



Stationslocatie Voorhout ontwerpend onderzoek

Juli 2026

Ziegler | Branderhorst



Inhoudsopgave

1. Opgave	4
2. Onderzoek	
2.1 Analyse	10
2.2 Aandachtspunten	24
2.3 Participatie	28
3. Ruimtelijke uitwerking	
3.1 Stationsplein	34
3.2 Onderzoek scenario 3	38
3.3 Uitwerking scenario 2	42
3.4 Uitwerking scenario 1	50
4. Conclusie en advies	54

1. Opgave

Deze rapportage vormt een vervolg op de scenariostudie die Ziegler | Branderhorst in opdracht van de gemeenteraad van Teylingen heeft uitgevoerd naar de herontwikkeling van de stationslocatie van Voorhout. Naar aanleiding van de scenariostudie is opdracht gegeven om twee scenario's nader te onderzoeken en uit te werken. Deze rapportage presenteert de ruimtelijke uitwerking en beoordeling van deze scenario's.

De stationslocatie beslaat circa 1,5 hectare en ligt tussen het spoor, de Componistenlaan en de Jacoba van Beierenweg. Het gebied vervult een belangrijke functie als mobiliteitsknooppunt met het treinstation, bushaltes, P+R-terrein en fietsenstallingen. Daarnaast biedt het ruimte aan evenementen, zoals de jaarlijkse kermis en het Bloemencorso. De gemeente Teylingen en NS zijn gezamenlijk eigenaar van het parkeerterrein, terwijl ProRail eigenaar is van het spoor.

In het raadsbesluit van juni 2024 heeft de gemeenteraad opdracht gegeven om de toekomstige ontwikkeling van de stationslocatie middels een scenariostudie te onderzoeken. De scenariostudie maakt onderdeel uit van een gezamenlijk opgesteld integraal handelingsperspectief voor de toekomstige ontwikkeling van het stationsgebied. Daarbij is zijn de volgende leidende principes met elkaar afgesproken:

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.



Locatie en plangebied



Het huidige parkeerterrein



Eigendomssituatie

In de eerdere scenariostudie zijn vier mogelijke ontwikkelscenario's voor de stationslocatie van Voorhout onderzocht. Elk scenario kende een ander zwaartepunt in ruimtegebruik voor onder andere woningbouw, P+R-functie, evenementen en groen. Daarbij zijn de ruimtelijke consequenties en verschillende keuzes in beeld gebracht.

Op basis van de resultaten van de scenariostudie heeft de gemeenteraad opdracht gegeven om de scenario's met woningbouw (Scenario 2 en Scenario 3) nader te onderzoeken en uit te werken. Beide scenario's gingen uit van een woonprogramma van circa 30 tot 60 woningen, waarbij het aantal parkeerplaatsen op het P+R-terrein zou afnemen. De verdere uitwerking van de scenario's sluiten aan op de ambities uit de Centrumvisie van Teylingen en zijn afgestemd op het verkeerskundig onderzoek van Kragten naar de Jacoba van Beierenweg en de aangrenzende rotonde.

Tijdens de verdere uitwerking zijn de resultaten van het parkeeronderzoek en de enquête betrokken. Hieruit bleek dat behoud van de huidige parkeercapaciteit een belangrijk uitgangspunt is. Omdat een grootschalige parkeergarage ruimtelijk en financieel niet haalbaar en wenselijk is, bleek verdere uitwerking van Scenario 3 niet passend binnen de gestelde uitgangspunten. Daarom is ervoor gekozen uitsluitend Scenario 2 verder uit te werken. Als alternatief is daarnaast Scenario 1 zonder woningbouw opgenomen, waarin de vrijgekomen ruimte kan worden ingezet voor een sterkere vergroening van de stationsomgeving.

-  Groen en recreatie
-  Parkeren
-  Evenementen/kermis functie
-  Woningbouwopgave

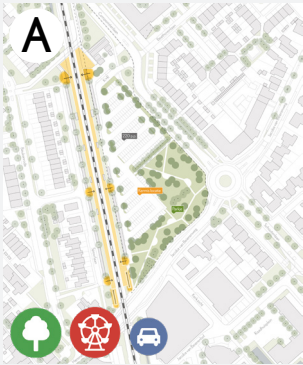


Veilige aanloop- en fietsroutes van en naar het station

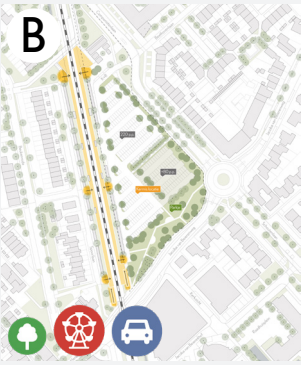


Eventuele toekomstige aanpassing aan de spoorwegovergang niet onmogelijk maken

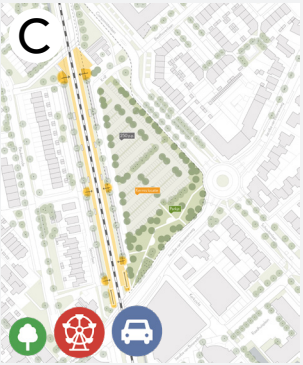
Scenario 1



Dorpspark

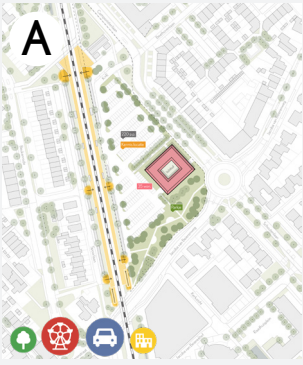


Uitbreiden parkeerterrein

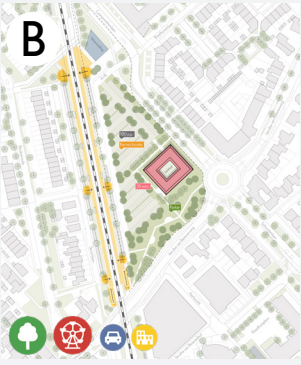


Volledige herinrichting

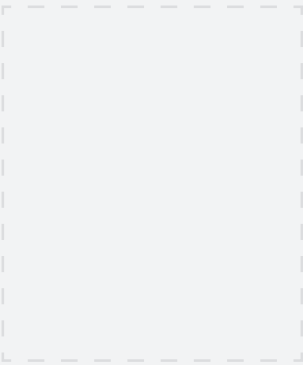
Scenario 2



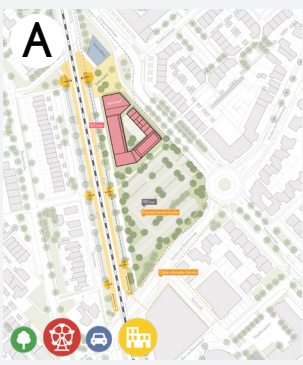
Parkblok



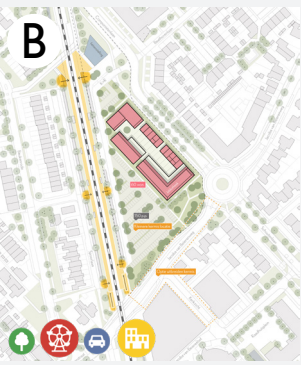
Parkblok



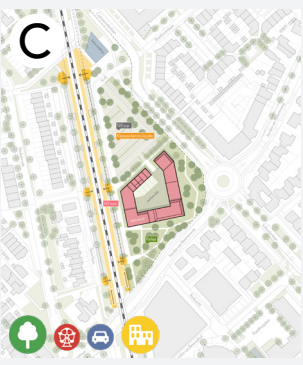
Scenario 3



Stationsblok

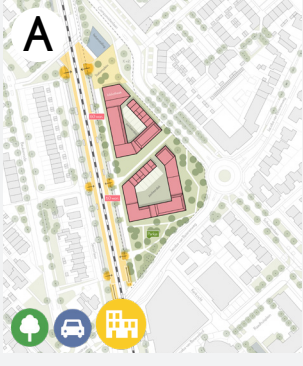


Componisten blok

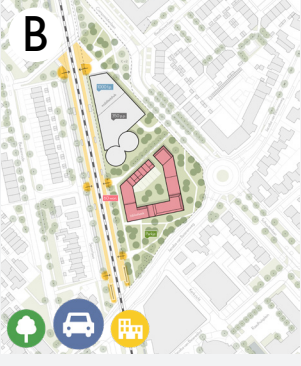


Centrum blok

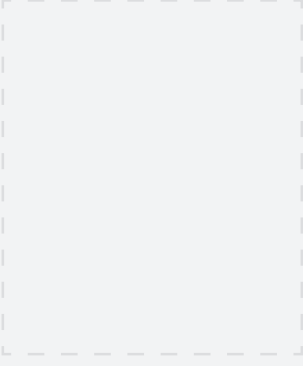
Scenario 4



Maximaal wonen



Maximaal P+R



Overzicht van de eerdere scenariostudie (2025)



2. Onderzoek

2.1 Analyse

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 station gerelateerde 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 functies. 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 waardevol ervaren



Fietskluizen langs het spoor, P+R terrein niet klimaatadaptief



Wachtruimte op het perron



Fietsenstalling bij de hoofdentree



Kiss & Ride en entree vanaf de Componistenlaan



Opgangen van het perron met hellingbaan richting de Herenstraat



Aangrenzende bebouwing langs de Componistenlaan



Hoofdentree van het station



Onveilige spoorwegovergang



Westzijde van het station, Spoorlaan



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

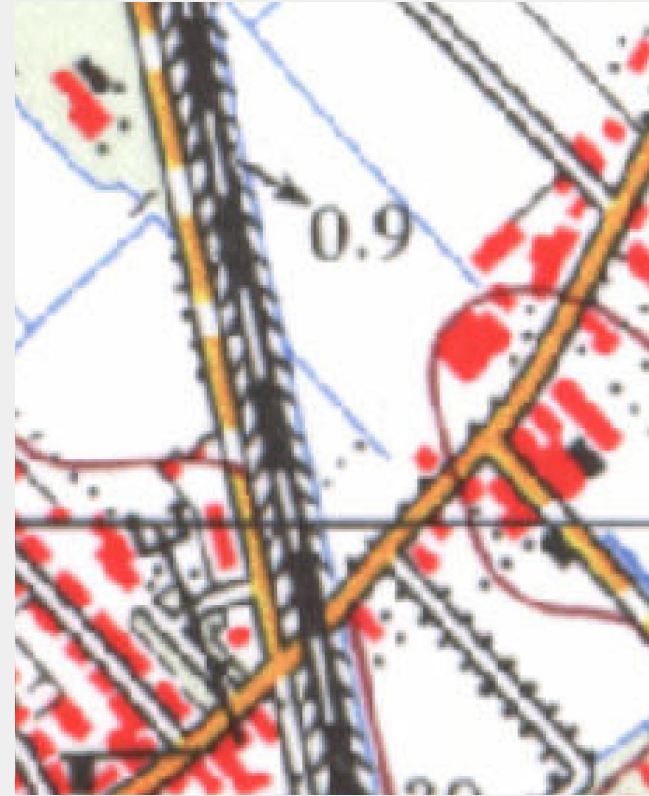


Bebouwing met geluidsbelaste gevels

Historische ontwikkeling



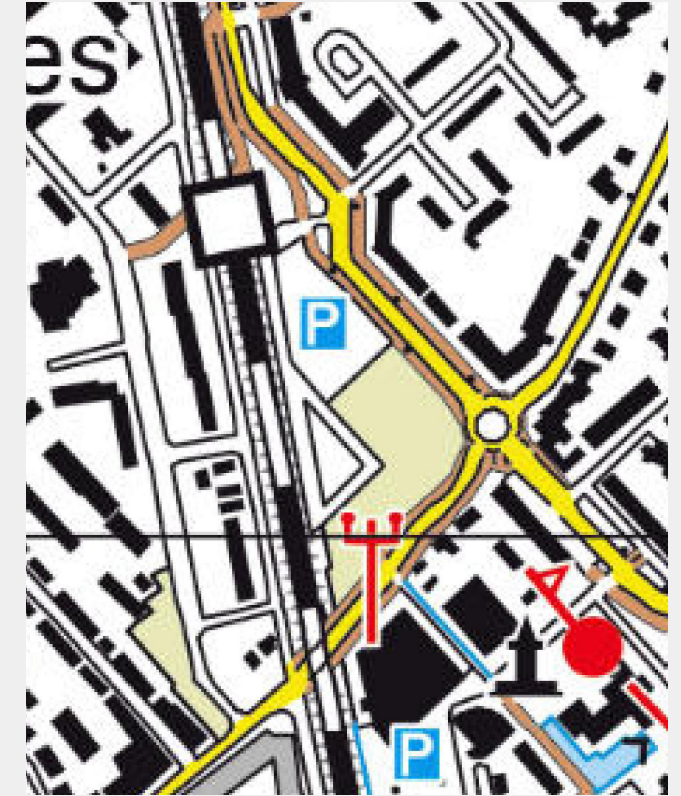
1900 - Aanleg spoorlijn Haarlem-Leiden. Station Voorhout geopend in 1892. De locatie is agrarisch gebied.



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.



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.



