer</li> <li>• goede bereikbaarheid Haagse Hogeschool</li> <li>• ruimte om te fietsen (fietspaden)</li> <li>• fietsenstallingen in de straat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• geen leegstand</li> <li>• verzorgde gevels</li> <li>• diverse branchering detailhandel</li> <li>• goedkope (allochtone) winkels</li> <li>• Nederlandse winkels</li> <li>• veilig gevoel</li> </ul> <p><b>Gewenste voorzieningen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>wonen:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- woningen boven winkels</li> <li>- 'short stay' accommodaties</li> </ul> </li> <li>• <i>werken:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- uitzendbureaus</li> <li>- bedrijfsruimten</li> </ul> </li> <li>• <i>winkels:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- levensmiddelen (supermarkt)</li> <li>- boeken (studie)</li> </ul> </li> <li>• <i>diensten:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wasserette</li> </ul> </li> <li>• <i>horeca:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bars, cafés</li> <li>- goedkope restaurants</li> </ul> </li> <li>• <i>cultuur &amp; ontspanning:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- theater</li> <li>- musea</li> <li>- media café</li> <li>- faculty clubs</li> <li>- debatclubs</li> <li>- (studenten)orkest</li> </ul> </li> </ul>
PASSANTEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• goede bereikbaarheid met openbaar vervoer</li> <li>• snelle tramverbinding naar centrum</li> <li>• aantrekkelijke route richting centrum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• plekken op straat voor rustpauze en recreatie</li> <li>• diversiteit aan voorzieningen</li> <li>• geen leegstand</li> <li>• veilig gevoel</li> </ul> <p><b>Gewenste voorzieningen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>werken:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- flexplekken</li> <li>- internetcafé of toegang tot (wireless) internet</li> </ul> </li> <li>• <i>winkels:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- levensmiddelen (kleine supermarkt)</li> <li>- broodjes</li> <li>- tijdschriften/ijs/snoep (kiosk)</li> <li>- drogistrij-artikelen</li> <li>- geneesmiddelen (apotheek)</li> <li>- boeken</li> <li>- souvenirs, snuisterijen</li> </ul> </li> <li>• <i>diensten:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- autoparkeergelegenheid</li> <li>- fietsenstallingen</li> <li>- kaartverkoop openbaar vervoer/reizigershulp</li> </ul> </li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- VVV / toeristeninformatie</li> <li>- bankzaken/ pinautomaten</li> <li>• <u>horeca:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- (meer) hotels</li> <li>- restaurants (slow en fast food)</li> <li>- (lunch)cafés</li> <li>- coffeecorners</li> <li>- terrassen</li> </ul> </li> <li>• <u>ontspanning:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zitgelegenheid in de openbare ruimte</li> </ul> </li> </ul>
--	--	---

## 2.5 Het bereiken van meer ruimtelijke kwaliteit

Het bereiken van meer ruimtelijke kwaliteit in de Stationsweg is geen gemakkelijke opgave, omdat de straat wordt gekenmerkt door ‘verdeeld eigendom’. Het is daarom van belang alle relevante actoren in het ontwikkelingsproces naar meer ruimtelijke kwaliteit te betrekken, zodat er duidelijkheid ontstaat over de diverse belangen, drijfveren, posities en financieringsbronnen van deze actoren (Berg, 1997). Berg stelt verder, dat *organiserend vermogen* nodig is voor het ontwikkelen van een visie, het creëren van draagvlak, het tonen van leiderschap en het werken in strategische netwerken.

### *Visieontwikkeling*

‘Visie’ is het vermogen tot het verkrijgen van inzicht in de essentie van een probleem en het adequaat ontwikkelen van een of meer realistische oplossingsmogelijkheden. Deze analyserende kwaliteit kan nooit op zichzelf staan: de andere voorwaarden (draagvlak, leiderschap en netwerken) zijn hierbij evenzeer noodzakelijk.

### *Draagvlak*

De kans van slagen van een project wordt vergroot, wanneer de visie ‘breed’ wordt gedragen door de betrokken partijen. Dit betekent, dat deze partijen *tijdig* moeten worden ingeschakeld, zodat zij kunnen meedenken over de te ontwikkelen visie. Hierdoor wordt het inzicht in de problematiek vergroot, komen struikelblokken naar voren, kunnen overeenkomsten en dwarsverbanden tussen de verschillende inzichten worden gelegd en is er gelegenheid voor de partijen tot het opperen van creatieve en nieuwe ideeën om het probleem op te lossen.

Het verkrijgen van draagvlak leidt in de praktijk nogal eens tot aanpassingen in de planvorming. *Politiek draagvlak* is een absolute voorwaarde voor het slagen van het project. Maar ook het belang van *maatschappelijk draagvlak* mag niet onderschat worden: als hier te weinig energie in wordt gestoken, kan het project op losse schroeven komen te staan (Kizimenko, 2010).

De partijen, die een rol spelen bij het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in de Stationsweg, zijn:

- Gemeente Den Haag / Dienst Stedelijke Ontwikkeling (DSO; beheert de openbare ruimte van de Stationsweg en een deel van het Stationsplein)
- NS Poort (eigenaar van het station en beheert een deel van het Stationsplein)



- Duitse belegger (eigenaar van het 'grote' (voormalige) belastingkantoor op de oosthoek van het Stationsplein-Stationsweg)
- DUWO
- Vestia
- Staedion
- Studentenvereniging Intac (is eigenaar van het pand van de Studentenvereniging)
- Moskee
- particuliere eigenaren van panden

### *Leiderschap*

Deze eigenschap is noodzakelijk om alle betrokken partijen bij de les te houden en het proces van initiëren, op koers houden en materialiseren tot een voor iedereen acceptabel eindresultaat te brengen. De belangrijkste uitdaging voor 'leiderschap' is het verkleinen van de barrière tussen publiek en privaat (algemeen belang en individueel belang) en het vergroten van wederzijds begrip en respect. VROMraad benadrukt, dat de politiek uiteindelijk nodig is om de belangen onderling af te wegen en de keuzes te maken (VROMraad, 2011). 'Visionair' leiderschap geniet de voorkeur vanwege de toekomstgerichtheid, de sterke samenwerking met partijen, het verantwoordelijkheidsbesef en het willen zoeken naar breed gedragen oplossingen (Kizimenko, 2010).

### *Strategische netwerken*

De essentie hiervan is, dat de betrokken partijen niet alleen zelf met elkaar een goed samenwerkend netwerk vormen, maar dat iedere partij ook bijdraagt door relevante input vanuit het eigen netwerk in te brengen (informatie, deskundigheid van derden). Het leiderschap dient dit te coördineren. Een stabiel systeem van netwerken wordt gekenmerkt door flexibiliteit.

## **2.6 Conclusie**

In dit hoofdstuk is de gewenste ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg beschreven. De sterke punten, zoals de centrale ligging in de stad, een aantal karakteristieke panden en de aanwezigheid van studenten, kunnen aangewend worden als vertrekpunt voor het verder ontwikkelen van het gebied in de richting van meer ruimtelijke kwaliteit. Een aantal (clusters van) panden zal moeten worden aangepakt, hetzij door ze op te knappen, hetzij door ze te vervangen. Dit geldt met name voor de panden aan de oostzijde van het brede gedeelte van de Stationsweg nabij Station Holland Spoor.

De bereikbaarheid en de toegankelijkheid van de wijk als geheel en van de Stationsweg als centrale spil in de wijk moeten verbeterd worden. De verkeerssituatie met verschillende (verkeers-)modaliteiten dient te worden aangepast en de verkeersdruk op het Stationsplein en in de Stationsweg moet afnemen, wil de ruimtelijke kwaliteit überhaupt kunnen verbeteren.

Voor de sfeer en de leefbaarheid van de Stationsweg is het van belang, dat de 'plinten' attractiever worden gemaakt en dat er functies/voorzieningen waar de buurtbewoners, studenten en passanten behoefte aan hebben, worden toegevoegd aan het bestaande (winkel-)apparaat. Deze 'upgrading' omvat:

- uitbreiding van het winkelapparaat (o.m. supermarkt, vers-winkels, kiosk, (kantoor)boekhandel)
- horecavoorzieningen (o.m. hotels, 'short stay accommodaties', bars, cafés, restaurantjes)
- culturele voorzieningen ('broedplaatsen', kunstwinkels, galleries e.d.)
- maatschappelijke voorzieningen (buurtcentrum/cursusruimte, faculty- en debatclubs, media café)
- woningen boven winkels (met name voor de huisvesting van studenten)
- bedrijfsruimten en flexplekken

Door het terugdringen van de leegstand van zowel de 'plinten' als de woonruimten boven winkels zal het gevoel van onveiligheid afnemen.

## Hoofdstuk 3. Het belang van studenten

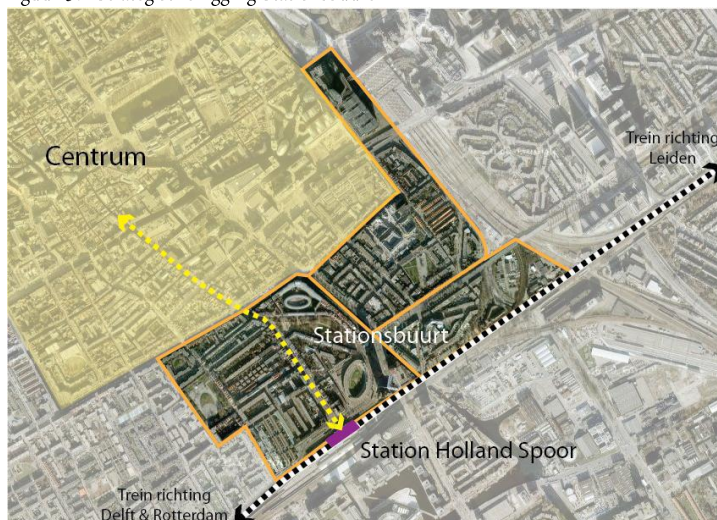


## Inleiding

In dit hoofdstuk wordt geprobeerd een antwoord te geven op de deelvraag: ‘Welke specifieke rol kunnen studenten spelen in de Stationsbuurt?’ Sociale ‘stijging’ van de huidige bewoners is tegenwoordig een kernbegrip en de aanpak in ‘Krachtwijken’ richt zich dan ook minder dan voorheen op het aantrekken van nieuwe, meer welvarende bevolkingsgroepen (VROM, 2007). Vanuit die gedachte is het interessant om te onderzoeken in hoeverre juist *studenten* een bijdrage kunnen leveren aan de revitalisering van de Stationsbuurt. Studenten voelen zich over het algemeen bijzonder thuis in een binnenstedelijke omgeving en kunnen volgens Van den Berg en Russo (2003) fungeren als een strategische hulpbron voor stedelijke herontwikkeling.

Uit de SWOT-analyse van de Stationsbuurt (2008; zie hoofdstuk 2) is gebleken, dat de toevoeging van ‘studenten’ kan worden gezien als een *kans* voor de Stationsbuurt. Deze wijk, gelegen tussen Station Den Haag Hollands Spoor en de Haagse binnenstad, heeft namelijk de potentie om uit te groeien tot een interessante locatie voor studentenwoningen en -voorzieningen. De keuze van deze locatie ligt voor de hand, omdat in de directe nabijheid van deze wijk een aantal hogere onderwijsinstellingen, zoals de Haagse Hogeschool, is gevestigd. Station Hollands Spoor ligt aan de zuidkant van de wijk en het aanbod aan openbaar vervoer (trein, tram en bus) is optimaal. De directe verbinding naar de studentensteden Delft, Leiden en Rotterdam geeft het gebied een strategische ligging (zie figuur 3.1). De wijk kan daarnaast een aantrekkelijke verbindingsschakel tussen Station Hollands Spoor en de binnenstad van Den Haag worden, waarbij studenten met de daarbij behorende studentenhuysvesting en andere -voorzieningen een belangrijke rol kunnen spelen.

Figuur 3.1 Strategische ligging Stationsbuurt



Bron: Google maps, bewerkt door auteur

De bijdrage, die studenten kunnen leveren aan de revitalisering van een wijk, is het centrale thema van dit hoofdstuk. In de eerste paragraaf is gekeken naar de betekenis van studenten en afgestudeerde hoger opgeleiden voor de kenniseconomie in zijn *algemeenheid*. Daarnaast zijn, eveneens in algemene zin, de economische, de maatschappelijke en de culturele betekenis van studenten en afgestudeerde hoger opgeleiden in kaart gebracht.

In de tweede paragraaf is vervolgens bekeken hoe studenten kunnen worden ingezet in een *buurt of straat*. Middels het doorlopen van verschillende schema's, opgesteld door Platform Corpoenista, kan hun rol bij het oplossen van buurtproblemen worden getypeerd.

In de derde paragraaf zijn de stappen uit deze schema's toegepast op de Stationsbuurt en de Stationsweg in Den Haag.

In de laatste paragraaf is tot slot antwoord gegeven op de vraag welke specifieke rol studenten kunnen spelen bij de revitalisering van de Stationsbuurt.

### 3.1 Betekenis van studenten en afgestudeerde hoger opgeleiden in algemene zin

#### Introductie

In deze paragraaf wordt de betekenis van studenten en afgestudeerde jonge hoogopgeleiden in algemene zin onderzocht. Artikelen met leuzen als '*Studenten maken de stad*' (Van Ede, Blankers & Goudriaan, 2010), '*Hoger onderwijs als motor voor de stad*' (Den Heijer, De Vries & Raas, 2006b), '*t Begint met studenten: hou ze vast!*' (DUWO, 2009) en '*Kennis als economische motor*' (TNO, Kences, 2009) spreken voor zich. De Gemeente Groningen stelt, dat de studenten in de stad een behoorlijk toegevoegde waarde hebben: 'Zonder studenten geen stad Groningen!' (Huisman, 2012).

Maar wat is nu precies die toegevoegde waarde van studenten en afgestudeerden hoger opgeleiden en hoe profiteert men daarvan? Studenten (en afgestudeerde hoger opgeleiden) kunnen verschillende rollen hebben: zij kunnen functioneren als 'buffer' in een kwalitatief minder goede wijk, maar ook als 'handjes' in concrete projecten, bijvoorbeeld bij sport, spel, educatie en administratieve zaken. In het algemeen kan gesteld worden, dat studenten goed zijn in het leggen van contacten met mensen in de buurt (KEI, 2012).

In dit hoofdstuk is allereerst gekeken naar de betekenis van studenten en afgestudeerde hoger opgeleiden voor de kenniseconomie. Daarna is hun economische, maatschappelijke en culturele invloed en betekenis in beeld gebracht.

#### 3.1.1 Kenniseconomie

De economie van de 21ste eeuw is een kenniseconomie. In hoogontwikkelde Europese samenlevingen, zoals Nederland, is kennis de doorslaggevende concurrentiefactor geworden, niet alleen voor afzonderlijke bedrijven, maar ook voor hele steden en regio's. Wanneer men het huidige welvaartsniveau in de toekomst wil vasthouden c.q. vergroten, dient er voortdurend te worden geïnvesteerd in de groei van kennis (Hospers, 2005).

Een steeds groter deel van de werkende bevolking in Nederland houdt zich bezig met kennis en diensten (Den Heijer, De Vries & Raas, 2006a). De meer traditionele sectoren zoals, de landbouw en de industrie worden daarentegen steeds kleiner. Deze economische transformatie heeft meer invloed, dan in eerste instantie werd gedacht. Het gaat namelijk allang niet meer uitsluitend agrarische bedrijven en fabrieken om: ook kennisintensieve organisaties uit de ontwikkelde 'eerste wereld' besteden in toenemende mate hun

werk uit naar de veel goedkopere ontwikkelingslanden, zoals bijvoorbeeld India (Den Heijer, De Vries & Raas, 2006a).

Nederland heeft in 2000 als lidstaat van de Europese Unie mede de doelstelling geformuleerd om Europa in 2010 de meest kennisintensieve economie van de wereld te laten zijn. Deze doelstelling is vastgelegd in de Strategie van Lissabon (2000; Oudshoorn, 2011). Inmiddels kan worden geconstateerd, dat dit bij lange na niet is gelukt. Sterker nog: geen van de afzonderlijk lidstaten is hiertoe in staat gebleken! Het blijft voor Europa echter onverminderd belangrijk om naar een dergelijke positie te blijven streven. Het is namelijk een vaststaand feit, dat hoe kennisintensiever een economie is, hoe beter het met het betreffende land in termen van 'welvaart' gaat (Oudshoorn, 2011).

Evidente bouwstenen voor een kenniseconomie zijn hogescholen en universiteiten, die doorgaans een sterke binding met een bepaalde stad of regio hebben (Den Heijer, De Vries & Raas, 2006a). Ook in Nederland is dat het geval.

Uit onderzoek van Van den Berg en Russo naar 'Europese steden in de kenniseconomie' blijkt, dat steden een zevental voorwaarden moeten voldoen hebben om kennisstad te worden of te blijven: een kennisbasis, een economische basis, kwaliteit van leven, toegankelijkheid, stedelijke diversiteit, stedelijke schaal en sociale gelijkheid (Van den Berg & Russo, 2003). Van den Berg voegt hier nog 'organiserend vermogen' aan toe, omdat er ook nog kenniswerkers dienen te worden aangetrokken, kennis gecreëerd en toegepast moet worden en 'groeiclusters' ontwikkeld moeten worden. Voor het realiseren daarvan is het noodzakelijk, dat een stad de krachten bundelt met de aanwezige kennisinstellingen (kennisbasis) en bedrijven (economische basis). Ook Den Heijer, De Vries & Raas (2006b) benadrukken het belang van de relatie tussen een kenniseconomie en het hoger onderwijs.

Geconstateerd kan worden, dat het aantrekken of behouden van een hogere onderwijsinstelling in een stad (en daarmee het creëren van een kenniseconomie) voor veel steden een belangrijk uitgangspunt is geworden. Van Wijk & De Roever (2010) stellen zelfs, dat steden allemaal graag een universiteit of hogeschool binnen hun gemeentegrenzen zouden willen hebben. Wang benadrukt, dat ook omliggende gemeenten kunnen meeprofiteren van de aanwezigheid van een onderwijsinstelling (Wang, 2003).

Venhorst et al. (2011) beschrijft de effecten van het hebben van een kennisinstelling in een stad. Grofweg vallen deze uiteen in twee categorieën. In de eerste plaats zorgen hogere onderwijsinstellingen voor een constante stroom van afgestudeerden in een stad, ofwel: het beschikbaar komen van de productiefactor 'human capital' *op niveau*. De aanwezigheid van jonge afgestudeerden heeft zowel directe als indirecte effecten. Een belangrijk direct effect is de hogere arbeidsproductiviteit. Bij de indirecte effecten kan gedacht worden aan: (algemeen) kennisniveau, sociale stijging (ook van lager opgeleiden) en ondernemerschap. Het verbaast dan ook niet, dat steden er veel aan is gelegen om de hoogopgeleide jongeren aan zich te binden. Vaak is dit zelfs neergelegd in een expliciete beleidsdoelstelling.

In de tweede plaats produceren universiteiten en hogescholen nieuwe kennis in hun onderzoeksprogramma's. In het verleden was dit het exclusieve domein van de universiteiten, maar tegenwoordig worden ook aan hogescholen steeds omvangrijkere onderzoeksprogramma's uitgevoerd, vaak georganiseerd rond lectoraten. Als onderwijsinstellingen deze kennis toegankelijk maken voor het (lokale)

bedrijfsleven ('valorisatie'), bijvoorbeeld via samenwerking tussen wetenschappers en bedrijven in 'kenniskringen', kan dit leiden tot innovaties en een verhoging van de productiviteit. Het valoriseren van kennis is dus een belangrijk mechanisme, waarmee het positieve effect van kennisinstellingen op de lokale economie kan worden vergroot (Venhorst et al. 2011).

### 3.1.2 Economische betekenis

'Studenten van nu zijn de kenniswerkers van morgen', zo stelt DUWO (2009). Deze hoger opgeleiden in spe zijn niet zelden de economische motor van de wijk of buurt, waarin zij wonen en zijn belangrijke 'dragers' van culturele en horecavoorzieningen in de stad. Met hun aanwezigheid dragen ze nadrukkelijk bij aan de concurrentiekracht van steden en regio's. Wanneer jonge hoogopgeleiden na hun afstuderen in de stad blijven wonen en een inkomensontwikkeling doormaken, neemt hun waarde voor de stad verder toe (DUWO, 2009). Steden kunnen vaak zelfs niet meer zonder de inbreng van deze hoogopgeleiden: zij zijn de werknemers in de kenniseconomie, die zorgen voor een relatief hoge koopkrachtige vraag in de stedelijke economie en daarmee de instandhouding van buurt- en wijkvoorzieningen (DUWO, 2010).

Onderwijs zelf draagt ook bij aan de werkgelegenheid (DUWO, 2010). Universiteiten en hogescholen zijn belangrijke werkverschaffers. Ze verhogen de reputatie van een stedelijke regio, doordat er relevant wetenschappelijk onderzoek wordt gedaan en er gerenommeerde onderzoekers werken. Daarnaast organiseren ze vaak congressen en wisselen ze mensen uit, hetgeen kan bijdragen aan de (internationale) allure van een stad. Verder kunnen ze de opstart van aan het hoger onderwijs gelieerde bedrijfjes initiëren (spin-off ontwikkeling) (Manshanden, 2009). Hoger opgeleiden blijven alleen gebonden aan hun opleidingsstad, als deze ook een meerwaarde voor hun leefstijl heeft. Dit kan door hen goed onderwijs (ook voor hun kinderen), werkgelegenheid, voorzieningen en huisvesting te bieden (DUWO, 2009).

Onder invloed van de transformatie van een op landbouw en industrie gebaseerde economie naar een op kennis en diensten gebaseerde economie, ondergaan steden ruimtelijke veranderingen: landbouwgrond en fabrieksterreinen maken in toenemende mate plaats voor kantoorgebouwen, zowel in het centrum als in de periferie. In deze veranderende omgeving zoeken steden nieuwe 'motoren', die werkgelegenheid scheppen en daardoor de economische basis verbeteren voor de stedelijke voorzieningen. De aantrekkingskracht van een stad wordt daardoor verhoogd (Den Heijer, De Vries & Raas, 2006a).

Een hoger opgeleide bevolking heeft een hogere arbeidsproductiviteit: het volgen van onderwijs zorgt ervoor dat iemand productiever is, wat tot uitdrukking komt in een hoger loon. Een jaar onderwijs levert over de gehele arbeidsloopbaan gerekend ongeveer 5% tot 15% meer inkomsten op. Daarnaast zijn hoger opgeleiden niet alleen zelf productiever: hun aanwezigheid maakt ook lager opgeleiden productiever (Van Ede, Blankers & Goudriaan, 2010). De hogere persoonlijke inkomens doen verder de belastinginkomsten toenemen, waarvan de samenleving als geheel profiteert. Een hoger opgeleide bevolking is vaak ook goedkoper voor de overheid: hoger opgeleiden kennen een lagere werkloosheid, hebben doorgaans een betere gezondheid en vertonen minder crimineel gedrag. Verder is er in gebieden met een hoger opgeleide bevolking vaak sprake van meer innovatie en economische groei. Dit hangt mogelijk samen met een verbetering van het vestigingsklimaat (Van Ede, Blankers & Goudriaan, 2010).



### 3.1.2.1 Het belang van het behoud van menselijk kapitaal voor steden

De aanwezigheid van relatief veel hoger opgeleiden in een stad is een *incentive* voor het aantrekken van bedrijven, waardoor de werkgelegenheid in een stad toeneemt. Dit komt door de meerwaarde, die wordt toegekend aan het hoogproductieve arbeidspotentieel van hoger opgeleiden (Oudshoorn, 2011). Veel nieuwe ideeën ontstaan in de kennisuitwisseling tussen werknemers van verschillende bedrijven, die bijvoorbeeld ook plaatsvindt als hoger opgeleiden elkaar ontmoeten in uitgaansgelegenheden. In steden, waar veel hoger opgeleiden wonen en elkaar ontmoeten, zal de accumulatie van kennis zich veel vaker en sneller voordoen, dan op plaatsen waar iedere vorm van vertier ontbreekt. Een aantrekkelijke stad voor hoger opgeleiden, dient dus bij voorkeur te beschikken over ruime mogelijkheden voor interacties tussen deze personen.

Volgens Oudshoorn zijn er tenminste vier ‘routes’, waarlangs de invloed van de voorraad ‘human capital’ op de economie van een stad loopt. In de eerste plaats zijn personen met meer kennis en vaardigheden *productiever*. Dat trekt bedrijven aan, die in de regel *extra werkgelegenheid* creëren. In de tweede plaats hebben hoger opgeleiden over het algemeen een *breder uitgavenpatroon*, waardoor zij een positieve bijdrage leveren aan de werkgelegenheid voor lager opgeleiden, die de kost verdienen in de plaatselijke detailhandel, horeca en uitgaansgelegenheden. Voorts zijn personen met een hogere opleiding eerder geneigd om een *eigen bedrijf te starten* en zijn zij beter in staat zich aan te passen aan veranderende economische omstandigheden (*initiatiefrijker*, zowel in tijden van economische bloei als bij economische stagnatie).

Deze ‘routes’ geven aan, dat het werven van hoger opgeleiden en het vasthouden van deze doelgroep, van groot belang is voor de ontwikkeling van een stad. Op het moment dat een stad in staat is hoger opgeleiden te behouden, trekt dit andere hoger opgeleiden en bedrijven aan (Oudshoorn, 2011). Aan de basis van dit proces ligt het aantrekken van studenten. Studenten krijgen een binding met een stad, wanneer ze er zowel studeren als wonen. Hierdoor zijn ze ook eerder geneigd in deze stad te blijven wonen na het voltooien van hun studie. Verder willen hoger opgeleiden bij voorkeur in de buurt van gelijkgezinden in een stad wonen, omdat ze elkaar dan gemakkelijk kunnen ontmoeten en vriendschappen kunnen sluiten (Oudshoorn, 2011). Een gemeente doet er daarom goed aan om hiervoor de juiste omstandigheden te creëren op het gebied van de huisvesting en in te spelen op de specifieke wensen en behoeften van (jonge) hoger opgeleiden.

### 3.1.2.2 Monetair-economische effecten

De monetair-economische effecten van studenten op hun studiestad zijn veelvuldig onderzocht. Zowel bij binnenlandse als bij buitenlandse (internationale) studenten zijn de uitkomsten positief. In opdracht van Kences heeft TNO in 2009 een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het hoger onderwijs op de 13 grote onderwijssteden in Nederland. Bij elkaar realiseerden deze steden direct en indirect 15,6 miljard euro op jaarbasis aan toegevoegde waarde door het hoger onderwijs (inclusief Universitair Medische Centra en Onderzoek & Ontwikkeling). Dat is bijna 12 procent van de gezamenlijke totale toegevoegde waarde van deze 13 steden. De toegevoegde waarde per opleidingsplaats (HBO + universiteiten) bedroeg gemiddeld ongeveer 25.000 euro per jaar (TNO, Kences, 2009; DUWO, 2010; Van Ede, Blankers & Goudriaan, 2010).

DUWO wijst er op, dat kwalitatief hoogwaardige docenten en goede studieomstandigheden eerste vereisten zijn voor het succesvol kunnen doorlopen en afronden van een studie. Er zijn echter meer noodzakelijke randvoorwaarden, zoals een zeker inkomen en woonruimte voor de student. Studenten, die niet op zoek hoeven naar woonruimte en hun tijd niet kwijt zijn aan reizen, hebben meer tijd voor hun studie en kunnen deze normaliter succesvoller en op een hoger niveau afronden. Bovendien stimuleert het wonen in de stad van studie de betrokkenheid bij het onderwijs en bij medestudenten (DUWO, 2010).

Buitenlandse studenten blijken een relatief grote bijdrage te leveren aan het bruto nationaal product. Deze groep studenten reist relatief veel en krijgt vaak vrienden en familie (vanuit het thuisland van de student) op bezoek. De uitgaven van buitenlandse studenten en hun bezoekers aan toeristische attracties zijn substantieel. Van Ede, Blankers & Goudriaan zijn van mening dat buitenlandse studenten 'familiaal' toerisme aantrekt en dat het aantal buitenlandse studenten in een Nederlandse stad positief samenhangt met het aantal hotelovernachtingen in die stad (Van Ede, Blankers & Goudriaan, 2010).

### 3.1.2.3 Studentenbedrijven

Naast de economische bijdrage die studenten leveren door in een stad te wonen en te studeren (kamerhuur, uitgaven voor studiemateriaal, levensbehoeften en uitgaan), kunnen zij ook op een meer actieve manier bijdragen aan de economie van een stad of buurt door een bijbaan(tje) te aanvaarden of een eigen bedrijf(je) te beginnen. Kennisontwikkeling is in de ogen van de Nederlandse en de Europese overheid van groot belang voor het ondernemersklimaat. In het bijzonder het midden- en kleinbedrijf heeft veel behoefte aan ondersteuning: veel kleine bedrijven kampen met een gebrek aan kennis op sterk uiteenlopend terrein. Sommige daarvan weten de weg voor hulp vanuit het (hogere) onderwijs te vinden, maar vele ook niet.

Sinds 2000 stimuleren de (inmiddels voormalige) Ministeries van Economische Zaken (EZ), van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) en van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) het ondernemerschap in het onderwijs in samenwerking met organisaties uit het onderwijs en het bedrijfsleven (DUWO, 2010).

De Europese Commissie heeft onderzoek gedaan naar activiteiten, waarbij leerlingen op school een studentenbedrijf leiden in het kader van een effectieve methodologie voor het ontwikkelen van de ondernemersgeest, gebaseerd op "leren door praktijkervaring in ondernemerschap" (Europese Commissie Directoraat-generaal Ondernemingen, 2005). 'Studentenbedrijf' is daarbij als volgt gedefinieerd: "een op praktijkervaring gebaseerd pedagogisch instrument, waarbij een volledig ondernemingsproject wordt uitgevoerd in interactie met de externe omgeving".

Het doel van deze 'mini ondernemingen' is het op kleine schaal ontplooiën van echte economische activiteiten, of het op realistische wijze simuleren van bedrijfsactiviteiten van echte bedrijven. Hoewel deze bedrijfjes in een beschermde omgeving en met een pedagogisch oogmerk worden geleid, produceren en verkopen ze vaak echte producten of diensten (Europese Commissie Directoraat-generaal Ondernemingen, 2005). De studentenbedrijven leveren op deze manier een positieve bijdrage aan de economie van de buurt waarin zij (pro forma) gevestigd zijn.

DUWO is van mening dat het onderwijs strikt genomen geen goede omgeving is om te commercialiseren, maar dat stages en het oprichten van studentenbedrijven goede manieren zijn om met de samenleving in contact te komen. Ook sociaal-maatschappelijke invalshoeken zijn hierbij aanwezig, zoals bijvoorbeeld de mening, dat “studenten worden geacht hard te studeren en daarnaast ook ondernemend te zijn” (DUWO, 2010).

Factoren, die essentieel zijn om programma's voor studentenbedrijven effectief en succesvol te maken, zijn: 'het werken in teamverband', 'de vrijheid om zelf ideeën te ontwikkelen', 'het leggen en onderhouden van contacten met bedrijven en de lokale gemeenschap' en 'de beschikbaarheid van mentoren en adviseurs uit het bedrijfsleven'. Het starten van een 'mini onderneming' kan worden belemmerd, als onderwijsinstellingen of leraren van de onderwijsinstelling niet bereid zijn om aan de programma's deel te nemen. Het opnemen van programma's voor studentenbedrijven als *keuzevak* binnen het landelijk kader voor onderwijscurricula, heeft een positieve uitwerking op de verspreiding en het succes van de programma's gehad, doordat het de motivatie bij leraren vergrootte (Europese Commissie Directoraat-generaal Ondernemingen, 2005).

### 3.1.3 Maatschappelijke betekenis

De belangrijkste maatschappelijke verandering, die studenten teweeg brengen wanneer zij zich in een stad of buurt vestigen, is de verandering op het gebied van de sociale cohesie. Deze kan sterk verbeteren, wanneer studenten bijvoorbeeld vrijwilligerswerk gaan verrichten en daardoor maatschappelijk vertrouwen winnen van medebewoners. Van Ede, Blankers & Goudriaan merken in dit verband op, dat hoe hoger het opleidingsniveau van de (oorspronkelijke) bevolking is, des te groter de sociale cohesie is.

Stad, student en opleiding staan in principe los van elkaar. Er zijn echter geen 'werkplekken', waar deze drie elementen niet met elkaar in verbinding staan. Het ligt daarom voor de hand om al tijdens de opleiding te beginnen met deze samenwerking. In gezondheidscentra, op brede scholen, bij buurtbeheer en in winkels (management) zijn tal van mogelijkheden voor het creëren van leerwerkplaatsen, waar instellingen en bedrijven samen met onderwijsinstellingen vorm kunnen geven aan innovatie en aan het herontdekken van werkend leren en lerend werken (Arminiusmanifest, 2010). Universiteiten en hogescholen kunnen hun onderzoek er op laten aansluiten.

Het Arminiusmanifest stelt, dat wanneer elke student gedurende zijn opleiding een jaar lang een maatschappelijke stage loopt van 4 uur per week, dit per student 160 uren (4 weken) aan maatschappelijk inzet oplevert. Deze uren zouden bijvoorbeeld kunnen worden gebruikt om huiswerkbegeleiding te geven of om buurtorganisaties te ondersteunen. De 'community hours' komen niet alleen ten goede aan de stad, maar ook aan de student zelf. De student komt terecht in voor hem of haar nieuwe, onbekende situaties en doet daardoor ervaring op (Arminiusmanifest, 2010). De maatschappelijke stages gaan over 'anders leren' en het is daarom van belang dat onderwijsinstellingen hierbij worden betrokken. Het rendement voor de stad, de school en voor de student is hoger, wanneer de 'community hours' onderdeel zijn van het leerprogramma. Het is daarbij ook mogelijk dat studenten studiepunten verdienen voor de 'community hours' (Arminiusmanifest, 2010).

De groei van het aandeel studenten kan soms ook leiden tot een negatieve verandering in de sociale samenhang. Er kunnen conflicten ontstaan tussen studenten en oorspronkelijke bewoners, waardoor de sociale cohesie onder druk kan komen te staan (Van Ede, Blankers & Goudriaan, 2010). Er moet volgens Hubbard worden voorkomen, dat het proces van 'studentification' zich voordoet. Hiermee wordt bedoeld op de verandering, die een wijk doormaakt als er (te) grote aantallen studenten komen wonen, doorgaans in studentenhuizen (Hubbard, 2008). Als er over 'studentification' wordt gesproken heeft men het meestal over geluidsoverlast, rommelige voor- en achtertuinen en onmin tussen burens, hetgeen uiteindelijk kan resulteren in dalende huizenprijzen en een afkalvende sociale cohesie. Hubbard plaatst hierbij de kanttekening, dat dit soort negatieve verhalen overwegend afkomstig is uit wijken waar het gemiddelde opleidingsniveau van de oorspronkelijke bewoners aanzienlijk lager is dan dat van de studenten, waarmee hij suggereert, dat de problemen wellicht al bestonden, voordat de nieuwe bewoners hun kamers betrokken (Hubbard, 2008). Uit een vergelijking van de student-inwonerratio's in een groot aantal Britse wijken blijkt bovendien dat uit lang niet alle wijken met veel studenten klachten komen. Hubbard concludeert dan ook dat hier nader onderzoek naar moet worden gedaan.

Een voorbeeld, waarbij de komst van studenten een positieve impact heeft gehad op de stad, is Middelburg. Daar hielden sommige inwoners hun hart vast, toen de komst van de Roosevelt Academy werd aangekondigd. Maar toen de studenten zich werkelijk in de stad vestigden, nam de onvrede geleidelijk af en nu is de bevolking naar verluidt juist positief over de studenten (Van Ede, Blankers & Goudriaan, 2010). De mate waarin studenten de stad 'maken', hangt samen met de vraag of de stad de studenten accepteert. Het is daarom belangrijk, dat er een 'dialoog' tussen studenten en de andere bewoners op gang wordt gebracht, of dat studenten gestimuleerd worden een positieve bijdrage (een soort 'bruidsschat') te leveren aan hun omgeving, bijvoorbeeld door middel van vrijwilligerswerk in de buurt (Van Ede, Blankers & Goudriaan, 2010). Een ander goed voorbeeld hiervan is een project, dat wordt toegepast op de Dorchtselaan in Rotterdam. Onder het motto: 'Breek de verloederings af en geef ruimte aan de toekomst' heeft Woonstad Rotterdam hier het initiatief genomen om 250 woningen op te kopen, zodat hier 750 wooneenheden voor studenten konden worden gecreëerd. De studenten zetten zich actief in voor de buurt in ruil voor een lagere huur en de mogelijkheid van koop op langere termijn. De bijdrage in de buurt kan bestaan uit het doen van een buurtstage, het doen van onderzoek vanuit de opleiding die de student volgt, of het starten met een onderneming (Arminiusmanifest, 2010).

### 3.1.3.1 Studentenwoningen boven winkels

Er is veel leegstand boven winkelpanden, niet alleen in situaties, waarbij de winkels nog wel actief zijn, maar vooral ook in situaties, waar dat niet meer (volledig) het geval is (leegloopgebieden). In beide gevallen lijdt de buurteconomie hieronder, omdat de afzetmarkt steeds kleiner wordt en de sfeer in de buurt achteruit gaat door verpaupering (Wonen boven Winkels Nederland, 2012). De leegstand boven winkels is ook een probleem voor de eigenaren en ondermijnt de sociale cohesie. Het invullen van de leegstand met studentenwoningen kan een oplossing zijn voor deze problemen.

Studenten hebben in het algemeen een voorkeur voor levendige straten en verplaatsen zich voornamelijk lopend of met de fiets, hetgeen goed aansluit op de infrastructuur in en rondom winkelgebieden. Voor automobilisten zijn deze gebieden vaak minder goed bereikbaar en vooral de mogelijkheden om de auto voor een bepaalde tijd te parkeren zijn vaak slechts sporadisch aanwezig. Wanneer de programmering van

de (semi-)publieke ruimte en de commerciële ruimte beter wordt afgestemd op de behoeften van nieuwe bewonersgroepen, i.c. studenten, zullen deze er meer gebruik van maken en komt dit ten goede aan de buurt economie (Vlieger, 2012).

Het ontwikkelen van een gezamenlijke gebiedsvisie is hierbij raadzaam, volgens de Vereniging 'Wonen boven Winkels'. De wensen en behoeften van de betrokken partijen - de eigenaren van winkels, de oorspronkelijke en huidige bewoners van de buurt en de nieuwkomers (i.c. studenten) - kunnen dan met elkaar worden vergeleken en er kunnen op voorhand compromissen worden gesloten om tot één visie te komen. Dit geeft de locatie een heldere identiteit, waarmee het beheer en de herontwikkeling effectief kunnen worden georganiseerd (Vlieger, 2012).

Succesvol in dit verband is bijvoorbeeld een project in Maastricht. Hier hebben de gemeente, de woningcorporatie (Woonpunt) en de universiteit samen de NV 'Wonen boven Winkels Maastricht' opgericht. Deze organisatie koopt panden op en herontwikkelt deze kleinschalig tot studentenwoningen: van drie appartementen tot dertig studentenkamers. Het voordeel van deze aanpak is dat er één organisatie is, die de belangen van de verschillende partijen gezamenlijk behartigt. De gemeente wil vooral de sociale cohesie versterken door middel van functiemenging in het winkelcentrum. De gemeente wil de stad daarnaast promoten als studentenstad, waardoor meer talent naar de stad trekt. De corporatie kan haar primaire functie (huisvesting) beter vervullen en vaart er wel bij dankzij de cashflow van de projecten. De universiteit tenslotte is eveneens gebaat bij talentvol (hoger opgeleid) onderwijspersoneel voor de universiteit en goede huisvestingsmogelijkheden voor de studenten. De drie partijen hebben zodoende gezamenlijk een win-win-win-situatie gecreëerd (zie figuur 3.2; Vlieger, 2012).

Figuur 3.2 Wonen boven Winkels Maastricht



Bronnen (v.l.n.r.): [www.observantonline.nl](http://www.observantonline.nl), [www.wonenbovenwinkelsnederland.nl](http://www.wonenbovenwinkelsnederland.nl), [www.maastricht.dichtbij.nl](http://www.maastricht.dichtbij.nl)

### 3.1.3.2 Ontmoetingsplek als katalysator

Het toevoegen van nieuwe bevolkingsgroepen, in dit geval studenten, kan onrust in een wijk teweeg brengen. Om de huidige bewoners langzaam te laten 'wennen' aan de toekomstige medebewoners en de locatie aan bekendheid te laten winnen, kunnen er ontmoetingsplekken worden gecreëerd. De buurt economie kan hierdoor veranderen en groeit organisch. De ligging van deze ontmoetingsplekken is hierbij wel de succes- of faalfactor: de locaties moeten langs routes liggen, waar studenten langskomen en/of gesitueerd zijn nabij een hogeschool, universiteit of bibliotheek. Een goed voorbeeld hiervan is te vinden in Rotterdam. Hier heeft Bureau Benraad er samen met woningcorporatie 'Vestia Rotterdam Stadswonen' voor gezorgd, dat er lunchcafés en werk- en studeerplekken zijn ontwikkeld op - voor studenten - strategische plaatsen in de stad. Vestia heeft een pand aan de Goudsesingel en ruimte aan de KennisAs beschikbaar gesteld, plaatsen waar dagelijks veel studenten langskomen. Inmiddels hebben zich

hier ook (studenten)uitzendbureaus gevestigd en is er een redelijk grote kans, dat ook de detailhandel een winkelpand op deze locaties gaat betrekken. Het is een organische ontwikkeling, die minimaal tien jaar zal duren en waar een behoorlijke investering nodig is voor de programmering. Het resultaat is een stapsgewijze verbetering van de buurteconomie en van de sociale cohesie (Vlieger, 2012).

*Concluderend kan er dus gesteld worden dat de programmering van de huisvesting voor studenten een impuls kan zijn voor de buurteconomie. Hierdoor verbeteren ook de posities en de belangen van de huidige eigenaren en gebruikers en verlopen onderhandelingen tussen partijen soepeler. Alle partijen hebben er baat bij, wanneer zij meegroeien in een gemeenschappelijk streven naar revitalisering van de buurt.*

### 3.1.3.3 Academie van de stad

De 'Academie van de Stad' in de Gemeente Amsterdam is een stichting, dit zich inzet voor de ontwikkeling en de leefbaarheid van de stad, in samenwerking met de stadsdelen, woningcorporaties, het hoger beroepsonderwijs, universiteiten en studenten (zie figuur 3.3). De stichting zet in op thema's als: leren en opgroeien, integreren en participeren, jeugd, wonen en leven, economie en stedelijke ontwikkeling. De Academie van de Stad verbindt studenten met de samenleving en biedt hen de kans hun expertise in te zetten voor vraagstukken, die in de stad leven. Opdrachtgevers geloven in de meerwaarde van studenten voor de ontwikkeling van de stad. Studenten leren in de praktijk, verdienen studiepunten en bouwen aan hun CV (Academie van de Stad, 2012).

Figuur 3.3 Logo Academie van de Stad



Bron: Academie van de Stad, 2012

Eind 2007 stelde Wilfred Fischer, verbonden aan de Hogeschool van Amsterdam, zichzelf de vraag: "Hoe kunnen we studenten systematisch laten bijdragen aan maatschappelijke uitdagingen in de stad? Daar wordt de stad beter van en studenten leren van de stad, in échte opdrachten, met échte opdrachtgevers." Vanuit deze gedachte startte de ideële stichting Academie van de Stad in 2008 met 5 projecten. Inmiddels hebben meer dan 2.700 studenten gezamenlijk 390.000 uur besteed aan in totaal 220 maatschappelijke projecten. In februari 2012 zijn de eerste projecten in Utrecht van start gegaan (Academie van de Stad, 2012).

De missie van de Academie van de Stad is om een innovatieve, sociale ondernemer te zijn, die staat voor leefbare steden met actieve, betrokken burgers. Door robuuste allianties met politieke partijen op gemeenteniveau en onderwijsinstellingen aan te gaan, creëert men kansen voor 'de studenten van vandaag om te werken aan de stad van morgen'. Door studenten actief te laten bijdragen aan maatschappelijke uitdagingen en hun burgerbewustzijn te versterken, geeft de Academie van de Stad studenten een sleutelrol



bij de ontwikkeling van de stad: *‘Als burgers en toekomstige leiders zijn studenten een belangrijke bevolkingsgroep, die er altijd zal zijn. Eenmaal bewust van hun unieke positie kunnen studenten een essentiële bijdrage aan de stad leveren. Actief en participierend met een frisse blik, actuele kennis en jeugdige energie, maken zij als geen ander het verschil. Door die waardevolle eigenschappen effectief in te zetten geven de studenten de kennis en vaardigheden die ze in de stad opdoen terug aan hun leefomgeving. Ze dragen bij aan de stad en leren er ook van. De Academie van de Stad wil daarom iedere student bereiken, van elk studieniveau, op een willekeurig moment in hun studie om dit burgerbewustzijn te creëren. Want bijdragen aan je omgeving is een recht en een plicht van alle studenten’* (Academie van de Stad, 2012).

In figuur 3.4 zijn enkele projecten van de Academie van de Stad weergegeven.

Figuur 3.4 Projecten van de Academie van de Stad



Voorleesservice op school



Tugela Vrouwenproject Van der Pek



Buitenschoolse Activiteiten



Wijkdenktanks



Bewegen met senioren



Impulsen van Bewoners

Bron: Academie van de Stad, 2012

KEI 'Studenten en Stadsbuurt, samen sterker' onderscheidt de volgende aandachtsgebieden bij projecten, waarbij studenten kunnen worden ingezet (met effecten op individueel, dan wel wijkniveau): 'Wonen', 'Wonen & Actie' en 'Actie'.

Bij 'Wonen' worden studenten bewust 'gelabeld' in een wijk met als doel: 'verbetering van de leefbaarheid in de wijk'. Projecten/initiatieven op dit terrein zijn:

1. Labeling van woningen voor studenten, Sloterveer, Amsterdam
2. Stageplekken en labeling van woningen aan jongeren, Vestia
3. Labeling van woningen voor studenten, Indische buurt, Ymere, Amsterdam
4. Tijdelijke studentenhuysvesting, Houthaven/Spaarndammerbuurt, Amsterdam

Bij 'Wonen & Actie' wonen studenten in de wijk en zetten zich daar actief voor in. Voorbeelden zijn:

1. Springlevende wijkprojecten, Stichting Academie van de Stad, Amsterdam - Springlevend Tugela, voorleesservice en straatportiers, Transvaalbuurt, Amsterdam
2. Landelijke schoonmaakdag, Maastricht
3. De Wijkstudent, Tilburg
4. Acties studenten in prachtwijken Korrewegwijk en de Hoogte, Groningen
5. Studenteninzet, De Hoogte, Groningen
6. Heijplaat, RDM campus, innovationlab, Rotterdam
7. Krachtwijkproject Voetbalclub, Eindhoven
8. Studentenflat de Druppel, Eindhoven
9. Inplaatsing, Woensel West, Eindhoven
10. Wonen in Nieuw Jeruzalem, Tilburg
11. Studentenkwartier, Dordstelaan, Rotterdam
12. VoorUit!, Osdorp, Amsterdam
13. Leefbaarder flatcomplex De Otterrade, Den Haag ZuidWest, Den Haag
14. 3x Win, Ede
15. Krachtwijkproject Take-off projecten + design, Eindhoven
16. H-spot, student+kunst, Amsterdam zuid oost

Bij 'Actie' zetten studenten zich actief in voor een wijk, zonder daar zelf te wonen:

1. Bankjes opknappen & sport op school, Stichting Move, Hoograven, Utrecht
2. De smaak van Kralingen, Stichting Move, Rotterdam
3. Vuilnisbakkenkunst, stichting Move, Leiden
4. Buurtwinkel voor Onderwijs, Onderzoek en Talentontwikkeling, Baarsjes, Amsterdam
5. Activiteiten van Circumflex, Maastricht
6. Bazes, Benefietactie Zeven Erkende Studentenverenigingen, Groningen
7. City of talent, Groningen
8. Serve the city, Tilburg
9. Diverse leefbaarheidsprojecten, Stichting Academie van de Stad, Amsterdam
10. Projectstudies: Leefomgeving verbeteren Doornakkers, Eindhoven
11. Krachtwijkproject Design, Bennekel Gestel Eindhoven
12. Minor in de wijk, Saxion, Deventer
13. Ondernemenderwijs, Amersfoort
14. Aanpak Centrale, Vivare, diverse projecten wonen, werken, leren voor jongeren - Leerwerkbedrijf Diagonaal, Presikhaaf, Arnhem
15. Veldacademie, Rotterdam

### 3.1.4 Culturele betekenis

De culturele betekenis van studenten blijft volgens Van Ede, Blankers & Goudriaan een onderbelicht onderwerp. Er zijn wel aanwijzingen dat een 'studentenstad' zich wat betreft cultuur duidelijk onderscheidt van andere steden en dat toeristen dit positief waarderen. 'Studentenleven' en 'studentenstad' zijn volgens Van Ede, Blankers & Goudriaan begrippen, die meteen tot de verbeelding spreken. Hoewel er weinig wetenschappelijk onderzoek is gedaan naar de relatie tussen cultuur en studenten in een stad, lijkt



het er op dat de aanwezigheid van (grote aantallen) studenten wel degelijk iets uitmaakt voor de lokale cultuur van een stad (Van Ede, Blankers & Goudriaan, 2010). Steden of buurten met hoge concentraties studenten hebben iets 'eigens'. Vaak wordt dit toegeschreven aan een ander leefritme van studenten en een vermeende voorliefde voor 'drank' (Van Ede, Blankers & Goudriaan, 2010).

Uit onderzoek in Florida blijkt, dat steden met een hoge diversiteit (*tolerance*) en een hoog opgeleide of getalenteerde bevolking (*talent*) meer creatieve mensen aantrekken (Florida, 2002). Deze creatieve klasse zorgt ook voor een uitgebreider aanbod aan cultuur (Van Ede, Blankers & Goudriaan, 2010). In Amsterdam blijkt, dat daar vooral mensen gaan wonen die, afgezien van bijvoorbeeld het aanbod van werk, bij hun keuze vooral ook hebben gelet op het aanbod van kunst & cultuur en de sfeer en het imago van de stad.

Het meest innovatieve culturele aanbod is doorgaans te vinden in gebieden met hoge concentraties studenten. Zij zijn vaak zelf de initiatiefnemers van nieuwe culturele activiteiten en creëren in eerste instantie daarvoor ook zelf een markt (Van Ede, Blankers & Goudriaan, 2010). Het feit, dat in stedelijke omgevingen vaak een gevarieerd aanbod van culturele voorzieningen aanwezig is, dat met name 's avonds en soms ook 's nachts toegankelijk is, draagt er aan bij, dat studenten en afgestudeerden bij voorkeur in de stad willen wonen (DUWO, 2009; Wouters, 2010). Bij de zoektocht naar een woonplaats wordt de attractiewaarde van steden met elkaar vergeleken. Die attractiewaarde komt tot uiting in de diversiteit van het aanbod aan cultuur, historie, horeca, kleine winkeltjes en boetiekjes (Marlet, 2009; Wouters, 2010).

Eerder in dit rapport werd al gewezen op de bijzondere positie, die internationale studenten innemen (zie 3.1.2.2 Monetair-economische effecten). Uiteraard dient deze groep ook bij de culturele diversiteit te worden genoemd. Buitenlandse studenten nemen hun eigen gewoonten en gebruiken mee en dragen op die manier ook bij aan het 'bonte' palet van eigenaardigheden van het studentenleven. In het buitenland studeren leidt vaak tot 'familiaal' toerisme: familie en vrienden van buitenlandse studenten gaan bij hen op bezoek en knopen er meteen een (korte) 'doe'-vakantie aan vast. Hun tijdelijke aanwezigheid in de studiestad van hun familielid of vriend, bijvoorbeeld rond het moment van afstuderen (diploma-uitreiking) verstevigt de internationale uitstraling van die stad (Van Ede, Blankers & Goudriaan, 2010).

### **3.2 Hoe kunnen studenten worden ingezet in een buurt of straat?**

Studenten worden steeds vaker ingezet bij het revitaliseren van een wijk. De motieven voor een dergelijke wijkaanpak zijn divers: het verbeteren van de samenstelling van de bevolking (meer *differentiatie*), het laten verrichten van werkzaamheden voor de buurt door studenten (*goedkope arbeidskrachten*) en het opnemen van praktijkonderdelen in de curricula van onderwijsinstellingen (*learning on the job*). Daarnaast zijn er projecten, die op eigen initiatief door studenten worden opgestart, bijvoorbeeld vanuit de gedachte dat men zelf iets voor de stad wil betekenen (*altruïstisch motief*), of omdat men iets wil ondernemen (*financieel motief*). De diversiteit aan bedoelingen en projectvormen is groot: naast projecten, die nadrukkelijk worden opgezet als onderdeel van een wijkaanpak, zijn er ook projecten, die beginnen zonder duidelijk doel of kader.

### 3.2.1 Platform Corpovenista

Platform Corpovenista heeft ruim 40 'studentenprojecten' in diverse steden onderzocht en op basis daarvan vijf strategieën ontwikkeld, waarbij studenten een substantiële bijdrage leveren aan het verbeteren van een wijk (zie KEI 'Studenten en Stadsbuurt, samen sterker' pp 107). Aan de hand van een *stappenplan* wordt bekeken, welke strategie of (mix van) strategieën in een bepaalde praktijksituatie het beste kan worden toegepast. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de volgende punten:

1. *Capaciteit van studenten.* Studenten beschikken in het algemeen over goed bruikbare vaardigheden, zoals creativiteit, een frisse blik op zaken en toegankelijk in de omgang. Het zijn echter meestal nog geen volleerde professionals. Begeleiding door docenten of 'wijkprofessionals' in daarom gewenst.
2. *Effecten op verschillende schaalniveaus.* De inzet van studenten bij de aanpak van een wijk of buurt kan op verschillende niveaus effecten hebben: effecten voor de wijk of buurt als geheel, voor één of enkele individuele bewoner(s) en voor de student zelf. Om een effect op buurtniveau te bereiken (zodat de hele buurt erop vooruit gaat) is meestal een behoorlijk grootschalige inzet van studenten noodzakelijk. Daarentegen kunnen effecten voor individuele bewoners al met een bescheiden inzet worden bereikt, bijvoorbeeld huiswerkbegeleiding. Voordat een bepaalde strategie wordt gekozen, is het van belang om na te denken over de implicaties van het beoogde effect.

Daarnaast dient er ook vanuit het gezichtspunt van de student te worden nagedacht over de effecten. Wil een student bijvoorbeeld ervaring opdoen middels een stage, huurkorting krijgen op zijn/haar kamer of een meer ideële bijdrage leveren aan de wijk? Wanneer een individuele student een studieopdracht uitvoert, gaat het doorgaans om een klus met een relatief korte looptijd, waarvan verondersteld mag worden, dat dit geen al te grote effecten op buurtniveau zal hebben. Wanneer grotere groepen studenten langdurig aan een wijk verbonden worden door er te gaan wonen, is dat natuurlijk wel het geval.

3. *Beschikbare budget.* Het inzetten van studenten bij het revitaliseren van een wijk hoeft op zich niet zoveel te kosten, maar er dient wel voor worden gewaakt, dat noodzakelijke kosten voor organisatie en begeleiding een project alsnog duur kunnen maken. Aandacht voor schaalgrootte, doorlooptijd, organisatie, communicatie en continuïteit van het project is dan ook uitermate belangrijk. Studenten zijn ook lang niet altijd zomaar te porren voor een (onbetaalde) maatschappelijke stage, maar een 'beloning' in de vorm van studiepunten of een huurkorting kan hen wel over de streep trekken. In ieder geval dient voorkomen te worden, dat studenten ongemotiveerd raken.

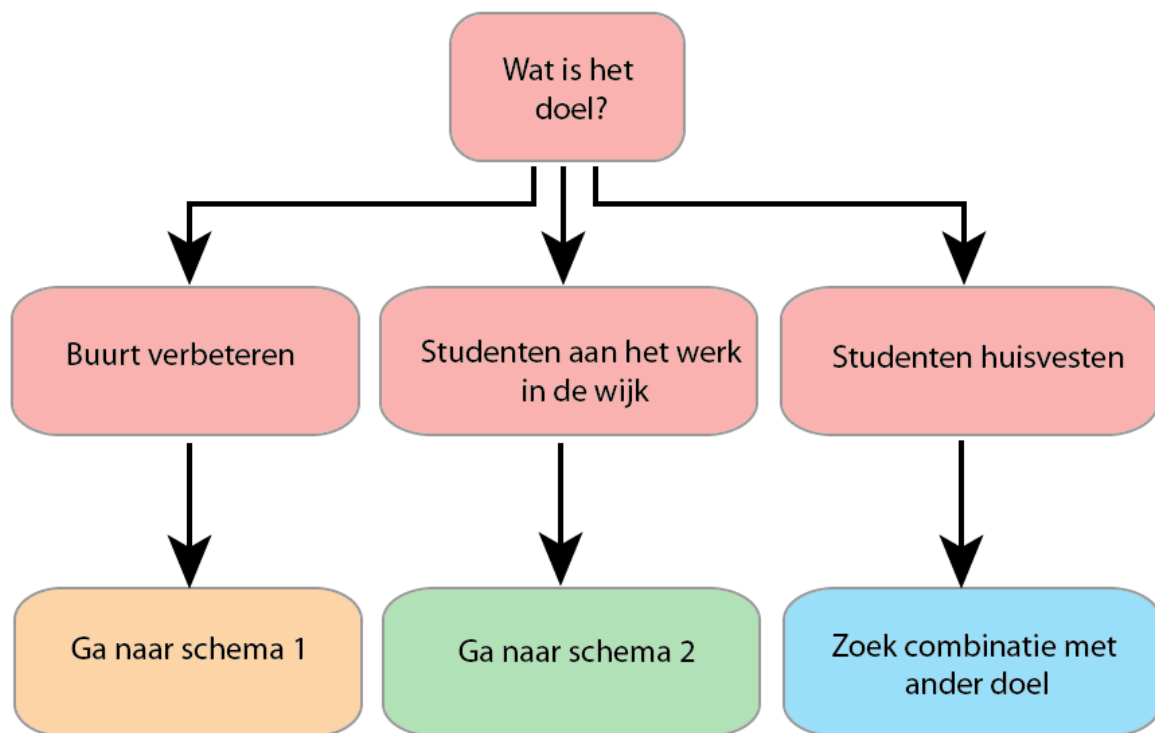
### 3.2.2 Stappenplan

Het door Platform Corpovenista ontwikkelde stappenplan op basis van 11 geëvalueerde studentenprojecten is hieronder grafisch weergegeven (figuur 3.5). Wanneer het doel is vastgesteld, volgt doorverwijzing naar het betreffende schema (figuren 3.6 en 3.7). Het gesignaleerde probleem wordt daarin

op basis van praktische mogelijkheden voor de inzet van studenten, voorzien van een strategische oplossingsrichting.

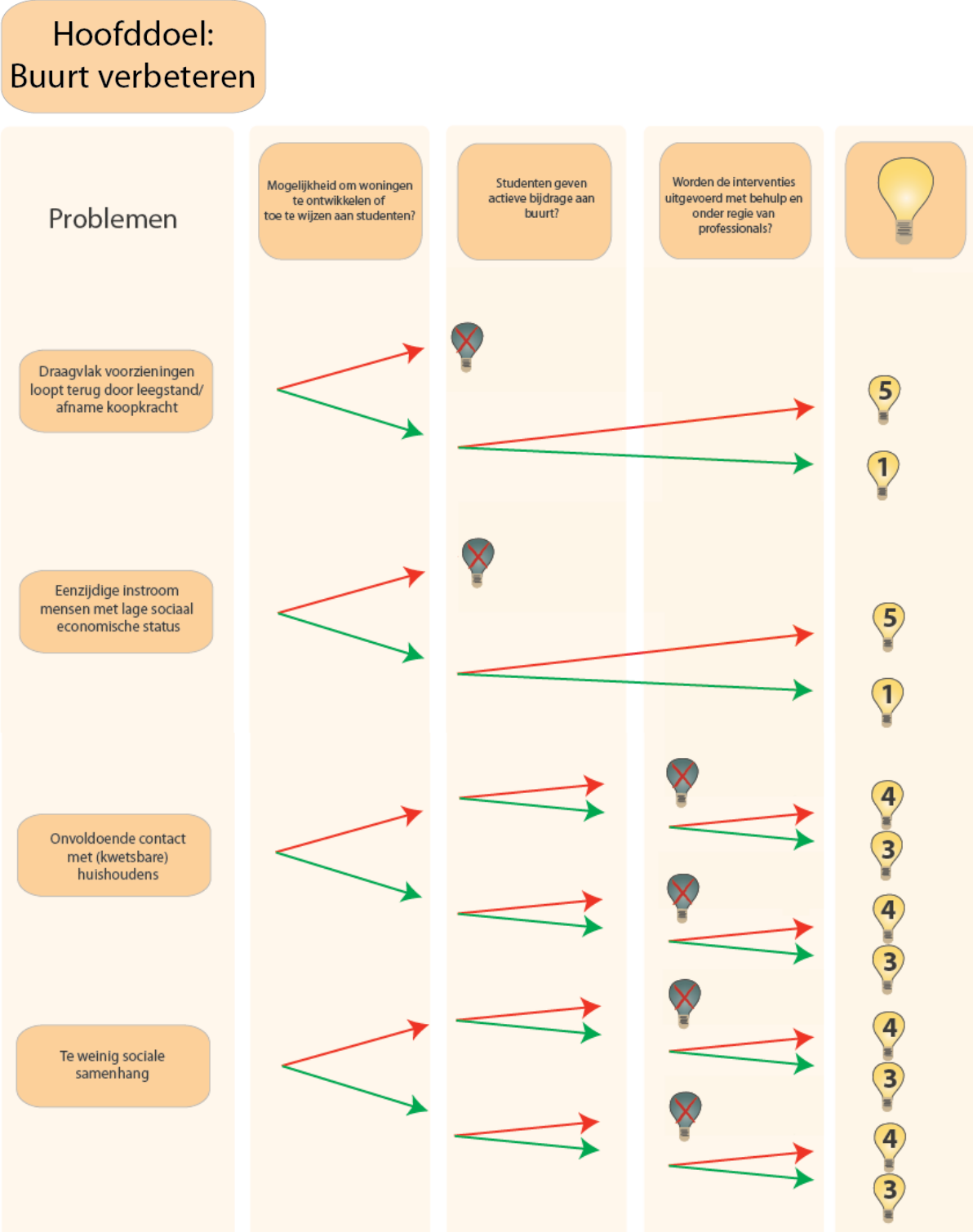
De situatie, waarbij alleen woonruimte voor studenten beschikbaar dient te komen, zonder dat er sprake is van een actieve bijdrage (tegenprestatie) van studenten, valt uiteraard buiten de scope van het thema 'studenteninzet'.

Figuur 3.5 Stappenplan



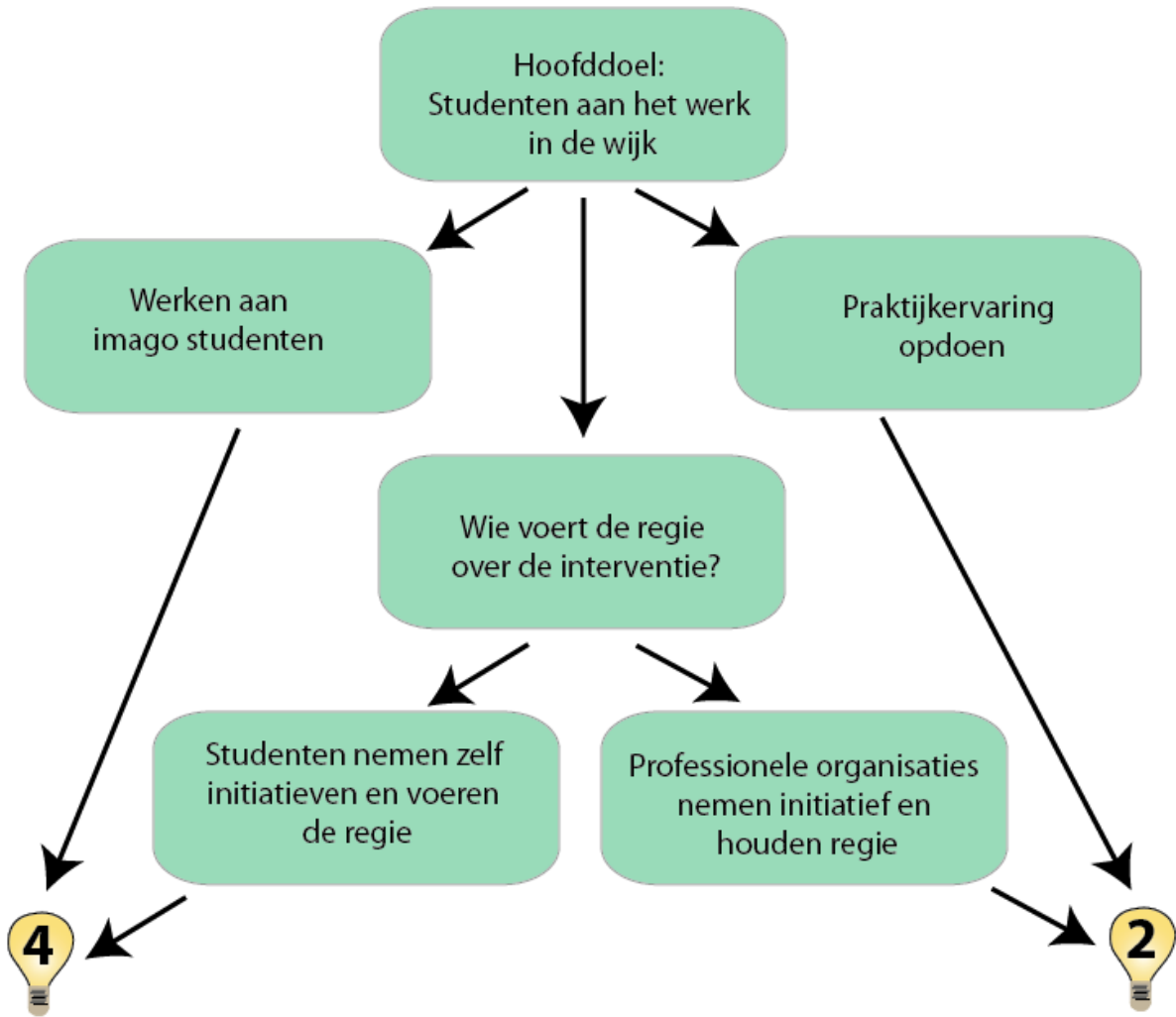
Bron: auteur, gebaseerd op Platform Corpovenista (2003)

Figuur 3.6 Schema 1. 'buurt verbeteren'



Bron: Auteur, gebaseerd op Platform Corpoevenista (2003)

Figuur 3.7 Schema 2. 'studenten aan het werk in de wijk'



Bron: Auteur, gebaseerd op Platform Corpovenista (2003)

### 3.2.3 De vijf strategieën voor studenteninzet in buurten



#### Woonruimte in een buurt bestemmen voor studenten

Deze strategie kan worden ingezet om de instroom van zelfredzame bewoners (studenten) te vergroten en/of het draagvlak voor (het behoud van) voorzieningen te vergroten. Hiertoe wordt een substantieel aantal woningen in de buurt ‘gelabeld’ voor studenten. Om het effect van hun aanwezigheid te vergroten, wordt dit beschikbaar stellen van woonruimte vaak gecombineerd met een ‘incentive’ voor activiteiten van studenten, bijvoorbeeld in de vorm van een korting op de huurprijs. De inzet van studenten is voornamelijk gericht op persoonlijke ondersteuning van volwassenen en kinderen en groepsactiviteiten.

Voorbeeldprojecten:

Amsterdam Sloterveer,  
Eindhoven Woensel-West,  
Rotterdam Tarwewijk



#### Wijkstage

Middels een wijkstage doen studenten praktijkervaring op. Het gaat hierbij om huiswerkbegeleiding voor kinderen op een basisschool, rechtshulp aan bewoners, het assisteren bij wijk evenementen e.d. Voor de wijk zijn deze activiteiten waardevol en studenten krijgen er studiepunten voor.

Voorbeeldprojecten:

Amsterdam De Baarsjes (BOOT),  
Arnhem Presikhaaf



#### Sociale acupunctuur

Deze strategie kan worden gebruikt om extra capaciteit te krijgen voor maatschappelijke programma's. Studenten zetten zich op verschillende locaties in voor de bewoners van een wijk. Zij kunnen zelf ook in het gebied (gaan) wonen, maar dat is niet per se noodzakelijk. Betrokkenheid van een woningcorporatie is voor dit type project dus geen voorwaarde, maar kan wel wenselijk zijn. Ook hier gaat het vaak om ondersteuning van volwassenen, kinderen en groepsactiviteiten.

Voorbeeldprojecten:

Amsterdam Osdorp  
Amsterdam Transvaalbuurt  
Den Haag Zuidwest  
Groningen De Hoogte



## Studenteninitiatief

Bij deze strategie nemen studenten zelf het initiatief om een project op te starten en uit te voeren. Zij hebben de (eigen) regie over de activiteiten. Bij de projectuitvoering kunnen professionals betrokken zijn, maar dit is niet noodzakelijk. In vergelijking met de andere strategieën is de inzet van professionals dus beperkt. De studenten wonen (meestal) zelf niet in de wijk. Vaak gaat het om (eenmalige) projecten met een relatief korte doorlooptijd.

Voorbeeldproject:

Utrecht Hoograven



## De wooncampus

Volgens Platform Corprovenista kan de uitstraling van een buurt sterk verbeteren door de realisatie van grootschalige studentenhuysvesting in of grenzend aan een buurt. Studenten, die zelfstandig c.q. op kamers wonen, zorgen voor een toename van de levendigheid op straat en daarmee neemt de sociale controle in veel gevallen toe, met name ook 's avonds en in de nacht. Voorts wordt het draagvlak voor het behoud van voorzieningen groter. Naast deze *passieve* bijdrage, kunnen studenten optioneel ook een *actieve* bijdrage aan de buurt leveren.

