



Den Haag

Voorontwerp - toelichting 23 juni 2025

Kruising Bezuidenhoutseweg-Rijnstraat



vernieuwen

verbinden

verrassen

CID

Central Innovation District

Den Haag
Centraal



Central Innovation District (CID)

Het CID is een nieuw stuk Haags centrum. Het economische hart van de stad.

Perfect gelegen naast de oude binnenstad. En tussen en rond de treinstations

Den Haag Centraal, Hollands Spoor en Laan van NOI. Het gebied is uitstekend

bereikbaar met het openbaar vervoer. Nergens anders komen de landelijke

overheid, bedrijven en hoger onderwijs zo dicht bij elkaar. Dat biedt grote kansen.

En maakt het CID een fijne plek om te wonen, werken, leren en te zijn.

Den Haag groeit. Steeds meer mensen wonen en werken in onze stad.

Daarom maken we in het CID ruimte voor toekomstige en huidige inwoners,

studenten, ondernemers, professionals en bezoekers. De komende 20 jaar komen

er 20.500 nieuwe woningen, nieuwe kantoren en voorzieningen. Creatieve en

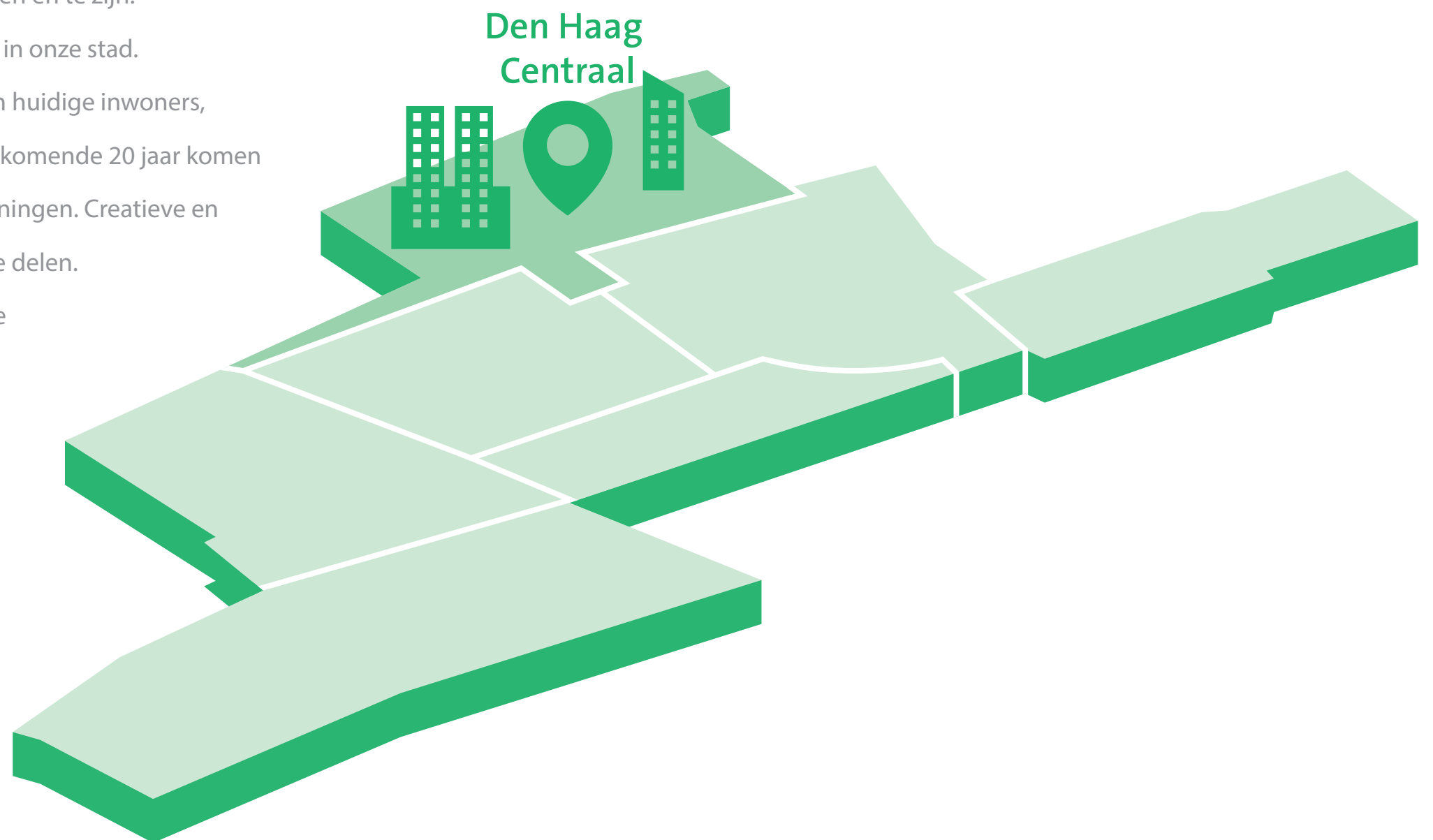
vernieuwende bedrijven brengen we samen om kennis te delen.