Historische spoorwegwoningen bij het oude station Voorhout



Spoorwegovergang Herenstraat (1961)



Bibliotheek op de locatie (2009)



Huidige situatie (2024)

Mobiliteit

Auto en openbaar vervoer

De stationslocatie is goed bereikbaar voor zowel auto-, fiets- als voetgangersverkeer. De Jacoba van Beierenweg vormt de zuidelijke begrenzing van het plangebied en is een belangrijke ontsluitingsroute richting het centrum van Voorhout. Station Voorhout beschikt over meerdere perronopgangen aan beide zijden van het spoor, waardoor het station goed toegankelijk is.

Aan de Componistenlaan bevindt zich een bushalte waar de bus op de rijbaan halteert. De combinatie van de bushalte, voetgangersoversteekplaatsen, de wijkontsluiting via de Beethovenlaan en de toegang tot het P+R-terrein zorgt ter hoogte van de kruising Componistenlaan-Beethovenlaan voor een complexe verkeerssituatie.

Het P+R-terrein beschikt momenteel over 220 parkeerplaatsen en wordt via één entree ontsloten. Deze entree wordt in de praktijk tevens gebruikt als Kiss & Ride-locatie. Een duidelijke inrichting van de Kiss & Ride is wenselijk om ongewenste verkeersbewegingen te beperken. Daarnaast leidt laden en lossen aan de Jacoba van Beierenweg regelmatig tot verkeershinder en onoverzichtelijke situaties.

Gelijktijdig aan de ontwikkeling van de stationslocatie, wordt door bureau Kragten gewerkt aan een verkeerskundig onderzoek en herontwerp van de Jacoba van Beierenweg en de rotonde. Daarbij wordt onderzocht hoe de verkeersveiligheid van de rotonde verbeterd kan worden en hoe een herinrichting van de rotonde en de straat kan bijdragen aan ontmoediging van autoverkeer naar de Herenstraat toe. Het herontwerp van de stationslocatie en de Jacoba van Beierenweg en rotonde wordt integraal op elkaar afgestemd.



Onderzoek naar de herinrichting van de Jacoba van Beierenweg en rotonde



Regionale mobiliteitsfunctie

Treinreizigers

Station Voorhout wordt dagelijks door bijna 2.800 reizigers gebruikt. Uit NS-data blijkt dat circa 75% van de reizigers het station te voet of per fiets bereikt. Daarnaast gebruikt 89% van de reizigers Station Voorhout als opstapstation en heeft slechts 11% het station als eindbestemming. Dit onderstreept de regionale functie van het station in het woon-werkverkeer.

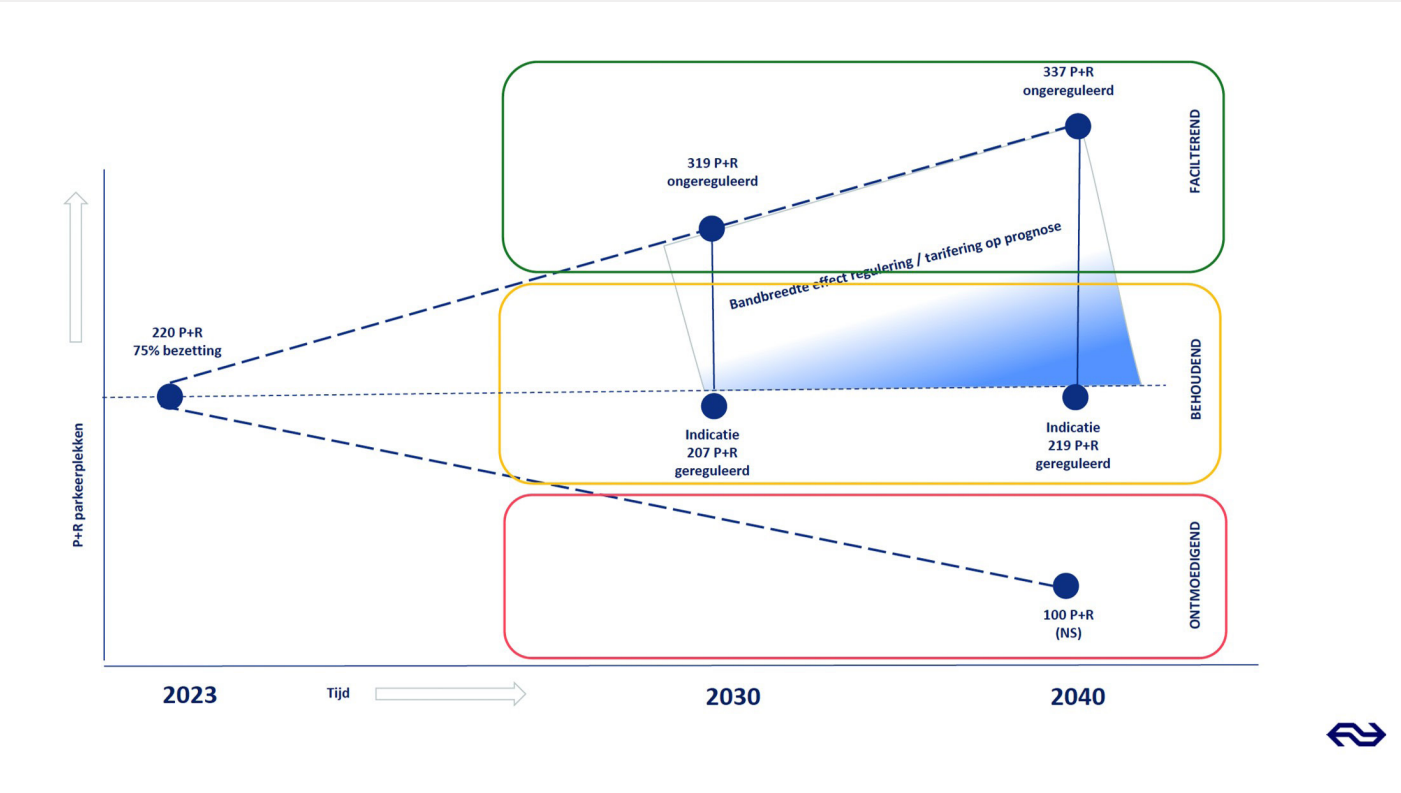
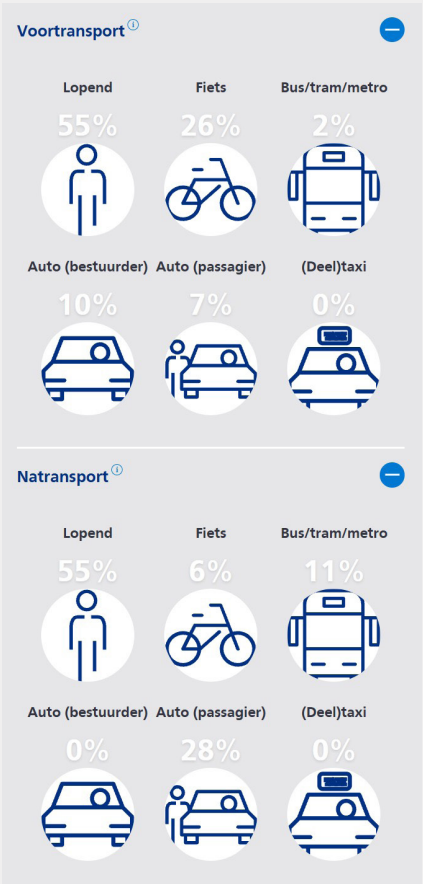
Volgens de IMA-prognoses (2021) neemt het aantal reizigers naar verwachting met circa 10% toe in 2030 en 53% in 2050. Binnen de Hoofdrailnetconcessie 2025-2030 zijn overigens geen extra treinen voorzien en is slechts beperkte uitbreiding van de dienstregeling mogelijk. Het huidige station en de bijbehorende voorzieningen bieden voldoende capaciteit om deze reizigersgroei op te vangen. Voor de toekomstige ontwikkeling van het stationsgebied hebben de gemeente, NS en ProRail gezamenlijk een integraal handelingsperspectief opgesteld.



NS dashboard 'Reizigersgedrag' (bron: NS)

P+R functie

De P+R vervult een belangrijke functie in het regionale mobiliteitsnetwerk. Een verandering in de capaciteit van het P+R terrein dient in beschouwing te worden genomen met de regio waarvan het station onderdeel is. In de eerdere scenariostudie is uitgegaan van drie mogelijke P+R-scenario's uit het NS-onderzoek: een faciliterend scenario (250-330 parkeerplaatsen), een behoudend scenario (220-250 parkeerplaatsen) en een ontmoedigend scenario (100-150 parkeerplaatsen).



P+R scenario's (bron: NS)



P+R locaties in het regionale mobiliteitsnetwerk (bron: NS)

Fiets en voetganger

Hoewel de uitstraling van de stationslocatie vooral gedomineerd wordt door auto's en parkeerplaatsen, komen de meeste treinreizigers met de fiets en te voet naar het station. Uit de data 'Reizigersgedrag' van NS blijkt dat ruim driekwart van de reizigers die opstappen bij station Voorhout te voet of per fiets te komen. Het grootste aandeel fietsers komt uit Voorhout zelf, en een redelijk groot deel uit Noordwijkerhout. Aangezien de grootste gebruikers van het station te voet en per fiets komt, en dit ook duurzame vervoerswijzen zijn, is het wenselijk om deze modaliteiten te stimuleren. Het is daarom belangrijk om goede loop- en fietsroutes en voldoende fietsparkeervoorzieningen te faciliteren.

Het station is goed toegankelijk via meerdere perronopgangen aan beide zijden van het spoor. De fietsenstallingen liggen verspreid langs het spoor, maar het gebruik is ongelijk verdeeld. De centrale fietsenstalling aan de noordzijde, bij de hoofdogang naar het perron, kent tijdens piekmomenten een bezettingsgraad van circa 120%. Hierbij worden fietsen dus veel buiten de rekken geplaatst wat tot overlast zorgt. Er is

beperkt ruimte gereserveerd voor uitbreiding van het fietsparkeren (circa 60 extra plaatsen). Daarnaast wordt de sociale veiligheid van de stallingen als aandachtspunt genoemd. Zo zijn er inmiddels ook maatregelen genomen om fietsendiefstal te verminderen.

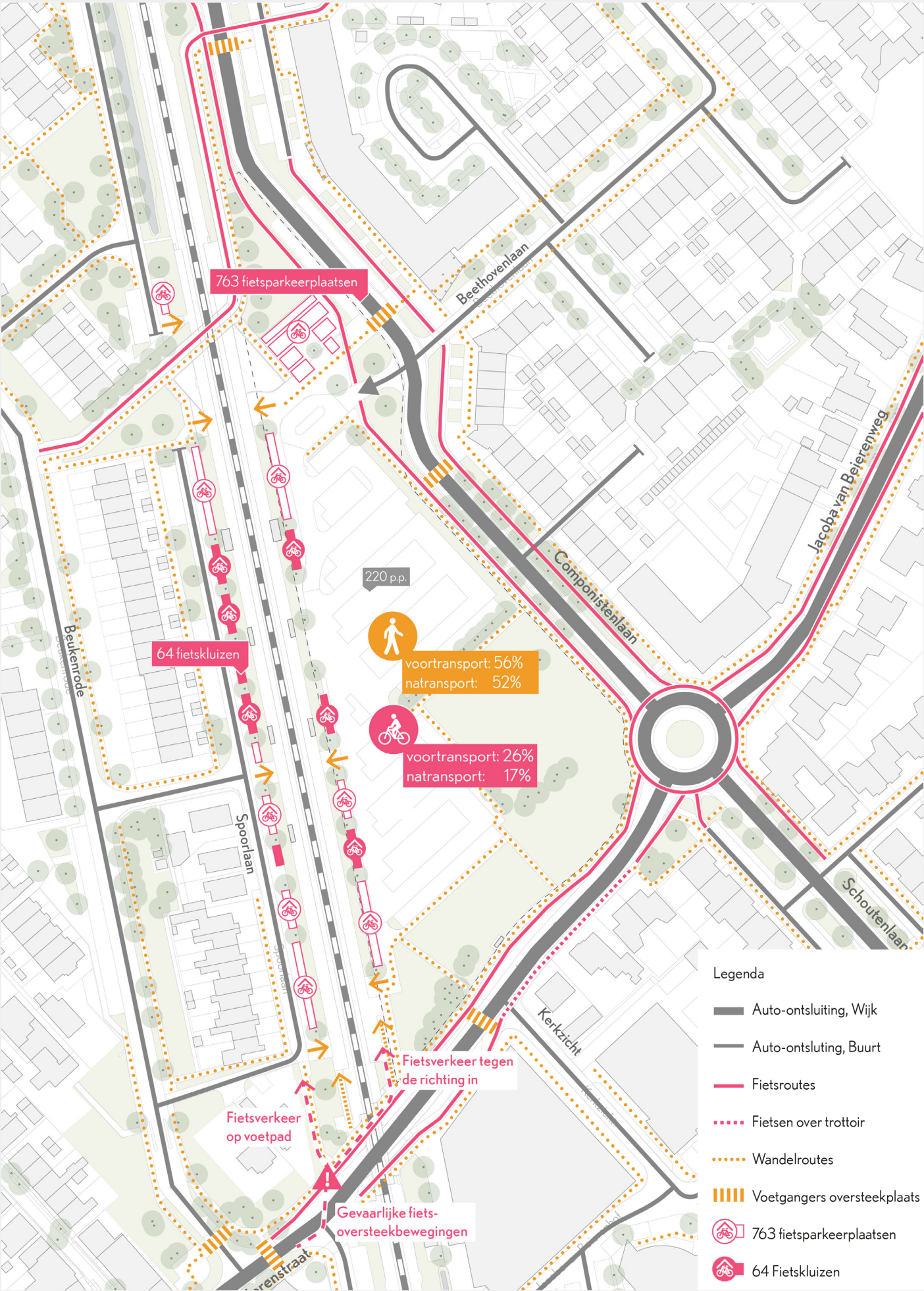
Een belangrijk aandachtspunt zijn de routes voor fietsers en voetgangers van en naar het station. In de zuidelijke hoek van het plangebied concentreren zich een aantal knelpunten. De huidige locatie van de hellingbanen naar de perrons zorgen er voor dat mensen nog snel het spoor oversteken terwijl de spoorlichten aan gaan. Veel fietsers steken hier ook schuin de weg over om af te snijden richting het station. In de huidige situatie nemen fietsers veelal de route over het parkeerterrein naar het station en de fietsenstalling toe. Daarbij zijn er onwenselijke conflicten tussen fietsers en manoeuvrerende auto's. De situatie wordt bovendien niet bevordert doordat het fietspad langs de Jacoba van Beierenweg niet overal doorlopend is, waardoor fietsers op enkele locaties genoodzaakt zijn om over het trottoir te fietsen.