Voorbeeldproject:

Amsterdam Houthave

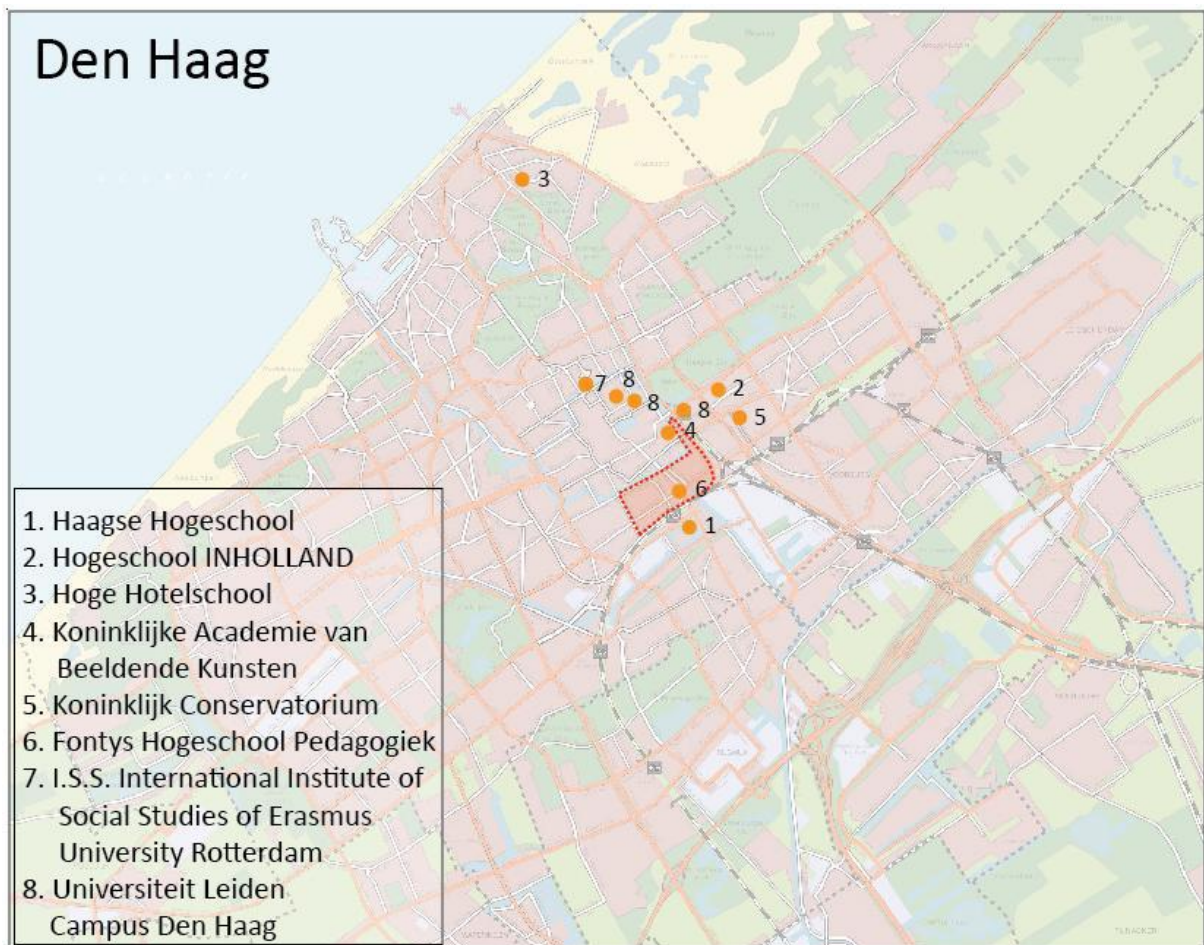
### 3.3 Hoe kunnen studenten worden ingezet in de Stationsbuurt c.q. de Stationsweg?

#### 3.3.1. Toepassing van het Stappenplan

De Stationsbuurt, gelegen tussen Station Hollands Spoor en de Haagse binnenstad, heeft de potentie om uit te groeien tot een interessante locatie voor studentenwoningen en -voorzieningen. De keuze van deze locatie ligt voor de hand, omdat hier reeds een aantal onderwijsinstellingen, zoals de Haagse Hogeschool, is gevestigd. Het gebied ligt naast het NS-station, waarmee het aanbod aan openbaar vervoer (trein, tram, bus) optimaal is. De bereikbaarheid van de andere hoger onderwijsinstellingen in Den Haag is daarmee geen enkel probleem (zie figuur 3.8). Ook de directe verbinding naar de studentensteden Delft, Leiden en Rotterdam geeft de wijk een strategische ligging (zie figuur 3.9). De wijk kan een aantrekkelijke verbindingsschakel worden tussen Station Hollands Spoor en de binnenstad van Den Haag, wanneer er studentenhuysvesting en andere voorzieningen voor studenten gerealiseerd worden.

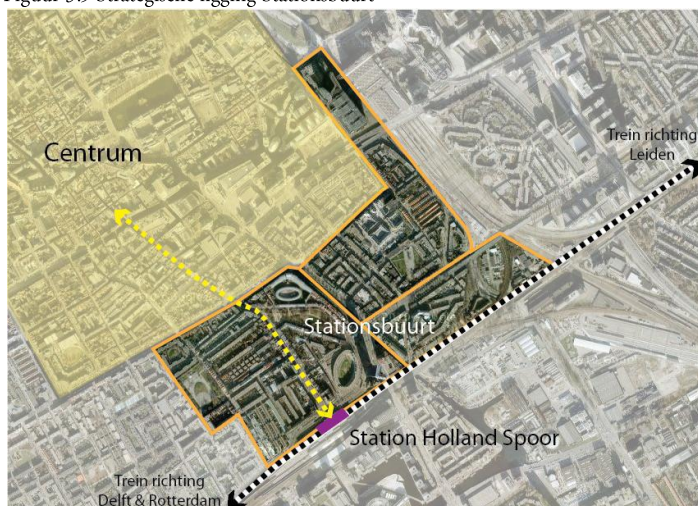


Figuur 3.8 Hogere onderwijsinstellingen



Bron: Auteur

Figuur 3.9 Strategische ligging Stationsbuurt



Bron: Google maps, bewerkt door auteur

Uit de SWOT-analyse van de Stationsbuurt (2008; zie hoofdstuk 2) is gebleken, dat de 'toevoeging' van studenten aan de wijk kan worden gezien als een *kans* voor de Stationsbuurt. Studenten voelen zich over het algemeen bijzonder thuis in een binnenstedelijke omgeving en kunnen volgens Van den Berg en Russo (2003) fungeren als een strategische hulpbron voor stedelijke herontwikkeling.



Het stappenplan uit paragraaf 3.2 kan worden gebruikt om de strategieën te detecteren, die het beste kunnen worden toegepast in de Stationsbuurt om de wijk te verbeteren. Bij de eerste vraag ('Wat is het doel?') zijn in feite alle antwoorden van toepassing: de buurt dient te worden verbeterd en daarbij is het wenselijk, dat studenten er gaan wonen en zo mogelijk 'een handje gaan bijsteken'.

#### *Buurt verbeteren*

Dit is de achterliggende centrale doelstelling van dit onderzoek: de Stationsbuurt kampt met veel sociaal-economische en ruimtelijke problemen en dient gerevitaliseerd te worden.

#### *Studenten aan het werk in de wijk*

Eerder in dit onderzoek is al naar voren gebracht, dat met name studenten een 'aanjaagfunctie' in de wijk, i.c. de Stationsbuurt, kunnen krijgen door naast een *passieve* bijdrage (wonen en studeren) ook een *actieve* bijdrage te leveren (inzetten voor de leefbaarheid in de wijk), die uiteindelijk leidt tot een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Voor de studenten zou dit kunnen resulteren in praktijkervaring, een financieel voordeel (bijvoorbeeld huurkorting) en/of studiepunten.

#### *Studenten huisvesten*

Den Haag heeft op dit moment een huisvestingstekort onder studenten van 3.000 wooneenheden (2012) en dit tekort zal naar verwachting in de toekomst alleen maar groter worden (Landelijke studentenverbond, 2012). Het aantal studenten in Den Haag neemt in de periode tussen 2009 en 2014 naar verwachting toe met 5.600 personen (20%; zie tabel 3.1). Bij een aanzienlijk aantal daarvan gaat het om internationale studenten (2.300 personen), die sowieso zijn aangewezen op het wonen 'op kamers' of andere vormen van (zelfstandige) studentenhuisvesting. Bij ongewijzigd beleid zal de kamernood dan ook toenemen. De Stationsbuurt ligt vlakbij het centrum op relatief korte afstand van de meeste hogere opleidingsinstellingen en dat maakt deze wijk bij uitstek geschikt als 'studentenwijk' (Gemeente Den Haag, 2012b).

Tabel 3.1 Aantallen studenten in Den Haag in 2009 en 2014

Onderwijs instelling	Totaal aantal studenten	Buitenlandse studenten	Totaal aantal studenten	Buitenlandse studenten
	collegejaar	2009/2010	collegejaar	2014/2015
Haagse Hogeschool	20.500	2.500	23.000	4.000
Hogeschool INHolland, vestiging Den Haag	3.000	50	3.500	250
Hoge Hotelschool	1.250	600	1.250	600
Koninklijke Academie van Beeldende Kunsten	1.000	200	1.000	200
Koninklijk Conservatorium	750	500	800	550
Fontys Hogeschool (Pedagogiek)	400	0	800	50
I.S.S. International Institute of Social Studies of Erasmus University Rotterdam	200	200	250	250
Universiteit Leiden Campus Den Haag	PM	PM	2.000	400
Overig	900	150	1.000	200
<b>Totaal</b>	<b>28.000</b>	<b>4.200</b>	<b>33.600</b>	<b>6.500</b>

Bron: Gemeente Den Haag, 2010

Per 'doel', respectievelijk 'buurt verbeteren' en 'studenten aan het werk in de wijk' zijn de schema's 1 en 2 (figuren 3.6 en 3.7; zie hiervoor) vervolgens doorlopen en is concrete inhoud gegeven aan de te voeren strategieën.

### 3.3.2 Toepassing van Schema 1 ('buurt verbeteren')

#### Probleemgebied: draagvlak voorzieningen

De eerste probleemomschrijving in schema 1 luidt: *'Het draagvlak voor het behoud van voorzieningen loopt terug door leegstand/afname koopkracht'* (figuur 3.6). Dit kan als een van de grote problemen in de Stationsbuurt worden gezien. Met name in de Stationsweg, de straat waar de meeste voorzieningen van de Stationsbuurt aanwezig zijn, is deze uitspraak van toepassing (zie figuren 3.10 en 3.11). Ook de bewoners van de Stationsbuurt en andere betrokken stakeholders zijn van mening, dat de Stationsweg wat betreft de nog aanwezige, merendeels laagwaardige winkelvoorzieningen, de panden met achterstallig onderhoud en de leegstand een slecht visitekaartje is voor de buurt (Gemeente Den Haag, 2010a).

Vervolgens dient de vraag: *'Zijn er mogelijkheden om woningen te ontwikkelen of toe te wijzen aan studenten?'* te worden beantwoord. Er is veel leegstand boven de winkels in de Stationsweg. De buurteconomie lijdt hier onder: de afzetmarkt wordt steeds kleiner en de sfeer (sociale cohesie) in de buurt gaat achteruit (Wonen boven Winkels Nederland, 2012). De leegstand boven winkels is uiteraard ook een probleem voor de eigenaren. Het invullen van de leegstand met studentenwoningen kan een oplossing zijn voor al deze problemen.

Studenten willen graag aan levendige straten wonen en verplaatsen zich voornamelijk lopend of met de fiets. Dat sluit goed aan op de infrastructuur in en rondom winkelgebieden, die voor automobilisten vaak verre van ideaal is (nauwe straten, onoverzichtelijke verkeersstromen, weinig of geen parkeermogelijkheden e.d.). Wanneer de programmering van de (semi-) publieke ruimte en de naastliggende commerciële ruimte beter wordt afgestemd op de behoeften van studenten, zullen zij er meer gebruik van maken en komt dit ten goede aan de buurteconomie en de sociale cohesie (Vlieger, 2012).

Een probleem, waarmee de Stationsweg kampt en wat verklaard waarom de bovenliggende etage(s) niet worden gebruikt, is de gebrekkige ontsluiting van deze etages vanaf de straat. In veel gevallen gaat het om inpandige trappen vanaf de begane vloer, een overblijfsel uit de tijd, waarin de eigenaar of huurder van een pand zelf nog boven de zaak woonde. Bij het opstellen van de visie en bij het maken van een ontwerp dient hier aandacht aan te worden besteed. Geconcludeerd kan worden dat de vraag: *'Zijn er mogelijkheden om woningen te ontwikkelen of toe te wijzen aan studenten'* bevestigend kan worden beantwoord.

De vervolgvraag of *'studenten een actieve bijdrage aan de buurt geven?'* kan zowel met 'ja' als met 'nee' beantwoord worden: studenten zich beperken tot wonen, studeren en gebruik maken van de voorzieningen in de wijk en daarmee uitsluitend een *passieve* bijdrage aan de buurt leveren, maar ook een stap verder gaan en zich *actief* inzetten voor de leefbaarheid in de buurt.

Daarmee komt uit schema 1 naar voren, dat de strategieën 1 en 5 van toepassing zijn om het probleem van de 'onvoldoende draagvlak voor het behoud van voorzieningen in de Stationsweg door leegstand en afname koopkracht' op te lossen.

#### **Strategie 1. 'Studenten laten wonen in de buurt'**

Door het toepassen van deze strategie wordt de instroom van zelfredzame bewoners bevorderd, waardoor het draagvlak voor het behouden van de voorzieningen wordt vergroot. Hiertoe zou een substantieel aantal woningen in de Stationsbuurt en met name ook boven winkels aan de Stationsweg 'gelabeld' kunnen

worden voor studenten. Om het effect van de aanwezigheid van deze 'nieuwkomers' in de wijk te vergroten, zou dit gecombineerd kunnen worden met een 'incentive' voor de door studenten verrichte activiteiten ten behoeve van de buurt, bijvoorbeeld in de vorm van een korting op de huurprijs van kamers. De inzet van studenten is daarbij vooral gericht op persoonlijke ondersteuning van volwassenen en kinderen en op groepsactiviteiten (Platform Corpovenista, 2003).

### **Strategie 5. 'De wooncampus'**

Volgens Platform Corpovenista (2003) kan de uitstraling van een buurt verbeteren door de realisatie van grootschalige studentenhuisvesting. In de directe nabijheid van de Stationsbuurt is dat al gebeurd met de realisatie van bijvoorbeeld het 130 meter hoge 'Strijkijzer'. Daarnaast lijkt er voldoende ruimte en leegstand binnen de bestaande stedelijke context te zijn om extra studentenhuisvesting in te passen. Hierdoor is het toevoegen van een *totale* 'wooncampus' niet nodig. De benaming 'wooncampus' beter vervangen worden door 'studentencomplexen'. De instroom van grotere groepen studenten zorgt voor meer levendigheid op straat, meer sociale controle - met name ook 's avonds en 's nachts - en een groter draagvlak voor voorzieningen.

### Probleemgebied: diversiteit

De tweede probleemomschrijving uit schema 1 luidt: '*Eenzijdige instroom van mensen met een lage sociaal economische status*'. Om te beoordelen of de Stationsbuurt hiermee te maken heeft, kan gekeken worden naar de huidige demografische situatie, het opleidingsniveau, de arbeidsparticipatie en het inkomensniveau van de wijkbewoners.

#### *Huidige demografische situatie van de Stationsbuurt*

In de Stationsbuurt woonden in 2009 ruim 9.000 personen, ofwel bijna 2% is van de totale Haagse bevolking (zie tabel 3.2). Ten opzichte van Den Haag als geheel gaat het in de Stationsbuurt relatief steeds minder om jongeren (tot 20 jaar) en steeds minder ouderen (vanaf 65 jaar).

In de Stationsbuurt wonen relatief veel allochtonen: 63% van de bewoners was in 2009 van niet-Nederlandse etniciteit (zie tabel 5.3; Gemeente Den Haag, 2010). De grootste etnische groep zijn Surinamers. Opmerkelijk is verder het grote aandeel personen uit de overige niet-geïndustrialiseerde landen (22% tegen 14% in geheel Den Haag). In totaal wonen er personen uit 97 landen, waarmee de Stationsbuurt met recht een multiculturele wijk kan worden genoemd.

Wanneer naar de afzonderlijke buurten wordt gekeken (zie tabel 3.3), valt op dat het aandeel personen van Nederlandse afkomst in het Huijgenspark het laagst is, terwijl het aandeel personen afkomstig uit de overige niet-geïndustrialiseerde landen in de Rivierenbuurt-Zuid het hoogst is.

Tabel 3.2 Aantal inwoners naar etniciteit (in %)

	Stationsbuurt			Den Haag		
	2001	2007	2009	2001	2007	2009
<b>Etniciteit:</b>						
- Nederlands	43	39	37	58	54	52
- Turks	6	6	5	6	7	7
- Marokkaans	9	8	7	5	5	5
- Surinaams	13	12	12	10	10	10
- Antilliaans/ Arubaans	5	7	7	2	2	2
- Overig-geïndustrialiseerd	9	9	8	11	10	10
- Overig-niet-geïndustrialiseerd	15	19	22	9	11	14
<b>Aantal inwoners:</b>	<b>8.930</b>	<b>8.417</b>	<b>9.066</b>	<b>442.319</b>	<b>474.082</b>	<b>482.510</b>

Bron: Gemeente Den Haag, 2010a, p 5

Tabel 3.3 Aantal inwoners van de Stationsbuurt naar buurt en etniciteit in 2009 (in %)

	Huijgenspark	Rivierenbuurt Zuid	Rivierenbuurt Noord	Stationsbuurt (wijk)
<b>Etniciteit:</b>				
- Nederlands	34	40	44	37
- Turks	8	2	8	5
- Marokkaans	12	11	10	7
- Surinaams	9	5	6	12
- Antilliaans/ Arubaans	2	3	2	7
- Overig-geïndustrialiseerd	6	8	8	8
- Overig-niet-geïndustrialiseerd	22	28	19	22
<b>Aantal inwoners:</b>	<b>5.576</b>	<b>694</b>	<b>2.796</b>	<b>9.066</b>

Bron: Gemeente Den Haag, 2010a, p 6

### Opleidingsniveau en arbeidsparticipatie in de Stationsbuurt

Het aandeel van de hoger opgeleiden in de Stationsbuurt is groter dan in Den Haag als geheel (zie tabel 3.4). Dit kan te maken hebben met het relatief hoge aandeel studenten in de wijk. Het aandeel inwoners met een lage opleiding is daarnaast ook hoger dan in de stad als geheel, hetgeen waarschijnlijk verband houdt met het relatief hoge aandeel allochtonen.

Qua opleiding ging in 2008 26% van de personen uit de Stationsbuurt, die een opleiding volgden, naar het middelbaar beroepsonderwijs, 31% naar het voortgezet onderwijs en 42% naar het hoger onderwijs. Dit laatste percentage ligt ver boven het aandeel voor geheel Den Haag. Dit hangt samen met de aanwezigheid van hogere opleidingen in de directe nabijheid van de Stationsbuurt en de daarbij behorende studentenhuisvesting in de wijk (onder meer een aantal studentenflats).

Relatief veel inwoners van de Stationsbuurt hebben een betaalde baan van 12 uur per week of meer en vallen daarmee tenminste onder de noemer 'parttimer' (personen die korter werken zijn 'hulpkrachten', terwijl personen, die 35 uur of meer werken 'fulltimer' zijn). Dit hangt waarschijnlijk samen met het hoger dan gemiddelde aandeel van personen tussen 20 en 65 jaar. Opmerkelijk hierbij is de daling van het aandeel van de parttimers + fulltimers in de periode 2007-2009 (zie tabel 3.5). Deze daling is sterker in de Stationsbuurt dan in de gemeente Den Haag als geheel (Gemeente Den Haag, 2010a).

Tabel 3.4 Opleidingsniveau (in %)

Opleidingsniveau	Stationsbuurt			Den Haag		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Laag	31	32	29	34	38	35
Middelbaar	27	26	26	32	28	27
Hoog	42	41	44	34	33	34

Bron: Gemeente Den Haag, 2010a, p 6.

Tabel 3.5 Betaalde werkzaamheden (in %)

Betaalde werkzaamheden:	Stationsbuurt			Den Haag		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Ja, 12 uur of meer per week	72	58	56	68	55	58
Ja, 1-11 uur per week	4	9	6	5	7	5
Nee	24	32	34	26	36	33
Onbekend	-	2	3	-	2	4

Bron: Gemeente Den Haag, 2010a, p 6.

### Inkomensniveau in de Stationsbuurt

Een grote groep bewoners van de Stationsbuurt heeft een laag inkomen (zie tabel 3.6) en weinig perspectief op werk. Met name voor de laag opgeleiden is het vinden van een baan een lastige opgave. Maar liefst 47% procent van de ouderen behoorde in 2007 tot de groep 'minima', terwijl dit op stedelijk niveau op 17% lag (Gemeente Den Haag, 2007a). De gemeente zet in op het creëren van banen, waarbij werk in de directe omgeving de voorkeur heeft (Gemeente Den Haag, 2010a).

Tabel 3.6 Gemiddeld, laag en hoog persoonlijk inkomen in 2009

	Huijgenspark	Rivierenbuurt Noord	Rivierenbuurt Zuid	Nederland
Gemiddeld inkomen	21.400	25.100	18.900	29.300
Laag (< 19.200 euro)	59%	53%	57%	40%
Hoog (> 41.300 euro)	5%	16%	9%	20%

Bron: CBS [www.cbsinuwbuurt.nl](http://www.cbsinuwbuurt.nl)

Uit een verhuisanalyse van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (2012) blijkt, dat ongeveer de helft van de verhuizende bewoners van de Stationsbuurt een woning betreft binnen dezelfde wijk betreft. Dit feit, in combinatie met de relatief zwakke sociaaleconomische status van een groot deel van de bewoners van de Stationsbuurt, maakt dat het niet voor de hand om te verwachten dat er bij ongewijzigd beleid spoedig sprake zal zijn van 'sociale stijging'. De vraag of er bij de Stationsbuurt een 'eenzijdige instroom van mensen is met een lage sociaaleconomische status', is weliswaar niet met 100% zekerheid te beantwoorden, maar neigt nadrukkelijk naar 'ja'.

De vraag 'Zijn er mogelijkheden om woningen te ontwikkelen of toe te wijzen aan studenten?' kan, net als bij de eerdere probleemstelling over 'Het teruglopen van het draagvlak voor het behoud van voorzieningen', bevestigend worden beantwoord. Ook de vervolgvraag 'Kunnen studenten een actieve bijdrage leveren aan de buurt?' levert hetzelfde antwoord op als bij de voorgaande probleemstelling, dus zowel 'ja' als 'nee'.

Met betrekking tot de probleemstelling 'Eenzijdige instroom van mensen met een lage sociaal economische status' komen dan ook opnieuw de strategieën 1 'Studenten laten wonen in de buurt' en 5 'De wooncampus' in beeld. Voor de uitwerking daarvan wordt verwezen naar de tekst met betrekking tot beide strategieën onder het probleemgebied 'Draagvlak voorzieningen'.

#### Probleemgebied: onvoldoende contact met (kwetsbare) huishoudens

Voor de Stationsbuurt kan gesteld worden dat er onvoldoende contact is met (kwetsbare) huishoudens. Veel bewoners, met name allochtonen (63% van de bevolking in de Stationsbuurt), hebben een taalachterstand. Dit hangt samen met de relatief lage opleiding die de meesten van hen hebben genoten. Bij hun kinderen is ook vaak sprake van een taalachterstand en relatief weinig kleuters worden naar de voorschool gestuurd. Maar liefst 80 % van de basisschoolkinderen uit de Stationsbuurt behoort tot de groep, die te maken heeft met het onderwijs-achterstandenbeleid (Gemeente Den Haag, 2010a).

Na het doorlopen van de basisschool krijgt 70% van de kinderen een laag schooladvies. Uit gegevens van de onderwijsinspectie blijkt dat 6,2 % van de scholieren uit de Stationsbuurt wel eens verzuimt, hetgeen bijna het dubbele is van het stedelijk gemiddelde (3,2%). Het aandeel kinderen, dat het beroeps- en voortgezet onderwijs voortijdig verlaat, is relatief hoog. Veel jongeren zijn dan ook vaak niet goed voorbereid op hun toekomst en maken op latere leeftijd minder kans op een reguliere baan op de arbeidsmarkt (Gemeente Den Haag, 2010a). Een groot gedeelte van deze kinderen valt zodoende uit de hoofdstroom van het maatschappelijke leven en heeft weinig kansen om deze achterstand later alsnog weer in te lopen. Velen van hen kunnen hun draai niet vinden en hangen rond op straat of belanden in de criminaliteit (Gemeente Den Haag, 2010a).

Daarnaast bestaan er in de Stationsbuurt relatief veel ‘problemen achter de voordeur’. Huiselijk geweld komt hier gemiddeld drie keer vaker voor dan in Den Haag als geheel (Gemeente Den Haag, 2007a). Meldingen hiervan worden niet altijd adequaat opgepakt door de keten van hulpverleners. De daling van het aantal welzijnswerkers, die door hun kennis van de wijk de verborgen problemen sneller signaleren, is zorgwekkend. Er is voorts ook te weinig zicht op maatschappelijke ontwrichting (Gemeente Den Haag, 2010a).

Bewoners van de Stationsbuurt en andere belanghebbenden zijn van mening, dat de gemeente meer toezicht moet houden en dat er een inhaalslag nodig is om de verborgen problemen in de wijk een halt toe te roepen en op te lossen (Gemeente Den Haag, 2010a). Door de taal- en scholingsachterstand is het echter lastig deze huishoudens te benaderen en adequaat te helpen. Er kan dan ook gesteld worden, dat er onvoldoende contact is met (kwetsbare) huishoudens in de Stationsbuurt.

De vraag: *‘Zijn er mogelijkheden om woningen te ontwikkelen of toe te wijzen aan studenten?’* kan, net zoals bij de vorige probleemstellingen, met ‘ja’ beantwoord worden. Sterker nog: studenten zijn in het algemeen nogal ‘open’/toegankelijk en daarmee bij uitstek de personen die in staat zijn om op een laagdrempelig niveau contact te leggen met mensen, die wel een zetje in de rug kunnen gebruiken. Ook de vraag: *‘Kunnen studenten een actieve bijdrage leveren aan de buurt?’* kan dus bevestigend beantwoord worden. Of studenten daar ook altijd toe bereid zijn, is een ander verhaal: ‘dwang’ is altijd een slechte raadgever en het is daarmee dan ook eerder een kwestie van ‘empathie’. Tot slot kan de vraag: *‘Worden de interventies uitgevoerd met behulp en onder regie van professionals?’* eveneens met zowel ‘ja’ als ‘nee’ beantwoord worden. Dit hangt ook af van de bereidheid van andere partijen, zoals de Gemeente Den Haag, onderwijsinstellingen en werkgevers (stageplekken) om studenten hier in te ondersteunen.

Wanneer schema 1 op deze wijze wordt doorlopen, blijken de strategieën 3 (‘Sociale acupunctuur’) en 4 (‘Studenteninitiatief’) het meest geëigend te zijn om het probleem van ‘onvoldoende contact met (kwetsbare) huishoudens’ op te lossen of te verminderen. Beide strategieën zijn hierna uitgewerkt.

### **Strategie 3. ‘Sociale acupunctuur’**

Bij de strategie ‘Sociale acupunctuur’ gaat het vooral om projecten, waarbij het de bedoeling is om volwassenen, kinderen en groepsactiviteiten te ondersteunen. Studenten kunnen zich op verschillende locaties in de wijk inzetten voor de bewoners. Deze strategie wordt gebruikt om extra capaciteit te krijgen voor maatschappelijke programma’s. De studenten kunnen daarbij zelf in het gebied gaan wonen, wat zorgt voor een grotere binding met de Stationsbuurt, maar dat is niet per se noodzakelijk. Als studenten wel in de wijk gaan wonen, is de betrokkenheid van een woningcorporatie wenselijk.

Figuur 3.10 Voorlezen door studenten



Bron: [www.stichtingspeccsaverssteunt.nl](http://www.stichtingspeccsaverssteunt.nl)

#### Strategie 4. *‘Studenteninitiatief’*

Bij deze strategie nemen studenten het initiatief om een project op te starten, waarbij zij zelf de regie hebben over de uit te voeren activiteiten. Bij de projectuitvoering kunnen professionals betrokken zijn, maar dat is niet noodzakelijk. In vergelijking met de andere strategieën is de inzet van begeleiding dus beperkt. De studenten hoeven niet per se in de wijk te wonen, al kan dat wel wenselijk zijn vanwege de binding die ze dan met de wijk krijgen. Meestal gaat het om (eenmalige) projecten met een kortere looptijd, maar ook dit hoeft niet altijd het geval te zijn.

Bij ‘studenteninitiatief’ kan gedacht worden aan het starten van een eigen bedrijfje, bijvoorbeeld op het gebied van rechtshulpverlening aan wijkbewoners of hulp bij belastingaangifte. Daarvoor is de aanwezigheid van een werk- of bedrijfsplek natuurlijk wel een voorwaarde. Dergelijke bedrijfjes stimuleren het ondernemingsklimaat in de wijk en leveren een bijdrage aan de buurteconomie. Ook kunnen er kunstzinnige lessen worden gegeven, zoals boetseer-, dans- en zangles. Het openen van winkeltjes, waar buurtbewoners producten tegen ‘kleine prijsjes’ kunnen kopen, behoort ook tot de mogelijkheden. En natuurlijk kunnen studenten ook hun hulp aanbieden aan al bestaande of startende ondernemers in de Stationsweg, bijvoorbeeld door te fungeren als winkelpersoneel of als boekhouder.

#### Probleemgebied: te weinig sociale samenhang

Sociale samenhang of cohesie kan worden omschreven als: ‘de mate waarin individuen of groepen in de samenleving met elkaar verbonden zijn en zich met elkaar verbonden voelen’ (Kam & Needham, 2003). Kam en Needham stellen, dat sociale cohesie voor een deel wordt gestructureerd door ruimtelijke factoren: voor bepaalde vormen van onderlinge binding is de geografische positie ten opzichte van andere individuen en instellingen van belang. ‘Nabijheid’ bepaalt welke vormen van interactie tussen burgers mogelijk, voor de hand liggend of wellicht onvermijdelijk zijn. De invloed van deze ruimtelijke factoren is niet statisch, en ook niet voor alle burgers even groot: wie beschikt over de moderne gemakken van mobiliteit en telecommunicatie, is voor het beleven van sociale cohesie minder ‘plaatsgebonden’, dan bijvoorbeeld ouderen met een laag inkomen en beperkte actieradius (Kam & Needham, 2003).

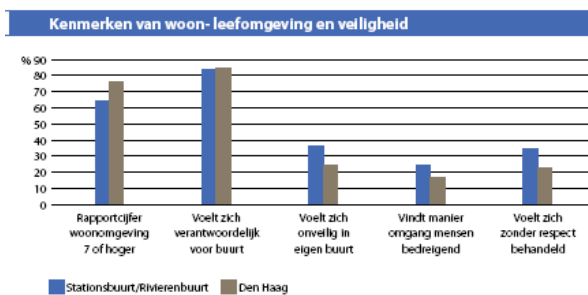
Toch is voor niemand de betekenis van fysieke nabijheid helemaal verdwenen. En daarom is sociale cohesie een relevante overweging bij de analyse van problemen in woonbuurten en bij het realiseren van verbeteringen voor die buurten door middel van herstructurering. Sociale cohesie levert een positieve



bijdrage aan de leefbaarheid in woonmilieus: bewoners voelen zich beter thuis in hun woonomgeving en het individuele gevoel van welbevinden neemt toe.

In de Stationsbuurt wordt de leefomgeving door de bewoners iets slechter beoordeeld dan in Den Haag als geheel. De bewoners van de Stationsbuurt geven een 5,7 (uit 10) als cijfer voor de sociale cohesie in hun buurt; ter vergelijking wordt voor Den Haag als geheel een 5,9 gegeven. In de Stationsbuurt voelt men zich ongeveer even verantwoordelijk voor de buurt, als inwoners van andere wijken van Den Haag voor hun directe leefomgeving (Coalitie Gezond Geweten, 2010; zie figuren 3.11 en 3.12). Al met al kan dus gesteld worden, dat de bewoners van de Stationsbuurt vinden dat er in hun buurt een matige sociale samenhang is, die voor verbetering vatbaar is.

Figuur 3.11 Kenmerken van woon- en leefomgeving en veiligheid Stationsbuurt en Den Haag als geheel



Figuur 3.12 Kenmerken van woon- en leefomgeving en veiligheid Stationsbuurt en Den Haag als geheel

Kenmerk	Stationsbuurt	Den Haag
<b>Leefomgeving</b>		
Algemeen oordeel buurt (0= slecht; 10 = goed)	6,8	7,1
Perceptie overlast (0 = gunstig; 10 = ongunstig) (op basis van de aspecten geluidsoverlast (algemeen en door verkeer), overlast van groepen jongeren en overlast van omwonenden)	3,5	3,0
Perceptie verloedering (0 = gunstig; 10 = ongunstig) (op basis van de aspecten: hondenpoep op straat, rommel op straat, bekladding muren/ gebouwen en vernieling telefooncellen/bus/tranhokjes)	5,5	4,6
Sociale cohesie (0= slecht; 10 = goed)	5,7	5,9

Bron: Coalitie Gezond Geweten, 2010

De vraag: *‘Zijn er mogelijkheden om woningen te ontwikkelen of toe te wijzen aan studenten?’* kan opnieuw bevestigend beantwoord worden. Ook de vervolgvragen: *‘Kunnen studenten een actieve bijdrage leveren aan de buurt?’* en *‘Worden de interventies uitgevoerd met behulp en onder regie van professionals?’* kunnen eveneens me ‘ja’ en ‘nee’ worden beantwoord. Daarmee komen volgens schema 1 de strategieën 3 (‘Sociale accupunctuur’) en 4 (‘Studenteninitiatief’) opnieuw in beeld als oplossing voor het probleem ‘Te weinig sociale cohesie’. Voor de uitwerking van de strategieën wordt verwezen naar de uitwerking bij het probleem ‘Onvoldoende contact met (kwetsbare) huishoudens’.

### 3.3.3 Toepassing van Schema 2 (‘studenten aan het werk in de wijk’)

Vanuit de doelstelling ‘studenten aan het werk in de wijk’, dient schema 2 te worden doorlopen (zie figuur 3.7). Uit de voorgaande paragrafen is gebleken, dat studenten een aanjaagfunctie in een wijk of stad kunnen hebben en naast een passieve bijdrage (wonen en studeren) ook een actieve bijdrage kunnen leveren (door zich in te zetten voor de leefbaarheid). Studenten kunnen zo fungeren als katalysator in de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van een wijk en dit ‘recept’ lijkt ook voor de Stationsbuurt een geëigende probleemoplossing te zijn.

In schema 2. komt allereerst naar voren, dat studenten kunnen werken aan de verbetering van hun *imago* door zich ergens actief voor in te zetten. Volgens Peters, voorzitter van ASVA Studentenunie, leeft het beeld van ‘de zuipende student, die om 1 uur zijn bed uit komt rollen en nauwelijks studeert’ nog steeds. Studenten worden vaak weggezet als ‘lui’ en ‘onverschillig’ (Studentennet.nl, 2012). De praktijk is echter



in veel gevallen totaal anders: studenten zijn door de veranderende sociale context van 'studeren' juist maatschappij-bewuster geworden. Dat betekent bijvoorbeeld: werken aan het CV door ook nog iets anders te doen dan alleen 'studeren', je ergens actief voor inzetten ('volg je gevoel'), de studieschuld niet ongelimiteerd laten oplopen, 'leuke dingen' betalen uit de inkomsten van een bijbaantje e.d. Al deze factoren dragen er aan bij, dat studenten vrij eenvoudig te enthousiasmeren zijn om iets voor hun woon- en studeeromgeving te willen betekenen. Wanneer studenten in hun wijk actief 'de handen uit de mouwen steken', verandert de beeldvorming in no-time, zoals bijvoorbeeld ook het geval was bij de scepsis van de Middelburgers bij de komst van de Roosevelt Academy.

Studenten doen daarnaast *praktijkervaring* op, wanneer zij in de buurt aan het werk gaan. Middels het lopen van een stage of het werken aan een afstudeeropdracht, kan de student de buurt gebruiken voor het verkrijgen van input voor zijn of haar onderzoek. Vervolgens kunnen de uitkomsten van het onderzoek weer in de praktijk worden toegepast.

Voor het verbeteren van hun imago zijn studenten zelf verantwoordelijk. Het initiatief hiertoe en de regie liggen bij henzelf. Bij het opdoen van praktijkervaring middels een stage-opdracht ligt het voor de hand, dat professionele organisaties, zoals de opleidingsinstelling of de gemeente, het initiatief en de regie voor hun rekening nemen, niet in de laatste plaats, omdat zij ook eisen stellen aan de kwaliteit van de uitvoering van de opdracht.

### 3.4 Conclusie

Uit het voorgaande hoofdstuk is naar voren gekomen, dat studenten zowel een economische, als een maatschappelijke en culturele betekenis kunnen leveren aan een buurt of stad. De strategische ligging van de Stationsbuurt in Den Haag - waarin de Stationsweg de belangrijkste straat is - heeft de potentie om uit te groeien tot een interessante locatie voor studentenwoningen en -voorzieningen, niet in de laatste plaats vanwege de aanwezigheid van een aantal hogere beroepsonderwijsinstellingen en enkele dependances van de Leidse Universiteit in de directe omgeving van de wijk, alsmede goede openbaar vervoersvoorzieningen. Den Haag heeft dringend behoefte aan studentenhuisvesting (in 2012 is er een huisvestingstekort van 3.000 wooneenheden) en in de Stationsbuurt zijn mogelijkheden om hierin (gedeeltelijk) te voorzien.

De Stationsbuurt kampt met veel sociaaleconomische en ruimtelijke problemen en dient te worden gerevitaliseerd. Middels het doorlopen van het schema van het Platform Corpoventista (2003), kan worden geconcludeerd, dat de Stationsweg zonder meer een geschikte locatie is voor de inzet van studenten. Zij kunnen een sleutelrol in de Stationsbuurt spelen door naast een *passieve* bijdrage (wonen en studeren) ook een *actieve* bijdrage aan de wijk te leveren (inzet voor de leefbaarheid), hetgeen uiteindelijk resulteert in een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

Het is een goed voorbeeld van een 'win-win'-situatie. Studenten doen praktijkervaring op en kunnen een financieel voordeeltje (bijvoorbeeld huurkorting) en/of studiepunten halen. Hun aanwezigheid als semipermanente bewoners van de wijk roept een halt toe aan de afname van *het draagvlak voor het behoud van voorzieningen*, omdat de leegstand wordt bestreden en de koopkracht in de wijk toeneemt.

Door de toevoeging van zelfredzame en communicatief vaardige studenten worden ook de problemen van een 'eenzijdige instroom van mensen met een lage sociaaleconomische status', 'onvoldoende contact met

(kwetsbare) huishoudens' en 'weinig sociale samenhang' minder groot. De aanwezigheid van studenten zorgt daarnaast voor meer levendigheid op straat en meer sociale controle, met name ook 's avonds en in de nacht.

Bij de toepassing van de strategie 'sociale acupunctuur' worden volwassenen, kinderen en groepsactiviteiten door studenten ondersteund, hetgeen neerkomt op extra capaciteit voor het implementeren van maatschappelijke programma's. Hierdoor wordt het contact met (kwetsbare) huishoudens dus ook vergroot.

Studenteninitiatieven, zoals het oprichten van eigen bedrijfjes, stimuleren het ondernemingsklimaat in de wijk en leveren een bijdrage aan de buurteconomie. De aanwezigheid van ruimte voor dergelijke werk- en bedrijfsplekken is hierbij natuurlijk wel een voorwaarde. Studenten kunnen daarnaast uiteraard ook hun diensten aanbieden aan al bestaande of startende ondernemers in de Stationsweg.

**DEEL I METHODOLOGIE**

**DEEL II ONDERZOEK**

**DEEL III ONDERZOEKSMETHODE**

**DEEL IV ONTWERP**

**DEEL V CONCLUSIE**



## Inleiding

In deze masterthesis wordt gebruik gemaakt van de ontwerpmethode: 'plintenstrategie'. Winkelstraten worden voor een belangrijk deel op ooghoogte beleefd. Een 'sprekende' winkelstraat, die op de juiste manier is ingericht en over goede plinten beschikt, zal door de gebruikers ((wijk)bewoners en bezoekers) positief worden gewaardeerd.

Volgens Karssenberget al. (2004) geven aantrekkelijke plinten een spontane en dynamische indruk. De ruimtelijke inrichting en het programmatische potentieel van een winkelstraat dienen volgens deze auteurs logisch in elkaars verlengde te liggen. Verder is het belangrijk, dat investeringen in de buitenruimte in harmonie zijn met het streefbeeld en zo mogelijk 'terugverdiend' worden uit de verhoogde (economische) vitaliteit van zo'n straat.

Karssenberget al. (2004) zijn van mening, dat goede plinten bij uitstek van belang zijn voor de leefbaarheid en beleving van *binnensteden*. De 'experience economie' van een stad ligt in de meeste gevallen in de onderscheidende kracht van de binnenstad, die bovenal gezellig moet zijn. 'Puur' functionalisme en monoculturen (bijvoorbeeld uitsluitend winkels voor eerste levensbehoeften) sluiten dit uit. De binnenstad moet het hebben van een aantrekkelijke mix van functies voor winkelen, gastronomie, uitgaan en verblijf (hotels) en daar horen levendige straten met aantrekkelijke plinten bij. Een goede toepassing van de plintenstrategie zorgt voor een logische inpassing van individuele panden in een harmonieuze winkelstraat, winkelgebied of binnenstad en bevordert op die manier de economische aantrekkelijkheid daarvan.

Figuur 4.1 Coolsingel Rotterdam, voor en na de 'plintenaanpak'



Bron: [www.stipo.nl](http://www.stipo.nl)

Figuur 4.2 Slechte plint, Mr Visserplein, Amsterdam; nul deuren Figuur 4.3 Goede plint, Antwerpen

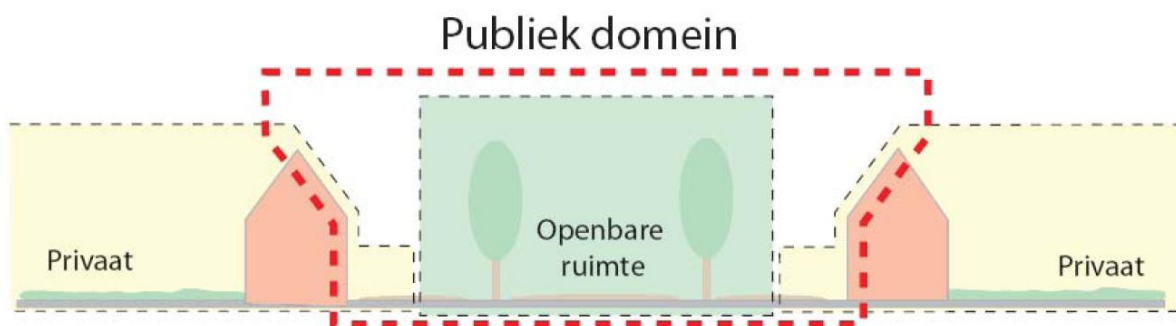


Bron: [www.stipo.nl](http://www.stipo.nl)

#### 4.1 Vertaling ‘natuurlijke wijkvernieuwing’ naar de ‘plintenstrategie’

In deze masterthesis staat ‘natuurlijke wijkvernieuwing’ centraal. Vanuit deze gedachte is ervoor gekozen om de ‘plintenstrategie’ als ontwerpmethode toe te passen. De plintenstrategie, ontwikkeld door Stipo, kan worden gezien als een methode om de natuurlijke wijkvernieuwing te vertalen in een ontwerp. Natuurlijke wijkvernieuwing gaat uit van kleinschalige interventies, die een katalyserende werking hebben op de directe omgeving van die interventies. De plintenstrategie is een concrete toepassing van dit principe. Door het verbeteren van de uitstraling van een (winkel)straat (‘straat op ooghoogte’, ofwel: ‘plint’), wordt ook de omliggende buurt meegezogen in het verbeteringsproces: betere voorzieningen leiden tot een sterkere sociale cohesie. De plintenstrategie doet uitspraken over het ‘publieke domein’ (zie figuur 4.3).

Figuur 4.3 Publiek domein



Wanneer de plintenstrategie als ontwerpmethode wordt toegepast, dient er uiteraard vooral nagedacht te worden over de invulling van de plinten. Hierbij is het logisch, dat er wordt ingespeeld op de behoeften van de dominant aanwezige gebruikersgroepen van het betreffende gebied. Voor deze thesis is het *gebied* de Stationsweg en zijn de *gebruikers*: de wijkbewoners, studenten en passanten.

Het realiseren van hierop afgestemde voorzieningen is een eerste stap. Een belangrijke tweede stap is, dat de wijkbewoners zelf verantwoordelijk worden gemaakt voor het beheer van die voorzieningen. Actieve betrokkenheid dus, het liefst van meet af aan. Hierbij wordt in deze masterthesis nadrukkelijk ingezoomd op de variant, waarbij niet alleen de oorspronkelijke bewoners van de wijk zelf, maar met name ook *studenten* (die zelf ook bewoners van de wijk kunnen zijn) als medeparticipant de voorzieningen ‘in de plint’ gaan beheren (zie deel II, hoofdstuk 3: ‘Bijdrage van studenten aan een wijk’). Mogelijke voorbeelden hiervan zijn: het beheren van een buurthuis, een huiswerkinstituut, (kleinschalige) winkels, administratieve dienstverlening, horeca, culturele instellingen, logies e.d.

Wanneer de voorzieningen in het plangebied goed lopen, zal de wijk hierdoor aan bekendheid en attractiewaarde kunnen winnen.

## 4.2 Criteria voor 'goede' plinten

Op basis van praktijkanalyses hebben Karssenberget al. (2004) criteria voor 'goede' plinten ontwikkeld. Daarbij is het volgende onderscheid naar schaalniveau gebruikt:

- plinten in relatie tot de *context* (de binnenstad of wijk als geheel);



- plinten in relatie tot de *straat*;



- plinten in relatie tot *individuele panden*.



(Goed) 'gevulde' plinten zijn alleen zinvol, als er voldoende koopkrachtige vraag om de plinten in stand te houden: winkels zonder economisch bestaansrecht hebben uiteraard geen zin. Een plint hoeft niet altijd gevuld te zijn met uitsluitend 'publieksfuncties' en kan desondanks toch een goede uitstraling hebben, zolang het fysieke 'plaatje' maar klopt. Dat betekent bijvoorbeeld geen dichtgekalkte etalageruiten, maar bijvoorbeeld in plaats daarvan: vitrineruimte met verwijzing naar een voorziening elders in de straat of wijk, woonruimte, logies e.d. Volgens Karssenberget al. (2004) is de vraag naar aantrekkelijke functies (specialiteitenwinkels, koffiebars, cafés, restaurants en cultuur) in plinten niet onbegrensd.

### 4.2.1 Schaalniveau 'context'



Op het schaalniveau 'context' zijn zes condities te benoemen: de zes *P's* (Karssenberget al. 2004):

#### 1. Publiek

Er dient voldoende kritische massa aan gebruikers in het gebied aanwezig te zijn. Dat betekent een voldoende dichtheid aan woon- en werkfuncties voor het in stand houden van een bepaald voorzieningenniveau. Daarbij dient het te gaan om een 'plintvragende bevolking', ofwel een of meer gebruikersgroepen met voldoende economisch kapitaal en/of actieve culturele belangstelling. De loopstromen moeten overdag, maar ook 's avonds op een min of meer natuurlijke manier langs de betreffende plint lopen. Is dit niet het geval, dan zal de plint niet goed functioneren. 'Bronpunten' in de nabijheid zijn daarom nodig.

#### 2. Programma

Wanneer er geen aantrekkelijk programma van voorzieningen (functies) is, is het waarschijnlijk dat de plinten ook niet aantrekkelijk zijn. Dit is een 'stedelijke' verantwoordelijkheid: een gemeenteraad dient er op toe te zien, dat zowel het binnenstedelijke gebied, als de natuurlijke knooppunten in stadsdelen en/of woonwijken 'eerlijk' bedeed worden met aantrekkelijke voorzieningen, waar vanuit het publiek vraag naar is.

Het is verstandig om aan te haken op bestaande economische clusters (bijvoorbeeld: winkelgebieden, uitgaanscentra, entertainment) en concentraties van specialisaties (bijvoorbeeld: arbeiderswijken, kinderrijke nieuwbouwbuurt, studentenwijken e.d.). In het geval van deze masterthesis over de Stationsbuurt c.q. Stationsweg is de specialisatie: *studenten*. De (keuze van de) locatie van de 'trekkers' en de voorzieningen *binnen het gebied* is erg belangrijk, omdat deze in hoge mate de levensvatbaarheid van verwante voorzieningen bepaalt. Zo is het zinvol om parkeervoorzieningen op relatief korte afstand van winkel- en uitgaansgebieden aan te leggen en heeft het weinig zin om een horeca- en een winkelgebied van elkaar te scheiden door een drukke autoweg.

Het 'plintenbeleid' op contextniveau is een instrument, waarmee het mogelijk is om met behulp van nieuwe publieksfuncties (voorzieningen) loopstromen in een gebied te verlengen en achterblijvende gebieden te (her-)integreren (Karssenberget al. 2004).

### 3. Publiek domein, pleinen en parken

Plinten zijn niet los te zien van de inrichting van het openbaar gebied. 'Schoon-heel-veilig' is een belangrijk basisprincipe volgens Karssenberget al. (2004), maar dit is op zichzelf onvoldoende. Het gaat ook om de attractiviteit en de uitnodigende sfeer voor voetgangers, waarbij verblijfspleinen en parken een bijzondere rol vervullen. Plinten zijn als het ware de aders die deze plekken voeden, maar er omgekeerd ook zelf door worden gevoed (Karssenberget al. 2004).

### 4. Partners

Plinten in de binnenstad bevinden zich meestal in een reeds lang bestaande stedelijke stratenstructuur met gevestigde eigenaren en gebruikers. Zonder medewerking van deze 'partners' kunnen er geen succesvolle plinten worden gecreëerd. Plinten zijn vooral succesvol, wanneer ze gedragen worden door *particulier initiatief* (al dan niet met financiële steun en/of begeleiding door de gemeente).

### 5. Pracht

De sfeer en aantrekkingskracht van een pand, straat of gebied wordt niet alleen bepaald door de invulling van de plint, maar ook door de aanwezigheid van markante iconen, zoals fraaie historische publieksgebouwen of fraaie nieuwbouw op straatniveau, de samenhang in het stedenbouwkundig milieu, de zorg voor de openbare ruimte en de kwaliteit van de architectuur, zich onder andere uitend in de detaillering van de gevels (Karssenberget al. 2004). Al deze aspecten dragen bij aan de 'pracht': een fraaie, aantrekkelijke omgeving, die onderdeel wordt van de 'mental map' van de gebruikers.

### 6. Positie

Of een straat en een plint goed functioneren, is sterk afhankelijk van de positie in het stedelijk weefsel (Karssenberget al. 2004). Een straat dient logisch te verbinden. Bij (binnen)steden is dat voor een deel bepaald door de historische ontwikkeling. Volgens Karssenberget al. (2004) speelt hierbij de fijnmazigheid van het stedelijk weefsel een rol: in een 'zwerfmilieu' (korte en/of nauwe straatjes) moeten er voortdurend keuzes worden gemaakt om links of rechts af te slaan. Bij doorgaande lijnen zijn *continuïteit* (zowel qua inrichting (geen obstakels) als qua doorstroming van het verkeer) en een goede *balans* tussen auto- en langzaam verkeer van belang (straatprofiel, logische en goed werkende fietsstructuur, overzichtelijke voetgangersdomeinen).



#### 4.2.2 Schaalniveau 'straat'



Voor een 'goede' straat zijn de volgende eigenschappen van belang (Karssenberg et al. 2004):

##### 1. Plezierig om te lopen

De balans tussen auto- en voetgangersgebied moet goed zijn. De straat dient zodanig te zijn ingericht, dat voetgangers uitgedaagd worden er door heen te lopen om op weg naar hun bestemming. Goede straten 'verleiden' bezoekers en inspireren hen. Traditie wordt gezien als het 'geheugen' van de straat en speelt een rol in de beleving van de bezoeker.

De breedte van de stoepen dient te worden afgestemd op het gebruik: drukke straten hebben 22 of meer passanten per meter breedte per minuut (mensen botsen dan tegen elkaar op); straten met 16 passanten per meter breedte per minuut zijn aangenaam druk en straten met minder dan 5 passanten per minuut voelen leeg en eenzaam aan (Karssenberg et al. 2004).

##### 2. Fysiek comfort

Goede straten zijn zo ingericht dat ze comfort bieden, bijvoorbeeld tegen windhinder. Daarnaast dient er rekening te worden gehouden met de stand van de zon.

##### 3. Definitie

Goede straten zijn volgens Karssenberg et al. (2004) stedenbouwkundig duidelijk 'gedefinieerd' met gebouwen en bomen met een onderscheidende verschijningsvorm. De hoogte van de bebouwing dient minimaal de helft van de breedte van de straat te zijn en er bevinden zich aaneengesloten wanden van bebouwing (naast elkaar liggende panden) en bomenrijen. 'Goede' straten zijn dus niet al te breed en bevatten geen onbebouwde percelen (vaak door 'sloop').

##### 4. Transparantie

Transparantie is ook een belangrijk aspect voor een 'goede' straat: als je voor een pand staat, moet het duidelijk zijn, wat er zich achter de gevel afspeelt. Dit kan bereikt worden door het toepassen van glazen puien, maar ook op een symbolische manier: de schijn van de wereld achter de gevel (klimop groeit over een schutting heen, waarmee de suggestie wordt gewekt dat er zich een tuin achter de schutting bevindt). Daarnaast geldt er volgens Karssenberg et al. (2004), dat hoe meer entrees en raampartijen een gebouw heeft, des te beter dit is voor de aantrekkelijkheid van de plint.

##### 5. Complementariteit

'Goede' straten huisvesten gebouwen, die een ensemble vormen, maar die elkaar ook verticaal afwisselen, waardoor er variëteit in het straatbeeld ontstaat (Karssenberg et al. 2004). Onze ogen worden aangetrokken door verandering: bij een te uniforme gevelwand verschuift ons blikveld automatisch naar de doorgaande lijn. De straat krijgt hiermee een doorgangskarakter en de aandacht wordt niet naar de gevels en de plinten geleid.

##### 6. Kwaliteit van materiaalgebruik en beheer

Volgens de analyse dient een 'goede' straat geen platte gevelwanden te hebben, maar wanden met reliëf, zodat de gevel een optische werking van wisselend beeld en lichtspel biedt. Beheer en onderhoud vormen

cruciale onderdelen: gebouwen met regenstrepen of groene uitslag zijn slecht voor de beleving van de plint. Bij het uitkiezen van materialen dient er dus rekening te worden gehouden met langjarige kwaliteit.

Ten slotte geven Karssenberg et al. (2004) een aantal kwaliteiten, die een extra bijdrage kunnen leveren aan 'goede' straten:

- bomen: 'meer' is over het algemeen beter dan 'minder'; bomenrijen horen door te lopen tot aan het kruispunt. Soms is echter één oude boom van hoge kwaliteit minstens zo belangrijk. Om eenheid in een straat te krijgen is het verstandig om te kiezen voor één boomsoort;
- deuren: ook hier geldt: meer deuren is beter dan minder deuren. In 'goede' straten bevindt zich om de 4 tot 15 meter een deur;
- begin/einde van de straat: een 'goede' straat dient een zichtlijn te hebben die leidt naar een hoger accent, bijvoorbeeld een gebouw of een monument;
- plekken om te zitten: in een 'goede' straat zijn veel plekken om even te kunnen zitten. Daarbij is het prettig, dat je zelf kunt kiezen hoe je gaat zitten ('richting'). Dit levert een positieve bijdrage aan het verblijfskarakter van de straat. Dat geldt ook voor speelplekken en gemeenschappelijke tuinen;
- dichtheid: hoe hoger de dichtheid van de bebouwing, des te groter de kans dat de straat door meer voetgangers wordt gebruikt en meer draagvlak voor publieksvoorzieningen in de plinten krijgt.

#### 4.2.3 Schaalniveau 'pand'



Dit schaalniveau is het meest gedetailleerd: hier komen het ontwerp van het gebouw en de inrichting van de gevel aan de orde.

Gehl et al. (2006) hebben in de studie "The centre of public space research/realdania"/'Close encounters with buildings' een methode ontwikkeld, die als basis geldt voor de manier waarop er naar plinten kan worden gekeken. Bij deze methode gaat het om: schaal, transparantie, design, functie en externe condities. Door tellingen en metingen zijn de voorwaarden voor een aantrekkelijke plint door hen in kaart gebracht (Karssenberg et al. (2004; tabel 7.4). Deze voorwaarden zijn gegroepeerd om de aspecten 'schaal', 'transparantie' en 'functie (zie figuur 4.4).

Figuur 4.4

<b>Criteria bij nieuwe ontwikkelingen</b> <i>'Close encounters with buildings' (2004)</i>
<b>Schaal</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• verticaliteit van de plint is belangrijk om het gevoel van afstand kleiner te maken;</li><li>• streven naar een functiemix op de begane grond;</li><li>• schaal van de straat en de onderbouw moet in evenwicht zijn.</li></ul>
<b>Transparantie</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• visueel contact tussen buiten en binnen;</li><li>• zorgen voor een goede verlichting;</li><li>• aantrekkelijke "window dressing" .</li></ul>
<b>Ontwerp</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• veel gebruik van grote transparante gevelvlakken;</li><li>• doorlopende straten voorzien van hierarchie op de hoeken van een gebouw;</li><li>• hoge verdiepingshoogte verplicht (min. 4 meter):</li><li>• zoveel mogelijk bouwen in de bestaande rooilijn.</li><li>• overgang publiek-privé, zorg voor een semi-publieke (voor) ruimte</li><li>• karakter van een plek of gebouw (ziel, historie, belang stedelijk programma, aanlichting belangrijke gebouwen)</li></ul>
<b>Functie</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• laat zien wat er is;</li><li>• combineer zoveel mogelijk dag- en nacht functies;</li><li>• functie op hoeken essentieel.</li></ul>

Bron: Karssenberget al. (2004)

### 4.3 Project Klarendal, Arnhem

Als concrete illustratie van de toepassing van de plintenstrategie als ontwerpmethode binnen het concept van de natuurlijke wijkvernieuwing, wordt de wijk Klarendal in Arnhem even ten tonele gevoerd. Hier is 'Mode' ingezet als aanjager voor de organische wijkvernieuwing. Klarendal is een 19e, vroeg 20e eeuwse wijk, die tegen het historische centrum van Arnhem aanligt, aan de andere kant van het spoor. Het is een authentieke volkswijk met een grote variatie aan vooral kleinere woningen. Tot in de jaren '60 van de vorige eeuw was het vooral een arbeiderswijk, waarvan de bewoners werkten bij de grote industrieën in Arnhem; daarna begon de wijk te verloederen. Met het verval van de wijk gingen ook de Sonsbeeksingel en de Klarendalseweg, voorheen de belangrijke economische wijkassen in Klarendal, sterk achteruit. Om verdere verloedering tegen te gaan, is men rond 2000 begonnen met de herstructurering van de wijk. Daarbij is gekozen voor een bijzonder concept: 'Klarendal als Modekwartier', met het label '100% Mode' als belangrijke slogan.

Figuur 4.5 Plint in Klarendal, Arnhem; een gevel voor (links) en een gevel na (rechts) toepassing van de plintenstrategie



Bron: Stipo, 2011

Het imago van de wijk diende grondig te worden verbeterd. Bewoners wilden de levendigheid van de wijkassen van weleer terug en in elk geval voorkomen, dat er opnieuw coffeeshops zouden komen. De wijk huisvest veel startende kunstenaars en de gemeente had net ontdekt hoe belangrijk de Modecademie ArtEZ eigenlijk was. Daarbij zocht zij ook naar manieren om pas afgestudeerde modestudenten voor de stad te behouden en te binden. Verspreid over meer dan een kilometer bevinden zich in het Modekwartier nu verschillende ateliers en shops van opkomend ontwerptalent. Het koperspubliek kan komen winkelen voor een product mét een verhaal ([www.modekwartier.nl](http://www.modekwartier.nl)). De wijk heeft door toepassing van de plintenstrategie een positief imago gekregen en de waardering van de bewoners zelf is ook omhoog gegaan.

Figuur 4.6 Mode in Klarendal, Arnhem



Bron: [www.stipo.nl](http://www.stipo.nl)

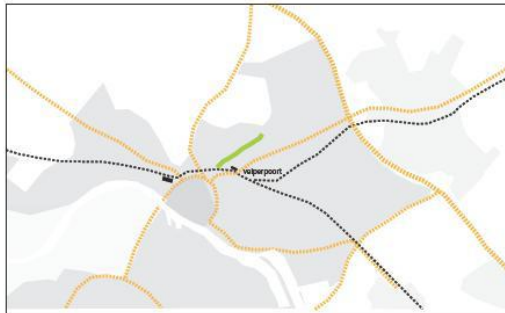
Op deze en de volgende pagina staat de uitwerking van dit plan weergegeven.



# Klarendalseweg - Arnhem

De Klarendalseweg is van oudsher een buurtstraat aan de achterzijde van het spoor in Arnhem. De straat heeft - voor auto's en fietsers - nooit een doorgaande functie gehad maar is altijd een buurtas geweest. In vroegere tijden was er nog een groot aantal buurtwinkels en - voorzieningen, de laatste decennia van de 20e eeuw is dit aantal afgenomen. Ook was de buurt verloederd.

Door investeringen van de gemeente de woningbouwcorporatie heeft de wijk de laatste jaren een verbeteringslag ondergaan. Zo heeft zijn er modewinkels- en ateliers gevestigd in leegstaande panden en is het profiel de afgelopen jaren vernieuwd.



### legenda

**Bebouwing**

- wonen
- winkels / werken
- bijzondere functies

**Verkeer**

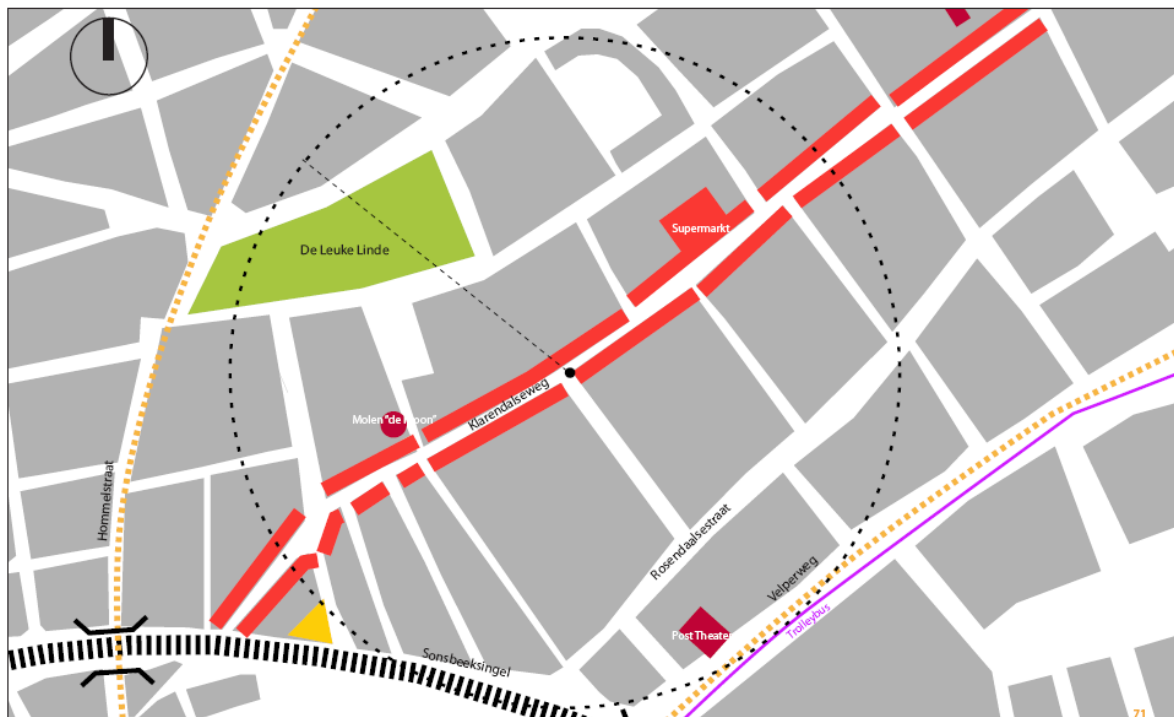
- Spoor
- Hoofd ontsluiting
- Metro
- Openbare vervoer - lijn
- Openbare vervoer - haltes

**Openbare ruimte**

- Water
- Park
- Plein

**Kenmerken Klarendal**

- inwoners 7.235
- woningen 3.723
- huishoudens ?
- met kinderen
- toeristen





#### 4.4 Ruimtelijke vertaalslag van de ‘plintenstrategie’ in de Stationsweg

De plintenstrategie, zoals besproken in paragraaf 4.1 en 4.2, is *tekstueel* van aard en kan pas als ontwerpmethodologie worden gebruikt, wanneer er een ‘*ruimtelijke vertaalslag*’ heeft plaatsgevonden. Dit is in deze paragraaf gedaan middels het ontwikkelen van een ‘toolbox’.

Het centrale thema van dit onderzoek is de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg in Den Haag. In de hoofdstukken 1 en 2 van deel II zijn de gebruikswaarde, de belevingswaarde en de toekomstwaarde van de Stationsweg in beeld gebracht. Daarbij zijn de volgende (dominante) *problemen* naar voren gekomen, waaraan aandacht dient te worden besteed bij het ontwikkelen van de visie voor de Stationsweg (zie Deel IV):

- leegstand;
- bereikbaarheid en toegankelijkheid;
- gevoel van onveiligheid;
- leefbaarheid en sfeer.

De *ruimtelijk vertaalde* plintenstrategie heeft dus betrekking op het oplossen of verminderen van deze problemen in de Stationsweg. Dat gebeurt met behulp van ruim 60 ontwikkelde ‘tools’, die ieder afzonderlijk kunnen worden toegepast bij de oplossing van een of meer (onderdelen) van de vier probleemvelden. (N.B. Bij de *tekstuele* versie van de plintenstrategie is een onderscheid naar schaalniveau gemaakt (zie paragraaf 4.2). Dat onderscheid in context (gebied), straat en pand is voor deze studie minder opportuun, omdat in de probleemstelling de *straat* (i.c. de Stationsweg) centraal staat en er dus in feite maar op één schaalniveau wordt gewerkt).

De ‘tools’ in dit hoofdstuk zijn uiteraard in de eerste plaats ontwikkeld als probleemoplossing voor de Stationsweg. Daarmee zijn ze dus ‘locatie-gebonden’. Dat neemt echter niet weg, dat het overgrote deel van deze ‘tools’ ook zonder meer elders (op schaalniveau ‘straat’) kan worden toegepast. Daarbij dient uiteraard gekeken te worden naar de specifieke probleemstelling van zo’n straat. Omdat er vanuit mag worden gegaan dat er altijd verschillen tussen probleemstraten zullen zijn, zal dit er toe leiden dat er voor iedere locatie een afzonderlijke toolbox dient te worden samengesteld (met wisselende aantallen ‘tools’).

