

Bijlage I

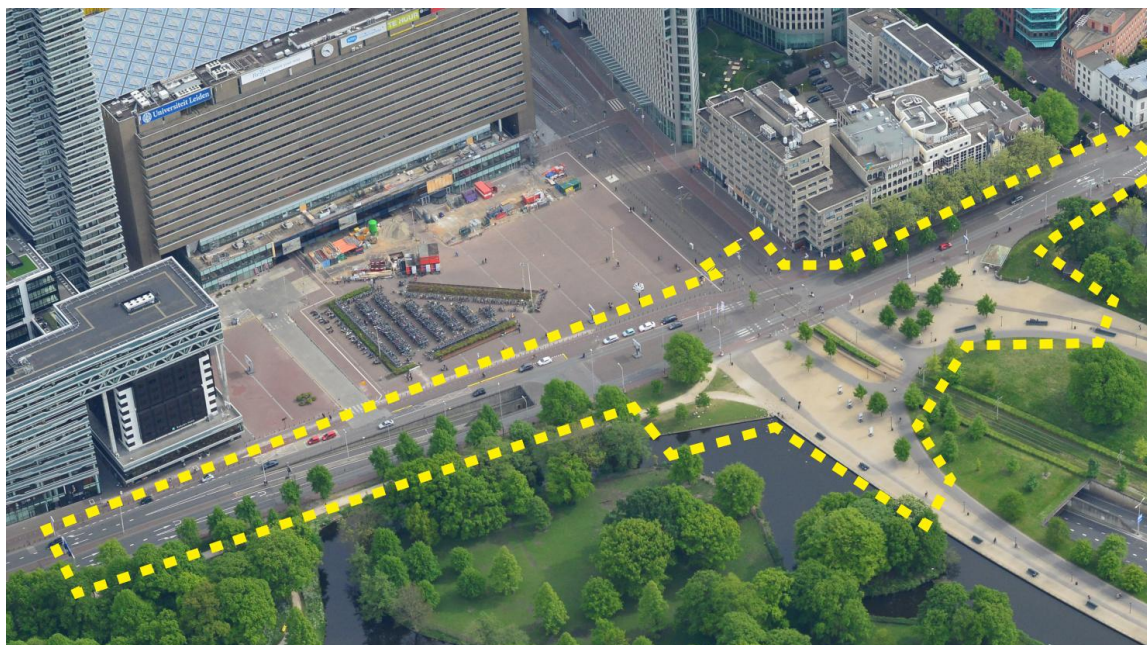
Plantoelichting concept voorontwerp kruising Bezuidenhoutseweg-Rijnstraat

Aanleiding

De vastgestelde Leidraad Stadsentree Den Haag CS (RIS298517) uit 2018 is de basis voor het voorontwerp van de kruising Bezuidenhoutseweg-Rijnstraat. Verbinden, kwaliteitsverhoging, groen en openstelling van het Staatbosbeheer-terrein staan hierin centraal. In de Leidraad wordt een integrale visie gegeven voor het gehele gebied rond het Malieveld, de Koekamp, het Koningin Julianaplein en de kop van het Haagse Bos. Deze Leidraad is in diverse deelgebieden uitgewerkt. Zo is de herinrichting van de Koekamp al gerealiseerd alsmede de verbinding met het Haagse Bos over de groene overkluizing achter de toren van NCO-NCW.

Aanleidingen om de kruising aan te pakken zijn:

- De huidige inrichting van de kruising sluit niet meer aan bij de bestaande en toekomstige hoeveelheden fietsers en voetgangers.
- De fietsroutes aan de parkzijde zijn niet duidelijk voor fietsers en sluiten niet voldoende aan op de ingang van de fietsenstalling onder het Koningin Julianaplein.
- De locatie wordt vaak door bewoners als knelpunt genoemd in contacten met de gemeente.
- Uit een enquêteonderzoek onder fietsers in 2023 scoorde de kruising op het aspect verkeersveiligheid een 5,4 (op een schaal van 1 tot 10).
- Na realisatie van de nieuwbouw op het Koningin Julianaplein zal de verbinding voor voetgangers tussen Stationshal en Koekamp/Malieveld weer over het plein lopen waardoor een nieuwe voetgangersoversteek noodzakelijk is.
- De huidige vormgeving van de kruising en een deel van het park is erg versteend en sluit niet aan bij de ambitie om het gebied zo veel mogelijk te vergroenen.