Fietsen over de stoep en het parkeerterrein naar het station



Fietsendiefstal is een aandachtspunt



Parkeeronderzoek

In februari 2025 is een breed parkeeronderzoek uitgevoerd door Bureau de Groot Volker. Hierbij zijn voor verschillende dagen en tijdstippen parkeertellingen uitgevoerd op zowel het P+R-terrein als de omliggende omgeving. Uit het onderzoek zijn een aantal conclusies getrokken:

- De bezettingsgraad van het P+R-terrein bedraagt tijdens piekmomenten nagenoeg 100%. Dit betekent dat het parkeerterrein volledig bezet staat en er geen restcapaciteit is.
- In de huidige situatie is er op bepaalde momenten al parkeeroverlast in de omliggende buurten. Een afname van het huidige aantal parkeerplaatsen (220) zonder invoering van gereguleerd parkeren leidt tot nog meer parkeeroverlast in de omliggende buurten. Dit is niet wenselijk.

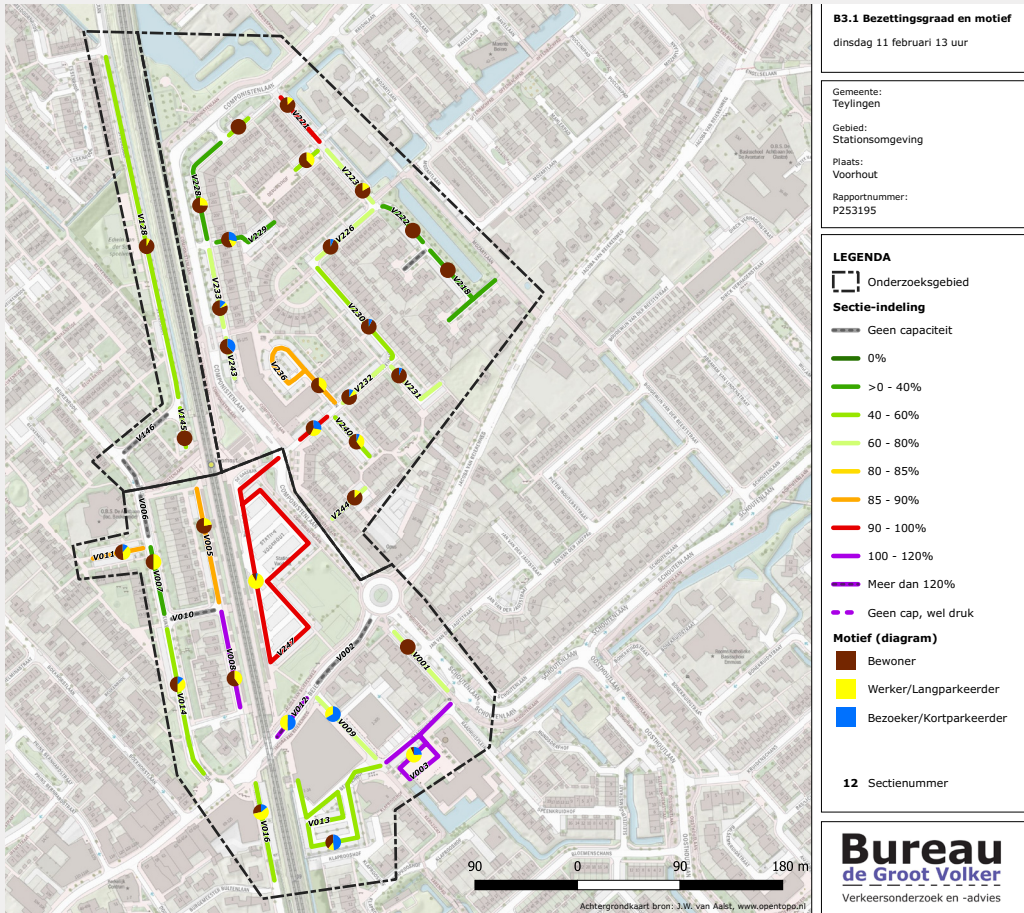
- Gezien de hoge bezettingsgraad van de parkeerplaats is er weinig ruimte voor dubbelgebruik tussen de P+R functie en de benodigde parkeerbehoefte vanuit woningbouw. Het is daarom realistisch om alleen uit te gaan van dubbelgebruik met bezoekersparkeren, niet bewonersparkeren.
- Vanuit de herinrichting van het centrum, waarbij parkeerplaatsen worden weggehaald, is reeds besloten dat er ter compensatie 20 parkeerplaatsen toegevoegd dienen te worden op de stationslocatie.

Op basis van deze gegevens is de conclusie getrokken dat er minimaal 240 parkeerplaatsen op de stationslocatie gerealiseerd dienen te worden. Dit is exclusief een aanvullende parkeerbehoefte wanneer er woningbouw op de locatie wordt toegevoegd.

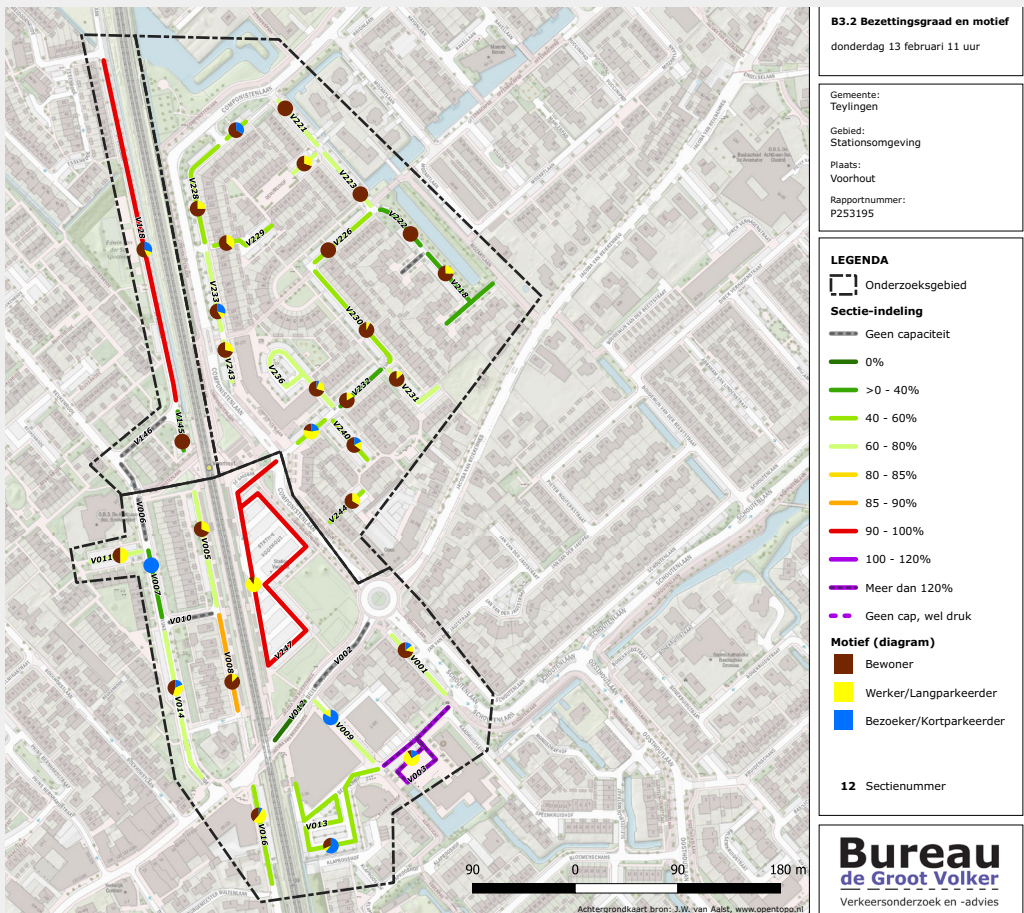
Parkeercapaciteit	dinsdag 9 uur				dinsdag 10 uur				dinsdag 11 uur				dinsdag 12 uur				dinsdag 13 uur				dinsdag 14 uur				dinsdag 15 uur				dinsdag 16 uur			
	Parkeerdruk	Rest capaciteit bij max 65%	Bezettingsgraad		Parkeerdruk	Rest capaciteit bij max 65%	Bezettingsgraad		Parkeerdruk	Rest capaciteit bij max 65%	Bezettingsgraad		Parkeerdruk	Rest capaciteit bij max 65%	Bezettingsgraad		Parkeerdruk	Rest capaciteit bij max 65%	Bezettingsgraad		Parkeerdruk	Rest capaciteit bij max 65%	Bezettingsgraad		Parkeerdruk	Rest capaciteit bij max 65%	Bezettingsgraad		Parkeerdruk	Rest capaciteit bij max 65%	Bezettingsgraad	
220	188	-1	85%		207	-20	94%		211	-24	96%		216	-29	98%		214	-27	97%		200	-13	91%		198	-11	90%		183	4	83%	

Parkeercapaciteit	donderdag 9 uur				donderdag 10 uur				donderdag 11 uur				donderdag 12 uur				donderdag 13 uur				donderdag 14 uur				donderdag 15 uur				donderdag 16 uur			
	Parkeerdruk	Rest capaciteit bij max 65%	Bezettingsgraad		Parkeerdruk	Rest capaciteit bij max 65%	Bezettingsgraad		Parkeerdruk	Rest capaciteit bij max 65%	Bezettingsgraad		Parkeerdruk	Rest capaciteit bij max 65%	Bezettingsgraad		Parkeerdruk	Rest capaciteit bij max 65%	Bezettingsgraad		Parkeerdruk	Rest capaciteit bij max 65%	Bezettingsgraad		Parkeerdruk	Rest capaciteit bij max 65%	Bezettingsgraad		Parkeerdruk	Rest capaciteit bij max 65%	Bezettingsgraad	
8	194	-7	88%		208	-21	95%		210	-23	95%		214	-27	97%		216	-29	98%		213	-26	97%		202	-15	92%		183	4	83%	

Bezettingsgraad van de P+R tijdens piekmomenten



Bezettingsgraad van de P+R op een dinsdag middag



Bezettingsgraad van de P+R op een donderdag ochtend

2.2 Aandachtspunten

Ruimtelijke aandachtspunten

Kwalitatieve uitstraling

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. Een verbetering van de uitstraling van de stationslocatie is passend als onderdeel en entree van het centrum. Daarnaast ontbreekt een duidelijke stationsentree en ontvangstruimte. De fietsenstallingen zijn verspreid langs het spoor. Een duidelijke en geconcentreerde stalling kan zowel het gebruik als de veiligheid van de fietsenstalling bevorderen.

Geluidsbelasting

Vrijwel de gehele locatie heeft te maken met een hoge geluidsbelasting van zowel trein- als autoverkeer. Om woningen op de locatie te bouwen gelden eisen om de geluidsbelasting op de gevel te beperken tot wettelijk acceptabele niveaus. Bij de realisatie van woningen in veel gevallen gebouw gebonden maatregelen noodzakelijk zijn.