##### Probleemveld: leegstand

‘Tools’:

\* *Begane grond:*

1. Toevoegen (permanente) functies
2. Camoufleren leegstand door tijdelijk gebruik leegstaande etalages
3. Ruimte bieden aan pop-up stores
4. Horeca als tijdelijke invulling
5. Tijdelijk ondernemerschap

\* *Bovenliggende etages:*

6. Mogelijk maken om boven winkels te wonen

- \* *Functie:*
  7. Pand voor meerdere functies bruikbaar
  8. Combineren dag- en nachtfuncties
  9. Functiemix op de begane grond
  10. Functies op hoeken essentieel
  11. Complementariteit in functies

Probleemveld: bereikbaarheid & toegankelijkheid

*'Tools':*

- \* *Openbare ruimte:*
  12. Oriëntatie
  13. Lengte van de straat
  14. Breedte van de straat
  15. Directe routes
  16. Keuze van de routes
  17. Continuïteit
  18. Voorkomen van hoogteverschillen
  19. Goede bestrating
  20. Geen barrières
  21. Rustpunten: plekken om te zitten
  22. Ondersteunende faciliteiten
- \* *Wandelen:*
  - (17). Continuïteit / doorlopende wandelroute naar centrum
  23. Voldoende breedte voetgangerspad
  24. Beloopbare afstanden
- \* *Fietsen:*
  - (17). Continuïteit / doorlopende fietsroute naar centrum
  25. Fietsstandaards en fietsenstallingen
- \* *Openbaar vervoer:*
  26. Aanwezigheid bronpunten: toegang tot openbaar vervoer
- \* *Autoverkeer:*
  27. Parkeren

Probleemveld: gevoel van onveiligheid

*'Tools':*

- \* *Openbare ruimte:*
  28. Overzicht: maximaliseren zichtbaarheid
  29. Begin en einde van de straat



30. Verlichting op straat

\* *Panden:*

- (6). Mogelijk maken om boven winkels te wonen
- (8). Combineren dag- en nacht functies
- 31. Transparantie
- 32. Aantal deuren
- 33. Aantal ramen
- 34. Verlichting vanuit panden
- 35. Winkelbeveiliging

Probleemveld: leefbaarheid & sfeer

*'Tools':*

\* *Panden (passend in historische karakter):*

- (31). Transparantie
- (33). Aantal ramen
- (34). Verlichting vanuit panden
- (35). Winkelbeveiliging
- 36. Bouwen binnen bestaande rooilijn
- 37. Bouwhoogte
- 38. Hoogte begane grond
- 39. Korrelgrootte
- 40. Menselijke maat
- 41. Geleding
- 42. Gevelopbouw en verhoudingen
- 43. Complementariteit in architectuur
- 44. Topgevels en kappen
- 45. Architectuur hoeken essentieel
- 46. Materiaalgebruik
- 47. Kleurgebruik
- 48. Detaillering
- 49. Aantrekkelijke etalages: laat zien wat er is
- 50. Uithangborden, vlaggen en banieren
- 51. Winkelketens en huisstijlen
- 52. Zonwering
- 53. Reclame op de gevel

\* *Openbare ruimte:*

- (13). Lengte van de straat
- (21). Rustpunten: plekken om te zitten
- (23). Voldoende breedte voetgangerspad
- (29). Begin en einde van de straat
- 54. Stimuleren levendigheid en activiteit

55. Aanwezigheid van iconen/landmarks
56. Bomen
57. Toegang tot groen
58. Publieke pleinen
59. Uitstallingen en uitstalborden
60. Terrassen en terrasafscheidings
61. Kunstvormen in de openbare ruimte

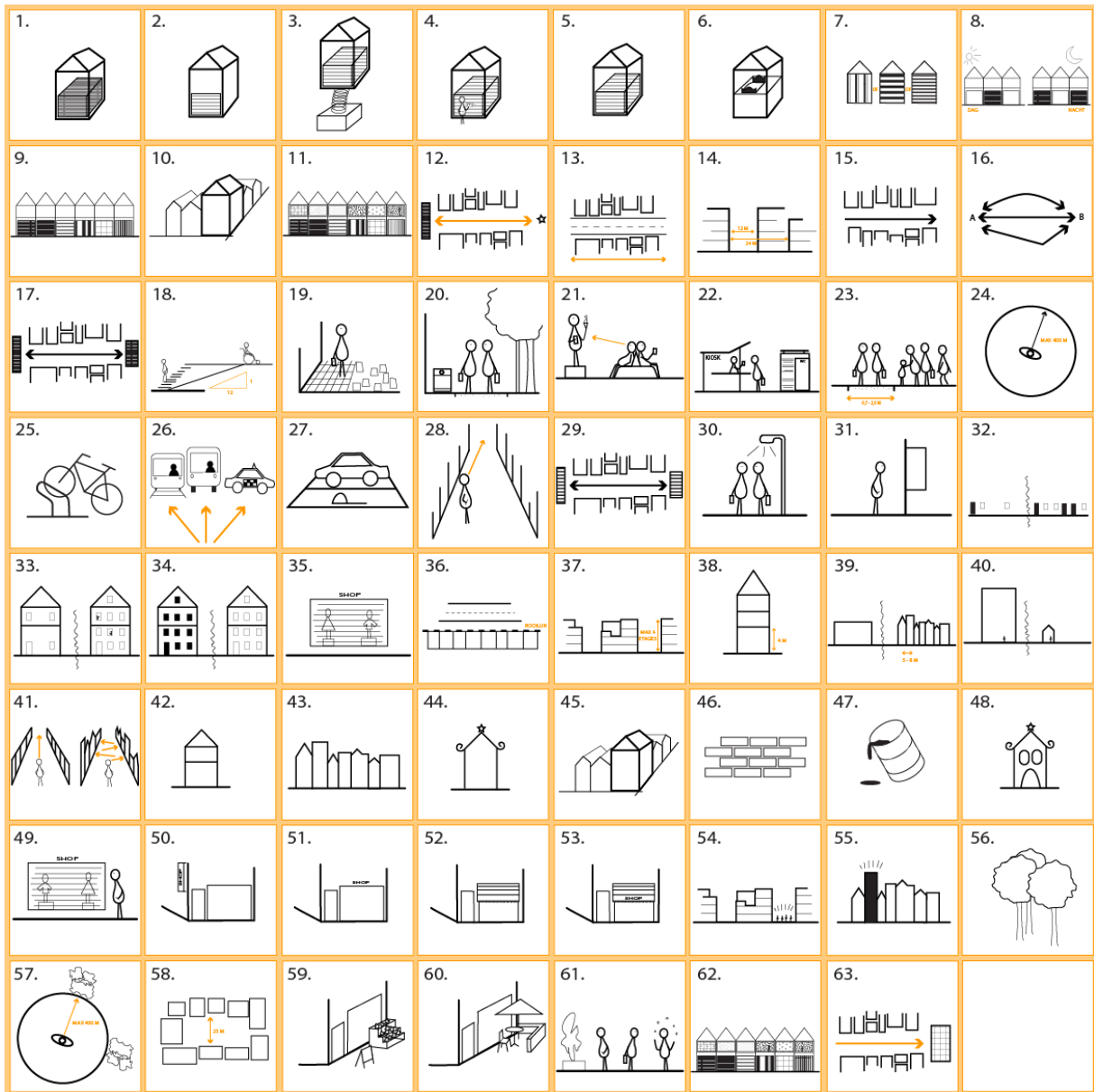
\* *Functionies:*

- (8). Combineren dag- en nacht functies
- (9). Functiemix op de begane grond
- (10). Functie op hoeken essentieel
- (11). Complementariteit in functies
- (49). Aantrekkelijke etalages: laat zien wat er is
62. Diversiteit aan functies
63. Publieke gebouwen

Deze 63 ruimtelijk vertaalde 'tools' van de plintenstrategie voor het oplossen van de problemen in de Stationsweg zijn hierna uitgewerkt middels het volgende *format*:

- *omschrijving*
- *toepassing in de Stationsweg*
- *mate van toepasbaarheid: makkelijk – mogelijk - moeilijk*
- *indicatie investeringskosten: laag – middelmatig – hoog*
- *bronnen*

‘TOOLS’ VAN DE ‘RUIMTELIJK VERTAALDE PLINTENSTRATEGIE’



## 1. Toevoegen (permanente) functies

### Omschrijving:

Door het toevoegen van functies, zoals bijvoorbeeld: horeca, winkels en bedrijfjes, kan de leegstand worden verminderd. Dit heeft tot gevolg dat de diversiteit wordt vergroot. Door toevoeging van functies kunnen nieuwe bezoekers worden aangetrokken: er is een 'nieuwe' reden om het gebied te bezoeken (meer 'traffic'). Straten met veel lege panden worden door bezoekers vaak gemeden vanwege het 'unheimische' karakter.

### Toepassing in de Stationsweg:

In een straat moet voldoende 'kritische massa' aan gebruikers aanwezig zijn voor het 'goed' laten functioneren van de voorzieningen. Potentiële winkeliers zijn alleen bereid om een pand te kopen of te huren als er voldoende klanten zijn die hun producten willen kopen. Datzelfde geldt uiteraard voor horeca, diensten en andere bedrijvigheden. Het toevoegen van *permanente* functies zorgt voor stabiliteit en een constante toestroom van bezoekers in de straat. Het is echter realistisch om te beginnen met het toevoegen van (goedkopere) *tijdelijke* functies om uit te testen of er voldoende draagvlak/aanloop is. Wanneer dat inderdaad het geval blijkt te zijn, zijn exploitanten vervolgens bereid om meer te investeren en zich permanent te vestigen.

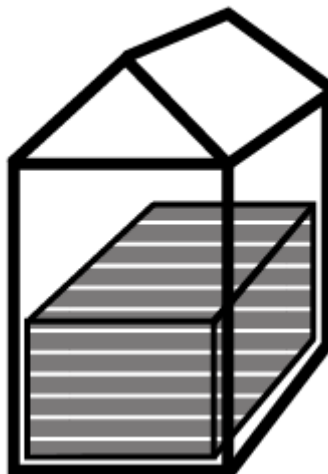
Mate van toepasbaarheid: makkelijk - mogelijk

Indicatie investeringskosten (in eerste instantie): laag - middelmatig

### Bronnen:

\* Kamer van Koophandel, 2012

\* Seinpost Adviesbureau, 2012



## 2. Camoufleren leegstand door tijdelijk gebruik leegstaande etalages

### Omschrijving:

Het tijdelijk gebruiken van leegstaande etages als vitrineruimte is een camouflage-oplossing voor leegstaande panden. Leegstaande etalages zijn een doorn in het oog van ondernemers en het winkelende publiek. In Roermond vult EtalArte Roermond daarom sinds april 2010 lege etalages met kunst of lege panden met exposities. Eigenaren van lege panden worden door de gemeente, Citymanagement en plaatselijke kunstenaars actief benaderd of zij hun ruimte beschikbaar willen stellen voor tijdelijk gebruik. Enkele panden vonden hierdoor al een nieuwe bedrijfsmatige huurder.

De Efteling heeft gebruik gemaakt van het vullen van leegstaande etalages in grote winkelcentra in Tilburg, Breda en Utrecht ter promotie van het Efteling Jubileumboek. Passanten kunnen bij deze pop-up WebWindow etalages met hun smart Phone een code scannen en vervolgens een virtueel kijkje in het boek nemen. Daarnaast kan het boek ook meteen worden besteld. Interactieve etalages bieden de consument 'beleving'.

Bedrijven als Windowdressing en Raamstijl zijn gespecialiseerd in het op een aantrekkelijke manier beplakken van lege etalageruiten. Het bedrijf Etaligent plaatst digitale displays in etalages van leegstaande panden, die als advertentieruimte te huur zijn voor de presentatie van de betreffende panden. Zo ziet een lege winkel er een stuk verzorgder uit en worden de mogelijkheden van het pand voor een eventuele toekomstige huurder gevisualiseerd.

### Toepassing in de Stationsweg:

Leegstaande etalages aan de Stationsweg kunnen tijdelijk worden opgevuld met 'windowdressing', die de leegstand camoufleert. Met name de etalages van de panden op de hoeken van het Stationsplein, waar de Belastingdienst voorheen was gehuisvest, lenen zich goed voor dit type 'tijdelijk gebruik'. De panden zijn gebouwd in de jaren '70 en verkeren qua bouwconstructie nog in goede staat. Met name de vormgeving van deze panden wordt gezien als een belemmering. Voordat er een definitief besluit wordt genomen of deze panden blijven bestaan, dan wel dienen te worden gesloopt, kunnen de raampartijen tijdelijk worden gebruikt om de leegstand te camoufleren.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk

Indicatie investeringskosten: laag

### Bronnen:

\* Kamer van Koophandel, 2012



### 3. Ruimte bieden aan pop-up stores

#### Omschrijving:

Gevestigde merken gebruiken pop-up stores vaak als tijdelijke outlet of om nieuwe producten te testen. Winkels verschijnen onaangekondigd en blijven kort. Er zijn echter ook voorbeelden, waarbij (startende/lokale) ondernemers een pand tijdelijk betrekken om te onderzoeken of hun businessplan kans van slagen heeft. Een voorbeeld is het Lingeriemerk Sapph, dat haar eerste pop-up store in Amstelveen Stadshart opende. Ondertussen is Sapph een gevestigd merk en heeft het bedrijf meerdere permanente winkels, verspreid over heel Nederland.

#### Toepassing in de Stationsweg:

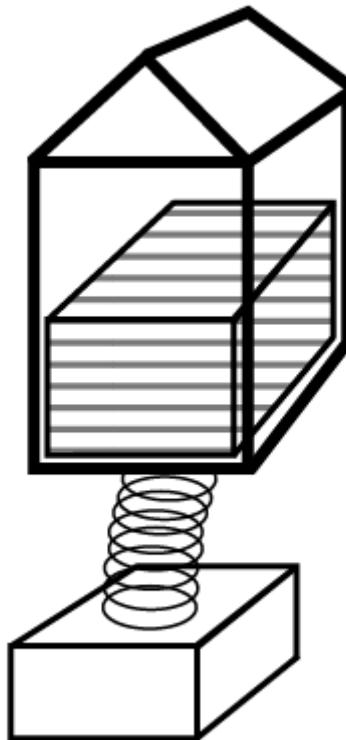
In de Stationsweg is het inpassen van pop-up stores een goede manier om de leegstand in de straat te verminderen. Vanuit de strategie 'natuurlijke wijkvernieuwing' zou de nadruk hierbij kunnen worden gelegd op het beschikbaar stellen van winkelruimten aan buurtbewoners, die hierin een bedrijfje of winkel willen starten. Daarnaast kunnen deze ruimten ook voor een schappelijke prijs tijdelijk aan studenten worden verhuurd, die op die manier kunnen uitproberen of hun winkel of bedrijf loopt. Ook een aantal leegstaande panden aan het Stationsplein komen hiervoor in aanmerking.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk

Indicatie investeringskosten: laag

#### Bronnen:

\* Kamer van Koophandel, 2012



## 4. Horeca als tijdelijke invulling

### Omschrijving:

Horeca kan worden gezien als een (tijdelijke) oplossing om leegstaande panden te vullen. In Rotterdam wordt de groeiende leegstand gecombineerd met de behoefte aan tijdelijk gebruik voor 'footloose' en 'pop-up' horeca. Het reguliere systeem voor het verlenen van exploitatievergunningen voorzagt niet in deze behoefte. Vandaar dat er in de nieuwe Horecanota 2012-2016 van de Gemeente Rotterdam meer ruimte wordt geboden aan Rotterdamse horecaondernemers voor het ontplooiën van dergelijke nieuwe initiatieven. Er worden in de nota twee mogelijkheden geboden:

- een *evenementenvergunning* maakt het mogelijk om in een leegstaand pand maximaal tien evenementen per jaar te organiseren met een maximale duur van twaalf dagen per aanvraag;
- een *kortlopende exploitatievergunning* maakt het mogelijk om een tijdelijke horecavestiging te openen in een leegstaand pand voor de maximale duur van zes maanden. De leges voor zo'n vergunning zijn lager dan die voor een reguliere exploitatievergunning.

### Toepassing in de Stationsweg:

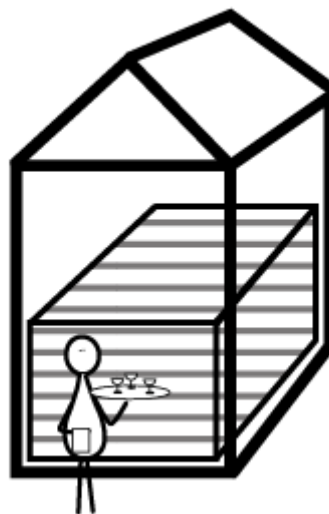
Met horeca als tijdelijke invulling kan de leegstand in de Stationsweg worden verminderd. De nieuwe, tijdelijke uitbaters kunnen gezellige gevelterrasjes plaatsen, die de leefbaarheid van de straat vergroten. Er dient gestreefd te worden naar een goede mix van kwaliteit en kwantiteit van horecavoorzieningen, die is afgestemd op de *reële vraag*. Door het opvullen van leegstand met tijdelijk horeca verlevendigt de buurt, hetgeen aantrekkelijk is voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Kanttekening is wel, dat de gemeente moet toezien op een veilig uitgaansklimaat en op de veiligheid in de wijk als geheel. Omdat het voornamelijk gaat om een tijdelijke 'invulling', is het raadzaam van meet af aan een visie te hebben en door te ontwikkelen hoe de horeca als permanente functie in de wijk kan worden ingepast. 'Tijdelijkheid' is dus vooral ook bedoeld als 'testcase'.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk

Indicatie investeringskosten: laag

### Bronnen:

\* Kamer van Koophandel, 2012



## 5. Tijdelijk ondernemerschap

### Omschrijving:

Leegstaande panden kunnen tijdelijk worden ingezet voor (creatief) ondernemerschap. Dit is bijvoorbeeld gedaan in de steden Hilversum, Nijmegen en Rotterdam. Dit concept wordt 'Tussentijds' genoemd en houdt in, dat er voor een probleemgebied bewust wordt gezocht naar activiteiten en ondernemers, die in potentie ook op langere termijn een bijdrage kunnen blijven leveren aan het economisch functioneren van dat gebied.

### Toepassing in de Stationsweg:

Met het toepassen van tijdelijk ondernemerschap in de Stationsweg kan de leegstand in de straat worden verminderd. Wanneer er wordt gesproken over leegstand, gaat het meestal meer over de problemen die daarmee gemoeid zijn, dan over de kansen die de beschikbare panden vaak ook nog kunnen bieden. Nieuwe concepten van startende ondernemers met goede ideeën kunnen hier uitgetest worden, waarbij uitdrukkelijk ook plaats kan worden ingeruimd voor (creatieve) buurtbewoners en studenten. Het concept vergroot de diversiteit van het aanbod aan voorzieningen en zorgt voor (nieuwe) bezoekers en 'reuring', kortom: nieuwe redenen om het gebied te bezoeken.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk

Indicatie investeringskosten: laag

### Bronnen:

\* Kamer van Koophandel, 2012

\* Seinpost Adviesbureau, 2012





## 6. Mogelijk maken om boven winkels te wonen

### Omschrijving:

In veel winkelstraten staan de etages boven winkels leeg. Dit heeft tot gevolg dat het na sluitingstijd stil en verlaten wordt op straat, hetgeen de sociale veiligheid niet ten goede komt. Leegstand leidt daarnaast ook tot verwaarlozing en waardeverlies van de vaak karakteristieke panden. In diverse gemeenten zijn daarom plannen ontwikkeld om hier verandering in te brengen. Vaak gaat het hierbij om complexe projecten, omdat er veel partijen bij betrokken zijn, zoals gemeenten, woningcorporaties, particuliere pandeigenaren en winkeliers.

Door de complexiteit loont het vaak om in één keer meerdere naast elkaar gelegen panden tegelijk aan te pakken, omdat daardoor schaalvoordelen ontstaan. Dit doet zich ook voor bij het fysiek toegankelijk maken van de woonruimte boven winkels, bijvoorbeeld bij de aanleg van een nieuwe, gezamenlijke trapopgang of galerij. Als voorbeeld hiervan kan 'Wonen boven Winkels Deventer' (WBWD) worden genomen. Dit project ontstond in 2000 ter bevordering van de levendigheid en de sociale veiligheid in de binnenstad na sluitingstijd en ter voorkoming van toenemend achterstallig onderhoud van leegstaande verdiepingen boven winkels.

### Toepassing in de Stationsweg:

Vanwege de schaalvoordelen is het ook in de Stationsweg verstandig om meerdere aaneengesloten panden, dan wel hele bouwblokken, tegelijkertijd aan te pakken om wonen boven winkels mogelijk te maken. In het plangebied komen twee locaties aan de Stationsweg in aanmerking voor zo'n ingreep, waarbij door toevoeging van galerijen aan de achterzijde van de panden de toegankelijkheid van de bovenliggende etages mogelijk wordt gemaakt.

Mate van toepasbaarheid: mogelijk - moeilijk

Indicatie investeringskosten: middelmatig - hoog

### Bronnen:

\* Kamer van Koophandel, 2012

\* Seinpost Adviesbureau, 2012



## 7. Pand voor meerdere functies bruikbaar

### Omschrijving:

De meeste panden zijn ontworpen voor de oorspronkelijke functie, die in die panden zijn gehuisvest. Wanneer de oorspronkelijke functie wordt vervangen door een nieuwe functie, dient er vaak een aanpassing van het pand plaats te vinden. Bij het bouwen van nieuwe panden of het aanpassen van bestaande panden, is het verstandig om rekening te houden met een toekomstige functieverandering. Zo kan een pand voor meerdere functies of voorzieningen worden gebruikt.

### Toepassing in de Stationsweg:

De meeste panden in de Stationsweg zijn gebouwd rond 1900. In die tijd hield men nagenoeg geen rekening met eventuele functieveranderingen in de toekomst. De panden zijn gebouwd voor de functie die er destijds in werd gehuisvest. Vaak ging het daarbij om winkels en andere bedrijvigheden. De meeste panden zijn vanaf de straat toegankelijk middels één voordeur. Op de begane grond was/is de winkel of het bedrijf gehuisvest, terwijl de bovenliggende etages vanaf de begane grond alleen toegankelijk zijn middels een inpandige trapopgang. Dat was in het verleden geen probleem, omdat de eigenaar of huurder van de winkel/bedrijfsruimte zelf boven het bedrijf woonde. Omdat dit tegenwoordig niet meer of in veel mindere mate het geval is, staan veel bovenliggende etages leeg. Door het ontbreken van een twee (separate) voordeur is het in praktische zin niet mogelijk om de winkel/bedrijfsruimte (op de begane grond) en de woning (op de bovenliggende etage(s)) apart van elkaar te huren of kopen. Middels het toevoegen van een extra toegangsdeur voor de bovenliggende etage(s), zou het pand wel voor meerdere functies geschikt kunnen worden gemaakt.

Wanneer er nieuwe panden worden bijgebouwd in de Stationsweg, dient er rekening te worden gehouden met toekomstige functieveranderingen.

Mate van toepasbaarheid: mogelijk - moeilijk

Indicatie investeringskosten: middelmatig - hoog

### Bronnen:

\* Stipo, 2011



## 8. Combineren dag- en nachtfuncties

### Omschrijving:

Een 'pure' winkelstraat heeft overdag en bij avond en nacht twee verschillende 'verschijningsvormen'. Idealiter zouden er meerdere functies aanwezig moeten zijn, waarvan zowel overdag als 's avonds (en mogelijk ook 's nachts) gebruik kan worden gemaakt. De meeste winkels en bedrijven zijn alleen overdag open, wat betekent dat deze voorzieningen 's avonds en 's nachts niet worden gebruikt. Hierdoor voelt een straat leeg en verlaten (en soms ook onveilig) aan. Door naast deze winkels/bedrijven voorzieningen te plaatsen, die (juist) 's avonds en 's nachts open zijn, wordt ook dan levendigheid gecreëerd. Dit kan het gevoel van onveiligheid verminderen.

### Toepassing in de Stationsweg:

In de Stationsweg kunnen naast dagvoorzieningen ook avond- en nachtvoorzieningen worden ingepast. Zo kan er gedacht worden aan horecavoorzieningen (hotelletjes, restaurants (ook uitheems), cafés, snackbars e.d.), maar ook een of meer nachtwinkels zouden goed passen. In de visie voor de Stationsweg (zie Deel IV) wordt de weg overdag niet meer toegankelijk voor auto's. Door juist in de avonduren en in de nacht de weg wel weer open te stellen voor auto's, blijft er 'leven' op straat.

Mate van toepasbaarheid: mogelijk - moeilijk

Indicatie investeringskosten: middelmatig - hoog

### Bronnen:

\* Stipo, 2011



## 9. Functiemix op de begane grond

### Omschrijving:

Bij het streven naar een functiemix op de begane grond, kan er worden ingespeeld op de wensen en behoeften van de verschillende gebruikersgroepen van de winkelstraat. Er kan worden gedacht aan het toevoegen van zowel dag- als avond- en nachtfuncties, maar ook aan verschillende typen functies zoals horeca, winkels, diensten en ateliers. De toevoeging van kleinschalige commerciële functies op de begane grond levert sociale interactie op.

### Toepassing in de Stationsweg:

In de Stationsweg kunnen de panden op de begane grond worden gevuld met uiteenlopende functies, afgestemd op de wensen en behoeften van de gebruikersgroepen (bewoners, studenten, bezoekers/passanten).

Mate van toepasbaarheid: makkelijk - mogelijk

Indicatie investeringskosten: laag - middelmatig

### Bronnen:

\* Stipo, 2011

\* Beenders, 2012



## 10. Functies op hoeken essentieel

### Omschrijving:

De functies op 'hoeken' zijn essentieel voor de beleving van een straat. Hoeken markeren een overgang van een bouwblok naar bijvoorbeeld een zijstraat. De hoekpanden hebben aan (minimaal) twee zijden een representatief uiterlijk nodig, omdat tegen beide zijden wordt aangekeken. Hoekpanden lenen zich goed voor het huisvesten van bijzondere functies, zoals een buurthuis met een straatoverstijgende betekenis. Dit komt omdat hoekpanden meer opvallen in een straat en de zichtbaarheid en herkenbaarheid groter is.

### Toepassing in de Stationsweg:

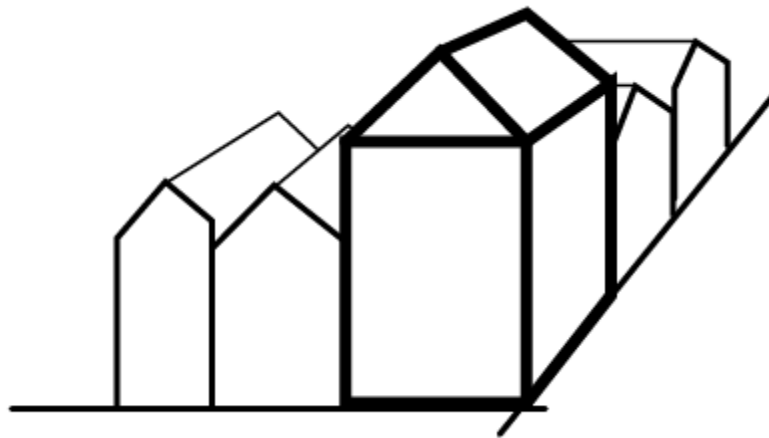
Ook in de Stationsweg kunnen de hoeken van de straat een speciale functie krijgen. Direct vanuit Station Den Haag Holland Spoor gezien, zijn met name de panden op de hoeken van het Stationsplein (nu nog de voormalige Belastingkantoren) van grote betekenis en gezichtsbepalend. Zij kunnen het Stationsplein in theorie een statige uitstraling geven. Ook vanuit het centrum gezien zijn de panden op de hoeken van betekenis, omdat ze als eerste in het oog springen.

Mate van toepasbaarheid: moeilijk

Indicatie investeringskosten: hoog

### Bronnen:

\* Stipo, 2011



## 11. Complementariteit in functies

### Omschrijving:

Goede straten beschikken over een grote variatie aan functies. Hierbij dient er rekening mee te worden gehouden dat er geen overdaad komt aan een bepaalde voorziening. Juist de complementariteit zorgt ervoor, dat straten diverse gebruikersgroepen aantrekken.

### Toepassing in de Stationsweg:

In de Stationsweg dienen verschillende functies te worden aangeboden, zodat er wordt ingespeeld op de wensen behoeften van alle gebruikersgroepen van de straat.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk - mogelijk

Indicatie investeringskosten: laag - middelmatig

### Bronnen:

\* Stipo, 2011



## 12. Oriëntatie

### Omschrijving:

Gebruikersgroepen hebben behoefte om zich gemakkelijk in een straat te kunnen voortbewegen, zonder dat zij daarbij gedesoriënteerd raken. Door kenmerkende elementen in een straat in te passen, ontstaan referentiepunten die mensen kunnen herkennen. Daarnaast dient gezorgd te worden voor een heldere structuur.

### Toepassing in de Stationsweg:

In de Stationsweg moeten referentiepunten en een heldere structuur er voor zorgen, dat de gebruikersgroepen hun weg en bestemming(en) in de straat kunnen vinden.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk - mogelijk

Indicatie investeringskosten: laag - middelmatig

### Bronnen:

\* Bellen, 2010



### 13. Lengte van een straat

#### Omschrijving:

Er bestaat geen richtlijn hoe lang een 'ideale' straat is. Er kan wel gesteld worden, dat een straat niet te lang mag zijn, omdat dan het risico bestaat dat de route gaat vervelen. Het toevoegen van uiteenlopende voorzieningen kan hiervoor een oplossing zijn. Een straat mag overigens ook niet te kort zijn, omdat er in dat geval te weinig verschillende voorzieningen kunnen worden aangeboden, waardoor het karakter wordt uitgehold en er slechts een verbindingsfunctie sec overblijft.

#### Toepassing in de Stationsweg:

De lengte van de Stationsweg staat vast. Door het inpassen van veel voorzieningen, afgestemd op wensen en de behoeften van de gebruikersgroepen, zal de straat niet snel vervelen. De straat kan daarnaast onderbroken worden met rustpunten, zoals gebouwen met een openbare functie, horeca en openbare zitgelegenheden.

Mate van toepasbaarheid: moeilijk

Indicatie investeringskosten: hoog

#### Bronnen:

\* Gehl et. al.; 2006





## 14. Breedte van een straat

### Omschrijving:

Mensen hebben behoefte aan een gevoel van geborgenheid. De breedte van een straat is daarvoor medebepalend. Straten mogen daarom met name niet te breed zijn: 24 meter wordt aangehouden als een aanvaardbaar maximum. Een straat dient verder ook niet breder te zijn dan twee keer de hoogte van de aangrenzende bebouwing. Over het algemeen geven straten van maximaal 12 meter breed een geborgen gevoel.

### Toepassing in de Stationsweg:

Aan de Stationsweg staan voor het merendeel panden van vier etages hoog (ongeveer 14 meter). Twee keer deze hoogte is 28 meter, hetgeen het aanvaardbare maximum van 24 meter overstijgt. In werkelijkheid is de Stationsweg 17 meter breed. De breedte is daarmee dus goed.

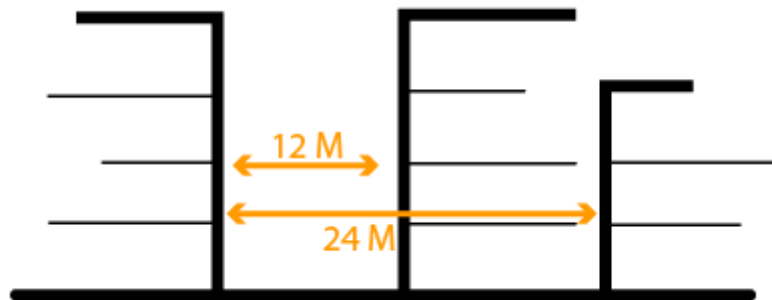
Mate van toepasbaarheid: n.v.t.

Indicatie investeringskosten: n.v.t.

### Bronnen:

\* Bellen, 2010

\* Stipo, 2011



## 15. Directe routes

### Omschrijving:

Voetgangers en fietsers geven de voorkeur aan directe routes, wanneer zij hun bestemming willen bereiken. Daarbij worden vaak 'shortcuts' genomen. Met name wanneer de bestemming al in zicht is, wil men hier in het algemeen zo snel mogelijk naar toe, ook al moeten er dan soms obstakels worden genomen. Alleen echte grote barrières, zoals een snelweg, worden vermeden. In een gebied is het daarom belangrijk om zo direct mogelijke routes te creëren tussen belangrijke plekken, zoals een station en een publieke voorziening. De aanwezigheid van barrières en obstakels moet in die gevallen zoveel mogelijk worden vermeden.

### Toepassing in de Stationsweg:

Bij het inrichten van de Stationsweg dient de route van Station Den Haag Holland Spoor in de richting van het centrum (en visa versa) een directe verbinding te blijven, met name omdat deze route veel gebruikt wordt door passanten, die hun bestemming over het algemeen snel willen bereiken. Bij het inrichten van deze directe route moet rekening worden gehouden met het vermijden van zo veel mogelijk barrières en obstakels. Ook het moeten oversteken van trambanen en autowegen kan gezien worden als het nemen van barrières, niet in de laatste plaats, omdat er voor stoplichten moet worden gewacht.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk - mogelijk

Indicatie investeringskosten: laag - middelmatig

### Bronnen:

\* Bellen, 2010

\* Gehl et. al., 2006



## 16. Keuze van de routes

### Omschrijving:

Het is van belang om gebruikersgroepen een keuzemogelijkheid te geven wat betreft de route, die zij willen nemen. Naast de meest directe route, willen veel mensen *voor de afwisseling* ook wel eens voor andere routes kunnen kiezen. Door verschillende routes aan te bieden, hebben mensen de vrijheid om hierover zelf te beslissen. De voorkeur voor een route hangt af van de beschikbare tijd, de vertrouwdheid, het gevoel van veiligheid en de attractiviteit van een route. Sommige mensen kiezen altijd voor de meest directe route, terwijl anderen juist meer behoefte hebben aan afwisseling. Daarnaast zijn alternatieve routes natuurlijk ook 'vluchtroutes' ingeval van calamiteiten of zelfs 'vermijdroutes'.

### Toepassing in de Stationsweg:

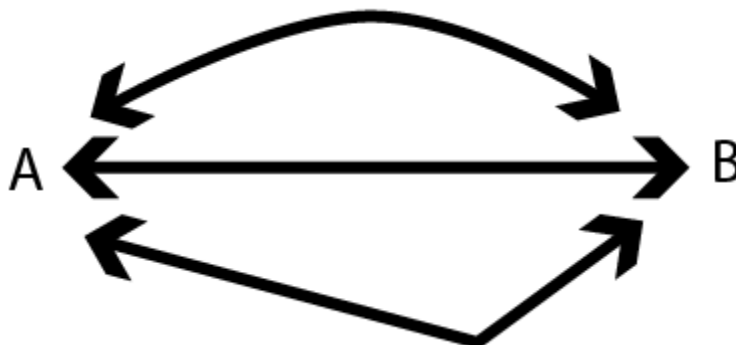
Ook bij het maken van een plan voor de Stationsweg dienen er alternatieve routes te zijn om op de gewenste bestemming te geraken. De Stationsweg is de meest directe route tussen de bestemmingen Station Den Haag Holland Spoor en het centrum van de Haagse binnenstad. Er zijn echter ook andere, 'secundaire' routes, waarvan men gebruik kan maken en die van de Stationsweg verschillen in lengte, beleving, omgeving, karakter, etc.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk - mogelijk

Indicatie investeringskosten: laag - middelmatig

### Bronnen:

\* Bellen, 2010



## 17. Continuïteit

### Omschrijving:

Mensen willen graag een directe route *zonder barrières* kunnen volgen in de richting van hun bestemming. Continuïteit in een route zorgt ervoor dat men vanzelfsprekend de juiste route loopt of fietst.

### Toepassing in de Stationsweg:

De route door de Stationsweg, die Station Den Haag Holland Spoor en het Haagse centrum met elkaar verbindt, dient een route met zo weinig mogelijk te barrières te zijn.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk

Indicatie investeringskosten: laag

### Bronnen:

\* Bellen, 2010



## 18. Voorkomen van hoogteverschillen

### Omschrijving:

Voor de toegankelijkheid van een gebied is het van belang dat er zo weinig mogelijk hoogteverschillen zijn. Hoogteverschillen zijn obstakels voor voetgangers. Ouderen (rollators) en mensen met een fysieke beperking (rolstoelen, scootmobiel), maar ook personen, die mensen in een rolstoel of kinderen in een wagentje begeleiden, ondervinden er hinder van en mijden gebieden met hoogteverschillen. Wanneer hoogteverschillen niet weggewerkt kunnen worden, is het zaak de hinder zoveel mogelijk te reduceren en de toegankelijkheid te bevorderen door het toepassen van oprijbanen en geleidestroken.

### Toepassing in de Stationsweg:

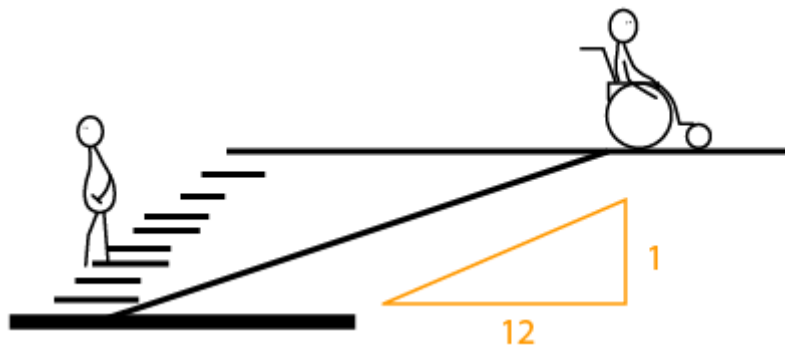
Ook in de Stationsweg is zo hier en daar sprake van hoogteverschillen. Deze dienen voor alle gebruikers toegankelijker te worden gemaakt.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk

Indicatie investeringskosten: laag

### Bronnen:

\* Bellen, 2010



## 19. Goede bestrating

### Omschrijving:

In een straat dient aandacht te worden besteed aan de keuze van de bestrating. Voetgangers, fietsers en automobilisten geven de voorkeur aan een bestrating van gelijk niveau (zonder hoogteverschillen en hobbels). Zij mijden bij voorkeur gladde, slecht aangelegde, vuile en losliggende bestrating (bijvoorbeeld zand en grind). Ook weersomstandigheden kunnen invloed hebben op de veiligheid en het gebruikersgemak van de bestrating.

Voor het verminderen van de snelheid bij automobilisten kan juist wel gekozen worden voor een wat grovere steensoort als bestrating: door de subtiele hoogteverschillen tussen de stenen zullen automobilisten geneigd zijn hun snelheid te matigen.

### Toepassing in de Stationsweg:

In de Stationsweg dient rekening te worden gehouden met het kiezen van bestrating. De keuze moet passen bij het gebruik, dat wordt beoogd.

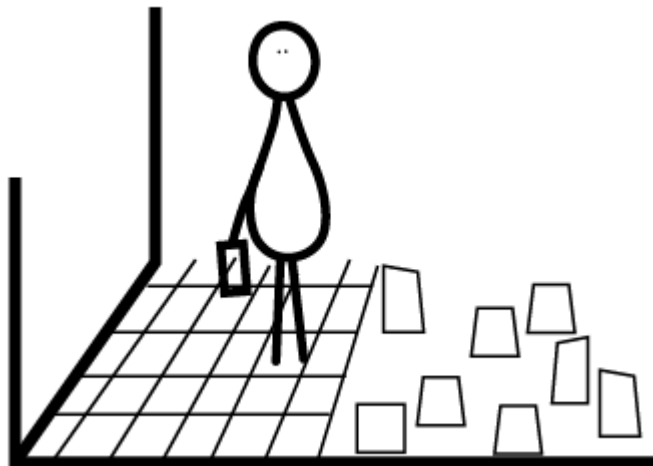
Mate van toepasbaarheid: makkelijk

Indicatie investeringskosten: laag

### Bronnen:

\* Bellen, 2010

\* Lindsey, 2010



## 20. Geen Barrières

### Omschrijving:

Voor de toegankelijkheid van een straat is het van belang, dat er geen obstakels en barrières aanwezig zijn. Deze belemmeren de doorstroming in een straat en zorgen voor onoverzichtelijke situaties. Obstakels hebben een negatieve invloed op het comfort van wandelaars en kunnen leiden tot irritaties. Met name op de meest directe, doorgaande route dienen geen (tijd kostende) obstakels aanwezig te zijn.

### Toepassen in de Stationsweg:

In de Stationsweg als meest directe, doorgaande route in de wijk, dienen obstakels te worden vermeden.

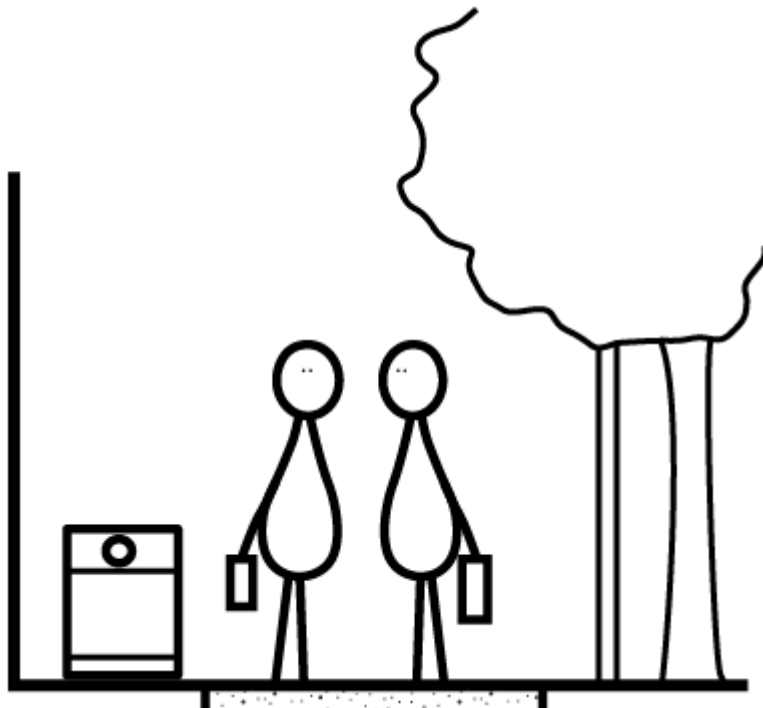
Mate van toepasbaarheid: makkelijk

Indicatie investeringskosten: laag

### Bronnen:

\* Bellen, 2010

\* Stipo, 2012



## 21. Rustpunten: plekken om te zitten

### Omschrijving:

In een route dienen voldoende plekken aanwezig te zijn, waar mensen kunnen zitten. Openbare zitgelegenheden geven de mogelijkheid aan gebruikers (wandelaars) om een rustpauze in te lassen, hetgeen vooral in lange straten gewaardeerd wordt. Tijdens een pauze kan men de omgeving en andere mensen observeren. Zitgelegenheden dragen uiteraard ook bij aan het verblijfskarakter in het gebied. Ze kunnen ingepast worden in een park, op een plein of gewoon langs de route, waarbij ze gaan fungeren als referentiepunt in zo'n route.

Belangrijk is, dat mensen zelf kunnen kiezen hoe ze gaan zitten (richting).

### Toepassing in de Stationsweg:

Aan het Stationsplein en ter hoogte van het Huijgenpark kunnen openbare zitgelegenheden worden gecreëerd. Tussen beide plekken ligt het lange gedeelte van de Stationsweg en ook hier kunnen zijdelings bankjes worden geplaatst.

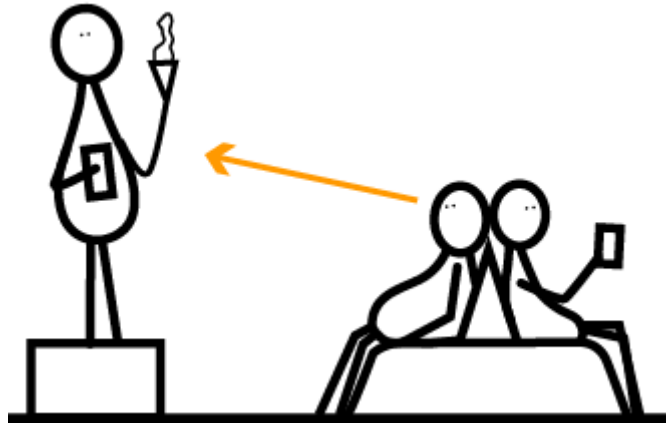
Mate van toepasbaarheid: makkelijk

Indicatie investeringskosten: laag

### Bronnen:

\* Bellen, 2010

\* Stipo, 2011





## 22. Ondersteunende faciliteiten

### Omschrijving:

Mensen, die langere routes in een gebied afleggen of die er langer willen verblijven, hebben behoefte aan 'ondersteunende' faciliteiten, zoals bijvoorbeeld een kiosk of openbare toiletten. Deze ondersteunende faciliteiten moeten zichtbaar en gemakkelijk toegankelijk zijn.

### Toepassing in de Stationsweg:

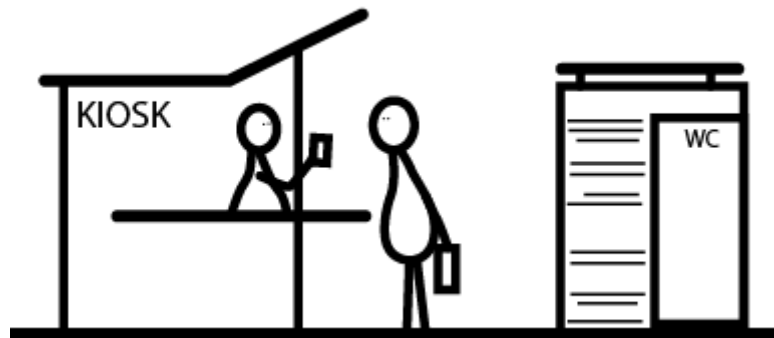
Door toevoeging van ondersteunende faciliteiten in de Stationsweg, zullen bezoekers hier langer verblijven.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk

Indicatie investeringskosten: laag

### Bronnen:

\* Bellen, 2010



### 23. Voldoende breedte voetgangerspad

#### Omschrijving:

De breedte van een stoep moet worden afgestemd op het gebruik. De drukste trottoirs hebben 22 of meer passanten per meter breedte per minuut (mensen botsen dan tegen je op); voetgangerspaden met 16 passanten per meter breedte per minuut zijn aangenaam druk. Bij minder dan 5 passanten zal een voetpad leeg en eenzaam aanvoelen.

Een stoep dient tussen de 0,7 meter en 2,0 meter breed te zijn, zodat personen de mogelijkheid hebben om te stoppen voor het bekijken van een etalage, zonder andere personen, die willen doorlopen, te hinderen. Op een voetpad moeten 2 tot 3 mensen elkaar kunnen passeren, zonder elkaar aan te stoten.

#### Toepassing in de Stationsweg:

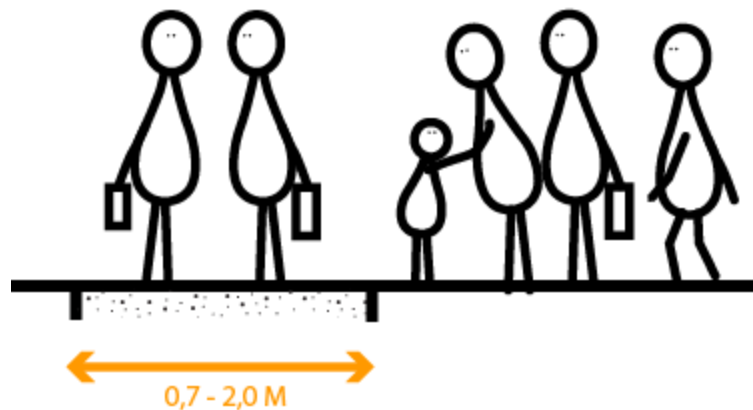
In de Stationsweg dienen voetgangers te kunnen stoppen om bijvoorbeeld een etalage te kunnen bekijken, zonder andere personen de doorgang te beletten. De voetpaden dienen tussen de 0,7 en 2,0 meter breed te zijn.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk - mogelijk

Indicatie investeringskosten: laag - middelmatig

#### Bronnen:

- \* Bellen, 2010
- \* Gehl et. al, 2006
- \* Stipo, 2011



## 24. Beloopbare afstanden

### Omschrijving:

Voor voetgangers dienen de verschillende bestemmingen binnen een beloopbare afstand te liggen. Wandelen is namelijk een fysieke inspanning en wandelaars zijn bereid om *gemiddeld* een afstand van maximaal 400 tot 500 meter te lopen naar een bepaalde bestemming. Voor kinderen, ouderen en mensen met een fysieke beperking is deze afstand over het algemeen korter. Niet alleen de werkelijke afstand tussen het begin- en het eindpunt is van belang, ook hoe voetgangers de route ervaren is belangrijk. Een saaie route zonder voorzieningen zal eerder als 'lang' worden ervaren, dan een route van dezelfde lengte, die is opgedeeld in logische stukken met veel variatie.

### Toepassing in de Stationsweg:

De wandelroute van de Stationsweg moet een grote variatie aan voorzieningen en functies bevatten. Door de route op te delen in een aantal stukken, zal de straat niet als 'lang' en 'saa' worden ervaren. De afstand tussen Station Den Haag Holland Spoor en de Bierkade is ongeveer .. meter. In dit stuk liggen twee rustpunten: het Stationsplein en het Huijgenspark. Ook in de Stationsweg zelf zijn rustpunten aanwezig in de vorm van openbare zitgelegenheden.

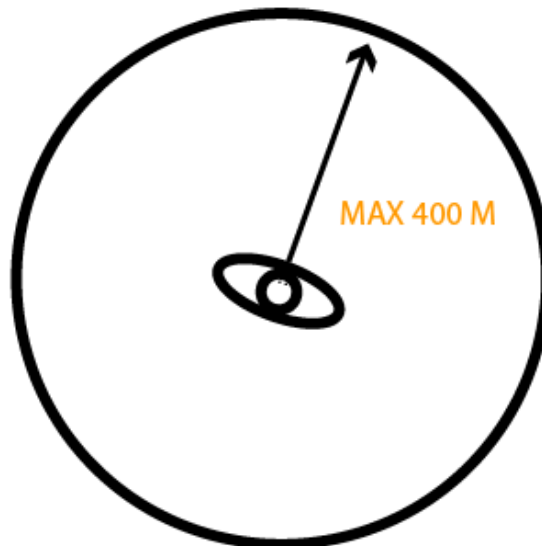
Mate van toepasbaarheid: makkelijk – mogelijk

Indicatie investeringskosten: laag – middelmatig

### Bronnen:

\* Bellen, 2010

\* Gehl et al., 2006



## 25. Fietsstandaards en fietsenstallingen

### Omschrijving:

Ter bevoordeling van het gebruik van de fiets, dienen er voldoende standaards en stallingen aanwezig te zijn, waar deze fietsen kunnen worden neergezet. Het fietsen dient te worden aangemoedigd, omdat er geen uitlaatgassen worden geproduceerd en het dus goed voor het milieu is. Ook nemen fietsen bij het parkeren aanzienlijk minder ruimte in beslag dan auto's. Door het plaatsen van voldoende fietsstandaards en het opzetten van fietsenstallingen, worden mensen gestimuleerd om de fiets te nemen.

### Toepassing in de Stationsweg:

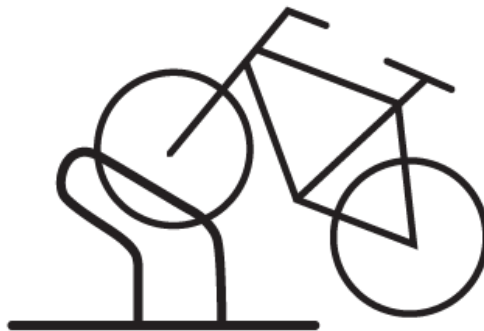
In de Stationsweg dienen voldoende fietsstandaards en stallingen te worden gerealiseerd. Hierdoor worden bezoekers gestimuleerd om met de fiets naar de straat te gaan.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk

Indicatie investeringskosten: laag

### Bronnen:

\* Lindsey, 2010



## 26. Aanwezigheid bronpunten: toegang tot openbaar vervoer

### Omschrijving:

De bereikbaarheid van een winkelstraat is erg belangrijk voor het verkrijgen van voldoende draagvlak voor de voorzieningen. De aanwezigheid van bronpunten, zoals treinstations, bus- en tramhaltes, zijn daarom cruciaal. Door de aanwezigheid van deze punten is het voor mensen makkelijk om naar een straat toe te komen.

### Toepassing in de Stationsweg:

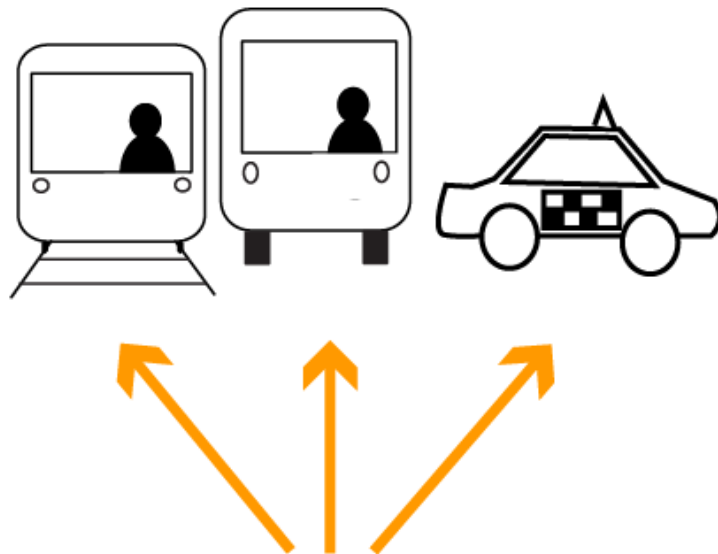
De bereikbaarheid van de Stationsweg is op dit moment al optimaal. De straat begint (of eindigt) bij het Station Den Haag Holland Stoor, waar treinen, trams en bussen stoppen. Aan de andere eind van de route, waar de Stationsweg inmiddels is overgegaan in de Wagenstraat, bevindt zich het centrum met eveneens tal van bus- en tram haltes. Er zijn dus voldoende bronpunten aanwezig.

Mate van toepasbaarheid: mogelijk

Indicatie investeringskosten: niddelmatig

### Bronnen:

\* Jacobs, 1995



## 27. Parkeergelegenheid

### Omschrijving:

Bezoekers van een winkelstraat willen hun auto graag zo dicht mogelijk bij hun bestemming parkeren.

### Toepassing in de Stationsweg:

Een van de problemen van de Stationsbuurt is dat er, met name in de directe nabijheid van de Stationsweg, weinig parkeergelegenheid is. Vooral de buurtbewoners in en rondom de Stationsweg klagen hier ook over. Voor de bewoners zullen parkeerplekken worden gecreëerd en verder zal de invoering van een systeem van parkeer-verboden en -vergunningen de parkeerdruk door andere personen dan de wijkbewoners doen verminderen.

Voor de bezoekers van de Stationsweg is er op dit moment parkeergelegenheid aanwezig rond het centrum van Den Haag (parkeergarages) en een de andere kant van Station Den Haag Holland Spoor. Daar is ook ruimte om een nieuwe parkeergarage te realiseren, nabij de 'Megastores'. Daarnaast is het gebied goed bereikbaar per openbaar vervoer (trein, tram, bus).

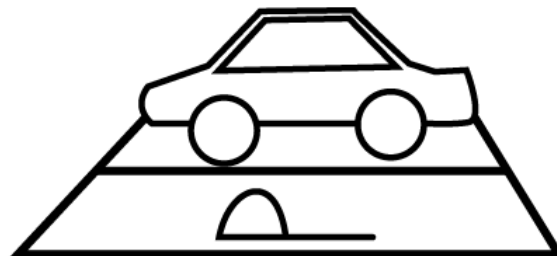
In de visie zal daarnaast naar voeren komen, dat het pand waar voorheen het Belastingkantoor was gehuisvest, tezamen met de aangrenzende bebouwing, zal worden gesloopt. Dit biedt mogelijkheden voor het inpassen van meer parkeermogelijkheden, bijvoorbeeld een onder- of bovengrondse parkeergarage.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk - mogelijk - moeilijk

Indicatie investeringskosten: laag - middelmatig - hoog

### Bronnen:

\* Gehl et al., 2006



## 28. Overzicht: maximaliseren zichtbaarheid

### Omschrijving:

Voor het creëren van een veilig gevoel in een straat is 'overzicht' noodzakelijk. De zichtbaarheid moet worden gemaximaliseerd en onveilige hoeken en plekken dienen te worden voorkomen. Rust en overzicht ontstaan door een duidelijk bestratingpatroon en het op een gestructureerde manier inrichten van de openbare ruimte. Mensen moeten verder onder bomen door kunnen kijken en er mogen geen obstakels aanwezig te zijn, die het zicht belemmeren.

### Toepassing in de Stationsweg:

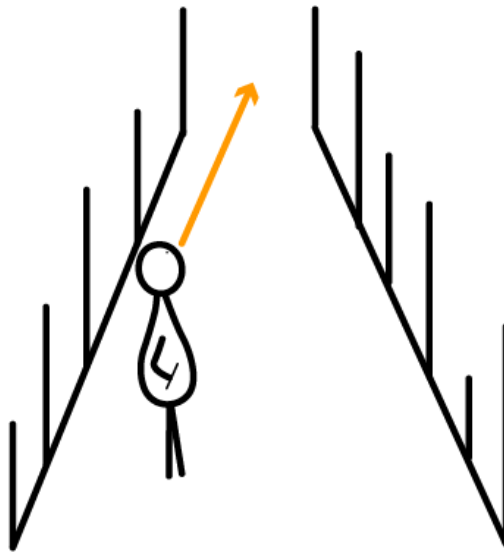
In de Stationsweg dient 'overzicht' te worden gecreëerd door te kiezen voor een duidelijke en heldere indeling van de openbare ruimte. Obstakels en barrières dienen (zo veel mogelijk) te worden vermeden.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk

Indicatie investeringskosten: laag

### Bronnen:

\* Stipo, 2011



## 29. Begin en einde van de straat

### Omschrijving:

Elke straat heeft een begin- en eindpunt, maar deze punten zijn niet altijd even duidelijk aan te wijzen. Kenmerkende elementen kunnen worden ingezet om die punten te benadrukken. Passanten hebben behoefte aan overzicht en een duidelijke richtingsgevoel om bij een bepaalde bestemming te komen. Wanneer geen of onvoldoende aandacht wordt besteed aan het geven van richting in een straat, zullen passanten minder snel voor zo'n straat als route kiezen. Om dit te voorkomen, dienen het begin- en eindpunt van een straat extra te worden benadrukt, bijvoorbeeld door de bebouwing op deze punten hoger te maken dan de rest van de bebouwing of door er een monument of andere markering te plaatsen. Uiteraard dienen het begin- en eindpunt ook logisch met elkaar verbonden te zijn, bijvoorbeeld door een aaneengesloten bomenrij of een doorlopend straatplaveisel.

In een straat kunnen meerdere algemene of openbare doelen, voorzieningen of bestemmingen aanwezig zijn. Wanneer dat het geval is, is het raadzaam deze punten logisch met elkaar te verbinden, bijvoorbeeld met richtingwijzers. Voorwaarde is wel, dat deze punten niet meer dan enkele honderden meters van elkaar liggen.

### Toepassing in de Stationsweg:

Station Den Haag Holland Spoor is een monumentaal pand en enig in zijn soort in de Haagse regio. Het station markeert het beginpunt van de Stationsweg in de richting van het centrum van Den Haag (of het eindpunt, wanneer de route andersom wordt afgelegd). Op de route liggen een aantal 'kenmerkende punten'. Vanaf het station wordt eerst het *Stationsplein* overgestoken, dan de *Hoefkade* gekruist, het lange gedeelte van de *Stationsweg* in de richting van het *Huijgenspark* afgelegd en uiteindelijk komt men, na het nemen van een flauwe bocht naar links, uit bij de *Bierkade*, waar de brug over het water moet worden overgestoken.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk - mogelijk

Indicatie investeringskosten: laag - middelmatig

### Bronnen:

\* Alexander, 1977

\* Bellen, 2010

\* Stipo, 2011





### 30. Verlichting op straat

#### Omschrijving:

De aanwezigheid van openbare verlichting op straat zorgt er gedurende de avond en de nacht voor, dat het gevoel van veiligheid wordt vergroot. Door deze verlichting hebben de gebruikers beter zicht op straat en kunnen zij zich beter oriënteren (lezen van straatnaambordjes en herkennen van barrières). Daarnaast geeft verlichting sfeer op straat, met name wanneer openbare pleinen, parken en kunstobjecten worden uitgelicht.

#### Toepassing in de Stationsweg:

De Stationsweg dient goed te worden verlicht, omdat het gevoel van onveiligheid er relatief groot is. De verlichting moet passen bij het historische karakter van de straat.

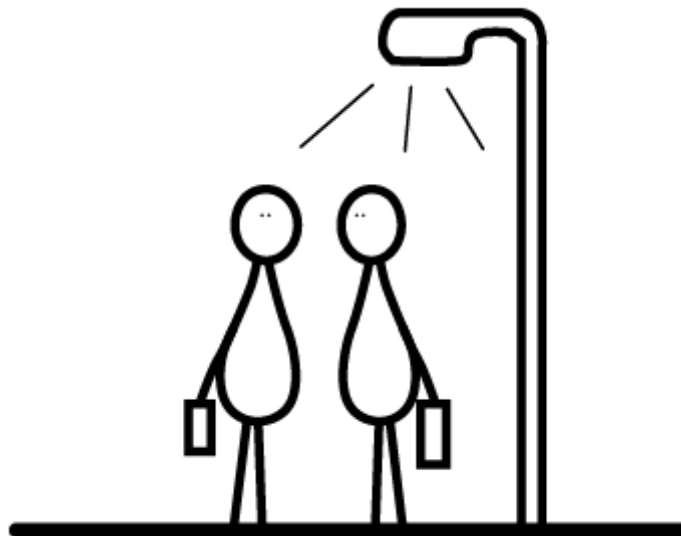
Mate van toepasbaarheid: makkelijk

Indicatie investeringskosten: laag

#### Bronnen:

\* Bellen, 2010

\* Stipo, 2011



## 31. Transparantie

### Omschrijving:

'Goede' straten beschikken over veel transparantie: de openbare ruimte van de straat en het privédomein achter de gevels worden daarbij met elkaar verbonden. Door de transparantie kan men vanaf de straat zien, wat er zich achter de gevels afspeelt. Dat vergroot het gevoel van veiligheid. In een winkelstraat is er een overgangszone tussen de publieke straat en de private winkel: de *etalage*. Door transparantie in de gevel van een winkel aan te brengen middels de etalage, worden mensen verleid om de winkel binnen te stappen. Ook op de tijdstippen, dat winkels gesloten zijn, dragen *verlichte* etalages bij aan de transparantie. Dit in tegenstelling tot geblindeerde winkelafscheidingsen, die juist het gevoel van onveiligheid bij wandelende voorbijgangers vergroot.

Transparantie in gevels zorgt ervoor, dat 'binnen' communiceert met 'buiten'. Hierdoor kan men vanaf de straat begrijpen, wat er in een pand gebeurt. Transparantie in plinten wordt verkregen door met zoveel mogelijk glas in raam- en deuropeningen te werken: minimaal 60% tot circa 90% van de plint dient transparant te zijn. Voor bovenliggende verdiepingen dient minimaal 40% tot 50% van de geveleppervlakte als ondergrens te worden aangehouden.

Transparantie kan ook op 'symbolische' wijze worden bereikt, bijvoorbeeld door klimop over een schutting heen te laten groeien, waardoor men het idee heeft dat er achter de schutting een tuin ligt.

### Toepassing in de Stationsweg:

De breedte van veel panden in de Stationsweg is zodanig, dat de gewenste transparantie op basis van de hierboven aangegeven criteria vrijwel overal te realiseren is.

Mate van toepasbaarheid: mogelijk - moeilijk

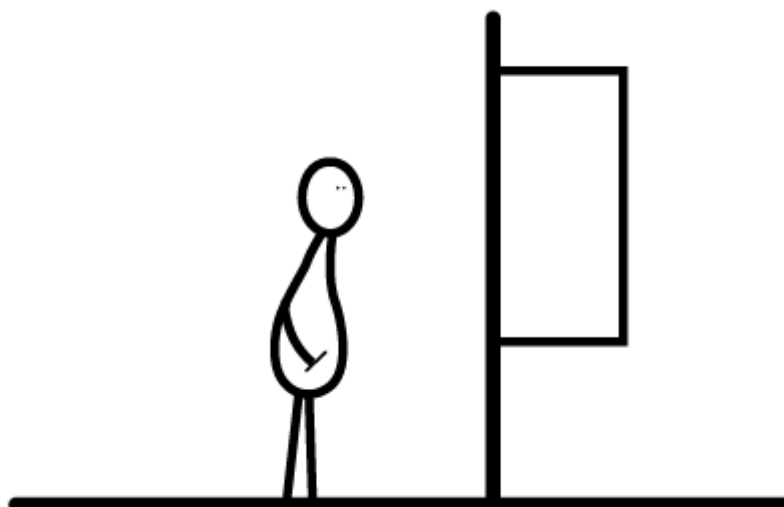
Indicatie investeringskosten: middelmatig - hoog

### Bronnen:

\* Gehl et. al., 2006

\* Smit, 2011

\* Stipo, 2011



## 32. Aantal deuren

### Omschrijving:

Over het algemeen kan gesteld worden: meer deuren in een straat is beter dan minder. Volgens Stipo hebben 'goede' straten om de minimaal 4 tot maximaal 15 meter een deur. Veel afzonderlijke 'units' in een straat met ieder een deur is in het algemeen beter, dan straten met lange onafgebroken gevelstructuren, zoals kantoorgebouwen met één draaideur (Stipo, 2011). Gehl et al. (2006) bepleiten een andere afstand van deur tot deur, namelijk om de 7 tot 9 meter.

De aanwezigheid van deuren zorgt ervoor, dat de illusie wordt gewekt, dat er achter die deuren mensen aanwezig zijn. Hierdoor ervaren passanten een gevoel van veiligheid en toezicht. Het aantal deuren in een straat geeft ook een indicatie van het aantal aanwezige voorzieningen. En, hoe meer verschillende voorzieningen, des te 'rijker' de beleving van de passanten.

### Toepassing in de Stationsweg:

Er wordt in de Stationsweg gestreefd naar het plaatsen of behouden van minimaal 1 deur per pand. Daarnaast dient er om de 4 tot 15 meter een deur aanwezig te zijn (Stipo-criterium).

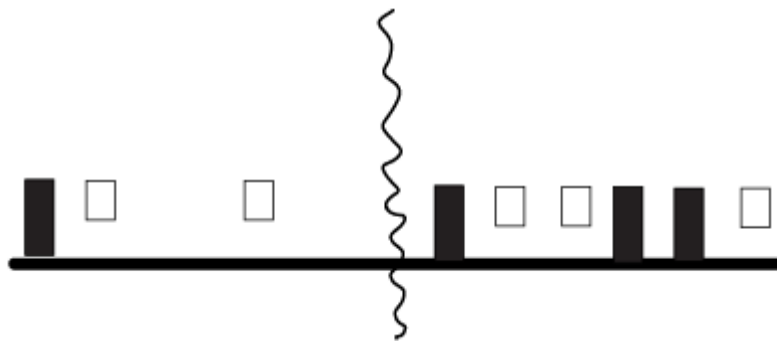
Mate van toepasbaarheid: mogelijk - moeilijk

Indicatie investeringskosten: middelmatig - hoog

### Bronnen:

\* Gehl et. al., 2006

\* Stipo, 2011



### 33. Aantal ramen

#### Omschrijving:

Hoe meer ramen in de gevelstructuren, hoe groter de relatie tussen 'binnen' en 'buiten' (transparantie). Voor passanten geeft de aanwezigheid van veel ramen een veiliger gevoel dan blinde muren. Wanneer passanten het idee hebben, dat er zich achter de ramen personen bevinden, zorgt dit ervoor dat men veronderstelt, dat er toezicht is op de straat. De uitstraling en de mate van levendigheid worden erdoor bevorderd en dit is zowel tijdens als buiten de winkelopeningstijden van belang. Dichte rolluiken en -hekken hebben een slechte uitstraling en vergroten het gevoel van onveiligheid.

Als er boven winkels wordt gewoond, hebben de bovenverdiepingen meestal een goede uitstraling. Dichte gordijnen, lamellen en afgeplakte ramen zijn minder wenselijk, maar in de praktijk kan daar uiteraard weinig invloed op worden uitgeoefend.

#### Toepassing in de Stationsweg:

In de Stationsweg is het toevoegen van ramen in bestaande panden is in veel gevallen niet nodig, omdat deze al over voldoende ramen beschikken. Bij nieuwbouw, met name aan het Stationsplein, dient er uiteraard wel op worden toegezien, dat in de ontwerpen veel ramen (en deuren) worden toegepast. Het is wenselijk om afgeplakte ramen en haveloze gordijnen op met name de bovenetages zoveel mogelijk tegen te gaan, maar hier kan in de praktijk weinig invloed op worden uitgeoefend. Met betrekking tot rolluiken en -hekken, die aan de buitenzijde van de panden zijn bevestigd, kan de gemeente wel beleid voeren. Bij verbod dient rekening te worden gehouden met de belangen van de uitbaters van de winkels (inbraak, beveiliging, voorwaarden van verzekeraars e.d.).

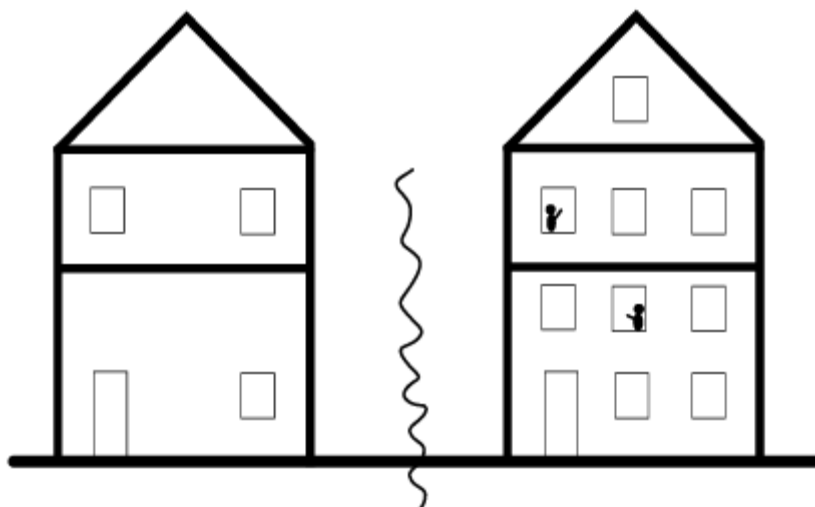
Mate van toepasbaarheid: moeilijk

Indicatie investeringskosten: middelmatig

#### Bronnen:

\* Stipo, 2011

\* Smit, 2012



### 34. Verlichting vanuit panden

#### Omschrijving:

Verlichting bij panden van binnenuit zorgt ervoor, dat passanten het idee hebben, dat er in die panden mensen aanwezig zijn. Het resultaat is een veilig gevoel. Met name gedurende de avond en nacht is het gewenst, dat er vanuit de gevels licht komt, zowel op de begane grond, als op de bovenliggende etages.

#### Toepassing in de Stationsweg:

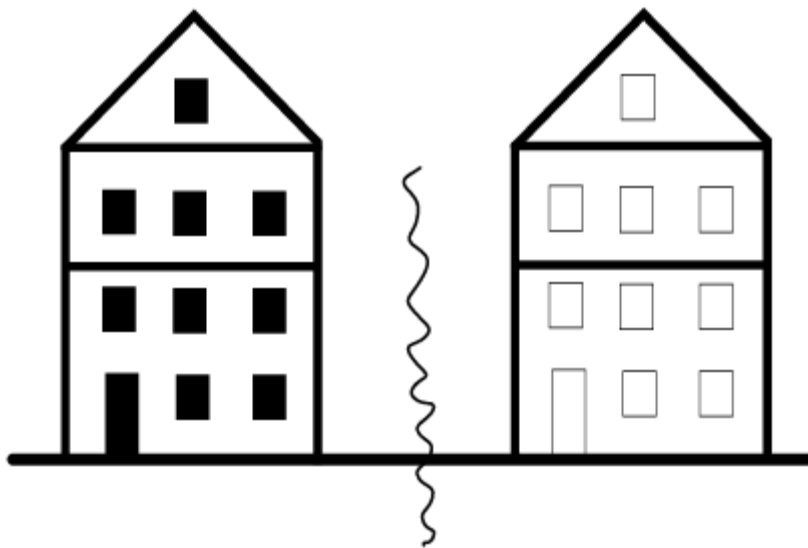
Op dit moment staan er veel panden in de Stationsweg leeg, waardoor er ook geen verlichting vanuit die panden is. Naast leegstand op de begane grond, is er vooral ook veel leegstand op de bovenliggende etages. Door het inpassen van nieuwe functies zal de levendigheid in de Stationsweg toenemen. Dit effect wordt vergroot door verlichting vanuit de panden, waardoor ook het veiligheidsgevoel bij passanten wordt vergroot.

