



Het onderzoek voor het CID in Den Haag door team All-Inclusive City is in enkele bladzijden samengevat.

p. 86 t/m 91 inleiding van de locatie Den Haag

p. 104 t/m 115 artikel eam All-Inclusive City

De samenwerking van LODEWIJK BALJON landschapsarchitecten met WAM architecten, Stadfactor, Smartland, Witteveen + Bos, Observatorium, De kabelfabriek, Goudappel Coffeng en Studio Schotanus heeft het afgelopen jaar de omgeving van het Centraal Station van Den Haag aan een ontwerpend onderzoek onderworpen.

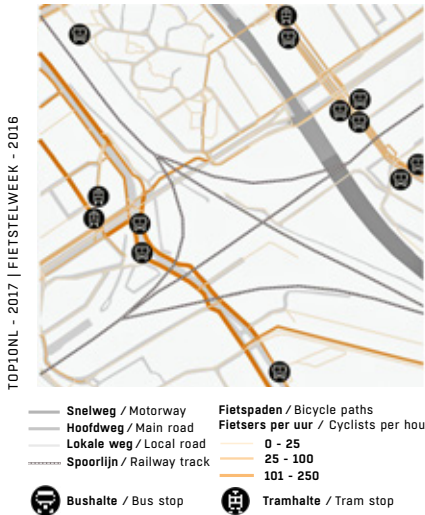
In het kader van het BNA-onderzoek naar De Stad van de Toekomst zijn voor vijf testlocaties van 1 x 1 km in 5 steden door 10 teams plannen scenario's ontwikkeld die tonen hoe we in tijden van de volgende verdichtingsgolf bouwopgaven kunnen koppelen aan energietransitie, innovaties op gebied van vervoer, circulaire economie en andere systeem- en netwerkinnovaties.



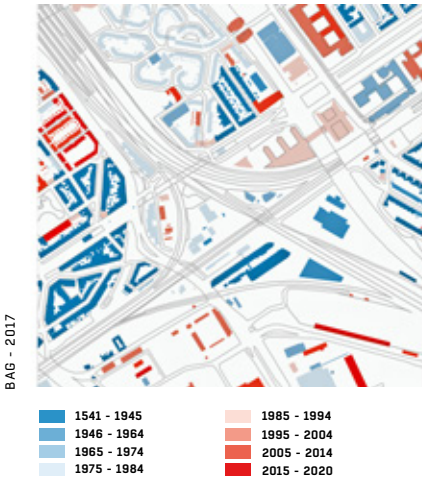
1 KM² DEN HAAG / THE HAGUE – CENTRAL INNOVATION DISTRICT