Samen met de buurt en partners breiden we de komende

jaren het centrum uit tot een leefbaar en prettig gebied

waar iedereen zich thuis voelt: het Central Innovation

District.



Inhoud

Inleiding	4
Huidige situatie	5
Context	7
Ruimtelijk Concept	8
Voorontwerp	9
Ontwerptoelichting Bezuidenhoutseweg	13
Ontwerptoelichting Koekamp	17
Mobiliteit	19
Ontwerptoelichting kruising	20
Bomen	21
Verlichting	22
Duurzaamheid & Smart City	22



Colofon
Kruising Bezuidenhoutseweg-Rijnstraat
Voorontwerp - toelichting 23 juni 2025

Ingenieursbureau Den Haag

IbDH-team:
Bram Timmer
Wilco Verkade
Lucia Longoni
Inge van der Ploeg
Michel Huisert
Tim van der Helm
Dieto de Vries
Erik Mentink
Patriek Nijse
April Kong

Opdrachtgeving:
DSO-grondbedrijf
DSO-projecten
DSO-mobiliteit

Inleiding

De in april 2017 door DELVA Landscape Architects / Urbanism opgestelde Leidraad Stadsentree Den Haag Centraal is de basis voor het Voorontwerp kruising Bezuidenhoutseweg-Rijnstraat. Verbinden, kwaliteitsverhoging groen en openstelling van het Staatsbosbeheer-terrein staan hierin centraal. Het inrichtingsniveau is Hofstadkwaliteit met verbijzondering in elementen. In de Leidraad wordt een integrale visie gegeven voor het hele gebied rond Malieveld, Koekamp, Koningin Julianaplein en de kop van het Haagse Bos.

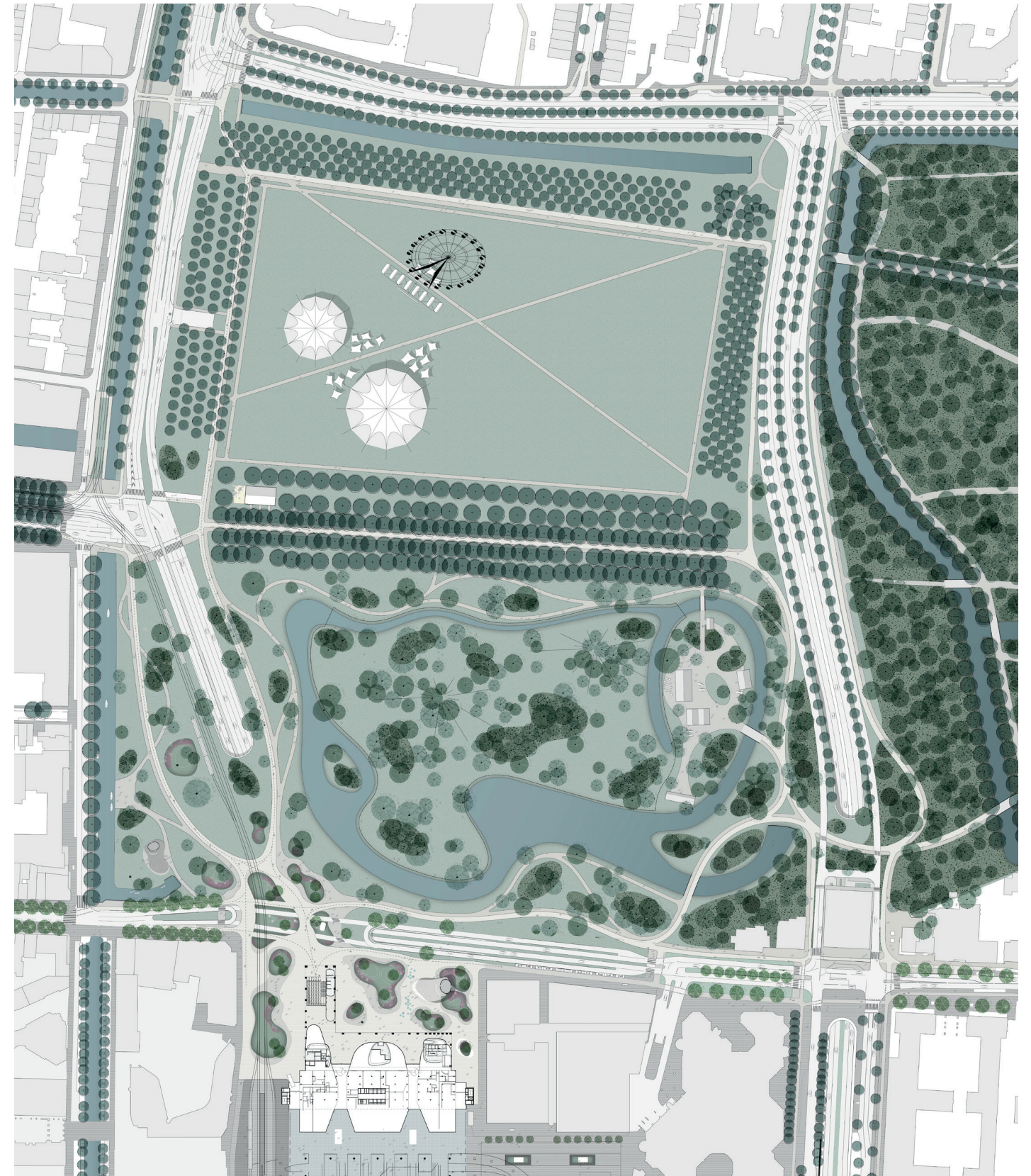
In de periode 2016-2018 zijn diverse participatiemomenten organiseerd met onder meer inwoners, belangenorganisaties, OCK en Staatsbosbeheer. In het proces is het ontwerp 3 maal voorgelegd aan het een Kwaliteitsteam waarin de ruimtelijke kwaliteit en doelstellingen van de Leidraad werden getoetst. In het kwaliteitsteam waren naast de gemeente ook DELVA Landscape Architects/Urbanism en Staatsbosbeheer vertegenwoordigd. In 2023 presenteerde de gemeente het concept voorontwerp. De reacties gebruikte de gemeente om het concept voorontwerp af te maken