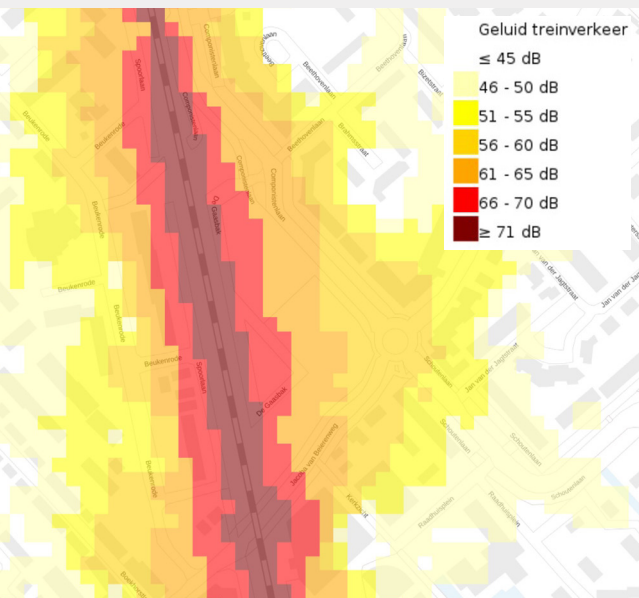
Ruimtelijke belemmeringen

Spoorwegovergang

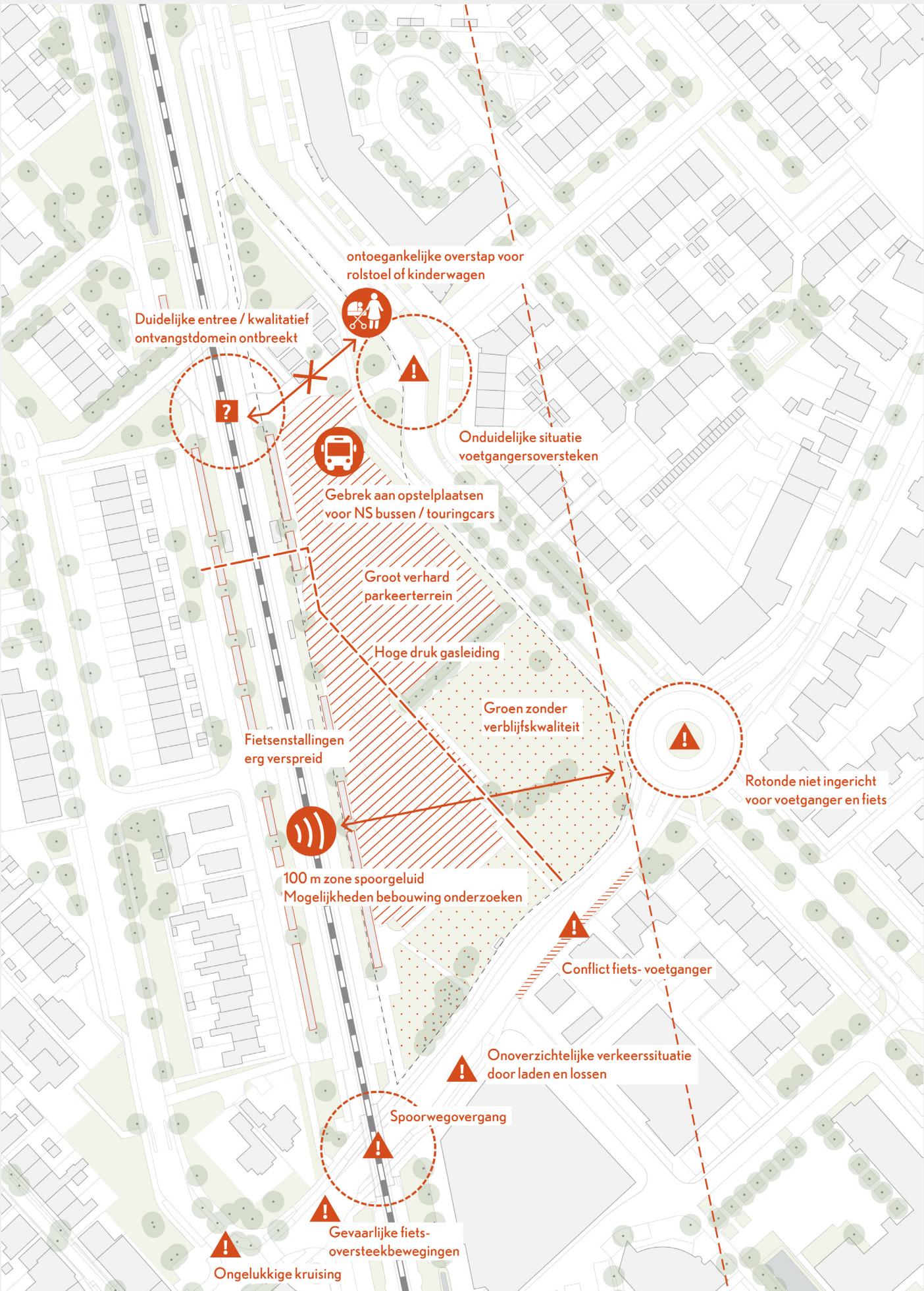
Ook de spoorwegovergang aan de Jacoba van Beierenweg wordt als onveilig ervaren, met een complexe verkeerssituatie. Bij een herinrichting van het gebied zal gekeken worden hoe dit zoveel mogelijk verbeterd kan worden. Met NS en ProRail is afgesproken dat de ontwikkeling van de stationslocatie een toekomstige structurele aanpassing aan de overweg niet onmogelijk mag maken. Het gaat dan bijvoorbeeld om een mogelijke ondertunneling op de lange termijn. Een uitgangspunt is daarom dat er met betrekking tot bebouwing voldoende afstand tot de Jacoba van Beierenweg gehouden wordt.

Hogedruk gasleiding

Tot slot loopt er een hogedruk gasleiding door het plangebied. Omdat het verleggen van de gasleiding erg kostbaar is, wordt er met de situering van bebouwing en inrichting rekening gehouden met de huidige ligging. Voor de gasleiding geldt een vrijwaringszone van 8 meter breed waarop geen bebouwing, bomen en gesloten verharding gesitueerd kan worden.



Geluid treinverkeer



Aandachtspunten locatie en omgeving

Aandachtspunten vanuit de omgeving

In de eerste fase van het onderzoek 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;
- Zorgen over parkeeroverlast van de P+R gebruikers die in omliggende buurten parkeren bij drukte.

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 of uitbreiding bij omliggende stations meenemen in de overwegingen.

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.

Lokale ondernemers: Business Platform Teylingen

- De stationslocatie moet breed 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.

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.



Aandacht voor verkeersveiligheid rondom de Jacoba van Beierenweg



De jaarlijkse kermis op het parkeerterrein, georganiseerd door de Oranjevereniging (Bron: Leidsch Dagblad)

2.3 Participatie

Op 29 januari 2025 zijn de vier verkennende scenario's uit de eerdere scenariostudie gepresenteerd aan bewoners en andere belanghebbenden. Hierbij hadden veel mensen een duidelijke voorkeur voor de scenario's met geen of minder bebouwing.

Aansluitend is een digitale enquête uitgezet, waarop 1.751 respondenten hebben gereageerd. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen bewoners, ondernemers en woningzoekenden. De resultaten geven inzicht in het maatschappelijk draagvlak voor de verschillende scenario's. Uit de resultaten blijkt dat de meeste ondervraagden het goed functioneren van het station (bereikbaarheid en parkeergelegenheid auto en fiets) en het behoud en de versterking van het groen op de locatie belangrijk vinden.

Op 22 juni 2026 heeft een volgende participatiebijeenkomst plaatsgevonden, waarin de nader uitgewerkte scenario's zijn gepresenteerd en besproken. De algemene reactie op de avond was dat men blij was dat Scenario 3, met de meeste bebouwing, niet verder werd uitgewerkt. Daarnaast waren er zowel positieve reacties op Scenario 2 als reacties dat men alsnog kritisch tegenover de bebouwing stond en een voorkeur aan gaf voor Scenario 1. Hierbij werden ook de resultaten van de enquête aangehaald. Een overzicht van de opgehaalde reacties van de avond is online te vinden op <https://teylingen.nl/project/stationslocatie-voorhout/>.



Informatiebijeenkomst (22 juni 2026)

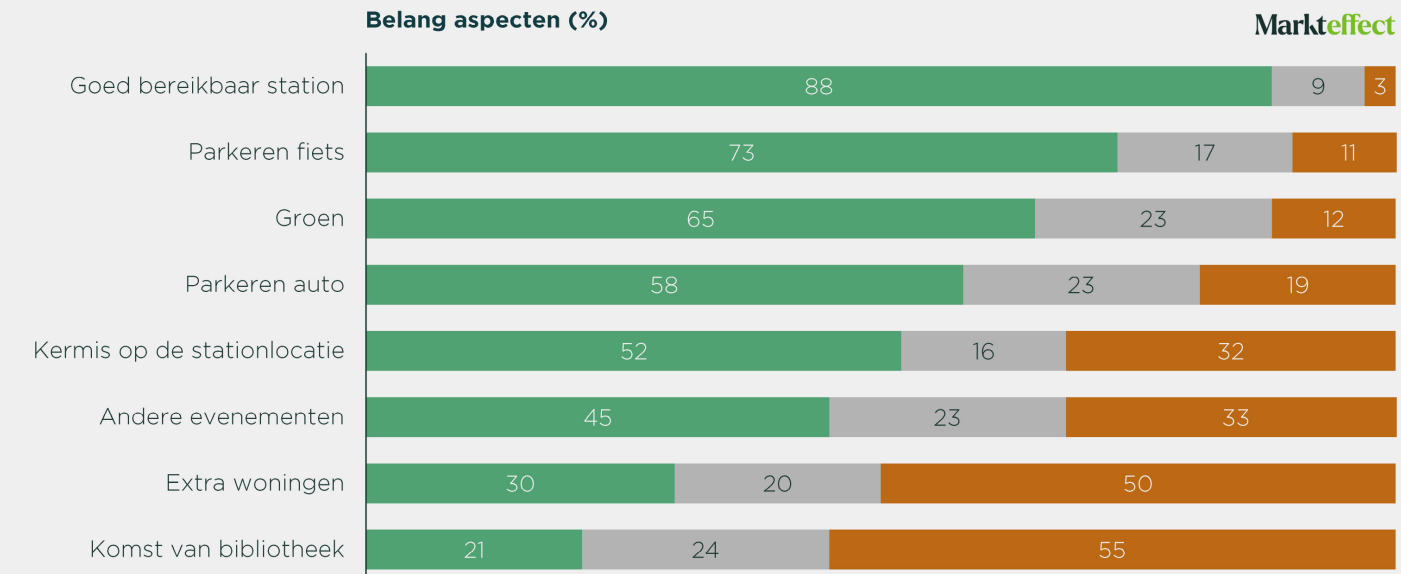


Bewoners rondom interactieve maquette met 'puzzelstukken' (29 januari 2025)



Informatiepanelen met reacties (29 januari 2025)

Een goed bereikbaar station, parkeermogelijkheden voor de fiets en groenvoorzieningen zijn de belangrijkste aspecten voor de stationslocatie.



We willen graag weten hoe belangrijk je onderstaande opties vindt voor de stationslocatie | Basis: (n = 1751)

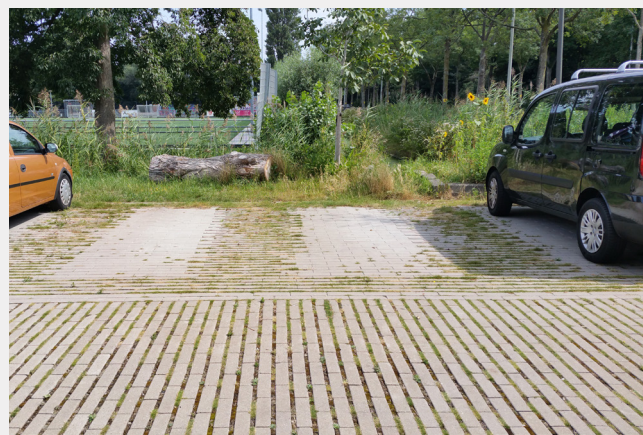
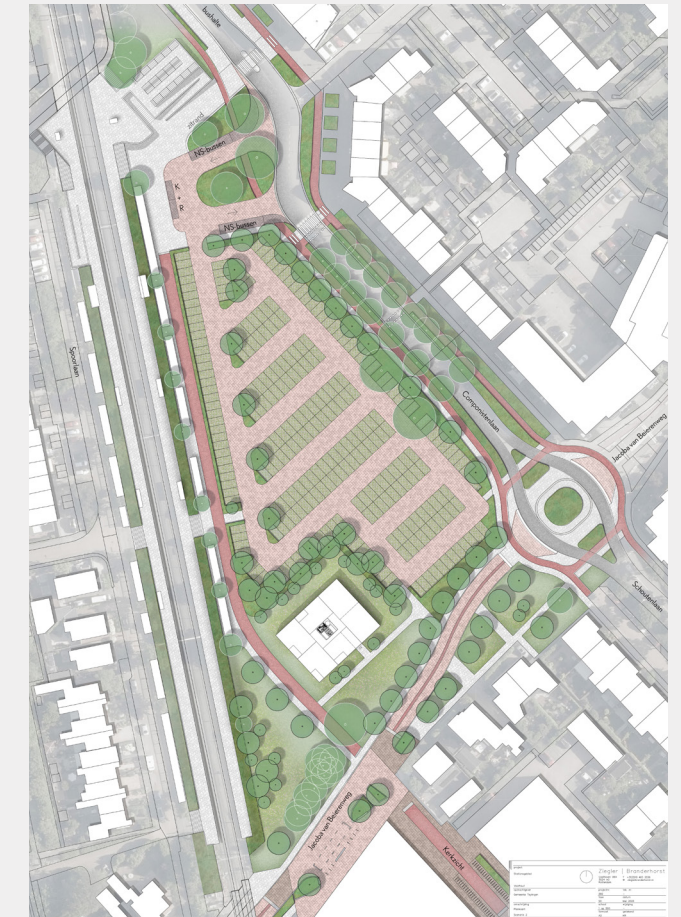
■ (Heel) belangrijk ■ Neutraal ■ (Heel) onbelangrijk

Enquête (2025)



3. Ruimtelijke uitwerking

In de eerdere scenariostudie zijn vier ontwikkelrichtingen verkend. Op basis daarvan heeft de gemeenteraad opdracht gegeven om Scenario 2 en Scenario 3 nader uit te werken. Daarnaast is ook Scenario 1 nader uitgewerkt, als alternatief zonder woningbouw, naar aanleiding van de uitkomsten van het parkeeronderzoek en de participatie. Uiteindelijk zijn drie scenario's ruimtelijk onderzocht. Op basis van de ruimtelijke afweging is geconcludeerd dat Scenario 3 niet verder wordt uitgewerkt. Deze rapportage presenteert daarom het onderzoek van Scenario 3 en de uitwerking van Scenario 2 en Scenario 1.