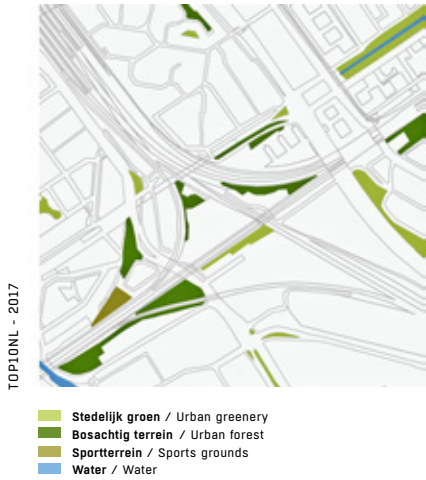
INFRASTRUCTUUR / INFRASTRUCTURE



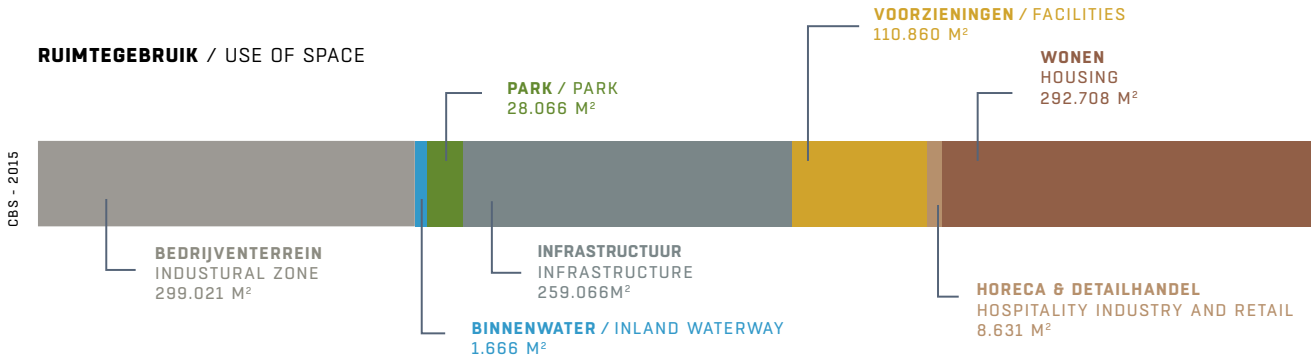
LEEFTIJD GEBOUWEN / AGE OF BUILDINGS



OPENBARE RUIMTE / PUBLIC SPACE



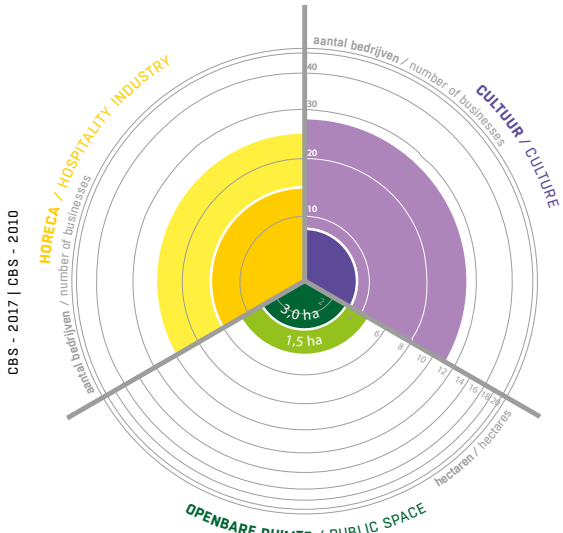
RUIMTEGEBRUIK / USE OF SPACE



BEWONERS / RESIDENTS: 4.615

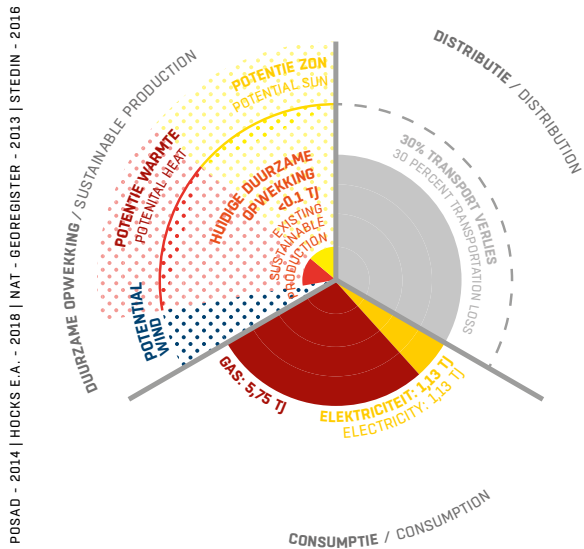


PUBIEK DOMEIN / PUBLIC DOMAIN
Aanwezigheid interactiemilieus en openbare ruimte.
Interaction environments and public space.



500 m van een intercitystation
casestudygebied

ENERGIETRANSITIE / ENERGY TRANSITION
Energieopwekking, distributie en consumptie.
Energy production, distribution and consumption.



DEN HAAG / THE HAGUE – CENTRAL INNOVATION DISTRICT

Centrum van nieuwe economie en ontmoeting Centre of New Economy and Encounter



SITUATIE De bevolking van Den Haag groeit onstuimig, maar de werkgelegenheid staat onder druk door krimp in de financiële dienstverlening en de overheidssector. De stad stuurt aan op versterking van de kenniseconomie en groei van innovatieve en (inter-) nationale bedrijvigheid. Dit betekent vooral versterking van de internationale kennis- infrastructuur op het gebied van vrede, recht, bestuur, cyberveiligheid en grootstedelijke vraagstukken. Rondom en tussen de drie stations – Den Haag Centraal, Hollands Spoor en Laan van NOI – moet het Central Innovation District (CID) bijdragen aan die verschuiving van administratieve dienstestad naar innovatieve kennisstad. Naast de economische versterking en vernieuwing is het CID ook de locatie voor een nieuw hoogstedelijk woonmilieu. Er is behoefte aan nieuwe concepten voor aantrekkelijke verdichting in de directe nabijheid van ov-knooppunten. Het gebied kenmerkt zich door goede bereikbaarheid en intensief gebruikt openbaar vervoer, maar is tegelijk nog een stelsel eilanden met uiteenlopende functies, dat doorsneden wordt door grote infrastructuurbundels.

SPEERPUNTEN: PROGRAMMEREN VAN HET PUBLIEKE DOMEIN, NIEUWE MOBILITEITS- SYSTEMEN EN ENERGIEPRODUCTIE Om van het CID een samenhangend geheel te maken, zal de inrichting van het publieke domein verbinding en ontmoeting moeten stimuleren. Fysieke verbindingen over de infrastructuurbundels moeten de doorwaadbaarheid van het gebied verbeteren en de kennisinstellingen en kennisintensieve bedrijven in het gebied beter met elkaar verbinden.

Daarnaast moeten een voetgangers- en fietsvriendelijke inrichting van het gebied en nieuwe mobiliteitssystemen zorgen voor snelle, directe en schone verbindingen binnen het CID, met de stad en metropoolregio en met nationale en internationale economische centra.

Het derde speerpunt is de energietransitie. Het CID moet een energieproducerend gebied worden. De vraag die hier opspeelt is welke vormen van energie op het niveau

SITUATION The population of The Hague is growing extravagantly, but the number of available jobs is under pressure due to cuts in the financial services and public sectors. The city aims to strengthen its knowledge economy and stimulate innovative and (inter)national business activity. Specifically, this means strengthening international knowledge infrastructures in the fields of peace, law, governance, cyber security and metropolitan issues. Located around and in between three stations – Den Haag Centraal Station, Hollands Spoor and Laan van NOI – the Central Innovation District (CID) is to contribute to this transformation from an administrative service city to an innovative knowledge city. In addition to the area's being economically strengthened and renewed, the CID will also be the site of a new, metropolitan living environment. There is a need for new concepts for attractive densification in the immediate vicinity of public transport hubs. The area is characterized by good accessibility and

van de wijk kunnen worden opgewekt en welke afhankelijk zijn van stad of regio.

OPGAVE Wil het CID uitgroeien tot een 'innovation district', dan is het noodzakelijk om start-ups en innovatieve kleinschalige bedrijven aan te trekken en scale-ups te faciliteren. Hiervoor is een palet nodig aan verschillende aantrekkelijke vestigings- en verblijfsmilieus binnen vijftien minuten reisafstand. Naast het economisch perspectief moet er ook rekening worden gehouden met een sociaal belang: de ontwikkeling van een Central Innovation District moet bijdragen aan een sociaal inclusieve samenleving.

In het CID worden 18.500 woningen en evenzoveel arbeidsplaatsen toegevoegd, waardoor het een van de meest verdichte stukken van Nederland wordt. Dit vraagt om nieuwe visies op wonen, werken en openbare ruimte, vooral omdat de gemeente de ambitie heeft om van het CID een groene, klimaatadaptieve en energie-neutrale omgeving te maken.

intensively used public transport, but at the same time it is still a system of islands with various functions intersected by large infrastructure bundles.

SPEARHEADS: PROGRAMMING THE PUBLIC DOMAIN, INTRODUCING NEW MOBILITY SYSTEMS AND PRODUCING ENERGY To refashion the CID into a coherent whole, the design of the public domain will have to encourage connection and encounter. Physical connections across the infrastructure bundles have to improve the permeability of the area and better connect its knowledge institutes and knowledge-intensive businesses.