Figuur 1 Geel gearceerd het plangebied van het project Kruising Rijnstraat-Bezuidenhoutseweg

Het ontwerp voor de kruising is lange tijd gelijk opgegaan met het ontwerp voor de herinrichting van het Koningin Julianaplein. Op deze wijze was geborgd dat beide ontwerpen op elkaar gingen aansluiten en elkaar gingen versterken. Omdat de inrichting van het KJ-plein gekoppeld is aan de bovenbouw van het KJ-plein en hier tot eind 2022 onduidelijkheid over was, is er omwille van de voortgang van het ontwerp voor de kruising gekozen om de uitwerking en planvorming van de kruising in een apart project op te nemen. Dit was mogelijk omdat detailuitwerkingen voor het ontwerp van het plein niet meer het ontwerp voor de kruising beïnvloeden.

Inmiddels doet de situatie zich voor dat het voorontwerp van het Koningin Julianaplein ook bijna gereed is en ligt het in de planning om voor beide projecten in dezelfde periode het voorontwerp vrij te geven voor inspraak.

Ontwerp

Bij het maken van het voorontwerp van de kruising zijn twee thema's leidend geweest. Het eerste betrof het thema mobiliteit waarbij het verbeteren van het knooppunt met de verschillende verkeersstromen voor met name de voetgangers en de fietsers centraal stond. Het tweede thema betrof het thema ruimtelijke verbinding waarbij het doel is om het station Den Haag Centraal (inclusief Koningin Julianaplein) te verbinden met de Koekamp en de binnenstad door de vormgeving van fiets- en voetpaden en beplantingsvakken aan te sluiten bij de sfeer van de Koekamp. Hierna wordt het ontwerp aan de hand van beide thema's toegelicht.