Parkeerterreinen met waterdoorlatende verharding



Een aantal onderdelen is in beide scenario's identiek. Deze vormen de gezamenlijke basis voor de herinrichting van de stationslocatie. Eén daarvan is de herinrichting van de stationsentree tot een volwaardig stationsplein. Dit wordt afzonderlijk toegelicht in paragraaf 3.1. De andere gezamenlijke uitgangspunten zijn:

- Een duurzamere inrichting van het parkeerterrein met waterdoorlatende verharding en parkeerplaatsen volgens de actuele maatvoering.
- Herinrichting van de Jacoba van Beierenweg en de rotonde door Bureau Kragten, passend bij een 30 km/uur-gebied.

- Een vrijliggende fiets- en wandelroute langs het spoor en een veilige verbinding vanuit Kerkzicht naar het station.
- Verplaatsing van de hellingbanen, waardoor de spoorwegovergang veiliger en overzichtelijker wordt.
- Het reserveren van voldoende ruimte voor mogelijke toekomstige structurele aanpassingen aan de spoorwegovergang (bijv. een ondertunneling).

3.1 Stationsplein

Een herinrichting van de stationsentree biedt kansen om veel van de in hoofdstuk 2 genoemde aandachtspunten te verbeteren. In alle scenario's vormt de herinrichting van de stationsentree een belangrijke kwaliteitsverbetering voor de stationsomgeving. Een herinrichting van de ruimte kan een volwaardig stationsplein creëren. Daarbij krijgt Voorhout een groene en aantrekkelijke entree, met meer ruimte voor verblijf en een overzichtelijke inrichting.

Eén van de belangrijkste ingrepen is het verplaatsen van de hellingbanen naar het perron van de locatie bij de spoorwegovergang naar het stationsplein. Hiermee wordt de spoorwegovergang veiliger. De locatie bij het stationsplein is bovendien logischer omdat dit bij de hoofdogang van het station is gelegen, nabij de bushalte en de tunnel. Het verplaatsen van de hellingbaan biedt bovendien een kans om een verbeterde fietsenstalling te maken.

Het aanleggen van een nieuwe hellingbaan kan slim gecombineerd worden met een tweelaagse fietsenstalling. De fietsenstalling sluit daarbij functioneel en visueel aan op de bestaande perronmuur. Met de fietsenstalling ontstaat ruimte om de fietsenstallingen aan de oostzijde van het perron te verplaatsen of de capaciteit van het fietsparkeren uit te breiden. De fietsenstalling wordt overzichtelijker en veiliger en het perron wordt toegankelijker voor mensen met een mobiliteitsbeperking en kinderwagens.

De inrichting van het nieuwe stationsplein biedt meer ruimte voor een Kiss & Ride en opstelplaatsen voor treinvervangend vervoer en touringcars. Bovenal ontstaat er meer het gevoel van een stationsplein, doordat de entree een groenere aanblik krijgt met meer verblijfskwaliteit en zitplekken.



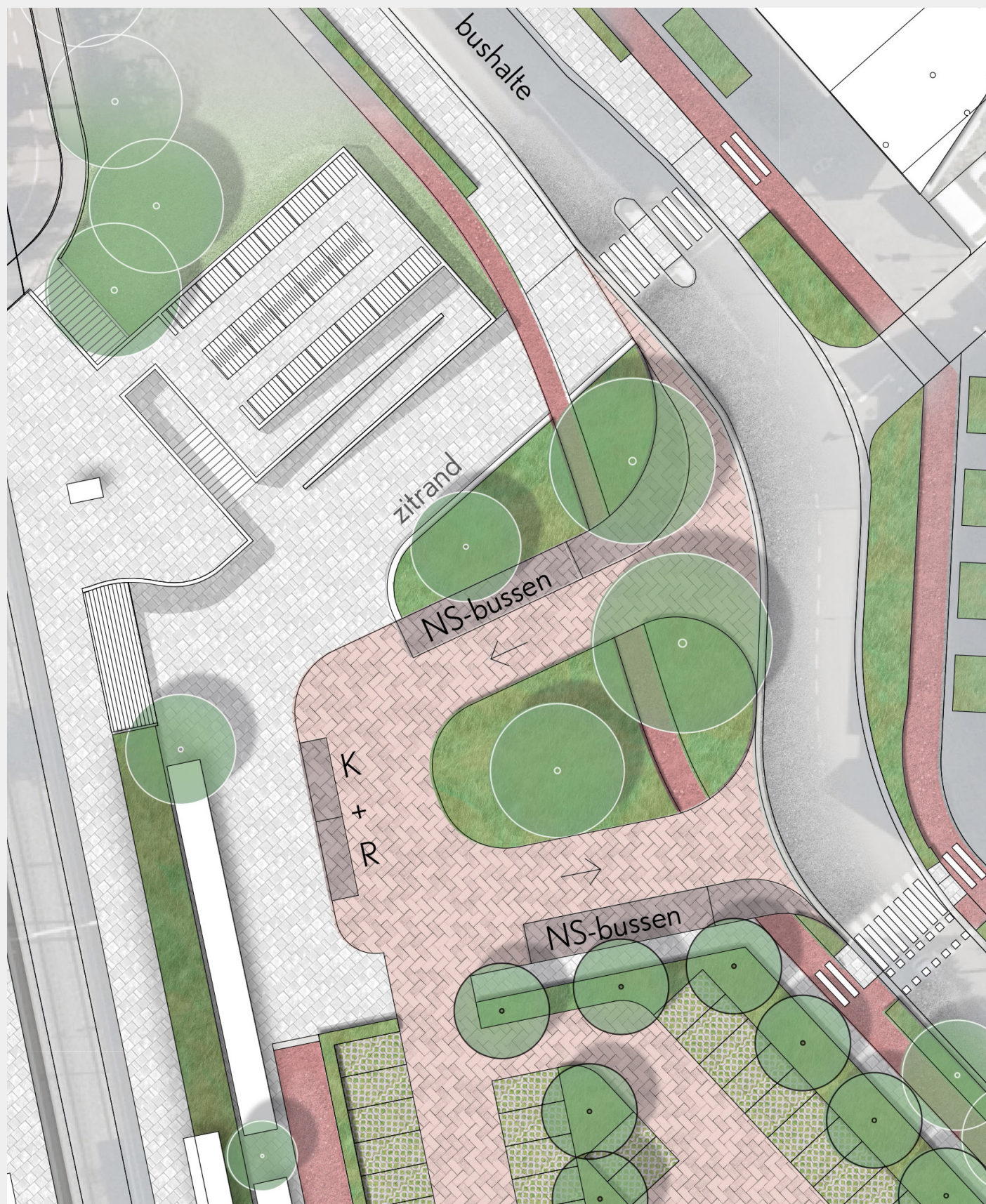
Vogelvlucht perspectief van de nieuwe inrichting van het stationsplein



Impressie vanaf de Comptonenlaan. De fietsenstalling sluit aan op de bestaande perronmuur



Vogelvlucht perspectief van de huidige situatie



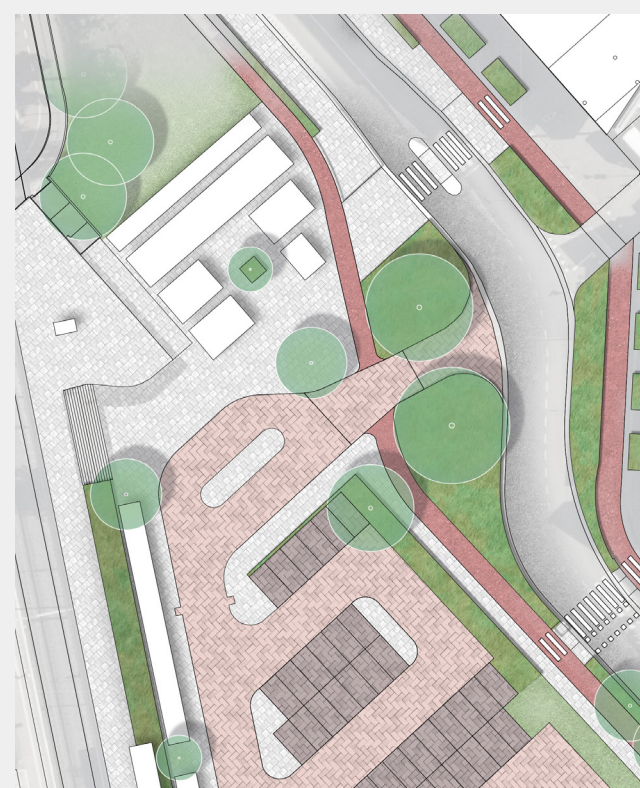
Nieuwe situatie Stationsplein



Fietsenstalling onderdeel van de perronmuur. Openingen in de bakstenen gevel zorgen voor zicht en daglicht (Station Gouda, De Nijl Architecten).



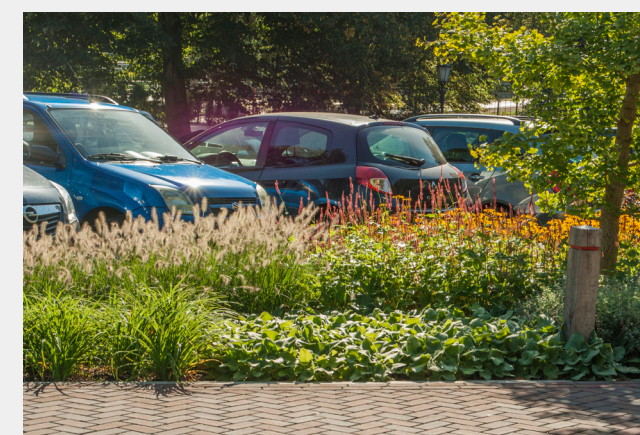
Transparante fietsenstalling. Glas en hekwerk zorgen voor zicht en daglicht. (Metrostation Rodenrijs, DaF-architecten)



