

Scenariostudie Stationslocatie Voorhout

April 2025

Ziegler | Branderhorst

gemeente TEYLINGEN

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

2. Opgave en uitgangspunten 8

3. Analyse

3.1 Huidige situatie 14

3.2 Opgehaald bij belanghebbenden 18

3.3 Historische analyse 22

3.4 Mobiliteit 24

3.5 Aandachtspunten 30

4. Scenariostudie

4.1 De vier scenario's 34

4.2 Ruimte voor optimalisatie binnen de scenario's 60

5. Aanvullend onderzoek - verkeer, veiligheid en inrichting 62

6. Conclusies en aanbevelingen 66

7. Colofon 68

1. Inleiding

In opdracht van de gemeenteraad van Teylingen is gevraagd om een scenariostudie voor een mogelijke herontwikkeling van de stationslocatie van Voorhout uit te voeren. Dit document presenteert deze studie en is uitgevoerd door Ziegler | Branderhorst.

De locatie, gelegen tussen het spoor, de Componistenlaan en de Jacoba van Beierenweg, neemt een centrale positie in binnen het dorp. Het gebied herbergt diverse functies, waaronder de perronopgangen, fietsenstallingen en een P+R parkeerterrein . Daarnaast wordt het terrein gebruikt voor evenementen zoals de jaarlijkse kermis en het Bloemencorso.

Om een toekomstige ontwikkeling van de stationslocatie te onderzoeken, is een verkenning uitgevoerd aan de hand van vier scenario's. Deze scenario's onderzoeken verschillende ruimtelijke invullingen en functionele keuzes op het gebied van woningbouw, de positionering van een bibliotheek, groenvoorzieningen, de kermis en het P+R terrein.

Deze studie biedt inzicht in de mogelijkheden en consequenties van de verschillende ontwikkelrichtingen en vormt daarmee een belangrijke basis voor verdere besluitvorming over de toekomstige inrichting van de stationslocatie.



Locatie en plangebied



De stationslocatie met P+R functie en groene open ruimte



Het parkeerterrein en fietsenstallingen

Het is belangrijk om mee te nemen dat er al eerder verkenningen zijn gedaan naar deze locatie, wat zowel de uitdaging als de prioriteit van deze opgave onderstreept. Eerdere onderzoeken naar de ontwikkeling van de stationslocatie richtten zich vaak op specifieke deelgebieden, zoals gemeentelijke gronden, waardoor niet alle belanghebbenden werden meegenomen. Deze verkenning is echter integraal aangepakt, met betrokkenheid van de gemeente, NS en ProRail, wat heeft geleid tot breed gedragen scenario's.

De aanpak omvat niet alleen woningbouw, maar ook ambities zoals een bibliotheek, een goed functionerend station, veiligheid van de stationsomgeving en samenhang met de bredere centrumontwikkeling van Voorhout. Dit sluit aan bij de Centrumvisie die de gemeente met KuiperCompagnons ontwikkelt voor de drie kernen van Teylingen, gericht op toekomstbestendige, levendige en klimaatadaptieve centrumgebieden.



Centrumvisie Voorhout, 2022 | KuiperCompagnons



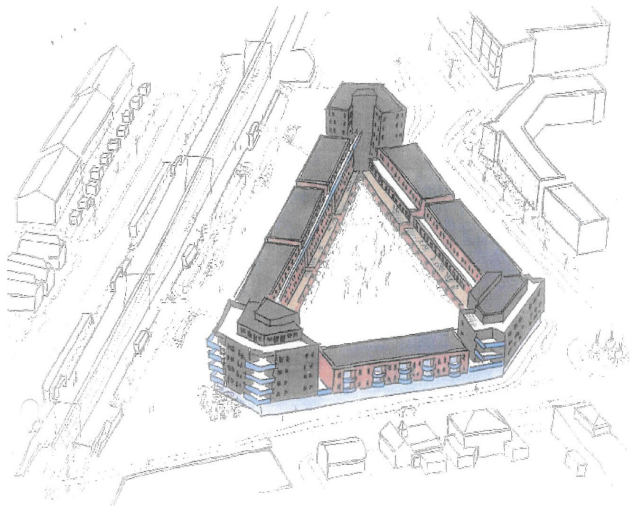
Verkenning stationslocatie, 2009 | Kraaivanger en Urbis



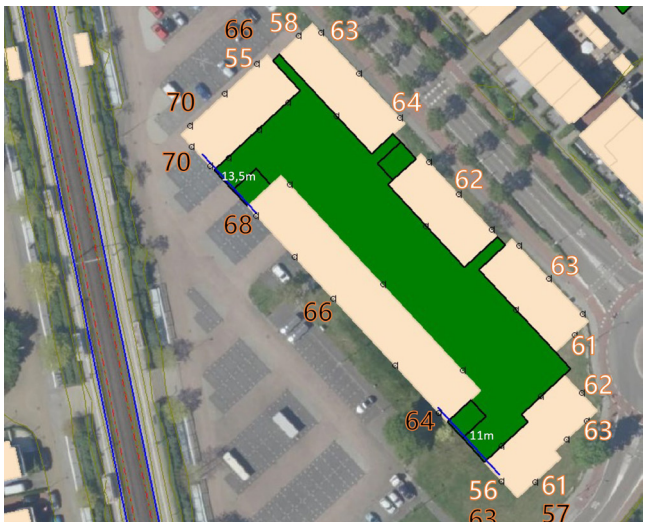
Verkenning stationslocatie, 2009 | BDP



Verkenning stationslocatie, 2011 | FAKTON



Verkenning stationslocatie, 2008



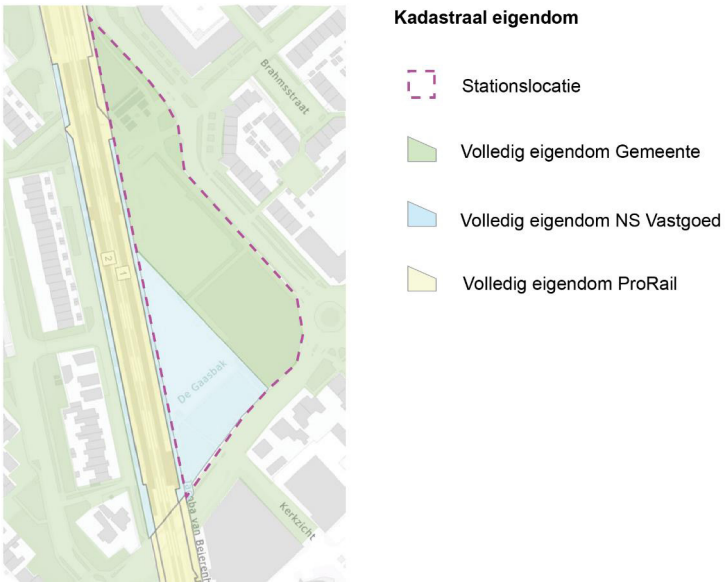
Verkenning stationslocatie, 2022

2. Opgave en uitgangspunten

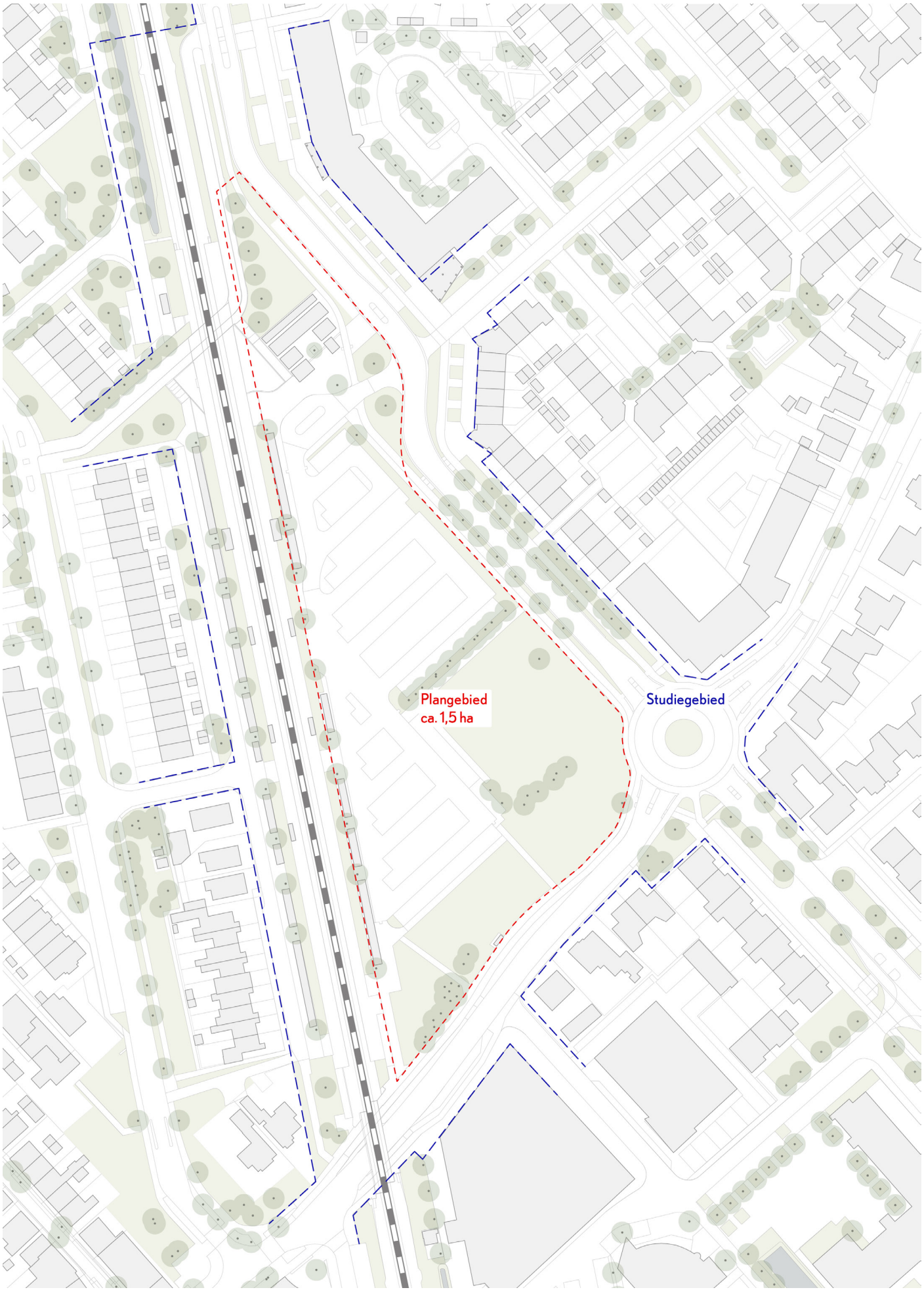
De scenariostudie heeft als opgave om de ontwikkelmogelijkheden voor de stationslocatie in Voorhout te verkennen. De locatie beslaat ongeveer 1,5 hectare en wordt begrensd door het spoor aan de westkant, de Componistenlaan aan de noordoostzijde en de Jacoba van Beierenweg aan de zuidwestzijde.

De gemeente en NS zijn gezamenlijk eigenaar van het parkeerterrein, terwijl ProRail eigenaar is van het spoor. Voor het huidige en toekomstige functioneren van het stationsgebied is in gezamenlijkheid een integraal handelingsperspectief opgesteld. Deze scenariostudie is onderdeel hiervan. Daarbij is rekening gehouden met vijf leidende principes:

1. Integrale benadering en samenwerking – De verkenning is uitgevoerd in samenwerking met NS en ProRail, zodat de verschillende belangen en functies op elkaar worden afgestemd.
2. Behoud van de regionale mobiliteitsfunctie – Station Voorhout speelt een belangrijke rol in de regionale bereikbaarheid en moet deze functie blijven vervullen.
3. Toekomstbestendige spoorwegovergang – Eventuele structurele aanpassingen aan de spoorwegovergang in de toekomst mogen niet onmogelijk worden gemaakt door de gebiedsontwikkeling.
4. Kwalitatief hoogwaardige stationsomgeving De ontwikkeling moet bijdragen aan een aantrekkelijk en goed functionerend stationsgebied.
5. Ruimte voor de kermis – In overleg met de Oranjevereniging wordt gezocht naar een oplossing voor de kermis, ofwel op de huidige locatie, of elders in Voorhout.



Eigendomssituatie



Plangebied en studiegebied

In deze scenariostudie zijn vier mogelijke scenario's onderzocht. De vier scenario's verkennen verschillende mogelijkheden op het gebied van woningbouw, de plaatsing van een bibliotheek, groenvoorzieningen, mobiliteit, de organisatie van de kermis, parkeren en de inrichting van de stationsomgeving.

Groen en recreatie

Parkeren

Evenementen/kermis functie

Woningbouwopgave

Naast de scenario's zijn aanvullende onderzoeken uitgevoerd naar componenten buiten het plangebied, die beïnvloed kunnen worden door de ontwikkelingen op de stationslocatie. Dit betreft onder andere:

- De bushalte Voorhout Station aan de Componistenlaan;
- De spoorwegovergang tussen de Herenstraat en Jacoba van Beierenweg;
- De fietstunnel onder het spoor bij het station, tussen de Beukenrode en Componistenlaan;
- De verkeersveiligheid aan de Jacoba van Beierenweg tussen de spoorwegovergang en de Schoutenlaan/Componistenlaan;
- De algemene veiligheid van de stationsomgeving.



Veilige aanloop- en fietsroutes van en naar het station



Eventuele toekomstige aanpassing aan de spoorwegovergang niet onmogelijk maken



Scenario 1

- Groen / recreatie als hoofdthema
- Evenwichtige inpassing tussen groen en parkeren
- Ruimte behouden voor evenementen

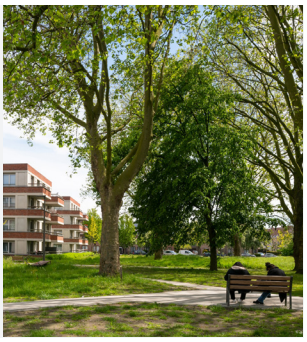


(Lammermarkt, Leiden)



Scenario 2

- Woningbouw in minimale vorm
- Ruimte behouden voor evenementen
- Groen / recreatie als sub-thema



(Tuinwijk Stuivenberg, Antwerpen)



Scenario 3

- Woningbouw in ruimere vorm
- Ruimte behouden voor evenementen, maar in beperkte vorm
- Groen / recreatie als sub-thema



(ParkEntree, Schiedam)



Scenario 4

- Woningbouw in maximale vorm
- Geen ruimte voor evenementen
- Groen / recreatie als sub-thema



(Berkel Westpolder)





Luchtfoto van de locatie
Bron: Gelders Archief

3. Analyse

3.1 Huidige situatie

De stationslocatie in Voorhout ligt in de Componisten buurt, binnen de gemeente Teylingen. Het gebied vervult voornamelijk een functionele rol als vervoersknooppunt en biedt ruimte voor verschillende stationsgerelateerde functies, zoals een ontvangstruimte, fietsparkeren, een Kiss & Ride zone en een P+R terrein. De inrichting van het gebied wordt grotendeels gedomineerd door verharding ten behoeve van deze stationsfuncties. Hoewel er groen aanwezig is, is de verblijfskwaliteit hiervan laag. Toch dragen enkele volwassen boomgroepen en de openheid van het gebied bij aan de ruimtelijke kwaliteit en belevingswaarde van de stationsomgeving.



De ontvangstruimte van het station, Kiss & Ride en entree van het P+R terrein



Groene open plek



Fietsenstallingen langs het spoor en nabijheid van voorzieningen



De open ruimte in het dorp wordt als zeer waardevol ervaren



Fietskluizen langs het spoor, P+R terrein niet klimaatadaptief



Wachtruimtes op het perron



Overdekte fietsenstalling



Kiss & Ride en entree vanaf de Componistenlaan



Secundaire opgangen van het perron richting de Herenstraat, met hellingbaan



Hoofdentree van het station



Aangrenzende bebouwing langs de Componistenlaan



Onveilige spoorwegovergang



Westzijde van het station, Spoorlaan



Ligging in het verlengde van de Herenstraat, nabijheid van de winkelstraat



Geluidbelasting, dicht bij spoorlawaai

3.2 Opgehaald bij belanghebbenden

In de eerste fase van de verkenning is informatie opgehaald bij omwonenden tijdens een inloopbijeenkomst en tijdens speeddates met belanghebbende organisaties en kerngroepleden. Vanaf de start werden de kansen, ambities en mogelijke conflicten meegenomen.

Inloopbijeenkomst met omwonenden
- Waardevol is het open karakter, groen en ruimte voor evenementen;
- Kansen om het groen te verbeteren als centrale ontmoetingsplek;
- Wisselende mening over woningbouw op de locatie;
- Veel ontevredenheid over de verkeersveiligheid en zorgen over doorstroming Componistenlaan;
- Parkeeroverlast voorkomen indien het P+R-terrein wordt verkleind.