Figuur 2 Vogelvlucht impressie kruising

Mobiliteit

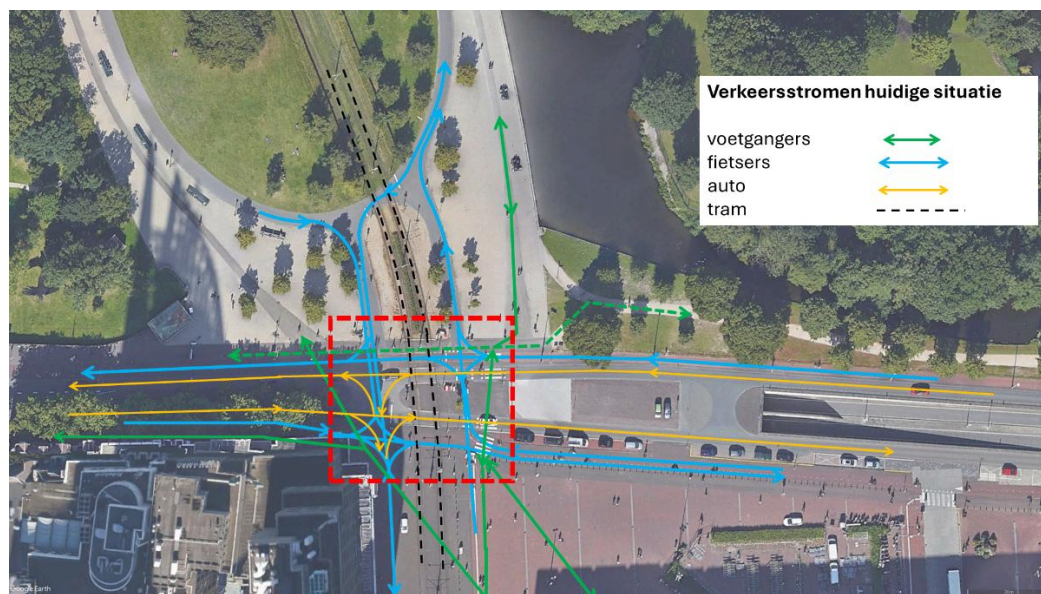
Huidige knelpunten

De huidige inrichting van de kruising dateert van 2002 na opening van de Koningstunnel. Vervolgens zijn er in de periode daarna steeds kleine aanpassingen gedaan, maar die sluiten uiteindelijk niet meer aan bij het huidige en toekomstige gebruik. De kruising van de Bezuidenhoutseweg met de Rijnstraat is een drukke kruising waar verschillende verkeersstromen samenkomen en die voor gebruikers in de spits als chaotisch en onveilig wordt ervaren. Dit komt met name voort uit de grote stromen fietsers die elkaar kruisen op verschillende locaties rondom de kruising van de Bezuidenhoutseweg met de Rijnstraat en de tramsporen. Nu kunnen fietsers onderling vaak om elkaar heen bewegen, maar op deze locatie wordt er wel veel van de concentratie van fietsers gevraagd. Er is voor het grote aantal overstekende fietsers weinig opstelruimte om te wachten op kruisend verkeer waardoor voor andere fietsers, voetgangers of autoverkeer de weg wordt geblokkeerd. Dit draagt bij aan de ervaring van het gevoel van onveiligheid. Voor voetgangers ontbreekt er een veilige oversteek over de Bezuidenhoutseweg richting de nieuwe passantenhaven en het Korte Voorhout, hierdoor steken

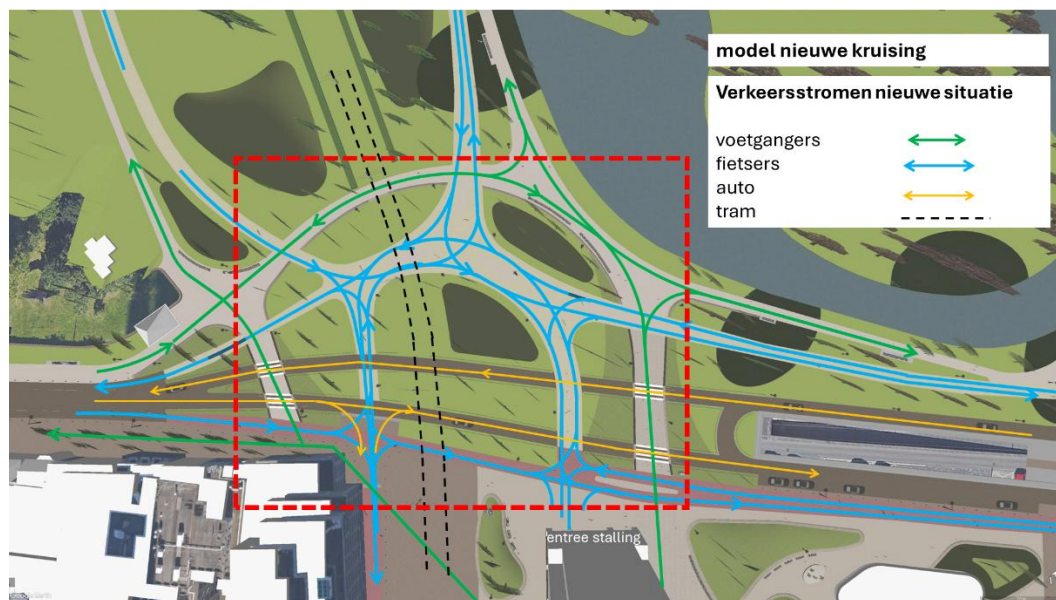
voetgangers verspreid over en is er voor mindervaliden ook geen toegankelijke route. De huidige drukke voetgangersoversteek van het Koningin Julianaplein naar de Koekamp/Malieveld ligt nu dicht tegen het tramspoor, waardoor fietsers soms klem komen te zitten tussen de voetgangersstroom en de tramoversteek. Met het straks weer openen van de station ingang aan het Koningin Julianaplein zal de loopstroom wijzigen en meer over het Koningin Julianaplein gaan lopen waardoor een andere plek voor de voetgangersoversteek noodzakelijk is. De route voor voetgangers tussen Malieveld/Koekamp en Herengracht/Plein loopt nu pal langs het fietspad en de rijbaan voor het autoverkeer en mist de kwaliteit en uitstraling van de paden in de Koekamp. Voor automobilisten zijn er veel kruisende verkeerstromen kort na elkaar en er wordt ook overgestoken op onverwachte locaties. De rijbaan voor autoverkeer bestaat uit asfalt en is met 50 km per uur niet meer passend bij een aan de binnenstad grenzende stationsomgeving waar veel voetgangers oversteken. Voor het OV voldoet de huidige kruising, maar is er aandacht gevraagd vanuit de HTM voor de veiligheid en zicht op de oversteeklocaties met de tram.