Intussen is de overkluizing (overbrugging) Utrechtsebaan in samenhang met het DO van 1e fase Koekamp vastgesteld en uitgevoerd. Het concept voorontwerp van het KJ Plein is ook afgerond.

In dit rapport wordt de kruising Bezuidenhoutseweg-Rijnstraat beschreven. Het Koningin Juliana-plein valt buiten het ontwerp van de kruising, maar is wel in samenhang ontworpen. Meer informatie over alle projecten op: denhaag.nl/centraal.



Schetsontwerp De groene entree 2017



Leidraad Stadsentree Den Haag CS april 2017

Huidige situatie



Asfalt tot aan stadsentree bij Herengracht: geen binnenstadskwaliteit



Stedelijke uitstraling entree Koekamp: geen parksfeer



Mond Koningstunnel betonnen uiterlijk en bari re richting Koekamp



Verkeerskundig profiel Bezuidenhoutseweg



Oversteek van Rijnstraat richting Koekamp is op dit moment de drukste verkeersknoop door samenkomst van 3 rijrichtingen auto, 6 fietsrichtingen, de tram en voetgangers in 6 richtingen.



Beeld vanaf de Prinsessegracht over de grindvlaktes die nu het karakter van de Koekamp op dit deel domineren.

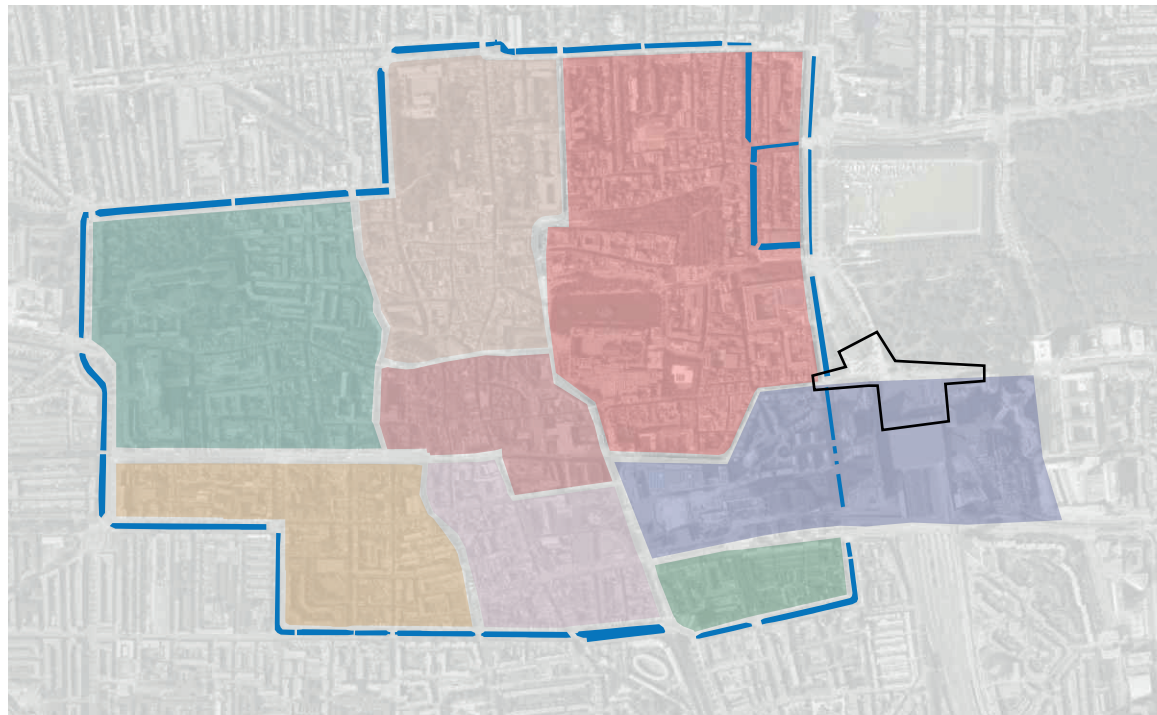
Context

Het plangebied ligt op de grens van sfeergebied de Nieuwe Kern en de Koekamp. De Bezuidenhoutseweg vormt van oudsher de grens tussen deze twee ruimtelijke entiteiten. Vertrekpunt is de Leidraad Stadsentree Den Haag Centraal waarin een parkachtige sfeer in Zocher-stijl, die als het ware doorloopt over de Bezuidenhoutseweg tot op het Koningin Julianaplein. In de uitwerking van het Voorontwerp zijn de volgende thema's leidend:

- alle vervoersmodaliteiten op een ontspannen manier faciliteren;
- ruimtelijk verbinden van Den Haag Centraal, Koekamp en binnenstad;
- stadspark aanleggen rondom het herteneiland met stedelijke gebruikswaarde.

Het Koningin Julianaplein vormt één van de vier entreegebieden van CS met elk een eigen identiteit. De Rijnstraat/Turfmarkt en Anna van Buerenplein zijn onderdeel van de Haagse Loper in mangaanklinkers en met een eigen herkenbare identiteit door detaillering. Het busplatform vormt ook belangrijke entree maar is erg verknoopt met de 'overstapmachine' van CS en in vormgeving en gebruik dus aansluitend op de stationshal van CS. Het Koningin Julianaplein is door zijn zijdelingse ligging aan de groene Koekamp geen onderdeel van Haagse Loper. Het heeft een unieke ligging van het belangrijkste station van de stad aan een eeuwenoud groengebied. De dualiteit van de plek vormt de basis van het concept. Het groen vanuit de Koekamp wordt als het ware op het Koningin Julianaplein doorgezet.

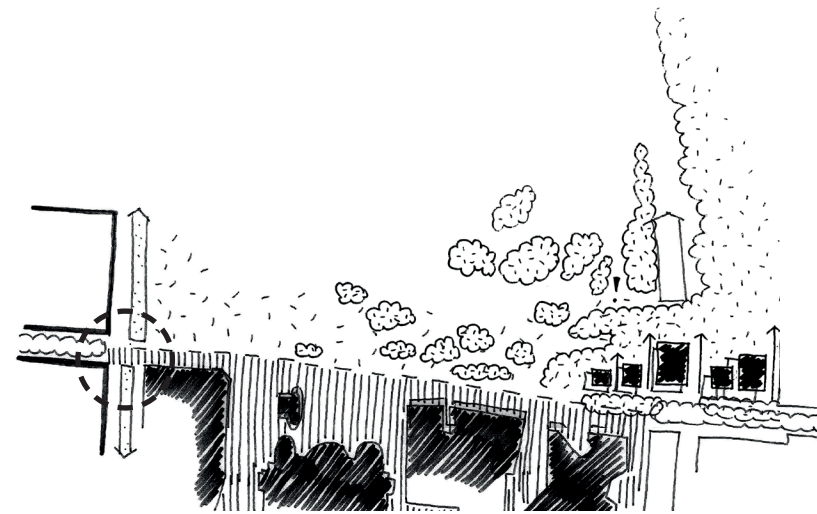
Het stationsgebied Den Haag Centraal is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Central Innovation District (CID). In de Structuurvisie CID (2021, RIS307135) wordt verwezen naar het ontwerp van de kruising dat er al lag, en de samenhang met het KJ Plein.