In addition, a pedestrian and bicycle-friendly design of the area and new mobility systems have to ensure fast, direct and clean connections within the CID and with the city and metropolitan region as well as with national and international economic centres.

The third spearhead is the energy transition. The CID has to become an energy-producing area. The question this raises is which forms of energy can be generated at the level of the district and which depend on the city or region.

CHALLENGE If the CID is to grow into an innovation district, it needs to attract start-ups and innovative small-scale businesses and facilitate scale-ups. This calls for a wide range of different attractive business and leisure spaces within 15 minutes travel time. In addition to the economic perspective, the social interest also has to be taken into account: the development of the Central Innovation District has to contribute to a socially inclusive society.

The CID will add 18,500 homes and as many jobs to the city, which makes it one of the most densely populated areas in the Netherlands. This calls for new views on living, working and public space, especially because the city also aspires to make the CID a green, climate-adaptive and energy-neutral environment.

TEAM ALL-INCLUSIVE CITY

WAM ARCHITECTEN

Wilfried van Winden (teamtrekker / team captain)

LODEWIJK BALJON LANDSCHAPSARCHITECTEN

Lodewijk Baljon, Marie-Laure Hoedemakers (landscape architects)

STADFACTOR

Wilfred Hoogerbrug

OBSERVATORIUM

Geert van de Camp, Andre Dekker

DE KABELFABRIEK

Amber Leeman

WITTEVEEN+BOS

Jorrit van den Houten

GOUDAPPEL COFFENG

Martijn de Kievit

SMARTLAND

Léon Emmen, Klaas Jan Wardenaar, Roel Wolters

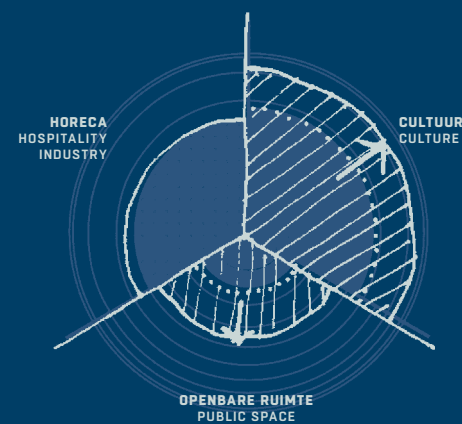
STUDIO SCHOTANUS

Judith Schotanus

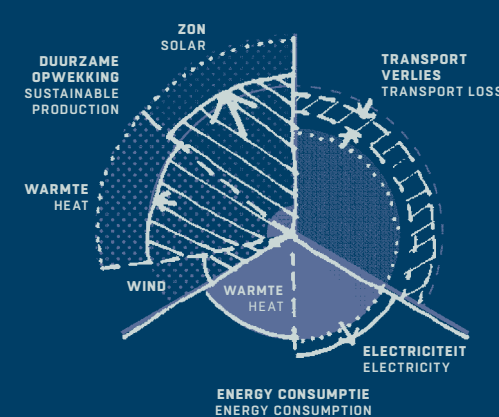
DEN HAAG / THE HAGUE – CENTRAL INNOVATION DISTRICT

INCLUSIEVE ALL-INCLUSIVE STAD CITY

PUBLIEK DOMEIN / PUBLIC DOMAIN



ENERGIE TRANSITIE / ENERGY TRANSITION



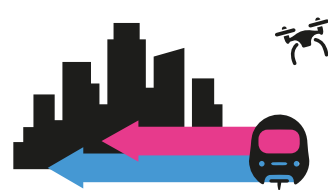
Verticale buurtjes met ruimte voor groen en water Vertical Neighbourhoods with Room for Green Space and Water



Bij verdichting met woningen en werk-ruimten in het CID ontstaat gebrek aan ruimte voor groen, water en ontmoeting. The densification of living and working spaces in the CID does not leave enough room for green space, water and encounter.



Kans: overkluizing spoortracé. Opportunity: building over the railway track creates space.



Superknoop met nieuw vervoer. Super hub with new modes of transport.



Loop- en fietsstad Walking and cycling city



Op het spoordek en in de torens worden nieuwe typen openbare ruimte geïntroduceerd. New types of public space are introduced on the railway deck and in the towers.