NS / ProRail
- Forensenstation, 75% van de treinreizigers komt en gaat te voet/fiets;
- Aandacht voor veilige aanloop- en fietsroutes;
- Aandacht voor veilige verkeerssituatie rondom de spoorwegovergang (incl. voetganger en fietser);
- Kansen om een duidelijker ontvangstdomein voor de reiziger te creëren;
- Om voldoende P+R aanbod te behouden maatregelen zoals regulering (b.v. slagboom) of uitbreiding bij omliggende stations (Sassenheim, Hillegom, Nieuw Vennep) meenemen in de overwegingen.

Lokale ondernemers: Business Platform Teylingen
- De stationslocatie moet onderzocht worden i.r.t. de centrumplannen, vooral vanwege de omliggende verkeersstructuur;
- Het parkeerterrein wordt niet of nauwelijks door winkelend publiek gebruikt;
- De locatie wordt niet als verlenging van de winkelstraat gezien.

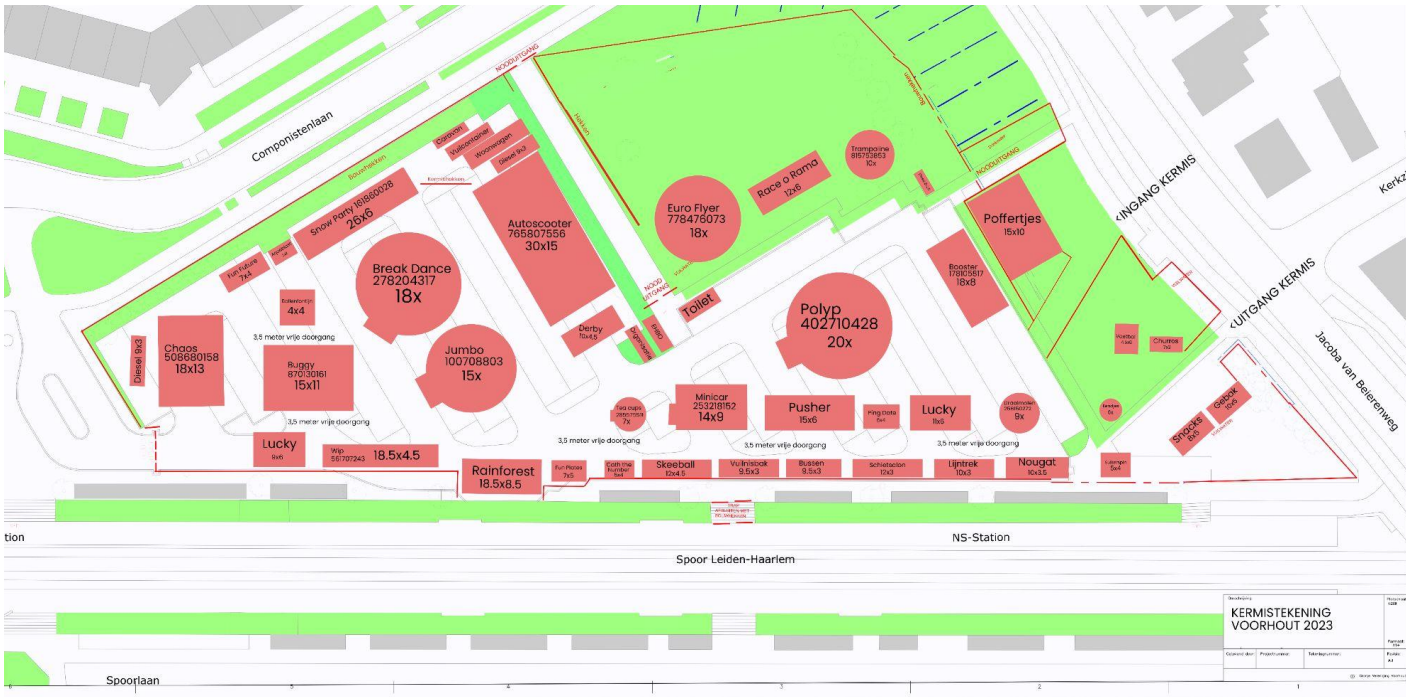
De Oranjevereniging Voorhout
- Huidige kermis kan niet kleiner vanwege eisen veiligheid en hulpdiensten;
- Centrale ligging in dorp wordt als waardevol gezien;
- Mogelijke alternatieve locatie van de ijsbaan wordt aangehaald.

Vakspecialisten woonbeleid
- Programma en doelgroep aansluiten op nabijheid van station en centrum;
- Kansen voor woningen voor ouderen;
- Vraag naar betaalbare woningen of middensegment om doorstroming te bevorderen.

Vakspecialist maatschappelijke ontwikkeling
- Nieuwe bibliotheek heeft een bredere maatschappelijke/culturele en educatieve functie;
- Kansen voor een groene plek voor ontmoeting en recreatie in de buitenruimte;
- Kansen voor ondersteunende horeca (lunch/koffie) gekoppeld aan bibliotheek en ontvangstdomein station.



Het parkeerterrein omgevormd tot kermis



Huidige opstelling van de kermis met ruimtebeslag

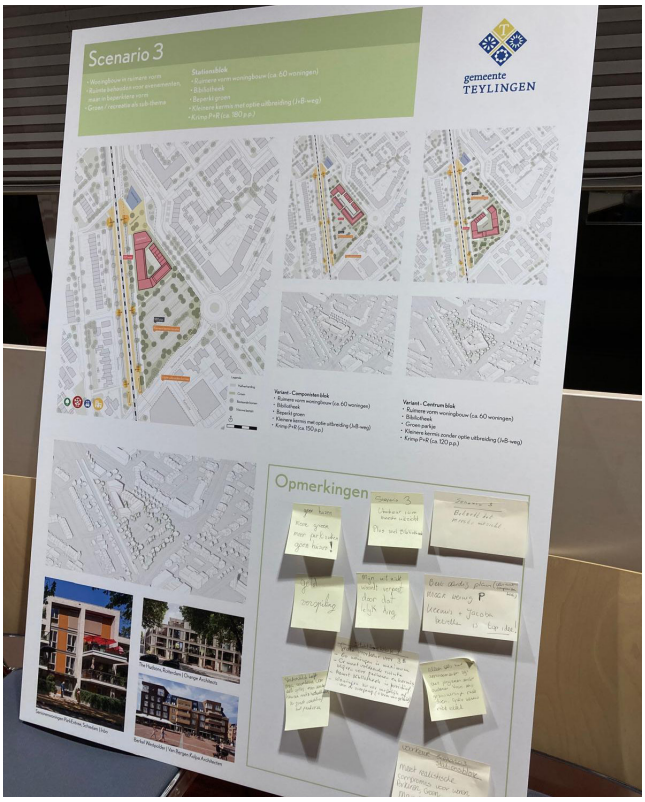
Bewonersavond en enquête
Op 29 januari 2025 heeft een participatieavond plaats gevonden waarbij de vier scenario's in concept werden gepresenteerd. Daarbij werden bewoners en andere belanghebbenden gevraagd om hun reactie en voorkeur. Ook is er een digitale enquête uitgedaan waarbij veel respons is verkregen. Hierdoor is veel inzicht in het maatschappelijk draagvlak voor de verschillende scenario's verkregen. De resultaten van de participatie en de enquête zijn als bijlage van deze rapportage opgenomen.

Parkeeronderzoek
In februari 2025 heeft daarnaast een aanvullend parkeeronderzoek plaatsgevonden. Daarbij zijn opnieuw parkeertellingen uitgevoerd op de locatie en in de omliggende buurten. De resultaten van dit onderzoek zijn meegenomen in de parkeerbalans van de verschillende scenario's. Het parkeeronderzoek is tevens als bijlage van deze rapportage opgenomen.



Bewonersavond, 29 januari 2025





Informatiepanelen met gevraagde reacties

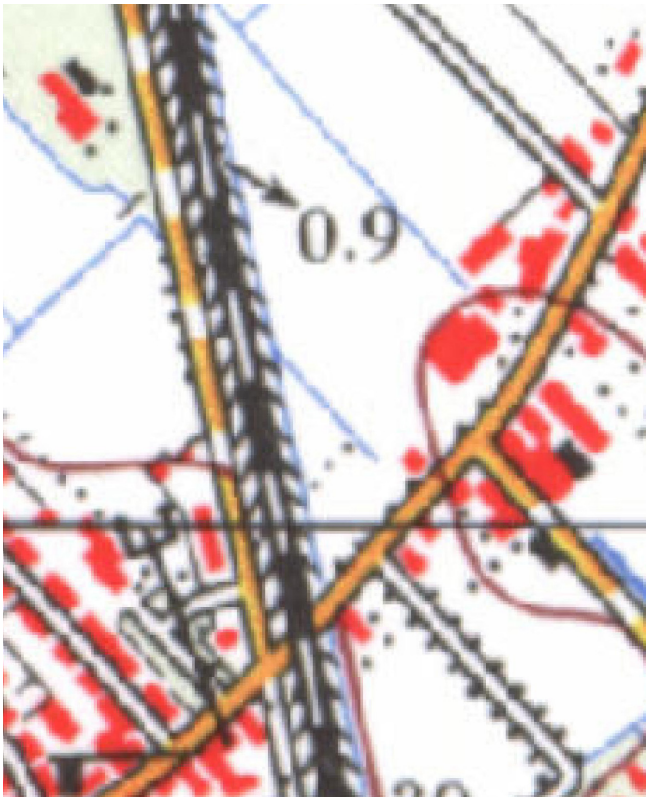


Interactieve maquette met ‘puzzelstukken’

3.3 Historische analyse



1900 - Aanleg spoorlijn Haarlem-Leiden. Station Voorhout geopend in 1892. De locatie is agrarisch gebied.



1970 - Het station is sinds 1944 gesloten. De locatie is lange tijd onbebouwd gebleven. Een enkele woning aan de Jacoba van Beierenweg. Er ligt een oude watergang in het gebied.



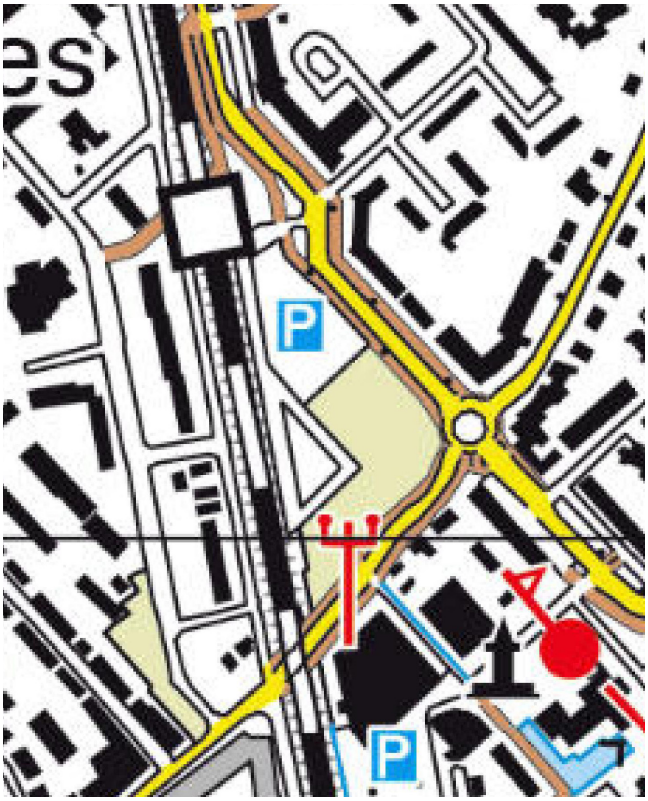
Historische spoorwegwoningen bij het oude station Voorhout



Spoorwegovergang Herenstraat (1961)



2000 - Heropening station in 1997. Vanaf de jaren ‘80 wordt de locatie verder bebouwd met een bibliotheek, sporthal en woningen.



2024 - De locatie wordt uitsluitend gebruikt als parkeer- en evenemententerrein.



Bibliotheek op de locatie (2009)



Huidige situatie (2024)

3.4 Mobiliteit

Auto en openbaar vervoer
De Jacoba van Beierenweg, die de zuidelijke grens van het plangebied vormt, is een belangrijke route naar het centrum voor auto's, fietsers en voetgangers. De stationslocatie is direct gelegen naast Station Voorhout, met meerdere opgangen naar het perron aan beide zijden van het spoor, waardoor het station goed toegankelijk is.

Aan de Componistenlaan bevindt zich een nieuwe bushalte waar de bus op de rijbaan halteert. De kruising van de Componistenlaan met de Beethovenlaan zorgt voor een complexe verkeerssituatie door de vele kruispunten van verkeersstromen. Hier komen de bushalte, voetgangersoversteekplaatsen, de entree naar de wijk via de Beethovenlaan en de toegang tot het P+R terrein samen.

Het P+R-terrein heeft momenteel 220 parkeerplaatsen. Uit de meest recente parkeertellingen blijkt dat het parkeerterrein regelmatig een hoge bezettingsgraad kent (hoger dan 80%). De entree van het P+R-terrein wordt informeel ook als Kiss & Ride gebruikt. Het faciliteren van een duidelijke Kiss & Ride is belangrijk om ongewenste verkeersbewegingen te voorkomen.

Daarnaast speelt de verkeerssituatie op de Jacoba van Beierenweg een rol, waar laden en lossen voor hinder en onoverzichtelijkheid zorgen.



Onoverzichtelijke situatie voetgangersoversteken


Station Voorhout
358 57
Beethovenlaan
K+R
Station Voorhout
Componistenlaan
Jacoba van Beierenweg
P+R
220 p.p.
piek bezetting < 80%
Beukenrode
Spoorlaan
Opgeheven
bushalte
Kerkzicht
P
Legenda
Auto-ontsluiting, Wijk
Auto-ontsluting, Buurt
Buslijn met lijnnummer
Spoorlijn en treinstation
Perron
Overdekte wachtruimte
Trapopgang naar perron
Hellingbaan naar perron
P+R parkeerterrein
Deelauto's
Kiss & Ride
Laden en lossen

Treinreizigers
Per dag maken er ongeveer 2.800 reizigers gebruik van Station Voorhout. Uit de data 'Reizigersgedrag' van NS blijkt dat 75% van de treinreizigers het station te voet of per fiets bereikt. Ondanks de dominante uitstraling van het parkeerterrein is de auto in verhouding een kleine gebruiker. Daarnaast gebruikt 89% het station als opstapstation en heeft slechts 11% Voorhout als eindbestemming, wat de regionale functie als schakel in het woon-werkverkeer onderstreept.

Volgens de IMA-prognoses (2021) groeit het aantal reizigers met 10% in 2030 en 53% in 2050. Ondanks deze groei voorziet de Hoofdrailnetconcessie 2025-2030 geen extra treinen en is er slechts beperkte uitbreiding van de dienstregeling mogelijk. Het huidige station en de voorzieningen kunnen deze toekomstige groei echter goed ondervangen. Voor het huidige en toekomstige functioneren van het stationsgebied is in door NS en ProRail in gezamenlijkheid met de gemeente een integraal handelingsperspectief opgesteld.