Mate van toepasbaarheid: mogelijk

Indicatie investeringskosten: middelmatig

#### Bronnen:

\* Stipo, 2011



### 35. Winkelbeveiliging

#### Omschrijving:

Winkelbeveiliging is noodzakelijk. Bepaalde vormen daarvan hebben echter een zeer negatieve uitstraling. Dit geldt bijvoorbeeld voor de traditionele stalen rolluiken, die bovendien ook nog eens gevoelig zijn voor graffiti. Ze bieden in het algemeen voldoende veiligheid voor de winkeliers, maar vergroten tegelijkertijd het gevoel van onveiligheid in de openbare ruimte. Er zijn inmiddels alternatieven die even werkzaam zijn, maar veel minder negatieve uitstraling hebben. Voorbeelden daarvan zijn slagvaste beglazing, schaar- en rolhekken achter etalageruiten en volledig transparante polycarbonaat rolluiken.

#### Toepassing in de Stationsweg:

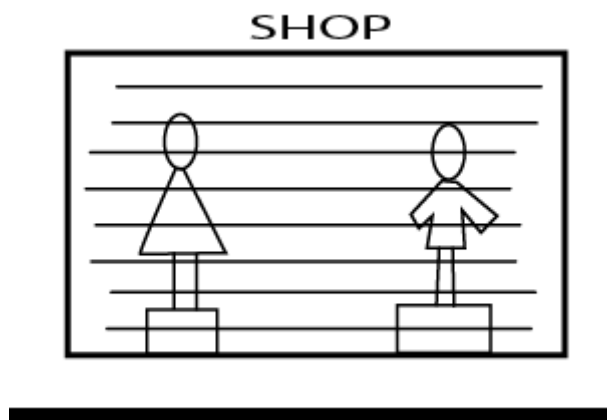
Bij het toepassen van winkelbeveiliging in de Stationsweg dienen dichte metalen rolluiken zoveel mogelijk te worden geweerd. Slagvaste beglazing, elektronische beveiligingssystemen, schaar- en rolhekken achter etalageruiten en volledig transparante polycarbonaat rolluiken zijn betere alternatieven.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk - mogelijk

Indicatie investeringskosten: laag – middelmatig

#### Bronnen:

\* Smit, 2011



### 36. Bouwen binnen bestaande rooilijn

#### Omschrijving:

De rooilijn is de grens tussen de openbare ruimte en de aangrenzende, doorgaans bebouwde eigendommen, zowel privé als van de overheid. In de praktijk van winkelstraten fungeert de rooilijn vaak als uiterste bebouwingsgrens, die niet mag worden overschreden. Meestal is sprake van een strakke rooilijn, die parallel aan de openbare weg loopt. Om een rommelig karakter in een straat te voorkomen, is het zaak dat panden zoveel mogelijk in een rechte gevellijn worden gebouwd, zonder naar voren en naar achteren verspringende gebouwen.

#### Toepassing in de Stationsweg:

Wanneer er nieuwe panden in de Stationsweg worden gebouwd, dient de bestaande rooilijn in acht te worden genomen. Aan het Stationsplein daarentegen zal in de visie (zie Deel IV) naar voren komen dat, voor het verkrijgen van een *symmetrisch* gelegen Stationsplein ten opzichte van Station Den Haag Holland Spoor en de Stationsweg, de rooilijn aan één zijde (namelijk die van het voormalige 'grote' Belastingkantoor) zal worden verlegd. Dit is mogelijk, omdat de nu bestaande bebouwing vanwege verwaarlozing, slechte kwaliteit en niet passend bij het historische karakter van de rest van de straat, zal worden gesloopt.

Mate van toepasbaarheid: moeilijk

Indicatie investeringskosten: hoog

#### Bronnen:

\* Stipo, 2011

\* Joostdevree.nl, 2012



### 37. Bouwhoogte

#### Omschrijving:

In winkelstraten hebben gebruikers een goed gevoel bij gebouwen, die niet al te hoog zijn. Een maximale hoogte van drie tot vier etages wordt als prettig ervaren. Bezoekers willen het idee hebben, dat zij deel uitmaken van de straat, wanneer ze er doorheen lopen. Alles boven de hoogte van vier etages ligt buiten het bereik en voelt onpersoonlijk aan, omdat de 'menselijke maat' bij dergelijke gebouwen ontbreekt. Hoge gebouwen hebben daarnaast effect op het klimaat van een straat: zij geven meer schaduw en kunnen ongewenste windstromen veroorzaken.

#### Toepassing in de Stationsweg:

In de Stationsweg staan voor het merendeel panden van vier etages hoog. In het oog springende uitzonderingen zijn de panden aan het Stationsplein, waarin de Belastingdienst voorheen was gehuisvest (acht etages). Deze panden zijn dus veel hoger en passen ook niet bij het (historische) karakter van het Stationsplein en - in het verlengde daarvan - het zicht op en vanuit de Stationsweg.

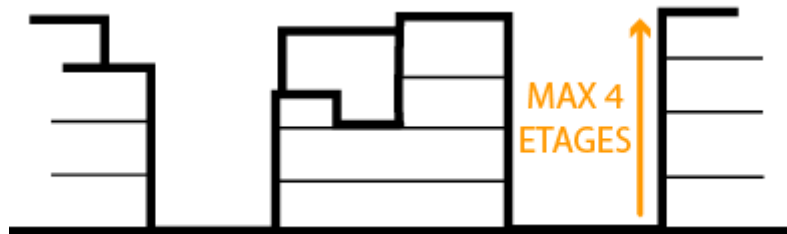
Wanneer er panden worden vervangen of toegevoegd, dient er bij voorkeur niet hoger te worden gebouwd dan vier etages, de hoogte van het merendeel van de nu bestaande bebouwing.

Mate van toepasbaarheid: moeilijk

Indicatie investeringskosten: hoog

#### Bronnen:

- \* Alexander, 1977
- \* Gehl et al., 2006
- \* Bellen, 2010





### 38. Hoogte begane grond

#### Omschrijving:

Een hoogte van de ruimte op de begane grond van 4 meter voor panden, waarin voorzieningen zijn gehuisvest, draagt bij aan een flexibele invulling van de plint. Hierdoor is het namelijk mogelijk om uiteenlopende voorzieningen (winkels, horeca, exposities e.d.) op de begane grond in te passen.

#### Toepassing in de Stationsweg:

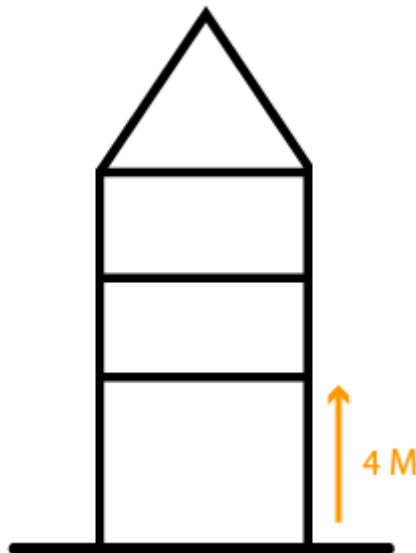
In de Stationsweg hebben de meeste panden op het niveau van de begane grond een hoogte van ruim drie meter. Voor bestaande panden, die behouden blijven, is het erg moeilijk om deze 'verdiepingshoogte' te vergroten, niet in de laatste plaats omdat niet alleen de bovenliggende verdiepingvloeren, maar ook de gevels dan veranderd moeten worden. Dat is zeer kostbaar en het komt in de praktijk feitelijk neer op 'sloop' en historiserende nieuwbouw. Voor bestaande panden is het dan ook niet wenselijk om de hoogte van de ruimte op de begane vloer te vergroten. Wanneer er wel nieuwe panden worden gerealiseerd, bijvoorbeeld aan het Stationsplein, dient uiteraard wel vier meter als hoogte voor de begane grond te worden aangehouden.

Mate van toepasbaarheid: mogelijk - moeilijk

Indicatie investeringskosten: middelmatig - hoog

#### Bronnen:

\* Stipo, 2011



### 39. Korrelgrootte

#### Omschrijving:

Grote delen van oude binnensteden zijn opgebouwd uit panden, die in breedte variëren van 5 tot 8 meter. Daarnaast hebben zij veelal een hoogte, variërend van één laag met kap tot drie lagen met kap. Gebouwen met een bijzondere functie, zoals bijvoorbeeld een stadhuis, werden gebouwd met een afwijkende korrelgrootte. In de afgelopen decennia zijn winkels en woningen steeds grootschaliger geworden, waarmee de korrelgrootte ook toenam. Individuele winkels en woningen zijn vaak ook niet meer direct afleesbaar. Hierdoor ontstaat minder diversiteit en meer repetitie. Daarmee is de korrelgrootte één van de onderscheidende factoren tussen de oudere stadsdelen en de nieuwere wijken.

#### Toepassing in de Stationsweg:

Omdat de Stationsweg grotendeels gebouwd is rond 1900, heeft de straat een historisch karakter. Er is sprake van een heldere kleinschalige opbouw, gekenmerkt door authenticiteit, individualiteit, grondgebondenheid en een pandgewijze bouw. Voor nieuwbouw geldt, dat deze ook zoveel mogelijk pandgewijs moet worden opgezet. Percelering leidt tot panden van in doorsnee 5 tot 8 meter breed. Als een winkel meer vierkante meters nodig heeft dan de begane grond van één pand, kan er voor worden gekozen om de begane gronden van twee panden samen te voegen. De winkelpuien dienen dan wel bij voorkeur van elkaar te blijven verschillen en beide puien moeten elk hun eigen relatie blijven houden met de bovengelige gevels.

Bij grotere complexen, dient de korrelgrootte van afzonderlijke panden niet te veel te worden overstegen. Bij dergelijke complexen kan percelering worden toegepast, zodat het lijkt alsof zo'n complex uit losse 'panden' bestaat en een overeenkomstige gevelverdeling heeft. Middelen hiertoe zijn:

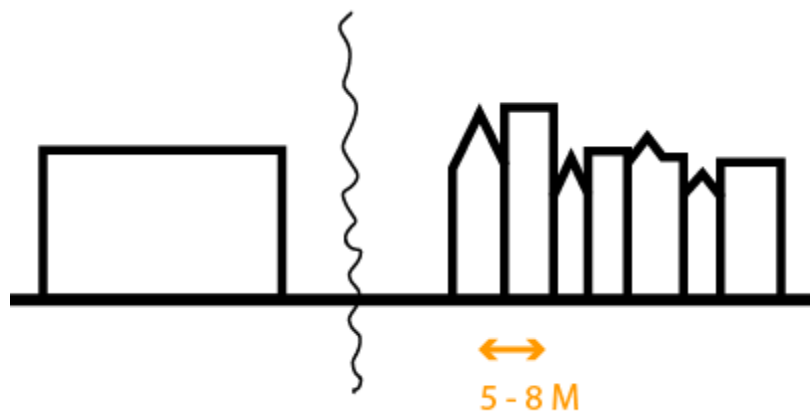
- variatie in materialisering en kleurstelling;
- kleine rooilijnverspringingen;
- per 'pand' een kap of topgevel;
- per 'pand' een andere bouwhoogte;
- variatie in puien, gevelopeningen, kozijnen en ramen;
- 'panden' visueel op de grond zetten middels penanten of muurdammen aan weerszijden van de winkelpuien.

Mate van toepasbaarheid: moeilijk

Indicatie investeringskosten: hoog

#### Bronnen:

\* Smit, 2012



## 40. Menselijke maat

### Omschrijving:

In winkelstraten hebben mensen behoefte aan geborgenheid en 'menselijke maat'. Een smalle straat met panden met een kleine korrelgrootte en veel detaillering wordt als warm, persoonlijk en gezellig ervaren. Brede straten met panden met een grote korrelgrootte en open gebieden (bijvoorbeeld om te parkeren), worden vaak als veel onpersoonlijker beschouwd.

### Toepassing in de Stationsweg:

Mensen hebben behoefte aan elementen, die een menselijke maat hebben en waarmee een gevoel van intimiteit kan worden gecreëerd. In het ontwerp voor de Stationsweg dient hiermee rekening te worden gehouden. Intimiteit kan worden gecreëerd door te kiezen voor een kleinere korrelgrootte van de panden. De mate van intimiteit wordt verder bepaald door de aard van de bestrating, het toevoegen van bomen en de keuze van straatmeubilair en andere elementen in de openbare ruimte.

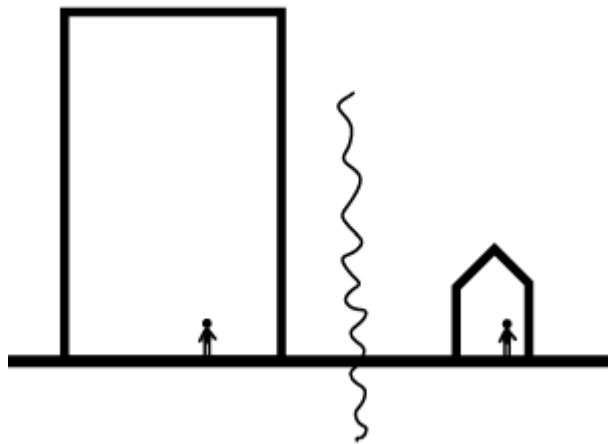
Mate van toepasbaarheid: mogelijk

Indicatie investeringskosten: middelmatig

### Bronnen:

\* Bellen, 2010

\* Gehl et. al., 2006



## 41. Geleding

### Omschrijving:

'Goede straten' hebben gebouwen die een 'ensemble' vormen, maar die elkaar ook tegelijkertijd verticaal afwisselen. Hierdoor ontstaat variëteit in het straatbeeld: de gebouwen werken als het ware samen in hun architectuur, terwijl ze toch van elkaar verschillend. Steeds als er een volgend gebouw in het blikveld komt, verplaatst de aandacht zich. Onze ogen worden aangetrokken door 'verandering'; bij een te uniforme gevelwand dwaalt de blik automatisch af naar de doorgaande lijn van de straat en wordt de aandacht niet naar de gevels en de plinten geleid.

### Toepassing in de Stationsweg:

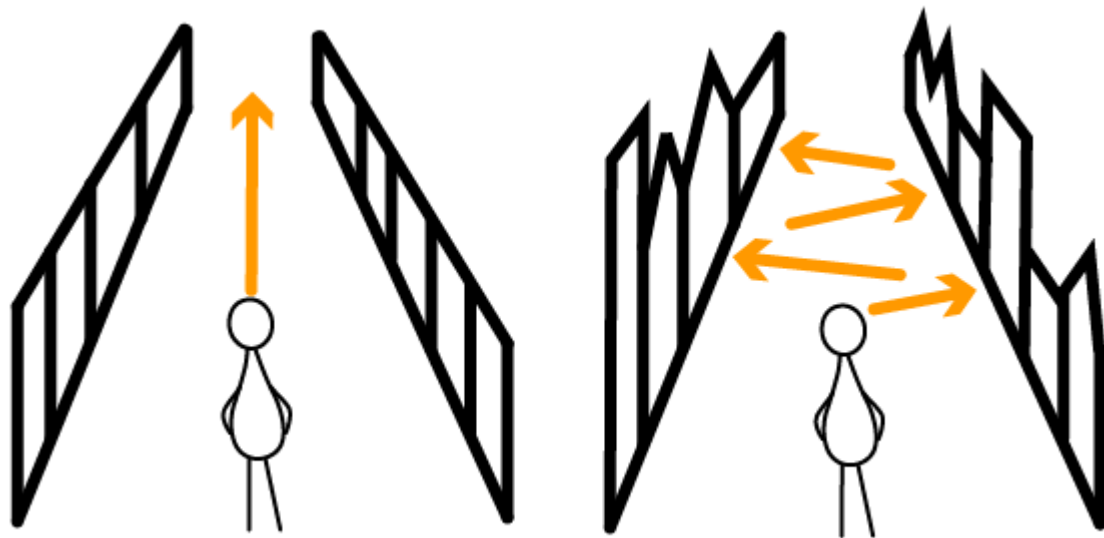
Ook in de Stationsweg dient de nadruk te worden gelegd op de verticale geleding. Dit kan worden bereikt door een pandsgewijze opbouw te hanteren en te spelen met de hoogten van de afzonderlijke gebouwen en de verdiepingshoogten.

Mate van toepasbaarheid: moeilijk

Indicatie investeringskosten: hoog

### Bronnen:

\* Smit, 2012



## 42. Gevelopbouw en verhoudingen

### Omschrijving:

De klassieke opbouw van een gevel *in verticale richting* is die van de driedeling: basement, middenstuk en bekroning. Naast deze driedeling is het van belang, dat de gevelwand van de 'begane grond'-laag in een juiste verhouding staat tot de rest van de voorgevel. De gevel van de 'begane grond'-laag is meestal hoger, dan de gevelhoogte van de andere etages. In de jaren '70 en '80 was het echter de trend om de hoogte van deze laag *optisch* te verkleinen door luifels of zonwering aan te brengen. Het werkelijk lager maken van etages is een ingrijpende en kostbare aangelegenheid, die ook nog eens ten koste van de functionaliteit en de diversiteit.

### Toepassing in de Stationsweg:

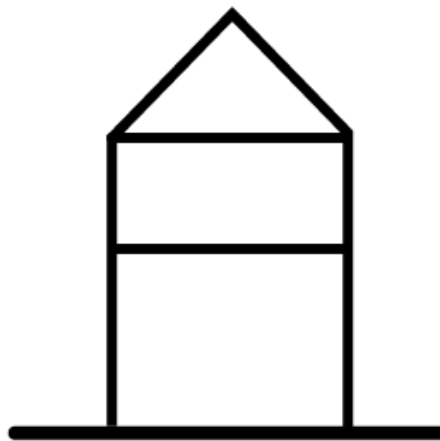
De meeste panden aan de Stationsweg zijn rond 1900 gebouwd en hebben een klassieke gevelopbouw in drie delen: basement, middenstuk en bekroning. Bij later gebouwde panden is dit vaak niet het geval. Renovatie in deze klassieke stijl is een kostbare aangelegenheid. Bij nieuwbouw dient men historiserend te werk te gaan en zoveel mogelijk aan te sluiten bij de klassieke uitstraling van de bestaande bebouwing. Daarbij is het in ieder geval gewenst, dat de 'begane grond'-laag hoger is dan de hoogte van de bovenliggende etages.

Mate van toepasbaarheid: moeilijk

Indicatie investeringskosten: hoog

### Bronnen:

\* Smit, 2012



### 43. Complementariteit in architectuur

#### Omschrijving:

'Goede straten' hebben gebouwen die weliswaar een ensemble vormen, maar die elkaar ook in architectuur afwisselen, waardoor er variëteit in het straatbeeld ontstaat. De gebouwen kunnen samen werken, juist omdat hun architectuur verschillend is. Elke keer wanneer men door een straat loopt en een nieuw gebouw tegenkomt dat zich onderscheidt wat betreft zijn architectonische, zal de aandacht zich op dit gebouw vestigen. Dit komt omdat onze ogen worden aangetrokken door verandering.

#### Toepassing in de Stationsweg:

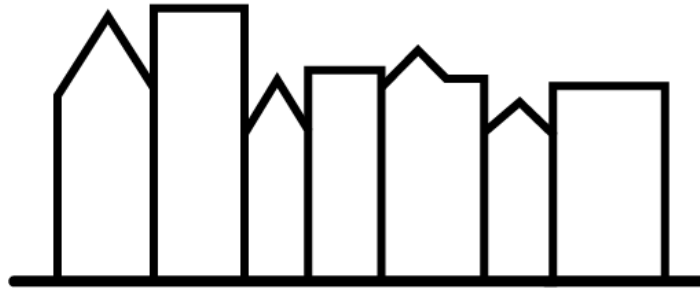
De Stationsweg is grotendeels gebouwd rond 1900. De straat wordt gekenmerkt door een pandsgewijze opbouw. De afzonderlijke panden grenzen aan elkaar en onderscheiden zich van elkaar doordat ze wat betreft hun architectuur verschillen. Juist de veelheid aan de verschillend vormgegeven panden, geeft een karakter aan de straat. De afwisseling tussen de panden en het ontbreken van een (te) uniforme gevelwand, zorgt ervoor dat passanten worden aangetrokken om in naar de verschillende panden te kijken, in plaats van dat het oog automatisch verdwijnt naar de doorgaande lijn.

Mate van toepasbaarheid: moeilijk

Indicatie investeringskosten: hoog

#### Bronnen:

\* Stipo, 2011



## 44. Topgevels en kappen

### Omschrijving:

In de klassieke bouwkunst is de 'bekroning' altijd een belangrijk aandachtspunt geweest. In de modernistische architectuur, die vanaf 1900 tot ontwikkeling kwam en die na de Tweede Wereldoorlog de belangrijkste bouwstijl werd, is deze aandacht grotendeels verdwenen. Veel gebouwen uit deze periode zijn zonder gevelbeëindiging gebouwd. Soms doelbewust om moderniteit uit te drukken, maar vaak ook, omdat gebouwen niet langer werden vormgegeven en in feite beschouwd werden als 'niet meer dan een schil om een gewenst volume'. Het ontbreken van een gevelbeëindiging levert vaak een incompleet en soms zelfs armoedig beeld op.

### Toepassing in de Stationsweg:

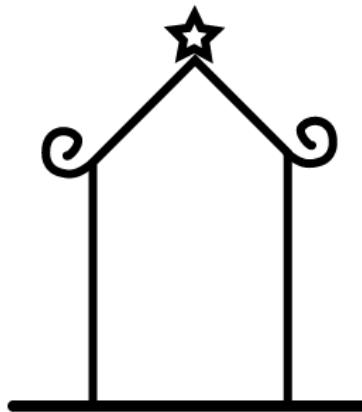
Ook in de Stationsweg dienen gevelbeëindigingen te worden toegepast, omdat deze passen bij het historische karakter van de straat. Er zijn verschillende manieren om een gevel te beëindigen, bijvoorbeeld door het toepassen van een kroonlijst, een overstek of een topgevel. Ook wanneer er sprake is van een kap, is het van belang, dat de overgang van gevel naar kap bewust wordt vormgegeven. Boeiborden zijn hier minder gewenst, omdat deze een armoedige uitstraling hebben en onvergelykbaar zijn met kroonlijsten. 'Ornamentiek' helpt om te overtuigen.

Mate van toepasbaarheid: moeilijk

Indicatie investeringskosten: hoog

### Bronnen:

\* Smit, 2012



## 45. Architectuur op hoeken essentieel

### Omschrijving:

De architectuur op 'hoeken' is essentieel voor de beleving van een straat. Hoeken markeren een overgang van een bouwblok naar bijvoorbeeld een zijstraat. De hoekpanden hebben aan (minimaal) twee zijden een representatief uiterlijk nodig, omdat er tegen beide zijden wordt aangekeken. Hoekpanden lenen zich goed voor het huisvesten van bijzondere functies met een straatoverstijgende betekenis.

### Toepassing in de Stationsweg:

Ook in de Stationsweg vallen de hoekpanden op, omdat ze aan meerdere kanten zichtbaar zijn. Ze lenen zich goed voor het huisvesten van bijvoorbeeld een buurthuis met straatoverstijgende betekenis. Naar ook voor winkels, die baat hebben bij veel etalage- of uitstallingsruimte (veel in de sfeer van de duurzame artikelen), zijn hoekpanden goede locaties.

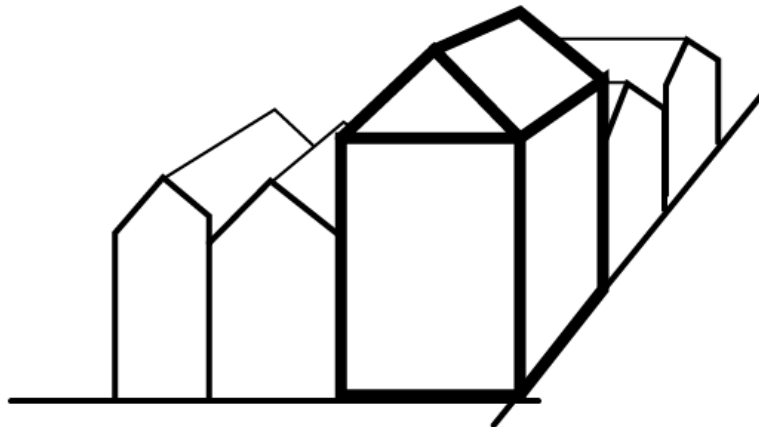
Vanuit Station Den Haag Holland Spoor gezien (zichtlijn vanuit het zuidoosten naar het noordwesten), zijn de panden op de hoeken van het Stationsplein (de voormalige kantoren van de Belastingdienst) in het oog springend. Ze zijn echter van 'moderne snit' en passen niet bij het historische karakter van de omliggende bebouwing. Sloop en historiserende nieuwbouw dienen daarom als alternatief te worden meegenomen. Op die manier zou de rooilijn van de nieuwbouw aan de noordoostelijke zijde van het Stationsplein meteen zodanig kunnen worden verschoven (in noordoostelijke richting), dat het verbrede Stationsplein symmetrisch voor de in- en uitgang van Station Den Haag Holland Spoor komt te liggen.

Mate van toepasbaarheid: moeilijk

Indicatie investeringskosten: hoog

### Bronnen:

\* Stipo, 2011





## 46. Materiaalgebruik

### Omschrijving:

Materialen zijn zeer bepalend voor de beleving. Bij de keuze daarvan spelen aanschaf- en onderhoudskosten in het algemeen een grote rol. In bepaalde gevallen gaat dat nadrukkelijk ten koste van de uitstraling, hetgeen in winkelstraten negatief uitwerkt op de sfeer. Voorbeelden van dubieuze materiaalkeuzes zijn de toepassing van kunststofkozijnen en het beplatingsmateriaal 'trespa', dat in het recente verleden veelvuldig is toegepast bij renovatie. Kunststofkozijnen liggen vaak ondiep in de gevel en hebben relatief brede profielen en onnatuurlijke kleuren (het 'wit' is bijvoorbeeld vaak te wit). Andere nadelen zijn verkleuring door het zonlicht, waardoor de aanblik smoezelig wordt en ventilatieroosters, die prominent in het zicht vallen. 'Trespa' heeft eveneens een onnatuurlijke uitstraling en last van verkleuring door het zonlicht. Deze materialen zijn weliswaar duurzaam, maar zorgen voor een vergroving en vervlakking van de gevel.

### Toepassing in de Stationsbuurt:

Door het gebruik van hoogwaardige materialen wordt de beleving positief beïnvloed. Bij de keuze voor materialen moet niet alleen rekening worden gehouden met de kwaliteit en de duurzaamheid, maar ook met de onderhoudskosten.

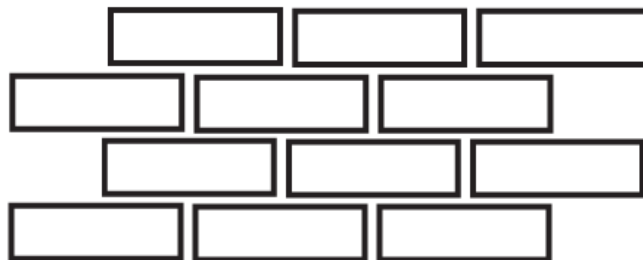
Mate van toepasbaarheid: makkelijk - mogelijk

Indicatie investeringskosten: laag - middelmatig

### Bronnen:

\* Smit, 2011

\* Stipo, 2011



## 47. Kleurgebruik

### Omschrijving:

Kleuren zijn zeer bepalend voor de beleving. Veel winkels, met name filialen van ketenbedrijven, profileren zich met één of meerdere in het oog springende kleuren. Deze zijn vaak ook verwerkt in het logo en de naam van de winkel. Hoewel een winkelstraat uiteraard veel levendiger mag ogen dan een woonstraat, wordt deze 'chiquer' als terughoudend wordt omgesprongen met 'kleur'. Grote oppervlaktes met felle kleuren leiden vaak tot een 'schreeuwerige' aanblik.

### Toepassing in de Stationsweg:

Een positieve beleving is gebaat bij terughoudend kleurgebruik. Gebouwen met regenstrepen of groene uitslag zijn slecht voor de beleving van de plint.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk

Indicatie investeringskosten: laag

### Bronnen:

\* Smit, 2011

\* Stipo, 2011



## 48. Detaillering

### Omschrijving:

Veel panden uit het verleden hebben een rijkdom aan details. Dit heeft te maken met de meer ambachtelijke manier van bouwen uit de tijd, waarin materialen relatief duur waren en arbeid relatief goedkoop. Gebouwen van meer recente datum hebben in het algemeen veel minder detaillering. Dat kan niet opgelost worden door kunstmatig versieringen toe te voegen, omdat dat vaak wel heel 'gemaakt' overkomt. 'Detaillering' heeft betrekking op bouwkundige details, die *integraal* in het gebouw zijn opgenomen en verwerkt: 'geen toevoegingen, maar toepassingen'. De kwaliteit van de detaillering hangt samen met de kwaliteit van de materialen, zoals het type baksteen, het voegwerk en het plaat- en lijstwerk. Zo is er bijvoorbeeld een groot verschil qua uitstraling tussen naadloos verlijmd lijstwerk (modern) en met schroeven en doppen bevestigd lijstwerk (traditioneel).

### Toepassing in de Stationsweg:

Een positieve beleving is gebaat bij een hoge mate van detaillering. Ondergeschikte onderdelen als (leiding)kokers, kabels en afvoeren moeten (zo) onzichtbaar (mogelijk) worden weggewerkt. Geen platte gevelwanden, maar reliëf, zodat de gevel een optische werking van wisselend beeld en lichtspel biedt.

Mate van toepasbaarheid: mogelijk - moeilijk

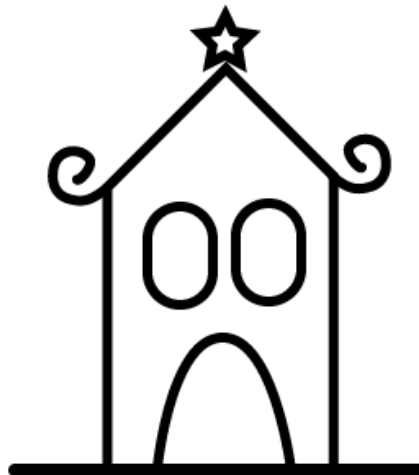
Indicatie investeringskosten: middelmatig - hoog

### Bronnen:

\* Gehl et al., 2006

\* Smit, 2011

\* Stipo, 2011



#### 49. Aantrekkelijke etalages: laat zien wat er is

##### Omschrijving:

Door te laten zien, wat er in een pand gebeurt en/of wat het assortiment van een winkel is, worden bezoekers aangemoedigd om 'binnen' een kijkje te nemen. De etalages spelen hierbij een belangrijke rol ('window-shopping'). Deze dienen er verzorgd uit te zien en ook op momenten, dat de winkel niet toegankelijk is, een goede indruk te geven van wat er zoal te koop is (verlichting!).

##### Toepassing in de Stationsweg:

De uitstraling van de Stationsweg kan aanzienlijk verbeterd worden, wanneer er meer energie wordt gestoken in de opmaak van de etalages. Dit geldt niet alleen voor de panden, waarin momenteel nog wel sprake is van activiteiten en waar op deze wijze extra omzet kan worden 'uitgelokt', maar zeker ook voor leegstaande panden. De hier beschikbare etalageruimte kan gebruikt worden voor reclaimedoeleinden van bedrijven, die elders in de straat of buurt gevestigd zijn, en die hun zaak op die manier graag meer onder de aandacht willen brengen bij de grote stroom voetgangers in de Stationsweg. Ook dit draagt dus bij aan de verbetering van de buurteconomie.

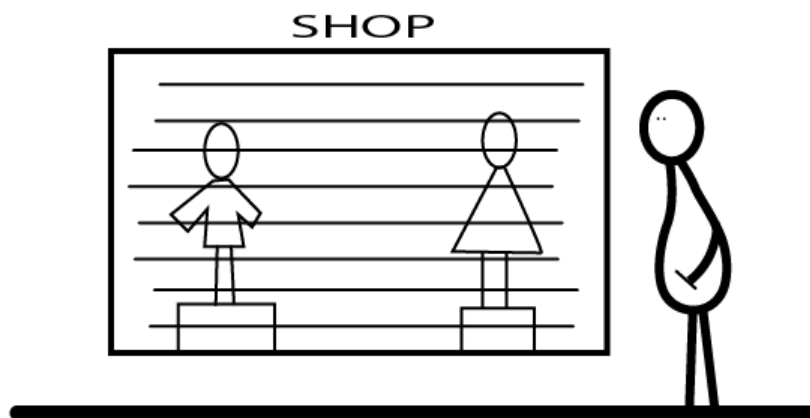
Mate van toepasbaarheid: makkelijk

Indicatie investeringskosten: laag

##### Bronnen:

\* Onlinepublisher.nl, 2012

\* Stipo, 2011



## 50. Uithangborden, vlaggen en banieren

### Omschrijving:

Uithangborden, die haaks op de gevel zijn bevestigd, vlaggen en banieren zijn efficiënte middelen om de winkel en 'de waar' al op enige afstand van te voren aan te kondigen. Ze geven een winkelstraat een levendige aanblik en maken duidelijk, dat het niet om een 'gewone', maar om een winkelstraat gaat.

### Toepassing in de Stationsweg:

Uithangborden, vlaggen en banieren leveren een bijdrage aan de herkenbaarheid van de winkelstraat en zorgen voor een levendige aanblik. Bij de toepassing ervan geldt echter wel, dat 'overdaad schaadt': zowel de hoeveelheid als de grootte dienen dus enigszins beperkt te worden.

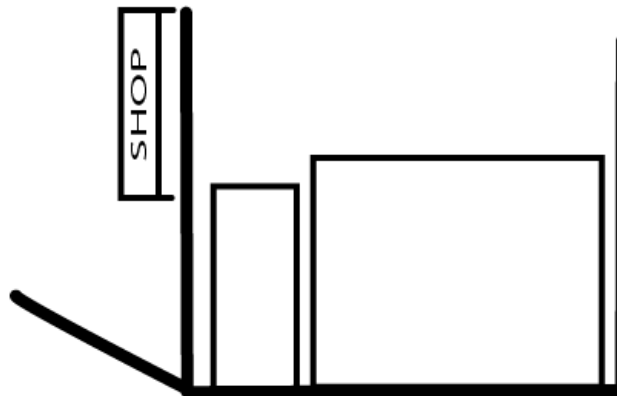
Ondernemers kunnen creativiteit en stijl inzetten om hun onderscheidend vermogen te tonen. Vlaggen zijn relatief goedkoop en gemakkelijk te bevestigen. Ze worden niet direct geassocieerd met kwaliteit, omdat ze doorgaans van geplastificeerd materiaal zijn gemaakt. Bovendien geven ze een onrustig straatbeeld. Banieren vormen wat dit betreft een aantrekkelijker alternatief, omdat ze vervaardigd zijn van verduurzaamd textiel. Ze hebben verder een meer permanent karakter en stralen een zekere rust uit. Bij het toepassen van uithangborden en banieren dient een vrije doorloophoogte van minimaal 2,20 m te worden aangehouden.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk

Indicatie investeringskosten: laag

### Bronnen:

\* Smit, 2011



## 51. Winkelketens en huisstijlen

### Omschrijving:

Met name de winkels van ketenbedrijven geven een straat een levendige aanblik en leveren een belangrijke bijdrage aan de herkenbaarheid van een straat als 'winkelstraat'. Winkels van ketens willen zich overal op dezelfde manier presenteren om de herkenbaarheid van de keten te vergoten. Vrijwel altijd wordt daarbij gekozen voor een bepaalde kleurstelling en lichtbakken of bebording met standaardafmetingen. Meestal geldt: hoe 'goedkoper' de formule, des te groter en schreeuweriger de gevelreclame: grote lichtbakken, grote letters, felle kleuren, vlaggen, en vol- of zelfs helemaal dichtgeplakte etalageruiten.

### Toepassing in de Stationsweg:

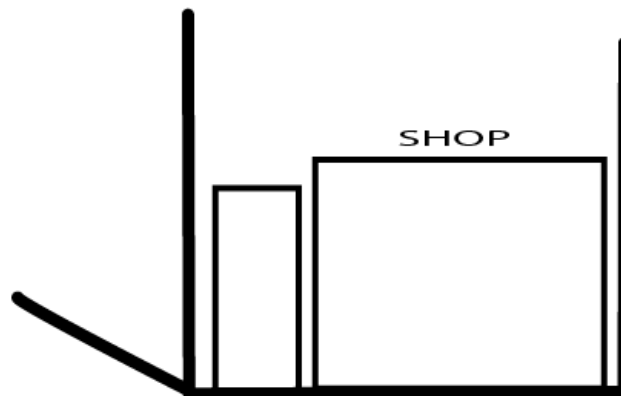
Bij de toepassing van gevelreclame van winkelketens dient 'ingetogen' te worden omgegaan met de omvang van de reclame-uiting.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk

Indicatie investeringskosten: laag

### Bronnen:

\* Smit, 2011



## 52. Zonwering

### Omschrijving:

Zonwering kan noodzakelijk zijn, maar dient geen afbreuk te doen aan de uitstraling van een (winkel)straat.

### Toepassing in de Stationsweg:

Bij zonwering dienen functionaliteit en uitstraling 'hand in hand' te gaan. Kernbegrippen zijn: mooie, duurzame materialen en terughoudend, passend kleurgebruik. 'Plastic' markiezen passen minder goed in het straatbeeld. Ook de combinatie van een zonnescherf of markies met daarboven de bebording van een huisstijl, leidt tot een (te) druk en rommelig gevelbeeld. In zo'n geval kan overwogen worden om de winkelnaam en/of het logo op het zonnescherf of het markies te laten drukken, zodat de bebording achterwege kan worden gelaten. Het bedrukte oppervlak dient niet te groot te zijn. In het beeldkwaliteitsplan van Noordwijkerhout is bijvoorbeeld als richtlijn aangehouden, dat letters, logo's en afbeeldingen tezamen *bij voorkeur* niet meer dan 15% van het oppervlak aan scherm of markiesdoek mogen beslaan, en nooit meer dan 25%.

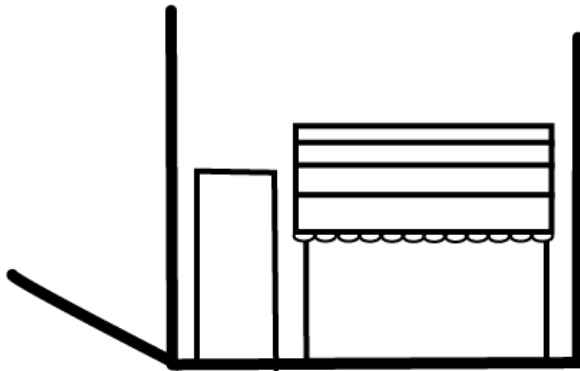
De zonwering moet uiteraard goed gepositioneerd worden. Wanneer de bebording wordt weggehaald, kan de zonwering meestal hoger aan de gevel bevestigd worden, waardoor er een minimaal vrije doorlooproute van 2,20 meter kan worden gerealiseerd. Daarnaast is het van belang dat de zonnescherfmen inklapbaar zijn.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk

Indicatie investeringskosten: laag

### Bronnen:

\* Smit, 2011



## 53. Reclame op de gevel

### Omschrijving:

Een winkeleigenaar wil graag duidelijk maken wat voor soort winkel hij heeft, wat voor producten of diensten er worden aangeboden of wie de naamgever van het bedrijf is. Meestal wordt dit op de gevel van een winkel middels reclame duidelijk gemaakt. Gevelreclame dient zo mogelijk te worden afgestemd op de architectuur van het pand.

### Toepassing in de Stationsweg:

De gevelreclame is bepalend voor de eerste indruk, die een klant van een winkel krijgt. De grootte van de letters, het lettertype en de wijze, waarop de reclame-uiting op de gevel is bevestigd, zijn hierbij van doorslaggevende betekenis. Een 'nette' gevel draagt bij aan het aanzien van een winkel. Wanneer gevelreclame is afgestemd op de architectuur van het pand, kunnen beide elkaar versterken.

Borden, lichtbakken en spandoeken zijn vaak weinig verfijnd en dragen vrijwel nooit bij aan de architectonische kwaliteit en de positieve beleving van een pand. *Losse* letters (zoals bijvoorbeeld doos-, frees-, licht- of neonletters) zorgen ervoor, dat een gevel visueel doorloopt. Ze vormen geen onderbreking van de architectuur, maar een toevoeging. Knipperende en bewegende reclames leiden tot een zeer onrustig straatbeeld.

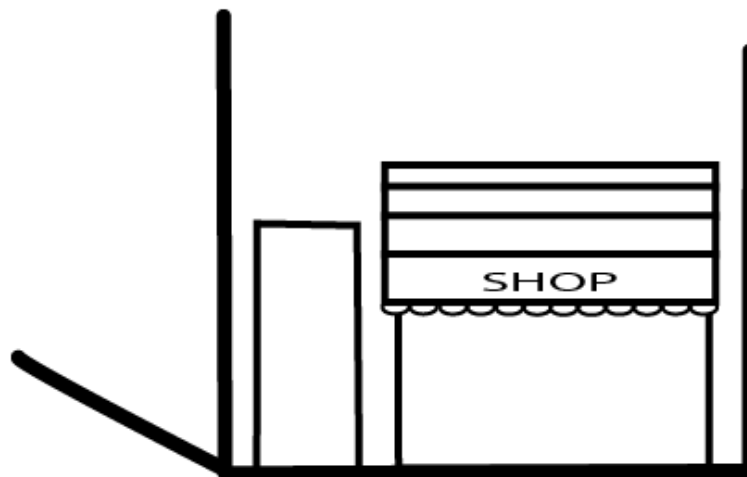
Reclame-uitingen op de gevel dienen zoveel mogelijk te worden geïntegreerd in de vormgeving van het gebouw. Daarnaast dient de gevelreclame zich bij voorkeur te beperken tot de ruimte tussen de begane grond en de eerste verdieping (ruim onder de onderkant van de kozijnen van de eerste verdieping). Op de bovenliggende etages zijn meestal andere functies aanwezig, zoals 'wonen'.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk

Indicatie investeringskosten: laag

### Bronnen:

\* Smit, 2011





## 54. Stimuleren levendigheid en activiteit

### Omschrijving:

Drukke, bedrijvige straten hebben aantrekkingskracht en worden in het algemeen door (toevallige) passanten verkozen boven straten, waar geen of weinig mensen aanwezig zijn. Dit geeft bezoekers de mogelijkheid om andere mensen te ontmoeten in een als 'veilig' ervaren omgeving. In desolate straten hebben mensen een onveilig gevoel en haast men zich om die omgeving achter zich te laten. Om de aanwezigheid van mensen in een straat te vergroten, kunnen plekken worden ingericht waar activiteiten plaatsvinden, zoals een plein of een park. Hier kunnen mensen elkaar ontmoeten, iets eten of drinken en recreëren.

### Toepassing in de Stationsweg:

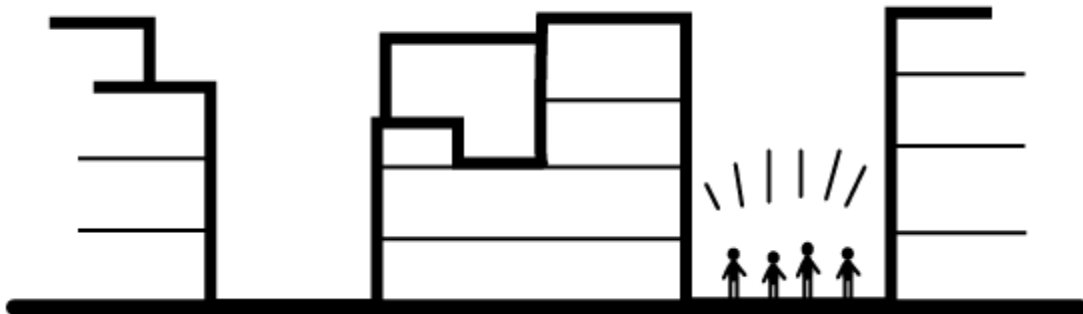
De Stationsweg is een typische doorgangsroute, waar mensen vooralsnog niet echt 'verblijven'. Er moet dus geprobeerd worden om mensen wat langer te binden en te boeien. Dit kan worden bereikt door voorzieningen te realiseren, die zoveel mogelijk afgestemd zijn op de wensen en behoeften van de gebruikersgroepen. Daarnaast zal leegstand zoveel mogelijk moeten worden verminderd: op de begane grond ('in de plint') met functies waar behoefte aan is (winkels, horeca, cultuur e.d.) en op de bovenliggende etages met de functie 'wonen'.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk

Indicatie investeringskosten: laag

### Bronnen:

\* Bellen, 2010



## 55. Aanwezigheid van iconen/landmarks

### Omschrijving:

De aanwezigheid van iconen of landmarks draagt bij aan de 'beleving van een ruimte'. Daarnaast zorgen ze voor herkenbaarheid en helpen ze mensen bij het 'navigeren'. Iconen of landmarks kunnen worden gezien als *referentiepunten* en moeten in staat zijn de aandacht op zich te vestigen ten opzichte van andere, minder opvallende gebouwen of omgevingselementen. Ze kunnen bijvoorbeeld hoger zijn dan de rest van de omgeving, of anderszins opvallen door vorm, functie of kleurstelling. Een visuele connectie maakt een icoon beter zichtbaar vanaf een grotere afstand. Openbare kunst, speciale straatverlichting en straatmeubilair of bestrating kunnen een icoon of landmark markeren.

### Toepassing in de Stationsbuurt:

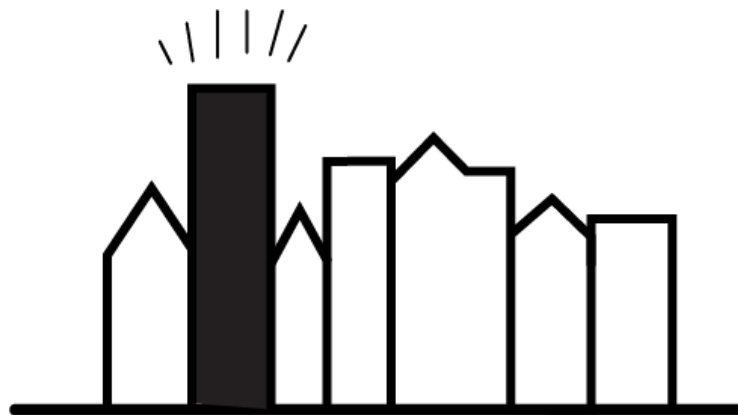
Station Den Haag Holland Spoor en het Huijgenspark fungeren op dit moment als iconen in de Stationsweg. Ook het Strijkijzer, in de nabijheid van de Stationsweg, wordt gezien als referentiepunt.

Mate van toepasbaarheid: mogelijk

Indicatie investeringskosten: middelmatig

### Bronnen:

\* Bellen, 2010



## 56. Bomen

### Omschrijving:

'Meer bomen' is in het algemeen beter dan minder. Bomen zijn een relatief goedkope oplossing en een gemakkelijke manier om de leefbaarheid in een straat te vergroten. Ze geven een straat 'menselijke maat'. Voor veel mensen is de aanwezigheid van bomen erg belangrijk voor de beleving van een straat. Bladverliezende bomen bieden comfort, doordat ze in de zomer schaduw geven en in de winter zonlicht doorlaten. Daarnaast kunnen bomen gebruikt worden om de indeling van een straat te definiëren (scheiden van vervoersstromen e.d.). Tussen bomen moet een onderlinge afstand van 4,5 tot 7,6 meter ruimte worden aangehouden.

### Toepassing in de Stationsweg:

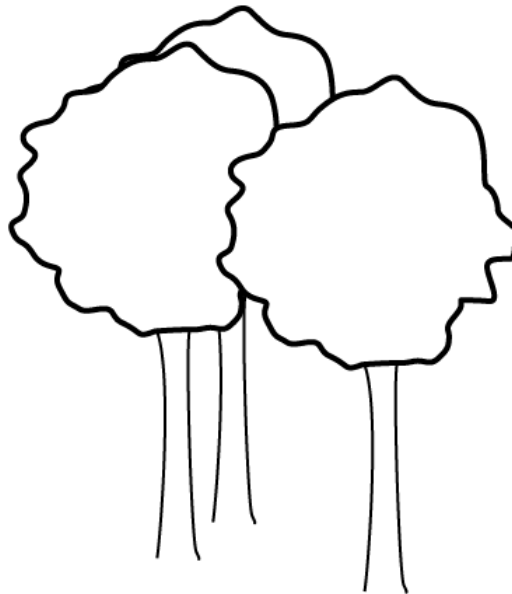
Bomenrijen in de Stationsweg zullen de leefbaarheid van de straat vergroten, geven een gevoel van 'schaal', zorgen voor comfort en hebben een prettig aanzien. Aan het te creëren Huijgensplein en -park kunnen meer bomen worden geplant, omdat hier een rustpunt in de route tussen Station Den Haag Holland Spoor en het Haagse centrum wordt gerealiseerd. In de Stationsweg zelf wordt gekozen voor het planten van één boomsoort, zodat er eenheid in de straat ontstaat. Voor het Huijgensplein en -park kan worden gekozen voor meerdere typen bomen van verschillende grootte.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk

Indicatie investeringskosten: laag

### Bronnen:

- \* Gehl et. al., 2006
- \* Bellen, 2010
- \* Stipo, 2011



## 57. Toegang tot groen

### Omschrijving:

Mensen hebben behoefte aan groene plekken om te relaxen en te spelen. Deze plekken dienen bereikbaar te zijn binnen een afstand van circa drie minuten lopen, ofwel ongeveer 250 meter. Groene plekken op een afstand van 400 meter of meer (5 minuten lopen) liggen buiten de 'wandelscope' van de meeste mensen. Het groengebied dient minimaal 150 meter lang te zijn en minimaal 5500 vierkante meter groot.

### Toepassing in de Stationsweg:

Aan de Stationsweg ligt het Huijgenspark, dat (ten dele) voorziet in de behoefte aan 'groen'.

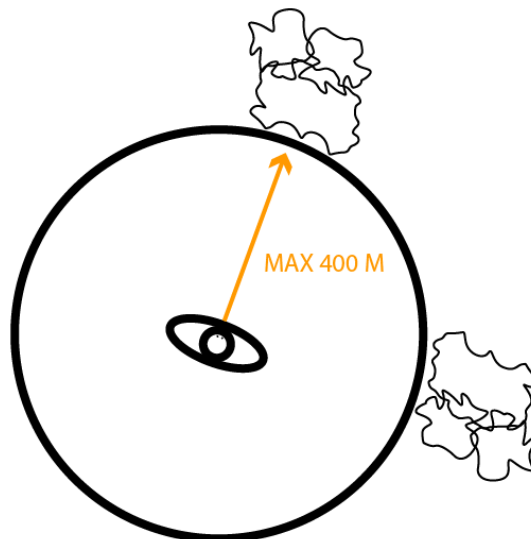
Mate van toepasbaarheid: moeilijk

Indicatie investeringskosten: hoog

### Bronnen:

\* Alexander, 1977

\* Bellen, 2010



## 58. Publieke pleinen

### Omschrijving:

Gebruikers van een (lange) straten hebben behoefte aan 'natuurlijke' onderbrekingen, wanneer zij zo'n route afleggen. Publieke pleinen lenen zich daar bij uitstek voor. Het wandelen en fietsen kan er worden onderbroken met een rustpauze. Pleinen kunnen echter ook gebruikt worden als expositieruimte voor kunstobjecten, er kunnen openbare festiviteiten plaatsvinden en er kan markt worden gehouden. Bij het inrichten van een plein moet daarom rekening worden gehouden met een mogelijk multifunctioneel gebruik.

Een plein dient over het algemeen niet breder te zijn dan 25 meter, maar zeker niet breder dan 40 meter. De lengte mag wel langer zijn. Voor wandelaars dient er altijd op een loopafstand van maximaal 250 meter (3 minuten lopen) een plein, pleinachtige ruimte of park aanwezig te zijn.

### Toepassing in de Stationsweg:

Aan de route van Station Den Haag Holland Spoor in de richting van het Haagse centrum, liggen meerdere pleinen (en parken), bijvoorbeeld het Stationsplein en het nieuw te creëren Huijgensplein aan het Huijgenspark.

Mate van toepasbaarheid: moeilijk

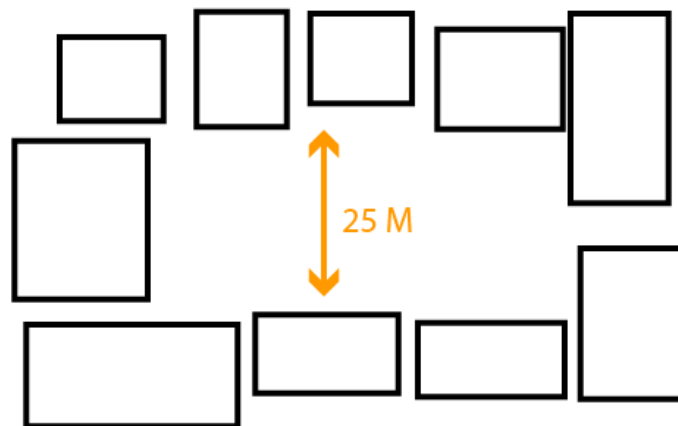
Indicatie investeringskosten: hoog

### Bronnen:

\* Jacobs, 1995

\* Bellen, 2010

\* Stipo, 2011



## 59. Uitstallingen en reclameborden

### Omschrijving:

Sommige winkeliers stallen graag artikelen uit of plaatsen reclameborden voor hun zaak om passanten te verleiden tot een winkelbezoek. Uitstallingen en reclameborden leveren een bijdrage aan het winkelstraatbeeld: ze vergroten de levendigheid en sfeer. Ze kunnen echter ook rommeligheid opleveren of de vrije doorgang belemmeren, zeker op plaatsen waar ook al andere 'obstakels' aanwezig zijn, zoals fietsenstallingen, afvalbakken, lantaarnpalen, verkeersborden et cetera. Een en ander is natuurlijk ook mede afhankelijk van de breedte van straatprofiel.

Of uitstallingen en reclameborden sfeer verhogend uitpakken of juist rommelig zijn, heeft te maken met de kwaliteit en de plaatsing van de uitstaldisplays en de zorgvuldigheid en creativiteit, waarmee de reclameborden zijn opgesteld en neergezet. In het algemeen geldt, dat 'veel en groot' nooit goed is voor het straatbeeld.

### Toepassing in de Stationsweg:

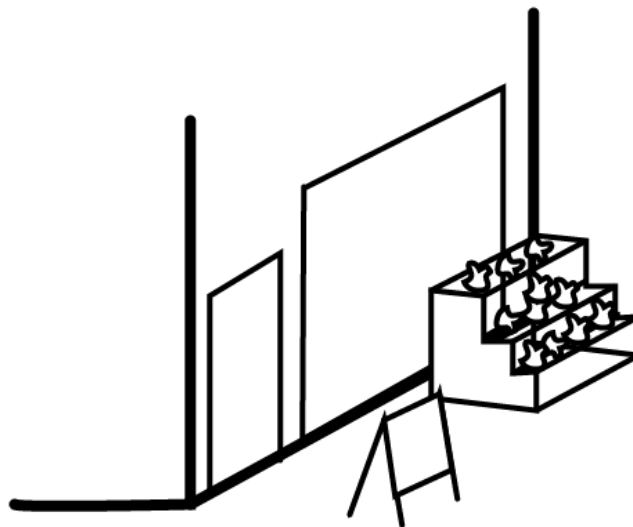
In de Stationsweg kunnen winkeliers gebruik maken van uitstallingen en uitstalboorden. Deze vergroten de levendigheid en de sfeer van de straat en trekken klanten aan. Er moet gewaakt worden voor rommeligheid.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk

Indicatie investeringskosten: laag

### Bronnen:

\* Smit, 2011



## 60. Terrassen en terrasafscheidingsen

### Omschrijving:

Terrassen zijn sfeerverhogend. Ze geven gelegenheid voor 'funshopping': winkelen afgewisseld met iets drinken en/of eten en dragen bij aan een levendig druktebeeld en gezelligheid. Dit effect is sterker naarmate het contact tussen de mensen op het terras en de mensen op straat directer is. Terrassen variëren in grootte van 2 of 3 tafels direct aan de gevel van een pand tot uitgestrekte terrassen op een plein. De uitstraling van terrassen wordt in hoge mate bepaald door de kwaliteit van het zitmeubilair en de gekozen materialen toevoegingen, zoals parasols, afscheidingen en terrasverwarming. De kwaliteit van de openbare ruimte wordt mede bepaald door 'rust': zo weinig mogelijk (visuele) obstakels. Veel grote, succesvolle terrassen op bekende pleinen hebben in het geheel geen terrasafscheidingsen.

### Toepassing in de Stationsweg:

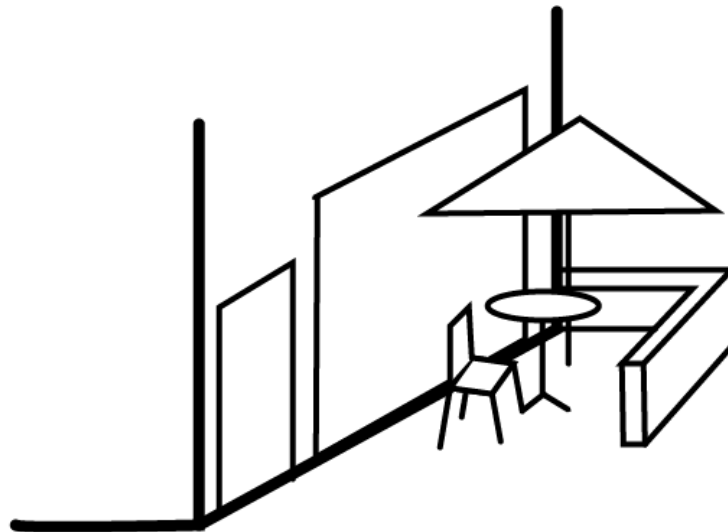
Met name aan het nieuw te creëren Huijgenplein en aan het Stationsplein zal er ruimte zijn voor terrassen. De terrassen leveren een 'uitstralende' gezelligheid aan de Stationsweg en zorgen zodoende voor een vergroting van de leefbaarheid. Er dient rekening te worden gehouden met de kwaliteit van de toegepaste materialen.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk

Indicatie investeringskosten: laag

### Bronnen:

\* Smit, 2011



## 61. Kunstvormen in de openbare ruimte

### Omschrijving:

Kunst in de openbare ruimte zorgt voor een vergroting van de belevingswaarde van een straat. Kunstwerken kunnen een betekenis geven aan een plek. Daarnaast zorgen ze voor herkenning en weten mensen zich te oriënteren wanneer ze een kunstwerk zien. Kunst in de openbare ruimte kan eigenlijk overal worden ingepast: een standbeeld of sculptuur op een plein, maar ook bijzonder vormgegeven straatmeubilair kan tot 'kunst' worden gerekend. Verder kunnen er podia worden gecreëerd, waar verschillende kunstvormen tot uiting kunnen worden gebracht, bijvoorbeeld optredens van bands, dansvoorstellingen, orkestrale muzikuitvoeringen en exposities. De openbare kunstvormen kunnen mensen vermaken en inspireren.

### Toepassing in de Stationsweg:

In de visie wordt naast het Huijgenspark plaats gemaakt voor het Huijgensplein. Dit plein komt voor het buurthuis te liggen en zal zich goed lenen voor verschillende openbare kunstvormen.

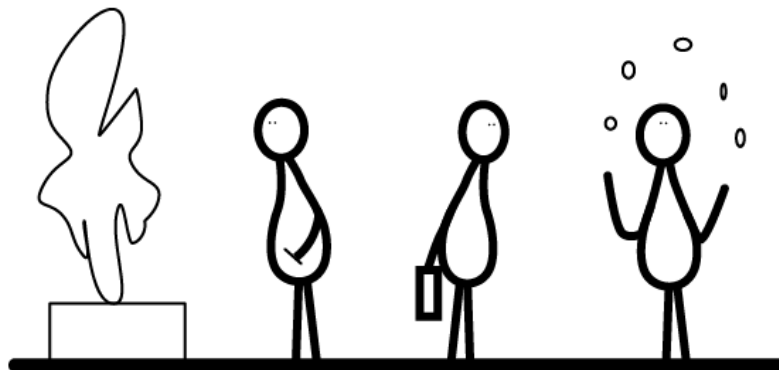
Mate van toepasbaarheid: makkelijk

Indicatie investeringskosten: laag

### Bronnen:

\* Bellen, 2010

\* Stipo, 2011





## 62. Diversiteit aan functies

### Omschrijving:

Voor het aantrekken van bezoekers is het van belang, dat er een grote diversiteit aan functies in een straat is: winkels, ambachtelijke bedrijfjes die zich op consumentenverzorging richten, horeca, cultuur en recreatie. Maar ook de tijdstippen, waarop van deze functies en voorzieningen gebruik kan worden gemaakt (overdag, 's avonds of 's nachts), is van belang.

### Toepassing in de Stationsweg:

In het geval van de Stationsweg zijn de buurtbewoners, de studenten en de passanten de belangrijkste gebruikersgroepen. Om tegemoet te komen aan alle wensen en behoeften van deze groepen, is een grote verscheidenheid aan functies en voorzieningen gewenst.

Mate van toepasbaarheid: makkelijk

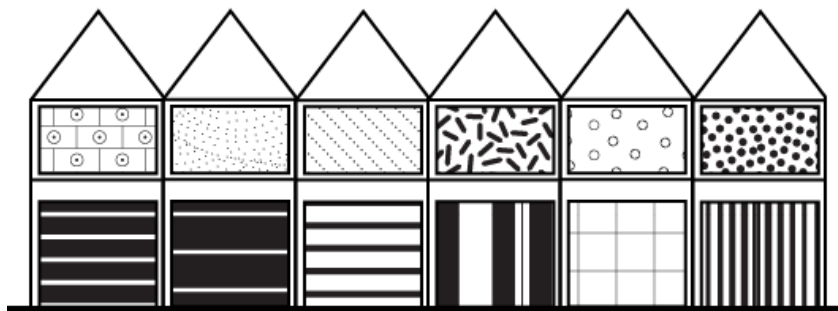
Indicatie investeringskosten: laag

### Bronnen:

\* Gehl et. al., 2006

\* Bellen, 2010

\* Stipo, 2011



### 63. Publieke gebouwen

#### Omschrijving:

De aanwezigheid van publieke gebouwen in een straat leidt tot veel bezoekers. Voorbeelden van publieke gebouwen zijn bibliotheken, musea, theaters, buurthuizen, kerken, moskeeën en gemeentelijke gebouwen, zoals een gemeentehuis, een stadhuis en een stadsdeelkantoor. De diverse publieke gebouwen trekken uiteenlopende doelgroepen van personen aan. Velen daarvan komen speciaal voor een voorziening naar de straat, waar deze voorziening is gehuisvest en hebben verder geen directe band met die straat of wijk. Daarom is het voor hen gemakkelijker als de openbare voorzieningen gevestigd zijn in herkenbare panden. Die herkenbaarheid kan worden vergroot, wanneer er in de nabijheid van het pand een 'landmark', plein of park aanwezig is.

#### Toepassing in de Stationsweg:

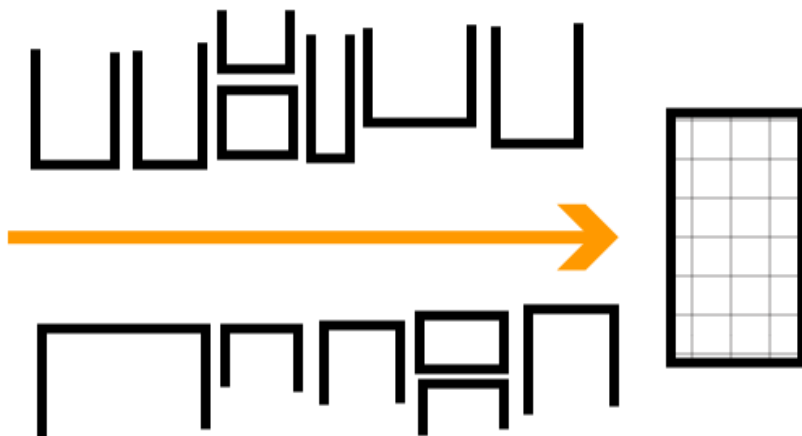
Een van de voorzieningen, die dient te worden ingepast in de Stationsweg, is een buurthuis voor de Stationsbuurt. Het buurthuis is niet alleen een ontmoetingsruimte voor de buurtbewoners, maar kan ook gebruikt worden als cursus-, lezingen- en repetitieruimte voor de verschillende gebruikersgroepen in de buurt. Het buurthuis dient een prominente plek in de straat te krijgen, bijvoorbeeld in een hoekpand met een zijstraat van de Stationsweg.

Mate van toepasbaarheid: mogelijk

Indicatie investeringskosten: middelmatig

#### Bronnen:

\* Bellen, 2010



## 4.5 Conclusie

De opgestelde tools van de ruimtelijk vertaalde plintenstrategie kunnen worden ingezet om de problemen in de Stationsweg te verminderen. Hiermee kan de deelvraag van dit hoofdstuk 'Hoe kan de plintenstrategie als ontwerpmethode voor de Stationsweg worden ingezet?' worden beantwoord. In 'Deel IV. Ontwerp' worden de tools gebruikt bij het nader uitwerken van het ontwerp voor de Stationsweg.



**DEEL I METHODOLOGIE**

**DEEL II ONDERZOEK**

**DEEL III ONDERZOEKSMETHODE**

**DEEL IV ONTWERP**

**DEEL V CONCLUSIE**



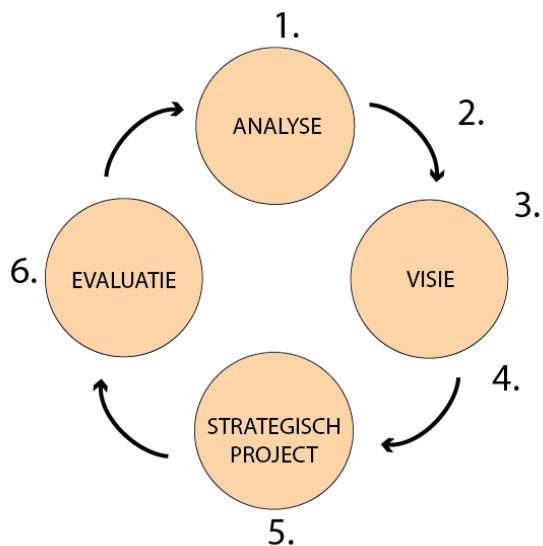
## Introductie

Zoals reeds in de methodologie (deel I, M.8) is aangegeven, is er in dit onderzoek voor gekozen om de plancyclus inzichtelijker te maken middels het toevoegen van een stappenplan per cyclus. Op deze manier kan het ontwerpproces verder worden geconcretiseerd.

In een cyclus zijn de volgende stappen doorlopen (figuur 4.1):

- stap 1: inventarisatie
- stap 2: opstellen visie
- stap 3: visie vertalen in kaartbeelden
- stap 4: ontwerprichtlijnen
- stap 5: uitwerken project(en)
- stap 6: aantonen gebruikswaarde

Figuur 4.1 Stappenplan in cyclus



Bron: Auteur

Hierna volgt een beschrijving van het proces, dat inhoud geeft aan het begrip 'ruimtelijke kwaliteit' en dat in dit onderzoek is doorlopen.

## FASE 1. Analyse

### Stap 1. Inventarisatie

In de inventarisatie is getracht grip te krijgen op het begrip 'ruimtelijke kwaliteit' middels het verrichten van literatuuronderzoek. Ruimtelijke kwaliteit is de resultante van de (huidige) gebruiks- + belevingswaarde en de toekomstwaarde (zie Deel II hoofdstuk 1).

De huidige gebruiks- en belevingswaarde van de *Stationsweg*, als verbindingsweg tussen Station Den Haag Holland Spoor en het centrum van Den Haag en als verblijfsgebied van de *Stationsbuurt*, zijn vervolgens in kaart gebracht. De huidige 'gebruikswaarde' van de Stationsbuurt c.q. de Stationsweg in Den Haag is dus het vertrekpunt van de cyclus geweest.

In Deel II, hoofdstuk 2 is een beeld gegeven van de toekomstige 'gebruikswaarde', wat kan worden beschouwd als een tijdelijk tussenstation of als een eindpunt. (Het verschil tussen de gewenste (toekomstige) en huidige waarde van de ruimtelijke kwaliteit, is de 'verbeter-slag', die moet worden gemaakt). In dit hoofdstuk staat de strategie 'natuurlijke wijkvernieuwing' centraal en is ingegaan op de merites van deze strategie voor de Stationsbuurt.

Ook is geïnventariseerd, welke bijdrage studenten kunnen leveren aan een wijk, en op welke manier zij een rol kunnen spelen in het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit (Deel II, hoofdstuk 3). De conclusies van de drie hoofdstukken zijn vervolgens meegenomen naar de visie.



## FASE 2. Visiefase

### Stap 2. Opstellen visie

Het opstellen van een visie voor de Stationsweg is de start van de visiefase. De informatie, die verkregen is in Stap 1. (zie hiervoor; de huidige gebruiks- en belevingswaarde van de Stationsweg) vormt hierbij de input. Daarnaast is gekeken, op welke manier de strategie ‘natuurlijke wijkvernieuwing’ een bijdrage kan leveren aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg (de gewenste of toekomstwaarde van de ruimtelijke kwaliteit). De toekomstwaarde geeft dus aan waar de Stationsweg zich naar toe zou moeten ontwikkelen (*‘richting’*), waarbij de strategie ‘natuurlijke wijkvernieuwing’ *sturing* geeft aan het maken van de visie. Gebruikmakend van deze elementen, kan de visie voor de Stationsbuurt *in het kort* als volgt worden omschreven:

‘Verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de Stationsbuurt, waarbij de Stationsweg als belangrijkste verbindingstraat en als verblijfsgebied van de wijk, fungeert als startpunt voor die verbetering, welke tot stand komt door toepassing van de strategie ‘natuurlijke wijkvernieuwing’.

Bij het opstellen van de visie, wordt een ‘streefbeeld’ van de Stationsweg over 15 tot 20 jaar geschetst. Binnen dit streefbeeld worden relatief kortlopende projecten (doorlooptijd: 2 tot maximaal 4 a 5 jaar) opgenomen, die stuk voor stuk een bijdrage leveren aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en die vooral ook ruimte bieden voor tussentijdse aanpassingen/bijstellingen van doel (‘streefbeeld’) en middelen (‘inzetten van ‘tools’ om het streefbeeld te realiseren’).