Stad 1.0
city 1.0



Stad 2.0
City 2.0

Regie ruimtelijke
ordening / Directing
spatial planning



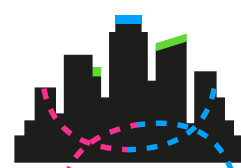
Delen
Sharing



Groene stad en
waterstad / Green city
and water city



Circulariteit
Circularity

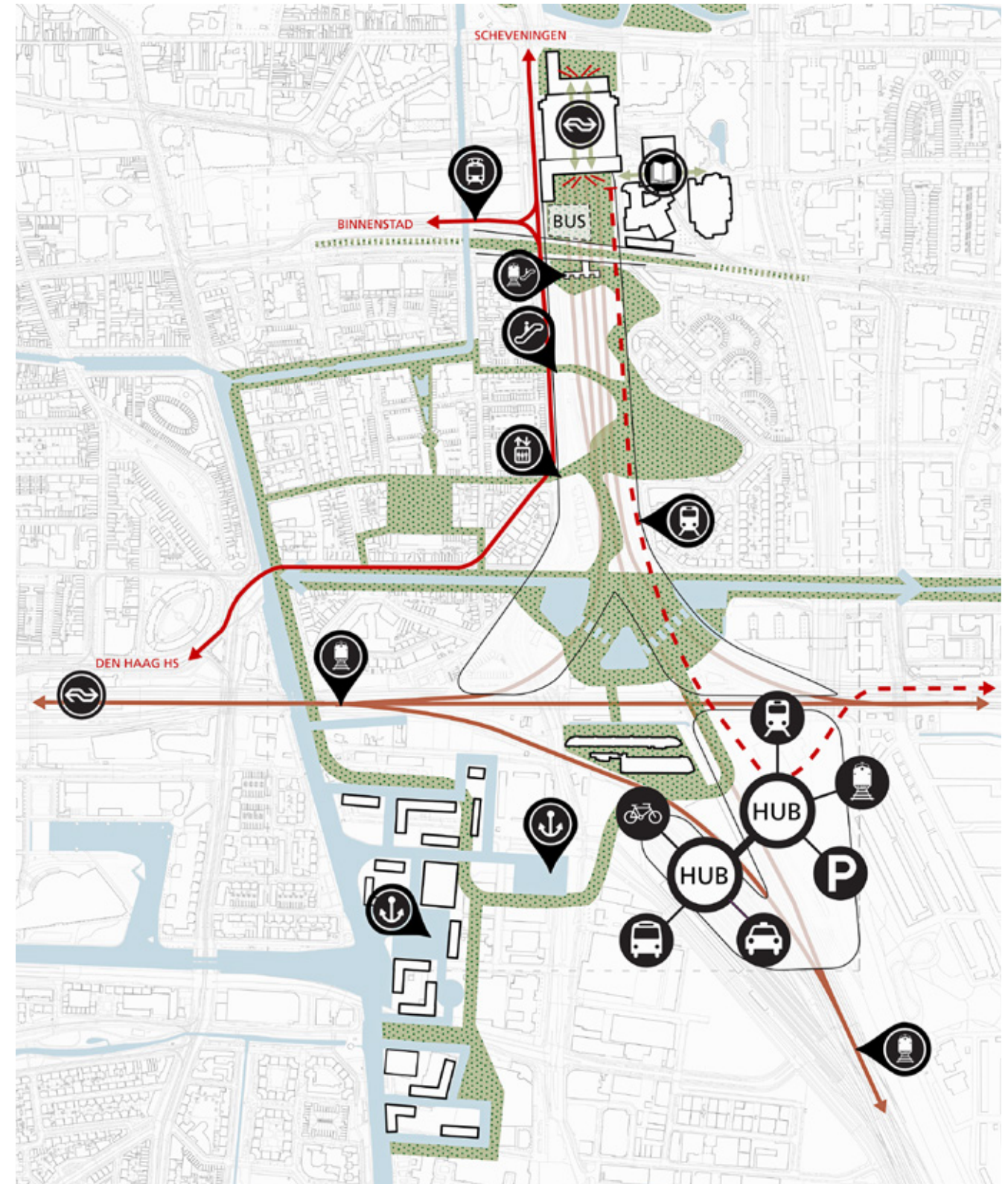


Energietransitie
Energy transition

Aansluiting van stad 2.0 op stad 1.0 met zijn bestaande bewoners en fysieke structuren – infrastructuur, bodem, water, energie – is essentieel. Connection of city 2.0 to city 1.0 with its existing residents and physical structures – infrastructure, soil, water, energy – is essential.

Het is in het Central Innovation District onmogelijk om wonen, werken, voorzieningen en verkeer op een traditionele manier naast elkaar te plaatsen. Er is bij lange na niet voldoende ruimte voor groen en water om een aantrekkelijke, toekomstbestendige en gezonde wijk te realiseren. Het district is de schakel tussen de Binckhorst en de binnenstad, maar de treinsporen en viaducten vormen een enorme barrière in het gebied. Ze nemen meer dan een derde van de vierkante kilometer in beslag. De spoorzone ligt bovendien tussen twee wijken in die kampen met sociale problematiek, de Rivierenbuurt en Bezuidenhout-West. Daar-

In the Central Innovation District The Hague, it is impossible to combine dwellings, work spaces, facilities and traffic spaces side by side in the traditional way. There is no room by far for the green space and water needed to create an attractive, future-proof and healthy district. The area connects Binckhorst to the city centre, but the railway tracks and via-



Nieuwe verbindingen voor vervoer, water en groen. New connections for transport, water and green space.

naast ontbreekt het aan groen op de locatie. De bestaande parkstructuren zijn slecht bereikbaar en de capaciteit voor waterberging is niet voldoende. De verdichtingsopgave noodzaakt daarom tot meervoudig grondgebruik, andere modaliteiten voor het vervoer en nieuwe typen openbare ruimte.