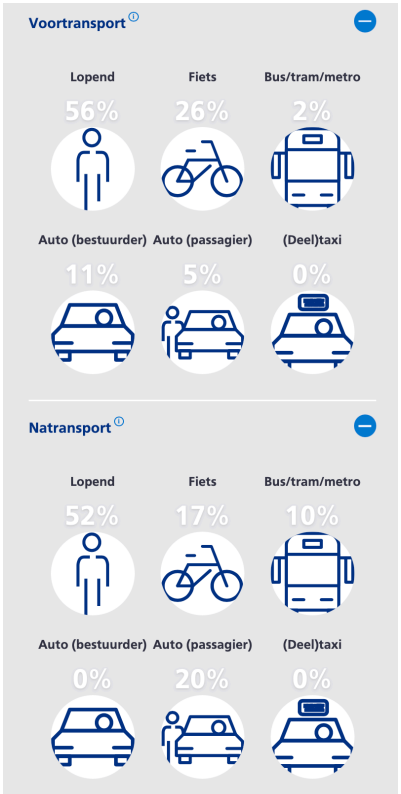


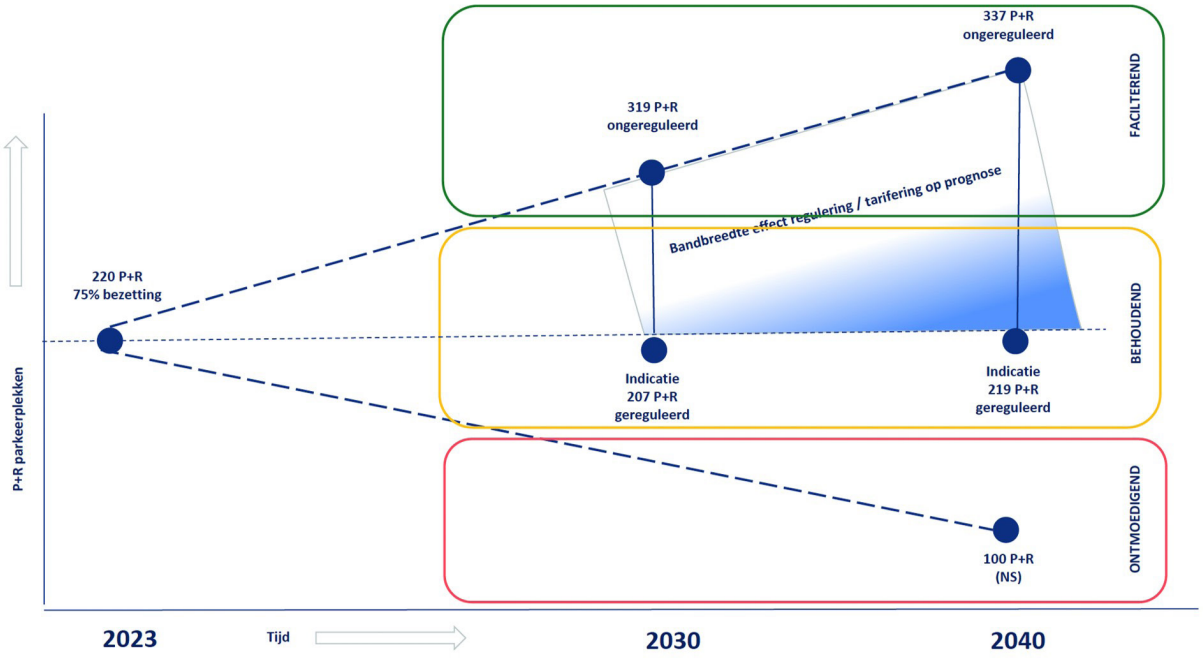
NS dashboard 'Reizigersgedrag'

P+R scenario's
In deze studie wordt rekening gehouden met de scenario's uit het NS-onderzoek die de behoefte van de P+R in Voorhout schetsen:

- Faciliterend (ca. 250-330 plekken)
- Behoudend (ca. 220-250 plekken)
- Ontmoedigend (ca. 100-150 plekken)

Bij het ontmoedigende scenario zal gereguleerd parkeren (slagboom/tarifering) moeten worden ingevoerd om de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor treinreizigers te borgen. Daardoor kan de aantrekkelijkheid van het P+R-terrein afnemen en reizigers zich mogelijk verplaatsen naar andere P+R-locaties in de regio. Bewoners vrezen dat dit kan leiden tot extra parkeerdruk in de omliggende straten, waar gratis parkeren nog mogelijk is. Om dit te voorkomen zou flankerend beleid noodzakelijk zijn.





P+R scenarios | NS

P+R op de corridor / lijnen



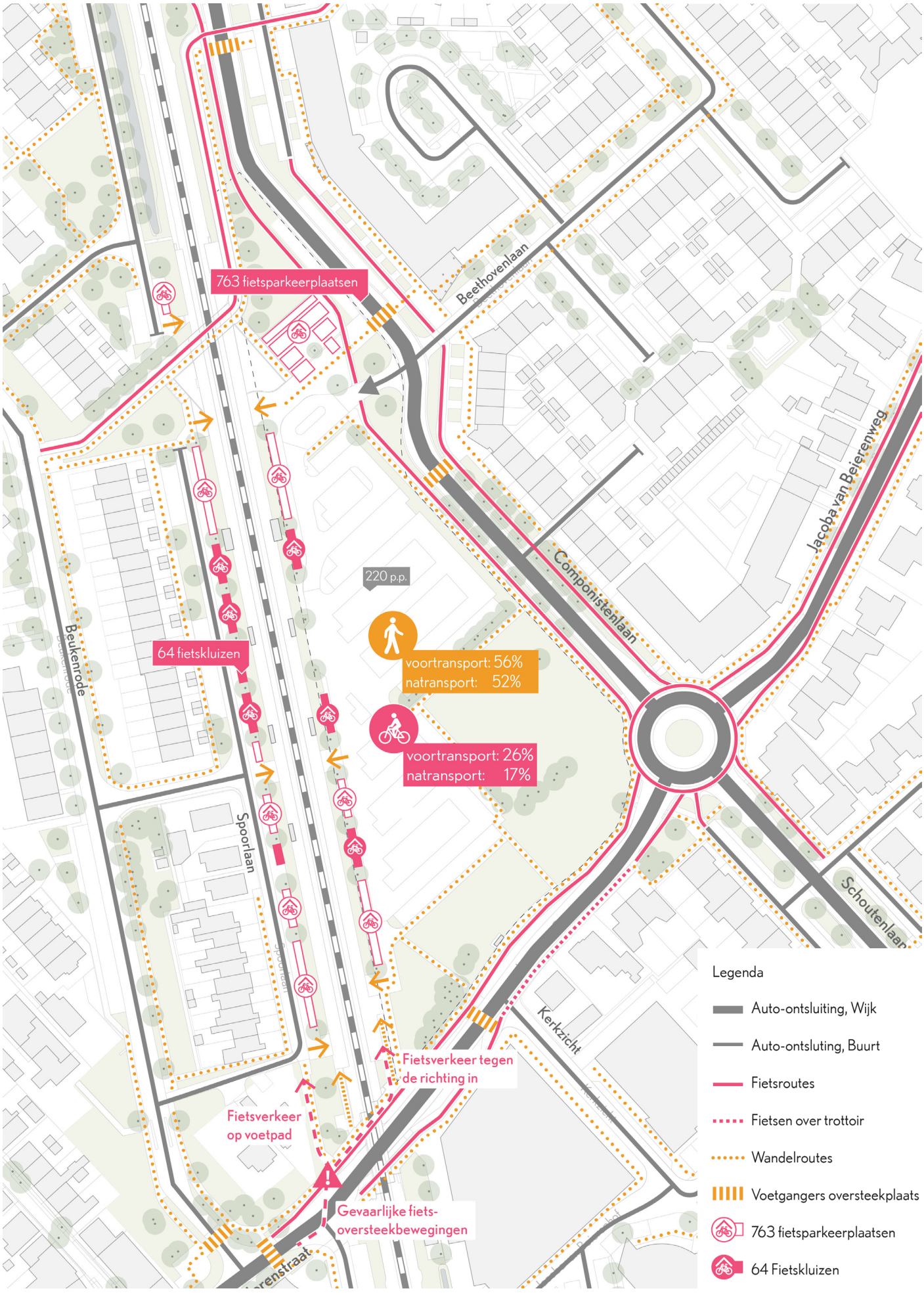
P+R locaties in de regio | NS

Fiets en voetganger
Uit de data 'Reizigersgedrag' van NS blijkt dat meer dan de helft van de reizigers het station te voet of per fiets bereikt. Dit benadrukt het belang van goede fiets- en looproutes naar het station en voldoende fietsenstallingen
Het station is goed bereikbaar dankzij meerdere opgangen aan beide zijden van het spoor. De fietsenstallingen, die langs het spoor zijn gesitueerd, zorgen voor een verspreide instroom van fietsers over deze verschillende opgangen, wat de doorstroming ten goede komt.

Met name aan de zuidkant van het plangebied ontstaan gevaarlijke situaties, doordat fietsers de weg moeten oversteken om vanuit de Herenstraat het station te bereiken. Dit leidt regelmatig tot conflicten met gemotoriseerd verkeer. Daarnaast is het fietspad langs de Jacoba van Beierenweg niet consequent doorgetrokken, waardoor fietsers op sommige plekken over de stoep worden geleid. Dit verhoogt het risico op conflicten tussen fietsers en voetgangers. In hoofdstuk 5 wordt aandacht besteed aan het verbeteren van de veiligheid van de fietsroutes.



Fietsen over de stoep langs de Jacoba van Beierenweg


763 fietsparkeerplaatsen
Beethovenlaan
Componistenlaan
Jacoba van Beierenweg
220 p.p.
voortransport: 56%
natransport: 52%
voortransport: 26%
natransport: 17%
64 fietskluizen
Beukenrode
Spoorlaan
Schoutenlaan
Kerkzicht
Fietsverkeer tegen de richting in
Fietsverkeer op voetpad
Gevaarlijke fiets-oversteekbewegingen
Legenda
Auto-ontsluiting, Wijk
Auto-ontsluting, Buurt
Fietsroutes
Fietsen over trottoir
Wandelroutes
Voetgangers oversteekplaats
763 fietsparkeerplaatsen
64 Fietskluizen

3.5 Aandachtspunten

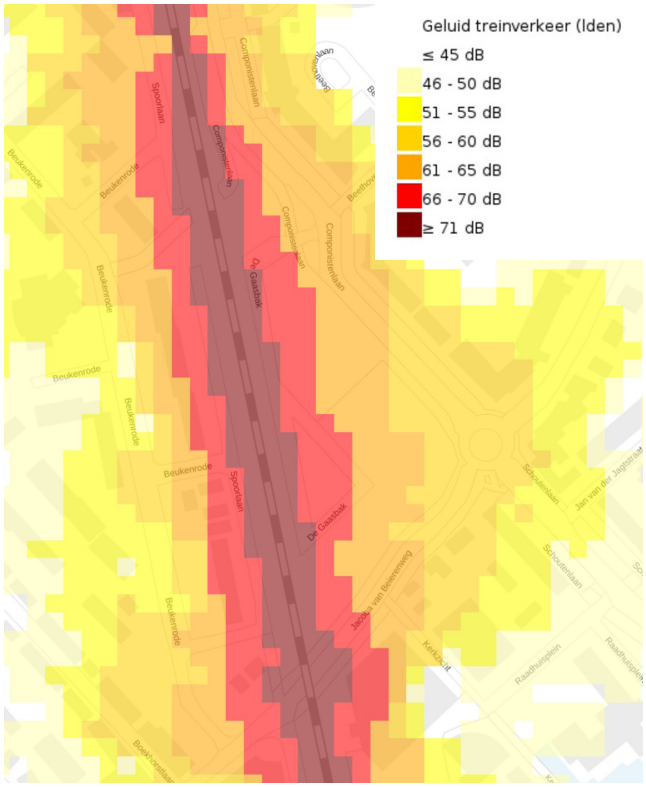
Naast de eerder benoemde verkeerssituaties zijn er verschillende ruimtelijke en functionele aandachtspunten die invloed hebben op de ontwikkeling van de stationslocatie. Het gebied is grotendeels verhard en mist kwalitatief groen met verblijfskwaliteit. Hierdoor is er weinig ruimte voor aangenaam verblijf.

Daarnaast ontbreekt een duidelijke stationsentree en ontvangstruimte, waardoor reizigers minder goed worden begeleid. De fietsenstallingen zijn verspreid langs het spoor, wat leidt tot versnippering en inefficiënt gebruik van de ruimte. Een geordende en geconcentreerde stalling kan zorgen voor een overzichtelijkere en veiligere omgeving.

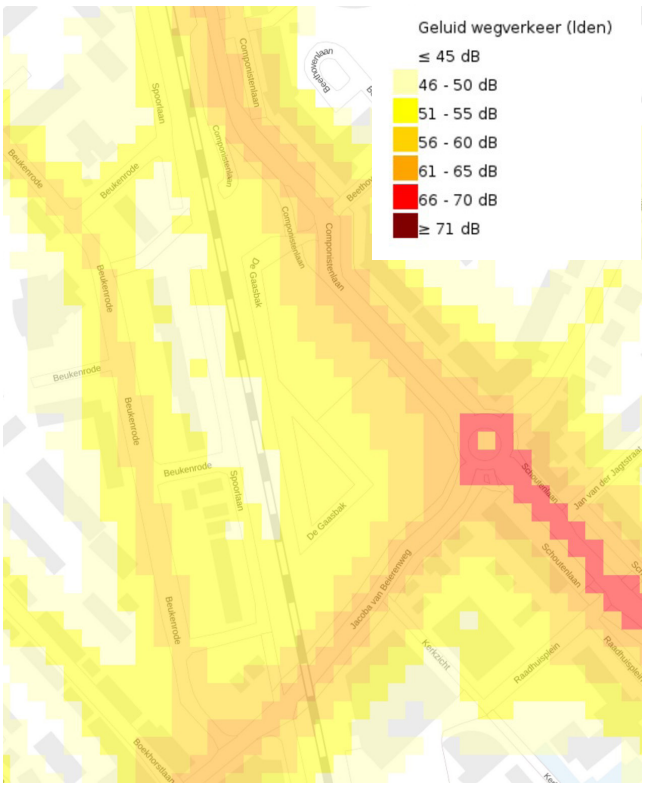
Binnen een zone van 100 meter rond het spoor, waarbinnen de gehele locatie valt, gelden voor woningen eisen om de geluidsbelasting op de gevel te beperken tot wettelijk acceptabele niveaus. In het vervolg zal verder onderzoek naar mogelijke maatregelen om het leefklimaat voor de woningen te waarborgen noodzakelijk zijn.

Ook de spoorwegovergang aan de Jacoba van Beierenweg wordt als onveilig ervaren, met een complexe verkeerssituatie. De voetgangers- en fietsroutes rondom het station vragen om verbetering voor meer veiligheid en doorstroming.

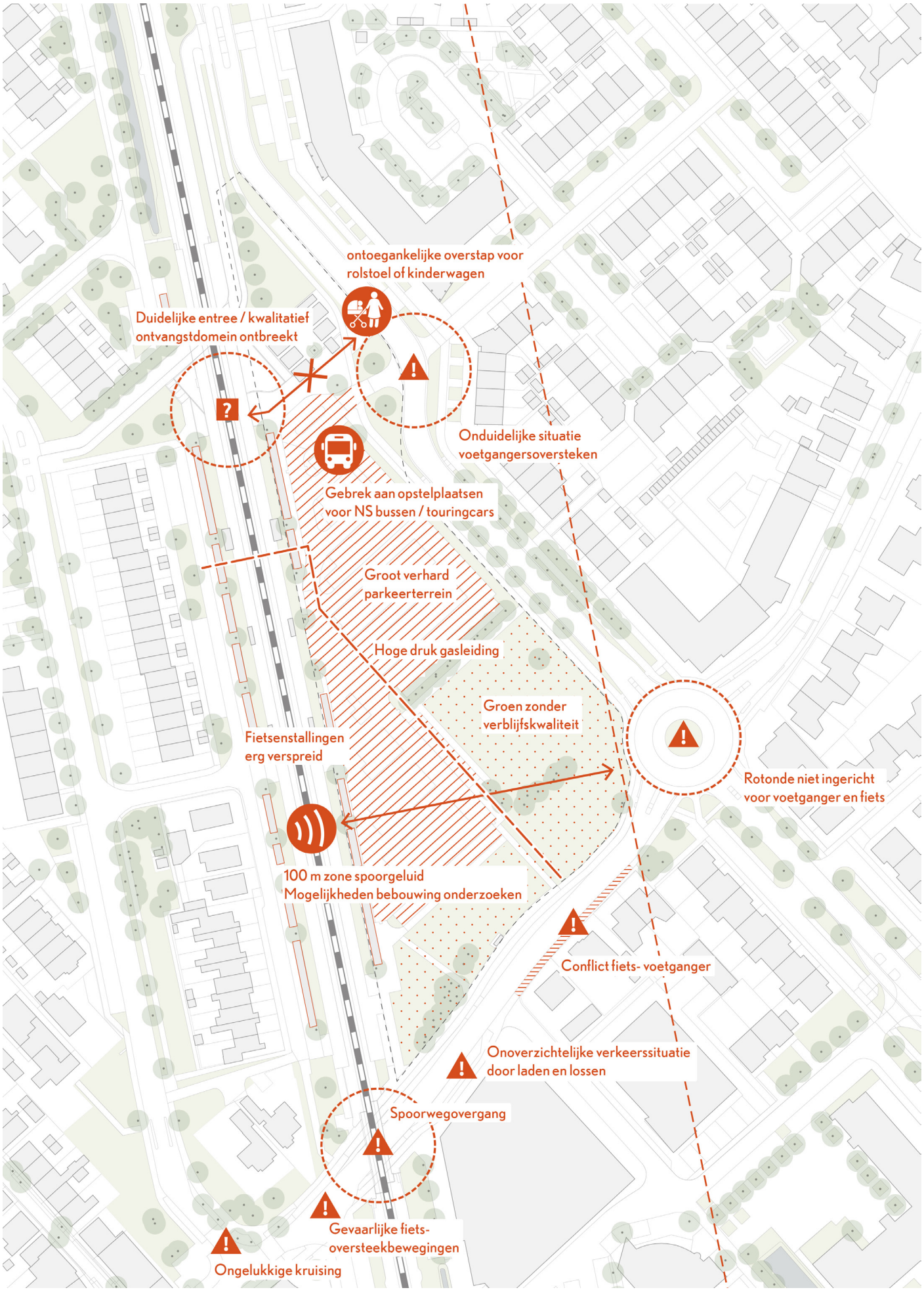
Tot slot loopt een hogedruk gasleiding door het plangebied. Dit beperkt de mogelijkheden voor bebouwing en inrichting. Verder onderzoek moet uitwijzen of bouwen op of verlegging van de leiding een optie is.