Oplossing door spreiden verkeersstromen

Bij het maken van een ontwerp is vooraf onderzocht wat de huidige verkeersstromen zijn en hoe een nieuw ontwerp de bestaande problemen kan verminderen. Uitgangspunt was dat de verschillende verkeersstromen elkaar niet allemaal op 1 punt hoeven te kruisen maar dat dit verspreid over een groter gebied kan plaatsvinden. In figuur 3 en 4 is dit concept weergegeven. Bij het ontwerp van de fietsenstalling Koningin Julianaplein en de bovenbouw is deels al geanticipeerd op het verplaatsen van de drukke fiets- en voetgangersstromen zodat dit op elkaar aansluit.



Figuur 3: In de huidige situatie zijn alle kruisende verkeersbewegingen op een kleine oppervlakte geconcentreerd (rode kader)



Figuur 4: In de nieuwe situatie worden de fiets- en voetgangerstromen verspreid over een groter gebied (rode kader) en krijgen meer ruimte door brede fiets- en voetpaden.

Het nieuwe ontwerp zorgt voor een veiligere situatie, met name doordat mensen meer tijd hebben om te kunnen reageren op de verkeersdeelnemers om hen heen. In onderstaande opsomming zijn de belangrijkste ontwerpkeuzes uit het ontwerp opgenomen:

- Waar mogelijk zijn de fiets- en voetgangersoversteken op grotere afstand van elkaar en van de kruising tram-rijbaan geplaatst, hierdoor worden niet meer alle verkeersstromen op 1 plek geconcentreerd (zie figuur 3 en 4).
- Door de rijbanen van de Bezuidenhoutseweg wat te verschuiven is er meer opstelruimte tussen fietspad en rijbaan aan de zijde waar de Rijnstraat aansluit.
- Fietspaden zijn extra breed vormgegeven om de duizenden fietsers plek te geven.
- De Bezuidenhoutseweg wordt vanaf de ingang van de Koningstunnel (snelheid voor autoverkeer 30 km per uur nu nog 50 km per uur), met klinkerbestrating belegd, dit vermindert het ongeval risico en de kans op letsel. Ook sluit dit aan op het karakter van de binnenstad zoals de Herengracht in het verlengde van de Bezuidenhoutseweg.
- Aan de parkzijde van de kruising komt een groot verkeersplein voor fietsers die de verschillende fietsroutes met elkaar verbindt. Uitgangspunt van het verkeersplein is dat fietsers in vloeiende lijnen kunnen fietsen en voldoende tijd en ruimte hebben om op elkaar en ook op de kruisende tram te anticiperen.
- Door de voetgangersroutes in het park buitenom het fietsplein te leggen en af te schermen met grote groenvakken, komen voetgangers en fietsers elkaar alleen op een beperkt aantal plekken tegen. Dit komt te goede aan de beleving van voetgangers van het parkgedeelte en voorkomt ook dat voetgangers onbedoeld op het fietspad gaan lopen.
- Vanaf het nieuwe verkeersplein fietst men via de 6 meter brede oversteek eenvoudig naar de fietsenstalling en vice versa.
- Er komen op twee locaties voetgangersoversteken (zebra's) over de Bezuidenhoutseweg, deze komen op afstand van de fietsoversteken en sluiten aan op de looproutes vanuit het station.
- Er komt een nieuw voetpad dat de Herengracht via de passantenhaven verbindt met de Koekamp en het Malieveld.