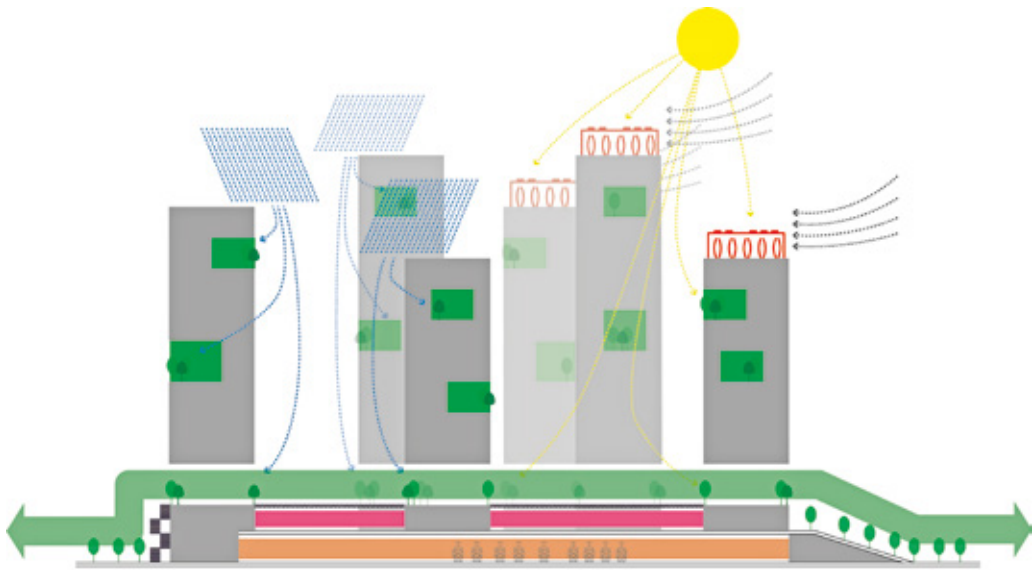
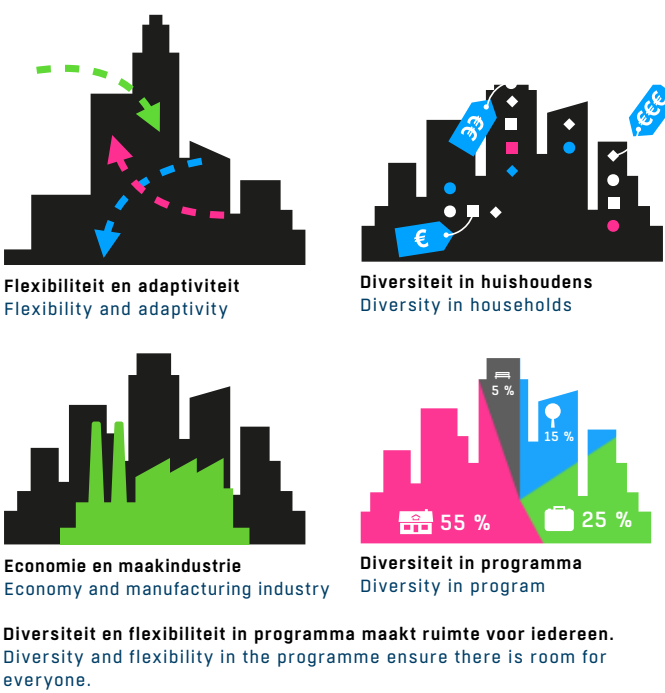
ducts form a huge barrier. They occupy more than a third of the square kilometre. Moreover, the railway zone is located between two districts that are struggling with social problems, Rivierenbuurt and Bezuidenhout-West. There is also a lack of green space on the site. The existing park structures are poorly accessible and the capacity for water storage is insufficient. The densification challenge therefore requires multiple land use, other modes of transport and new types of public spaces.

CID in 2040, Dennis, 50: 'Als je mij in 2018 had verteld dat ik twintig jaar later nog steeds in deze wijk zou wonen, had ik je hard uitgelachen. Ik woonde op de Weteringkade toen er plannen gemaakt werden voor dit gebied. Tekeningen met zulke torenflats vlak naast onze bovenwoning. Dat zagen we helemaal niet zitten. Ik was al op zoek naar iets in Zoetermeer toen we gevraagd werden mee te denken. En dat ging verder dan een kop koffie en 'ja' zeggen tegen een meneer in een zaaltje.

In de verticale buurten kwamen gedeeltes die we zelf mochten invullen. Daarom zie je nu per blok zulke grote verschillen. Boven hebben ze een tuin gemaakt, hieronder een grote centrale keuken, hiernaast een yoga-ruimte en wij hebben in onze buurt een ADO-sportkantine gebouwd. Dit hebben we allemaal zelf bedacht en een heel stel van mijn oude wijk woont nu ook hier. In het weekend vind je hier alle leeftijden en soms ook clubs door elkaar.'

CID IN 2040, DENNIS, 50: 'If you'd told me in 2018 that I would still live in this district in twenty years, I'd have laughed in your face. I lived on Weteringkade when the plans for the area were being developed. Drawings of tower blocks that big, right next to our upstairs flat! We didn't like it at all. I was already looking for a place in Zoetermeer when we were asked to participate in the development. And that went beyond a cup of coffee and saying 'yes' to some guy at a meeting.

The vertical neighbourhoods included areas that we could make, ourselves. That's why the blocks look so different today. Upstairs there's a garden, down there's a large central kitchen, next to it a yoga space and in this neighbourhood, we've built an ADO sports canteen. We've all come up with the ideas ourselves and a whole bunch of people from my old neighbourhood still live here, too. In the weekend it's a mix of people of all ages, sometimes different clubs as well.'



Groen als nutsvoorziening in verticale buurten: de basis voor een aantrekkelijke woonomgeving.
Green sapce as a utility in vertical neighbourhoods: the foundation of an attractive living environment.



ALL-INCLUSIVE Het plan is gemaakt vanuit een sociale insteek. Het team neemt de publieke ruimte als basis bij het ontwerp van een hoogstedelijk gebied met een aantrekkelijk verblijfsklimaat – in de eerste plaats gericht op voetgangers en fietsers. De all-inclusive stad omarmt diversiteit. Er is voldoende keuze (in vorm en prijs) in woonruimte, werkruimte, voorzieningen, bebouwing, mobiliteit, opdrachtgeverschap en biodiversiteit. All-inclusive staat naast sociaal inclusief ook voor natuurinclusief. Het gebied wordt klimaatadaptief en er komt lokale voedselproductie. Maar het programma moet zich ook kunnen aanpassen aan veranderingen in de tijd, zodat er ruimte is en blijft voor uiteenlopende gebruikers.

SPOORDEK EN TORENPARK Het team creëert nieuwe ruimte door de sporen te overbouwen. Het verhoogde maaiveld boven de sporen krijgt een stedelijke stratenstructuur met groene gevels, gebaseerd op de principes van 'de stad op ooghoogte'. Hier liggen publieke functies, maar ook een mix van woningen en werkruimten. Daarboven ligt een tweede groene publieke laag die ruimte biedt aan tuinen, scholen, speeltuinen, stadslandbouw en sportvoorzieningen met goede onderlinge verbindingen. Het spoordek is al toegankelijk vanaf het Schenkviaduct en het Prins Bernhardviaduct. Voor fietsers en voetgangers wordt het dek ook bereikbaar vanuit Bezuidenhout-West en de

ALL-INCLUSIVE The plan is based on a social approach. The team takes the public space as the starting point of a design for a metropolitan area with an attractive residential climate that primarily focuses on pedestrians and cyclists. The all-inclusive city embraces diversity. There are plenty of options (in terms of form and price) with regard to housing, workspaces, facilities, buildings, mobility, commissioning and biodiversity. All-inclusive not only implies socially inclusive, but also nature inclusive. The area will become climate-adaptive and food will be produced locally. But the programme also has to be able to adapt to changes in time and (continue to) have room for a variety of users.