Geluid spoorweg



Geluid wegverkeer



Aandachtspunten locatie en omgeving


parkeren
parkeren
P+R
P+R



4. Scenariostudie

4.1 De vier scenario's

Om inzicht te krijgen in de mogelijke herontwikkeling van de stationslocatie is een scenariostudie uitgevoerd. Hierbij zijn vier stedenbouwkundige scenario's ontwikkeld, waarbij de vijf leidende principes, zoals beschreven in hoofdstuk 2, als uitgangspunt dienden. Elk scenario verkent een andere ruimtelijke invulling en balans tussen de verschillende thema's: ruimte voor groen en recreatie, parkeren, evenementen/kermis en woningbouw. De scenario's variëren van een minimale herinrichting van de bestaande functies tot een scenario waarin de locatie maximaal wordt benut voor woningbouw.

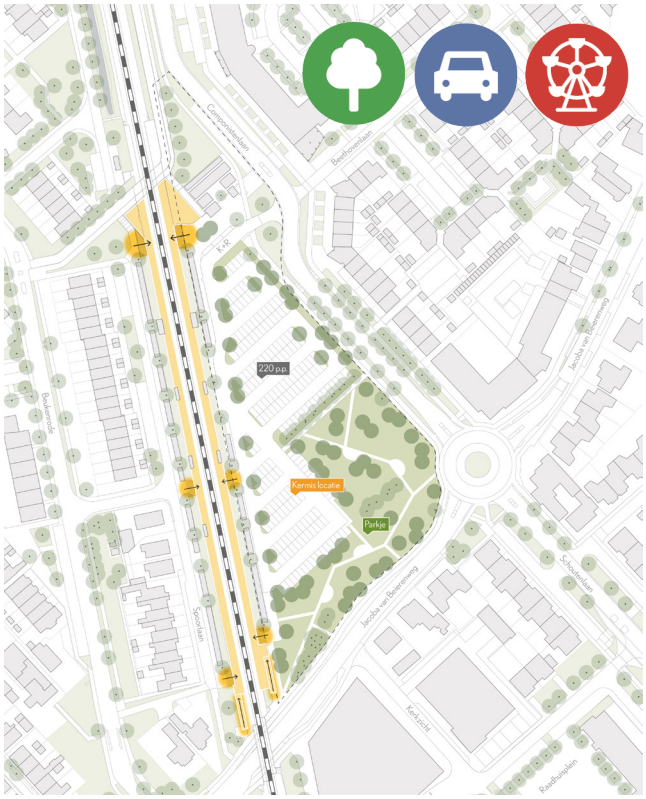
De scenario's zijn op een gelijkvormige wijze gepresenteerd zodat ze onderling goed te vergelijken zijn. Naast de genoemde thema's, zullen de financiële haalbaarheid en het maatschappelijk draagvlak een belangrijke rol spelen bij de beoordeling van de scenario's.


Groen en recreatie

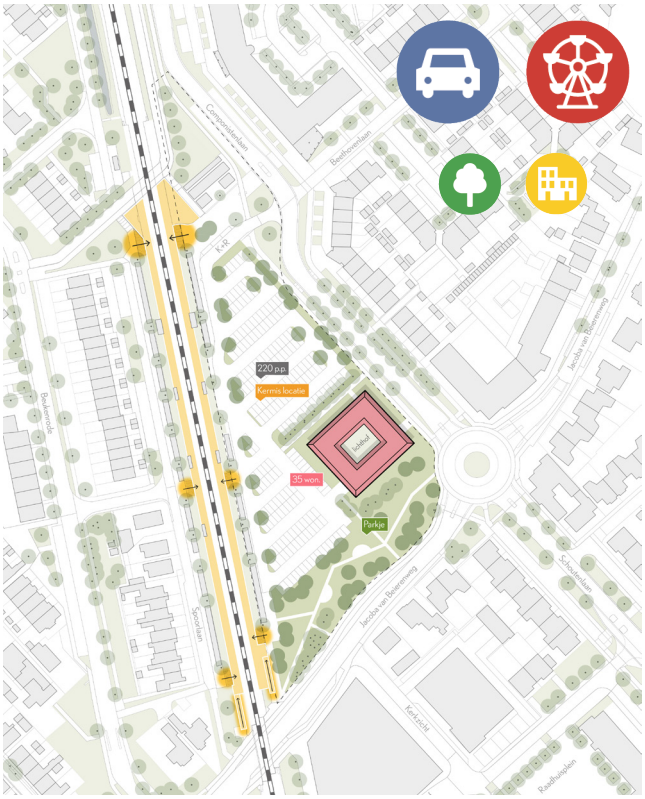

Evenementen / kermis


Parkeren

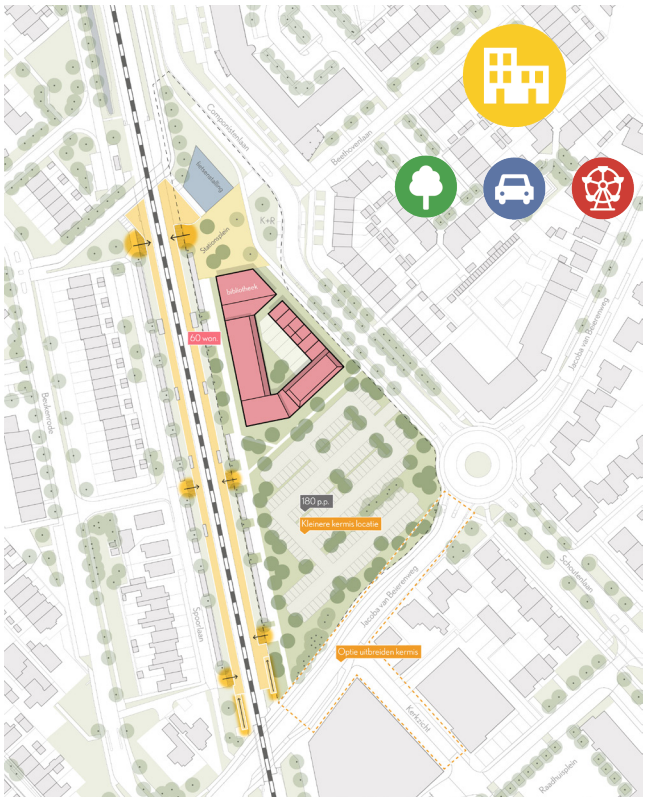

Woningbouw



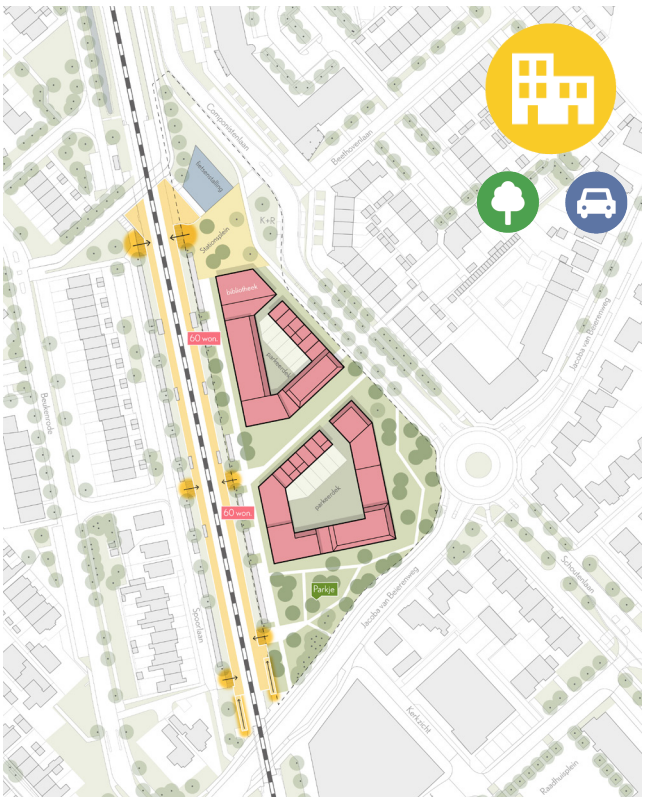
1. Herinrichten en versterken bestaande functies



2. Parkblok



3. Stationsplein



4. Maximaal wonen

Scenario 1: Herinrichten en versterken van bestaande functies

In het eerste scenario is het versterken van de bestaande functies het uitgangspunt. De focus ligt met name op het opwaarderen van het bestaande groen. Daarbij kan er een kwalitatief hoogwaardig dorpspark gemaakt worden met meer verblijfskwaliteit dan in de huidige situatie. Het bestaande groen wordt parkachtig ingericht met paden, bankjes en meer variatie aan beplanting.

De rest van het terrein blijft grotendeels onveranderd. Het parkeerterrein behoudt de huidige capaciteit van 220 plekken. Wel is het mogelijk om in beperkte mate te vergroenen middels het toevoegen van enkele bomen en kleine groenvakken.

De vergroening van het gebied leidt tot een groenere uitstraling van de stationsomgeving. Langs de Jacoba van Beierenweg wordt een groene parkrand gecreëerd, die de route naar het centrum begeleidt met groen. De huidige kermisopstelling kan behouden blijven als de bomen strategisch worden geplaatst binnen de kermisopstelling.

Dit scenario voorziet niet in woningbouw of de plaatsing van een bibliotheek. De huidige functies van het station en de mobiliteitsfunctie blijven behouden. Doordat er geen ruimteclaim is voor woningbouw, blijft de openheid, die momenteel in het gebied wordt gewaardeerd, behouden.



Zicht vanaf de rotonde Jacoba van Beierenweg-Componistenlaan



Plankaart scenario 1 - variant Dorpspark



Vergroening van parkeerterrein met plantvakken



Groene omzooming van parkeerterrein



Wandelpaden door het groen



Zicht vanaf de Componistenlaan t.h.v. de Beethovenlaan, op de hoofdentree van het station



Notenboompark, IJmuiden | Flux Landscape Architecture



Zitplekken om te ontmoeten



Speelelementen



Ecologische inrichting

Variant 1 - Uitbreiding parkeerterrein
In de eerste variant van dit scenario is het faciliterende P+R-scenario leidend. Daarbij wordt het parkeerterrein uitgebreid met 80 extra parkeerplaatsen. De uitbreiding van het parkeerterrein moet aan de huidige normen voor maatvoering voldoen, met een breedte van de parkeervakken van 2,50 m i.p.v. 2,40 m in de huidige situatie.

Dit resulteert in totaal tot 300 parkeerplekken. Gratis en openbaar parkeren blijft behouden, en extra parkeerplaatsen die gecompenseerd moeten worden vanuit de centrumvisie kunnen gemakkelijk worden opgenomen.

Variant 2 - Volledige herinrichting
In de tweede variant is onderzocht of het P+R terrein volledig heringericht kan worden zodat het gehele parkeerterrein een groenere uitstraling krijgt en klimaatbestendiger wordt. Omdat het gehele parkeerterrein dan aan de nieuwe maatvoering moet voldoen leidt dit tot een beperkte toename van het aantal parkeerplaatsen. In totaal resulteert dit tot 250 parkeerplekken.

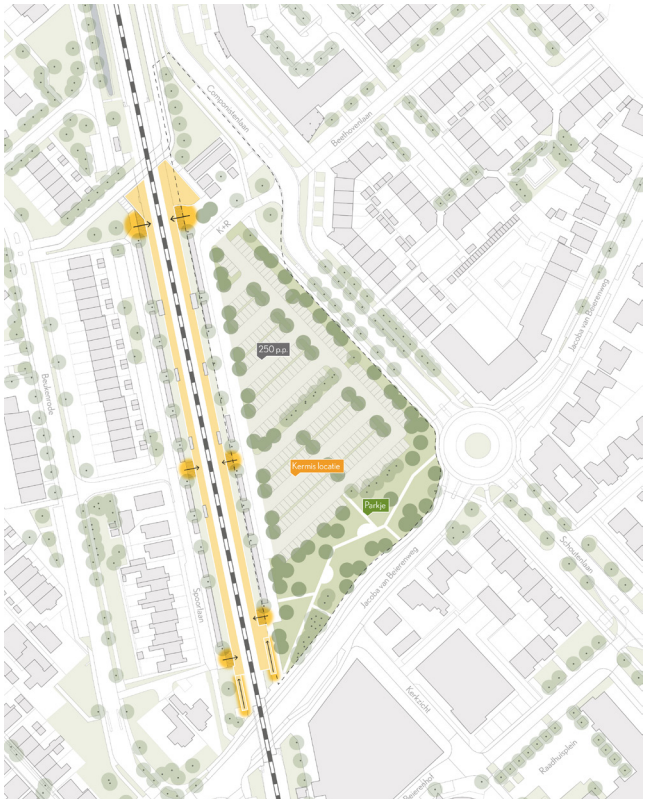
In beide gevallen wordt er langs de Jacoba van Beierenweg een groene parkrand gecreëerd en kan de huidige kermisopstelling behouden blijven als de bomen strategisch worden geplaatst binnen de kermisopstelling.

Beoordeling
Scenario 1 wijkt het minst af van de huidige situatie en scoort goed op het behoud van de bestaande functies in het stationsgebied (parkeren en evenementen). Ook is er ruimte om het groen te versterken, afhankelijk van de verschillende varianten. Het biedt echter geen ruimte voor bebouwing, waardoor dit scenario niet scoort op de ambitie om woningbouw (en eventueel een nieuwe bibliotheek) op de locatie te realiseren.



Variant - Uitbreiding parkeerterrein

- Faciliterend P+R (ca. 300 p.p.)
- Groene parkrand
- Ruimte voor huidige kermis
- Geen woningbouw
- Geen bibliotheek



Variant - Volledige herinrichting

- Faciliterend P+R (ca. 250 p.p.)
- Klimaatadaptief parkeerterrein
- Groene parkrand
- Ruimte voor huidige kermis
- Geen woningbouw
- Geen bibliotheek



Parkeerterrein met waterdoorlatende verharding



Parkeren onder de bomen

Scenario 2: Parkblok

In scenario 2 wordt er in beperkte mate gezocht naar ruimte voor woningbouw, zonder dat de rest van het terrein grootschalig hoeft te worden aangepast. Het parkeerterrein blijft onveranderd en behoudt de huidige capaciteit van 220 plekken. Wel is het mogelijk om in beperkte mate te vergroenen middels het toevoegen van enkele bomen en kleine groenvakken. De kermisopstelling kan, met geringe aanpassingen, behouden blijven.

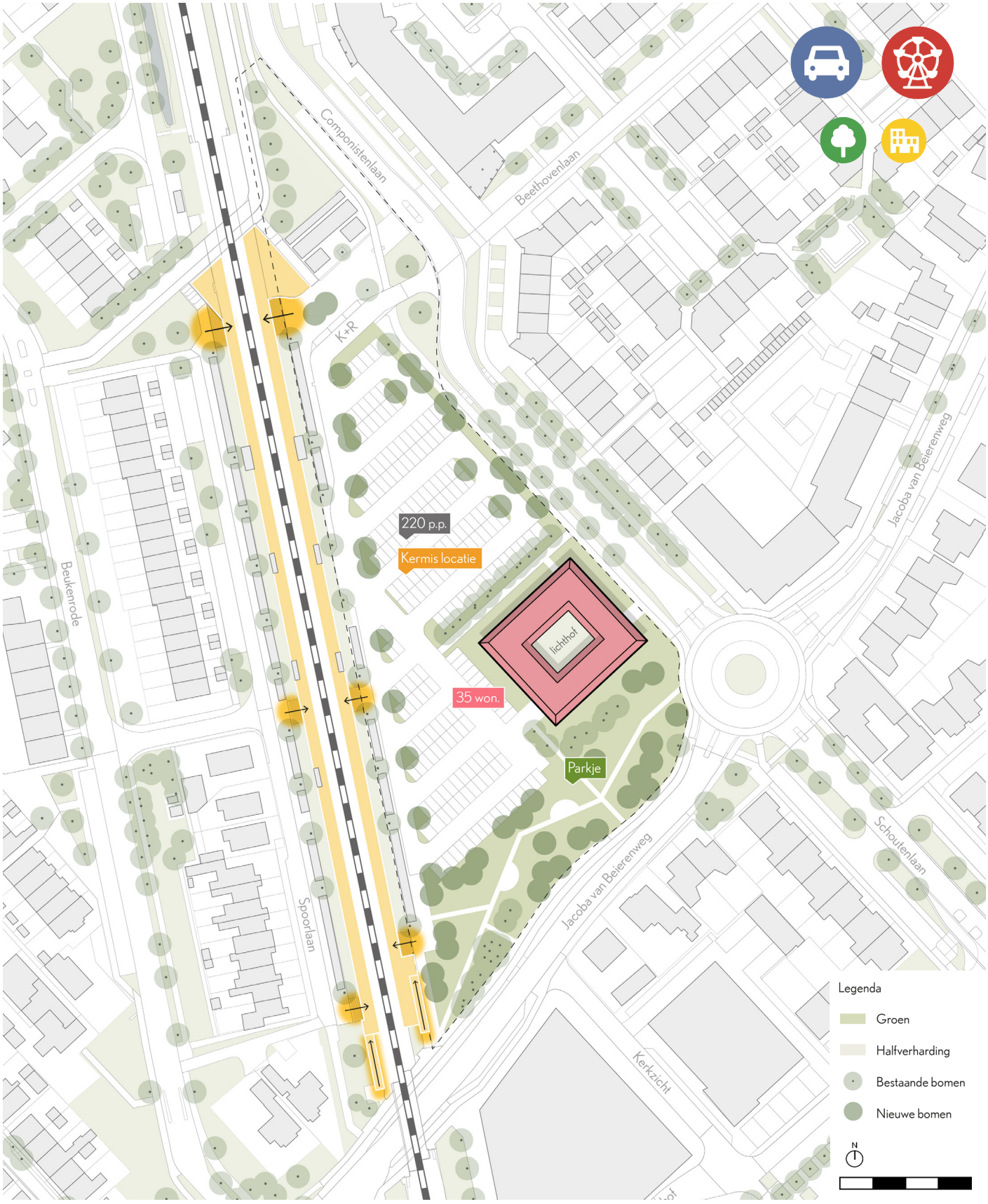
Het nieuwe gebouw bestaat uit een volume van drie lagen met een kap zodat het aansluit bij de omliggende bebouwing. Het lichthof in het midden van het gebouw kan ingericht worden als collectieve tuin waardoor het eventueel een zorg- of ouderencomplex kan huisvesten. Langs de Jacoba van Beierenweg wordt een groene parkrand gecreëerd

Het gebouw biedt plaats voor ongeveer 35 woningen. Op de begane grond van het gebouw is in principe ruimte voor een bibliotheek (van ca. 1.200 m^2). Er vindt dan dubbelgebruik in parkeerplaatsen voor bewoners en de P+R plaats. Hoewel deze gebruiksmomenten elkaar goed afwisselen zal het wel ten koste gaan van de capaciteit van het P+R terrein.