Als extra ‘attribuut’ voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg wordt in deze thesis gekeken naar de bijdrage, die studenten hierbij kunnen leveren. In het algemeen verhoogt de aanwezigheid van studenten in een wijk de sfeer en de leefbaarheid, de sociale cohesie, de veiligheid op straat en de economische draagkracht. Omdat het aannemelijk is, dat dit ook opgaat voor de Stationsbuurt, en omdat studenten daarnaast bij uitstek kunnen worden ingezet om het omvangrijke leegstandsprobleem van de Stationsweg op te lossen, is hier verder op ‘ingezoomd’.

De in Stap 1. gedetermineerde probleemvelden in de huidige ruimtelijke kwaliteit van de Stationsbuurt (‘leegstand’, ‘bereikbaarheid en toegankelijkheid’, ‘onveilig gevoel’ en ‘het ontbreken van sfeer en leefbaarheid’) worden in deze visie opgelost door gebruik te maken van de ‘tools’, die in deze thesis zijn ontwikkeld door de tekstuele plintenstrategie van Stipo *ruimtelijk* te ‘vertalen’.

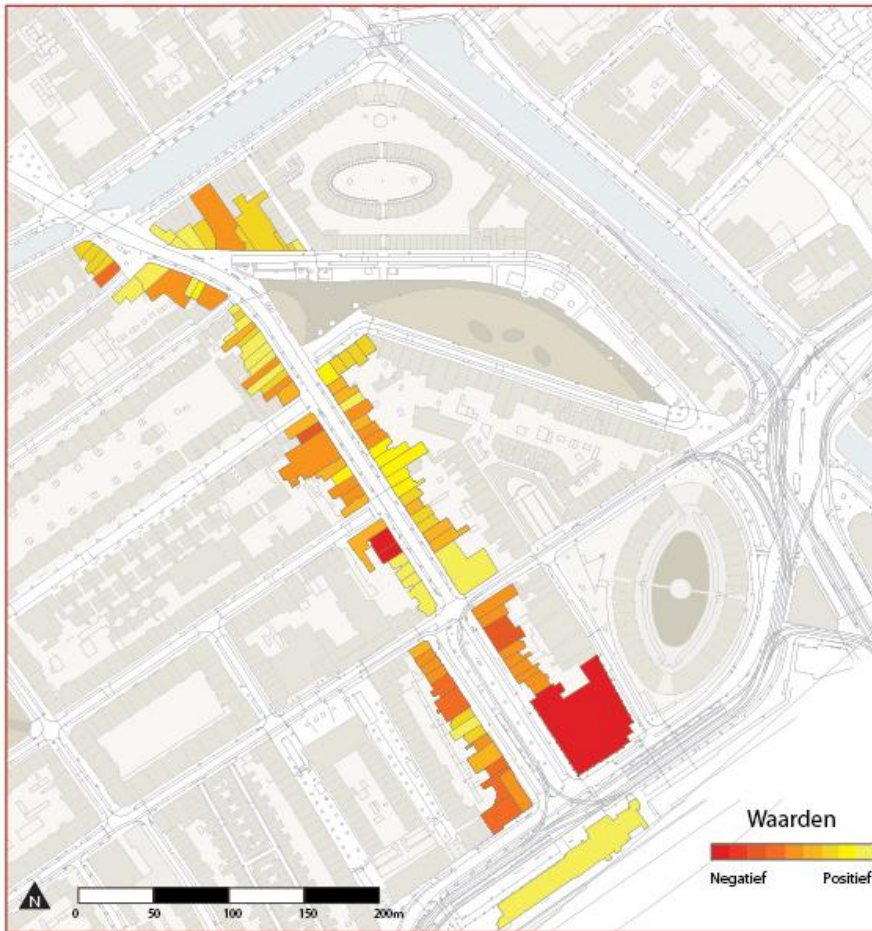
### Stap 3. Visie vertalen in kaartbeelden

Naast een cryptische (korte) beschrijving van de visie, die hiervoor aan het eind van Stap 2. is weergegeven, kan ook een uitgebreide, meer inhoudelijke versie van de visie worden gegeven. In deze uitgebreidere versie zijn kaartbeelden (stap 3) gebruikt om de visie te ondersteunen. Stap 2 (‘Opstellen visie’) en stap 3 (‘Visie vertalen in kaartbeelden’) vallen dus eigenlijk samen.

De uitgebreide versie van de visie bestaat uit een aantal in de tijd opeenvolgende kaarten, die het proces van het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit uitbeelden.



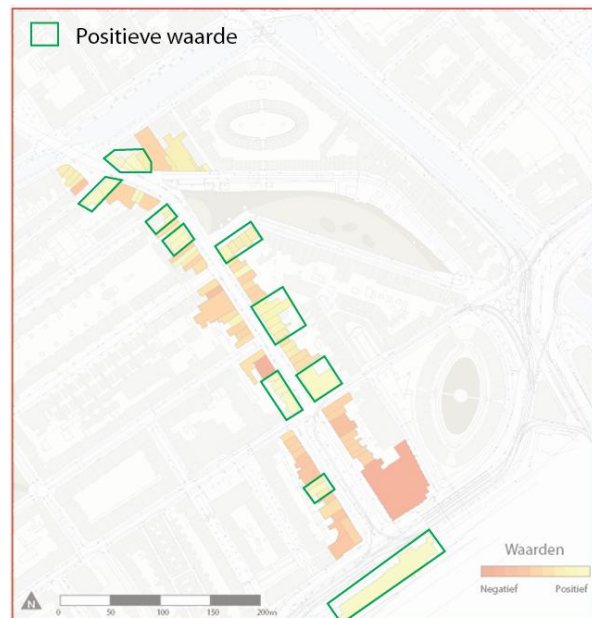
Kaart 3. Huidige ruimtelijke kwaliteit panden aan de Stationsweg



Kaart 4. Panden met negatieve waarde



Kaart 5. Panden met positieve waarde



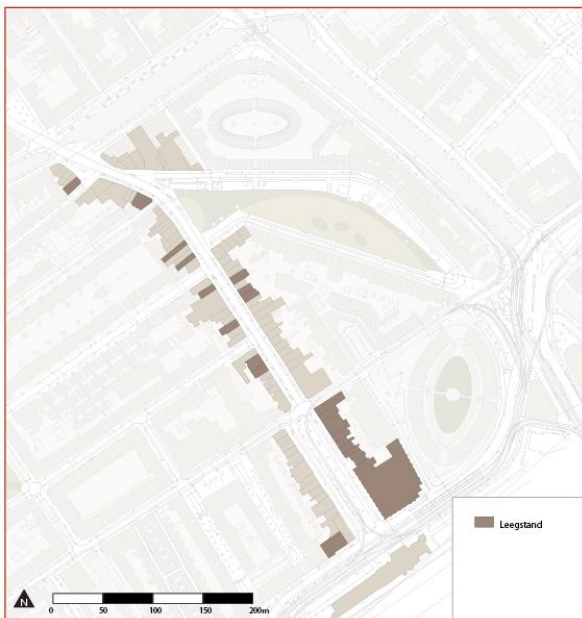
Uit het onderzoek (Deel II, hoofdstukken 1 en 2) is verder gebleken, dat er vier dominante problemen zijn, waar de straat mee te maken heeft: leegstand, slechte bereikbaarheid en toegankelijkheid, onveiligheid en het ontbreken van sfeer en leefbaarheid. Wil de ruimtelijke kwaliteit kunnen toenemen, dan dienen deze problemen te worden aangepakt.



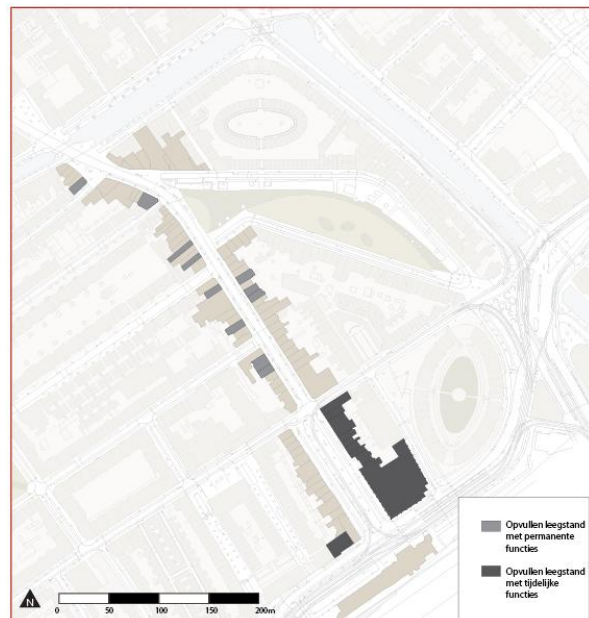
Met betrekking tot de leegstand (kaart 6) is het zaak, deze zo snel mogelijk weg te werken door de panden functioneel te 'vullen' met voorzieningen. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen *tijdelijke en permanente functies* (kaart 7).

Tijdelijke functies zullen worden ingepast in het brede gedeelte van de Stationsweg, nabij Station Holland Spoor. Voor deze panden geldt, dat de bouw niet past binnen het straatbeeld (bijvoorbeeld de gebouwen, waarin voorheen de Belastingdienst was gehuisvest), of dat de kwaliteit zeer te wensen overlaat. Het bestemmen van deze panden voor tijdelijke functies past in de visie, omdat het de mogelijkheid openlaat om de gebouwen later in het proces te slopen en te vervangen door historiserende nieuwbouw. De *invulling* met tijdelijke functies kan bestaan uit 'pop-up stores', 'tijdelijke horeca', 'tijdelijk ondernemerschap' en 'camouflage van leegstand door etalages als tijdelijke promotionele vitrinruimte voor bedrijven elders te gebruiken'. Door de leegstaande panden een (tijdelijke) functie te geven, wordt de verpaupering een halt toegeroepen en ontstaat er levendigheid. De aanwezigheid van mensen in de panden vergroot het veiligheidsgevoel op straat.

Kaart 6. Huidige leegstaande panden



Kaart 7. Onderverdeling opvulling leegstaande panden met permanente of tijdelijke functies



*Permanente* functies en voorzieningen zullen worden ingepast in het smalle gedeelte van de Stationsweg. Kwalitatief gezien verkeren deze panden nog in een redelijke staat. De hier geplande functies en voorzieningen komen voort uit de wensen en behoeften van de dominante gebruikersgroepen van de Stationsbuurt (figuur 1). Clustering van de gewenste voorzieningen draagt bij aan een evenwichtige toewijzing van de panden aan de verschillende functies en een optimale benutting van de beschikbare ruimte (figuren 2 en 3).

Uiteraard dient rekening te worden gehouden met de diversiteit en de complementariteit van functies en voorzieningen. Zo kunnen er enerzijds voorzieningen worden ingepast, die alleen overdag open zijn (bijvoorbeeld winkels), maar anderzijds ook voorzieningen, die juist 's avonds en 's nachts functioneel zijn (hotels, bars, cafés, theaters, nachtwinkels, EHBO-post, apotheek e.d.).

Opgemerkt dient te worden, dat ook 'permanente' voorzieningen nooit voor de eeuwigheid vastliggen. Waar wijkbewoners vandaag behoefte aan hebben, kan morgen achterhaald zijn, omdat de techniek voortschrijdt en consumentenbehoeften doorlopend veranderen. Voorbeelden daarvan zijn 'bel'-winkels en internetcafés. Ook het online shoppen kan het bestaansrecht van bepaalde winkels ondermijnen.

Figuur 1. Gewenste voorzieningen Buurtbewoners, Studenten en Passanten in de Stationsbuurt

BUURTBEWONERS	STUDENTEN	PASSANTEN
WONEN		
	- woningen boven winkels - 'short stay' accommodaties	
WERKEN		
- ruimte voor eigen winkel - bedrijfsruimten	- uitzendbureaus - bedrijfsruimten	- flexplekken - internetcafé of toegang tot (wireless) internet
WINKELS		
- versproducten (vles, kaas, delicatessen) - design woninginrichting - luxe sanitair - high-end elektronica - beeldregistratie (cd, foto, film, video) - ijzerwaren en gereedschappen - muziek (nieuw, 'vinyl', collector's items) - muziekinstrumenten - kantoorartikelen, fotokopieën - boeken (nieuw, antiquariaat) - antiek/designmeubelen	- levensmiddelen (supermarkt) - boeken (studie)	- levensmiddelen (kleine supermarkt) - broodjes - tijdschriften/ijz/snoep (kiosk) - drogisterij-artikelen - geneesmiddelen (apotheek) - boeken - souvenirs, snuisterijen
DIENSTEN		
	- wasserette	- autoparkeergelegenheid - fietsenstallingen - kaartverkoop openbaar vervoer/reizigershulp - VVV / toeristeninformatie - bankzaken/ pinautomaten
HORECA		
- hotels - cafés - restaurants	- bars, cafés - goedkope restaurants	- (meer) hotels - restaurants (slow en fast food) - (lunch)cafés - coffeecorners - terrassen
CULTUUR, ONTSPANNING & MAATSCHAPPELIJK WERK		
- kunstwinkels - galeries (ook voor lokale kunstenaars) - culturele broedplaatsen (met 'buurtbinding') - buurtcentrum (ontmoetings-, vergader- en cursusruimte)	- theater - musea - media café - faculty clubs - debatclubs - (studenten)orkest	- zitgelegenheid in de openbare ruimte

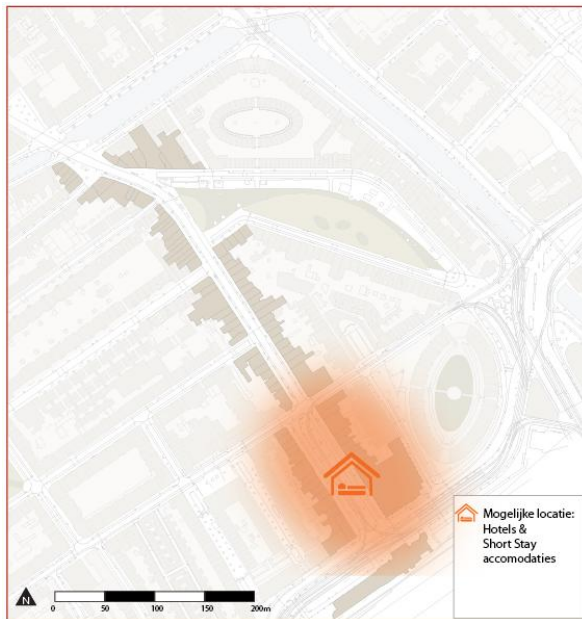
Figuur 2. Clusters van gewenste voorzieningen Buurtbewoners, Studenten en Passanten in de Stationsbuurt

BUURTBEWONERS	STUDENTEN	PASSANTEN
WONEN		
	- woningen boven winkels - 'short stay' accommodaties	
WERKEN		
- ruimte voor eigen winkel - bedrijfsruimten	- uitzendbureaus - bedrijfsruimten	- flexplekken - internetcafé of toegang tot (wireless) internet
WINKELS		
- versproducten (vles, kaas, delicatessen) - design woninginrichting - luxe sanitair - high-end elektronica - beeldregistratie (cd, foto, film, video) - ijzerwaren en gereedschappen - muziek (nieuw, 'vinyl', collector's items) - muziekinstrumenten - kantoorartikelen, fotokopieën - boeken (nieuw, antiquariaat) - antiek/designmeubelen	- levensmiddelen (supermarkt) - boeken (studie)	- levensmiddelen (kleine supermarkt) - broodjes - tijdschriften/ijz/snoep (kiosk) - drogisterij-artikelen - geneesmiddelen (apotheek) - boeken - souvenirs, snuisterijen
DIENSTEN		
	- wasserette	- autoparkeergelegenheid - fietsenstallingen - kaartverkoop openbaar vervoer/reizigershulp - VVV / toeristeninformatie - bankzaken/ pinautomaten
HORECA		
- hotels - cafés - restaurants	- bars, cafés - goedkope restaurants	- (meer) hotels - restaurants (slow en fast food) - (lunch)cafés - coffeecorners - terrassen
CULTUUR, ONTSPANNING & MAATSCHAPPELIJK WERK		
- kunstwinkels - galeries (ook voor lokale kunstenaars) - culturele broedplaatsen (met 'buurtbinding') - buurtcentrum (ontmoetings-, vergader- en cursusruimte)	- theater - musea - media café - faculty clubs - debatclubs - (studenten)orkest	- zitgelegenheid in de openbare ruimte

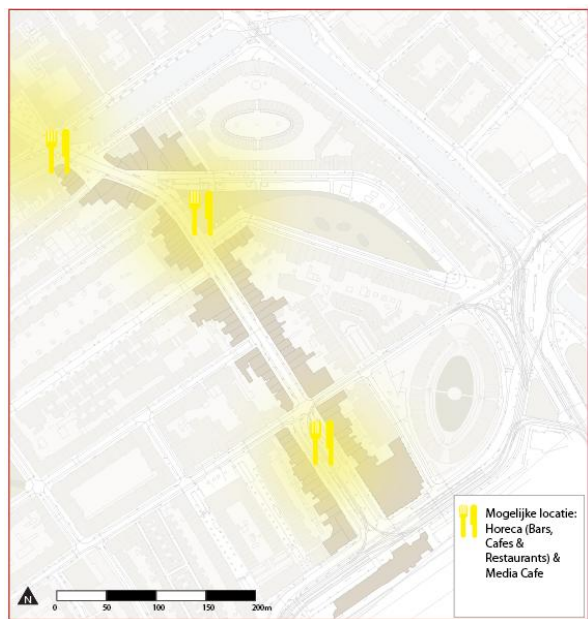
Figuur 3. Clusters van gewenste voorzieningen Buurtbewoners, Studenten en Passanten in de Stationsbuurt



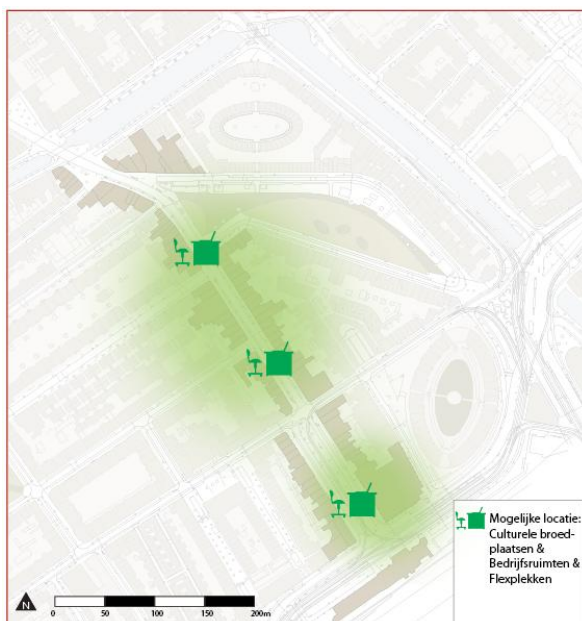
Kaart 8. Mogelijke locatie Hotels & Short Stay accomodaties



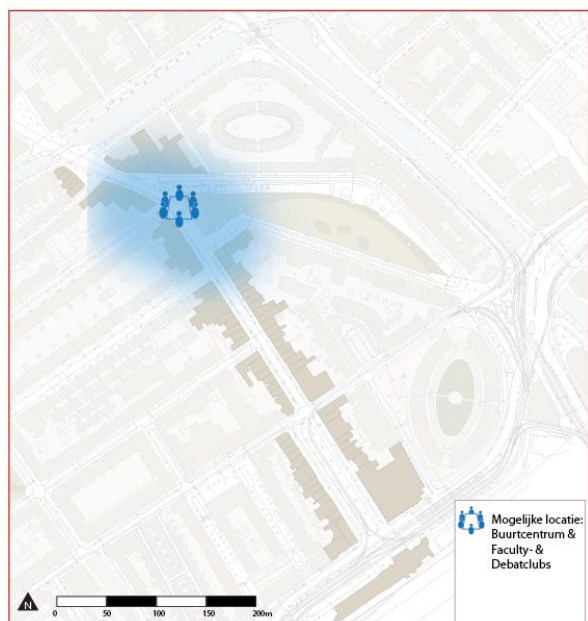
Kaart 9. Mogelijke locatie Horeca (Bars, Cafes & restaurants) & Media Cafe



Kaart 10. Mogelijke locatie culturele broedplaatsen, bedrijfsruimten en flexplekken

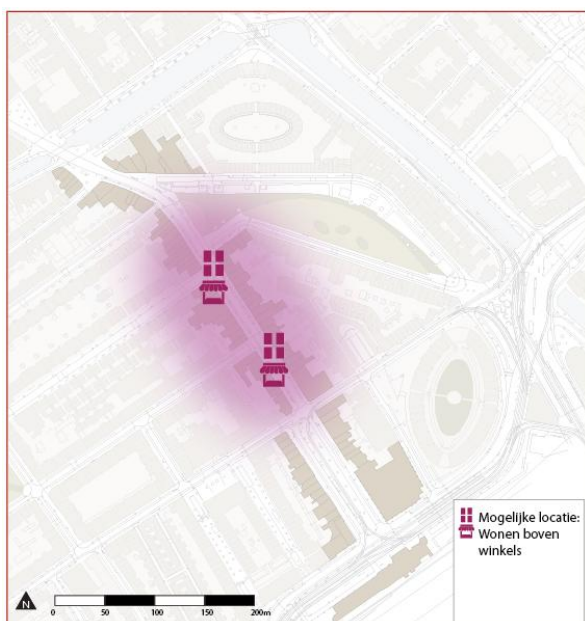


Kaart 11. Mogelijke locatie buurtcentrum, faculty- en debatclubs

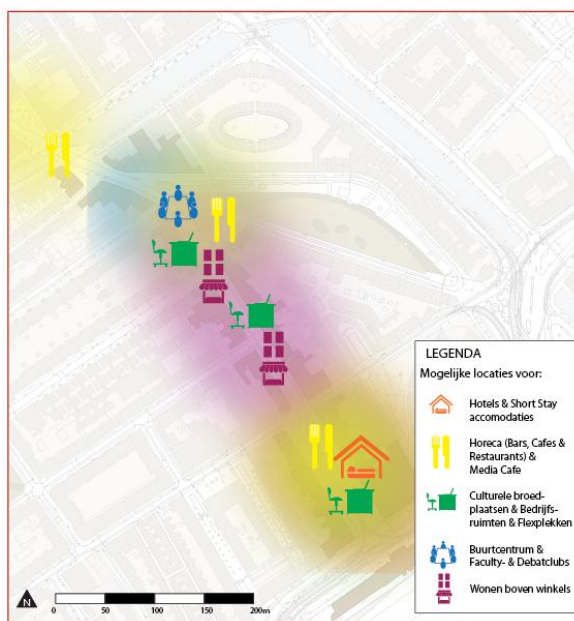




Kaart 12. Mogelijke locatie wonen boven winkels

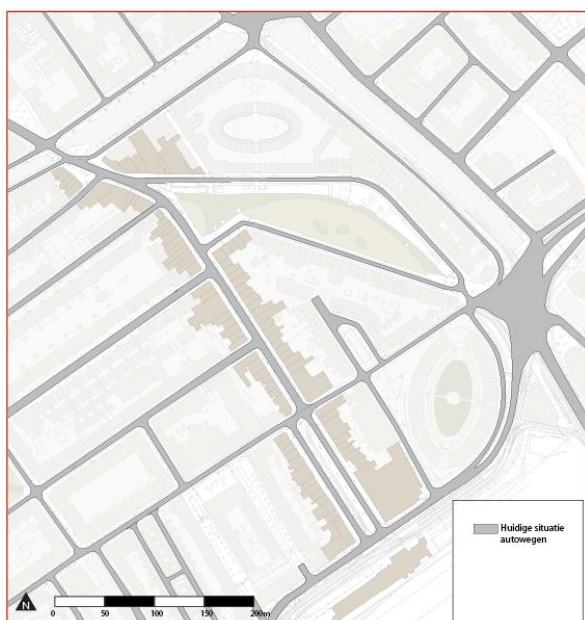


Kaart 13. Mogelijke locatie voor alle clusters gecombineerd



Een ander probleem, waar de Stationsweg mee te maken heeft, is de slechte bereikbaarheid en toegankelijkheid. De Stationsweg wordt momenteel gedomineerd door autoverkeer en dit zorgt voor veel verkeerdruchte en onveilige oversteeksituaties voor fietsers en voetgangers. In de kaarten 14 en 15 is de huidige verkeerssituatie in de Stationsbuurt voor auto's weergegeven.

Kaart 14. Huidige situatie autowegen



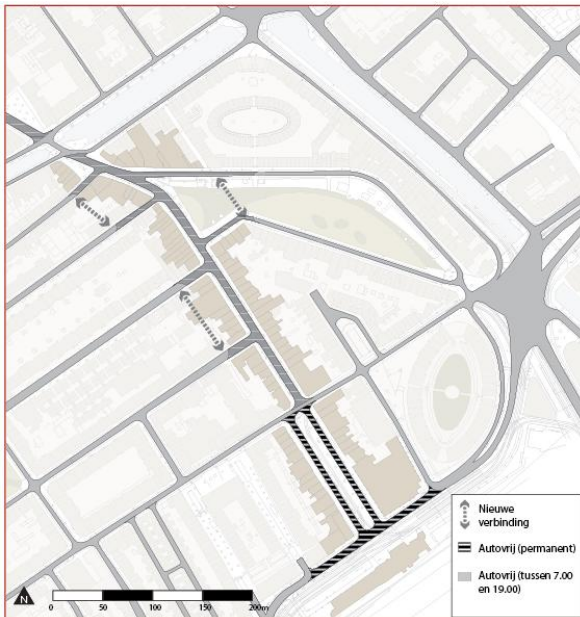
Kaart 15. Huidige situatie autowegen met rijrichting



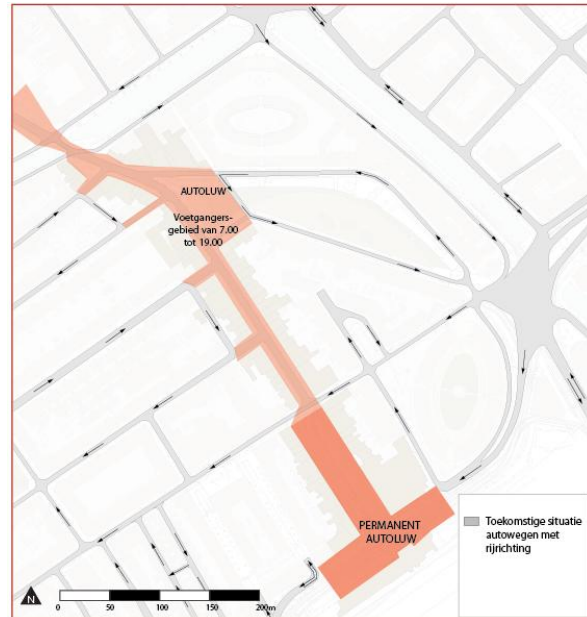
In deze visie wordt voorgesteld om de intensiteit van het autoverkeer in de wijk te beperken (kaarten 16 en 17). Dat houdt in: het autovrij maken van het smalle gedeelte van de Stationsweg gedurende de dag (tussen 7.00uur en 19.00uur) en het permanent autovrij maken van het brede gedeelte van de Stationsweg

en het Stationsplein. Dit zal er voor zorgen, dat langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) volop de ruimte krijgt en onveilige verkeerssituaties tot het verleden behoren.

Kaart 16. Toekomstige situatie autowegen



Kaart 17. Toekomstige situatie autowegen met rijrichtingen



Omdat voetgangers en fietsers de dominante gebruikersgroepen van de Stationsweg zullen worden, dienen er ondersteunende faciliteiten te komen. Voor het veraangamen van een bezoek aan de Stationsweg gaat het dan bijvoorbeeld om voldoende openbare zitgelegenheden, publieke parken/pleinen/podia, voorzieningen als een kiosk, fietsenrekken en –stalling(en), openbare toiletten e.d. Door toevoeging van dergelijke voorzieningen, wordt het voor bezoekers aantrekkelijker om langer in de Stationsweg te winkelen of anderszins te verblijven.

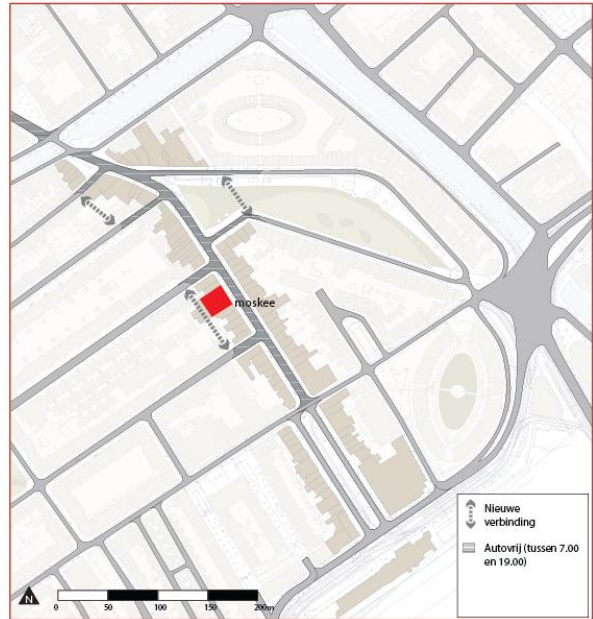
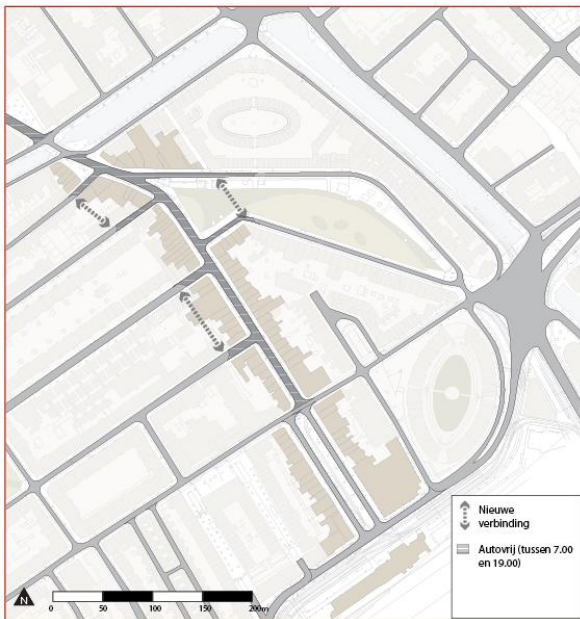
Om het smalle gedeelte van de Stationsweg tussen 7.00uur en 19.00uur en het brede gedeelte van de Stationsweg en het Stationsplein permanent autovrij te maken, dienen de verschillende zijwegen van de Stationsweg (aan de westzijde) met elkaar verbonden te worden om zo de toegankelijkheid van die zijwegen te garanderen (kaart 18). De zijstraten zullen op twee plaatsen met dwarsverbindingen aan elkaar verbonden worden. Deze dwarsverbindingen lopen parallel achter de bestaande bebouwing van de Stationsweg. Door de zijstraten twee-aan-twee aan elkaar te koppelen, wordt sluipverkeer (in ieder geval overdag) tegengegaan. Het ligt voor de hand dat met name de bewoners van de zijstraten daarvan gebruik zullen maken. Door het invoeren van parkeervergunningen zullen de aanwezige parkeerplaatsen primair bestemd blijven voor de bewoners.

Door de realisatie van de dwarsverbindingen, ontstaat ook de mogelijkheid om de Moskee aan de achterzijde te ontsluiten (zie kaart 19). Tijdens diensten wordt er door de bezoekers van de Moskee, maar ook door buurtbewoners, vaak geklaagd over onvoldoende parkeergelegenheid. Daarnaast is het bij uitvaartplechtigheden onpraktisch en minder gewenst om de overledene over de drukke Stationsweg van en naar de Moskee te brengen. Een in- en uitgang aan de andere kant van de Moskee, die meer 'beschermt' ligt, lijkt een goede oplossing. Daarnaast biedt de aanleg van een dwarsverbinding achter het bouwblok van de Moskee ook mogelijkheden om hier parkeergelegenheid voor gelovigen te realiseren.



Kaart 18. Verbinden zijstraten van de Stationsweg door wegen door bouwblokken heen door te trekken

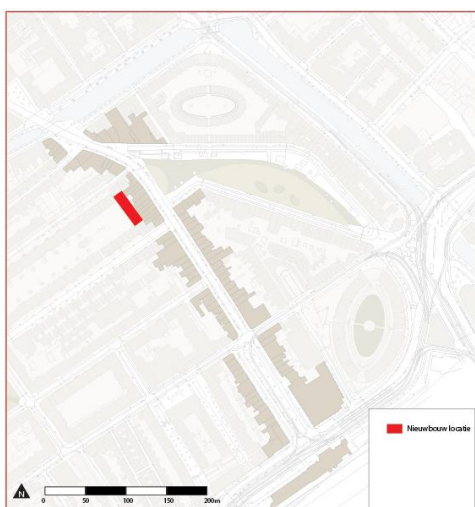
Kaart 19. Verbeterde ontsluiting Moskee



Ook aan de oostzijde van de Stationsweg dient de verkeerssituatie te worden aangepast en wel ter hoogte van het Huijgenspark. Omdat de Stationsweg ook hier tussen 07.00uur en 19.00uur autovrij wordt, dient er aan de westelijke kant van het Huijgenspark een eenrichtingsverbindingsroute door het park te worden aangelegd. Voor een goede doorstroom van het verkeer wordt de huidige rijrichting rond het park (eenrichtingsverkeer 'met de klok mee') gewijzigd in eenrichtingsverkeer 'tegen de klok in' (ook over de nieuw aan te leggen verbinding). Deze verkeersaanpassing lost ook meteen de onlogische 'kruising' van het verkeer aan de zuidoostkant van het Huijgenspark op.

Bij de aanleg van de dwarsverbindingswegen achter de woonblokken aan de westzijde van de Stationsweg ontstaat een goede bereikbaarheid van een mogelijke nieuwbouwlocatie, die zich bevindt achter de bebouwing van de Stationsweg aan de westzijde, ter hoogte van de panden, waarachter *geen* dwarsverbindingsweg loopt. (zie kaart 20). Deze nieuwbouw kan worden gebruikt voor het realiseren van studentenwoningen. De bovenliggende etages van de parallel aan deze nieuwbouwlocatie gelegen panden aan de Stationsweg blijken momenteel weinig te worden gebruikt. In de meeste gevallen staan ze leeg, of worden ze als magazijn of rommelzolder voor de onderliggende winkels gebruikt. Na sluitingstijd van de winkels, blijven de panden volledig onbeheerd achter. Door 'wonen boven winkels' mogelijk te maken via separate ontsluitingen 'op niveauhoogte' aan de achterzijde van deze panden te creëren ('galerijportalen'), zullen er ook na winkelsluitingstijd personen in deze panden aan de Stationsweg (op de bovenetages) aanwezig zijn. Door de verlichting achter de ramen van deze etages wordt de levendigheid van de Stationsweg vergroot, hetgeen bijdraagt aan de sfeer en zorgt voor een veiliger gevoel. (In stap 5 'Uitwerking strategische projecten' is het plan voor het nieuwbouwblok en de separate ontsluiting van de bovenetages van de panden aan de Stationsweg als integraal project verder uitgewerkt).

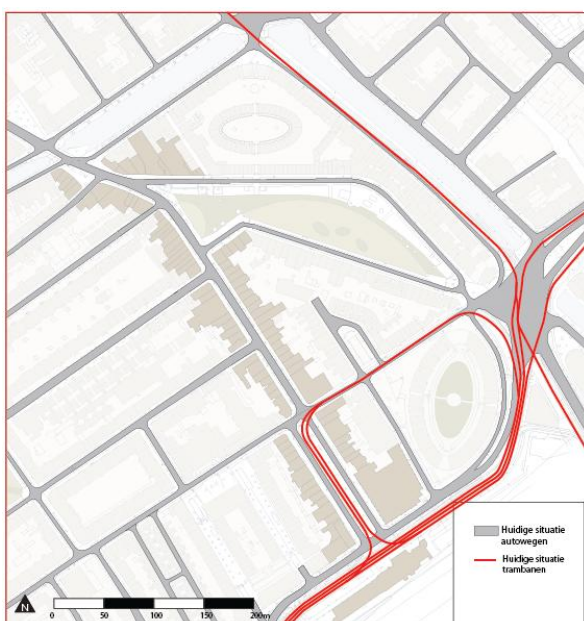
Kaart 20. Mogelijke nieuwbouwlocatie



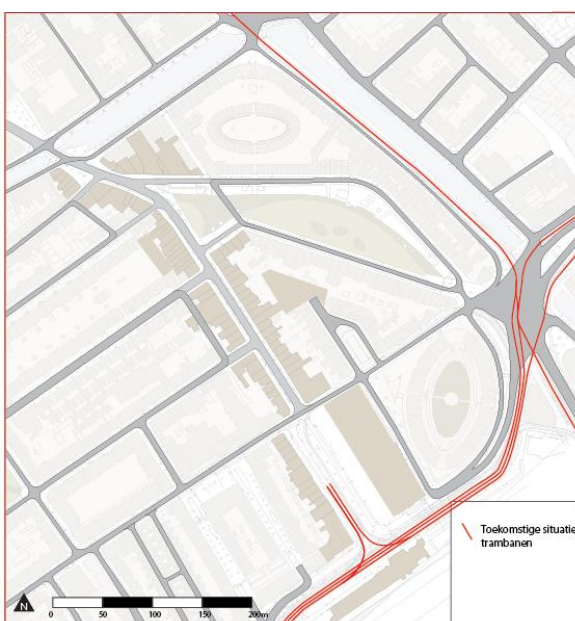
In de visie zal het smalle gedeelte van de Stationsweg na 19.00uur weer opengesteld zijn voor autoverkeer. Dit zorgt ervoor dat de straat er na sluitingstijd van de winkels niet verlaten bij zal liggen. Door auto's in de avond en nacht wel toe te laten, zal er activiteit in de straat blijven, wat ten goede komt aan de levendigheid en het gevoel van veiligheid.

Het brede gedeelte van de Stationsweg zal permanent autovrij worden. In de toekomst zullen voetgangers en fietsers hier meer ruimte krijgen. Hierdoor zal de bereikbaarheid van Station Den Haag Holland Spoor te voet en per fiets verbeteren. De trams zullen wel over het Stationsplein blijven rijden. Hierdoor blijft het Stationsplein functioneren als op-, over- en uitstappunt. De trams zullen in de nieuwe situatie niet meer een hele lus over de Hoefkade maken (zie kaart 21). De huidige randstadrailvoertuigen hebben namelijk geen voor- of achterkant en kunnen - in tegenstelling tot de trams - twee kanten oprijden. Hierdoor is het mogelijk dat zij het brede gedeelte van de Stationsweg oprijden ('eindh halte') en vervolgens via dezelfde weg weer terugrijden ('beginhalte').

Kaart 21. Huidige verkeerssituatie voor tramverkeer



Kaart 22. Toekomstige verkeerssituatie voor tramverkeer





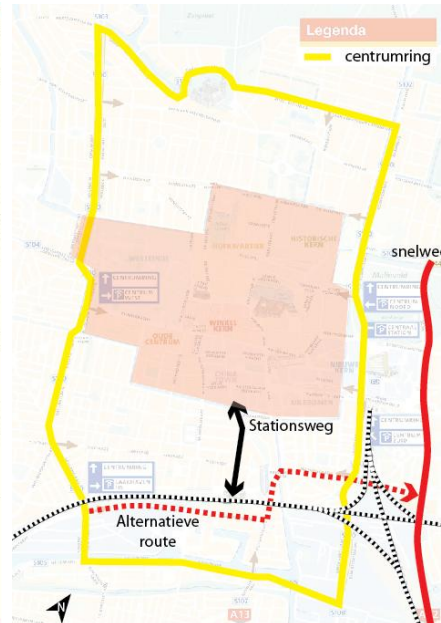
Zonder de aanwezigheid van autoverkeer en door het beperken van het tramverkeer, ontstaat er een plein, waar overzichtelijk kan worden overstapt van de ene op de andere vervoersmodaliteit (trein, tram, taxi, fiets of te voet). Op kaart 23 staat de tweede fase van het vervoersplan weergegeven.

Doordat er in dit plan wordt gepleit voor het autovrij maken van het Stationsplein, zullen automobilisten de weg aan de andere kant van het spoor moeten nemen, die deel uitmaakt van de centrumringweg. De route over het Stationsplein is momenteel in feite een sluiproute, die in de praktijk aanzienlijk trager is dan de beter geoutilleerde en veel snellere route aan de andere kant van Station Den Haag Holland Spoor (zie kaart 24).

Kaart 23. Autovrij maken brede gedeelte van de Stationsweg



Kaart 24. Alternatieve route Centrumring Den Haag

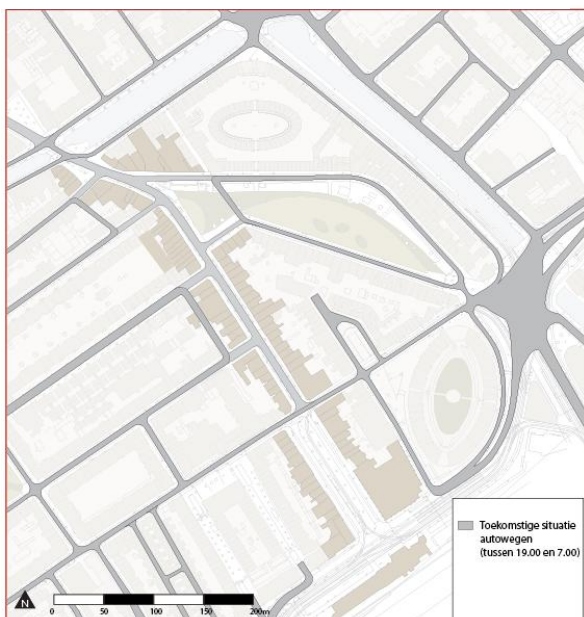


Op de kaarten 25 en 26 is de toekomstige verkeerssituatie voor autoverkeer tussen 07.00 en 19.00 uur (overdag) en 19.00 en 07.00 uur ('s avonds en 's nachts) weergegeven.

Kaart 25. Toekomstige verkeerssituatie overdag (autoverkeer)

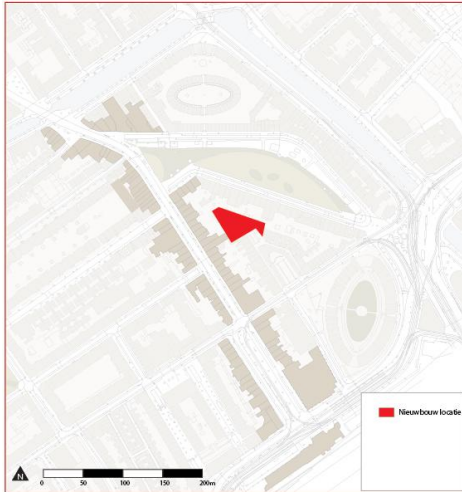


Kaart 26. Toekomst verkeerssituatie 's avonds en 's nachts (autoverkeer)



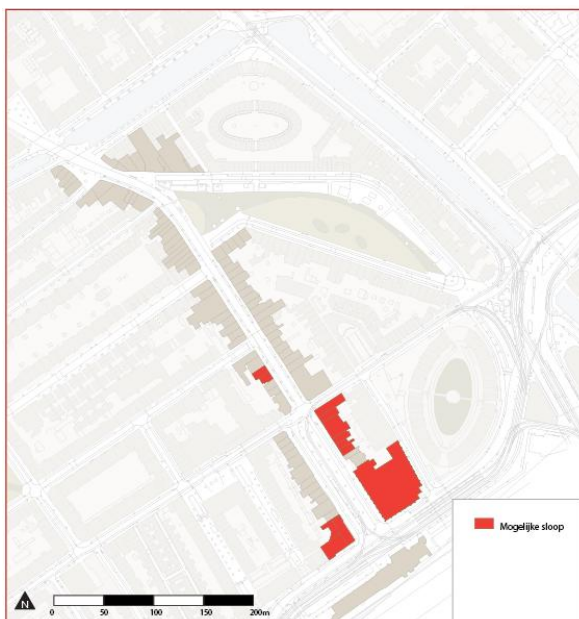
Bij een op deze manier gewijzigde verkeerssituatie, is het mogelijk om vanaf de Hoefkade een ander bouwblok bij te bouwen (net als in kaart 20). Ook hier wordt het dan mogelijk om de bovenliggende etages van de panden aan de Stationsweg voor wonen beschikbaar te maken (zie kaart 27).

Kaart 27. Nieuwbouwlocatie 2

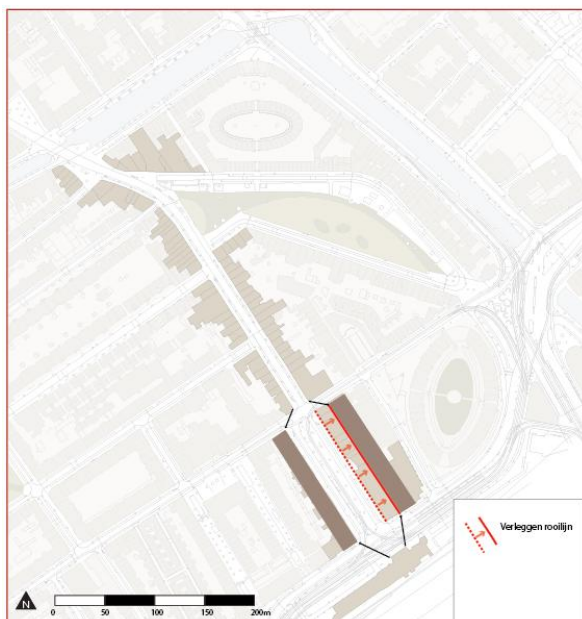


Aan het brede gedeelte van de Stationsweg (oostzijde) blijkt een aantal panden over een zeer slechte kwalitatieve waarde te beschikken. In deze visie wordt er van uit gegaan, dat deze panden het best gesloopt kunnen worden (zie kaart 28). Hierdoor wordt het mogelijk om de rooilijn van de bebouwing in oostelijke richting te verleggen. Het brede deel van de Stationsweg kan op die manier centraal symmetrisch worden gemaakt ten opzichte van het hoofdgebouw van Station Den Haag Holland Spoor en het smalle gedeelte van de Stationsweg (zie kaart 29 en 30). Symmetrie zorgt ervoor, dat de straat een statiger karakter krijgt. Door deze ingreep is het mogelijk een nieuw gebouw te realiseren, waarin tevens veel parkeergelegenheid aanwezig is (zie kaart 31). Door het verleggen van de rooilijn zullen de hoeken ter hoogte van de Hoefkade meer in het zicht komen en wellicht een architectonische re-styling moeten ondergaan (zie kaart 32).

Kaart 28. Mogelijke sloop

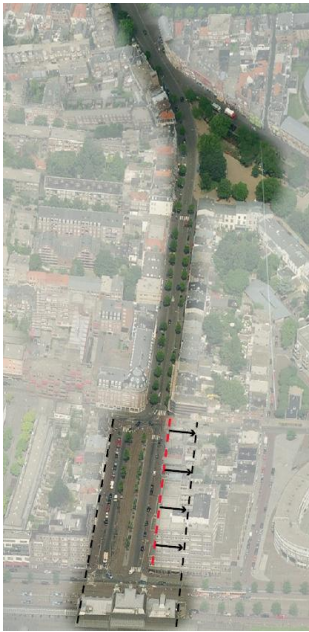


Kaart 29. Verleggen rooilijn

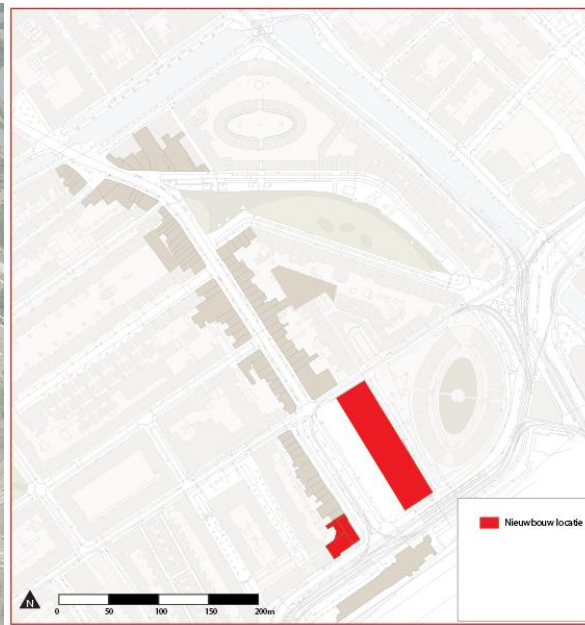




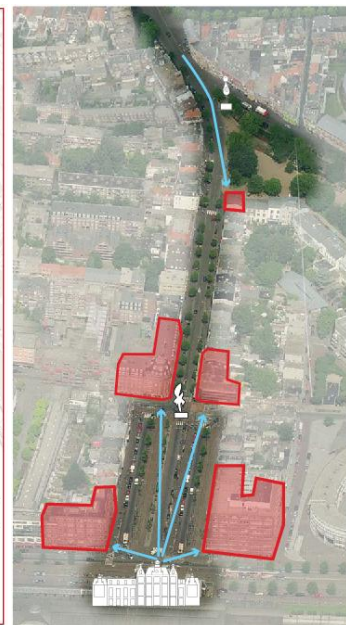
Kaart 30. Verleggen rooilijn



Kaart 31. Nieuwbouwlocatie 3

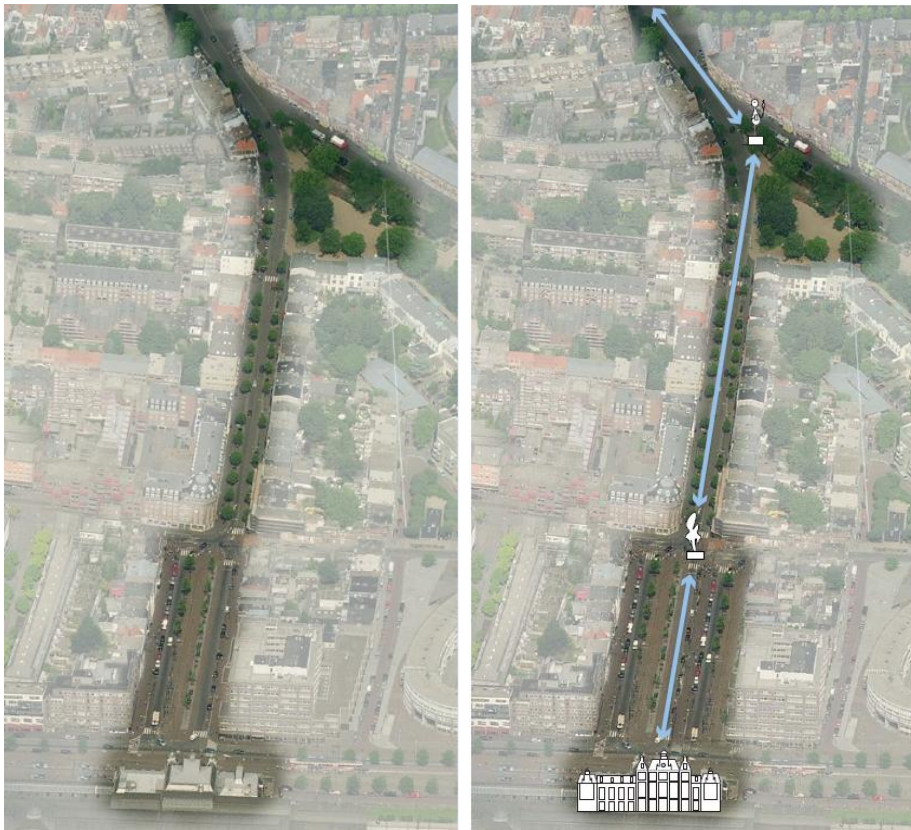


Kaart 32. Panden op de hoeken



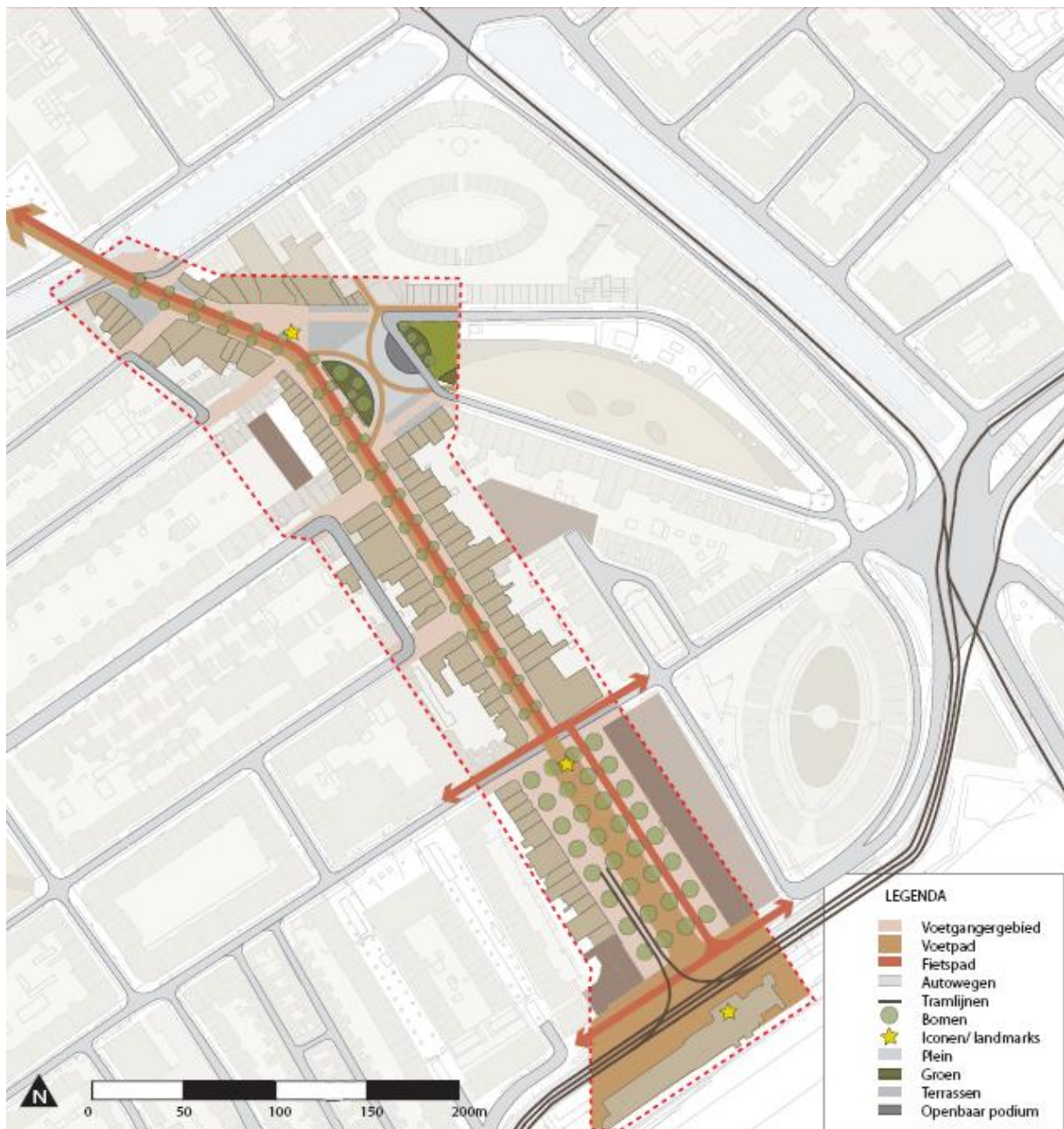
In het strategische plan voor de Stationsweg dienen 'iconen' te worden ingezet, die kunnen fungeren als oriëntatiepunt. Een bestaand icoon is het Stationsgebouw Den Haag Holland Spoor. Daarnaast kunnen er op twee andere strategische plekken iconen worden ingepast, die richting geven en zorgen voor herkenning. Zij 'navigeren' bezoekers van de straat als het ware in de richting van het centrum van Den Haag (en visa versa; zie kaart 33).

Kaart 33. Links: bestaande situatie Stationsweg. Rechts: inpassen van iconen



Na inpassing van alle verschillende stappen, resulteert dit in het volgende strategische plan voor de Stationsweg (zie kaart 34).

Kaart 34. Strategisch plan



#### Stap 4. Ontwerprichtlijnen

In de vierde stap zijn de ontwerprichtlijnen bepaald aan de hand van de opgestelde visie. De ontwerpmethodede, die hierbij gebruikt is, is de ruimtelijk vertaalde plintenstrategie van Stipo. Vergelijking van de vastgestelde gebruiks- en belevingswaarde (beide in stap 1.) met de gewenste toekomstwaarde (stap 2.), levert de ‘tekortkomingen’ van de huidige ruimtelijke kwaliteit op, die bepalen welke tools moeten worden ingezet om het gewenste resultaat, de gewenste toekomstwaarde van de ruimtelijke kwaliteit, te bereiken. Die tekortkomingen zijn benoemd als de *dominante problemen*, die moeten worden opgelost of moeten worden verminderd: leegstand; bereikbaarheid en toegankelijkheid; een gevoel van onveiligheid en het ontbreken van sfeer en leefbaarheid.

De ‘bestaande’ plintenstrategie, opgesteld door Stipo, is tekstueel van aard en daarom is de strategie ruimtelijk vertaald. Dit is gedaan in Deel III ‘Ontwerpmethodede’.



## FASE 3. Strategisch projectfase

### STAP 5. Uitwerken projecten

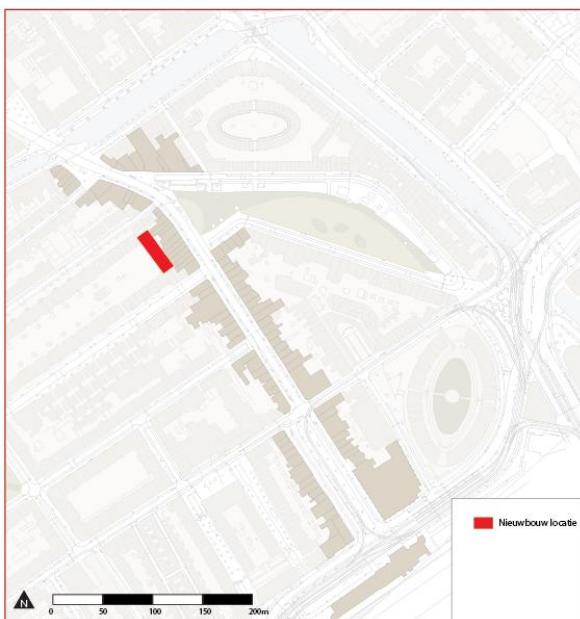
Aan de hand van de opgestelde visie en de kaartbeelden (Stappen 2. en 3.) zijn strategische projecten uitgekozen, die verder en meer gedetailleerd zijn uitgewerkt middels de toepassing van de 'ruimtelijk vertaalde plintenstrategie' (Stap 4.).

In de eerste plaats is een grafische weergave gegeven van mogelijke toepassingen van 'tools' uit de 'ruimtelijk vertaalde plintenstrategie' in de Stationsweg. Een zestal foto's van de huidige situatie van de straat zijn onderworpen aan een analyse, waarbij oplossingsmogelijkheden voor de probleemvelden 'leegstand', 'bereikbaarheid en toegankelijkheid', 'gevoel van onveiligheid' en 'het ontbreken van sfeer en leefbaarheid' in beeld zijn gebracht. De stilistische weergave van de toegepaste tools in de foto's geven een goede indruk van de oplossingsrichting en hoe de ruimtelijke kwaliteit er door verbeterd (zie pagina's 229-234).

In de tweede plaats is een overzicht gegeven van de huidige en toekomstige verkeerssituatie voor drie onderscheiden deelgebieden van de Stationsweg. Voor elk van deze deelgebieden zijn de verschillende vervoersmodaliteiten in kaart gebracht. Naast sfeerimpressies, die een idee geven hoe de Stationsweg er in de toekomst uit zal zien, is een viertal doorsneden gemaakt van de toekomstige verkeerssituatie op markante punten in de Stationsweg (strategische plankaart; kaart 34), afgezet tegen de huidige verkeerssituatie (zie pagina's 235-242).

Tot slot is het strategische project voor het nieuwbouwblok, zoals weergegeven in figuur 4.2, op gedetailleerde schaal uitgewerkt (zie pagina's 243-246).

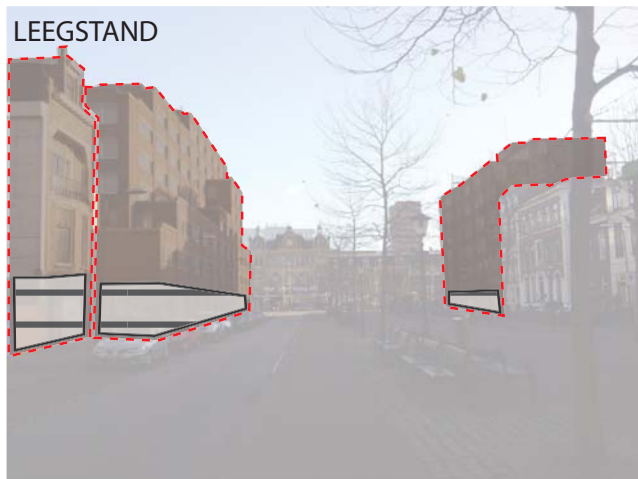
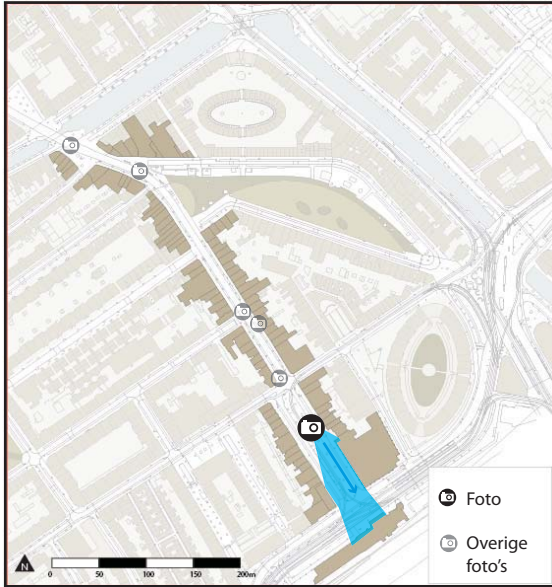
Figuur 4.2 Mogelijke nieuwbouwlocatie



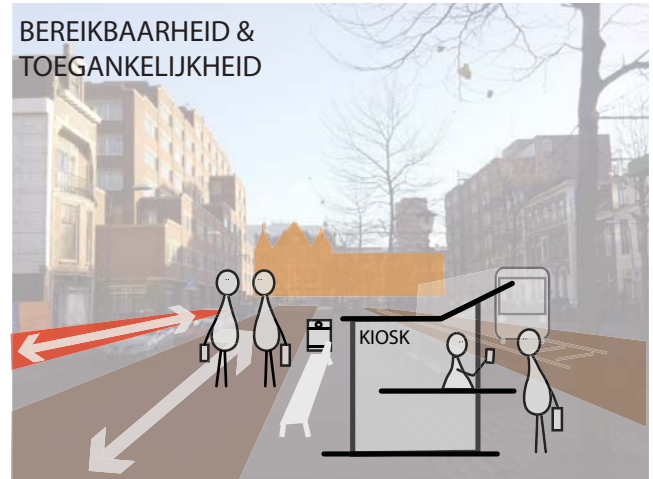


# TOEPASSING 'RUIMTELIJK VERTAALDE PLINTENSTRATEGIE' OP DE STATIONSWEG

## Fotobewerking 1.



- 3. Ruimte bieden aan pop-up stores
- 4. Horeca als tijdelijke invulling
- 5. Tijdelijk ondernemerschap
- 7. Pand voor meerdere functies beschikbaar
- 10. Functies op hoeken essentieel



- 12. Oriëntatie: aanwezigheid landmark 'station' als oriëntatiepunt
- 15. Directe routes (fiets en wandelpad) van Station Holland Spoor naar Centrum (en visa versa)
- 20. Geen barrières
- 21. Rustpunten
- 22. Ondersteunende faciliteiten
- 23. Voldoende breedte voetgangerspad
- 26. Aanwezigheid bronpunten



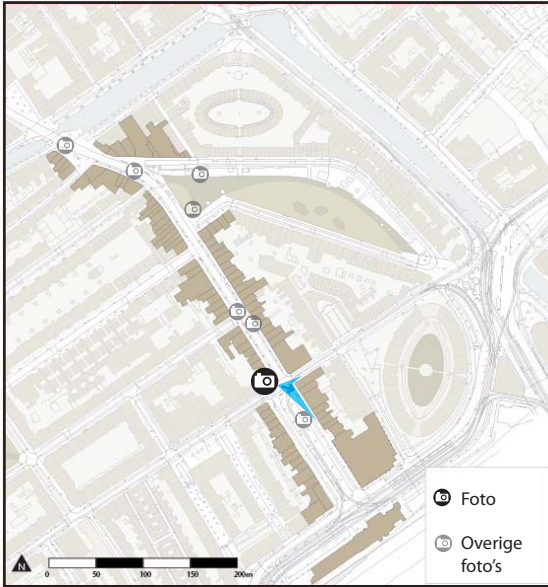
- 28. Overzicht: maximaliseren zichtbaarheid
- 29. Begin en einde van een straat
- 30. Verlichting op straat



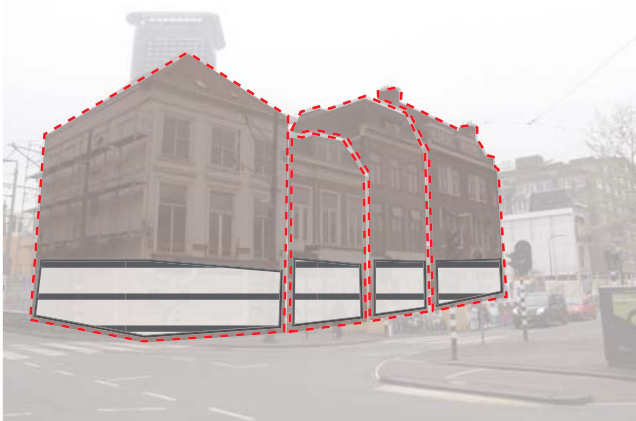
- 29. Begin en einde van een straat
- 55. Aanwezigheid van iconen en landmarks (Station Holland Spoor)
- 56. Bomen
- 58. Publieke pleinen (Stationsplein)
- 59. Uitstallingen en uitstalborden
- 60. Terrassen en terrasafscheidingsen
- 63. Publieke gebouwen (Station Holland Spoor)

# TOEPASSING 'RUIMTELIJK VERTAALDE PLINTENSTRATEGIE' OP DE STATIONSWEG

## Fotobewerking 2.



### LEEGSTAND



- 2. Camoufleren leegstand door rijdelijk gebruik leegstaande etalages
- 3. Ruimte bieden aan pop up-stores
- 4. Horeca als tijdelijke invulling
- 5. Tijdelijk ondernemerschap

### BEREIKBAARHEID & TOEGANKELIJKHEID



- 12. Oriëntatie: aanwezigheid landmark 'station' als oriëntatiepunt
- 15. Directe routes (fiets en wandelpad) van Station Holland Spoor naar Centrum (en visa versa)
- 20. Geen barrières
- 21. Rustpunten
- 23. Voldoende breedte voetgangerspad

### GEVOEL VAN ONVEILIGHEID



- 28. Overzicht: maximaliseren zichtbaarheid
- 30. Verlichting op straat
- 32. Aantal deuren

### LEEFBAARHEID & SFEER

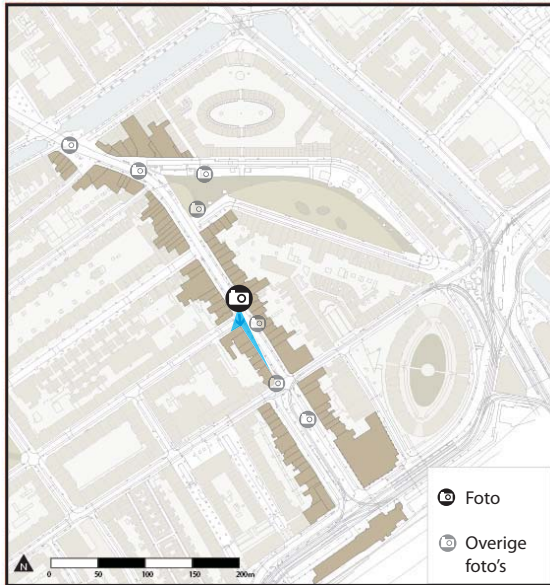


- 49. Aantrekkelijke etalages: laat zien wat er is
- 50. Uithangborden, vlaggen en banieren
- 52. Zonwering
- 58. Publieke pleinen (Stationsplein)
- 59. Uitstallingen en uitstalborden
- 61. Kunstvormen in de openbare ruimte

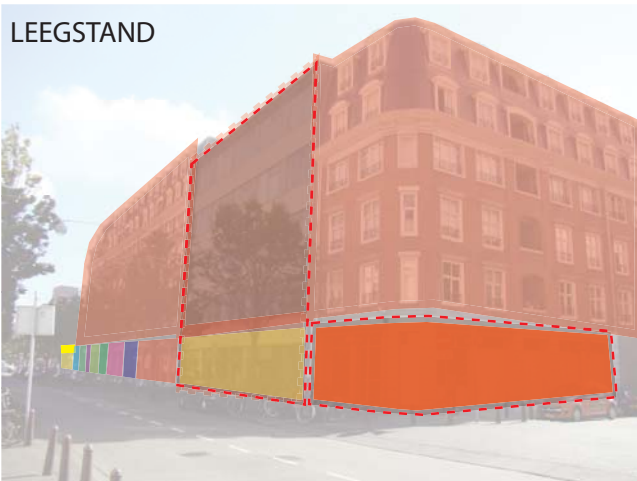


# TOEPASSING 'RUIMTELIJK VERTAALDE PLINTENSTRATEGIE' OP DE STATIONSWEG

## Fotobewerking 3.



### LEEGSTAND



- 6. Mogelijk maken om boven winkels te wonen
- 9. Functiemix op de begane grond
- 11. Complementariteit in functies

### BEREIKBAARHEID & TOEGANKELIJKHEID



- 15. Directe routes (fiets en wandelpad) van Station Holland Spoor naar Centrum (en visa versa)
- 17. Continuïteit
- 20. Geen barrières
- 23. Voldoende breedte voetgangerspad

### GEVOEL VAN ONVEILIGHEID



- 28. Overzicht: maximaliseren zichtbaarheid
- 30. Verlichting op straat
- 31. Transparantie
- 32. Aantal deuren
- 33. Aantal ramen

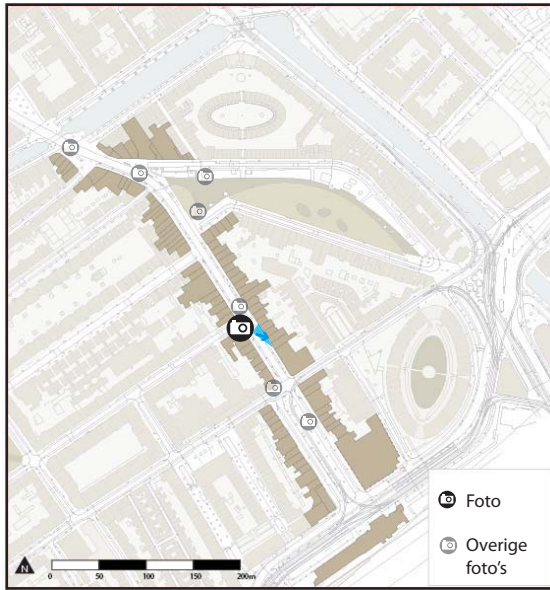
### LEEFBAARHEID & SFEER



- 32. Aantal ramen
- 36. Bouwen binnen bestaande rooilijn
- 37. Bouwhoogte
- 38. Hoge verdieningshoogte begane grond
- 41. Geleding
- 42. Gevelopbouw en verhoudingen
- 49. Aantrekkelijke etalages: laat zien wat er is
- 56. Bomen

# TOEPASSING 'RUIMTELIJK VERTAALDE PLINTENSTRATEGIE' OP DE STATIONSWEG

## Fotobewerking 4.



### LEEGSTAND

- 6. Mogelijk maken om boven winkels te wonen



### BEREIKBAARHEID & TOEGANKELIJKHEID

- 15. Directe routes (fiets en wandelpad) van Station Holand Spoor naar Centrum (en visa versa)
- 17. Continuïteit
- 20. Geen barrières
- 21. Rustpunten: plekken om te zitten
- 23. Voldoende breedte voetgangerspad



### GEVOEL VAN ONVEILIGHEID

- 6. Mogelijk maken om boven winkels te wonen
- 8. Combineren dag- en nachtfuncties
- 28. Overzicht: maximaliseren zichtbaarheid
- 30. Verlichting op straat
- 31. Transparantie
- 32. Aantal deuren
- 33. Aantal ramen
- 34. Verlichting vanuit panden



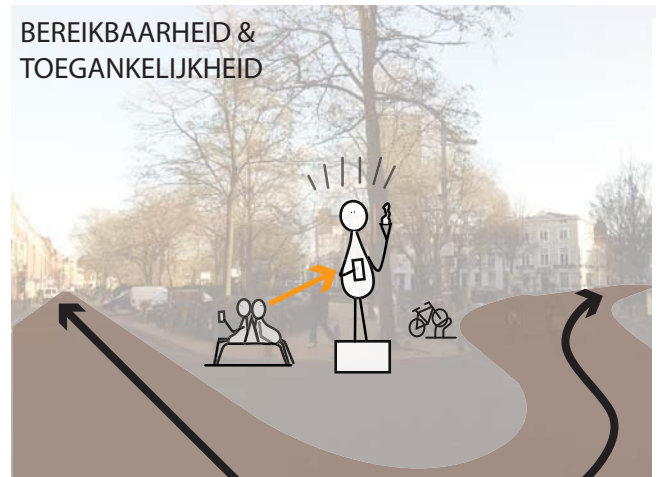
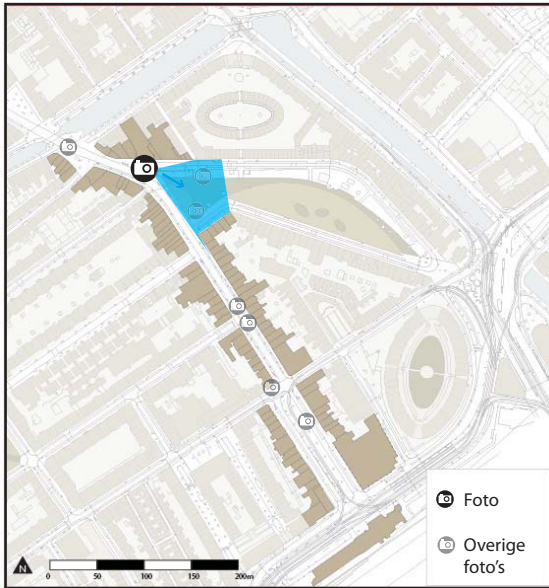
### LEEFBAARHEID & SFEER

- 8. Combineren dag- en nachtfuncties
- 9. Streven naar functiemix op de begane grond
- 49. Aantrekkelijke etalages: laat zien wat er is
- 52. Zonwering
- 59. Uitstalingen en uitstalborden
- 62. Diversiteit aan functies



# TOEPASSING 'RUIMTELIJK VERTAALDE PLINTENSTRATEGIE' OP DE STATIONSWEG

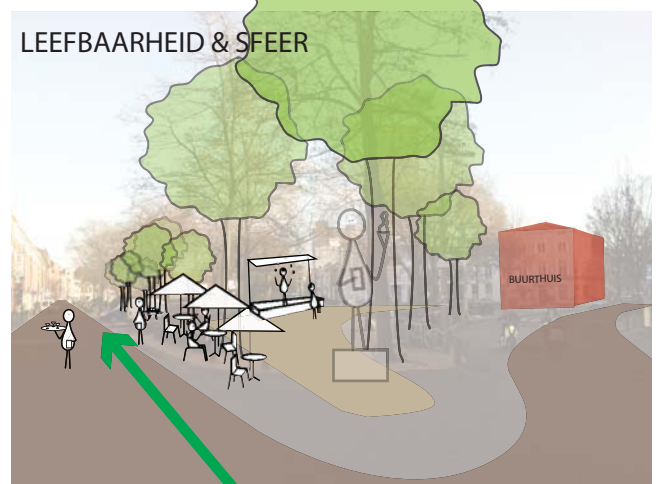
## Fotobewerking 5.