Huidige situatie



Groenvakken met betonnen zitrand



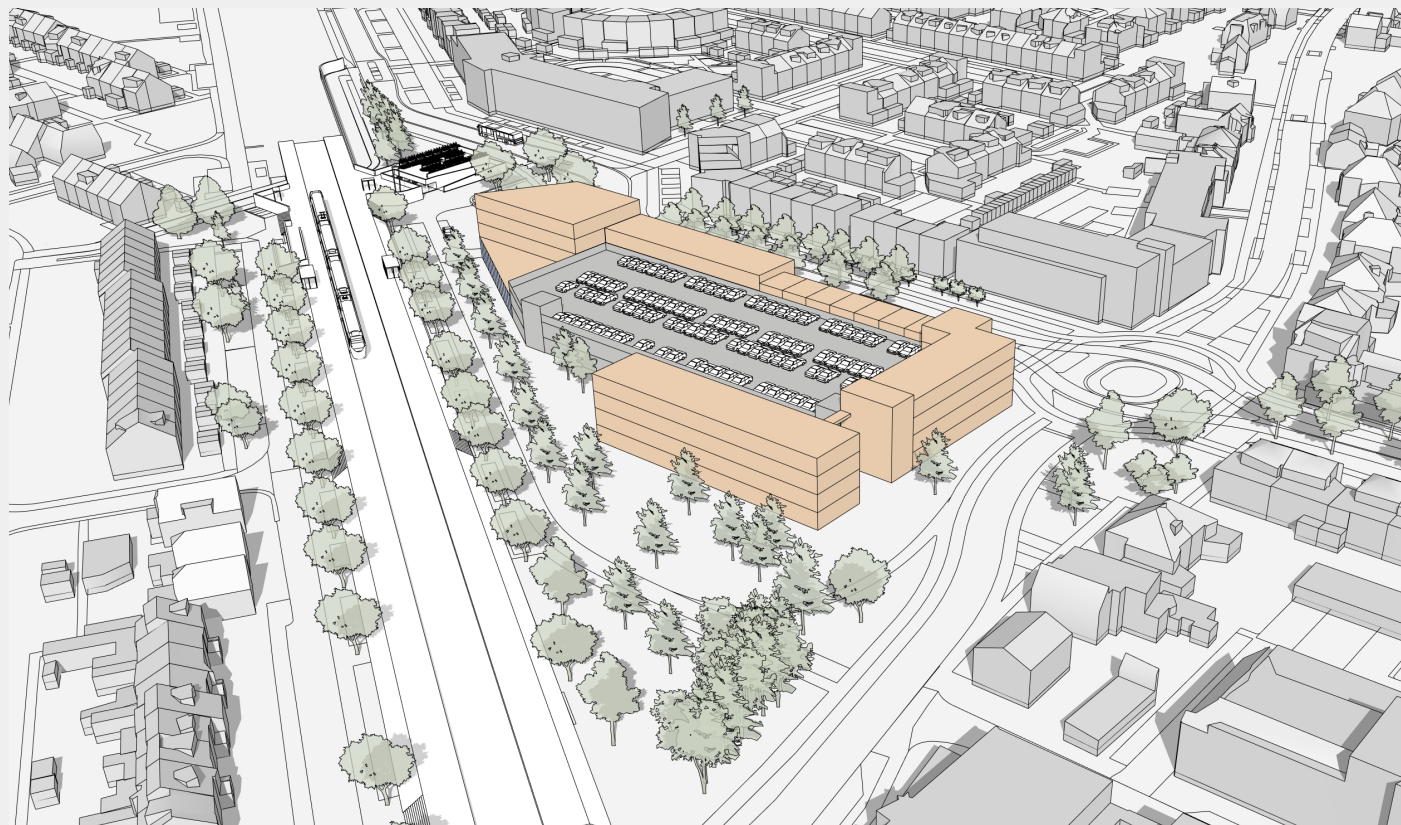
Parkeerterrein met groene omzooming

3.2 Onderzoek Scenario 3

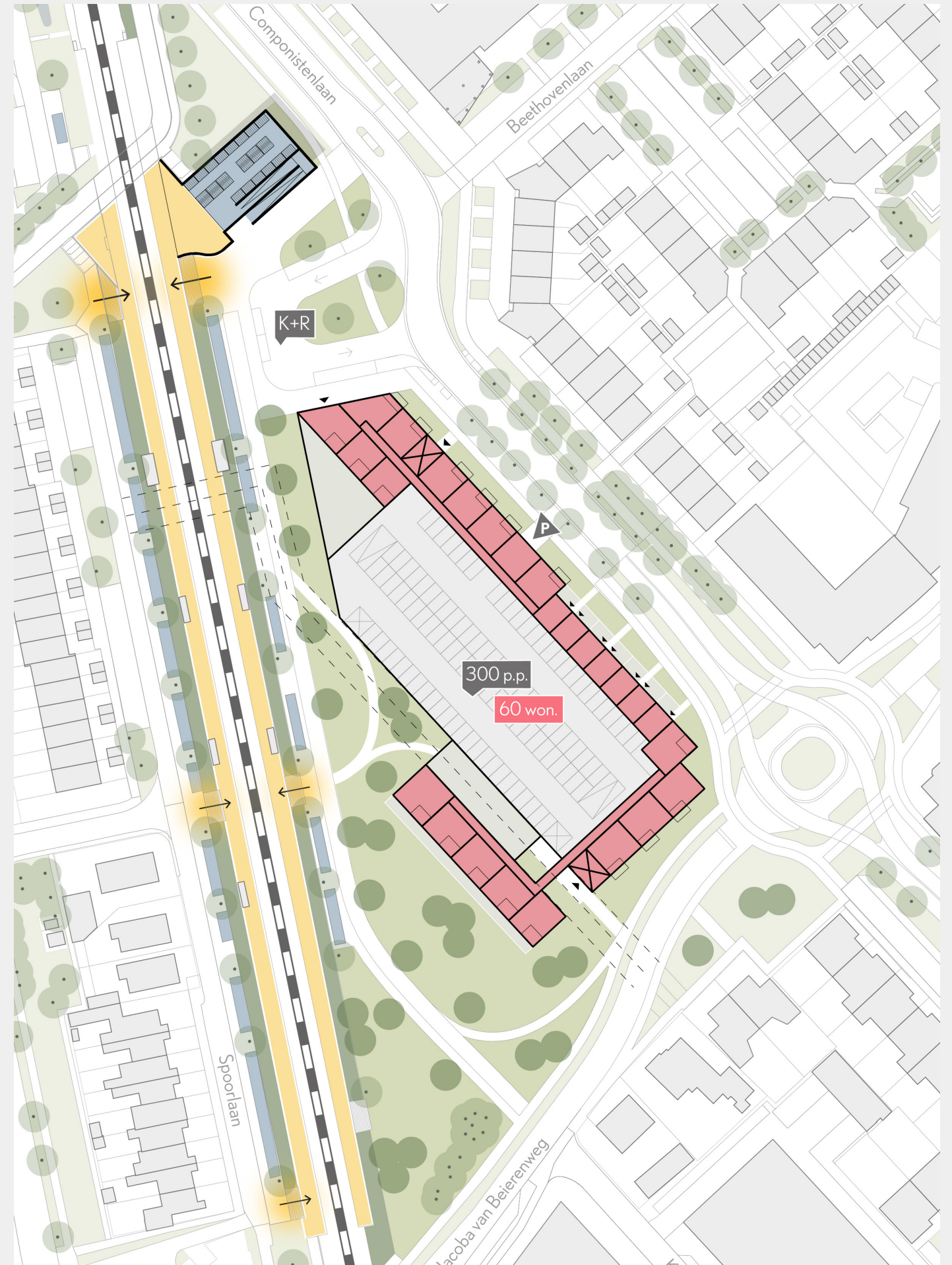
In de verkennende scenariostudie bleek dat Scenario 3 met het toevoegen van circa 60 woningen alleen mogelijk was bij een kleinere parkeerplaats en de optie dat de kermis kleiner zou worden of dat de kermis zou kunnen uitbreiden naar de Jacoba van Beierenweg en Kerkzicht. Inmiddels is bekend dat dit beide geen reële opties meer zijn.

De andere mogelijkheid om rond de 60 woningen toe te voegen is het maken van een parkeergarage. Dit was in scenario 4 verkend maar hier was weinig draagvlak voor vanwege de grote schaal en uitstraling van het gebouw en de algemene constatering dat dit niet past bij het dorpse karakter van Voorhout.

Conform het raadsbesluit zijn in deze vervolgstudie zowel Scenario 2 als Scenario 3 nader onderzocht. Daarbij is voor Scenario 3 onderzocht of de parkeergarage op een kwalitatieve manier kan worden ingepast in de omgeving. Dit is verkend door de parkeergarage als het ware in te pakken met woningen rondom zodat deze uit het zicht is.



Vogelvlucht perspectief van Scenario 3



Situatietekening van Scenario 3

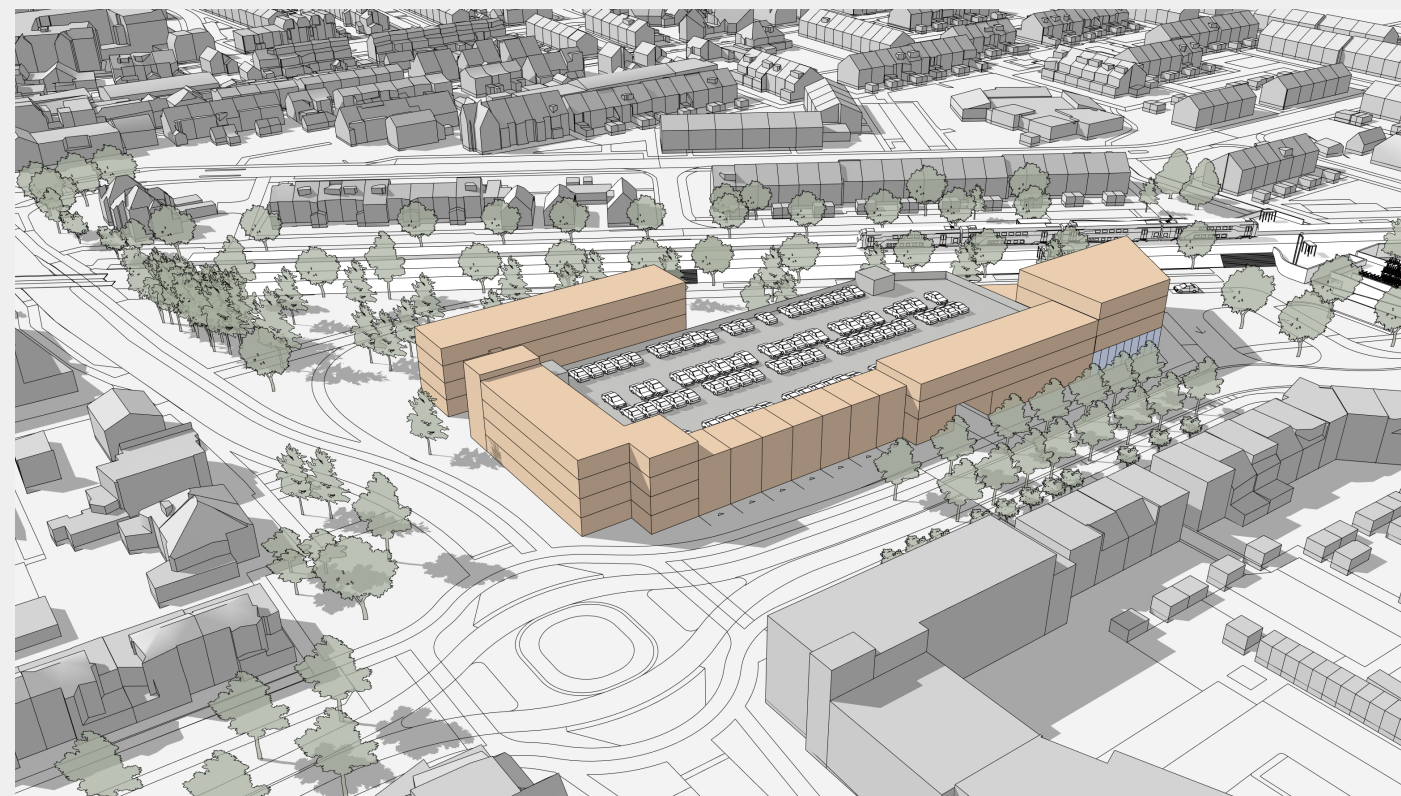
Tijdens de ruimtelijke uitwerking is echter gebleken dat dit scenario binnen de gestelde uitgangspunten op meerdere aspecten knelpunten oplevert. De belangrijkste knelpunten zijn:

- *Complexiteit en haalbaarheid*
Voor de ontwikkeling is een totale parkeercapaciteit van circa 300 parkeerplaatsen noodzakelijk. De benodigde ruimte in combinatie met de ruimte voor woningbouw maakt een gebouwde parkeergarage onvermijdelijk. De parkeergarage vraagt om een zeer omvangrijke financiële investering. Ook maakt het aan elkaar knopen van de woningbouw met de P+R het project qua eigendom, beheer en risico erg complex en lastig qua uitvoering en haalbaarheid.
- *Dorpse schaal*
De combinatie van parkeergarage met woningbouw blijft onvermijdelijk resulteren in een groot gebouwencomplex dat beter in een stedelijke omgeving past en zich minder goed verhoudt tot de schaal en het dorpse karakter van Voorhout. De schaal van het gebouw maakt bovendien het behoud van de kermis op de locatie onmogelijk.
- *Sociale onveiligheid*
Het inpakken van de garage met woningbouw leidt weliswaar tot een betere stedenbouwkundige inpassing naar de openbare weg, maar zorgt er voor dat er een smalle anonieme ruimte tussen de parkeergarage en het spoor ontstaat. Het creëren van een achterkant die uit het zicht is gelegen, in combinatie met een openbare garage vormt een groot risico met betrekking tot sociale veiligheid.

Enkele alternatieve oplossingen zijn ook onderzocht:

- *Positionering van de parkeergarage parallel langs het spoor:*
De grootte van het gebouwcomplex en de positionering langs het spoor belemmert de kwaliteit van de stationsentree, beperkt de gewenste fiets- en looproute langs het spoor en conflicteert met de aanwezige hogedruk gasleiding.
- *Parkeren onder een verhoogd maaiveld:*
Deze oplossing biedt onvoldoende ruimte voor de benodigde parkeercapaciteit, vraagt om verplaatsing van de hogedruk gasleiding en leidt tot nieuwe knelpunten op het gebied van toegankelijkheid, veiligheid en de relatie met het spoor.

Op basis van deze ruimtelijke afweging is geconcludeerd dat Scenario 3 niet op een passende wijze binnen de beschikbare ruimte en de gestelde uitgangspunten kan worden gerealiseerd. Daarom is besloten dit scenario niet verder uit te werken. De verdere uitwerking in deze rapportage richt zich op Scenario 2 en het alternatieve Scenario 1.



Vogelvlucht perspectief vanaf de rotonde: de parkeergarage is “ingepakt” met woningen rondom (oranje)



Vogelvlucht perspectief vanaf het spoor: een achterkant uit het zicht tussen de garage en het spoor

3.3 Scenario 2

In de verkennende scenariostudie werd er bij Scenario 2 met het toevoegen van circa 30 woningen uitgegaan van het behoud of zelfs afname van het aantal parkeerplaatsen. Door de indeling van de parkeerplaats te optimaliseren en de footprint van het gebouw te verkleinen, blijkt Scenario 2 mogelijk met voldoende parkeerplaatsen.

Het woongebouw bevat circa 30 appartementen en is gesitueerd aan de centrumzijde. Het gebouw is als een zogenaamde “urban villa” vormgegeven: een compact alzijdig woongebouw met appartementen. Het gebouw is in totaal vijf bouwlagen, met een goothoogte tot 3 bouwlagen en een dubbelhoge kap.