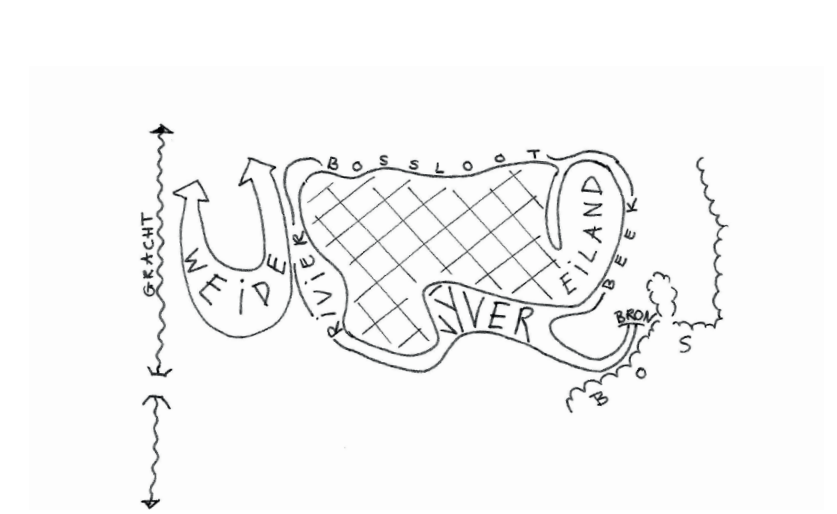
Plangebied ligt op grens sfeergebied Nieuwe Kern en Koekamp

Ruimtelijk concept

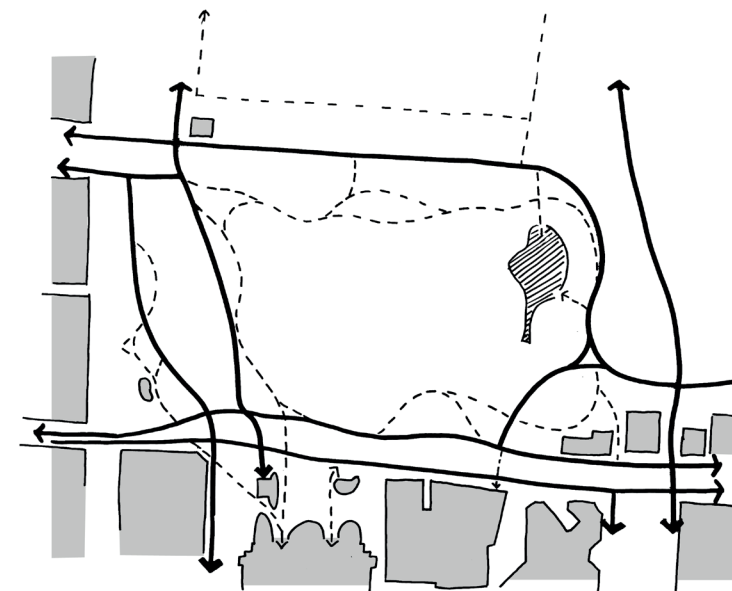
De Koekamp wordt omgevormt tot één stadspark rondom het hertenkamp. Het hele gebied krijgt een herkenbare vormgeving die is gebaseerd op Zochers ontwerpprincipes. De verblijfskwaliteit wordt verhoogd door een verrijking in groensoorten en zichtlijnen. Een spel van zichtlijnen en focuspunten verzorgen een spannende park-enscenering langs de langzaamverkeerroutes. Door de wegdelen van de Bezuidenhoutseweg ruimtelijk uit elkaar te trekken wordt de oversteekbaarheid vergroot en het groen tot op het plein doorgetrokken. Voor de flinke toename aan fietsers in het gebied verzorgen de fietspaden de doorgaande routes. De wandelroutes hebben naast een doorgaande functie een belangrijke verblijfsfunctie.



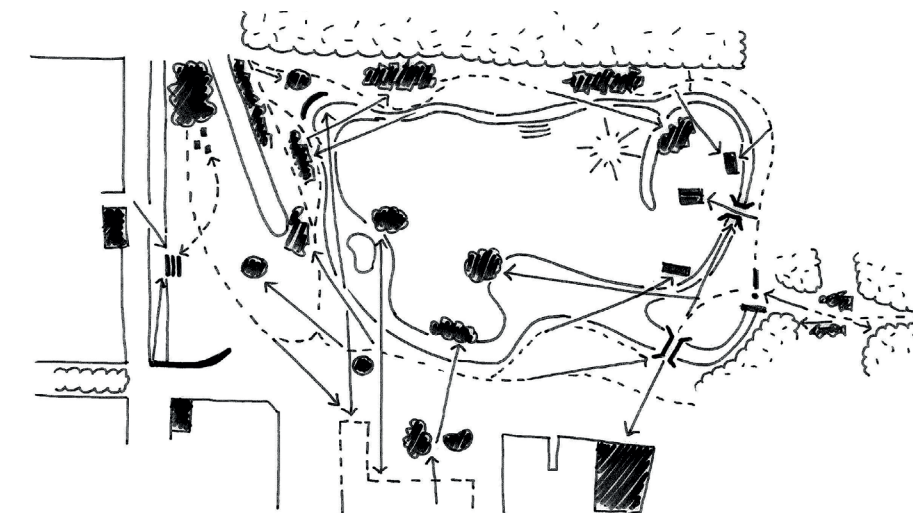
Bezuidenhoutseweg als diffuse lijn tussen de stedelijkheid rond CS en de Koekamp als groene uitloper Haagse Bos