Figuur 4 en 5: Royale voetpaden met bankjes en planten, gescheiden van de drukke fietsroutes.

Effecten in een groter gebied

De bestaande problemen voor de kruising aanpakken draagt, buiten een veiliger en aantrekkelijker kruispunt, ook bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van zowel de binnenstad als het CID-gebied. Het verbeteren van de loopverbinding tussen binnenstad en stationsgebied draagt bij aan het vergroten van het aandeel lopen in het gebied. Door het aantrekkelijk maken van de routes voor voetgangers in het gebied met meer groen wordt het stationsgebied op een aantrekkelijke wijze verbonden met de binnenstad via Herengracht, maar ook richting Museumkwartier en Korte Voorhout.

Tegelijkertijd zorgen het verbeteren van de loop- en fietsroutes naar het station er ook voor dat het OV aantrekkelijker wordt voor gebruik over langere afstanden (ketenmobiliteit), wat de bereikbaarheid van Den Haag verbetert. Het oplossen van de knelpunten voor de fietsers op deze plek draagt bij aan de verkeersveiligheid (er passeren zoals aangegeven veel scholieren in de ochtendspits), faciliteert de

verwachte groei in fietsgebruik en verbetert ook het imago van de locatie voor fietsers en andere gebruikers van het gebied.

Ruimtelijke verbinding

Zoals eerder vermeld, is de kruising en omgeving in 2002 heringericht met de opening van de Koningstunnel. Sinds die tijd zijn er verschillende projecten uitgevoerd in het kader van de leidraad stadsentree CS. Meest recent zijn de oplevering van het haventje aan de Prinsessegracht in 2023 en de Koekamp in 2023 aan weerszijden van het plangebied van de kruising. De huidige veelal verschillende bestrating en de grindvakken sluiten niet meer aan bij de ambitie om te vergroenen en het verbinden van de parkzijde van de Bezuidenhoutseweg (Koekamp, Malieveld) met het toekomstige Koningin Julianaplein en de binnenstad.

Om een logische verbinding tussen het Koningin Julianaplein en de overzijde van de Bezuidenhoutseweg te maken wordt door middel van groenvakken met bomen en lage beplanting de oversteek gemaakt tussen plein en park. De groene invulling van het plein zal aansluiten bij de nieuwe groene middenberm van de Bezuidenhoutseweg en de parkzijde van de kruising met de fiets en voetpaden. De fietspaden vormen een verkeersplein dat begeleid wordt met groenvakken waar op veilige afstand omheen een voetpad ligt dat aansluit op de bestaande voetpaden vanuit de Koekamp en het Malieveld. De voetgangersoversteek vanaf het KJ-plein wordt in zandkleurige straatbakstenen uitgevoerd wat aansluit op het toekomstige plein, waar deze aansluit op het voetpad in de Koekamp wordt deze in dezelfde half verharding uitgevoerd. Langs het voetpad in de bocht van het water komt een rij banken om bijvoorbeeld te zitten tijdens een lunchwandeling. De voetpaden hebben naast een verkeersfunctie (denk aan de ochtendspits) ook een verblijfs- en recreatieve functie. De fietspaden aan de parkzijde van de kruising krijgen dezelfde zandkleur als het fietspad in de Koekamp.

De rijbaan van de Bezuidenhoutseweg wordt in mangaanklinker uitgevoerd wat past bij het nieuwe 30 km per uur regime. In het ontwerp van de kruising wordt uitvoering gegeven aan de toezegging in de commissiebrief van 18 mei 2016 (RIS294208) om in het ontwerp van de kruising een toentertijd "LHBT-zebra" op te nemen. Deze zebra ligt nu in tijdelijke vorm ter hoogte van de Prinses Irenestraat. In het ontwerp is gekozen om de regenboog kleuren aan te leggen aan weerszijden van de nieuwe voetgangersoversteek tussen de hoek van de Rijnstraat en het voetpad in park dat leidt naar het Homo-monument. Het inrichtingsniveau is Hofstadkwaliteit met verbijzondering in de elementen.