Vanwege de hoge bezettingsgraad van het parkeerterrein, lijkt het daarom verstandiger om het parkeren in het gebouw een plek te geven. Het gebouw biedt ruimte voor ongeveer 35 inpandige half verdiepte parkeerplaatsen. Er is dan geen bibliotheek meer mogelijk.



Zicht vanaf de rotonde Jacoba van Beierenweg-Componistenlaan



Plankaart scenario 2 - Parkblok

Programma en parkeerbalans
Scenario 2

Programma	BVO (m^2)	Aantal woningen	Benodigd p.p. bewoners	Benodigd p.p. bezoekers	Aantal p.p. beschikbaar
Appartementen	90 / won	35	31	6	
Inpandig parkeren	1.000				35
Parkeerterrein					220
Totaal		**35**	**31**	**6**	**255**



Zicht vanaf de Componistenlaan t.h.v. de Beethovenlaan, op de hoofdentree van het station



Overzicht in noordoostelijke richting



Overzicht in zuidwestelijke richting

Variant - Vergroening parkeerterrein
Een variant binnen dit scenario is om het woongebouw toe te voegen en het bestaande parkeerterrein te vergroenen. Daarmee krijgt de stationsomgeving een groenere uitstraling, wordt het terrein klimaatadaptiever en ontstaat er meer woonkwaliteit voor de woningen die op het parkeerterrein zijn gericht.

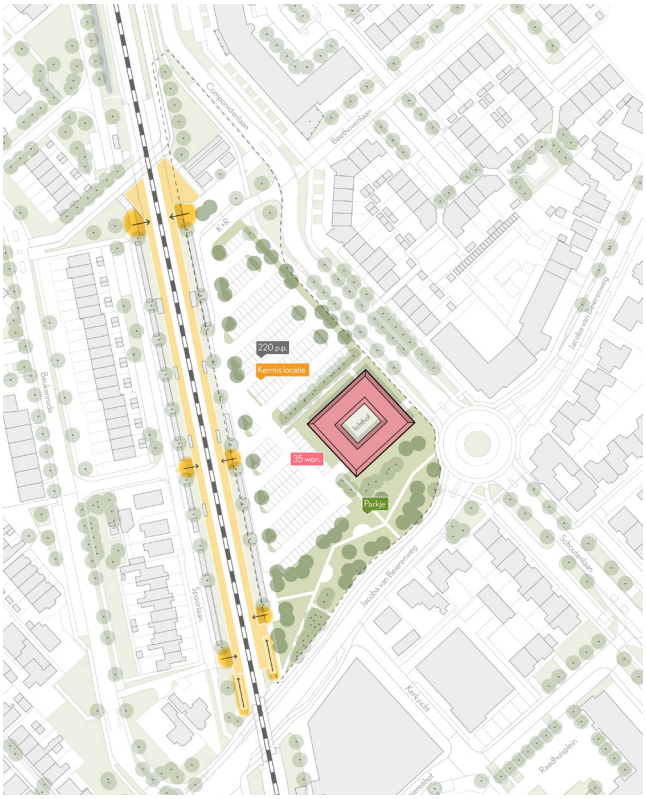
De vergroening en herinrichting, waarbij parkeervakken voldoen aan de nieuwe normen, leidt wel tot een vermindering van ca. 40 parkeerplaatsen, wat leidt tot een totale capaciteit van ca. 180 parkeerplaatsen. De kermisopstelling kan behouden blijven, maar vereist aanpassingen door de strategische plaatsing van bomen.

Beoordeling
In scenario 2 krijgen alle thema's een plek. Er wordt niet expliciet gekozen voor één thema. De huidige parkeerfunctie en ruimte voor de kermis blijft behouden maar er wordt ook woningbouw toegevoegd, weliswaar in beperkte mate. Ook biedt het scenario mogelijkheden om in meer of mindere mate te vergroenen. Er kan in ieder geval langs de Jacoba van Beierenweg een groene parkrand gemaakt worden. Als er geen dubbelgebruik mogelijk is tussen het benodigde parkeerprogramma voor de woningbouw en de P+R functie, is er geen ruimte voor een bibliotheek.


Eenhoornblokken, Amsterdam | Korthtielens

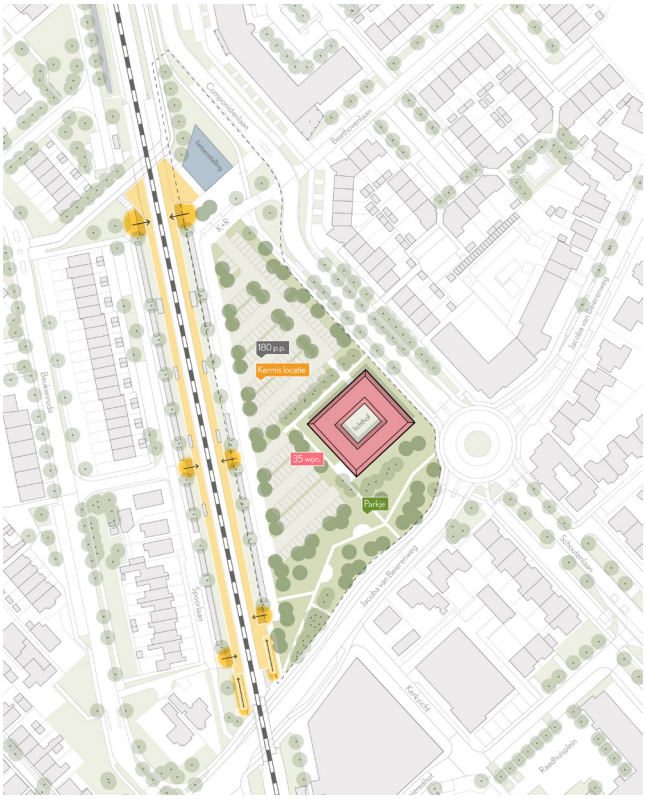

Eenhoornblokken, Amsterdam | Korthtielens


Tuinwijk Stuivenberg, Antwerpen | De Nijl Architecten



Basis variant - Verhard parkeerterrein

- Minimale vorm woningbouw (ca. 35 woningen)
- Geen bibliotheek
- Groene parkrand
- Ruimte voor huidige kermis
- Behoudend P+R (220 p.p.)



Variant - Vergroend parkeerterrein

- Minimale vorm woningbouw (ca. 35 woningen)
- Geen bibliotheek
- Groene parkrand
- Ruimte voor huidige kermis
- Klimaatadaptief parkeerterrein
- Ontmoedigend P+R (ca. 180 p.p.)



Parkeren half verdiept onder het gebouw
Suze, Amstelveen | Klunder architecten



Plint met half verdiept parkeren

Scenario 3: Stationsplein

In het scenario Stationsplein wordt een nieuw perspectief geboden als stationsentree van Voorhout. Het scenario biedt ruimte aan een nieuw gebouw dat zich richt op de hoofdentree van het station, waarbij een plein ontstaat dat de sfeer van een stationsplein oproept. De toevoeging van een bibliotheek en eventueel ondersteunende horeca (koffie en broodjes) in de plint maakt het plein tot een levendig en functioneel ontmoetingspunt voor reizigers en bewoners.

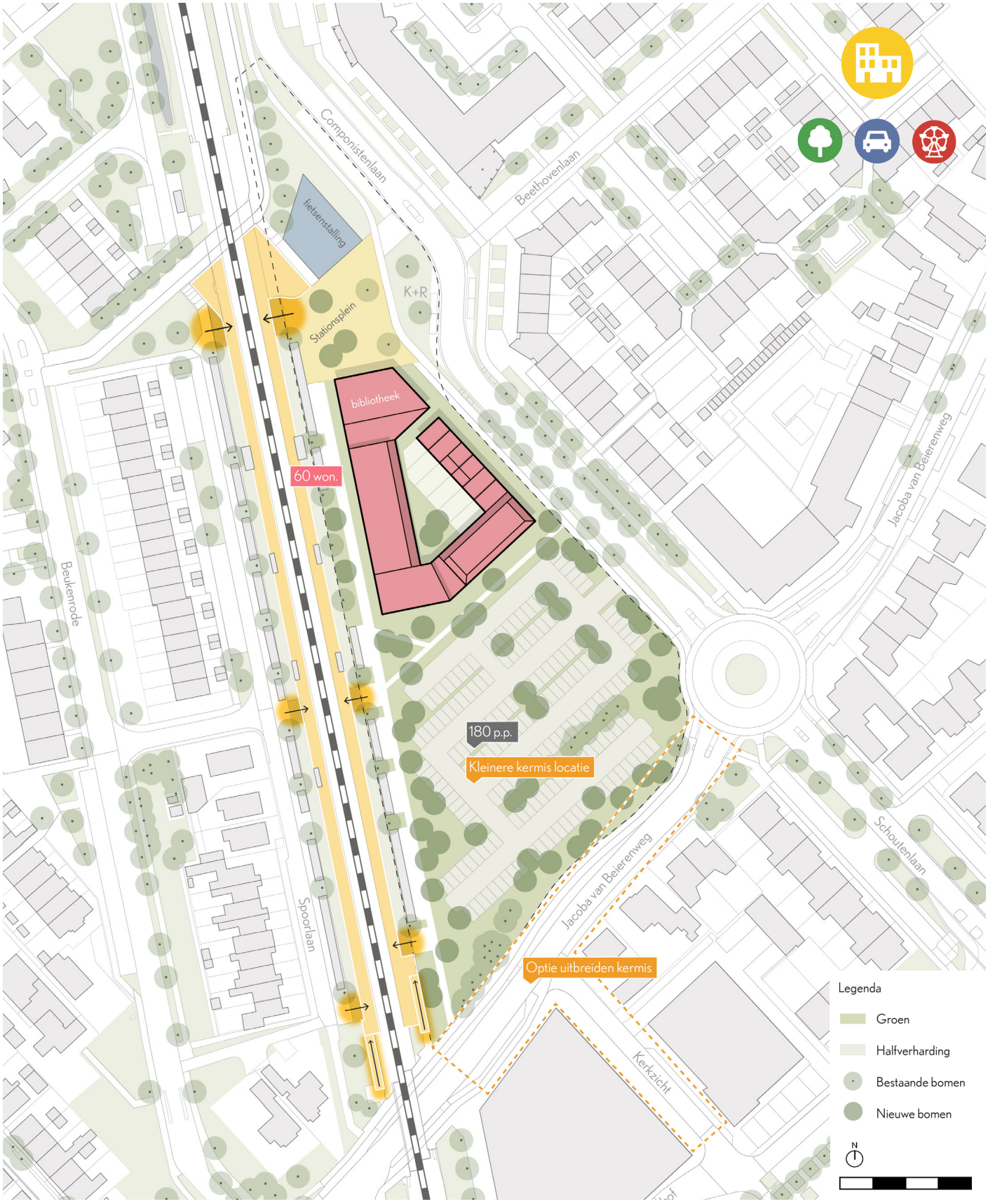
Doordat er meer ruimte wordt gezocht voor woningbouw, ontstaat er minder ruimte voor parkeren en groen. Hierbij geldt een ontmoedigend P+R-scenario, wat resulteert in ongeveer 180 parkeerplaatsen. De kermisopstelling krijgt iets minder ruimte op de locatie, maar er kan worden onderzocht of deze deels kan worden uitgebreid naar de Jacoba van Beierenweg en Kerkzicht (bijv. voor het fietsparkeren).

De woningbouw in dit scenario is ruimer opgezet, met ruimte voor ongeveer 60 woningen en 60 inpandige half verdiepte parkeerplaatsen. Het volume past binnen het dorpse karakter van Voorhout door het creëren van een samengesteld blok, waarbij de appartementen ruimtelijk zijn opgebroken in verschillende panden en met rijwoningen tegenover de bebouwing aan de Componistenlaan. Het stationsplein wordt benadrukt door een klein hoogteaccent in de bebouwing.

Vanwege de hoge geluidsbelasting op de locatie zullen de gevels geluidswerende maatregelen vereisen, en de buitenruimtes van de woningen aan de binnenzijde van het blok gesitueerd worden. Door de omvang van de bebouwing en het ruimtebeslag van het P+R terrein is er beperkte ruimte voor groen.



Zicht vanaf de rotonde Jacoba van Beierenweg-Componistenlaan



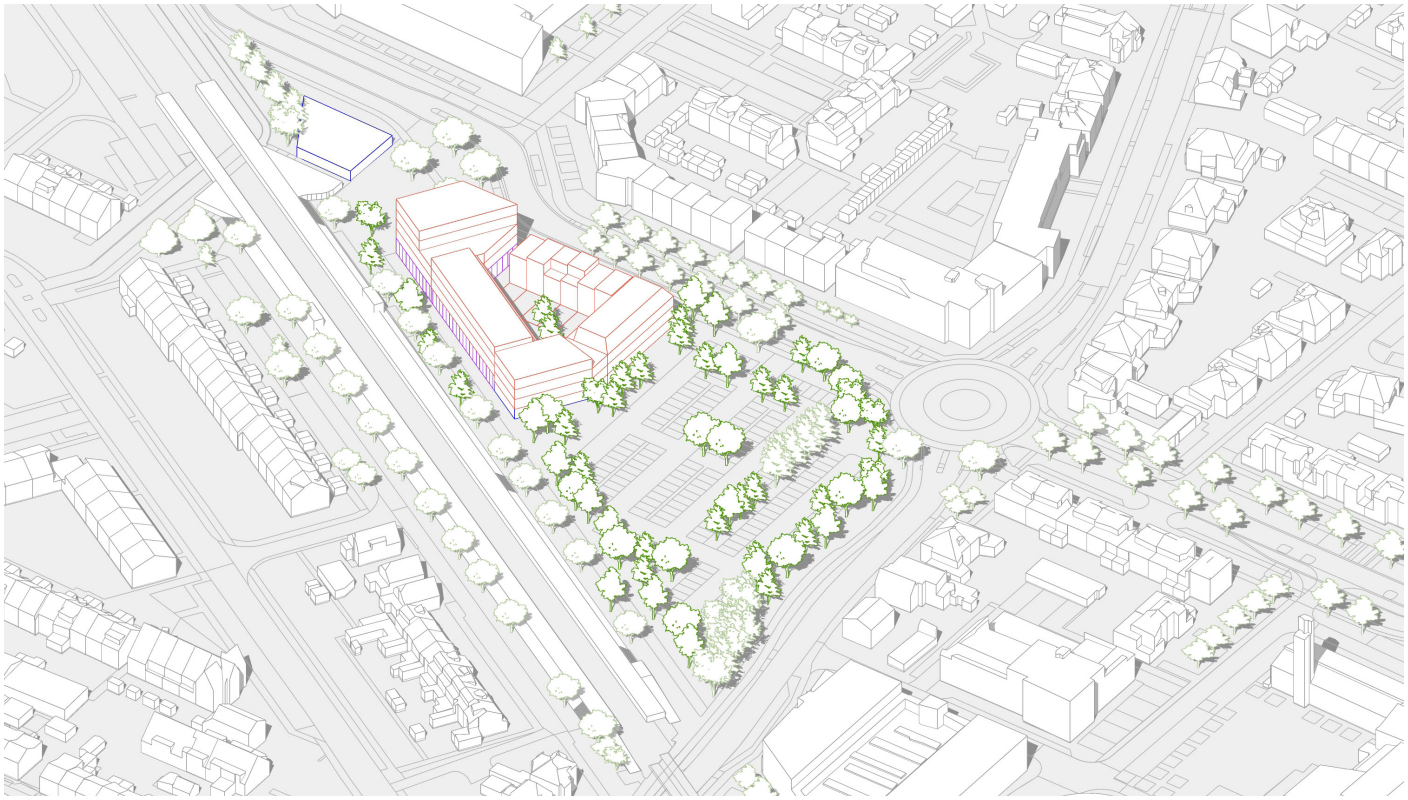
Plankaart scenario 3 - Variant Stationsblok

Programma en parkeerbalans
Scenario 3

Programma	BVO (m^2)	Aantal woningen	Benodigd p.p. bewoners	Benodigd p.p. bezoekers	Aantal p.p. beschikbaar
Appartementen	90 / won	54	48	9	
Rijwoningen	125 / won	6	7	1	
Bibliotheek	1.200			9	
Inpandig parkeren	1.700				60
Parkeerterrein					180
Totaal		**60**	**55**	**19**	**240**



Zicht vanaf de Componistenlaan t.h.v. de Beethovenlaan, op de hoofdentree van het station



Overzicht in noordoostelijke richting



Overzicht in zuidwestelijke richting

Varianten
Er zijn twee varianten van dit scenario te overwegen: de eerste variant vormt met de woningbouw een duidelijk profiel voor de Componistenlaan. De ruimere opzet zorgt voor een geluidsluw binnenterrein. De tweede variant verschuift het zwaartepunt van het stationsgebied naar de centrumzijde aan de Jacoba van Beierenweg, waar de bebouwing meer in de groene parkrand staat. In beide varianten biedt de ruimtelijke compositie geen mogelijkheden om een aantrekkelijk stationsplein te creëren. De variant 'Centrumblok' creëert daarentegen een mooie parkruimte in aansluiting op het centrum richting de Herenstraat. Dit leidt echter wel tot een verdere vermindering van het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor de P+R.