De Koekamp kent verschillende landschappelijke typologiën



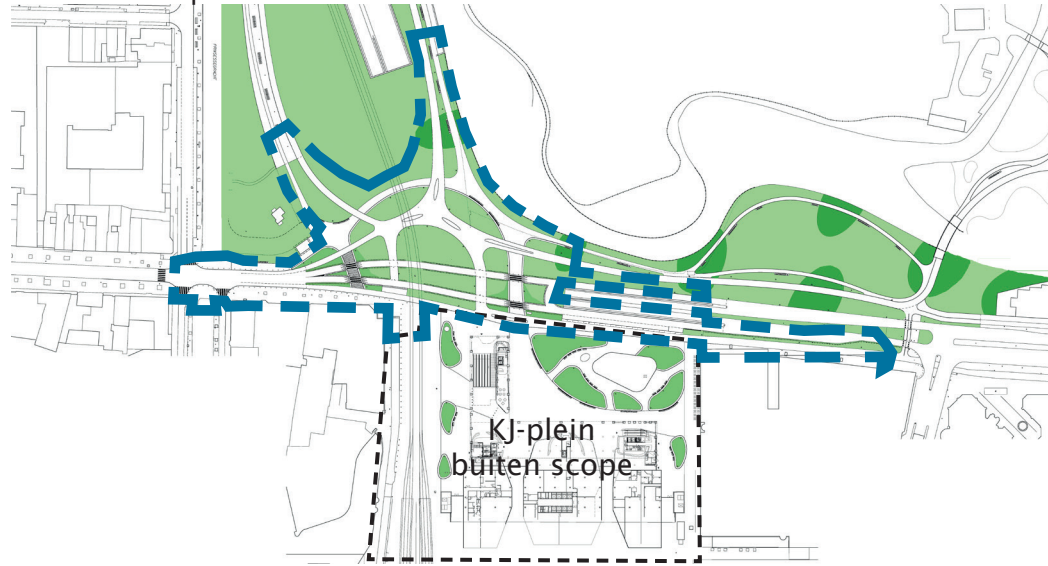
Padenstructuur met (doorgaande) hoofdroutes en recreatieve parkroutes



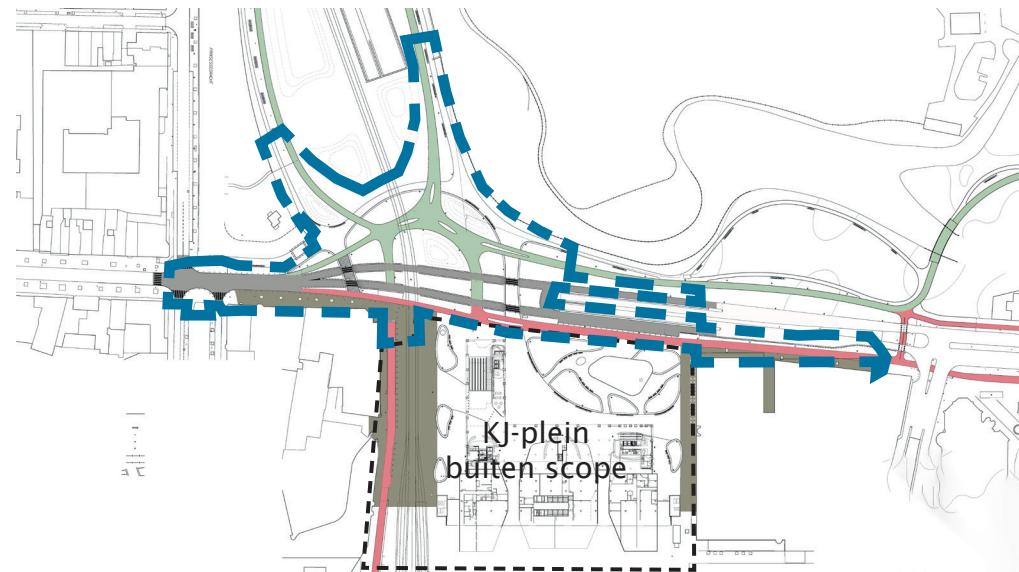
Een spel van zichtlijnen en focuspunten verzorgen een spannende park-enscenering