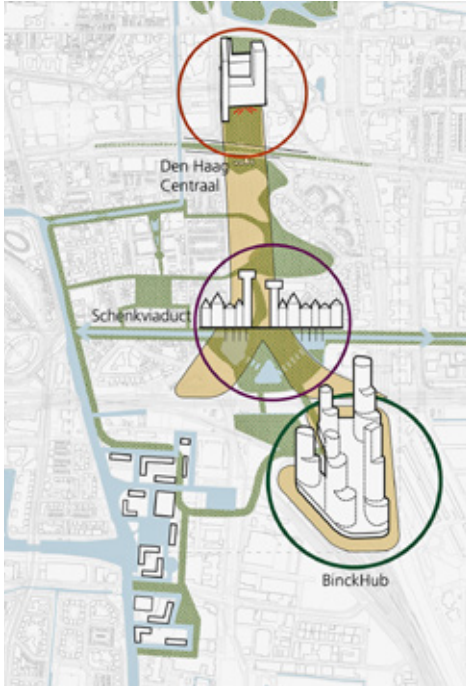
RAILWAY DECK AND TOWER PARK The team creates new space by building over the railway

Rivierenbuurt. Aan de kant van de Rivierenbuurt komen woningen naast de rand van het spoordek zodat er een nieuwe stadsstraat ontstaat en de kwaliteit ook daar toeneemt. Aan de kant van het Bezuidenhout vormt een groene lob de verbinding.

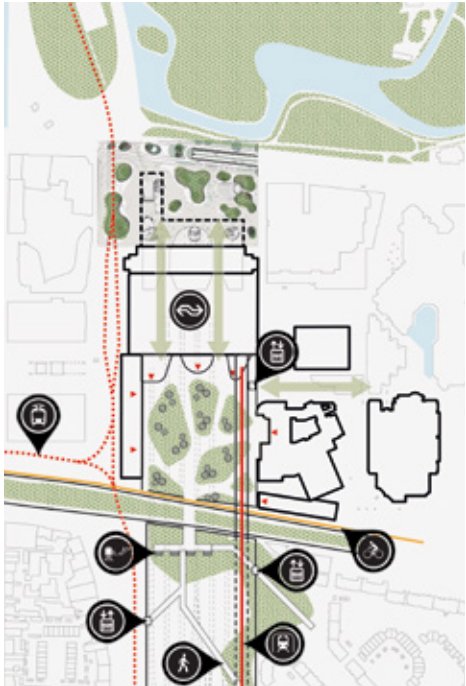
GROEN-BLAUWE STRUCTUUR Het team stelt een continu netwerk voor van water en groen dat aansluit op de bestaande structuren en ondergrond van Den Haag met waterbekkens tussen de sporen en een verbinding tussen de Schenk en de Trekvljet. De Schenk wordt in oostelijke richting doorgetrokken met een sifon onder de sporen door en een aquaduct over de Utrechtsebaan. In de Duivenvoordse polder kan vervolgens water worden gebufferd. De inrichting is gericht op biodiversiteit en is aantrekkelijk voor sport en ontmoeting.

tracks. The raised ground level above the tracks will have an urban street structure with green façades based on 'the city at eye level' principles. The area includes public functions as well as a mix of dwellings and workspaces. One level up is a second green, public layer that accommodates gardens, schools, playgrounds, urban agriculture and sports facilities, mutually well-connected. The railway deck is already accessible from Schenkviaduct and Prins Bernhardviaduct. Cyclists and pedestrians will also be able to reach the deck from Bezuidenhout-West and from the Rivierenbuurt. On the side of the Rivierenbuurt, housing is projected adjacent to the railway deck, creating a new city street and improving the urban quality there as well. A green lobe connects Bezuidenhout to the railway deck.

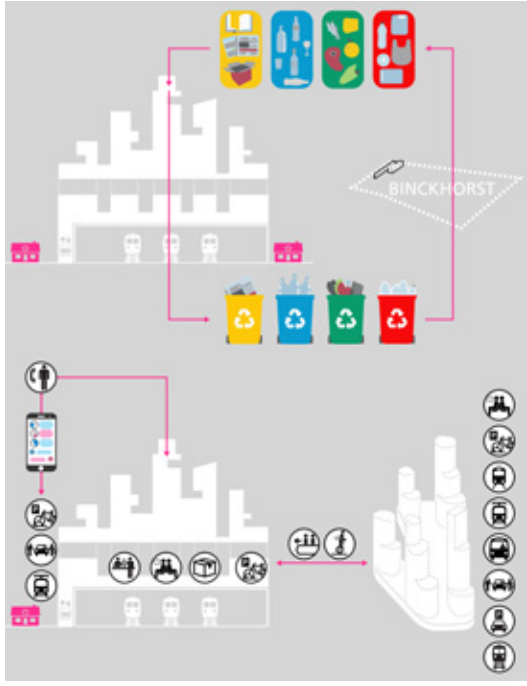
GREEN-BLUE STRUCTURE The team proposes creating a continuous network of water and green space that connects to existing structures and is compatible with the subsoil of The Hague, with water basins between the railway tracks and a connection between the Schenk watercourse and the Trekvljet. The Schenk is continued eastwards by a culvert beneath the tracks and an aqueduct over Utrechtsebaan. Water is buffered in Duivenvoordse polder. The design centres on increased biodiversity and is eminently suitable for sports and encounter.



Bronpunten zorgen ervoor dat de grote veranderingen op een logische manier met de bestaande stad en zijn bewoners worden aangesloten. Vanuit deze plekken kan het gebied stapsgewijs worden ontwikkeld. Source points ensure that the major changes link up logically to the existing city and its residents. The area is gradually developed from these sites.



Het busplatform wordt een volwaardige entree van Den Haag Centraal Station en een groene toegang tot het spoordek. The bus platform becomes a fully-fledged entrance to Den Haag Centraal Station and a green access to the railway deck.