De verdere uitwerking en verschijningsvorm van het woongebouw dient in een volgende fase te worden onderzocht. Hierbij is ruimte om de relatie met de omgeving zorgvuldig vorm

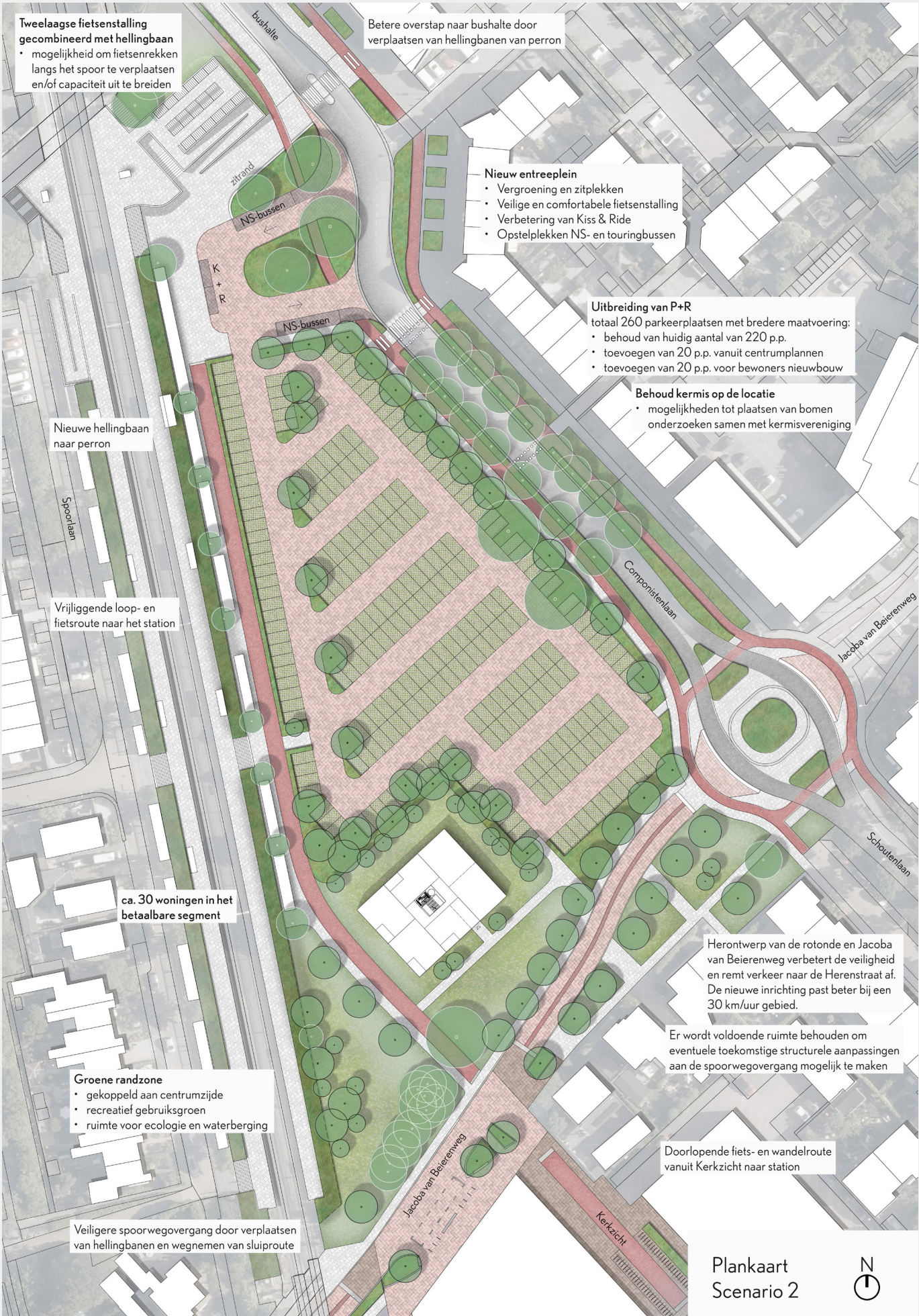
te geven, met aandacht voor een passende gebouwpbouw, kapvorm, uitstraling en duurzame maatregelen. De nabije ligging van zowel het station als de voorzieningen van het centrum, maakt het een ideale woonlocatie voor zowel senioren als jongeren.



Woningen voor senioren
(ParkEntree, Schiedam | Inbo)



Impressie van Scenario 2 vanaf de spoorwegovergang



Overzicht van Scenario 2

- Circa 30 betaalbare appartementen (50% sociale huur en 50% middeldure woningen).
- Uitbreiding van het P+R-terrein naar 260 parkeerplaatsen:
 - 220 bestaande parkeerplaatsen;
 - 20 parkeerplaatsen als compensatie vanuit de centrumvisie;
 - 20 parkeerplaatsen voor de woningen.
- Een duurzamere inrichting van het parkeerterrein met groene randen, waterdoorlatende verharding en parkeerplaatsen die voldoen aan de actuele maatvoering.
- Een groene randzone langs de Jacoba van Beieren weg met ruimte voor recreatie, ecologie en waterberging.
- Behoud van de kermis op de huidige locatie. In de verdere uitwerking wordt onderzocht hoe bomen en groen kunnen worden ingepast in combinatie met het gebruik van het terrein.
- Het toevoegen van het woongebouw versterkt de verbinding tussen het centrum en het station en zorgt voor meer sociale controle op het parkeerterrein.



Wonen aan een groene parkrand (Tuinwijk Stuivenberg, Antwerpen | De Nijl Architecten)



Groene daken en nestkasten (Hortus Ludi, Apeldoorn | Architectuur Maken)



Ecologische inrichting met kruiden en bloemen



Vogelvlucht perspectief vanaf het station



Vogelvlucht perspectief vanaf de centrumzijde

Programma en parkeren

Het woonprogramma bestaat uit ca. 30 appartementen. Het uitgangspunt daarbij is een verdeling van 50% middenhuur en 50% sociale huur en woninggroottes van ca. 50 tot 75m² gebruiksoppervlak. Onderstaande tabel weergeeft het benodigd aantal auto- en fiets parkeerplaatsen conform de Nota Parkeernormen 2024 van de gemeente Teylingen.

Voor het autoparkeren is onderscheid gemaakt tussen benodigde parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers. De parkeerbehoefte voor bewoners is 19,44 en voor bezoekers 4,8. Voor bewoners van de nieuwbouw worden 20 extra parkeerplaatsen toegevoegd. Voor bezoekers wordt uitgegaan van dubbelgebruik van de 240 parkeerplaatsen van de P+R. Voor bewoners van de nieuwbouw zijn ca. 70 fietsparkeerplaatsen benodigd. Het indicatieve ruimtegebruik voor een inbandige fietsenstalling is in naastgelegen kaart gearceerd weergeven.

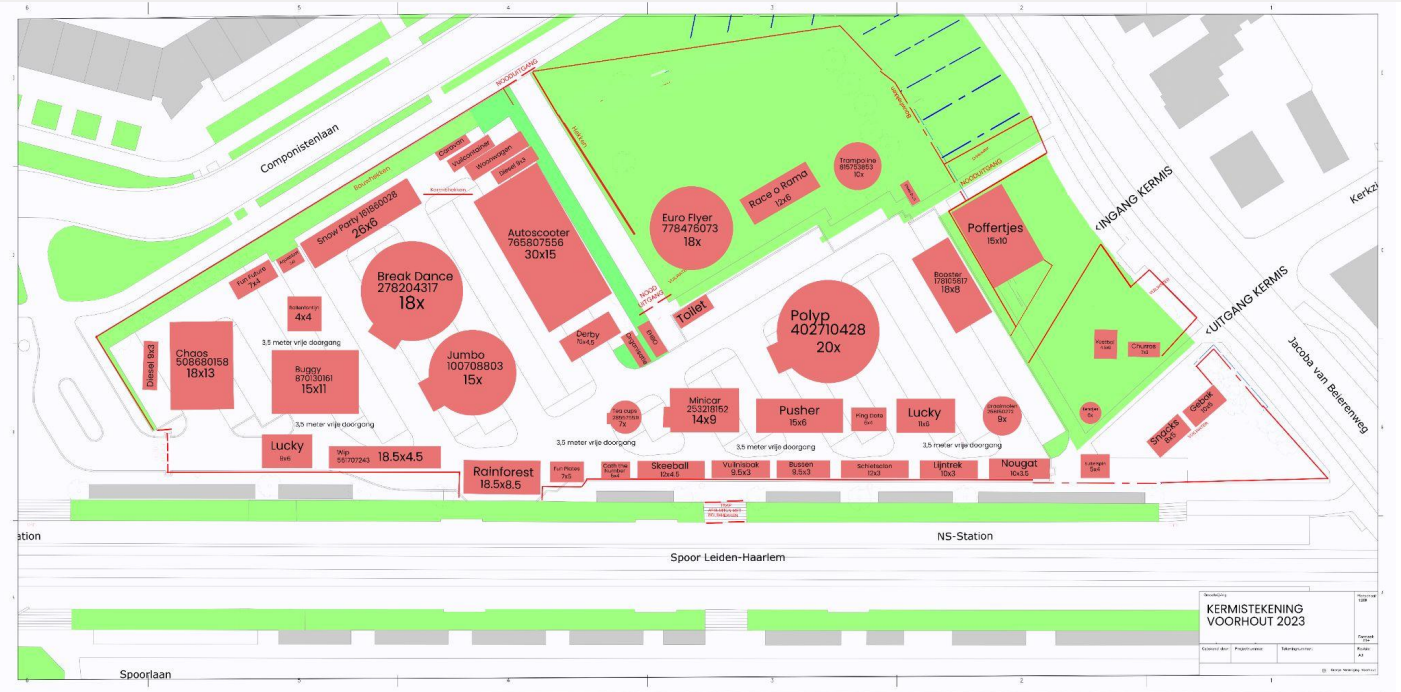


Type woningen	oppervlakte woningen	aantal woningen	p-norm bewoners (90%) ¹	p-norm bezoekers (80%) ¹	p.p. bewoners ²	p.p. bezoekers	p-norm fietsen	p.p. fietsen
appartementen midden huur	50 tot 75 m² gbo	15	1	0,2	12,15	2,4	2,25	33,75
appartementen sociale huur	50 tot 75 m² gbo	15	0,6	0,2	7,29	2,4	2,25	33,75
Totaal		30			19,44	4,8		68

¹ de gehanteerde aanwezigheidspercentages zijn gehanteerd voor het maatgevend piekmoment ‘werkdag avond’
² Conform de Nota Parkeernomen 2024 van de gemeente Teylingen, is voor bewonersparkeren gerekend met een reductie van 10% vanwege de nabijheid van het treinstation

Kermis

De kermis kan op de huidige locatie behouden blijven. Het huidige parkeerterrein heeft een omvang van ca. 6.000 m². Het parkeerterrein in Scenario 2 is ca. 6.300 m² en is goed met hekken afsluitbaar (het gebied binnen de hagen). Het station blijft daarbij goed bereikbaar. In de huidige situatie wordt ook een deel van het grasveld gebruikt door de kermis, bijvoorbeeld voor de fietsenstalling en enkele kramen. Vanwege de efficiëntere vorm van het parkeerterrein is het wellicht mogelijk om de volledige opstelling binnen dit gebied te plaatsen. Anders zal gezocht moeten worden naar mogelijkheden om het terrein op het stationsplein of het gras uit te breiden. De mogelijkheden voor vergroening van het parkeerterrein en het plaatsen van bomen zal in de verdere uitwerking eveneens samen met de Oranjevereniging onderzocht worden.



Huidige opstelling van de kermis met ruimtebeslag

Situering woongebouw

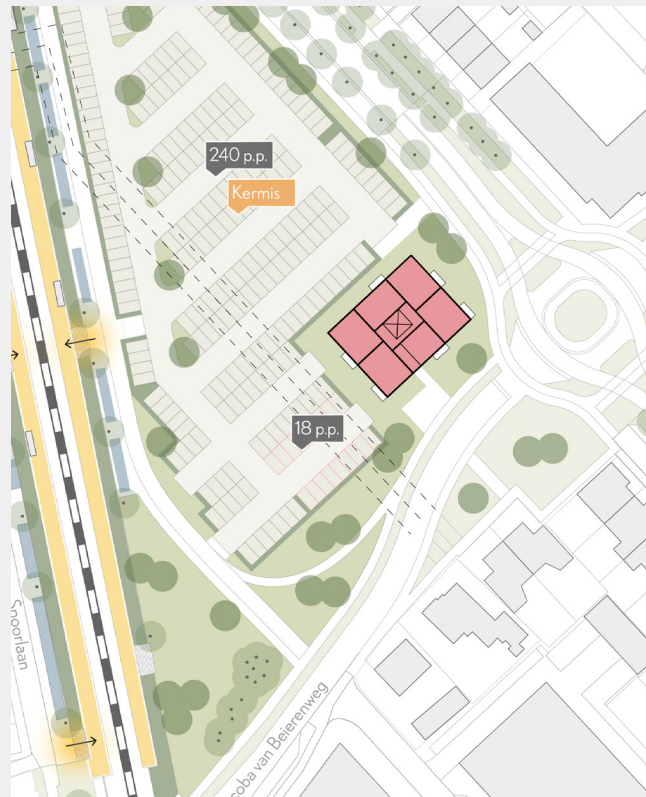
In de uitwerking is gezocht naar een passende situering van het woongebouw. Daarbij is ook onderzocht of het woongebouw aan de zijde van de rotonde kan worden geplaatst. Deze ligging is gunstiger met betrekking tot geluidbelasting van treinverkeer. Hoewel deze positionering stedenbouwkundig een accent aan de rotonde kan vormen, ontstaat hierdoor een gebouw dat grotendeels wordt omsloten door wegen en parkeerplaatsen. Vanuit woonkwaliteit is deze ligging niet wenselijk.