Voorontwerp

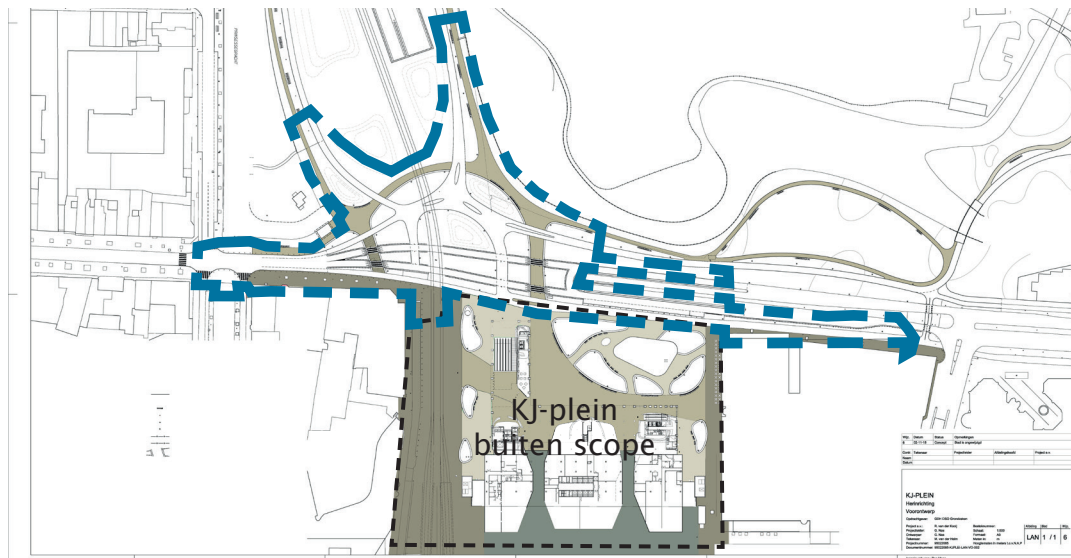
De parksfeer van de Koekamp als basis



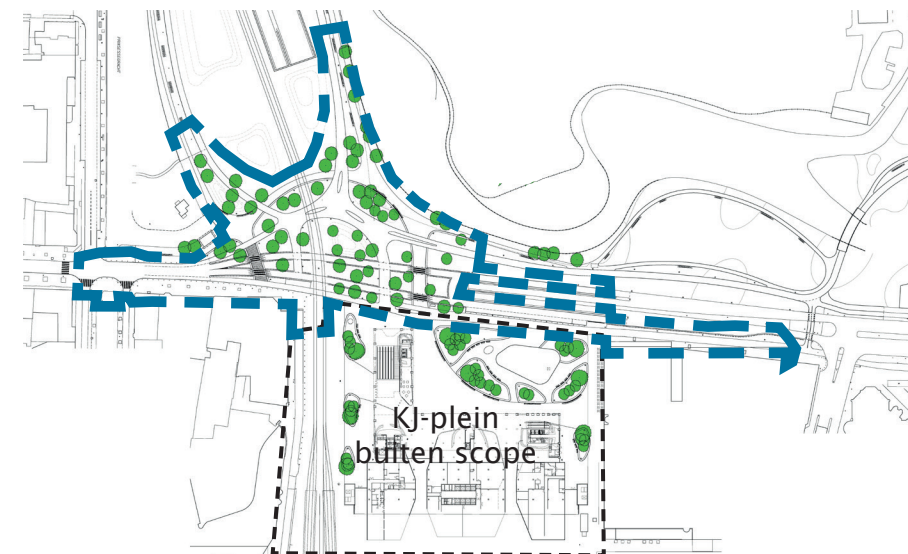
De doorgaande verkeersmodaliteiten krijgen voldoende ruimte



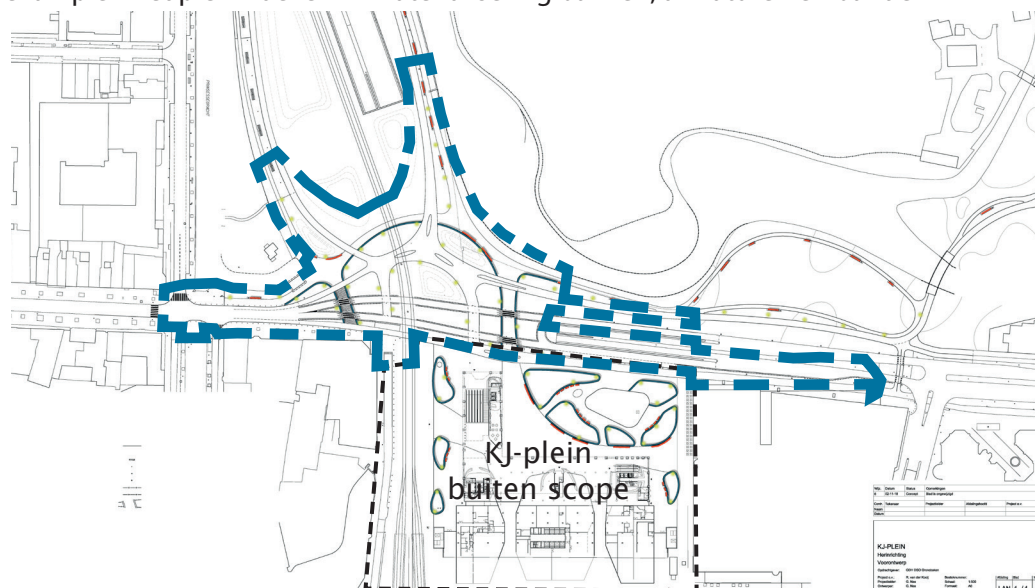
Voetgangersgebied heeft naast doorgaande vooral verblijfsfunctie