Circulariteit integreren in wonen en werken. Integrating circularity into living and working.

De Binckhub zet gedragsverandering nieuwe mobiliteit in gang. Binckhub initiates behavioural changes in new mobility.

BINCK in 2040, Danique, 27: 'Mijn naam is Danique. Ik ben co-founder van Medical Gems. We maken Health Monitor Implants in combinatie met externe sensoren die ontworpen zijn als sieraden. We zijn bezig aan de lancering van onze tweede lijn *wearables*. We hebben al meer dan duizend pre-orders. Ons bedrijf begon te groeien in 2025. We hebben toen bewust gekozen voor de Binck. Ons kantoor zit letterlijk tussen het atelier en de werkplaats in waar de prototypes worden gemaakt. We hebben een goede relatie opgebouwd en het is prettig om in de buurt te zijn voor procesbegeleiding. Maar dat is niet het enige. Met dit product heb je de jackpot als het gaat om regelgeving: medisch, privacy, noem maar op. Boven de hyperloopterminal zit het juridisch bureau dat ons hierbij helpt. Ik zit hier minstens eens per week om ons product en beleid af te stemmen op de fysieke mogelijkheden en de wet.'

BINCK IN 2040, DANIQUE, 27: 'My name is Danique. I'm a co-founder of Medical Gems. We make Health Monitor Implants in combination with external sensors that are designed as jewellery. We're now preparing the launch of our second line of wearables. We've got more than a thousand preorders already. Our company started to grow in 2025. At that time we deliberately decided to settle in Binck. Our office is literally between our workshop and the one in which the prototypes are made. We've built up a good relationship and it is good to be nearby and steer the process. But that's not all. This product hits the jackpot in terms of regulations: medical ones, privacy ones, you name it. The legal office that helps us sits above the Hyperloop terminal. I'm in there once a week at least to attune our product and policy to the physical possibilities and the law.'



ENERGIE Warmte en koude komt zoveel mogelijk uit de bodem. De (groene) stroken aan weerszijden van de sporen blijven vrij voor bodemenergiesystemen zoals warmte-koudeopslag (wko). De bodemenergiesystemen versterken elkaar doordat ze slim worden verdeeld over het gebied – bodemoptimalisatie is het sleutelwoord. Zo wordt de beschikbare ondergrond onder het Central Innovation District maximaal benut. Het energienetwerk voor de verwarming en koeling van woningen en gebouwen krijgt een aansluiting op de bestaande, omliggende wijken volgens een cascadeprincipe. Dit draagt bij om deze woonwijken van het gas af te krijgen. Elektriciteit wordt opgewekt met geïntegreerde zonnepanelen waar het kan en met geïntegreerde windturbines in de torens.

BINCKHUB De BINCKhub is essentieel om het spoordek en een groot deel van de Binckhorst autovrij te kunnen maken. De (zelfrijdende waterstof-) auto's kunnen vanaf de Utrechtsebaan en de Rotterdamsebaan zo de hub in rijden. Daar zorgen veilige en snelle voet- en fietsverbindingen ervoor dat mensen snel hun woning of werk kunnen bereiken. De BINCKhub kan starten als een relatief eenvoudige

ENERGY Heat and cold are transferred from the earth whenever possible. The (green) strips on either side of the railway tracks remain available for geothermal energy systems such as heat and cold storage (CHP). The geothermal energy systems reinforce each other because they are cleverly distributed over the area – soil optimization is key. This maximizes the use of the subsoil under the Central Innovation District. The energy network for heating and cooling dwellings and buildings will be connected to the existing, surrounding neighbourhoods according to a cascade principle. This helps to make these residential areas gas-free. Integrated solar panels generate electricity where possible; integrated wind turbines do so in the towers.

parkeergelegenheid met deelfietsen, *last mile*-pakketdistributie en een congrescentrum. Daarna kan het busstation, dat nu nog bij het Centraal Station ligt, worden verplaatst naar de hub en de nieuwe tram naar de Binckhorst stopt er. Vervolgens wordt de hub verder ontwikkeld tot een supervervoersknooppunt met onderling verbonden terminals waaronder de huidige stations en een hyperloop. Via de hub is het Central Innovation District regionaal en internationaal optimaal verbonden. Vroeg aanleggen van de hub is cruciaal om van meet af aan bij bewoners van het district een cultuurverandering in mobiliteitsdenken voor elkaar te krijgen.

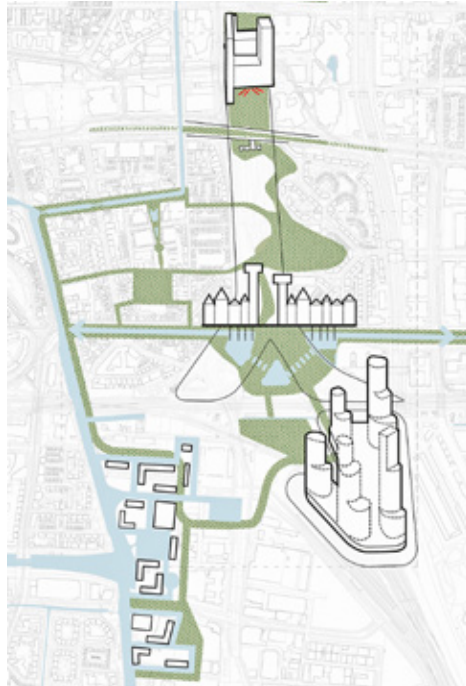
BINCKHUB The BINCKhub is essential to make the railway deck and a large part of Binckhorst car-free. The (self-driving hydrogen) cars can drive straight into the hub from Utrechtsebaan and Rotterdamsebaan. From there, safe and fast foot and bicycle connections ensure that people can quickly reach their homes and work spaces. The BINCKhub can start out as a relatively simple parking facility with shared bikes, last-mile package distribution and a conference centre. Next the bus station, which is now near Den Haag Centraal Station, can be moved to the hub and a stop provided for the new tram to Binckhorst. The hub is subsequently further developed into a super transport hub with interconnected terminals including the current stations and a hyperloop. The hub connects the Central Innovation District optimally, both regionally and internationally. Early construction of this hub is crucial to bring about a cultural change in mobility thinking among residents of the district from the outset.