- 12. Oriëntatie
- 15. Directe routes (fiets en wandelpad) van Station Holand Spoor naar Centrum (en visa versa)
- 16. Keuzes van routes
- 20. Geen barrieres
- 21. Rustpunten: plekken om te zitten
- 23. Voldoende breedte voetgangerspad
- 25. Fietsstallingen



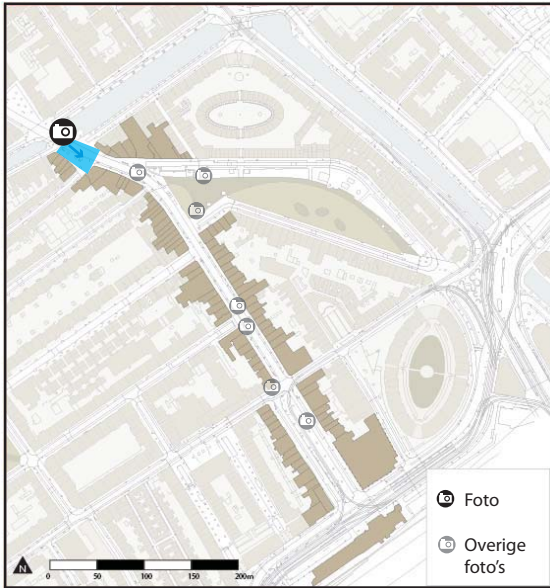
- 28. Overzicht: maximaliseren zichtbaarheid
- 30. Verlichting op straat



- 20. Rustpunten: plekken om te zitten
- 54. Stimuleren levendigheid en activiteit
- 55. Aanwezigheid van iconen/ landmarks
- 56. Bomen
- 57. Toegang tot groen
- 58. Publieke pleinen
- 60. Terrassen en terrasafscheidingsen
- 61. Kunstvormen in de openbare ruimte
- 62. Diversiteit aan functies
- 63. Publieke gebouwen

# TOEPASSING 'RUIMTELIJK VERTAALDE PLINTENSTRATEGIE' OP DE STATIONSWEG

## Fotobewerking 6.



### LEEGSTAND



- 1. Toevoegen permanente functies

### BEREIKBAARHEID & TOEGANKELIJKHEID



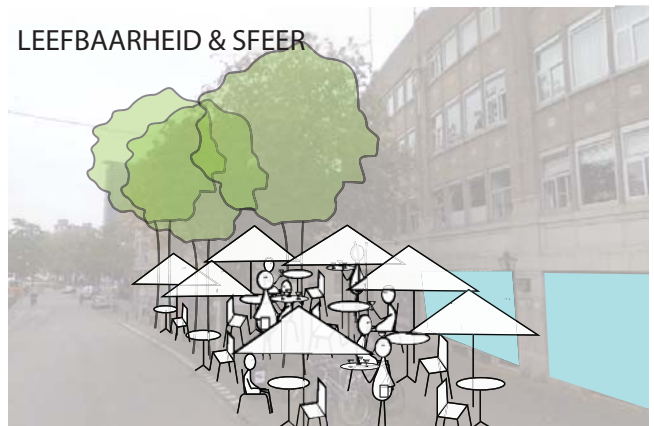
- 12. Oriëntatie
- 15. Directe routes (fiets en wandelpad) van Station Holand Spoor naar Centrum (en visa versa)
- 20. Geen barrieres
- 23. Voldoende breedte voetgangerspad

### GEVOEL VAN ONVEILIGHEID



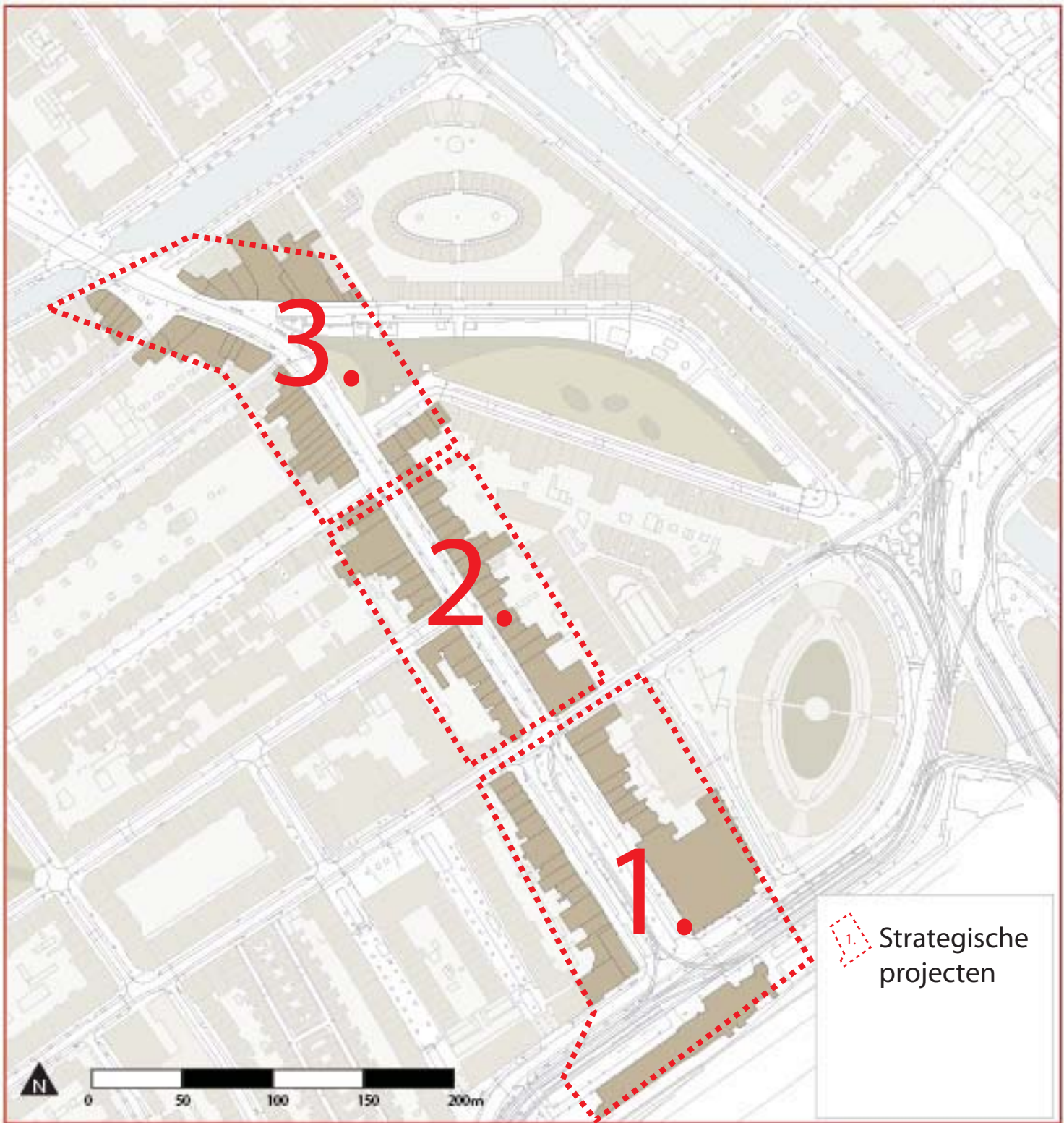
- 28. Overzicht: maximaliseren zichtbaarheid
- 30. Verlichting op straat
- 34. Verlichting vanuit panden

### LEEFBAARHEID & SFEER

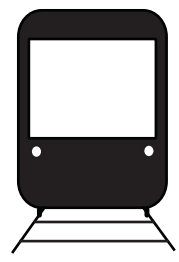


- 49. Aantrekkelijke etalages
- 54. Stimuleren levendigheid en activiteit
- 56. Bomen
- 58. Publieke pleinen
- 60. Terrassen en terrasafscheidingsen
- 62. Diversiteit aan functies

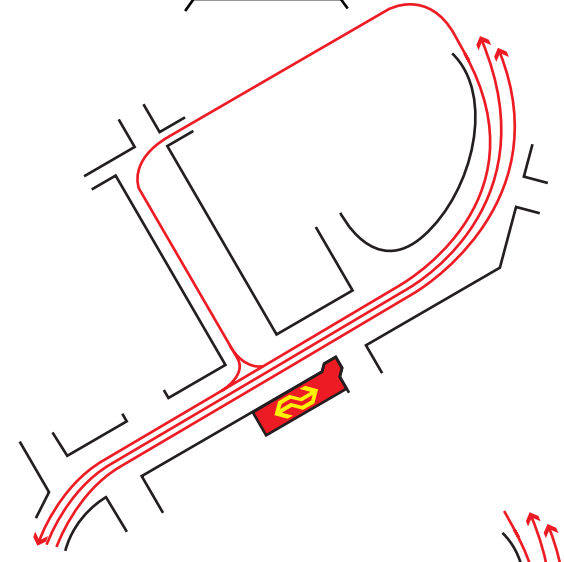
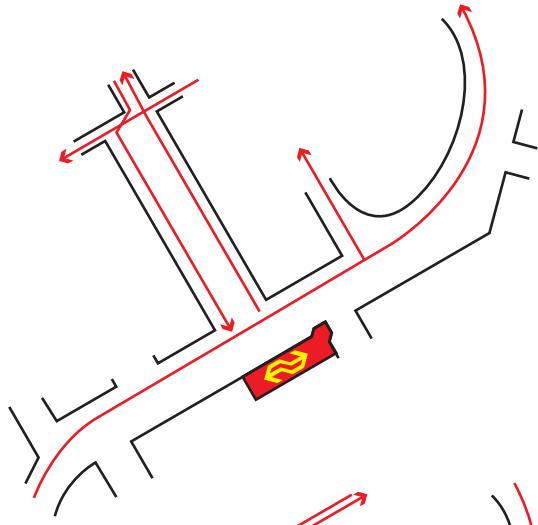
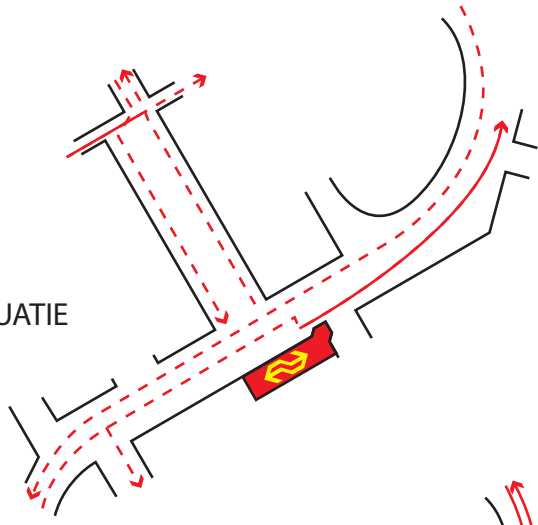




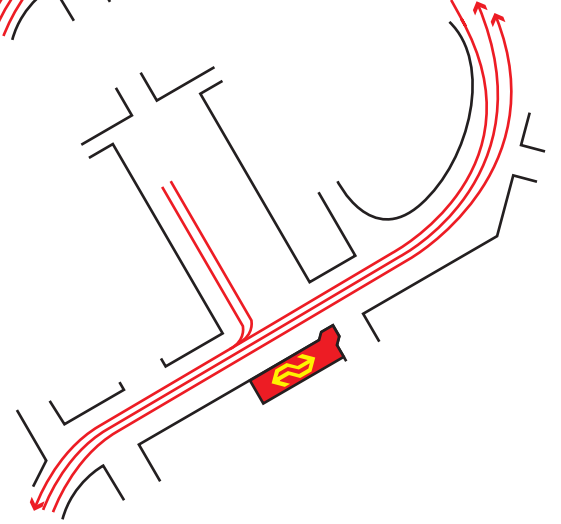
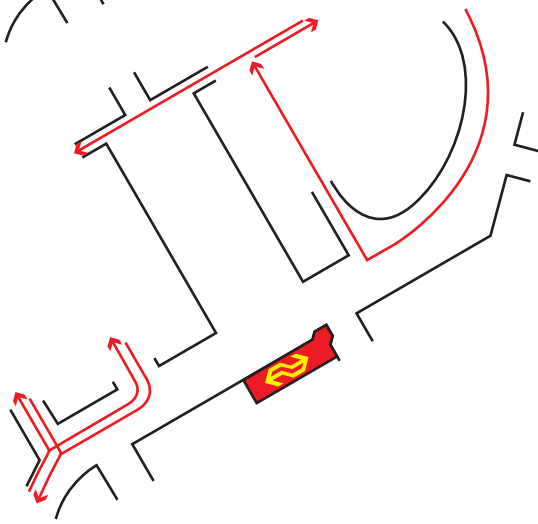
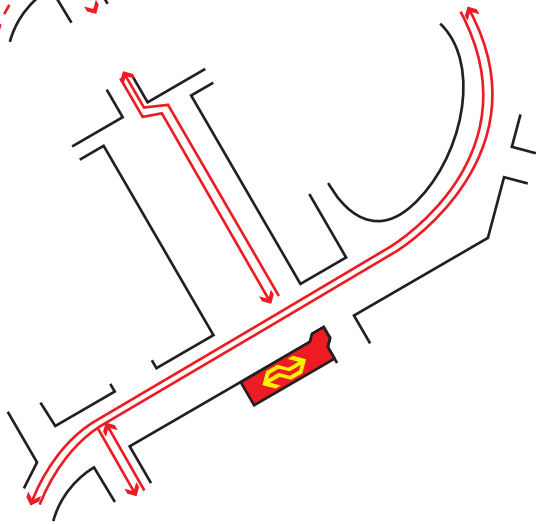








HUIDIGE SITUATIE



STREEFBEELD



LEGENDA

-  Bouwblokken
-  Route op eigen baan
-  Route op gedeelde baan (fietsen op autoweg)
-  Route alleen tussen 19:00 en 7:00





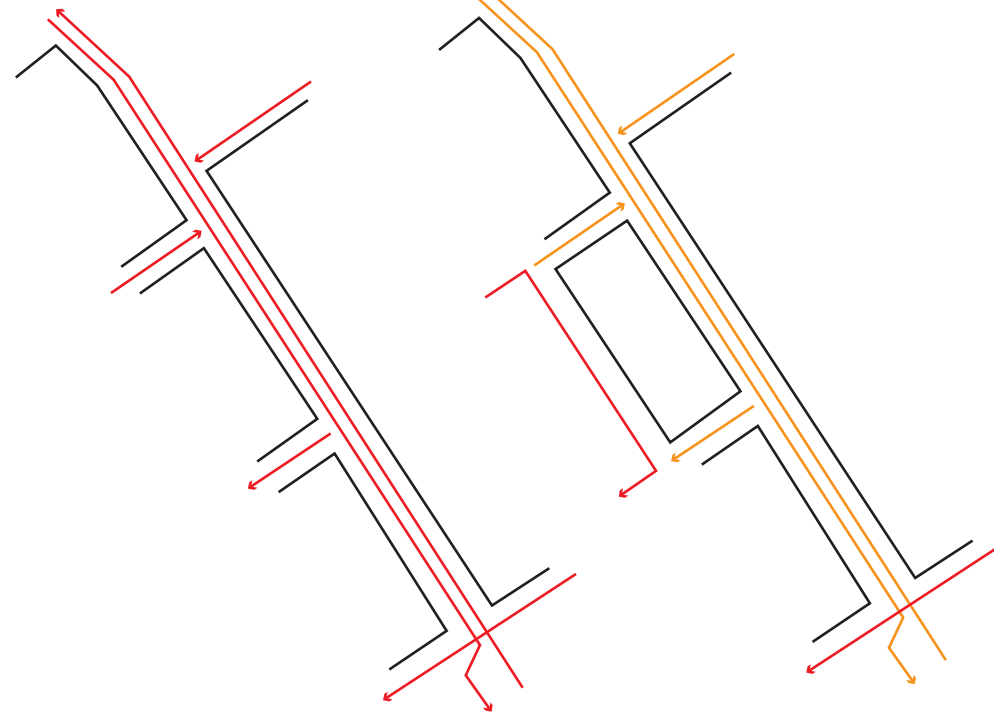
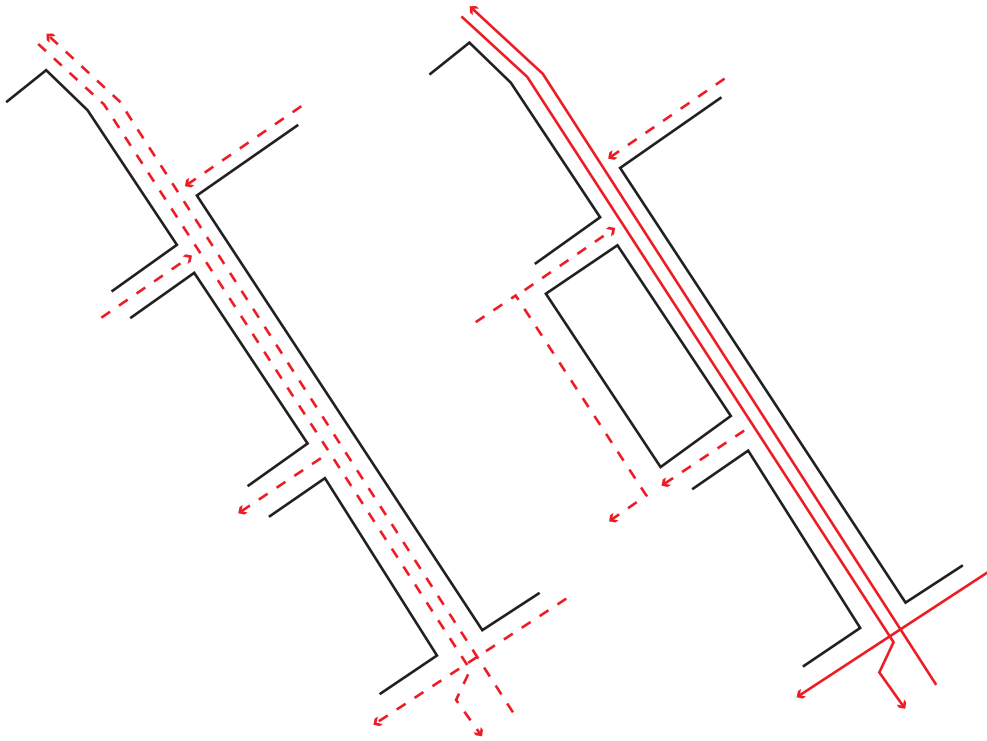


HUIDIGE SITUATIE

STREEFBEELD

HUIDIGE SITUATIE

STREEFBEELD



LEGENDA

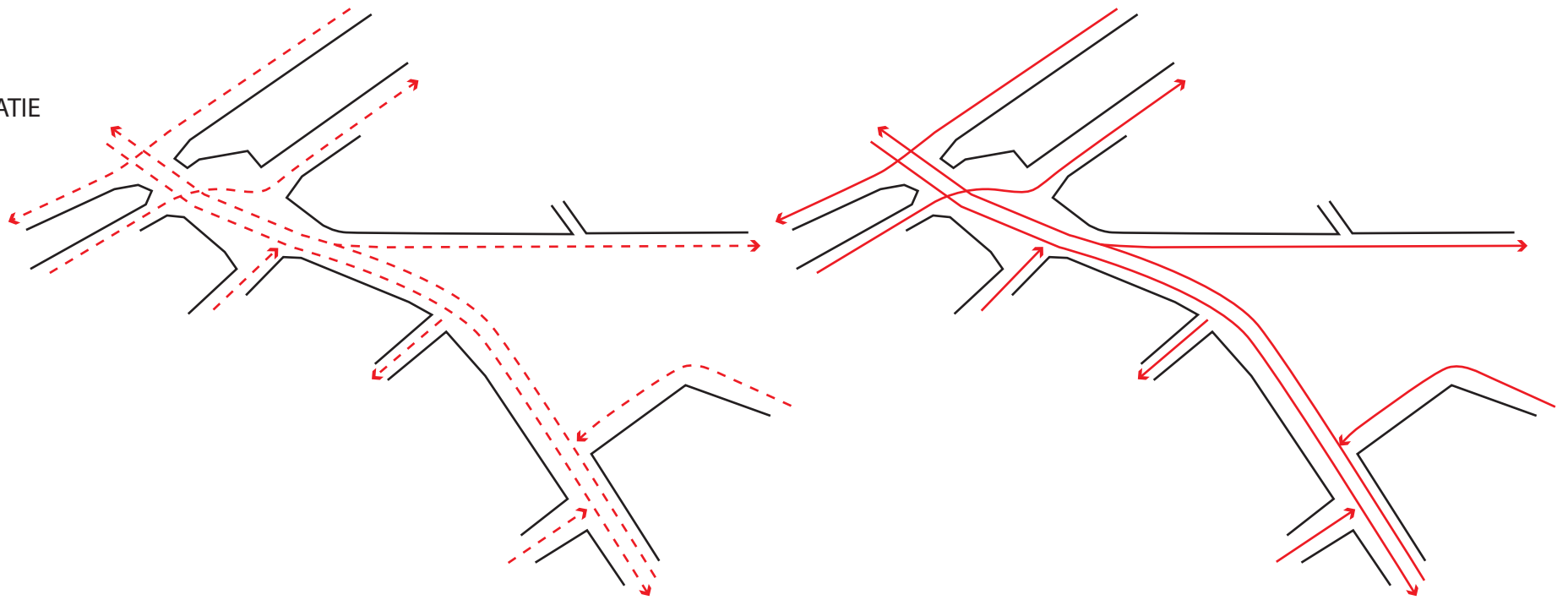
- Bouwblokken
- Route op eigen baan
- - - Route op gedeelde baan (fietsen op autoweg)
- Route alleen tussen 19:00 en 7:00



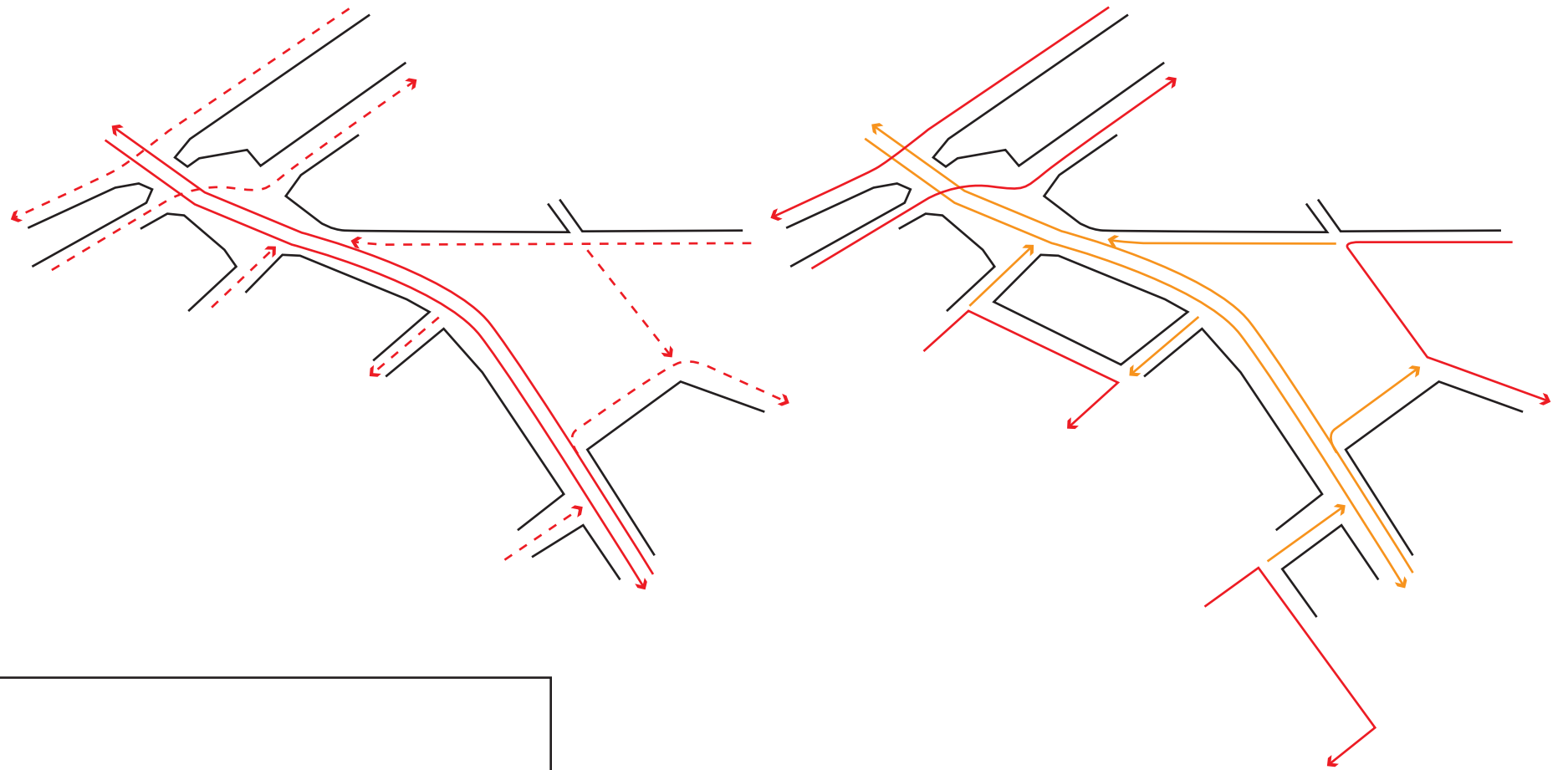




HUIDIGE SITUATIE



STREEFBELD



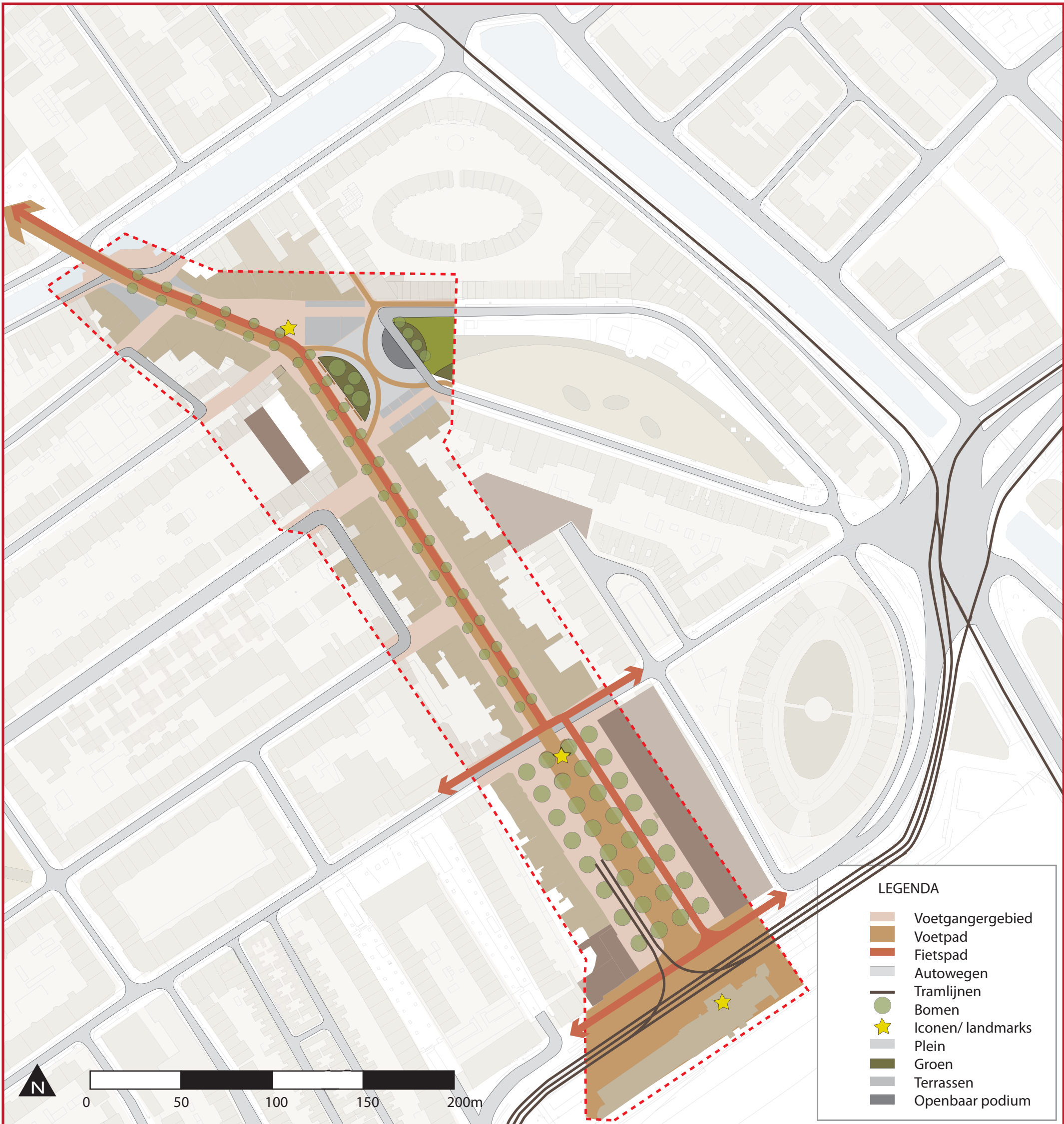
LEGENDA

- Bouwblokken
- Route op eigen baan
- - - Route op gedeelde baan (fietsen op autoweg)
- Route alleen tussen 19:00 en 7:00



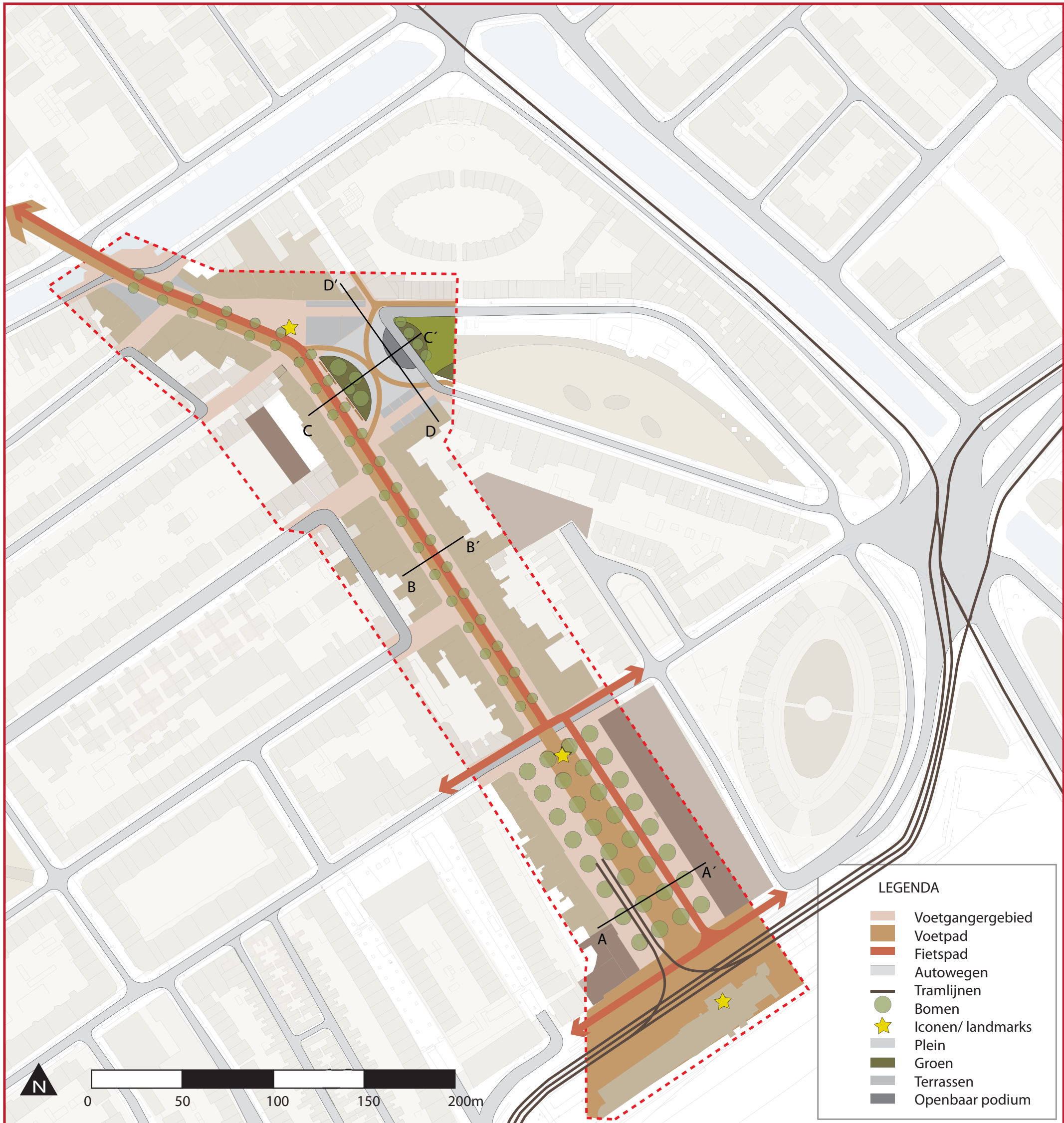


# Strategisch plan



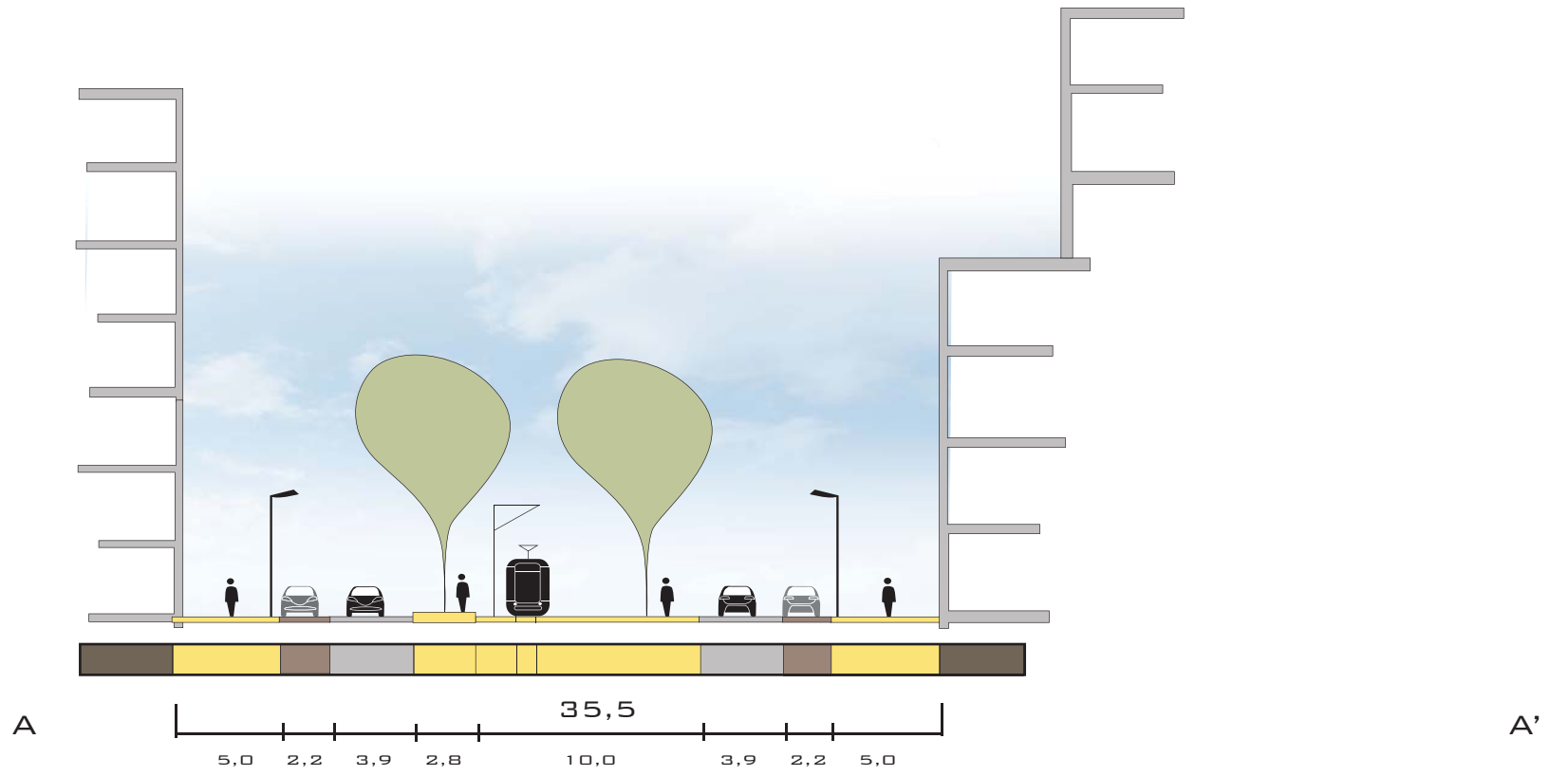


# Strategisch plan: doorsneden A, B, C & D

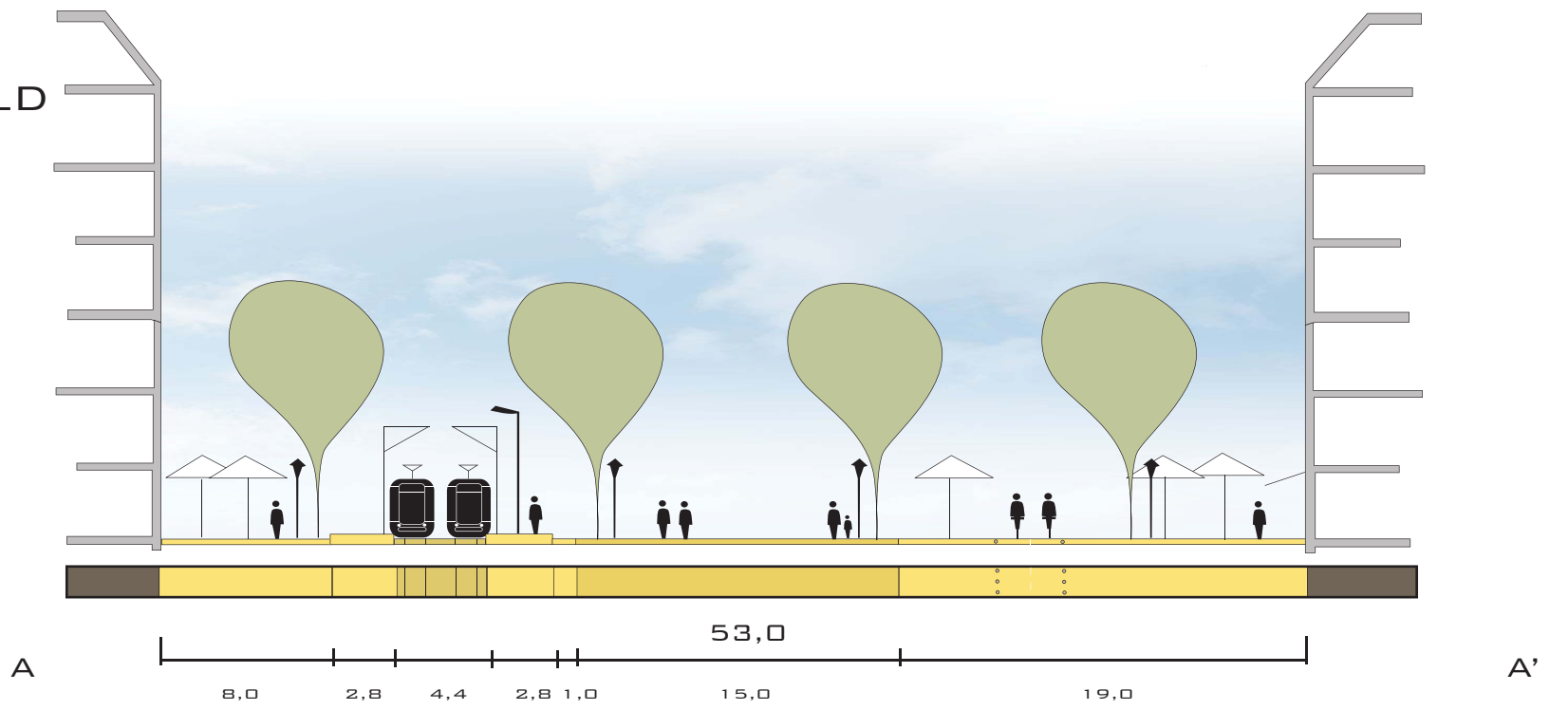


# DOORSNEDEN A EN B

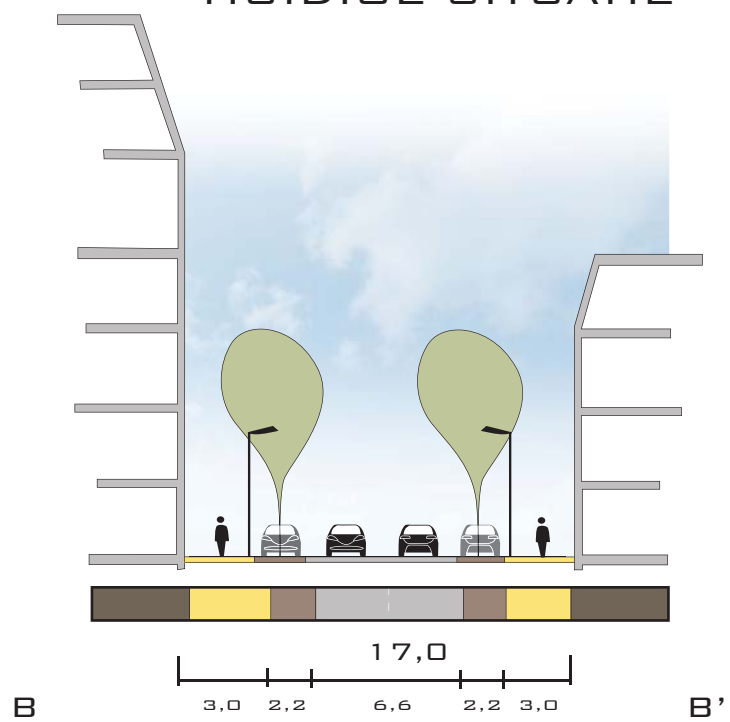
HUIDIGE  
SITUATIE



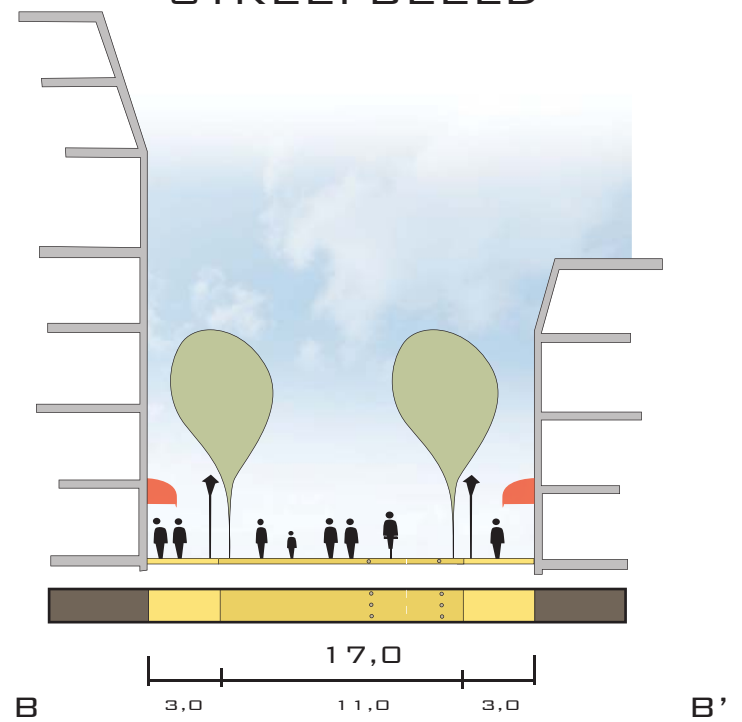
STREEFBEELD



HUIDIGE SITUATIE

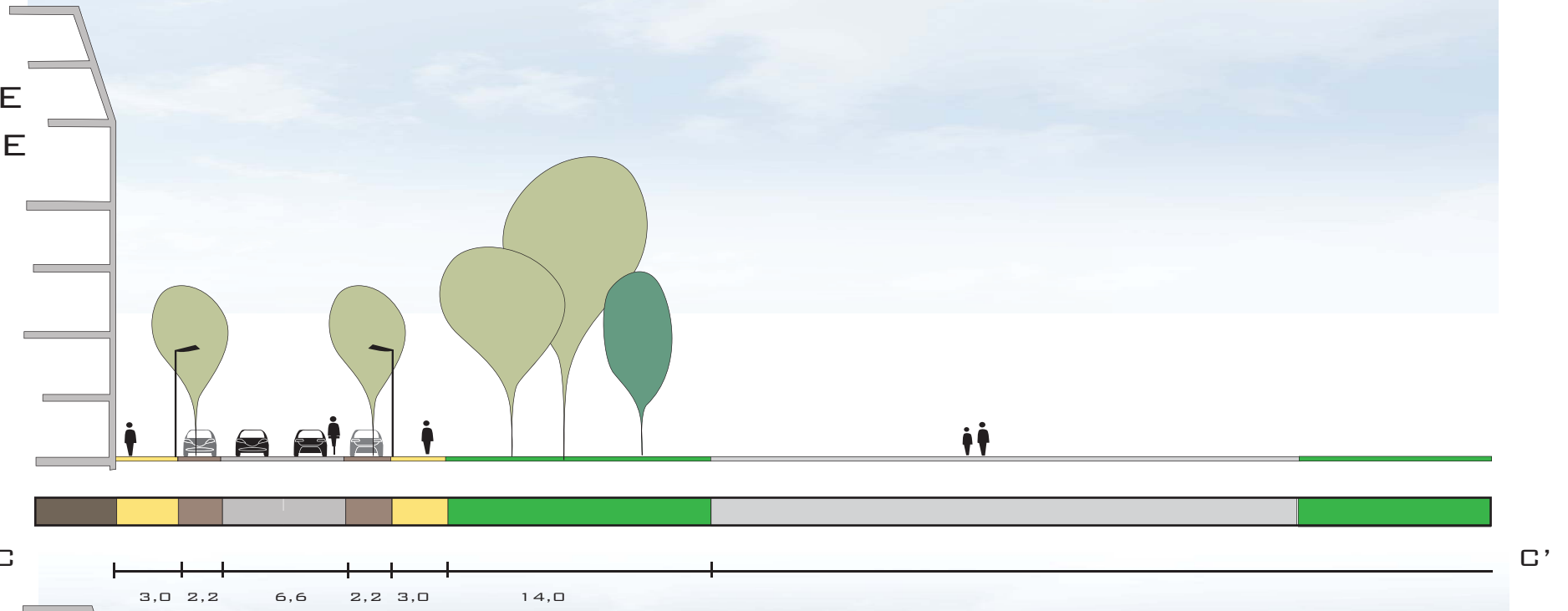


STREEFBEELD

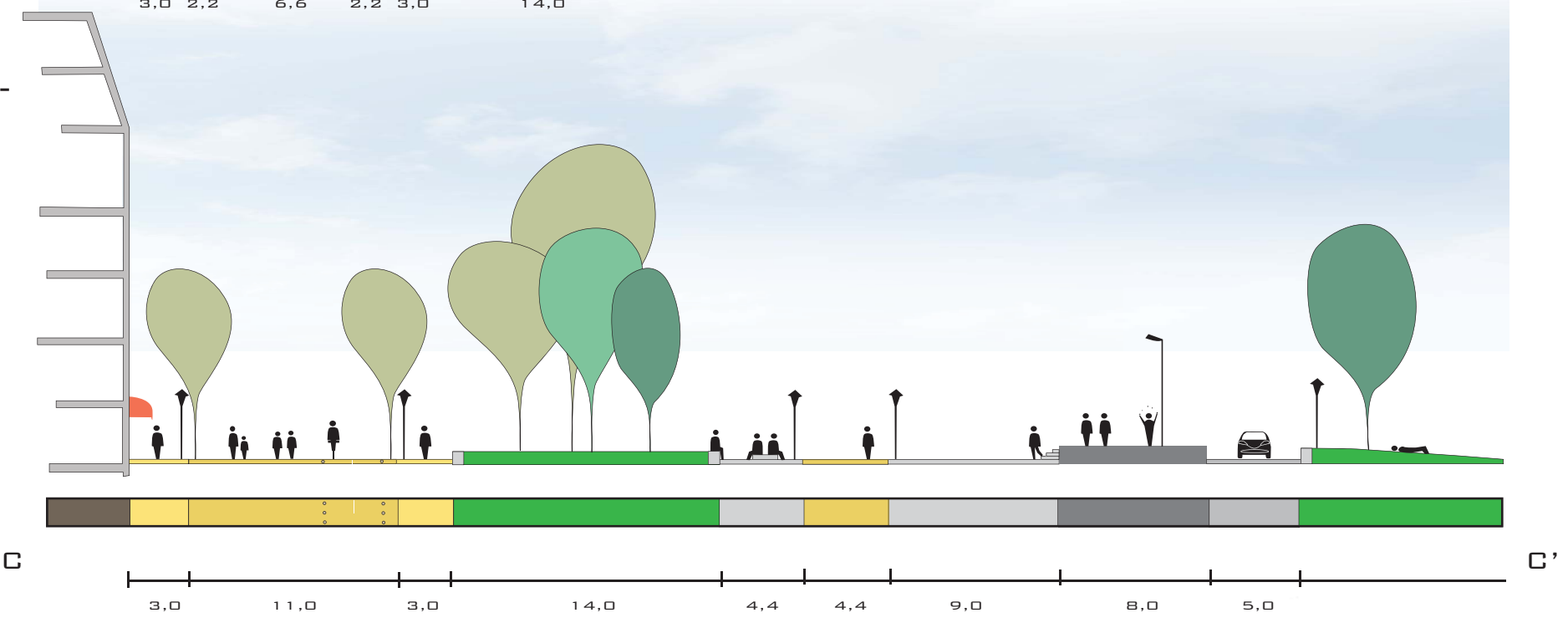


# DOORSNEDEN C EN D

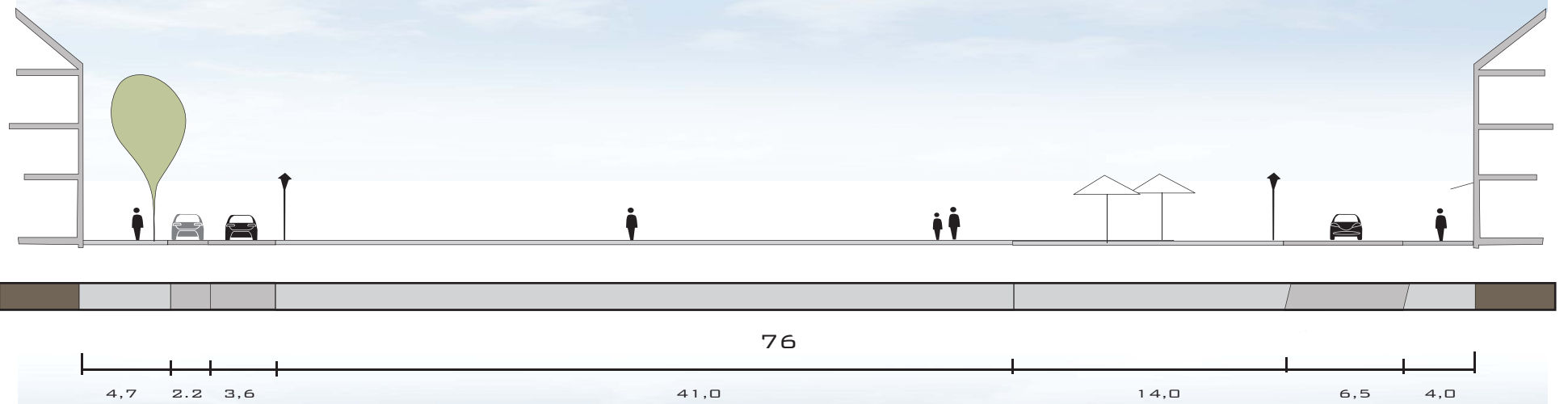
HUIDIGE  
SITUATIE



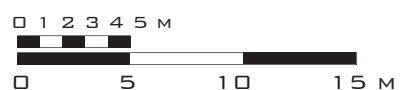
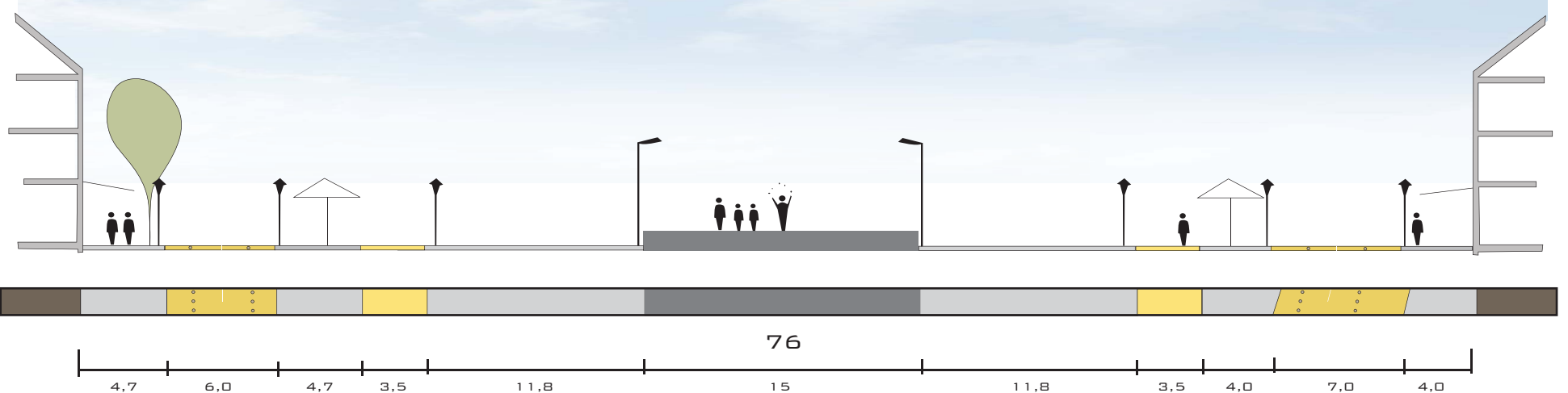
STREEF-  
BEELD



HUIDIGE  
SITUATIE

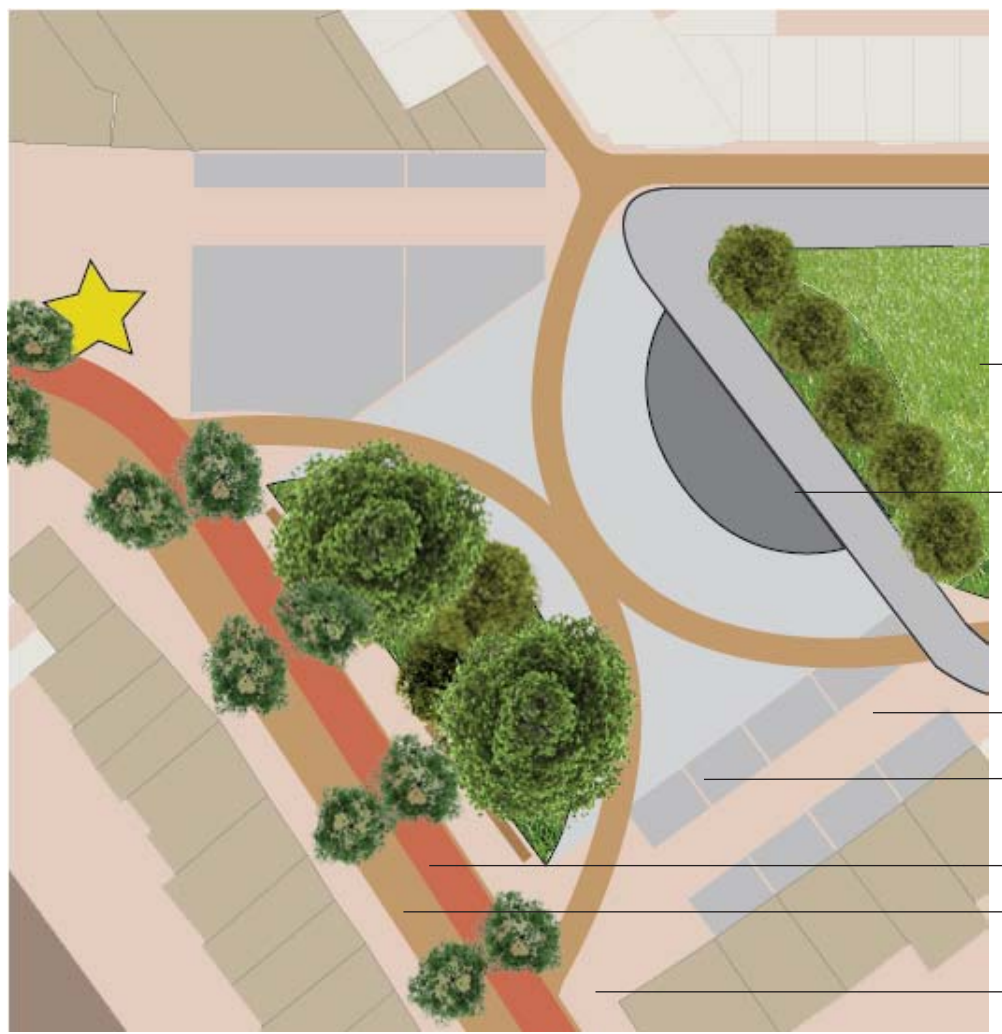
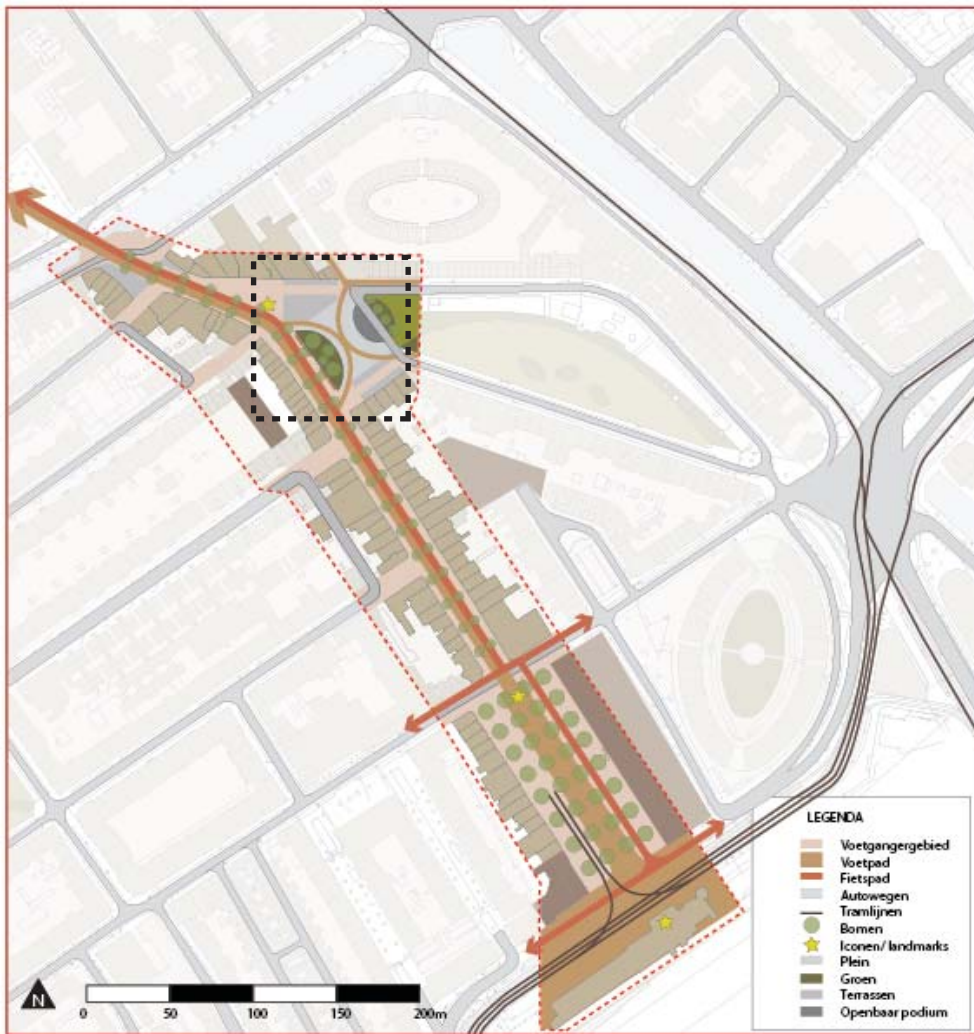


STREEFBEELD





# MATERIALIZERING HUYGENSPLEIN



## SFEERIMPRESSIES EN REFERENTIES OPENBARE RUIMTE



### WANDELGEBIED



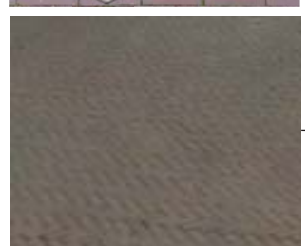
### WANDELGEBIED (07.00-19.00)/ AUTOWEG (19.00-07.00)



### FIETSPAD AANDUIDING



### PLEIN



### TERRAS- AFSCHEIDING



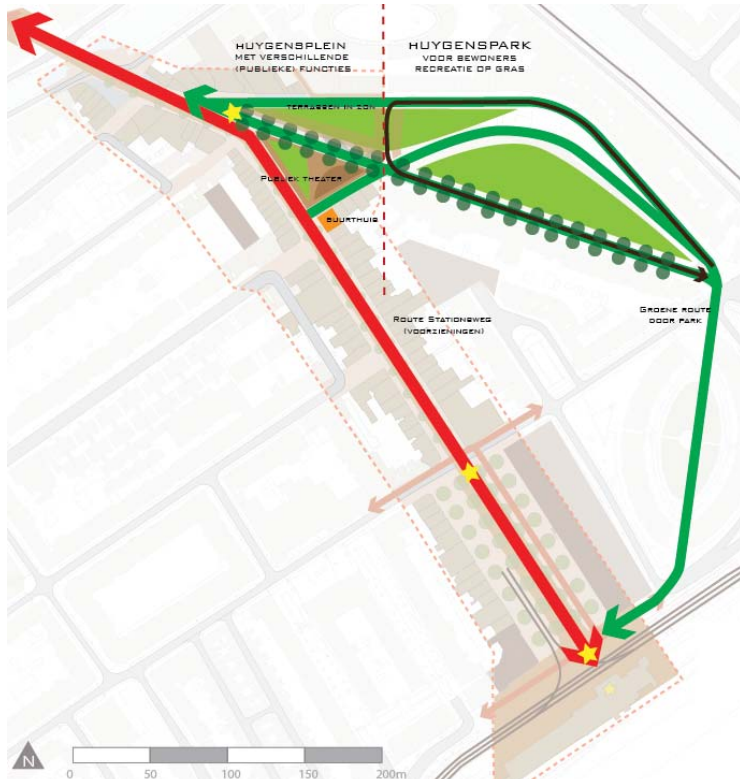
### PODIUM



### GROEN- AFSCHEIDING/ OPENBARE ZITGELEGENHEID

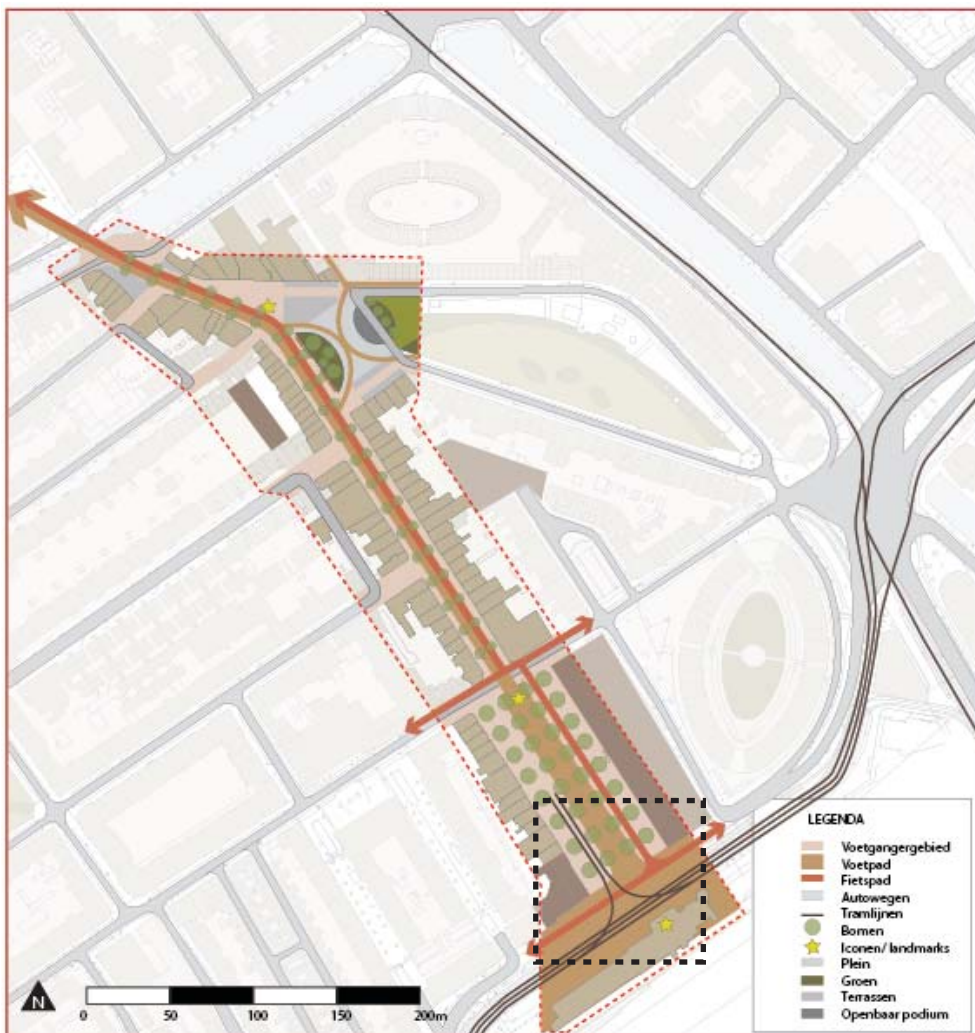


## VARIANT ONTWERP HUYGENSPLEIN





# MATERIALIZERING STATIONSWEG



## SFEERIMPRESSIES EN REFERENTIES OPENBARE RUIMTE



## WANDELGEBIED



## WANDELGEBIED



## FIETSPAD AANDUIDING



## TERRAS-AFSCHEIDING



## SFEERIMPRESSIES EN REFERENTIES (NIEUWBOW) PANDEN



REFERENTIE MOGELIJKE NIEUWBOW OP LOCATIE VOORMALIG BELASTINGKANTOOR: MEIR, ANTWERPEN



REFERENTIE HISTORISERENDE NIEUWBOW: MARKT & NEERSTRAAT, ROERMOND





## Gedetailleerde uitwerking strategisch project 'wonen boven winkels'

Om 'wonen boven winkels' mogelijk te maken, dient te worden gekeken naar de toegang naar de bovenliggende etage(s). In oude(re) panden is vaak een gezamenlijke entree aanwezig voor zowel de begane grond als voor de bovenliggende etage(s) en ontbreekt dus een *separate* entree voor 'boven'. Nu veel ondernemers niet mee zelf boven hun winkel wonen, leidt dit vaak tot onbenutte ruimte (leegstand) boven winkels.

