

VORM ontwikkelt en bouwt SOZA naast station Laan van NOI

Van gesloten ministerie naar levendige stadsbuurt



Pal tegenover Intercity station Den Haag Laan van NOI maakt het voormalige ministerie van Sociale Zaken plaats voor SOZA: een nieuwe stadsbuurt met bijna 1.200 woningen, kantoren en voorzieningen. VORM ontwikkelt en bouwt hier op een relatief klein stuk stad een complete wijk. Ontwikkelmanager Vincent van Sabben en senior planontwikkelaar Dominique Minnaar vertellen over de kansen en uitdagingen van bouwen op een drukke stationslocatie.



Vincent van Sabben (l) en Dominique Minnaar

VORM is een 107 jaar oud Rotterdams familiebedrijf met zijn oorsprong in de bouw. Inmiddels ontwikkelt en bouwt het bedrijf vooral grote binnenstedelijke projecten in de Randstad, vaak met een mix van woningen, kantoren en voorzieningen. Betaalbare woningbouw speelt daarbij een belangrijke rol. In SOZA komen veel van die elementen samen. Van Sabben is als ontwikkelmanager verantwoordelijk voor het project; Minnaar is als senior planontwikkelaar nauw bij de ontwikkeling betrokken.

Bouwen op een postzegel

SOZA verrijst op de plek van het voormalige ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, pal tegenover station Laan

van NOI. Waar ooit zo'n 2.000 ambtenaren werkten, komen bijna 1.200 woningen, ongeveer 24.000 vierkante meter kantoorruimte en voorzieningen zoals horeca, een supermarkt en een huisartsenpost. De helft van de woningen valt in de sociale- of middenhuur. "We bouwen hier eigenlijk een klein dorp", zegt Minnaar. Midden in de stad, op een zeer compacte locatie. "Bouwen op een postzegel", noemt hij het. Volgens Van Sabben komt bij SOZA zo ongeveer alles samen wat een binnenstedelijke ontwikkeling ingewikkeld maakt. "Een oud gebouw, een naastgelegen woonwijk, verschillende soorten woningen, kantoren, voorzieningen, landschap, vloer-muizen: we komen alles tegen. Ik noem het altijd de hogere school van projectontwikkeling."





Van burcht naar open buurt

Aanvankelijk was het helemaal niet de bedoeling om het voormalige ministerie te slopen. VORM kocht het gebouw eind 2016 en onderzocht samen met een architect of het kon worden hergebruikt. Dat bleek lastig. “Het gebouw is eigenlijk een burcht”, zegt Van Sabben. “Dat komt voort uit de oorspronkelijke functie als ministerie: er was één ingang en het moest goed beveiligd zijn. Bovendien is het gebouw opgebouwd uit verschillende geschakelde delen, zijn de gevels slecht geïsoleerd en ligt er een halfverdiepte parkeergarage onder.”

Het gesloten karakter van het gebouw paste bovendien niet bij de plannen van de gemeente Den Haag voor een open, levendige stadsbuurt. “Wie nu vanaf het station komt, loopt tegen een stenen muur aan en moet links- of rechtsom”, legt Van Sabben uit. “Dat gaat compleet veranderen.” Het gebied wordt opgedeeld in verschillende gebouwen, er komt een stationsplein en een voetgangersstraat dwars door SOZA. Op straatniveau komen onder meer horeca, woningentrees en een huisartsenpraktijk, waardoor er meer levendigheid ontstaat. “Als je straks om de gebouwen heenloopt, zie je niet alleen gevels maar gebeurt er aan alle kanten iets”, zegt Minnaar.

De auto is niet vanzelfsprekend

Juist de ligging naast het station maakt het aantrekkelijk om hier bijna 1.200 woningen toe te voegen. Laan van NOI is een intercitystation met snelle verbindingen naar onder meer Amsterdam, Rotterdam en Schiphol. Ook tram, metro en bus

stoppen er en het centrum van Den Haag ligt op fietsafstand. Aan de andere kant grenst SOZA aan de Schenk, een brede groene zone met water. Zo ligt de nieuwe wijk straks tussen het station en het groen.