Beoordeling
In scenario 3 wordt er meer ruimte gecreëerd voor woningbouwopgave, maar dit gaat ten koste van ruimte voor groen en parkeren. Er ontstaan wel kansen om een prominent stationsplein te creëren en de mobiliteitsfunctie voor het dorp Voorhout te versterken. Wel richt de mobiliteitsfunctie zich daarbij meer op de treinreiziger die te voet en te fiets komt dan met de auto.

Bij het ontmoedigende P+R scenario zal gereguleerd parkeren (slagboom/ tarifering) moeten worden ingevoerd om de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor treinreizigers te borgen. Om extra parkeerdruk in de omliggende straten te zou flankerend beleid noodzakelijk zijn.



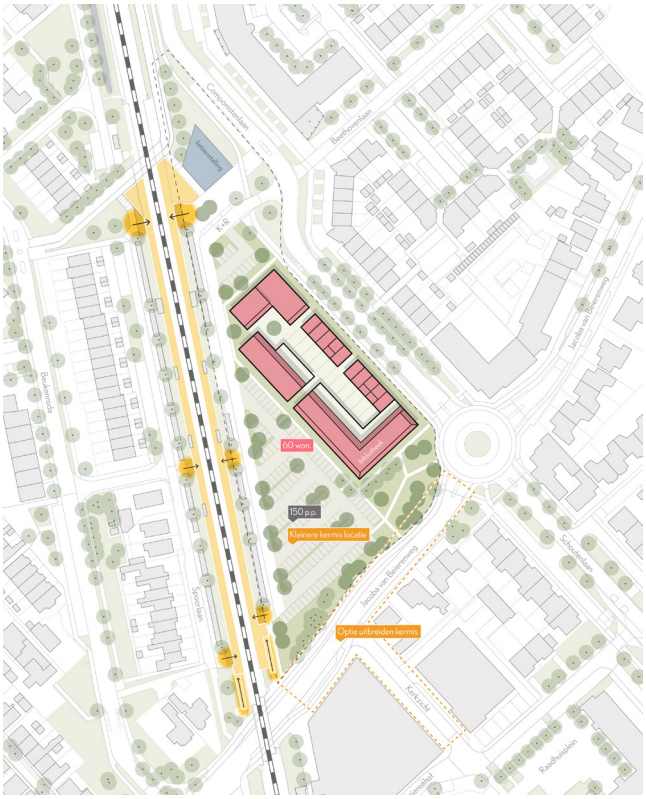
Seniorenwoningen ParkEntree, Schiedam | Inbo



The Hudsons, Rotterdam | Orange Architects

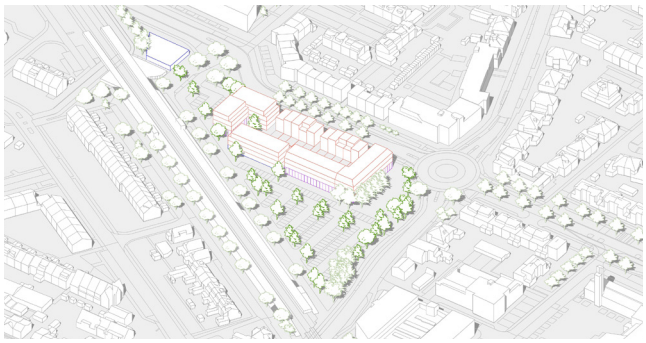


Westpolder, Berkel | Van Bergen Kolpa Architecten

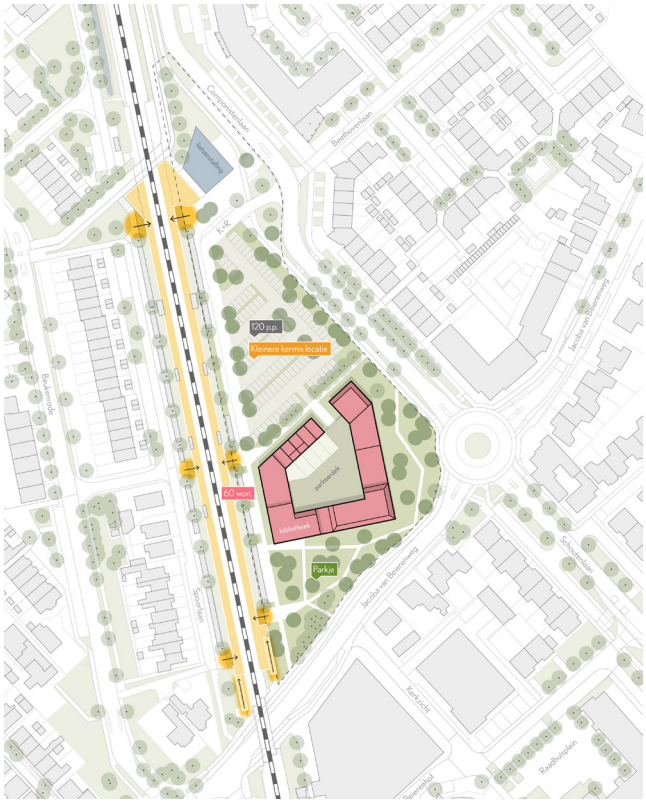


Variant - Componisten blok

- Ruimere vorm woningbouw (ca. 60 woningen)
- Bibiliotheek
- Beperkt groen
- Kleinere kermis met optie uitbreiding (Jacoba van Beierenweg)
- Ontmoedigend P+R (ca. 150 p.p.)



Overzicht in noordoostelijke richting



Variant - Centrum blok

- Ruimere vorm woningbouw (ca. 60 woningen)
- Bibiliotheek
- Groen parkruimte aan centrum zijde
- Kleinere kermis zonder optie uitbreiding (Jacoba van Beierenweg)
- Ontmoedigend P+R (ca. 120 p.p.)



Overzicht in noordoostelijke richting

Scenario 4: Maximaal wonen

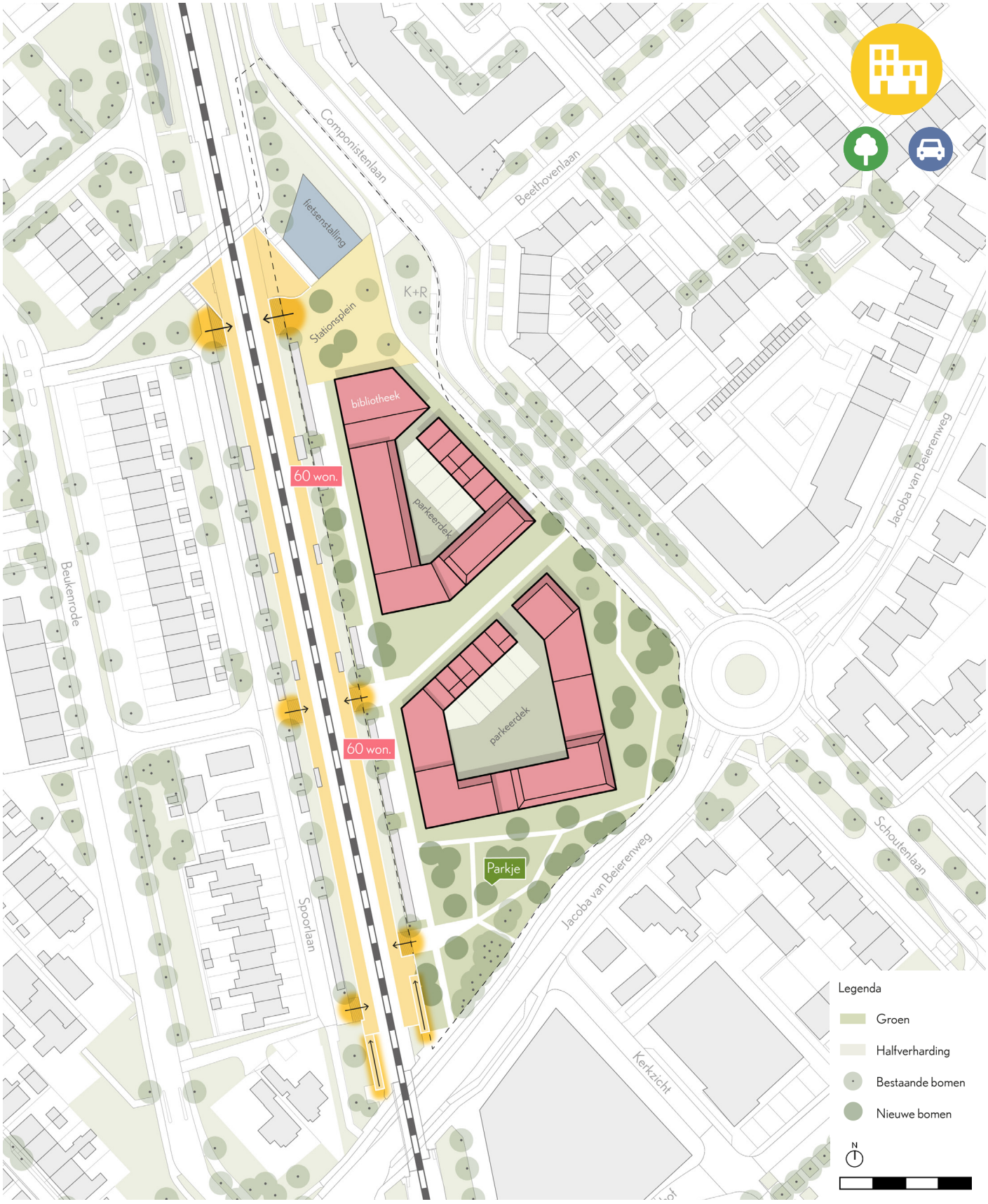
Dit scenario verkent het maximale laadvermogen van de locatie door woningbouw centraal te stellen en een ondergrondse parkeervoorziening onder de gehele bebouwing te voorzien. Deze biedt ruimte voor ongeveer 240 parkeerplaatsen, waarbij er veel dubbelgebruik mogelijk is tussen bewoners, bezoekers en treinreizigers. Omdat de parkeervoorziening ook voor bewoners en bezoekers zal worden gebruikt, leidt dit tot een ontmoedigend P+R scenario (ca. 180 parkeerplaatsen beschikbaar voor de P+R functie op maatgevende piekmomenten)

De focus op woningbouw resulteert in circa 120 woningen, verdeeld over twee samengestelde bouwblokken. Bij het noordelijke volume ontstaat een stationsplein aan de hoofdentree van het station, waar in de plint van het gebouw een bibliotheek en eventueel ondersteundende horeca (koffie en broodjes) opgenomen kunnen worden om de functie van stationsplein te versterken. Het zuidelijke volume sluit aan op de Jacoba van Beierenweg en staat met zijn voeten aan een groene parkruimte. Om aan te sluiten bij de dorpse schaal van Voorhout, worden de twee volumes wederom opgebroken in verschillende panden, met een menging tussen appartementen en rijwoningen. Een klein hoogteaccent is mogelijk aan het stationsplein.

Omdat de locatie volledig wordt benut voor woningbouw, verdwijnen de huidige evenementfuncties, waaronder de kermis, die naar een andere locatie in het dorp zal moet worden verplaatst.



Zicht vanaf de rotonde Jacoba van Beierenweg-Componistenlaan



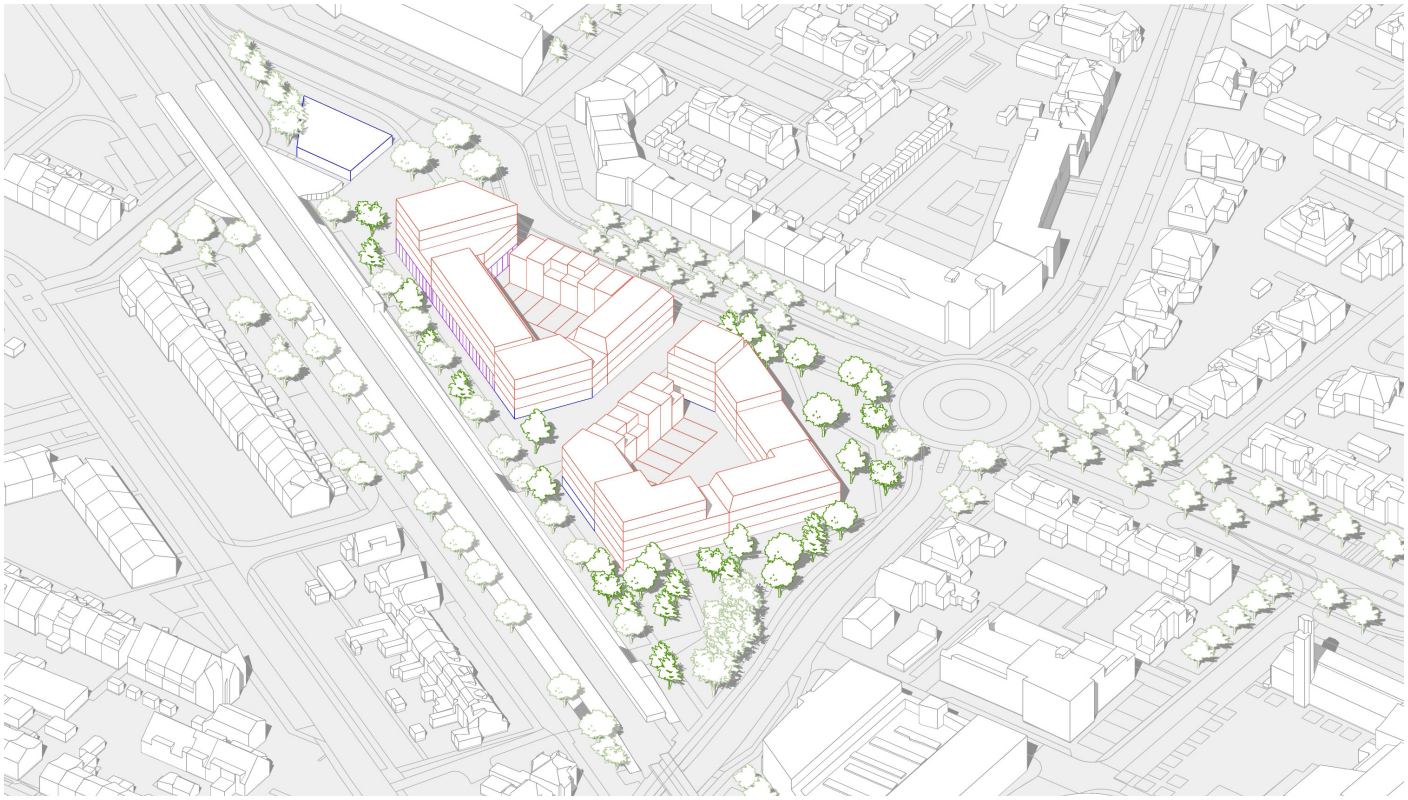
Plankaart scenario 4 - Variant Maximaal wonen

Programma en parkeerbalans
Scenario 4

Programma	BVO (m^2)	Aantal woningen	Benodigd p.p. bewoners	Benodigd p.p. bezoekers	Aantal p.p. beschikbaar
Appartementen	90 / won	108	96	17	
Rijwoningen	125 / won	12	14	2	
Bibliotheek	1.200			9	
Inpandig parkeren	6.500				240
Parkeerterrein					
Totaal		120	110	28	240



Zicht vanaf de Componistenlaan t.h.v. de Beethovenlaan, op de hoofdentree van het station



Overzicht in noordoostelijke richting



Overzicht in zuidwestelijke richting

Variant - Maximaal P+R
Een alternatieve variant onderzoekt de combinatie van een faciliterend P+R scenario en woningbouw. Dit zou leiden tot de bouw van een parkeerhuis van vier lagen, waarmee de regionale P+R functie van Voorhout aanzienlijk wordt versterkt (ca. 350 parkeerplekken). Het stationsplein wordt in deze variant geactiveerd door de kop van het parkeerhuis, waar ook een veilige fietsenstalling en ondersteunende functies zoals een pakket-ophaalpunt kunnen worden gerealiseerd.