Positieve bomenbalans

De bomenbalans van het voorontwerp is positief met een plus van 38 bomen. Van 23 bomen wordt bekeken of deze zijn te verplanten of dat deze moeten worden gerooid. Een verdere toelichting op de bomenbalans wordt gegeven in het voorlopig ontwerpboek IBDH (pagina 20) welke als bijlage is bijgevoegd.

In bijlage 3 is een ontwerp toegevoegd aan het voorontwerp kruispunt Bezuidenhoutseweg/Rijnstraat om minder bomen te verplaatsen. In dit ontwerp worden in plaats van 23 bomen (zoals opgenomen in het oorspronkelijke VO) 13 bomen verplant. Tevens neemt in dit plan de bomenbalans met 6 toe, tot een plus van 44 bomen. In het definitief ontwerp en op basis van een recente bomen effect analyse wordt het verplaatsen van de bomen in dit ontwerp verder uitgewerkt.

Parkeerbalans

In de huidige situatie zijn er langs de Bezuidenhoutseweg 3 autodate plekken, 2 parkeerplaatsen voor mindervaliden (max 30 min) en 5 parkeerplaatsen (max 30 min). In de nieuwe situatie wordt voorzien in 3 autodate plekken, 2 parkeerplaatsen voor mindervaliden (max 30 min), 4 parkeerplaatsen (max 30 min) en een laad en losplek. De maximum tijdsduur op de parkeerplaatsen en de laad en losplek voorzien in de mogelijkheid voor het halen en brengen van personen en goederen aan deze kant van het station (Bezuidenhoutseweg). Dit is aanvullend op de grotere kiss en ride-voorziening in de Rijnstraat en de kleinere bij de Prins Willem Alexanderweg.

Beheerplan en Beheerkosten

Het plangebied wordt heringericht en toegevoegd aan het openbare gebied. De beheerkosten zullen met € 48.702 toenemen (zie onderstaande tabel) als gevolg van wijziging van het areaal voor de toekomstig behorende afdelingen. Dekking zal plaatsvinden uit de extra middelen voor Beheer en Onderhoud, welke in de gemeentebegroting zijn opgenomen als gevolg van investeringen die volgen vanuit de verkoopopbrengst van Eneco (onderdeel verbetering duurzame mobiliteit).

| Totalen extra beheerkosten openbare ruimte | | Totaal/Jaar |
|--|--------------------------|-----------------|
| Beherende afdeling | Beheeraspect | |
| DPZ, SD Stadsdeel, Wegbeheer | Calamiteitenonderhoud | € -106 |
| DPZ, SD Stadsdeel, Wegbeheer | Straatmeubilair | € 11.861 |
| Groenbeheer | Groenbeheer | € 35.265 |
| Milieubeheer | Milieubeheer | € 306 |
| DSB Stedelijk Beheer | Riolering Wegen en Bodem | € -1.483 |
| DSB Haagse Straat Organisatie | Reinigen Openbare Ruimte | € -953 |
| DSB Stedelijk Beheer | Openbare verlichting | € 3.812 |
| Totalen extra beheerkosten per jaar(excl. BTW) | | € 48.702 |

Dit bedrag is exclusief apparaatskosten (kosten van de beheerorganisatie) en BTW en inclusief 15% onvoorziene kosten. De bedragen zijn volgens het prijspeil voor 2025.

De Financiële dekking van de uitvoeringskosten inrichting openbare ruimte Bezuidenhoutseweg en Rijnstraat

De totale uitvoeringskosten voor de inrichting openbare ruimte kruising Bezuidenhoutseweg en Rijnstraat bedragen afgerond **€ 9.492.000**, gebaseerd op een geplande uitvoering in 2028.