“Den Haag heeft veel woningen nodig, maar de stad zit qua verkeer al behoorlijk dicht”, zegt Van Sabben. “Als je zoveel woningen wilt toevoegen, moet je nadenken over hoe mensen zich verplaatsen. Dan is dit een logische plek.” Dat betekent ook dat de auto hier minder ruimte krijgt. Er komen 302 parkeerplaatsen in openbare parkeergarages, die zowel bewoners en bezoekers als werknemers kunnen gebruiken. Daarnaast komen er deelauto’s. VORM werkt aan een coöperatie voor deelmobiliteit waarvan bewoners zelf mede-eigenaar worden. “Bewoners krijgen daarmee zeggenschap over hun eigen mobiliteit”, vertelt Minnaar. Tegelijkertijd wordt het bewoners zo makkelijk mogelijk gemaakt om de fiets te pakken. De fietsenstallingen komen op de begane grond, met ruimte voor bakfietsen en scooters. “Vaak zit zo’n stalling in de kelder. Dat vinden mensen omslachtig en dan zetten ze hun fiets alsnog op straat”, zegt Van Sabben.

Bij een wijk van deze omvang moet ook worden nagedacht over praktische vragen. Waar stopt de verhuishwagen? Hoe komt de vuilniswagen bij de gebouwen? En waar laat een bezorger zijn pakketjes? “Je moet eigenlijk in de schoenen van de bewoner stappen”, legt Minnaar uit. “Hoe komt hij thuis? Hoe gaat hij weg? Waar kan hij met zijn afval terecht?”

Slimmer bouwen

Dertig procent van de woningen van SOZA wordt sociale huur en twintig procent middeldure huur. Voor de eerste fase werkt VORM daarbij samen met Hof Wonen en Achmea Real Estate, dat namens PME Pensioenfonds ruim 500 woningen kocht, waaronder 135 middenhuurwoningen. Betaalbaarheid vraagt bij zo’n complexe binnenstedelijke ontwikkeling om slimme keuzes. “Betaalbaar wonen kan niet zonder betaalbaar bouwen”, zegt Minnaar.

De schaal van SOZA helpt daarbij. Bouwonderdelen kunnen worden gestandaardiseerd en op grote schaal worden geprefabriceerd. “Als je bijvoorbeeld één goede manier bedenkt om een gevel aan een gebouw te bevestigen en je kunt die steeds herhalen, levert dat schaalvoordeel op. Prefab bouwen verkort bovendien de bouwtijd en beperkt de overlast voor de omgeving.”

Ook de sloop levert grondstoffen op voor de nieuwbouw. Uit het beton van het voormalige ministerie wordt cement teruggewonnen dat opnieuw kan worden gebruikt. “Dat we op deze schaal beton kunnen oogsten, vind ik echt gaaf”, zegt Van Sabben. De sloop gebeurt bovendien elektrisch, om de uitstoot en overlast voor de omgeving te beperken. Ook het geplande kantoorgebouw krijgt een opvallend duurzaam karakter: het wordt grotendeels in hout gebouwd. Het kantoor van ongeveer 24.000 vierkante meter vormt de laatste fase van SOZA en wordt daarmee een uniek duurzaam kantoorgebouw in Den Haag.



De ontmanteling van het voormalige ministerie is inmiddels begonnen. Na bijna tien jaar plannen wordt SOZA daarmee steeds tastbaarder. Van Sabben en Minnaar kijken alvast vooruit. Wanneer is het project voor hen geslaagd? “Als je straks vanuit het station het gevoel hebt dat je de stad in loopt”, zegt Minnaar. Van Sabben heeft nog een ander beeld voor ogen: “Als er straks kinderen spelen in de nieuwe tussensstraat hebben we ons werk goed gedaan.”