Daarnaast blijft er ruimte voor woningbouw en een bibliotheek aan een groene parkruimte, gericht op de zijde van het centrum.

Beoordeling
In dit scenario worden door de focus op het maximale laadvermogen veel woningen gerealiseerd om de woningbouwopgave te faciliteren. Door de ondergrondse parkeervoorziening is er ruimte om met groen een leefbare woonomgeving te creëren. Doordat de evenementenfunctie verdwijnt, moet de kermislocatie worden verplaatst naar een andere plek binnen het dorp.

In het geval van maximale woningbouw, zal de P+R functie krimpen. Met een gestapelde parkeervoorziening is er wel de mogelijkheid om de P+R functie sterk uit te breiden. Beide varianten vragen echter om kostbare parkeervoorzieningen die de financiële haalbaarheid onder druk zullen zetten.

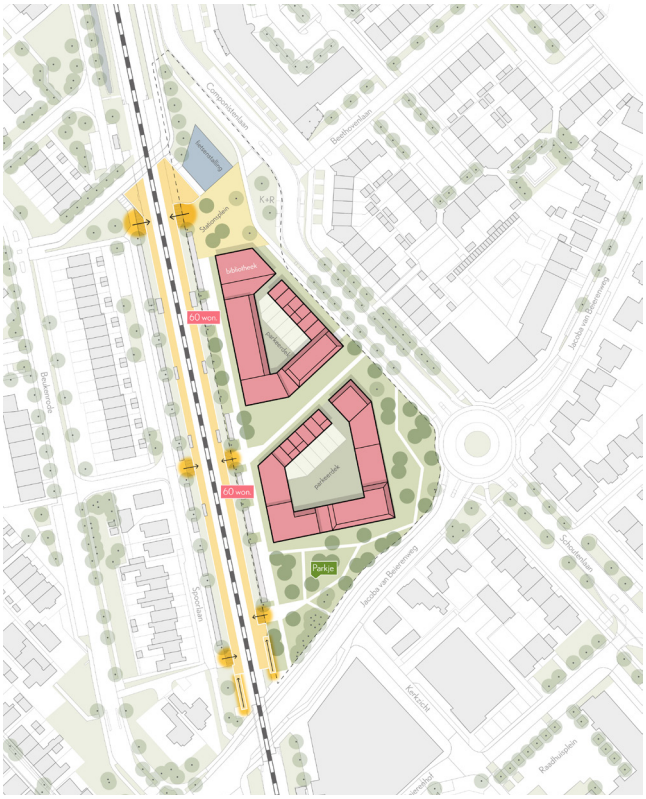

Westpolder, Berkel | Van Bergen Kolpa Architecten


Omloop, Utrecht | LEVS architecten


The Hudsons, Rotterdam | Orange Architects

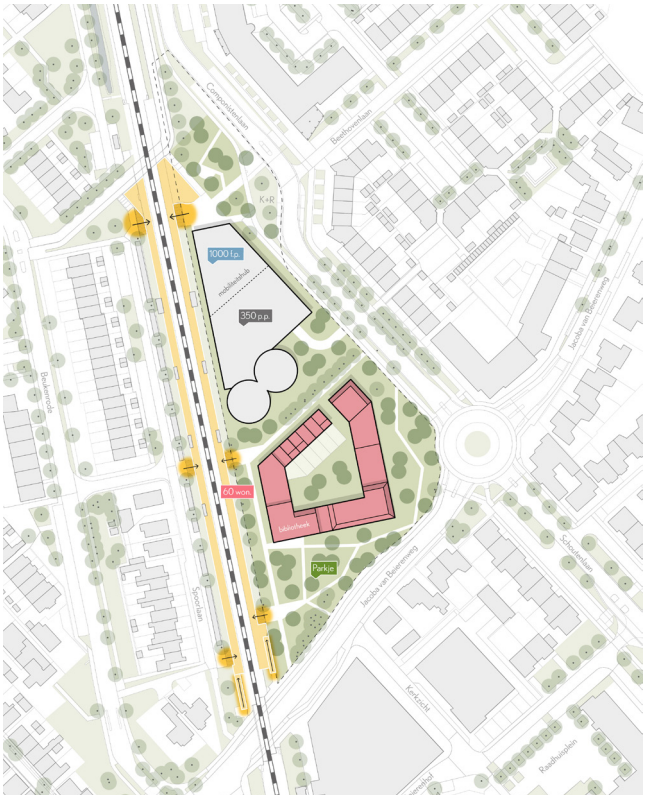


P+R parkeerhuis, Zutphen | Moederscheim Moonen Architects



Basis variant - Maximaal wonen

- Ruimere vorm woningbouw (ca. 120 woningen)
- Bibiliotheek
- Groen parkje
- Geen kermis
- Ontmoedigend P+R (ca. 180 p.p.)

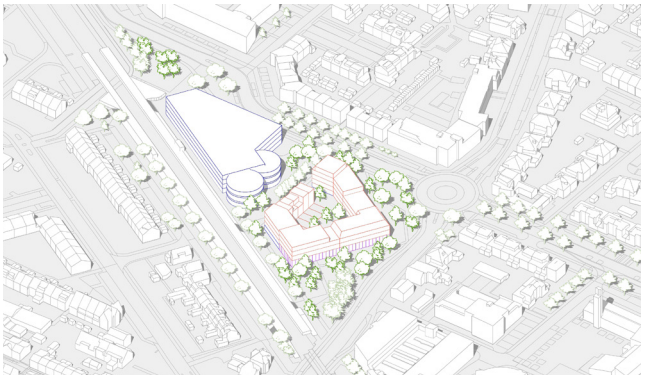


Variant - Maximaal P+R

- Ruimere vorm woningbouw (ca. 60 woningen)
- Bibiliotheek
- Groen parkje
- Geen kermis
- Faciliterend P+R (ca. 350 p.p.) - parkeerhuis



Overzicht in noordoostelijke richting



Overzicht in noordoostelijke richting

4.2 Ruimte voor optimalisatie binnen de scenario's

Zoals beschreven bij de scenario's in hoofdstuk 4.1, is in de studie een brede verkenning uitgevoerd naar de varianten binnen de verschillende scenario's. Dit toont aan dat er binnen elk scenario diverse keuzemogelijkheden zijn en dat er nog veel ruimte is voor verdere optimalisatie. De uiteindelijke afweging tussen groen en recreatie, de evenementenfunctie, de mobiliteitsfunctie en woningbouw zal bepalend zijn voor de verdere ontwikkeling van de stationslocatie.

Scenario 1: Variatie in groen en parkeren
In dit scenario is onderzocht wat de impact is van het wel of niet herinrichten van het bestaande parkeerterrein. Daarnaast zijn er twee mogelijke invullingen voor het open grasveld: een herinrichting tot een recreatieve voorziening voor het dorp of als uitbreiding van het parkeerterrein.

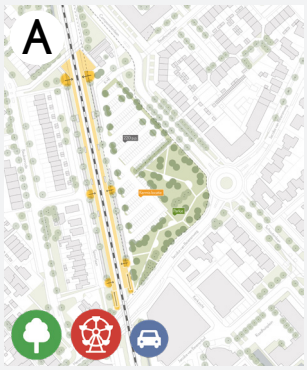
Scenario 2: Herinrichting versus behoud van parkeerplaatsen
De opties binnen dit scenario draaien om de keuze om het parkeerterrein al dan niet te herinrichten. Een herinrichting zorgt ervoor dat parkeerplaatsen worden opgeofferd voor groen en ruimere parkeervakken, conform de huidige normen. Dit leidt echter tot een afweging tussen parkeercapaciteit en ruimtelijke kwaliteit en klimaatadaptatie.

Scenario 3: Variaties in de positionering van bebouwing
Binnen scenario 3 zijn meerdere ruimtelijke configuraties van bebouwing onderzocht. Variant A legt de nadruk op de vorming van een aantrekkelijk stationsplein, terwijl variant B zicht richt op het versterken van het straatprofiel langs de Componistenlaan. Variant C positioneert de bebouwing langs de Jacoba van Beierenweg, waardoor het parkeerterrein dichter bij de hoofdentree van het station komt te liggen. Deze variant biedt minder ruimte voor parkeren maar behoudt meer ruimte voor een groen parkje.

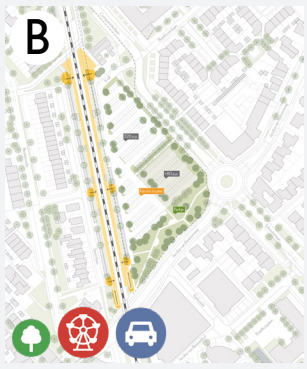
Scenario 4: Maximale woningbouw versus mobiliteit
Dit scenario onderzoekt twee uiteenlopende benaderingen:
- Variant A: Maximale inzet op woningbouw.
- Variant B: Een variant waarin de regionale P+R functie wordt geoptimaliseerd, met een parkeerhuis van circa 350 parkeerplaatsen en uitgebreide voorzieningen voor fietsparkeren. In deze variant wordt een groot deel van de locatie benut voor mobiliteit.

Scenario 1

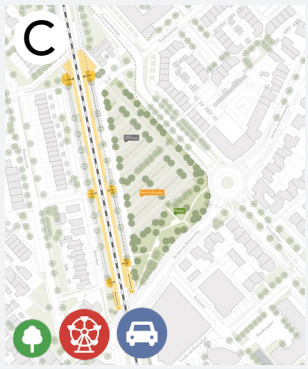




Dorpspark



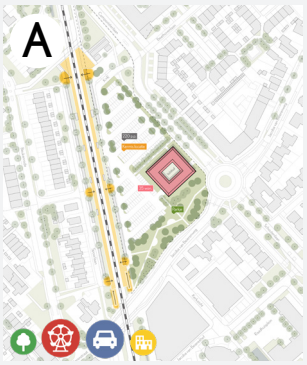
Uitbreiden parkeerterrein



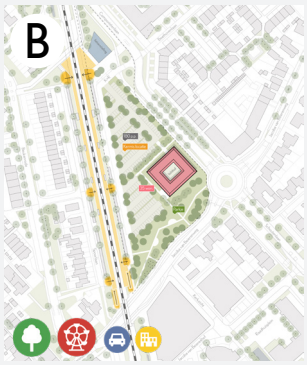
Volledige herinrichting

Scenario 2





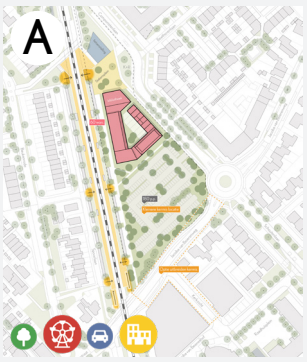
Parkblok



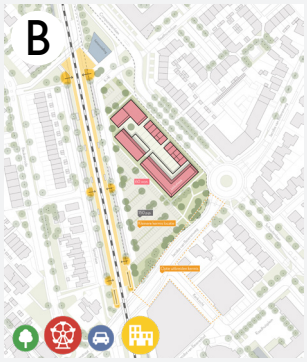
Parkblok

Scenario 3

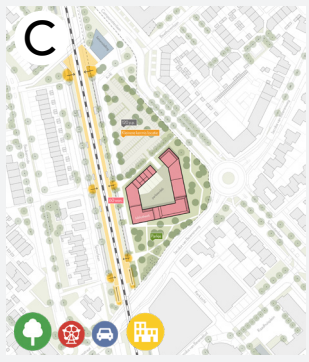




Stationsblok



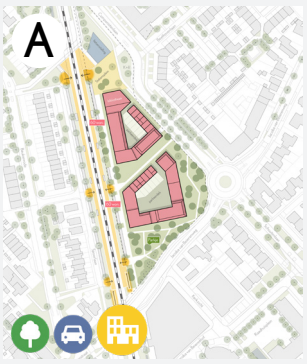
Componisten blok



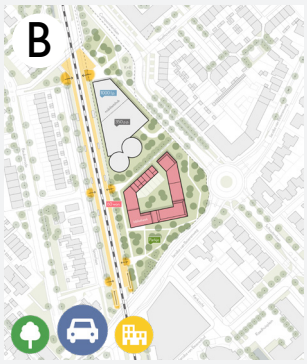
Centrum blok

Scenario 4





Maximaal wonen



Maximaal P+R

5. Aanvullend onderzoek

Verkeer, veiligheid en inrichting

Bij de ontwikkeling van de stationslocatie Voorhout spelen naast ruimtelijke en functionele afwegingen ook verkeers- en veiligheidsaspecten een belangrijke rol. De resultaten van aanvullende onderzoeken op deze thema's zijn meegenomen in de scenariostudie, zodat de toekomstige inrichting van het gebied aansluit op bredere beleidsdoelen en infrastructurele plannen.

Verkeersstructuur
Binnen de centrumplannen vindt onderzoek plaats naar de verkeersstructuur en inrichting van het centrumgebied. Mogelijke structurele veranderingen voortkomend uit de centrumplannen zullen invloed hebben op de inrichting en het functioneren van de stationsomgeving. Het gaat dan bijvoorbeeld om een herprofilering van de Jacoba van Beierenweg (als verlengde van de Herenstraat) maar ook mogelijk ingrijpendere structurele aanpassingen aan de rotonde en de spoorwegovergang. Omdat hierin nog geen keuze is gemaakt en om toekomstige opties open te houden, is er in alle scenario's ruimte gereserveerd om deze structurele aanpassingen eventueel mogelijk te kunnen maken.

Verkeersveiligheid
Ook zijn in deze studie mogelijkheden onderzocht de verkeersveiligheid te verbeteren. Het gaat dan met name om een verbetering van de fietsroutes van en naar het stationsgebied. Met name aan de zuidkant van het plangebied ontstaan gevaarlijke situaties, doordat fietsers de weg moeten oversteken om vanuit de Herenstraat het station te bereiken. Dit leidt regelmatig tot conflicten met gemotoriseerd verkeer. Daarnaast is het fietspad langs de Jacoba van Beierenweg niet consequent doorgetrokken, waardoor fietsers op sommige plekken over de stoep moeten fietsen.

Er zijn twee opties verkend om fietsers en voetgangers veiliger van en naar de stationsomgeving te leiden. Een breder tweerichtings fietspad of een eenrichtings fietspad aan weerszijden van de Jacoba van Beierenweg helpt om verkeersstromingen beter te organiseren. Beide opties vragen om een ruimtereservering aan de zuidzijde van het plangebied. Het wegnemen van de sluiproute voor fietsers vlakbij de overweg en het inrichten van één centraal oversteekmoment ter hoogte van de Kerkzicht helpt om gevaarlijke oversteekbewegingen te voorkomen.

Een mogelijke quick-win maatregel om (het gevoel van) de veiligheid van de spoorwegovergang te verbeteren is het aanbrengen van een hekwerk onder de spoorbomen. Dit voorkomt dat mensen nog snel onder de spoorbomen door oversteken om de trein te halen.