De situering van het woongebouw aan de zuidwestelijke kant van het plangebied heeft daarmee de voorkeur. Er ontstaat meer woonkwaliteit en levendigheid vanwege de betere relatie met het centrum, de ligging aan de groenstructuur en de langzaamverkeersroute richting het station.

Kritiek

De verschillende wensen en ruimtelijke claims lijken in Scenario 2 op de locatie te passen. Wel moet daarbij erkend worden dat de stedenbouwkundige inpassing van het gebouw redelijk zwak is. Met name de noodzakelijke grootte van de parkeerplaats, zorgt voor nog maar een beperkte resterende ruimte voor woningbouw. Het gebouw blijft daardoor als een vrij solitair object in de ruimte staan. Qua schaal nadert het de grens van wat als dorpse gelezen kan worden.

De groene zone rondom zorgt weliswaar voor een acceptabele woonkwaliteit, maar de directe oriëntatie van woningen op het parkeerterrein blijft suboptimaal. Tot slot verdwijnt er in Scenario 2 veel groen. Hoewel het parkeerterrein een groenere uitstraling kan krijgen en het resterende groen een hogere kwaliteit kan krijgen, kent Scenario 2 uiteindelijk wel een substantiële hoeveelheid minder groen dan in de huidige situatie.



Woongebouw gesitueerd aan de rotonde



Woongebouw gesitueerd aan de groenstructuur



De resterende ruimte wordt ingevuld met woningbouw. De stedenbouwkundige inpassing is zwak.

3.4 Scenario 1

Omdat Scenario 3 als niet kansrijk is beoordeeld en Scenario 2 als kansrijk, maar suboptimaal, is Scenario 1 ook uitgewerkt. Scenario 1 laat een alternatief zien zonder woningbouw op de locatie. Scenario 1 kan ook worden beschouwd als vertrekpunt vanwaaruit in een toekomstige fase alsnog woningbouw kan worden overwogen, maar alleen als de benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen in de toekomst mogelijk kan afnemen.

Door in Scenario 1 nog geen woningbouw op te nemen, is er meer ruimte voor groen. Het parkeerterrein zelf kan ruimer en groener worden opgezet en er is met name meer ruimte voor vergroening aan de randen van het gebied. Langs het spoor is er ruimte om een 8 meter brede doorlopende groenstructuur te realiseren. De groenstructuur vormt daarbij een ontbrekende schakel op de ecologische hoofdstructuur van Voorhout. Er ontstaat bovendien een aantrekkelijke groene route voor voetgangers en fietsers naar het station.

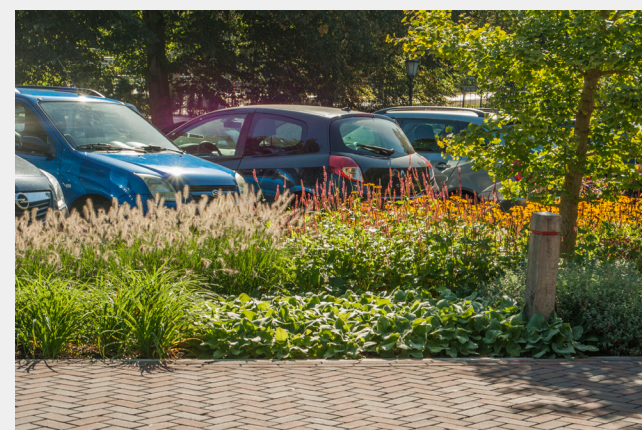
Aan de zijde van de Jacoba van Beierenweg ontstaat ruimte om een parkachtige groenzone te ontwerpen. De inrichting biedt ruimte voor waterberging, ecologie, verblijf en recreatie. In plaats dat het groen wordt toegeëigend door het woongebouw, is de groenzone beschikbaar voor heel Voorhout. De parkachtige groenzone draagt daarmee bij aan de kwalitatieve ambities van het centrumplan van Voorhout.



Groene parkrand (Notenboompark, IJmuiden | FLUX Landscape architecture)



Georganiseerde activiteiten in het groen (Asingapark, Middelstum)

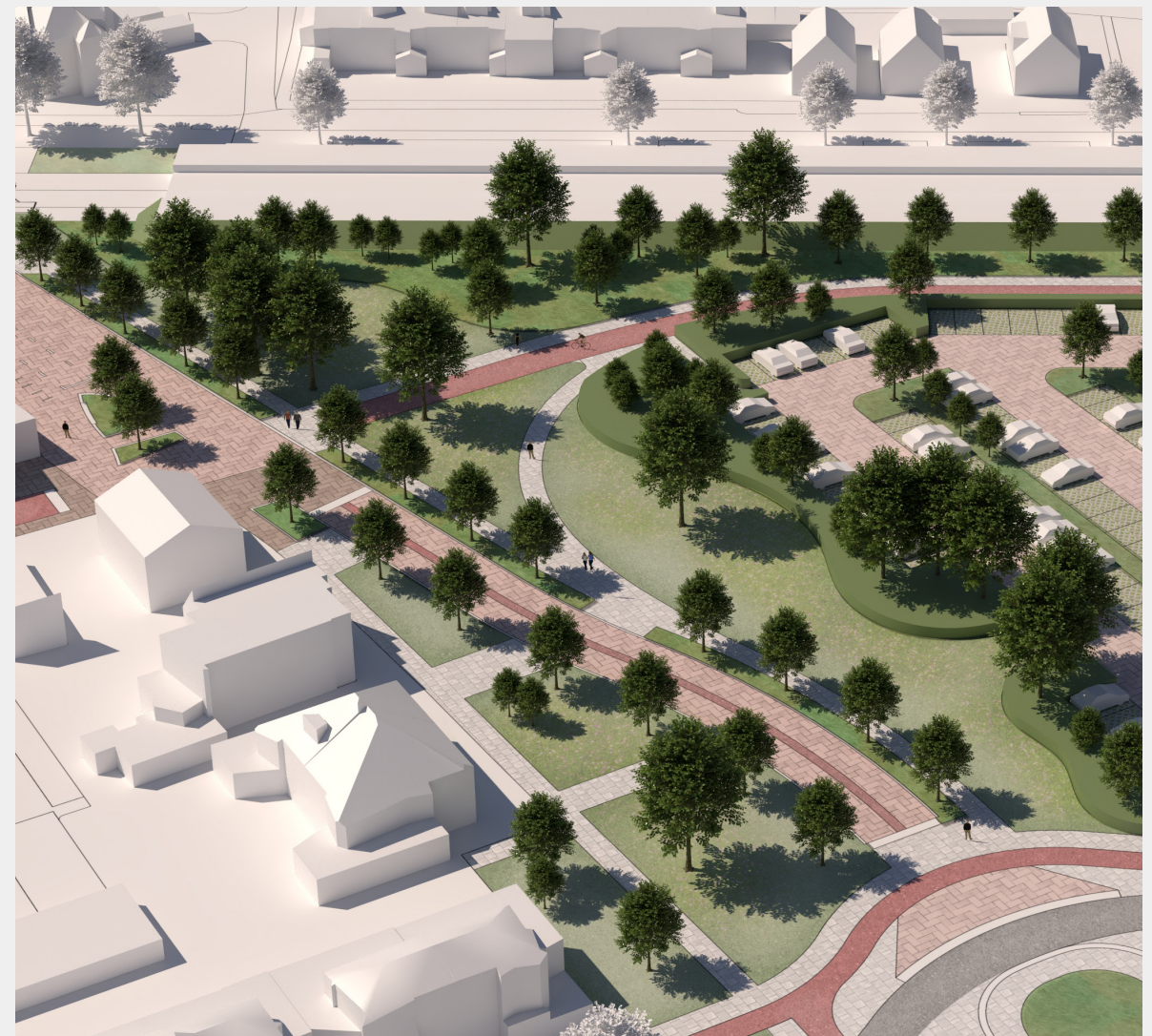


Parkeerterrein met groene plantenborders





Vogelvlucht perspectief vanaf het station



De groene parkrand biedt ruimte voor ontmoeting, verblijf en recreatie voor heel Voorhout



Vogelvlucht perspectief vanaf de centrumzijde

4. Conclusie en advies

In deze rapportage zijn drie scenario's uit de verkennende scenariostudie nader onderzocht. Op basis van de ruimtelijke afweging is geconcludeerd dat Scenario 3 niet op een passende wijze binnen de beschikbare ruimte en de gestelde uitgangspunten kan worden gerealiseerd en daarom niet als kansrijk wordt beschouwd.

Met de herinrichting van de stationsentree tot volwaardig stationsplein wordt de uitstraling en kwaliteit van de stationsomgeving sterk verbeterd. Ook de bereikbaarheid van het station wordt sterk verbeterd door de nieuwe voetgangers en fietsroute, het verplaatsen van de hellingbanen, een nieuwe fietsenstalling en een ruimere Kiss & Ride die ook voor het opstellen van bussen gebruikt kan worden.

In Scenario 2 lijken de overige opgaven binnen de locatie op te lossen. Daarbij gaat het met name om het toevoegen van ca. 30 woningen op de locatie, met behoud van de kermis en de benodigde uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Dit scenario wordt in principe als kansrijk beschouwd maar vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet als ideaal. Kritieke punten zijn het gebrek aan ruimte om het gebouw op een passende en kwalitatieve wijze in de omgeving in te bedden en het verlies van een substantiële hoeveelheid groen.

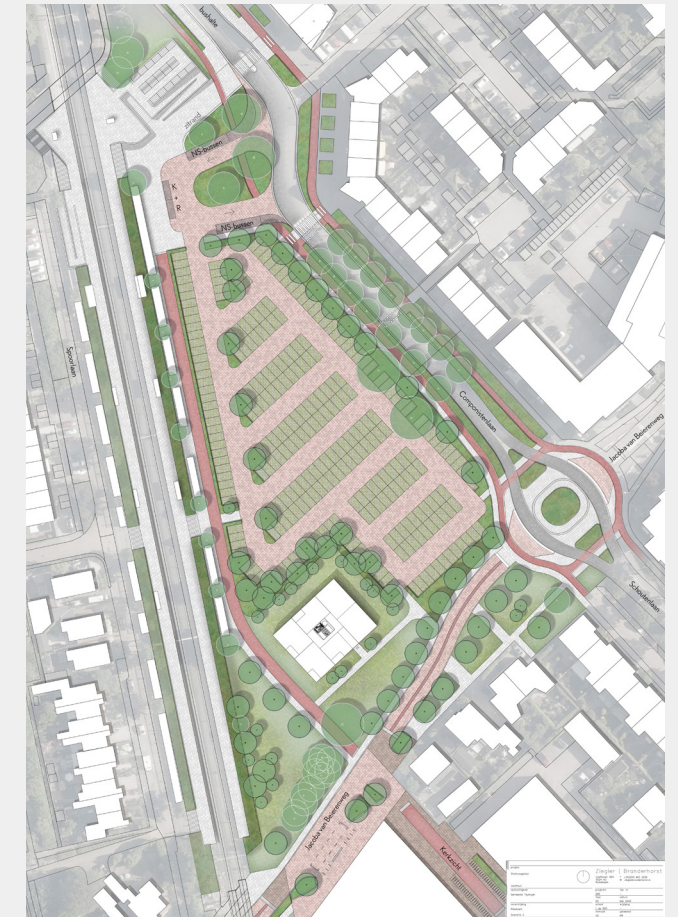
Het advies is daarom om Scenario 1 te heroverwegen. Daarbij kan de ruimte die niet wordt benut voor woningbouw gebruikt worden om het stationsgebied sterker te vergroenen. Scenario 1 kan ook worden beschouwd als vertrekpunt vanwaaruit in de toekomst alsnog woningbouw kan worden overwogen, maar alleen als de hoeveelheid parkeerplaatsen in de toekomst mogelijk kan afnemen.



Huidige situatie



Scenario 1



Scenario 2



Colofon

Titel

Scenariostudie Stationslocatie Voorhout

Datum

21 juli 2026

In opdracht van Gemeente Teylingen:

Roelof Achterveld, projectmanager HLTsamen

Justin van Vuren, projectondersteuner HLTsamen

Alma de Jong, verkeerskundige HLTsamen

In samenwerking met NS en ProRail:

Renske Bäcker, stationsontwikkelaar NS

Gido Ebbink, stationsontwikkelaar NS

Bob de Ruiter, stationsontwikkelaar ProRail

Opgesteld door Ziegler | Branderhorst:

Ivar Branderhorst, stedenbouwkundige en landschapsarchitect

Dennis Beekman, stedenbouwkundige

Isabel van Ommen, stedenbouwkundig ontwerper

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

Beelden: Ziegler | Branderhorst, tenzij anders vermeld

Disclaimer: De afbeeldingen in deze rapportage zijn deels afkomstig van openbare bronnen op het internet. Mocht een afbeelding onbedoeld uw auteursrechten schenden, neem dan contact op met Ziegler | Branderhorst.

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