Schenkpark in 2040, Roy, 10: 'Zelfs als het geregend heeft mogen we in het Schenkpark spelen. Dan is het extra leuk. Ik moet dan wel mijn laarzen aan. Ik dacht vroeger dat het Schenkpark Schenkpark heette door de waterval uit de muur. De waterval schenkt het park vol water. Onze school kijkt uit op het park. Mijn juf liet foto's zien hoe het vroeger was. Heel saai! Er waren nergens liften, alles was grijs en er mochten overal auto's rijden, ook waar de mensen liepen en kinderen speelden.'

SCHENKPARK IN 2040, ROY, 10: 'When it's raining, we can still play in the Schenkpark. That's even more fun! I get to wear my wellies. I used to think it was called Schenkpark because of the waterfall coming from the wall [the Dutch verb schenken means 'to pour']. The waterfall pours water into the park. Our school overlooks the park. My teacher showed us pictures of the way it used to be. Very boring! There were no lifts anywhere, everything was grey and cars could drive everywhere, even where people walked and children played.'



Het Schenkpark is de robuuste groen- en waterverbinding die het CID klimaatadaptief maakt. Schenkpark is the robust green and water connection that makes the CID climate adaptive.



Sloop van de oprit van het Schenkviaduct creëert ruimte voor water en groen. Op het viaduct komt zelfbouw. Een nieuwe 'Ponte Vecchio' als sociale condensator in het hart van het CID. The demolition of the Schenkviaduct approach road creates space for water and green space. The buildings on the viaduct will be self-built. A new 'Ponte Vecchio' as a social capacitor in the heart of the CID.



KILO KAVELS SCHENKVIADUCT Nadat de autoverbinding is afgekoppeld wordt het Schenkviaduct een 'Ponte Vecchio' voor zelfbouw met per kavel een maximaal bouwgewicht. Op de begane grond zijn ateliers en bedrijven (maakindustrie) en erboven wordt gewoond. Er komt horeca met een uitkijkpost op de ontwikkeling. Ook kunst en cultuur helpen bij het zichtbaar maken van de transformatie. Het viaduct fungeert ook als zogenaamde sociale condensator: een plek van waaruit aan de nieuwe community wordt gebouwd.

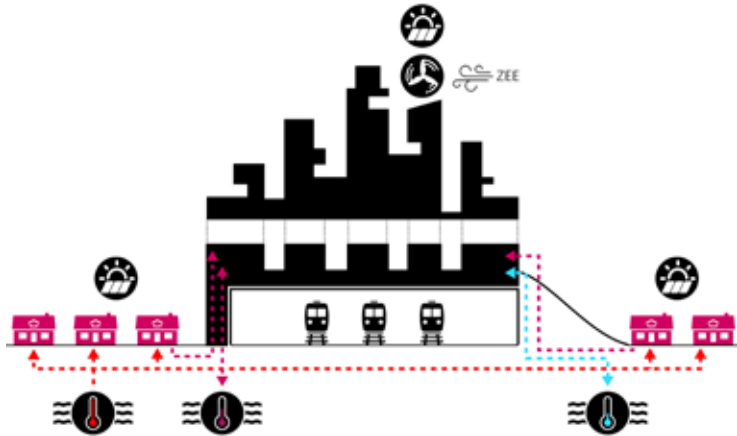
ENTREEDEK CS Het huidige busstation achter het Centraal Station wordt getransformeerd tot entree vanaf het spoordek met ruimte voor bebouwing op het nieuwe groene plein. Hiermee worden bovendien de bestaande woningen en de publieke culturele functies zoals de Koninklijke Bibliotheek, het Rijksarchief en het Letterkundig Museum beter aangesloten op de veranderende omgeving.

KILO KAVELS SCHENKVIADUCT After the car connection has been disconnected, Schenkviaduct is turned into a 'Ponte Vecchio' for self-construction with a maximum construction weight per plot. The ground floor comprises studios and businesses (manufacturing industry) and people live on the upper floor. There will be places of entertainment and a lookout point on the development. Art and culture help to make the transformation visible. The viaduct also functions as a so-called social capacitor: a place from which the new community is built.

ENTRANCE DECK CS The current bus station behind Den Haag Centraal Station will be transformed into an entrance from the railway deck with space for buildings on the new green square. In addition, the existing dwellings and the public cultural functions such as the Royal Library, the National Archives and the Literature Museum will be better connected to the changing environment.



Slim omgaan met water en wind. Smart use of water and wind.



Het energiesysteem sluit aan op naastgelegen bestaande woonwijken. The energy system connects to adjacent existing residential neighbourhoods.



ALL-INCLUSIVE NEXT ECONOMY Het Central Innovation District ligt dicht bij het talent dat studeert in de recent geopende dependances van universiteiten en de hogeschool. Door verbindingen te stimuleren tussen die kennisinstellingen en de nieuwe maakindustrie in het district, kan dit gebied nog beter aantakken aan de bestaande, internationaal georiënteerde economie van de stad – waar bijvoorbeeld start-ups van kunnen profiteren.

ALL-INCLUSIVE NEXT ECONOMY The Central Innovation District is close to the talent studying in recently opened auxiliary branches of universities and colleges. By stimulating connections between these knowledge institutes and the new manufacturing industry in the district, this

Om de kruisbestuiving tussen deze verschillende groepen mogelijk te maken, is er wel behoefte aan openheid en ontmoetingsruimte. Project All-Inclusive City laat zien dat de next economy niet alleen een economische, maar ook een technische, ecologische, circulaire en sociale revolutie is.

area will be able to connect even better to the existing, internationally oriented economy of the city – from which start-ups, for example, can benefit. To enable cross-fertilization between these different groups, there is a need for openness and meeting space. The All-Inclusive City project shows that the next economy is not only an economic turn, but also a technical, ecological, circular and social revolution.