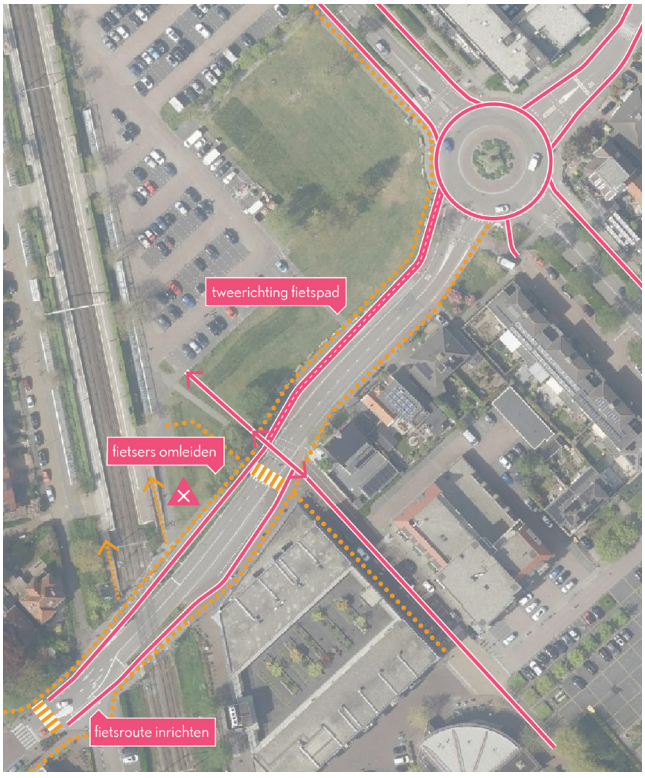
Sociale veiligheid
Naast verkeersveiligheid is ook de sociale veiligheid in de stationsomgeving een aandachtspunt voor de gemeente Teylingen. Er zijn meldingen van een onveilig gevoel rondom het station, evenals klachten over fietsendiefstal. Bij de verdere ontwikkeling van het gebied zal gekeken worden naar maatregelen die bijdragen aan een veiligere en prettigere



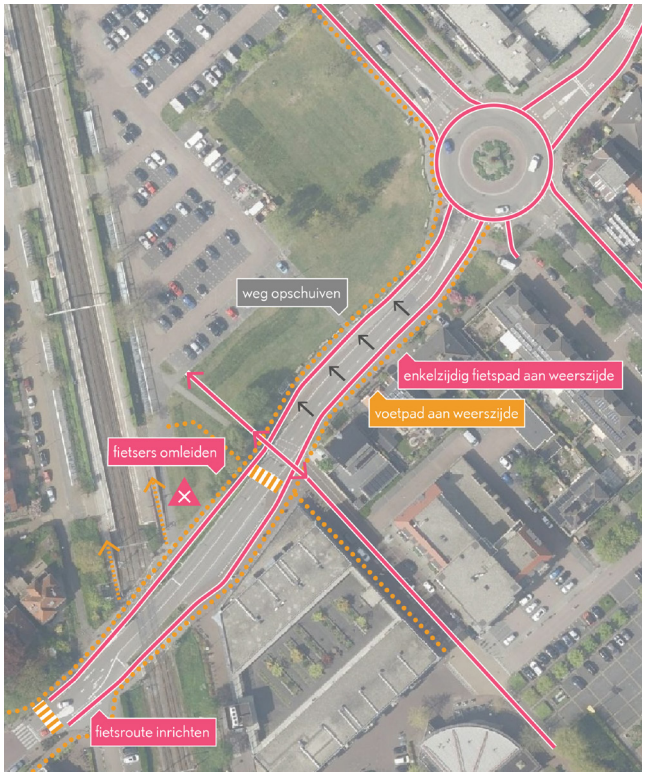
Fietsen over de stoep naast de Jacoba van Beierenweg



Gevaarlijke fietsbewegingen naar het station vanuit de Herenstraat



Optie 1: tweerichtings fietspad aan één zijde



Optie 2: weg verleggen om ruimte te maken voor eenrichtings fietspad aan weerszijden

stationsomgeving, zoals verbeterde verlichting, sociale controle en betere loop- en fietsroutes. Woningbouw op de locatie kan bovendien positief bijdragen aan de sociale veiligheid doordat er meer "ogen op straat" zijn.

Inrichting parkeerterrein
Vanuit de centrumplannen wordt gesteld dat parkeerplaatsen die in het centrum verdwijnen, gecompenseerd moeten worden op de stationslocatie. Dit betekent dat er in de gebiedsontwikkeling van de stationslocatie rekening gehouden moet worden met de claim van minimaal 12 tot maximaal 20 parkeerplaatsen.

Omdat bij een herinrichting van het parkeerterrein aan de nieuwe normen voor maatvoering moet worden voldaan, leidt dit in alle gevallen tot een afname van het aantal parkeerplekken. Er is daarom ook onderzocht of een efficiëntere indeling van het parkeerterrein de afname van het aantal parkeerplaatsen kan beperken. Hieruit blijkt dat schuine parkeervakken in de verdere planvorming een effectieve strategie kunnen zijn om de parkeercapaciteit binnen de beschikbare ruimte te optimaliseren (+5 tot 10%). Goed uitgevoerd levert dit ook extra kwaliteit, gemak en overzicht.

Kiss & Ride
Momenteel is er geen officiële Kiss & Ride-zone, maar uit observaties blijkt dat de entree van het P+R-terrein hier vaak voor wordt gebruikt. In de toekomstige ontwikkeling is het wenselijk een Kiss & Ride mee te nemen. In scenario 1 en 2 blijft het huidige parkeerterrein in structuur onveranderd. Daarbij is er de mogelijkheid om op het parkeerterrein een Kiss & Ride in te richten. In scenario 3 en 4 moet er naar een andere locatie worden gezocht. Daarbij is een mogelijke alternatieve locatie langs de Componistenlaan, waar parkeerplaatsen langs de rijbaan een afzetmogelijkheid in beide richtingen bieden.

Trein vervangend vervoer en touringcars
Bij treinuitval zet NS incidenteel snelbussen in. Hiervoor is geen vaste halte nodig. Ook touringcars maken bij evenementen incidenteel gebruik van het P+R-terrein. In de toekomstige inrichting van het P+R-terrein kan hier rekening mee worden gehouden. Dit is mogelijk in scenario 1, 2 en 3. Beide bus voertuigen vereisen echter een ruime draaicirkel, wat een grote invloed heeft op de inrichting en de hoeveelheid beschikbare parkeerplekken van het P+R-terrein. Het kan daarom wenselijk zijn om dit buiten het P+R terrein te organiseren.

Bushalte
De bushalte bevindt zich in de huidige situatie op de rijbaan van de Componistenlaan. Met het oog op een mogelijke toename van de verkeersdruk is onderzocht of een haltekom haalbaar is binnen het bestaande wegprofiel. Om dit mogelijk te maken blijkt een verlegging van de Componistenlaan en aanpassingen aan het aangrenzende fietspad noodzakelijk. De kosten voor deze aanpassingen wegen niet op tegenover de beperkte overlast die het halteren op de rijbaan met zich mee brengt.



Sociale veiligheid: uitgestrekt parkeerterrein zonder sociale controle



Sociale veiligheid: fietstunnel en trap zonder sociale controle en weinig verlichting



Hekwerken onder de spoorbomen



Schuinparkeren op waterdoorlatende verharding



De entree van het P+R-terrein wordt nu veelal gebruikt als Kiss & Ride plek



Snelbussen kunnen worden ingezet als treinvervangend vervoer. De plek van halteren verschilt per station

6. Conclusies en aanbevelingen

De scenariostudie toont de verschillende ontwikkelmogelijkheden voor het stationsgebied en de impact van elke keuze op groen en recreatie, de evenementenfunctie, de mobiliteitsfunctie en woningbouw. Elk scenario heeft een eigen focus: van het behoud van de huidige functies tot een verschuiving naar maximale woningbouw.

Conclusies

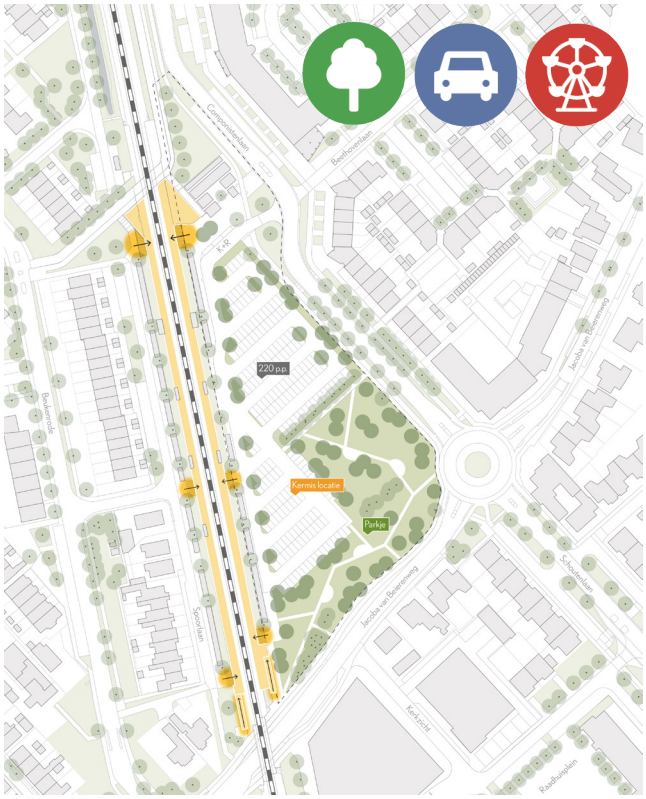
- De analyse laat zien dat het toevoegen van woningen vaak ten koste gaat van de ruimte voor parkeren en evenementen, terwijl vergroening om een afweging vraagt met de parkeeroplossingen.
- De ambitie van een hoogwaardige stationsomgeving moet bezien worden als een kwalitatieve investering. Het vergroenen en opwaarderen van de buitenruimte alleen bedraagt een grote investering.
- De businesscase van woningbouw moet daarom los worden bezien. Elk scenario "kost geld". Het toevoegen van woningen kan slechts in meer of mindere mate de kosten dempen.
- Vanwege de hoge kosten van een ondergrondse garage of parkeergebouw en de eis om minimaal 100 p.p. voor de P+R functie te behouden lijkt behoud van een parkeerterrein op maaiveld een waarschijnlijk scenario. Een gecombineerde gebouwde parkeervoorziening blijkt bovendien in de praktijk vaak lastig te realiseren.
- Er lijkt daardoor in de meeste gevallen ruimte op de locatie te blijven voor de kermis, al dan niet in beperktere of aangepaste vorm.

Aanbevelingen

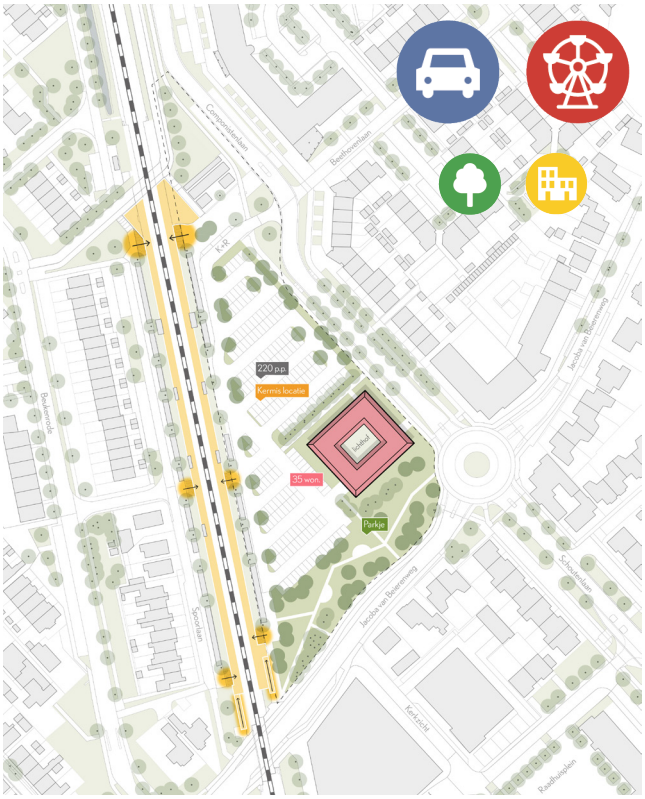
- Evenwichtige ontwikkeling: zoek naar een balans tussen woningbouw, mobiliteit en groen, zodat het stationsgebied aantrekkelijk en functioneel blijft.
- Flexibiliteit in mobiliteit: overweeg parkeeroplossingen die het efficiënt benutten van de ruimte mogelijk maken, zoals dubbelgebruik of ondergrondse voorzieningen. Onderzoek of de voordelen opwegen tegen de nadelen.
- Stationsplein als meerwaarde: het creëren van een aantrekkelijke pleinruimte kan een positieve invloed hebben op de uitstraling van het stationsgebied en het functioneren van het station.
- Zet fietsers en voetgangers op de eerste plaats: Geef prioriteit aan fietsers en voetgangers, aangezien zij de grootste groep gebruikers van het station vormen. Verbeter de verkeersstromen voor deze groepen, met name bij de gelijkvloerse spoorwegovergang, om de doorstroming en veiligheid te bevorderen.

Een beoordeling van de scenario's is nodig om de volgende stappen van de ontwikkeling van het stationsgebied te bepalen. Samen met de ruimtelijk beoordeling zal ook een functionele beoordeling plaatsvinden. Daarbij spelen onder andere de resultaten van het parkeeronderzoek een rol.

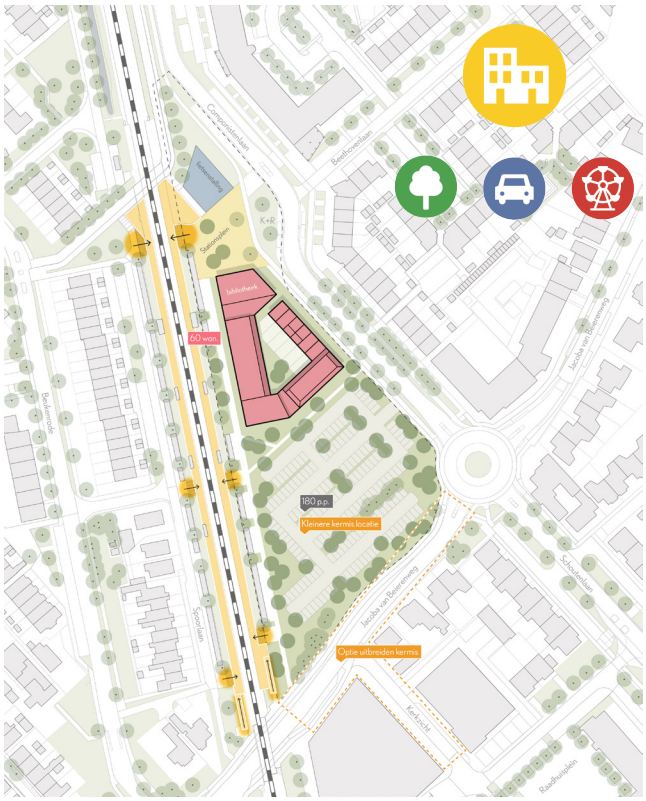
Naast de ruimtelijk-functionele beoordeling speelt het maatschappelijk draagvlak voor de verschillende scenario's een belangrijke rol. De reacties tijdens de bewonersavonden en de resultaten van de enquête geven daarvan een goed beeld. Tot slot zal ook een eerste financiële berekening van de scenario's gemaakt worden om de haalbaarheid van de verschillende scenario's te kunnen beoordelen.



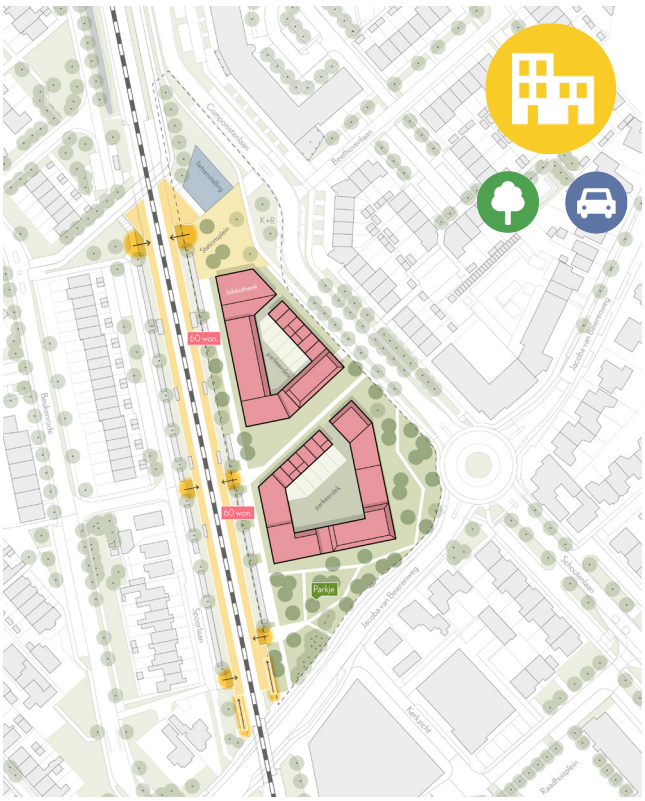
1. Herinrichten, versterken bestaande functies



2. Parkblok



3. Stationsplein



4. Maximaal wonen

Colofon

Titel
Scenariostudie Stationslocatie Voorhout

Datum
9 april 2025

In opdracht van Gemeente Teylingen:
Arjan Stegeman, projectmanager HLTsamen
Stephan van Berkel, projectondersteuner HLTsamen
Marcel Lapidaire, verkeerskundige HLTsamen

In samenwerking met NS en ProRail:
Renske Bäckes, stationsontwikkelaar NS
Bob de Ruiter, stationsontwikkelaar ProRail

Opgesteld door Ziegler | Branderhorst:
Ivar Branderhorst, stedenbouwkundige en landschapsarchitect
Dennis Beekman, stedenbouwkundig ontwerper
Isabel van Ommen, stedenbouwkundig ontwerper

Tekst: Ziegler | Branderhorst i.s.m. Gemeente Teylingen

Beelden: Ziegler | Branderhorst, tenzij anders vermeld

Disclaimer: De afbeeldingen in deze scenariostudie zijn deels afkomstig van openbare bronnen op het internet. Mocht een afbeelding onbedoeld uw auteursrechten schenden, neem dan contact op via [contactformulier].

Dit plan is uitsluitend bedoeld voor professionele doeleinden; hergebruik van afbeeldingen is niet toegestaan zonder toestemming van de rechthebbenden.