De kosten worden financieel gedekt uit:

| | |
|---|--------------------|
| Investeringskrediet Rijnstraat/Bezuidenhoutseweg (v/h Morgenstond Midden) | € 3.185.000 |
| Subsidie MRDH | € 3.199.000 |
| Bijdrage uit Uitvoeringsprogramma Ruim baan voor de Fiets | € 1.000.000 |
| Krediet mobiliteitsdoorstroming Programma 15 Financiën | € 2.108.000 |
| | ----- |
| Totale dekking | € 9.492.000 |

Uitvoering inrichting openbare ruimte Bezuidenhoutseweg-Rijnstraat

De planning is dat medio 2028 wordt gestart met de uitvoering van de inrichting van de openbare ruimte Bezuidenhoutseweg-Rijnstraat. Dit wordt in overleg gedaan met NS-vastgoed die gedurende dezelfde tijd werkzaamheden uitvoert om de gevel te vernieuwen van het gebouw Stichtage.

Aandachtspunten uit participatie

In 2018 zijn er drie bijeenkomsten geweest over de inrichting van het Koningin Julianaplein en de kruising Bezuidenhoutseweg-Rijnstraat. Hierbij waren bewonersorganisaties, ondernemers en omliggende bedrijven uitgenodigd. De hierbij aangegeven aandachtspunten waren:

- Aandacht voor looproutes:
 - o Looproute Den Haag Centraal – pleinkwartier
 - o Looproute Herengracht – Haagse Bos

De looproute naar de Herengracht en Plein wordt verbreed door de rijbaan en het fietspad te verleggen.

Er komt een voetgangersoversteek bij om vanaf de Spar zijde de Herengracht over te steken naar de nieuwe looproute aan de parkzijde van de kruising richting Malieveld en ook de Koekamp-Haagse Bos.

- Voetgangersvriendelijke oversteek Rijnstraat.

In plaats van een zebra wordt het trottoir over de tak van de Rijnstraat uitgevoerd als grote inritconstructie. Dit benadrukt de looproute.

- Goede bereikbaarheid naar de Spar.

Het trottoir wordt vergroot voor de Spar

- Zichtlijnen moeten worden verbeterd zodat mensen beter de weg kunnen vinden in dit gebied.
Door het toepassen van groenvakken en natuursteen worden voetgangers begeleid naar de oversteekplaatsen en looproutes.

- Goede aansluiting van de openbare ruimte op de fietsenstalling

De fietsenstalling sluit goed aan op het Koningin Julianaplein en de omliggende fietspaden.

- Gebruik goede materialen

Er worden kwalitatief goede materialen gebruikt zoals gebakken materialen en natuursteen.

- Met bomenexpert de juiste bomen kiezen

Dit volgt in het definitieve ontwerp.

Daarna heeft het planproces lang stilgelegen vanwege de onduidelijkheid over de bouw van het Koningin Julianaplein. Toen in het voorjaar van 2023 duidelijk werd dat de bouw op het Koningin Julianaplein zou starten, is het voorontwerp voor de kruising tijdens een participatiebijeenkomst op 14 juni 2023 nogmaals voorgelegd aan omwonenden en andere belanghebbenden. Op die bijeenkomst, waar circa 50 personen aanwezig waren, zijn er diverse vragen beantwoord maar deze gaven geen aanleiding om voorontwerp aan te passen.

Voorontwerp vrijgeven voor inspraak

Met uw besluit geeft u het voorontwerp vrij voor inspraak. De inspraakperiode omvat een formele inspraaktermijn van 6 weken. Het voorontwerp is gedurende deze periode zowel op papier als digitaal ter inzage beschikbaar.

Na de inspraakperiode zullen de inspraakreacties worden gebundeld en voorzien van een reactie. Dit zal worden samengebracht in een afzonderlijk Nota van Beantwoording en als bijlage aan het raadsvoorstel worden toegevoegd. Indien daar aanleiding toe is, kan het voorontwerp worden aangepast naar aanleiding van de inspraakreacties.

Vervolgstap vaststelling ontwerp in gemeenteraad

Nadat de inspraak is afgerond zal het voorontwerp met de nota van Beantwoording ter vaststelling aan de raad worden voorgelegd. Naar verwachting zal dit in Q4 2025 plaatsvinden.