In de uitwerking van dit strategische project is een oplossing bedacht voor dit 'toegankelijkheidsprobleem'. Deze oplossing is niet gevonden aan de voorzijde, maar aan de achterzijde van de panden. Door hier ontsluitingen op 'niveauhoogte' van de bovenliggende etage(s) te realiseren middels 'galerijportalen', zal het straatbeeld van de plinten (aan de voorzijde in de Stationsweg) niet drastisch veranderen, omdat er niet extra deuren in de gevelstructuren hoeven te worden gemaakt.

Wanneer er een nieuwbouwblok tegenover de achterzijde van de westelijke bebouwing aan de Stationsweg wordt geplaatst, kan hiertussen een patio of binnentuin worden gecreëerd, van waaruit alle woningen rondom deze patio/binnentuin te bereiken zijn via de genoemde galerijportalen. Deze worden ook toegepast bij de nieuwbouw, zodat op de begane grond daarvan een parkeergarage kan worden gerealiseerd, die tevens kan worden gebruikt ontsluitingsmogelijkheid voor de achterzijde van de winkels aan de Stationsweg. Vanuit deze parkeergarage kan de Van Hogendorpstraat worden bereikt.

De binnentuin/patio ligt op het niveau van de eerste etage en fungeert als ontmoetingsplek voor de bewoners. Via twee sluitpunten kunnen de bovenliggende etages vanaf de parkeergarage worden bereikt. Omdat de panden aan de Stationsweg allemaal verschillende verdiepingshoogten hebben, zijn deze woningen middels 'bruggetjes' vanaf de galerij bereikbaar. Tussen de bruggetjes door kan natuurlijk daglicht de parkeergarage bereiken, wat het veiligheidsgevoel ten goede komt. Ook in de binnentuin/patio zelf worden 'gaten' gecreëerd, die zorgen voor direct daglicht in de parkeergarage.

De oppervlakte van de studentenappartementen in het nieuwbouwblok is 20 vierkante meter. Twee of meer van deze appartementen kunnen ook worden samengevoegd tot een 'starters'-appartement. Door standaardmaten te hanteren, kan er relatief goedkoop gebouwd worden en kan er relatief eenvoudig worden ingespeeld op zowel de huidige als een eventueel veranderende vraag naar woonruimte.

Begane grond



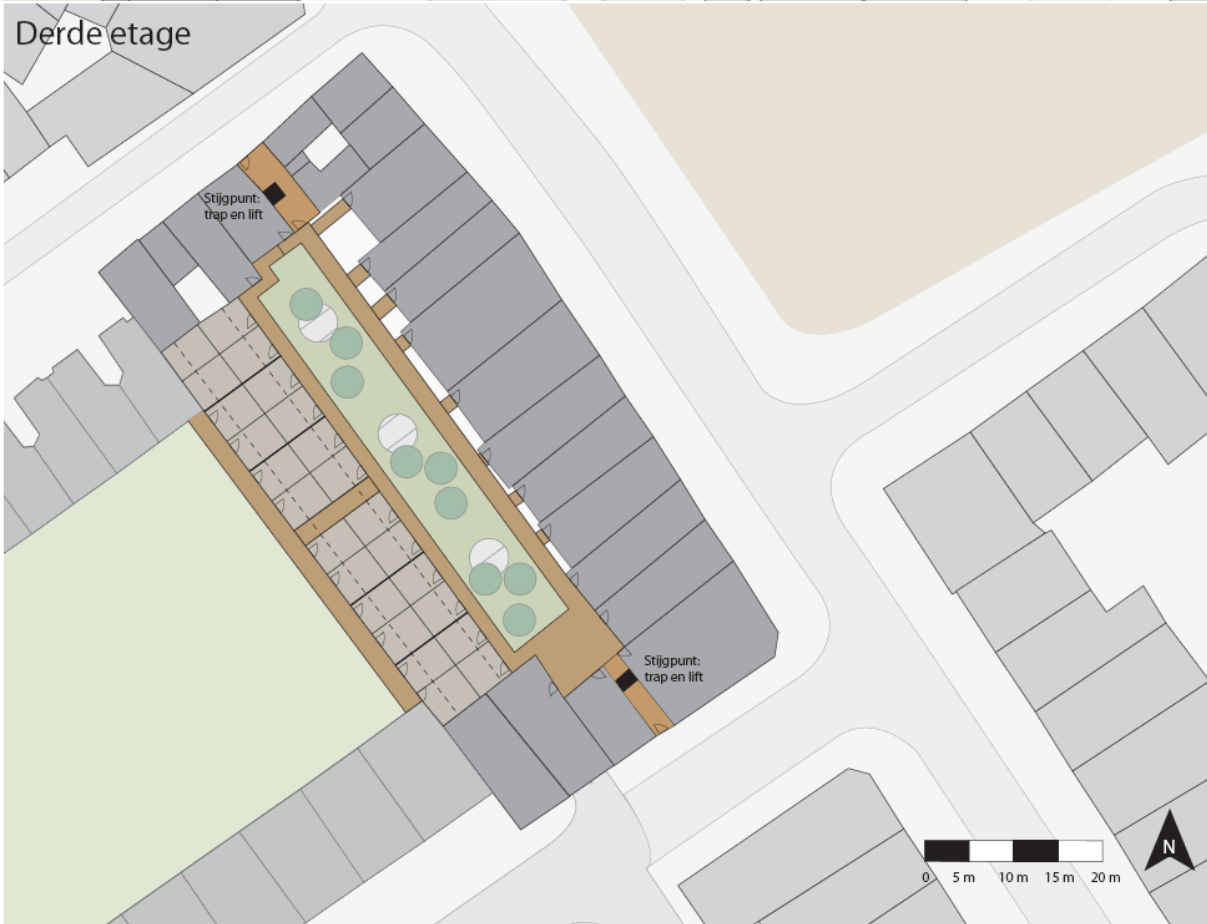
Eerste etage



Tweede etage

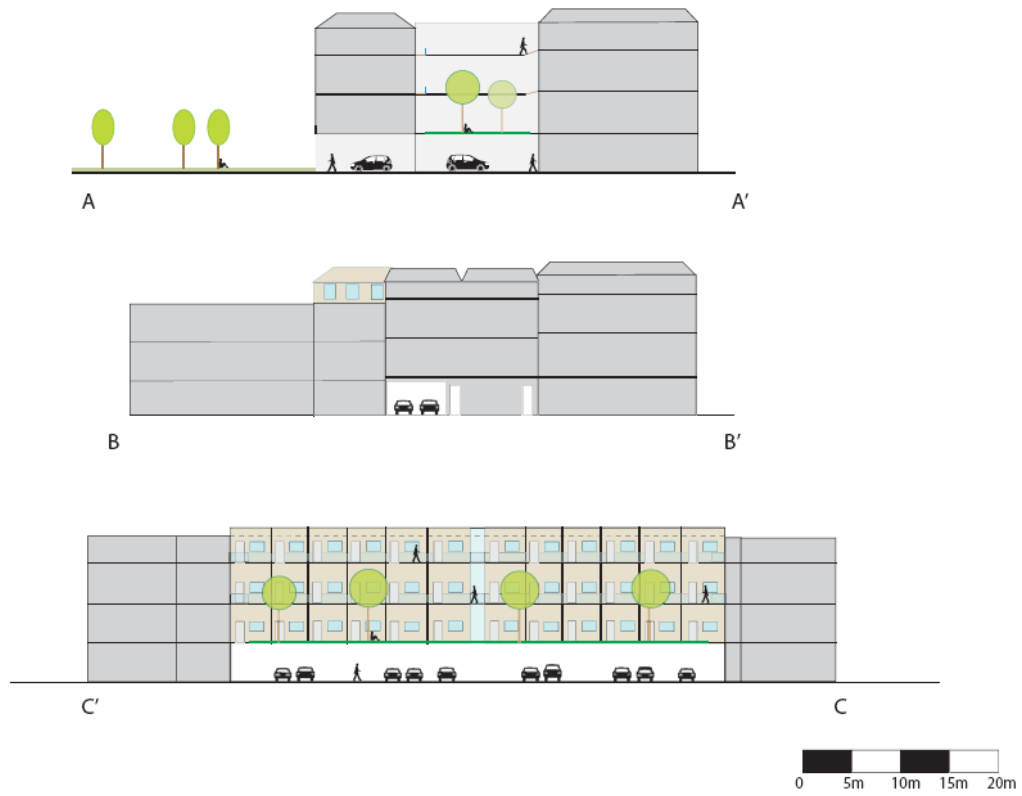


Derde etage





### Doorsneden

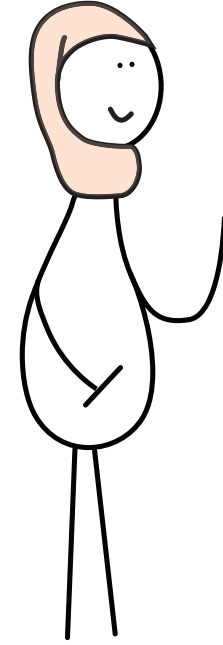
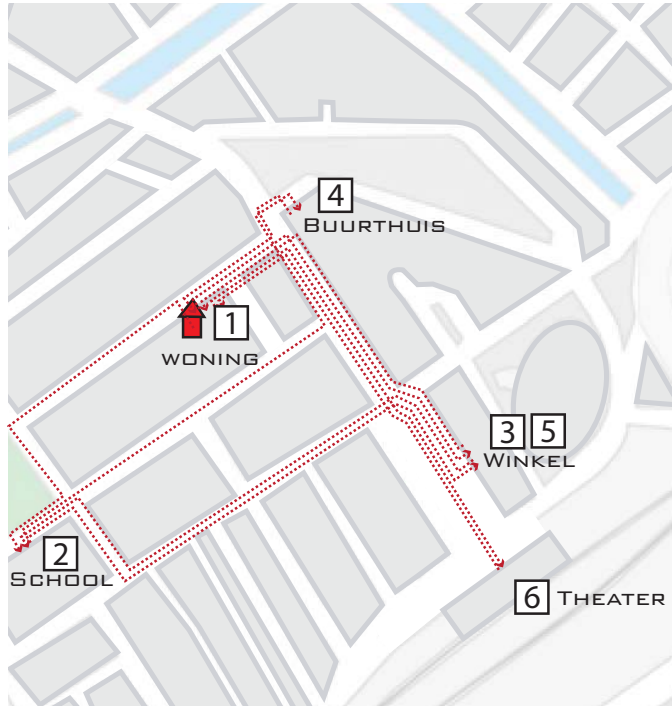


## FASE 4. Evaluatiefase

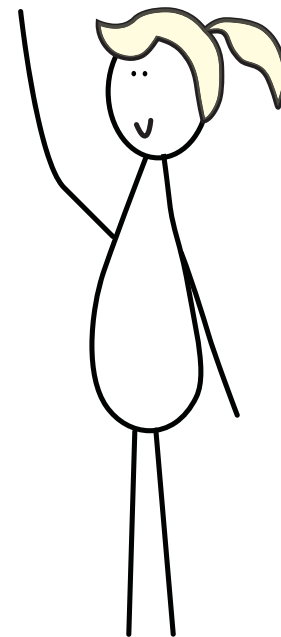
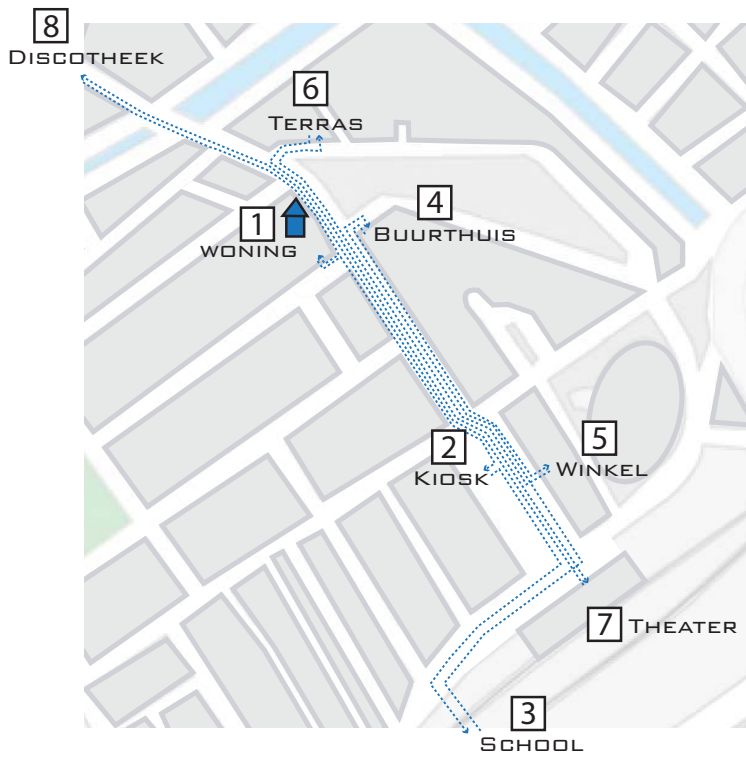
### Stap 6. Aantonen gebruikswaarde

In de laatste fase van de cyclus is geëvalueerd of het gewenste resultaat - de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg en Stationsbuurt - is behaald. Hierbij is bekeken in hoeverre het ontwerp voldoet aan de geformuleerde doelstellingen en ontwerprichtlijnen. Middels een *stripverhaal* is hiervan op een fictieve manier een visualisering gegeven, waarin niet alleen de eigen rol van de verschillende gebruikersgroepen is weergegeven, maar ook de interactie tussen deze groepen.

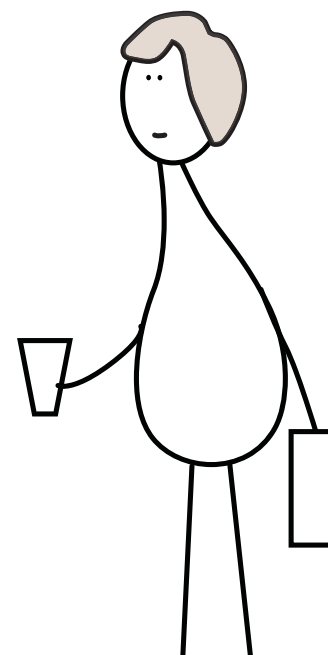
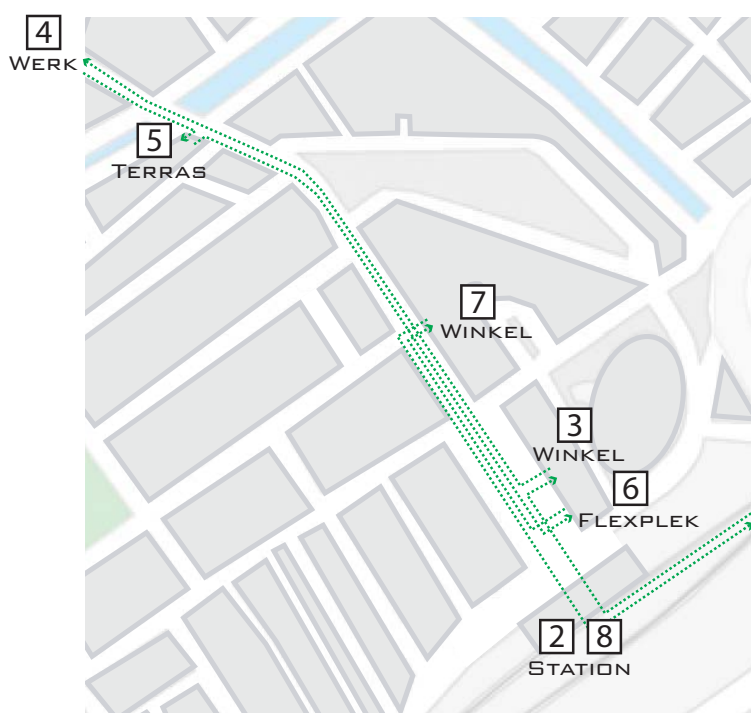
# EEN DAG UIT HET LEVEN VAN....



BUURTBEWONSTER AMIRA



STUDENTE LISA



PASSANT BRAM

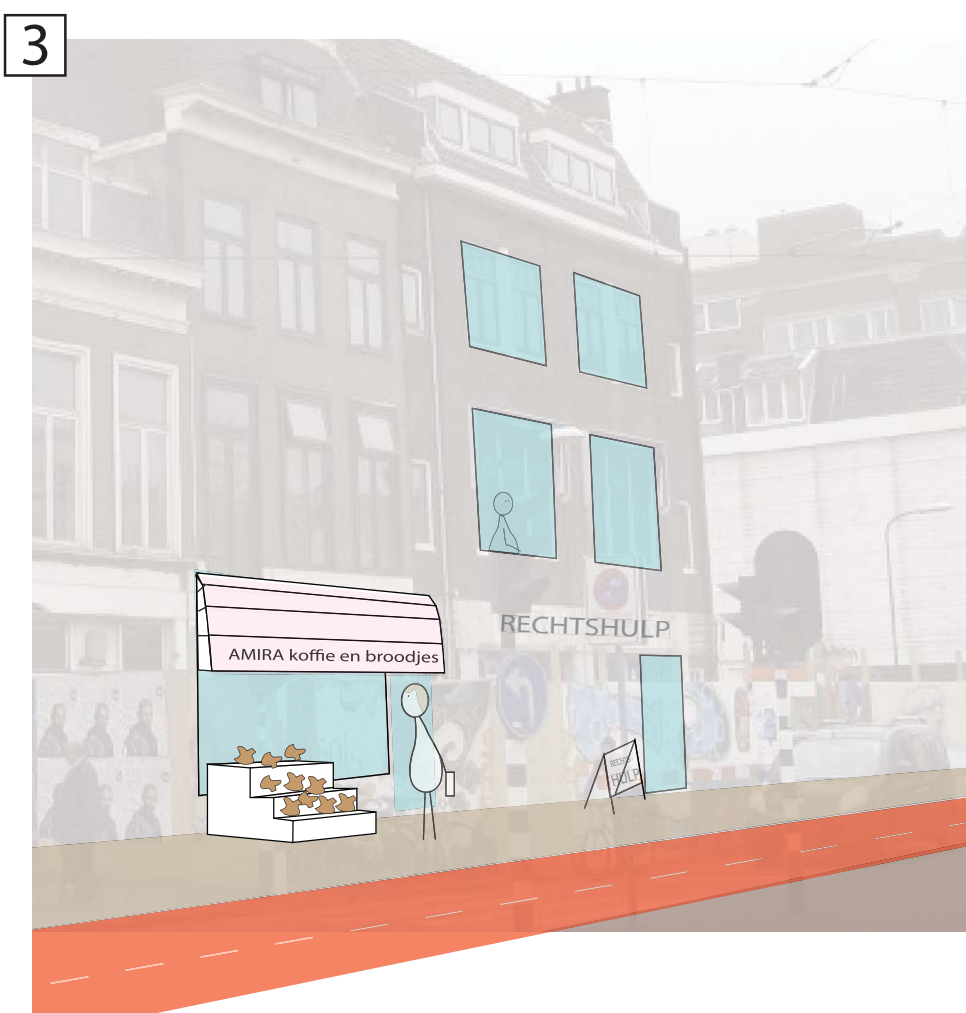
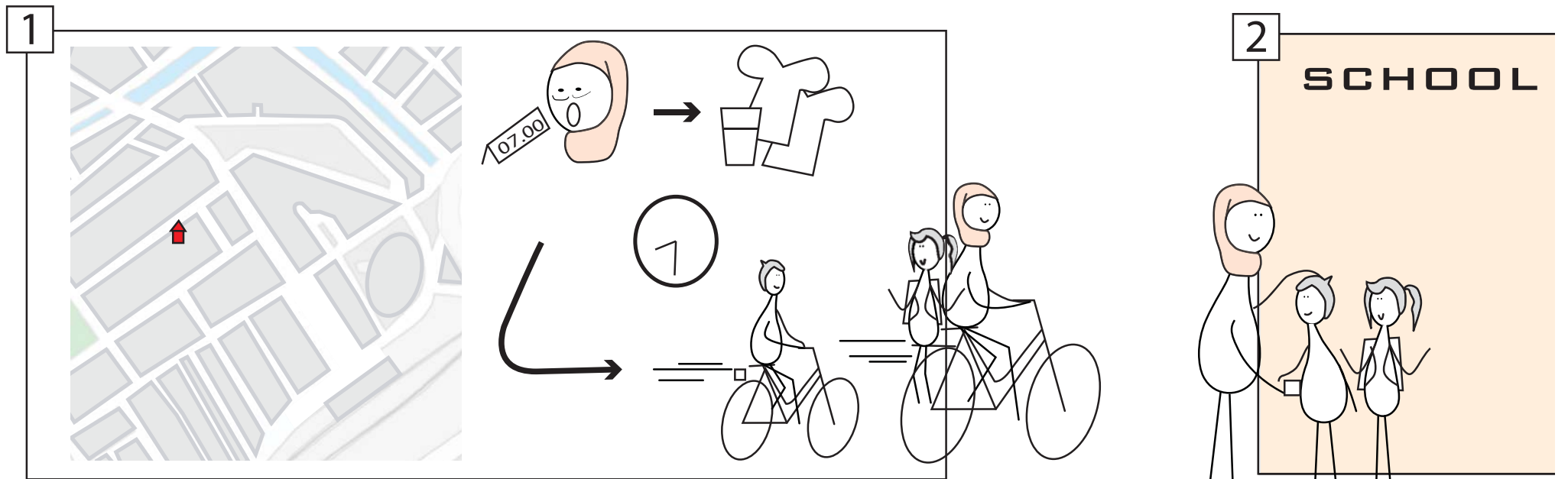
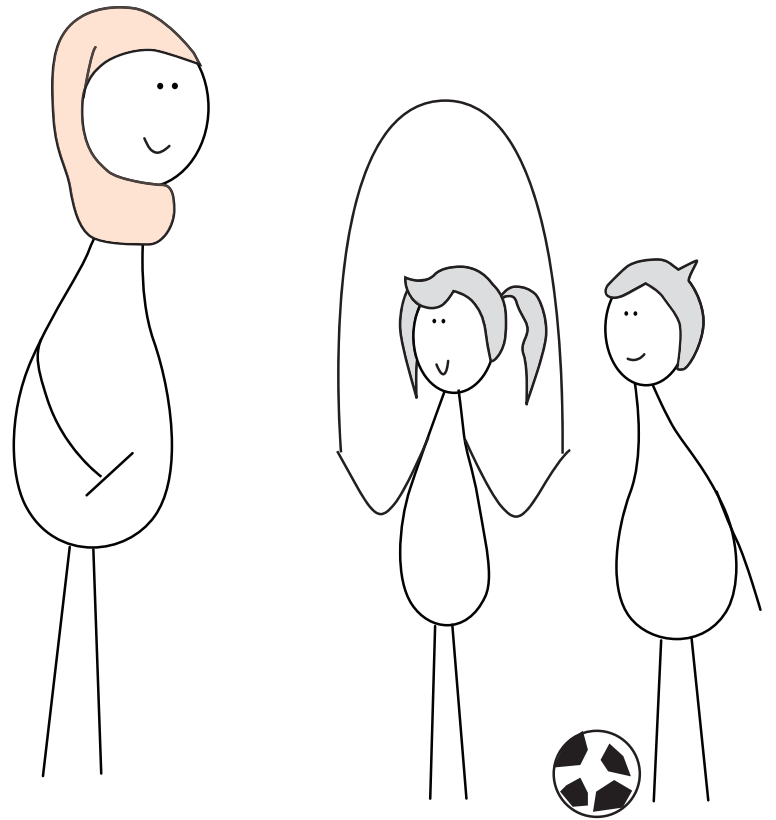


# EEN DAG UIT HET LEVEN VAN... BUURTBEWOONSTER AMIRA

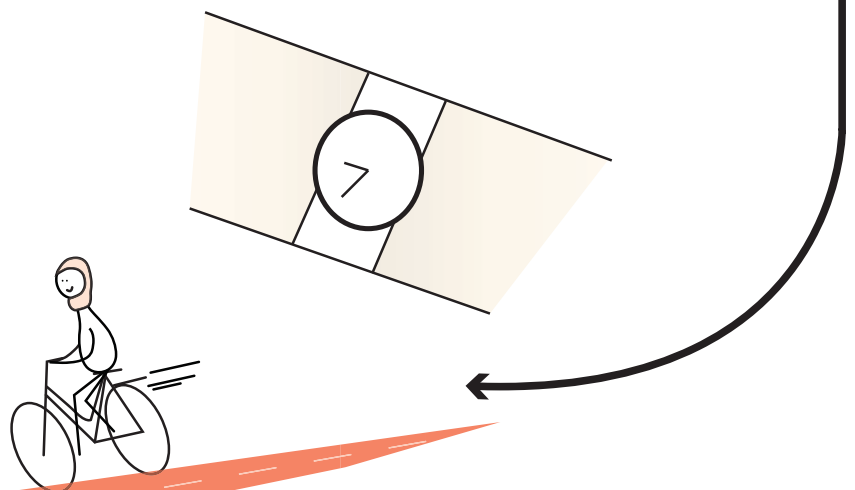


- AMIRA MUSTAFA (33)
- MOEDER VAN TWEE KINDEREN: MOOS (7) EN LUNA (5)
- GETROUWD MET HUSSEF (40)
- ZELFSTANDIG ONDERNEMER: KOFFIE- EN BROODJESWINKEL

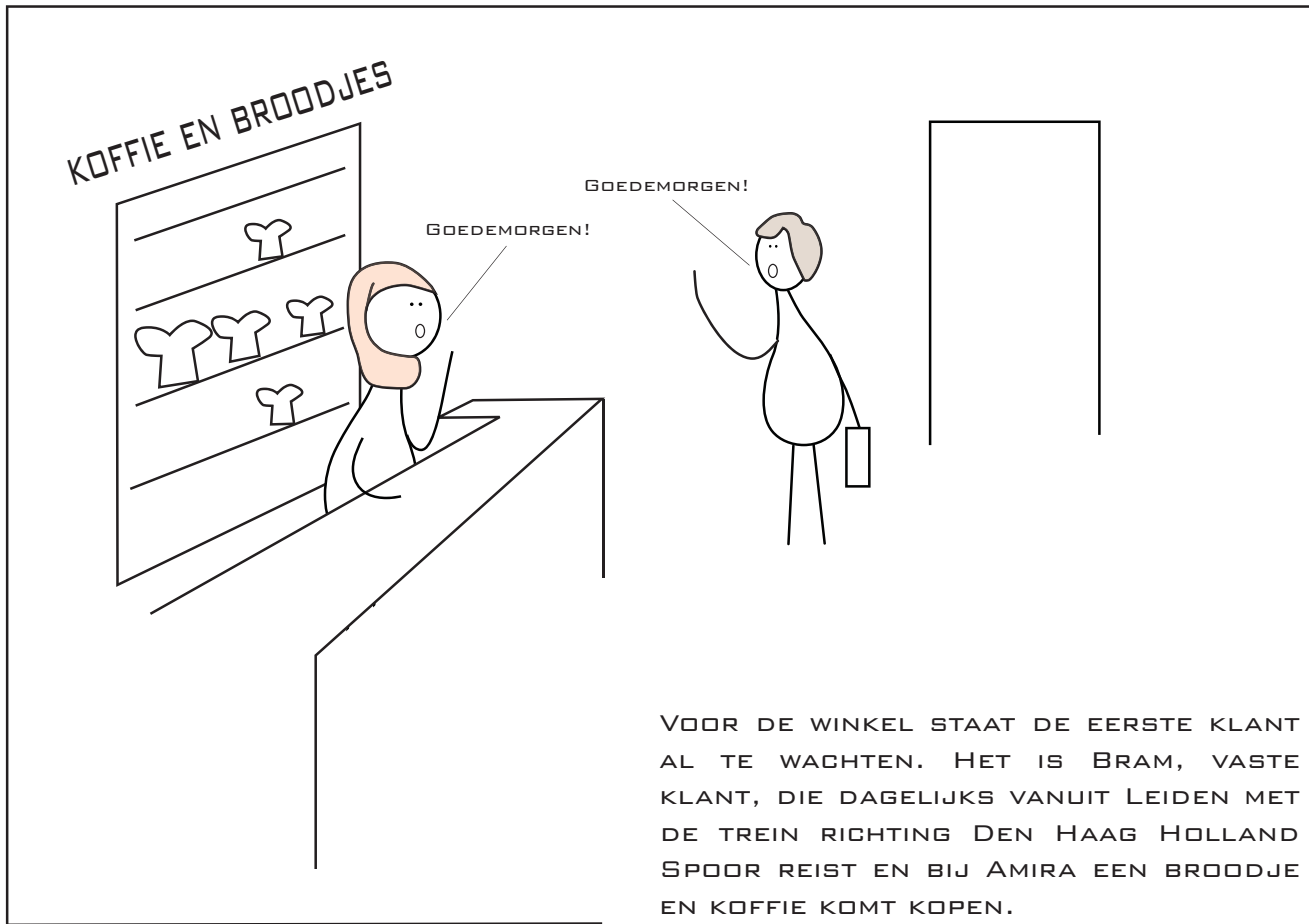
AMIRA WOONT AL VELE JAREN IN DE STATIONSBUURT. ZE WERKT PARTIME IN DE WINKEL WAARVAN ZIJ EN HAAR MAN EIGENAAR ZIJN. AMIRA IS DAARNAAST ERG ONDERNEMEND, ZE VOLGT EEN COMPUTERCURSUS EN SPEELT TONEEL IN BIJ DE TONEELVERENIGING VAN DE STATIONSBUURT. DAARNAAST ZET ZIJ ZICH IN VOOR DE BUURTVERENIGING.



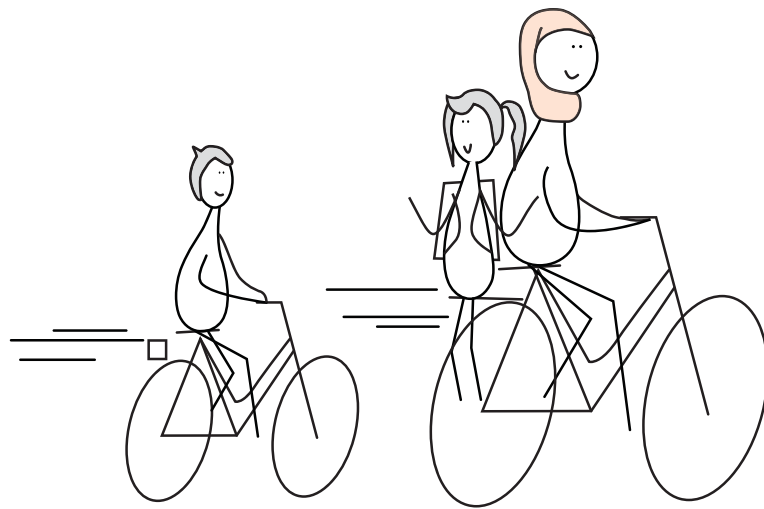
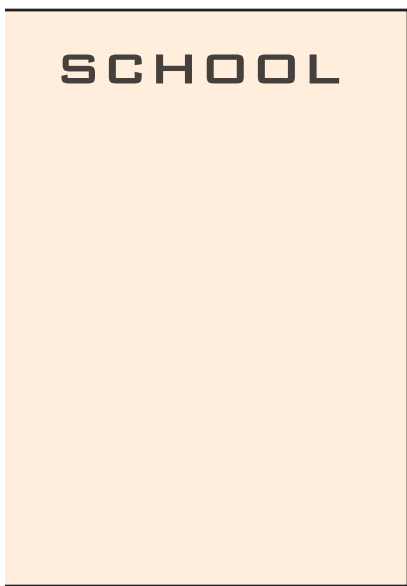
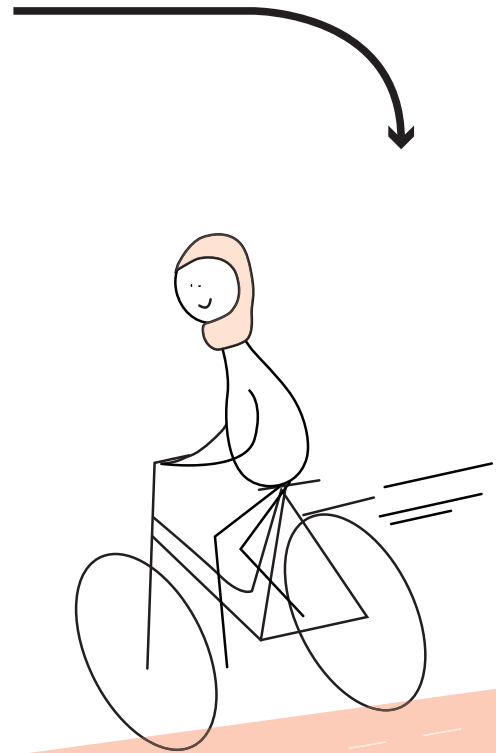
NADAT AMIRA HAAR KINDEREN NAAR DE BASISCHOOL HEEFT GEBRACHT, FIETST ZIJ DOOR NAAR DE KOFFIE- EN BROODJES WINKEL AAN DE STATIONSWEG DIE ZIJ EN HAAR MAN RUNNEN.







VOOR DE WINKEL STAAT DE EERSTE KLANT AL TE WACHTEN. HET IS BRAM, VASTE KLANT, DIE DAGELIJKS VANUIT LEIDEN MET DE TREIN RICHTING DEN HAAG HOLLAND SPOOR REIST EN BIJ AMIRA EEN BROODJE EN KOFFIE KOMT KOPEN.

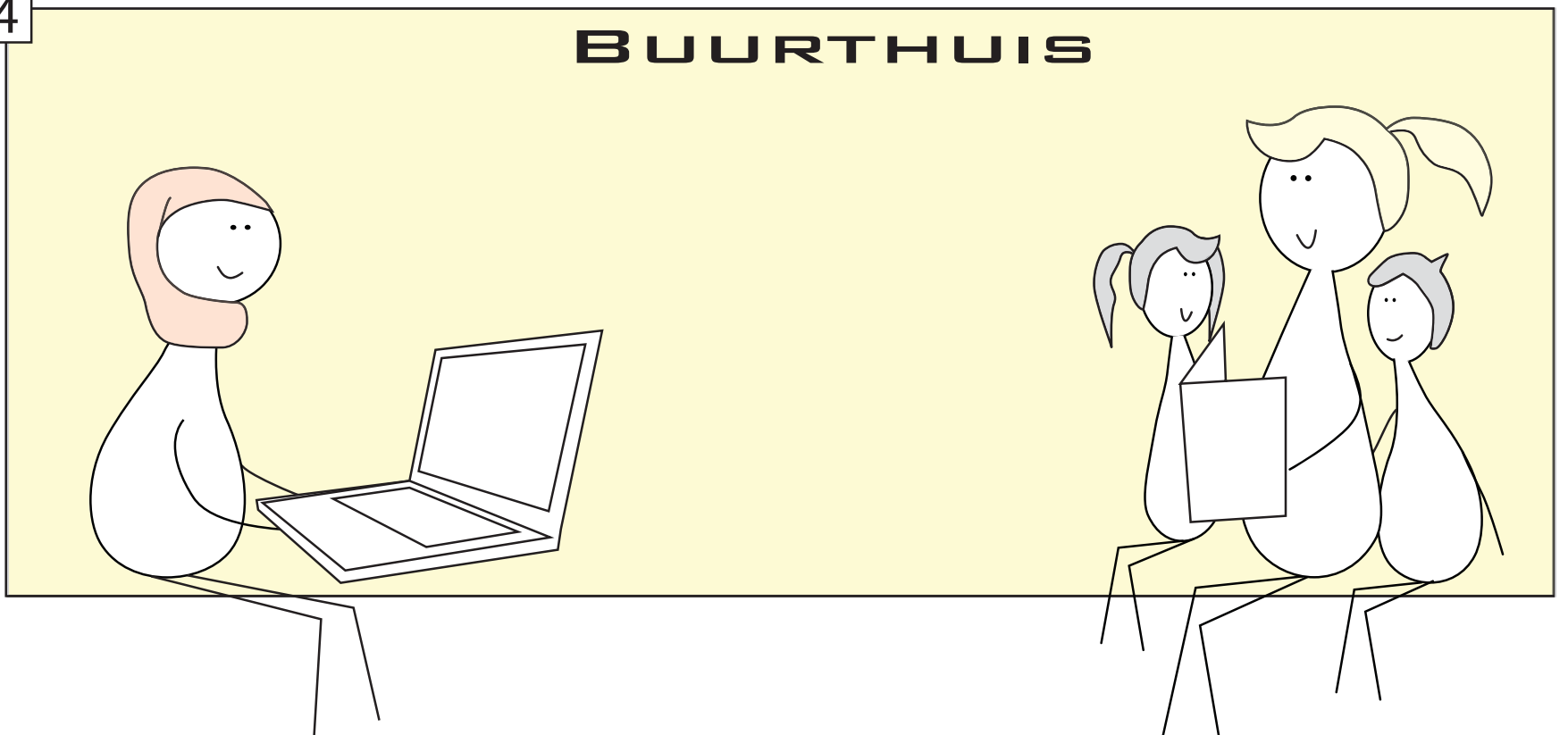


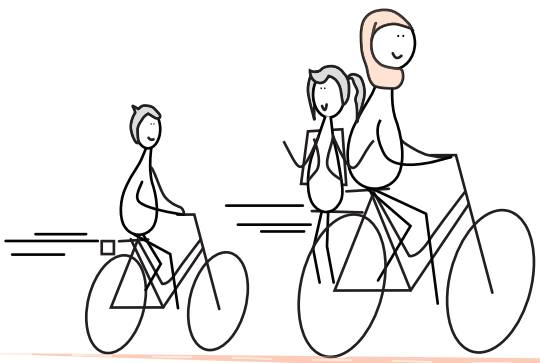
VAN 08:30 TOT 15:30 WERKT AMIRA IN HAAR WINKEL. VERVOLGENS HAALT ZE HAAR KINDEREN OP VAN SCHOOL EN FIETSEN ZIJ SAMEN IN DE RICHTING VAN HET BUURTHUIS. DAAR VOLGT AMIRA EEN COMPUTERCURSUS, GEGEVEN DOOR EEN IGT-STUDENT DIE EEN STAGE LOOPT IN HET BUURTHUIS.

MOOS EN LUNA WORDEN ONDERTUSSEN VOORGELEZEN DOOR LISA, EEN STUDENT MANAGEMENT, ECONOMIE EN RECHT. LISA KRIJGT KORTING OP DE HUURPRIJS VAN HAAR STUDENTENKAMER IN RUIL VOOR EEN AANTAL UUR VOORLEZEN IN HET BUURTHUIS.

4

## BUURTHUIS

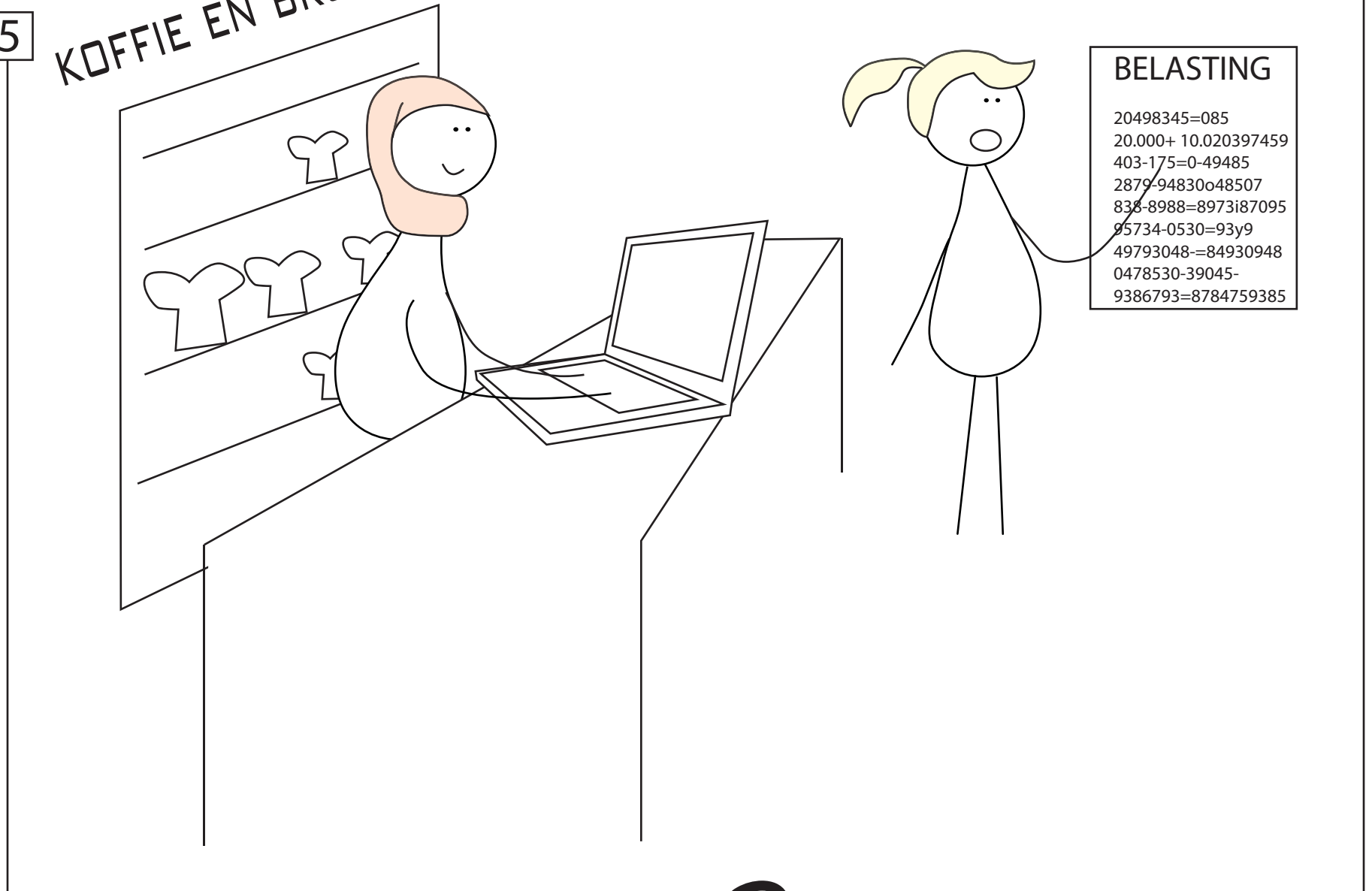




NA AFLOOP VAN DE COMPUTERCURSUS EN HET VOORLEESUURTJE FIETSEN AMIRA, MOOS EN LUNA NAAR HUIS. AMIRA KEERT VOOR EEN UURTJE TERUG NAAR HAAR WINKEL, WAAR ZIJ VAN STUDENTE LISA HULP KRIJGT BIJ HET DOEN VAN HAAR BELASTING AANGIFTE VOOR DE WINKEL.

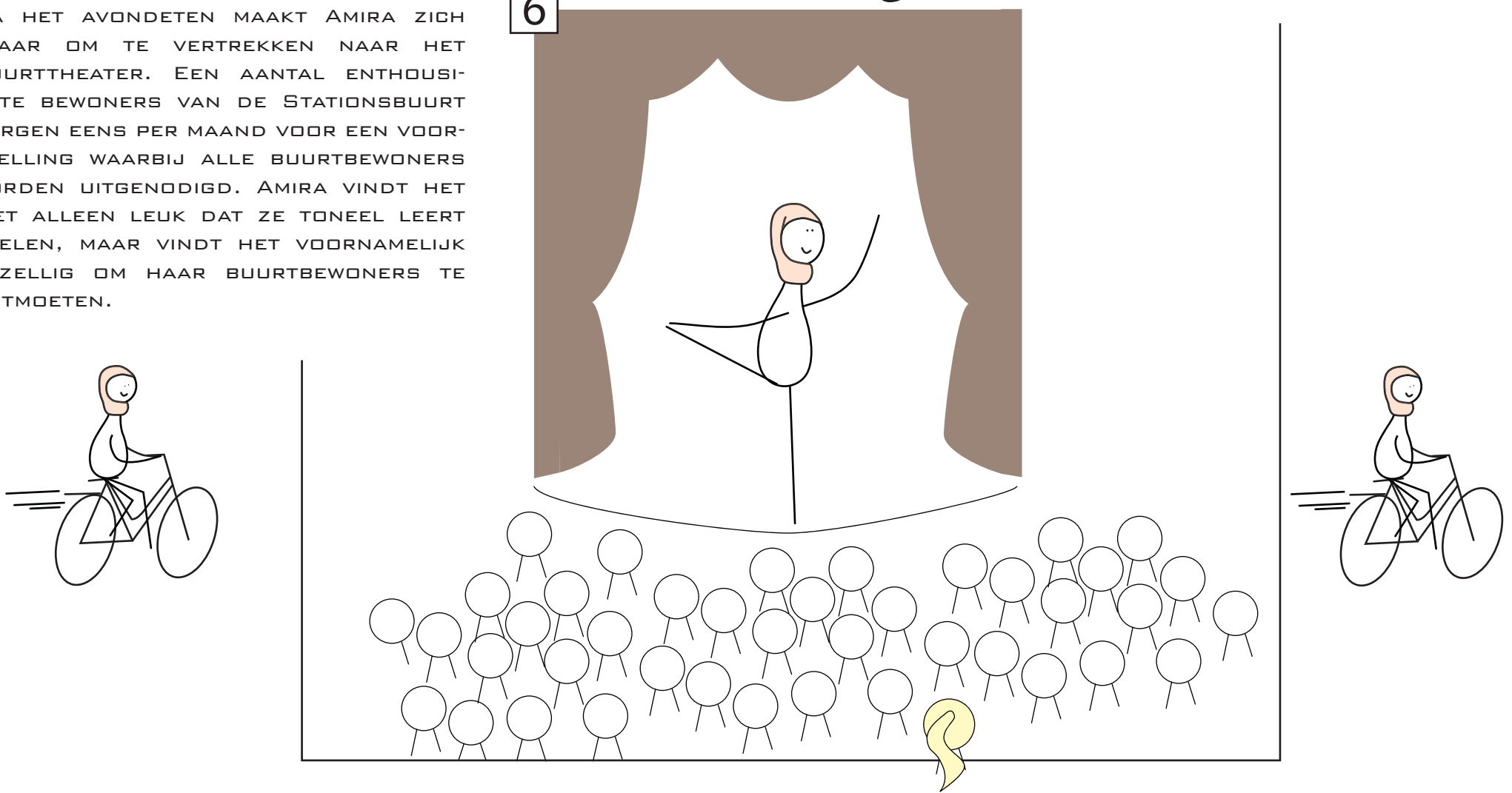


## 5 KOFFIE EN BROODJES



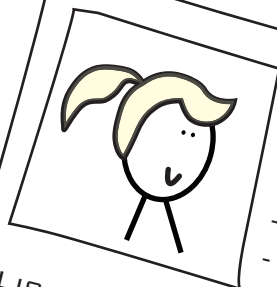
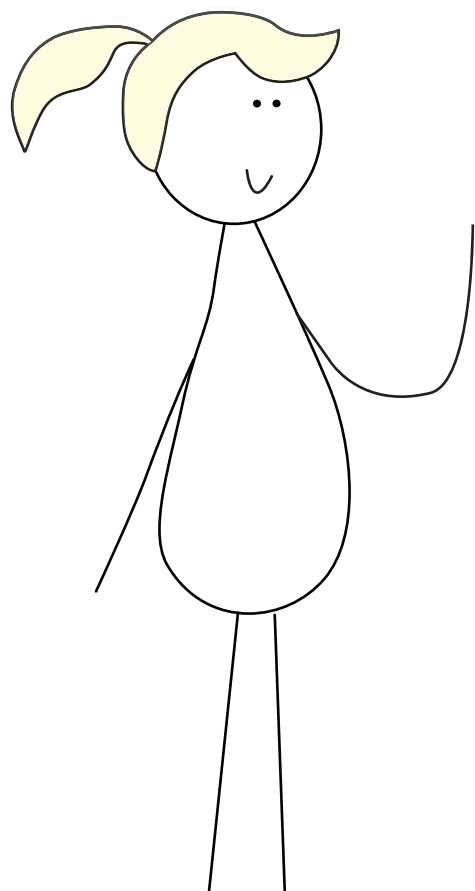
NA HET AVONDETEN MAAKT AMIRA ZICH KLAAR OM TE VERTREKKEN NAAR HET BUURTTHEATER. EEN AANTAL ENTHOUSIASTE BEWONERS VAN DE STATIONSBUURT ZORGEN EENS PER MAAND VOOR EEN VOORSTELLING WAARBIJ ALLE BUURTBEWONERS WORDEN UITGENODIGD. AMIRA VINDT HET NIET ALLEEN LEUK DAT ZE TONEEL LEERT SPELEN, MAAR VINDT HET VOORNAMELIJK GEZELLIG OM HAAR BUURTBEWONERS TE ONTMOETEN.

## 6



# EEN DAG UIT HET LEVEN VAN...

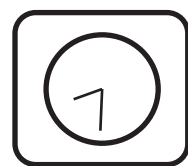
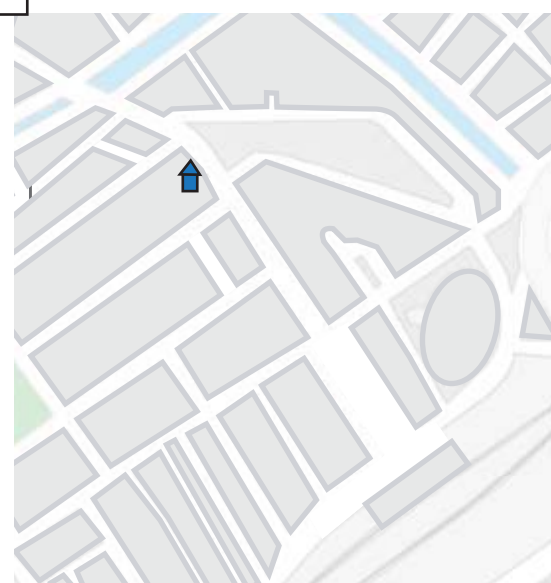
## STUDENTE LISA



- LISA SCHUITEMA (21)
- SINGLE
- STUDENT MANAGEMENT, ECONOMIE & RECHT
- VOORLEESSERVICE
- GEEFT HULP BIJ BELASTINGAANGIFTE

LISA WOONT SINDS 2,5 JAAR IN DE STATIONSBUURT. ZE HEEFT EEN KAMER BOVEN EEN WINKEL AAN DE STATIONSWEG. HIER IS ZIJ ERG BLIJ MEE WANT AAN DE STATIONSWEG ZIJN DE MEESTE VOORZIENINGEN VAN DE BUURT GEVESTIGD EN DE STRAAT IS DAARMEE DE MEEST BRUISENDE STRAAT VAN DE WIJK. LISA WOONT OP FIETSAFSTAND VAN DE HAAGSE HOGESCHOOL, WAAR ZE STUDEERT, EN HET CENTRUM VAN DEN HAAG. LISA KRIJGT HUURKORTING OP HAAR STUDENTENKAMER IN RUIL VOOR VOORLEESHULP IN HET BUURTCENTRUM. DAARNAAST LOOPT ZIJ 'STAGE' IN DE WINKEL VAN AMIRA. LISA GEEFT HULP BIJ BELASTINGAANGIFTE EN IN RUIL DAARVOOR VERDIENT ZE STUDIEPUNTEN.

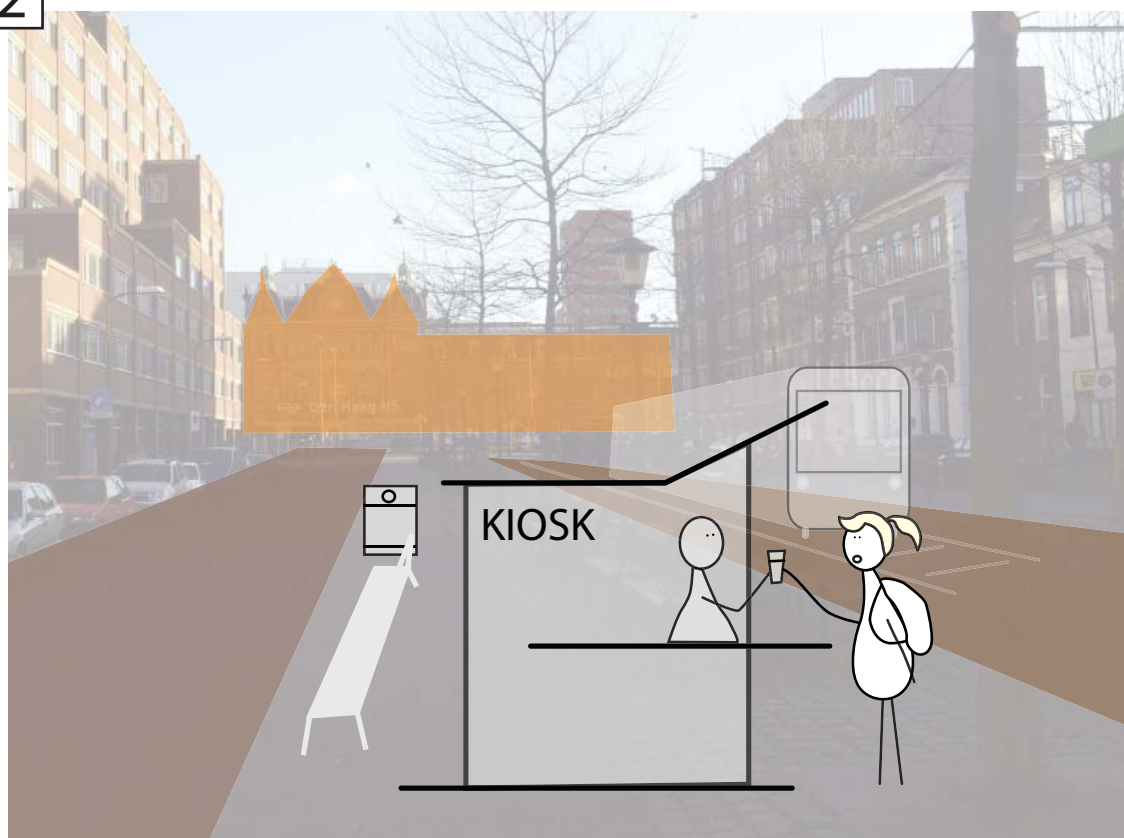
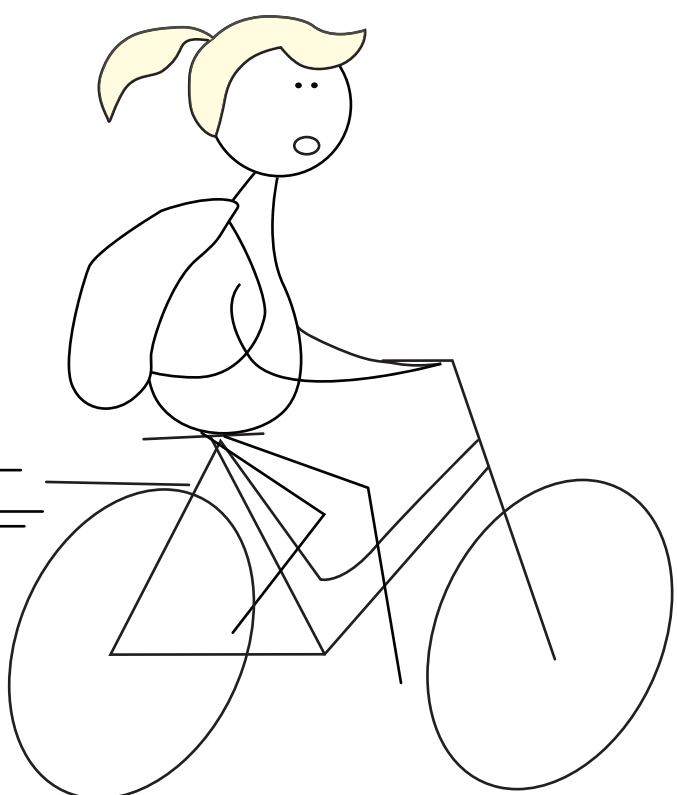
1



HALF NEGEN! LISA SCHRIKT WAKKER WANEER ZE OP HAAR WEKKER KIJKT! ZE IS DOOR HAAR WEKKER HEEN GESLAPEN. OVER EEN HALF UUR HOORT ZE AL IN DE COLLEGE-BANKEN TE ZITTEN.

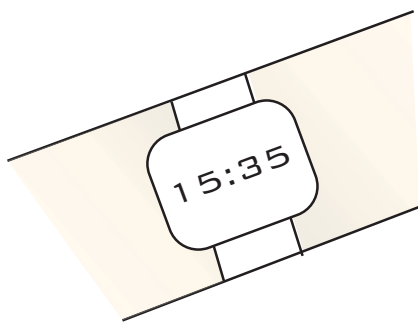
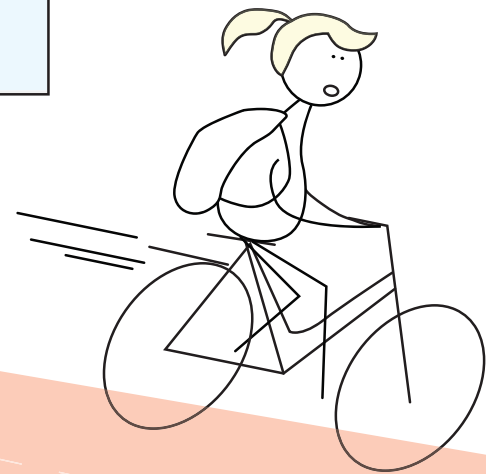
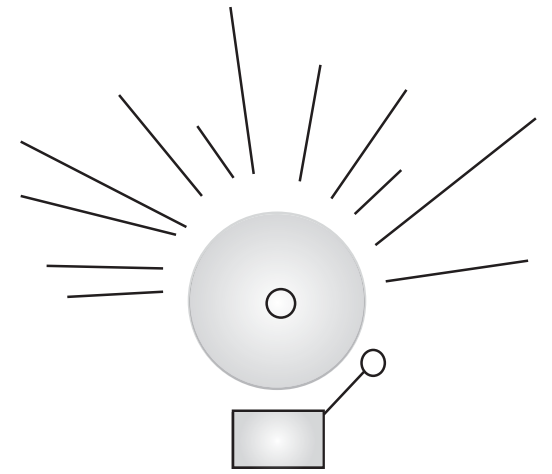
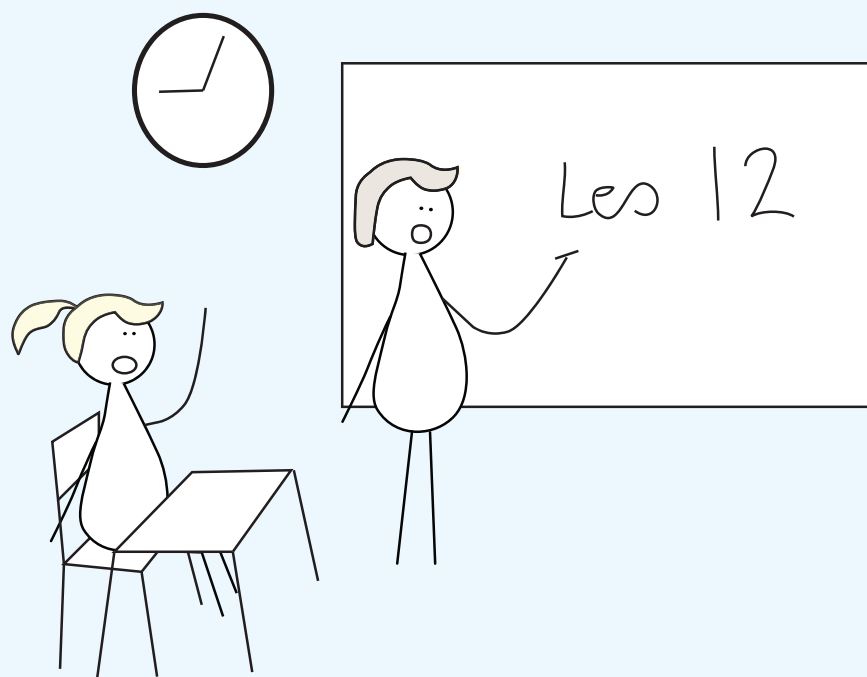
OP WEG VAN HAAR STUDENTENKAMER - GELEGEN BOVEN EEN VAN DE WINKELS AAN DE STATIONSWEG - NAAR DE HAAGSE HOGESCHOOL - AAN DE ANDERE KANT VAN STATION DEN HAAG HOLLAND SPOOR - HEEFT ZE NOG NET VOLDOENDE TIJD OM EEN KOP KOFFIE BIJ DE KIOSK TE KOPEN. VERVOLGENS FIETST ZE SNEL NAAR SCHOOL.

2



3

# HAAGSE HOGESCHOOL

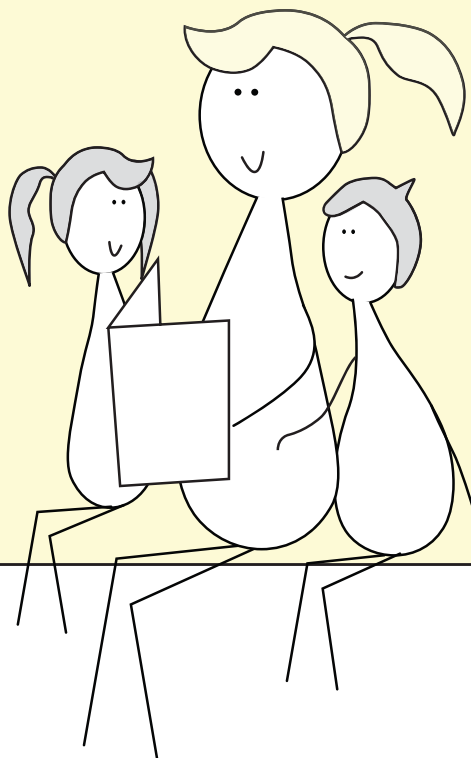


NA COLLEGE BLIJFT LISA WAT LANGER OP SCHOOL OM NOG WAT HUISWERK TE MAKEN.

KWART VOOR VIER HEEFT ZIJ AFGESPROKEN OP HET BUURTHUIS WAAR ZIJ TWEE KEER PER WEEK VOORLEEST AAN KINDEREN DIE IN DE STATIONSBUURT WONEN. LISA KRIJGT IN RUIL VOOR HET VOORLEZEN AAN DE KINDEREN HUURKORTING OP HAAR STUDENTENKAMER. IN DE TIJD DAT LISA VOORLEEST AAN DE KINDEREN - WAARONDER AAN MOOS EN LUNA, DE KINDEREN VAN AMIRA - WORDT ER EEN COMPUTERCURSUS AANGEBODEN, EVENEENS DOOR EEN STUDENT. BUURTBEWONSTER AMIRA VOLGT IN DE TIJD DAT HAAR KINDEREN WORDEN VOORGELEZEN, DE COMPUTERCURSUS.

4

# BUURTHUIS





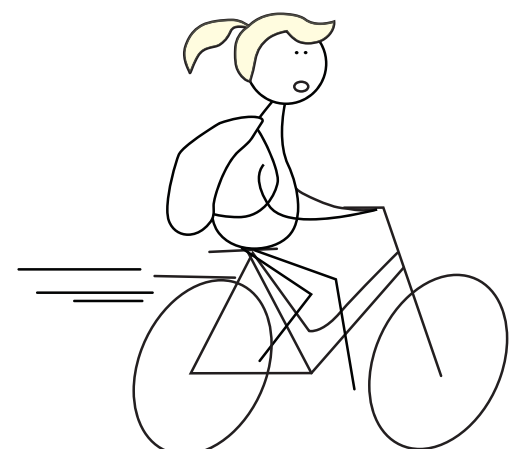


NA HET VOORLEZEN GEEFT LISA HULP BIJ BELASTINGAANGIFTE AAN HET BEDRIJF VAN AMIRA EN HAAR MAN. OP DEZE MANIER KAN LISA HAAR KENNIS DIE ZE HEEFT OPGEDAAN UIT HAAR STUDIE GEBRUIKEN OM DE WINKELEIGENAREN UIT DE BUURT TE HELPEN. VOOR HET GEVEN VAN DEZE HULP BIJ BELASTINGAANGIFTE, KRIJGT LISA STUDIEPUNTEN VAN DE HOGESCHOOL WAARAAN ZIJ STUDEERT.



NA EEN DRUKKE DAG BESLUIT LISA SAMEN MET EEN VRIENDIN EEN HAPJE TE ETEN OP EEN TERRASJE AAN HET HUYGENSPLEIN. DIT EETADRESJE BEVINDT ZICH DICHT BIJ HAAR HUIS, HAAR STAGEADRES (DE WINKEL VAN AMIRA EN HAAR MAN) EN HET BUURTHUIS, WAAR ZIJ VOORLEEST AAN KINDEREN UIT DE STATIONSBUURT.

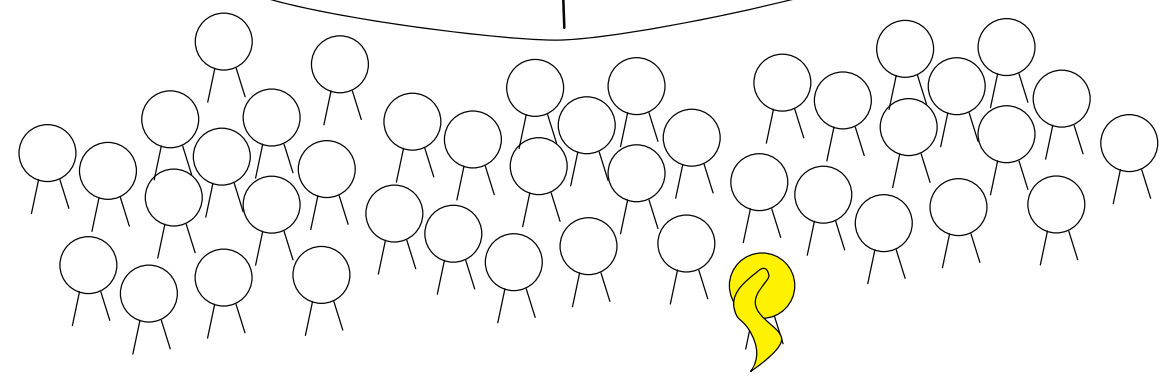
VOOR LISA IS DIT DUS DE PERFECTE PLEK OM EEN HAPJE TE ETEN. AAN DE STATIONSWEG ZIJN VEEL VERSCHILLENDE SOORTEN RESTAURANTS EN (EET)CAFÉS GEVESTIGD. DE ONDERNEMINGEN WORDEN VEELAL GERUND DOOR BUURTBEWONERS. VANWEGE DE GROTE DIVERSITEIT AAN NATIONALITEITEN IN DE BUURT, WORDT ER NAAST NEDERLANDS OOK MAROKKAANS, TURKS, SURINAAMS, CHINEES ETC. GEKOOKT. DOOR IN HAAR EIGEN WIJK UIT ETEN TE GAAN, STIMULEERT LISA GELIJK DE BUURTECONOMIE.



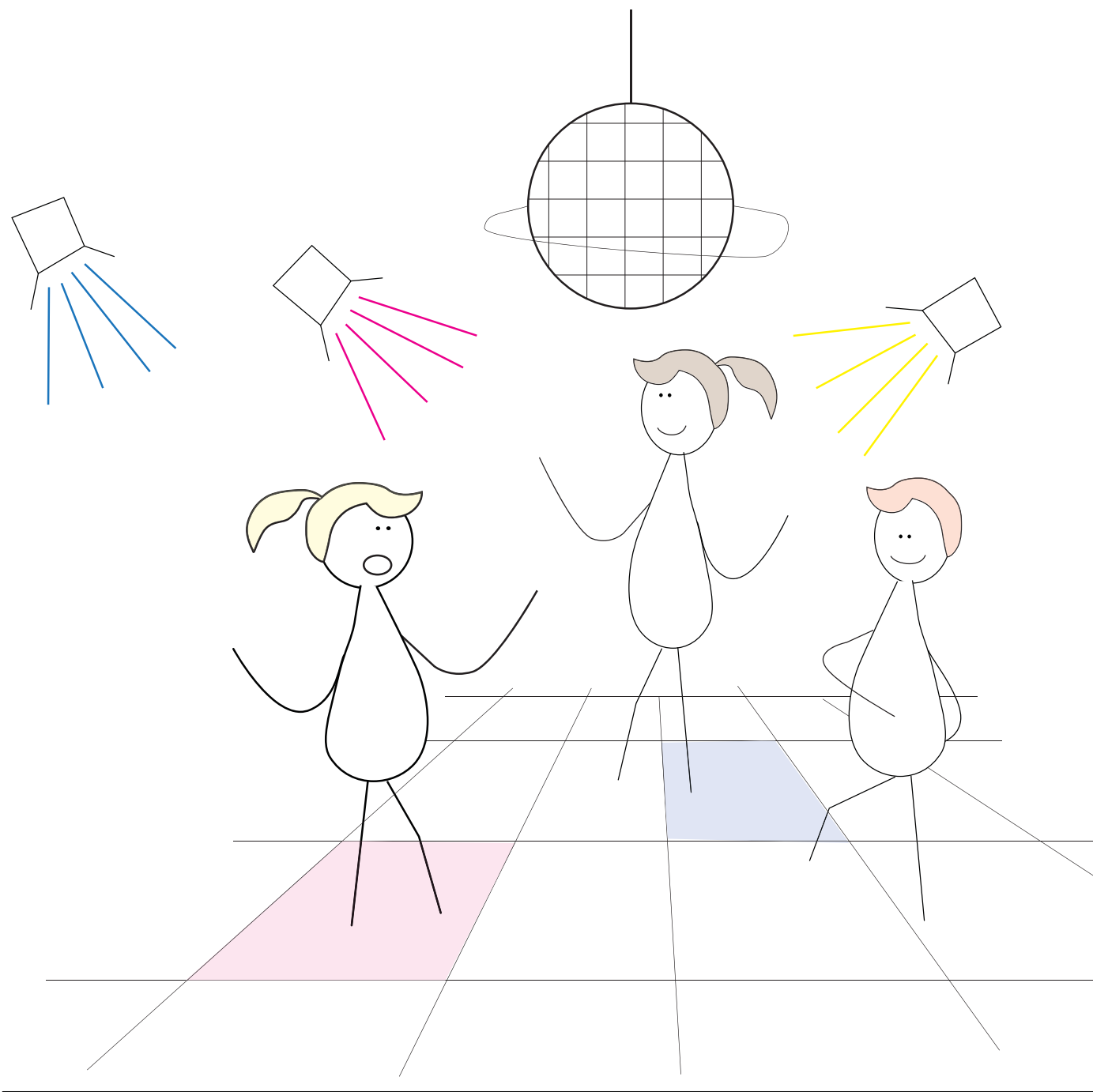
7

NA HET ETEN VERTREKKEN LISA EN HAAR VRIENDIN RICHTING HET BUURTTHEATER. DAAR HEBBEN EEN AANTAL BUURTBEWONERS EEN VOORSTELLING VOORBEREID. TOEVALLIG HEEFT AMIRA EEN VAN DE HOOFDROLLEN GEKREGEN.

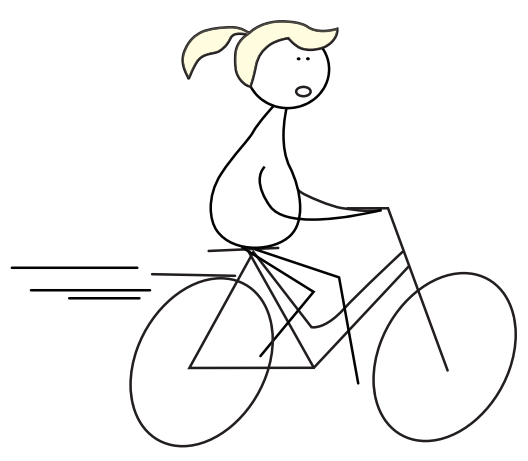
NA HET THEATERBEZOEK IS HET TIJD OM EEN DANSJE TE WAGEN IN DE DISCOTHEEK. DEZE IS NIET IN DE STATIONSBUURT ZELF GEVESTIGD, MAAR BEVINDT ZICH IN HET CENTRUM VAN DEN HAAG. GELUKKIG IS DE DISCO OP DE FIETS GOED BEREIKBAAR.



8

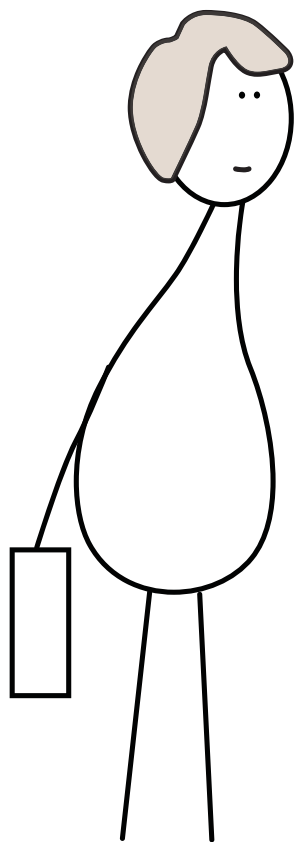


NA EEN AVONDSNACK IN EEN VAN DE NACHTWINKELS AAN DE STATIONSWEG, PAKT LISA HAAR FIETS EN RIJDT ZIJ RICHTING HAAR STUDENTENKAMER.



# EEN DAG UIT HET LEVEN VAN...

## PASSANT BRAM



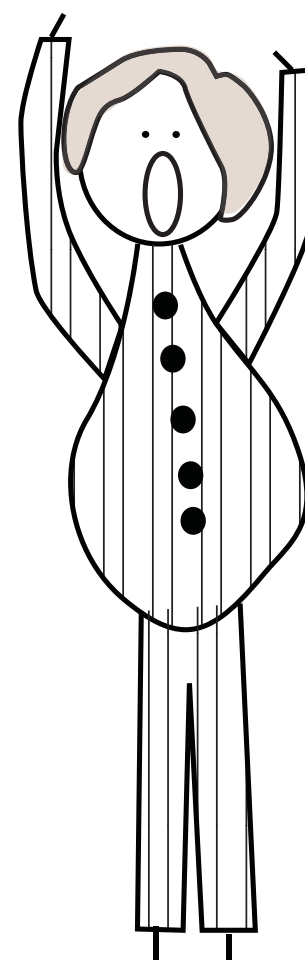
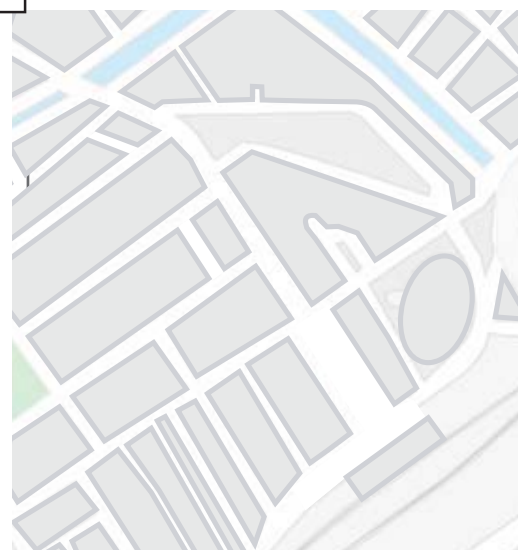
- BRAM DE VRIES (48)
- GETROUWD MET MILLY, DRIE KINDEREN
- WERKT BIJ DE GEMEENTE DEN HAAG, GEMEENTEHUIS IN CENTRUM

BRAM WOONT IN LEIDEN EN REIST ELKE DOORDEWEEKSE DAG NAAR STATION DEN HAAG HOLLAND SPOOR. VANUIT DAAR LOOPT HIJ IN ONGEVEER 15 MINUTEN DOOR DE STATIONSWEG HEEN IN DE RICHTING VAN HET CENTRUM, WAAR HIJ IN HET GEMEENTEHUIS WERKT.

BRAM HOUDT ERVAN OM 'S OCHTENDS VOOR WERK EEN KOP KOFFIE MET EEN BROODJE TE HALEN BIJ 'AMIRA'S'. DE STATIONSWEG IS EEN GEZELLIGE STRAAT MET EEN GROTE DIVERSITEIT AAN WINKELS EN ANDERE VOORZIENINGEN. BRAM WERKT MEERSTAL NIET DE GEHELE DAG IN HET CENTRUM. IN DE MIDDAG MAAKT HIJ VAAK GEBRUIK VAN DE FLEXPLEKKEN NABIJ STATION HS. VOOR KLANTEN ZIJN DEZE FLEXPLEKKEN MAKKELIJK TE BEREIKEN EN DAARNAAST IS BRAM VANUIT DAAR SNEL OP HET STATION ZODAT HIJ NA ZIJN WERKDAG WEER SNEL TERUG NAAR ZIJN HUIS IN LEIDEN KAN AFREIZEN.

7.00 UUR IN DE OCHTEND GAAT DE WEKKER VAN BRAM. BRAM WOONT IN LEIDEN EN REIST IEDERE DOORDEWEEKSE DAG RICHTING STATION DEN HAAG HOLLAND SPOOR.

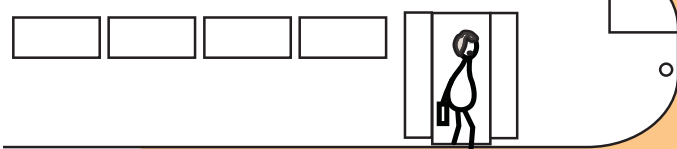
1



2

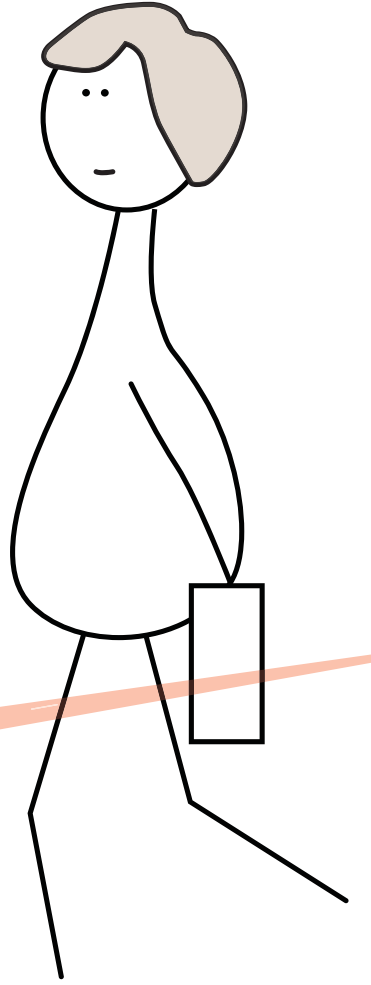
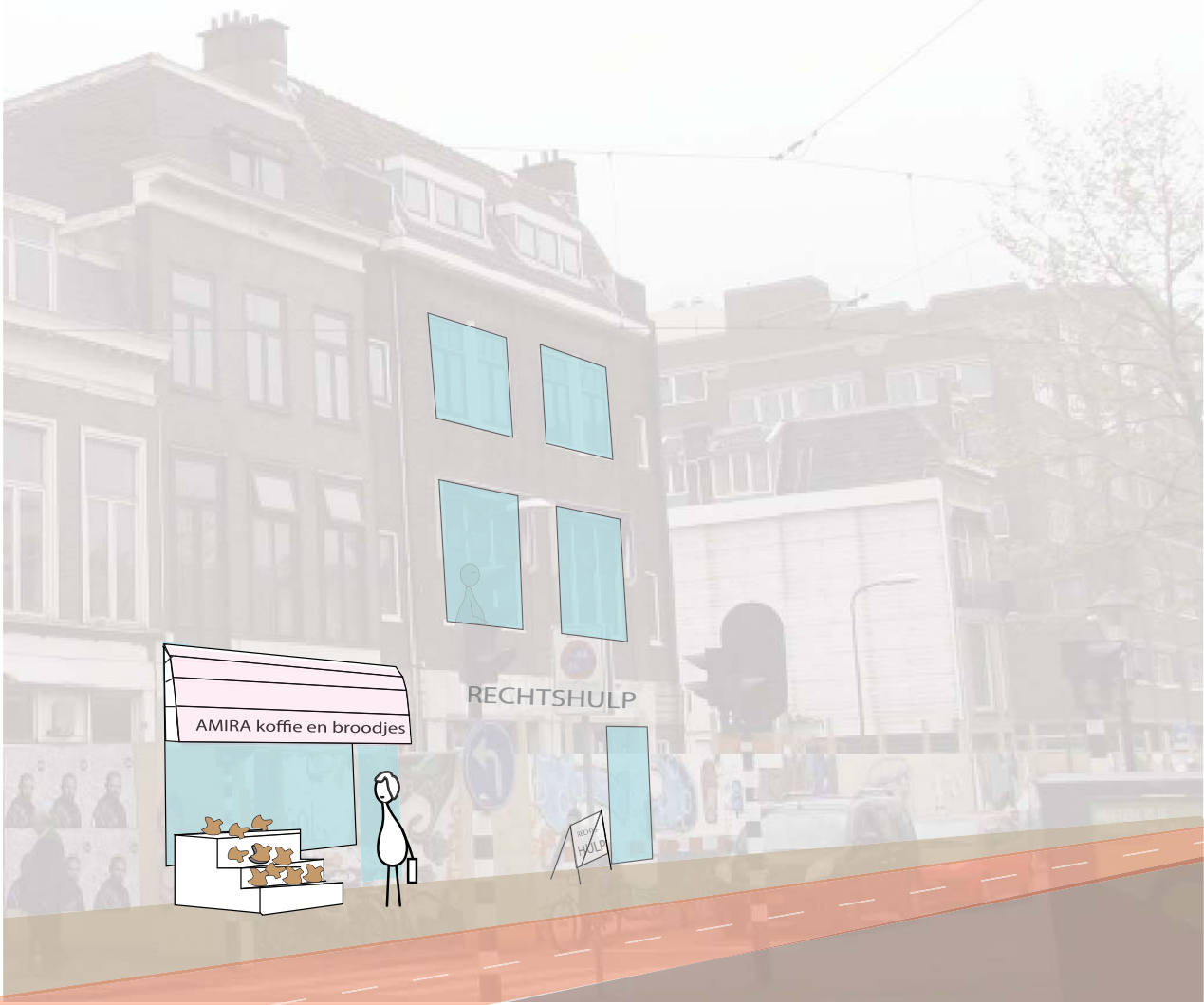
STATION HS

BESTEMMING: DEN HAAG HS

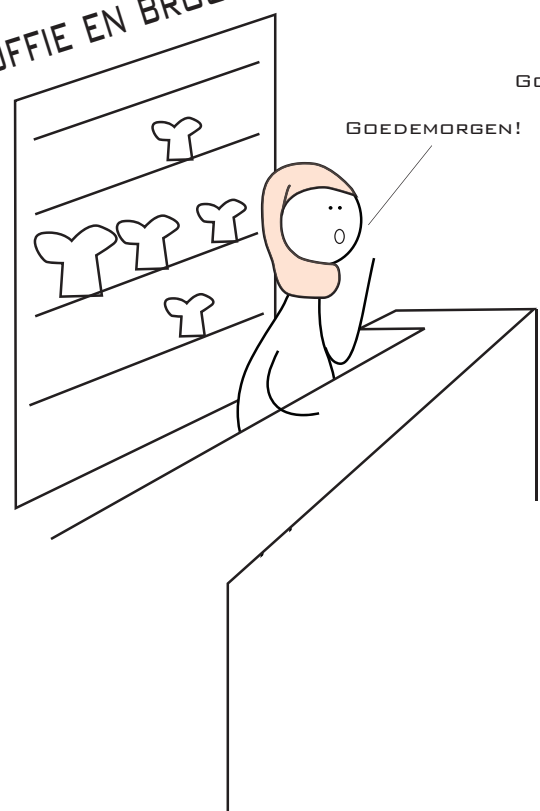




BRAM HAALT IEDERE OCHTEND EEN KOP KOFFIE EN EEN BROODJE BIJ DE WINKEL VAN AMIRA.

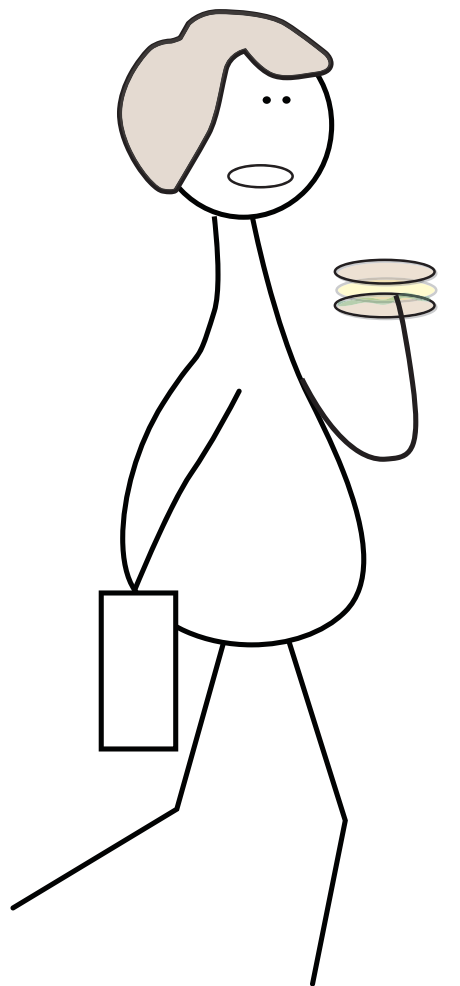
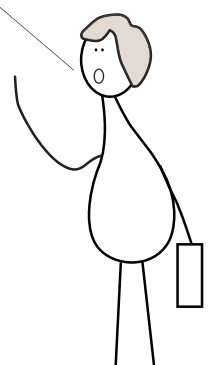


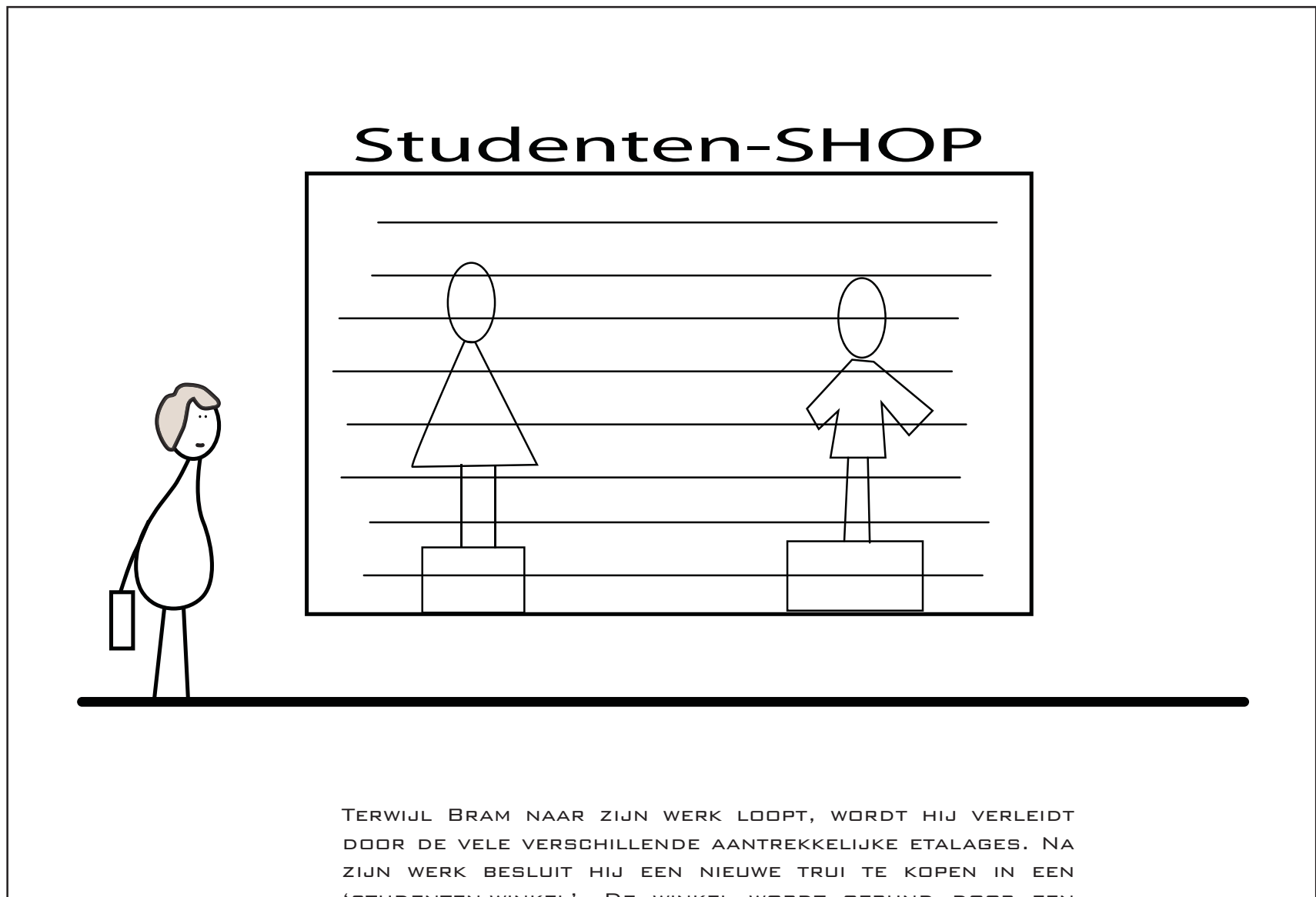
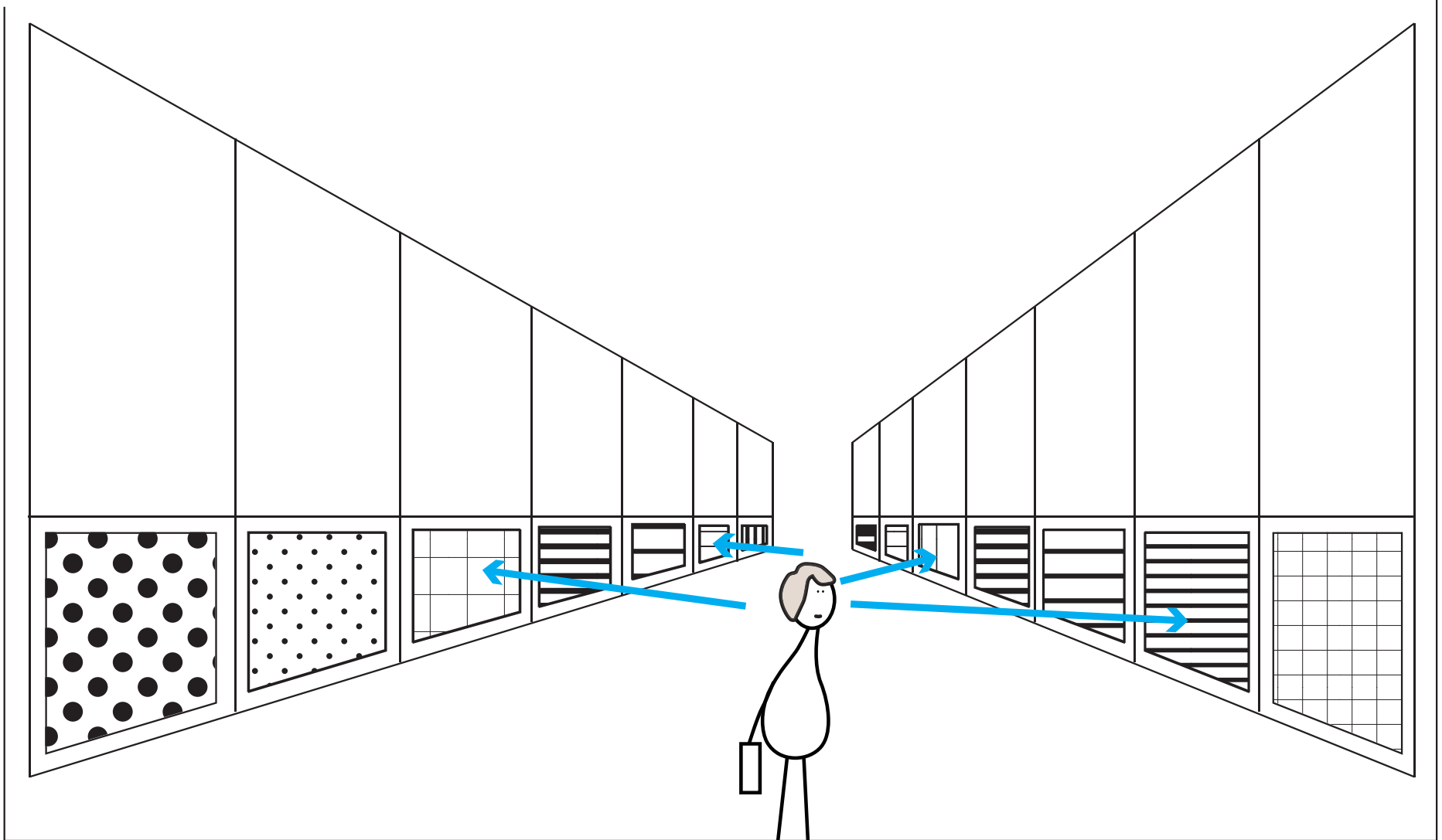
KOFFIE EN BROODJES



GOEDEMORGEN!

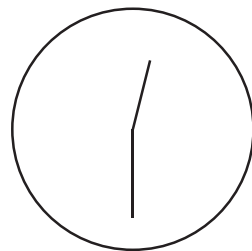
GOEDEMORGEN!





# KANTOOR

GRRRMMM  
HONGER!



NA EEN HALVE DAG  
WERKEN OP HET GEMEEN-  
TEHUIS IN HET CENTRUM  
VAN DEN HAAG, KRIJGT  
BRAM TREK! VANMIDDAG IS  
HIJ VAN PLAN TE WERKEN  
OP EEN VAN DE FLEXPLEK-  
KEN NABIJ STATION DEN  
HAAG HOLLAND SPOOR.  
HALVERWEGE DE ROUTE  
TERUG NAAR HET STATION  
BESLUIT HIJ OP EEN  
TERRAS EEN BROODJE TE  
ETEN.

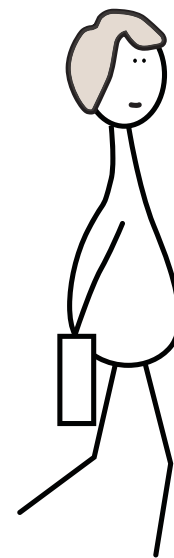


6

# FLEXPLEKKEN

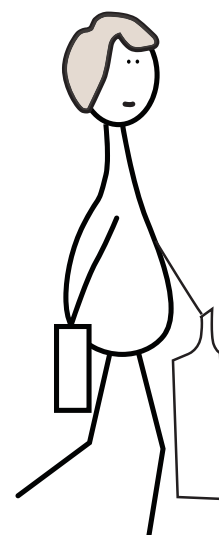
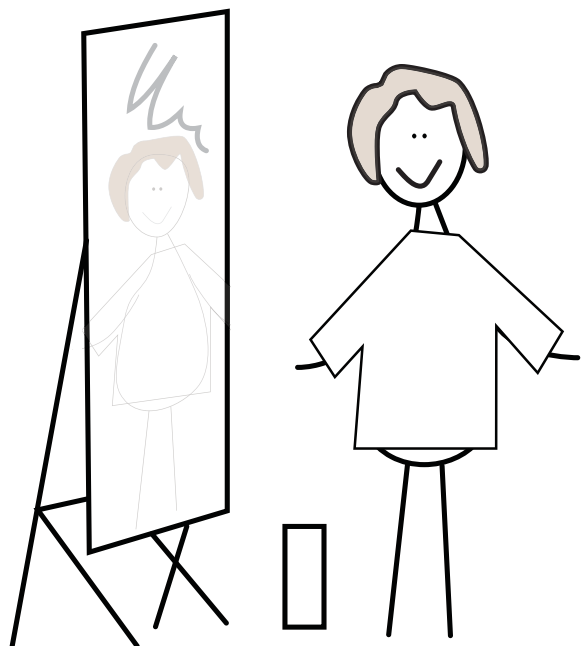
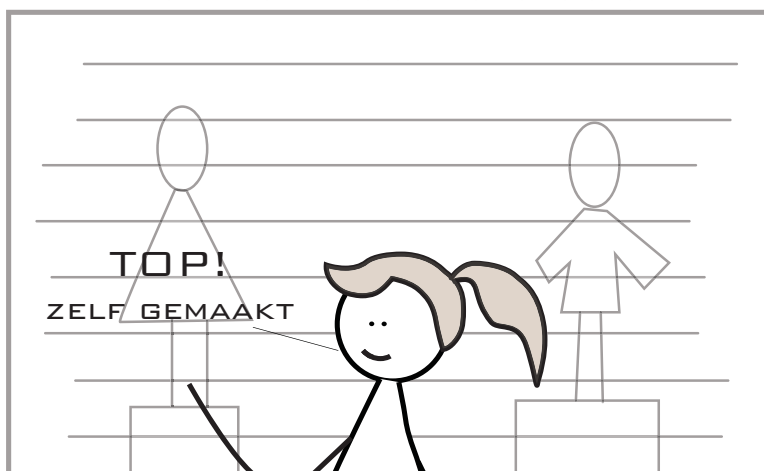
IN DE MIDDAG WERKT BRAM OP EEN VAN DE FLEXPLEKKEN NABIJ STATION DEN HAAG HOLLAND SPOOR. HIJ HEEFT EEN AFSpraak MET EEN KLANT DIE AANKOMT MET DE TREIN OP HET STATION. VOOR DE KLANT SCHEELT HET VEEL TIJD DOOR AF TE SPREKEN OP EEN VAN DE FLEXPLEKKEN. DAARNAAST KAN BRAM AAN HET EINDE VAN ZIJN WERKDAG SNEL ZIJN TREIN PAKKEN RICHTING LEIDEN.

GEEUW!  
TIJD OM NAAR  
HUIS TE GAAN!



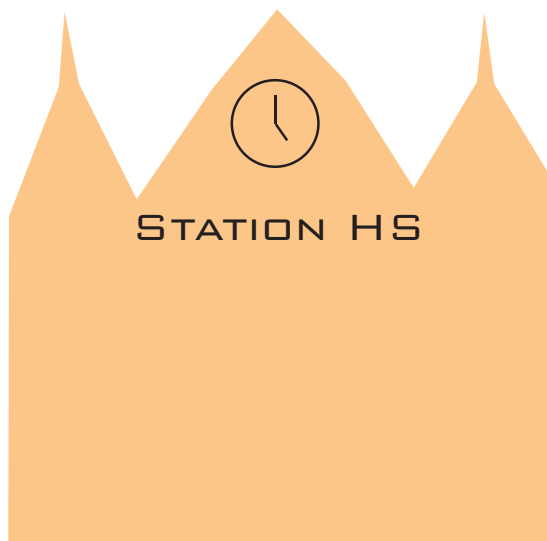
7

## Studenten-SHOP



8

VOORDAT BRAM ZIJN TREIN PAKT, KOOPT HIJ NOG SNEL DE TRUI DIE HIJ EERDER OP DE DAG IN DE ETALAGE VAN DE 'STUDENTEN-WINKEL', GERUND DOOR EEN STUDENT VAN DE KUNSTACADEMIE, HEEFT ZIEN HANGEN.



**DEEL I METHODOLOGIE**

**DEEL II ONDERZOEK**

**DEEL III ONDERZOEKSMETHODE**

**DEEL IV ONTWERP**

**DEEL V CONCLUSIE**



## Samenvatting

In dit onderzoek is een visie ontwikkeld voor de Stationsbuurt in Den Haag, waarbij de Stationsweg – als straat met bovenlokale betekenis voor de buurt – fungeert als startpunt voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit middels het toepassen van de strategie ‘natuurlijke wijkvernieuwing’. De Stationsweg is in deze visie de katalysator om een verbeteringproces voor de hele wijk op gang te brengen. Dit is een van de uitgangspunten van de strategie ‘natuurlijke wijkvernieuwing’.

Ten aanzien van de fysieke ruimte zijn, bij het toepassen van deze strategie, strategische plekken aangewezen, die prioriteit krijgen vanwege urgentie en/of vanwege opportune kansen die er liggen.

Bij de analyse van de ‘huidige ruimtelijke kwaliteit’ van de Stationsbuurt en de Stationsweg - de startsituatie van het verbeteringsproces - is naar voren gekomen, dat er drie dominante gebruikersgroepen in de Stationsbuurt zijn: buurtbewoners, studenten en passanten. Zij geven aan een *gevoel van onveiligheid* te ervaren en vinden de *sfeer* en de *leefbaarheid* van de wijk niet optimaal. De vele *leegstaande panden* zijn hen een doorn in het oog en de *bereikbaarheid* en de *toegankelijkheid* van de Stationsbuurt en de Stationsweg is verre van optimaal. Deze conclusies zijn ook op te tekenen uit beleidsdocumenten van de Gemeente Den Haag en interviews wijkexperts.

Pluspunten van de Stationsweg zijn: de centrale ligging in de nabijheid van het centrum van Den Haag, het openbaar vervoersknooppunt Den Haag Holland Spoor en de aanwezigheid van veel oude, karakteristieke panden, die over veel ruimtelijke kwaliteit beschikken. Deze panden dienen uiteraard te worden behouden en spelen een prominente rol in de visie voor de Stationsweg. Ook de aanwezigheid van studenten kan als pluspunt worden gezien.

Minpunt zijn de panden of clusters van panden, die op dit moment een ruimtelijke kwaliteit hebben, die als ‘onvoldoende’ kan worden omschreven. Deze panden dragen niet bij aan een positief imago van de Stationsweg en dienen opgeknapt te worden, of wanneer dit om wat voor reden dan ook niet mogelijk is, te worden gesloopt en vervangen door historiserende nieuwbouw.

Naast de huidige ruimtelijke kwaliteit is ook de gewenste ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg beschreven. De zo-even genoemde pluspunten, kunnen hierbij aangewend worden als vertrekpunt voor het verder ontwikkelen van het gebied in de richting van meer ruimtelijke kwaliteit. Een aantal panden zal moeten worden aangepakt, hetzij door ze op te knappen, hetzij door ze te vervangen. Dit geldt met name voor de panden aan de oostzijde van het brede gedeelte van de Stationsweg nabij Station Holland Spoor.

De bereikbaarheid en de toegankelijkheid van de wijk als geheel en van de Stationsweg als centrale spil in de wijk, moeten verbeterd worden. De verkeerssituatie met verschillende (verkeers)modaliteiten dient te worden aangepast en de verkeersdruk op het Stationsplein en in de Stationsweg moet afnemen, wil de ruimtelijke kwaliteit überhaupt kunnen verbeteren.

Voor de sfeer en de leefbaarheid van de Stationsweg is het van belang, dat de ‘plinten’ (de bouwlagen van de begane grond) attractiever worden gemaakt en dat er functies/voorzieningen, waar de buurtbewoners, studenten en passanten behoefte aan hebben, worden toegevoegd aan het bestaande winkelapparaat. Deze ‘upgrading’ omvat:



- uitbreiding van het winkelapparaat (o.m. supermarkt, verswinkels, kiosk, (kantoor)boekhandel);
- horecavoorzieningen (o.m. hotels, 'short stay accommodaties', bars, cafés, restaurantjes);
- culturele voorzieningen ('broedplaatsen', kunstwinkels, galleries e.d.);
- maatschappelijke voorzieningen (buurtcentrum/cursusruimte, faculty- en debatclubs, mediacafé);
- woningen boven winkels (met name voor de huisvesting van studenten);
- bedrijfsruimten en flexplekken.

Door het terugdringen van de leegstand van zowel de 'plinten' als de woonruimten boven winkels zal het gevoel van onveiligheid afnemen.

In de visie is specifiek aandacht besteed aan de bijdrage, die studenten aan de Stationsweg kunnen leveren. Zij krijgen hierbij een aanjaagfunctie, zowel op economisch als op maatschappelijk en cultureel terrein. De Stationsbuurt in Den Haag heeft de potentie om uit te groeien tot een interessante locatie voor studentenwoningen en -voorzieningen, niet in de laatste plaats vanwege de aanwezigheid van een aantal hogere beroepsonderwijsinstellingen en enkele dependances van de Leidse Universiteit in de directe omgeving van de wijk, alsmede goede openbaar vervoersvoorzieningen.

Den Haag heeft dringend behoefte aan studentenhuisvesting (in 2012 is er een huisvestingstekort van 3.000 wooneenheden voor deze bevolkingsgroep) en in de Stationsbuurt zijn mogelijkheden om hierin (gedeeltelijk) te voorzien.

De Stationsbuurt kampt met veel sociaaleconomische en ruimtelijke problemen en dient te worden gerevitaliseerd. Middels het doorlopen van het schema van het Platform Corpovenista (2003), kan worden geconcludeerd, dat de Stationsweg zonder meer een geschikte locatie is voor de inzet van studenten. Zij kunnen een sleutelrol in de Stationsbuurt spelen door naast een *passieve* bijdrage (wonen en studeren) ook een *actieve* bijdrage aan de wijk te leveren (inzet voor de leefbaarheid), hetgeen uiteindelijk resulteert in een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Dit is een goed voorbeeld van een 'win-win'-situatie. Studenten doen praktijkervaring op en kunnen een financieel voordeeltje (bijvoorbeeld huurkorting) en/of studiepunten halen. Hun aanwezigheid als semipermanente bewoners van de wijk roept een halt toe aan de afname van het *draagvlak voor het behoud van voorzieningen*, omdat de leegstand wordt bestreden en de koopkracht in de wijk toeneemt.

Door de toevoeging van zelfredzame en communicatief vaardige studenten worden ook de problemen van een 'eenzijdige instroom van mensen met een lage sociaaleconomische status', 'onvoldoende contact met (kwetsbare) huishoudens' en 'weinig sociale samenhang' minder groot. De aanwezigheid van studenten zorgt daarnaast voor meer levendigheid op straat en meer sociale controle, met name ook 's avonds en in de nacht.

Studenteninitiatieven, zoals het oprichten van eigen bedrijfjes, stimuleren het ondernemingsklimaat in de wijk en leveren een bijdrage aan de buurteconomie. Studenten kunnen daarnaast uiteraard ook hun diensten aanbieden aan al bestaande of startende ondernemers in de Stationsweg.

De plintenstrategie, ontwikkeld door Stipo, is een methode om natuurlijke wijkvernieuwing te vertalen in een ontwerp. Natuurlijke wijkvernieuwing gaat uit van kleinschalige interventies, die een katalyserende werking hebben op de directe omgeving van die interventies. In deze thesis is deze plintenstrategie

onderworpen aan een ruimtelijk vertaalslag, waardoor de strategie kon worden ingezet als ontwerpmethode om de ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg te verbeteren. Door het verbeteren van de uitstraling van een (winkel)straat ('straat op ooghoogte', ofwel: 'plint'), wordt ook de omliggende buurt meegezogen in het verbeteringsproces: betere voorzieningen leiden tot een sterkere sociale cohesie.

Wanneer de plintenstrategie als ontwerpmethode wordt toegepast, dient er uiteraard vooral nagedacht te worden over de invulling van de plinten. Hierbij is het logisch, dat er wordt ingespeeld op de behoeften van de dominant aanwezige gebruikersgroepen van het betreffende gebied: de buurtbewoners, studenten en passanten.

Het realiseren van hierop afgestemde voorzieningen is een eerste stap. Een belangrijke tweede stap is, dat de wijkbewoners zelf verantwoordelijk worden gemaakt voor het beheer van die voorzieningen. Actieve betrokkenheid dus, het liefst van meet af aan. In deze thesis is daarbij nadrukkelijk ingezoomd op de variant, waarbij niet alleen de oorspronkelijke bewoners van de wijk, maar met name ook *studenten* (die ook bewoners van de wijk kunnen zijn) de voorzieningen 'in de plint' gaan beheren.

De 'tools', die in deze thesis zijn ontwikkeld, functioneren in de eerste plaats als probleemoplossing voor de Stationsweg. Daarmee zijn ze dus 'locatie-gebonden'. Dat neemt niet weg, dat het overgrote deel ook zonder meer elders (op schaalniveau 'straat') kan worden toegepast.

## Conclusies

- Het is belangrijk om rekening te houden met bestaande gebruikersgroepen, omdat zij de ruimtelijke kwaliteit ervaren en er inhoud aan geven.
- Het streefbeeld is geen vaststaand eindpunt maar resultante van een continue proces van geconcretiseerde bijstellingen.
- Studenten bevorderen de sociale cohesie door passief en actief bij te dragen aan hun woonomgeving.
- Bestaande kwaliteiten dragen bij aan het behoud van identiteit en eigenheid.
- Met relatief kleine ingrepen en dus beperkte financiële middelen kan de plintenstrategie leiden tot substantiële kwaliteitsverbetering.

## Literatuurlijst

- Academie van de Stad (2012) Beschikbaar op het World Wide Web:  
<http://www.academievandestad.nl/index.html>, geraadpleegd op 17 mei 2012
- Alexander, C., Ishikawa, S., & Silverstein, M. (1977) *'A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction'* New York: Oxford University Press.
- Arminiusmanifest, (2010) *'Rotterdam, grijp je kansen!'*, Onderdeel van Zadkine Contract Activiteiten Beschikbaar op het World Wide Web:  
<http://www.jos.rotterdam.nl/Download/onderwijs/Arminiusmanifestpagina%201-5.pdf>
- Beenders, R. (2012) 'Minisymposium Citizens making city, Ervaringen delen over 'stad maken met bewoners'  
[http://www.gebiedsontwikkeling.nu/workspace/uploads/2012.5.10\\_minisymposium-citizens-1337953504.pdf](http://www.gebiedsontwikkeling.nu/workspace/uploads/2012.5.10_minisymposium-citizens-1337953504.pdf)
- Bellen, S. van (2010) *'Pattern catalogue, patterns for urban environments for people to walk'* Mastorscriptie Bouwkunde, Urbanism, Technische Universiteit Delft
- Berg, L. van den & A. Russo (2003) *'The Student City – Strategic Planning for Student Communities in EU Cities'*, Ashgate.
- Bewonersorganisatie Buurtstation (2008) *'Naar een bloeiende Stationsweg'* Beschikbaar op het World Wide Web:  
<http://www.buurtstation.nl/publications/20081117visiestationsbuurt.htm>
- Coalitie Gezond Geweten (2010) *'Gezondheid in de krachtwijken, Gezonde wijkenanalyse Haagse Krachtwijken'* Gemeente Den Haag, Dienst Onderwijs, Cultuur en Welzijn, Den Haag. Beschikbaar op het World Wide Web: <http://gezondgeweten.nl/content/downloads/Gezondheid-in-de-krachtwijken-totaal.pdf> pp 30 - 53
- DUWO (2009) *'t Begint met studenten: hou ze vast! – De binding van jonge hoogopgeleiden aan de stad'*
- DUWO (2010) *'Vijf jaar Adviesraad Studentenhuisvesting'* Delft
- Ede, van S., I. Blankers & R. Goudriaan (2010) *'Studenten maken de stad? - De impact van Nederlandse en buitenlandse studenten op hun gaststad – lessen voor Den Haag'* Aarts De Jong Wilms Goudriaan Public Economics BV (APE), Den Haag
- Europese Commissie Directoraat-generaal Ondernemingen (2005) *'Studentenbedrijven in het middelbaar onderwijs- best-project: eindverslag van de deskundigengroep'*
- Florida, R. (2002) *'The rise of the creative class'*, Basic Books New York
- Gehl, J., L. Johansen Kaefer & S. Reigstad (2006) 'Close encounters with buildings' Beschikbaar op het World Wide Web: [http://www.gsa.gov/graphics/pbs/JanGehl\\_UrbanDesign\\_article.pdf](http://www.gsa.gov/graphics/pbs/JanGehl_UrbanDesign_article.pdf), Kopenhagen, Geraadpleegd op 14 november 2012
- Gemeente Den Haag (2012a) *'Bewoners'* Beschikbaar op het World Wide Web:  
<http://www.denhaag.nl/home/bewoners/to/Stationsbuurt-1.htm> Geraadpleegd op 20 oktober 2012

- Gemeente Den Haag (2007a) *'De Nieuwe Aanpak voor Krachtwijk Stationsbuurt – Wijkactieplan'*
- Gemeente Den Haag (2008) *'Gebiedsvisie Hollands Spoor en omgeving'* Den Haag
- Gemeente Den Haag (2010a) *'Ontwikkelingen in de Stationsbuurt- Een vervolg op 'Stationsbuurt in perspectief'* Den Haag, Beschikbaar op het World Wide Web:  
<http://catalogus.denhaag.nl/pdf/2010/RIS172553.PDF> Geraadpleegd op 23 april 2012
- Gemeente Den Haag (2012b) *'Stationsbuurt'* Beschikbaar op het World Wide Web:  
<http://www.denhaag.nl/home/bewoners/to/Stationsbuurt-1.htm> Geraadpleegd op 20 oktober 2012
- Heijer, den, A., J. de Vries & T. Raas (2006a) *'Bouwen aan de kennisstad; Hoger onderwijs en stad onderkennen noodzaak tot samenwerking'*
- Heijer, den, A., J. de Vries & T. Raas (2006b) *'Hoger onderwijs als motor voor de stad'* Artikel in NovaTerra, jaargang 6, nummer 4
- Hooimeijer, P., H. Kroon, J. Luttik (2001), *'Kwaliteit in Meervoud'*, Habiforum Gouda
- Hospers, G.J. (2005) *'De creatieve stad: concurreren in de kenniseconomie'* Tijdschrift voor Economie en Management, Volume 4, Leuven, Beschikbaar op het World Wide Web:  
[http://www.econ.kuleuven.be/tem/jaargangen/2001-2010/2005/TEM%202005-3/TEM\\_3\\_05\\_Hospers.pdf](http://www.econ.kuleuven.be/tem/jaargangen/2001-2010/2005/TEM%202005-3/TEM_3_05_Hospers.pdf)
- Hubbard, P. (2008) *'Regulating the social impactst of studentification - A Loughborough case study'* Environment and Planning A, 40, pp. 323-341
- Huisman, N., (2012) *'Een beetje begrip voor elkaar doet al wonderen'*
- Jaarsma, A.M. (2009) *'Stations: van reizigerslocatie naar multifunctioneel knooppunt - Een planologische studie naar de veranderingen in en om treinstations'* Bachelorscriptie Sociale geografie en planologie, Universiteit Utrecht
- Jacobs, J., (1961) *'The death and life of great American cities'* New York: Random House
- Jacobs, A. B. (1995) *'Great Streets'* Cambridge, MA: MIT Press
- Janssen-Jansen, L., E. H. Klijn & P. Opdam (2009) *'Ruimtelijke kwaliteit in gebiedsontwikkeling'* (Habiforum) Beschikbaar op het World Wide Web:  
<http://www.habiforum.nl/upload/documents/20090804%20ESSAY%20RUIMTELIJKE%20KWALITEIT.pdf>
- Joostdevree.nl (2012) *'Bouwencyclopedie'* Beschikbaar op het World Wide Web:  
<http://www.joostdevree.nl/shtmls/rooilijn.shtml>, Geraadpleegd op 14 november 2012
- Kam, G. de & B. Needham (2003) *'Een hele opgave, Over sociale cohesie als motief bij stedelijke herstructurering'* DGW/NETHUR, Nijmegen. Beschikbaar op het World Wide Web:  
<http://www.nethur.nl/downloads/files/publicatie%2024.pdf>
- Kamer van Koophandel (2012) *'Winkelleegstand praktisch oplossen - Inspiratie uit praktijkvoorbeelden'* Beschikbaar op

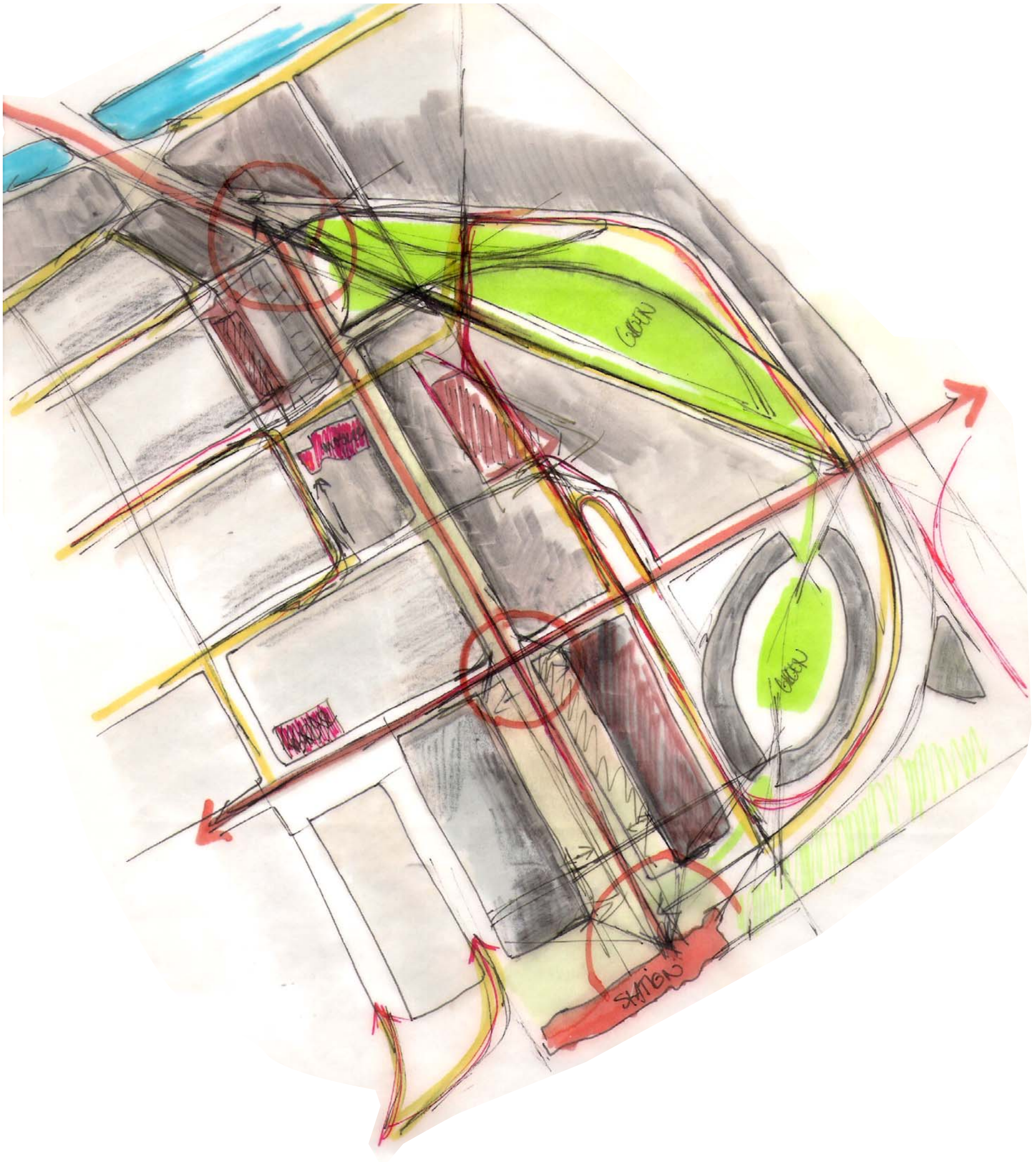
- het World Wide Web:  
[http://www.kvk.nl/download/Factbook%20Winkelleegstand%20praktisch%20oplossen\\_tcm14-326355.pdf](http://www.kvk.nl/download/Factbook%20Winkelleegstand%20praktisch%20oplossen_tcm14-326355.pdf), Geraadpleegd op 14 november 2012
- Karssenberg, H., R. Essenboom, J.V. Teeffelen, E. Arends, M. Kusters, R. Veerkamp, F. Barendse, T.V. Oevelen, M. Selter, & E. Langendoen (2011) *Analyseboek plintenstrategie* Rotterdam.
- Landelijke studentenvakbond (LSVB) *Kamernoodinventarisatie 2012* Beschikbaar op het World Wide Web:  
<http://www.lsvb.nl/wp-content/uploads/2012/08/Tekort-Studentenwoningen.pdf>
- KEI (kenniscentrum stedelijke vernieuwing) (2012) *Studenten en Stadsbuurt, samen sterker? - De Student: een goed medicijn, maar geen wondermiddel* Beschikbaar op het World Wide Web:  
<http://www.keicentrum.nl/pages/28433/5-Studenten-en-Stadsbuurt-samen-sterker.html>, Geraadpleegd op 23 mei 2012
- Lindsey R., (2010) *Contextually Complete Streets* ASCE Green Streets and Highways Conference November 16, 2010 Beschikbaar op het World Wide Web: <http://content.asce.org/files/pdf/Sousa.pdf>, Geraadpleegd op 14 november 2012
- Marlet, G. (2009) *De aantrekkelijke stad – Moderne locatietheorieën en de aantrekkingskracht van Nederlandse steden* VOC Uitgevers, Nijmegen
- Manshanden, W.J.J (2009) *Kennis als economische motor – Onderzoek naar het ruimtelijk- economische effect van hoger onderwijs* Delft
- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (2012) *Waterbedeffecten van het wijkenbeleid (2008-2010) Eerste herhalingsmeting*, Beschikbaar op het World Wide Web:  
<http://vijfkeerblauw.onlinetouch.nl/1/107#/108>
- Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (1988) *Vierde nota over de ruimtelijke ordening. Beleidsvoornemen* Sdu, Den Haag
- NOS (2011) *SCP somber over achterstandswijken* Artikel gepubliceerd op dinsdag 21 juni 2011
- Onlinepublisher.nl (2012) *Ontwikkelingen op het gebied van digital publishing; window shopping* Beschikbaar op het World Wide Web: <http://www.onlinepublisher.nl/blog/ontwikkelingen-op-gebied-van-digital-publishing-window-shopping/>, Geraadpleegd op 14 november 2012
- Oudshoorn, W. (2011) *Van onderwijsstad naar studentenstad - Een onderzoek naar studentenhuysvesting in de steden Den Bosch, Venlo en Vlissingen* Masterscriptie Vraagstukken van Beleid en Organisatie, Universiteit Utrecht
- Platform Corpovenista (2003) *Student in de buurt: kansrijk medicijn* Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (2012) *Waterbedeffecten van het wijkenbeleid (2008-2010) Eerste herhalingsmeting*, Beschikbaar op het World Wide Web: <http://vijfkeerblauw.onlinetouch.nl/1/107#/108>
- Provincie Utrecht (2012) Beschikbaar op het World Wide Web: <http://www.provincie-utrecht.nl/politiek-bestuur/extern-advies/adviseur-ruimtelijke-0/ruimtelijke/>
- RIO nuevo!, in opdracht van InnovatieNetwerk (2009) *Beleving van ruimtelijke Kwaliteit* Utrecht, Beschikbaar op het World Wide Web: [http://www.rionuevo.nl/user\\_files/file/beleving\\_van\\_ruimtelijke\\_kwaliteit.pdf](http://www.rionuevo.nl/user_files/file/beleving_van_ruimtelijke_kwaliteit.pdf)

- RO Web - Het kennisportaal voor de ruimtelijke ordening (2012) *'Ruimtelijke kwaliteit'* Beschikbaar op het World Wide Web: <http://www.ro-web.nl/2010/02/ruimtelijke-kwaliteit/>
- Seinpost Adviesbureau (2012) *'Tussentijds'*, Beschikbaar op het World Wide Web: <http://www.seinpost.com/productoverzicht/tussentijds/21>, Geraadpleegd op 14 november 2012
- Smit, J. (2012) *'Beeldkwaliteitplan winkelcentrum Noordwijkerhout'*
- Stipo (2011) *'Analyseboek plintenstrategie'* Beschikbaar op het World Wide Web: [http://www.stipo.nl/documenten/807\\_plintenstrategie\\_stipo/definitieve\\_versie\\_analyseboek.pdf](http://www.stipo.nl/documenten/807_plintenstrategie_stipo/definitieve_versie_analyseboek.pdf), Geraadpleegd op 14 november 2012, Rotterdam
- Studentennet.nl (2012) *'Campagne om het imago van studenten te verbeteren'*, Gepubliceerd op 02-04-2012 Beschikbaar op het World Wide Web: [http://www.studenten.net/studieleven/nieuws/19980/campagne\\_om\\_het\\_imago\\_van\\_studentsen\\_te\\_verbetere](http://www.studenten.net/studieleven/nieuws/19980/campagne_om_het_imago_van_studentsen_te_verbetere)ren
- TNO, Kences - Kenniscentrum studentenhuisvesting (2009) *'Kennis als economische motor – onderzoek naar hetruimtelijk-economisch effect van hoger onderwijs'* Utrecht
- Venhorst, V., S. Koster, H.S. Delfmann, J. van Dijk, P. Pellenbarg (2011), *'Steden en kennisinstellingen'* Nicis Institute Groningen
- Vlieger, E. (2012) *'Studentenwoningen impuls voor buurteconomie'* Wikistedia, Beschikbaar op het World Wide Web: <http://www.wikistedia.nl/2012/01/studentenwoningen-impuls-voor-buurteconomie/>
- VROM (2007) *'Actieplan Krachtwijken, van aandachtswijk naar Krachtwijk'* Den Haag: Ministerie van VROM
- Vromraad (2011) *'Ruimtelijke kwaliteit, Verkenning'* Beschikbaar op het World Wide Web: [http://www.kei-centrum.nl/websites/kei2011/files/KEI2003/documentatie/VROM-raad-Verkenning\\_ruimtelijke\\_kwaliteit-2011.pdf](http://www.kei-centrum.nl/websites/kei2011/files/KEI2003/documentatie/VROM-raad-Verkenning_ruimtelijke_kwaliteit-2011.pdf), Den Haag
- Wang, H. (2003) *'Long-term Effects of Institutions of Higher Education on the Regional Economy'*, Michigan
- WeRKpartners (2012) Beschikbaar op het World Wide Web: <http://www.werkpartners.net/index.php?page=wat-is-het>, Wageningen <http://www.werkpartners.net/uploads/Benoemenvanruimtelijkekwaliteit.pdf>
- Wijk, van S. & S. de Roever (2010) *'Enkeltje studentenstad'* uitgave van de Open Universiteit Nederland: *'OnderwijsInnovatie'* p. 8-10
- Wonen boven Winkels (2012) Beschikbaar op het World Wide Web: <http://www.wonenbovenwinkelsnederland.nl/>
- Wouters, H. (2010) *'Slimme steden – Waar jonge hoogopgeleiden het aantrekkelijk vinden om te wonen'* Masterthesis Geo-communicatie, Sociale Geografie & Planologie, Faculteit Geowetenschappen, Universiteit Utrecht



# BIJLAGEN

## SCHETSEN





# BIJLAGEN

## SCHETSEN

MOGELIJKE NIEUWBOUW  
LOCATIES OM 'WONEN BOVEN  
WINKELS MOGELIJK TE MAKEN

KEUZES VAN ROUTES (IN DE RICHTING  
VAN HET CENTRUM VAN DEN HAAG):

STEDELIJKE DIRECTE ROUTE WAARAAN  
DE VOORZIENINGEN ZIJN GESITUEERD

GROENE ROUTE

VERBINDEN VAN GROEN

VERBINDINGEN AUTOWEGEN  
DOOR BOUWBLOKKEN EN  
PARK HEEN:  
ZO BLIJFT DE BEREIKBAAR-  
HEID MET DE AUTO GEWAAR-  
BORGD, MAAR KAN DE  
STATIONSWEG AUTOVRIJ  
WORDEN GEMAAKT

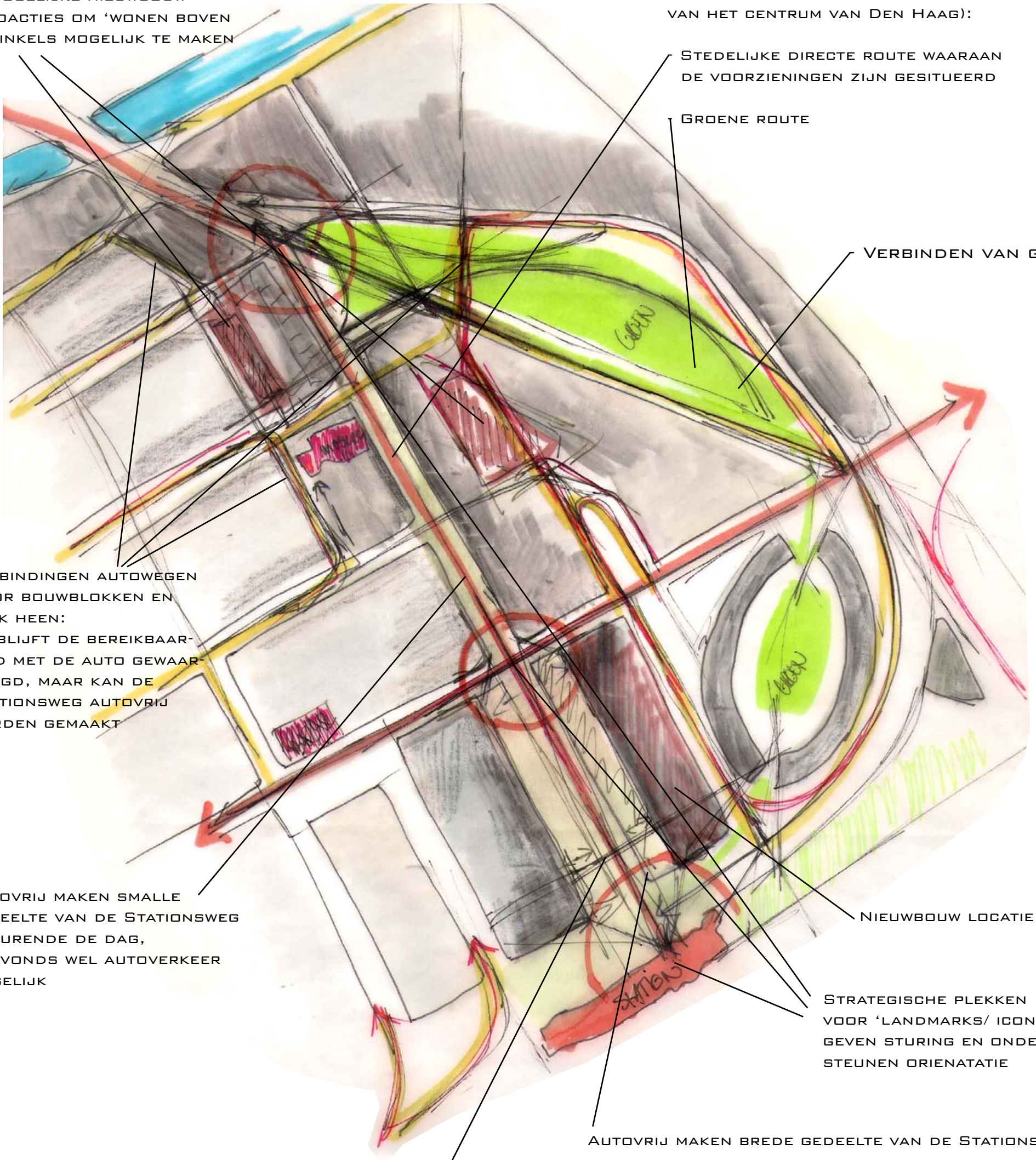
AUTOVRIJ MAKEN SMALLE  
GEDEELTE VAN DE STATIONSWEG  
GEDURENDE DE DAG,  
'S AVONDS WEL AUTOVERKEER  
MOGELIJK

NIEUWBOUW LOCATIE

STRATEGISCHE PLEKKEN  
VOOR 'LANDMARKS/ ICONEN':  
GEVEN STURING EN ONDER-  
STEUNEN ORIENATIE

AUTOVRIJ MAKEN BREDE GEDEELTE VAN DE STATIONSWEG

SYMMETRISCH MAKEN BREDE GEDEELTE  
VAN DE STATIONSWEG TEN OPZICHTE VAN HET  
SMALLE GEDEELTE VAN DE STATIONSWEG EN  
STATION DEN HAAG HOLLAND SPOOR



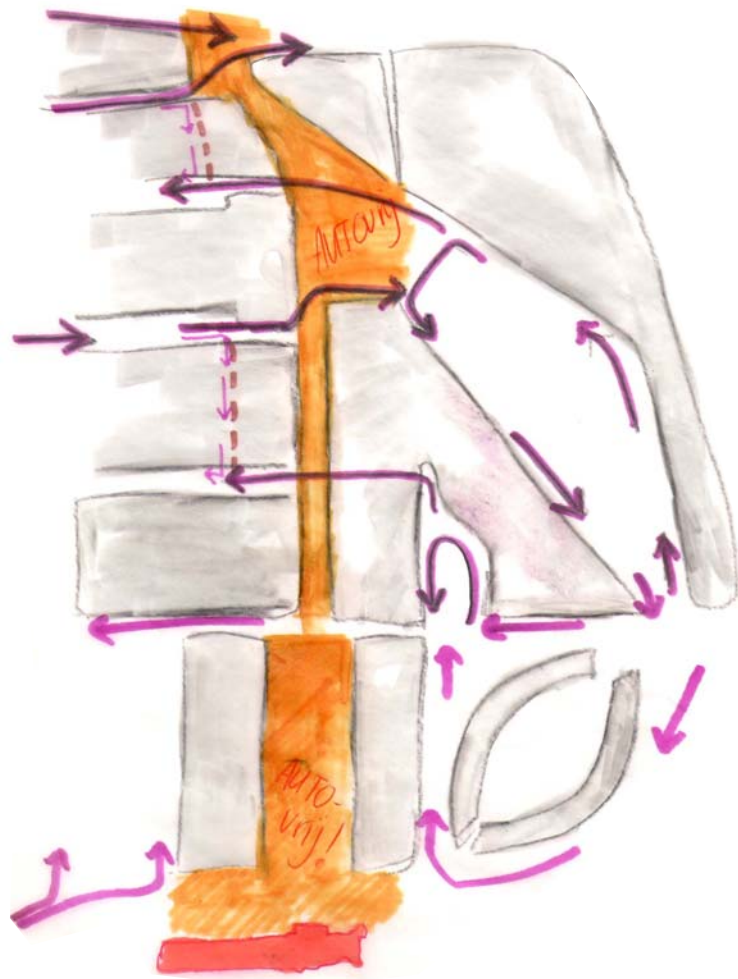


# BIJLAGEN

## SCHETSEN

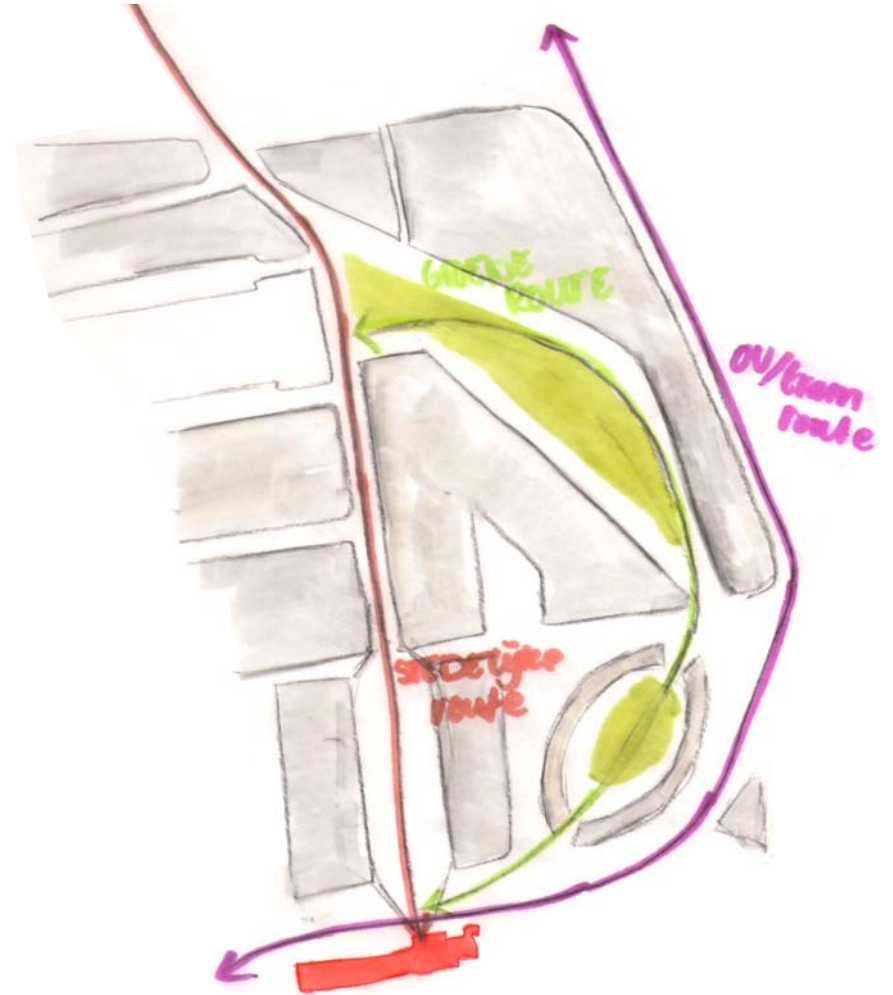
NIEUW VERKEERSPLAN:

- RIJRICHTING
- AUTOVRIJE GEBIEDEN



VERSCHILLENDE ROUTES IN DE RICHTING VAN HET CENTRUM VAN DEN HAAG:

- 'STEDELIJKE ROUTE' OVER DE STATIONSWEG
- 'GROENE ROUTE', VERBINDING BESTAANDE GROENE GEBIEDEN, OVER HET HUYGENSPARK
- 'OV-ROUTE': OPENBAARVERVOER



AUTOVRIJE GEBIEDEN EN NIEUWE VERKEERSSITUATIE VOOR DE AUTO