Boomsoorten op plein verwant aan bomen Koekamp



Verbinding Koekamp en het plein zoeken in materialisering banken, armaturen en banden



Voorontwerp

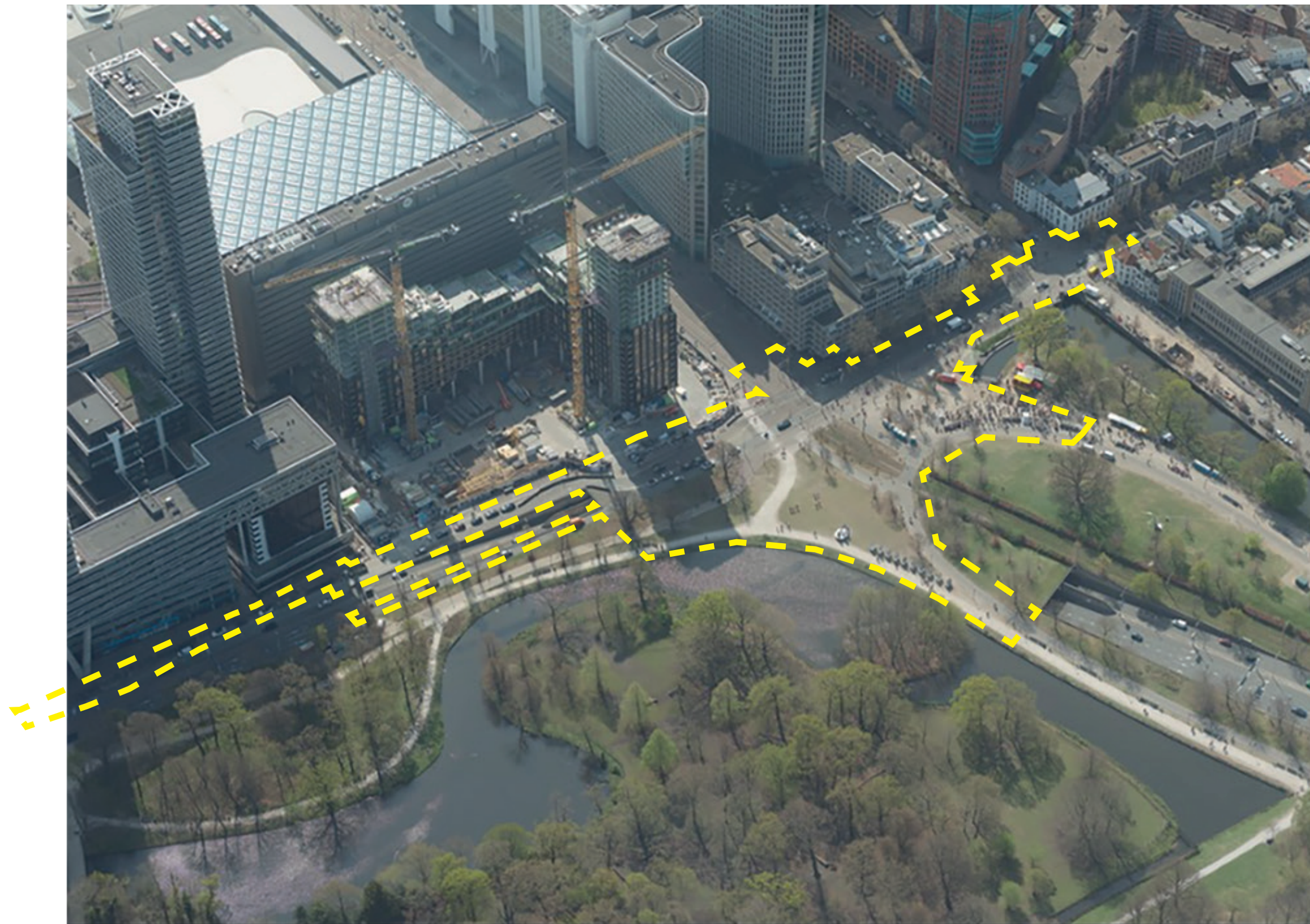


Voorontwerp plattegrond

Vogelvlucht



Vogelvlucht nieuwe situatie



Ontwerptoelichting Bezuidenhoutseweg

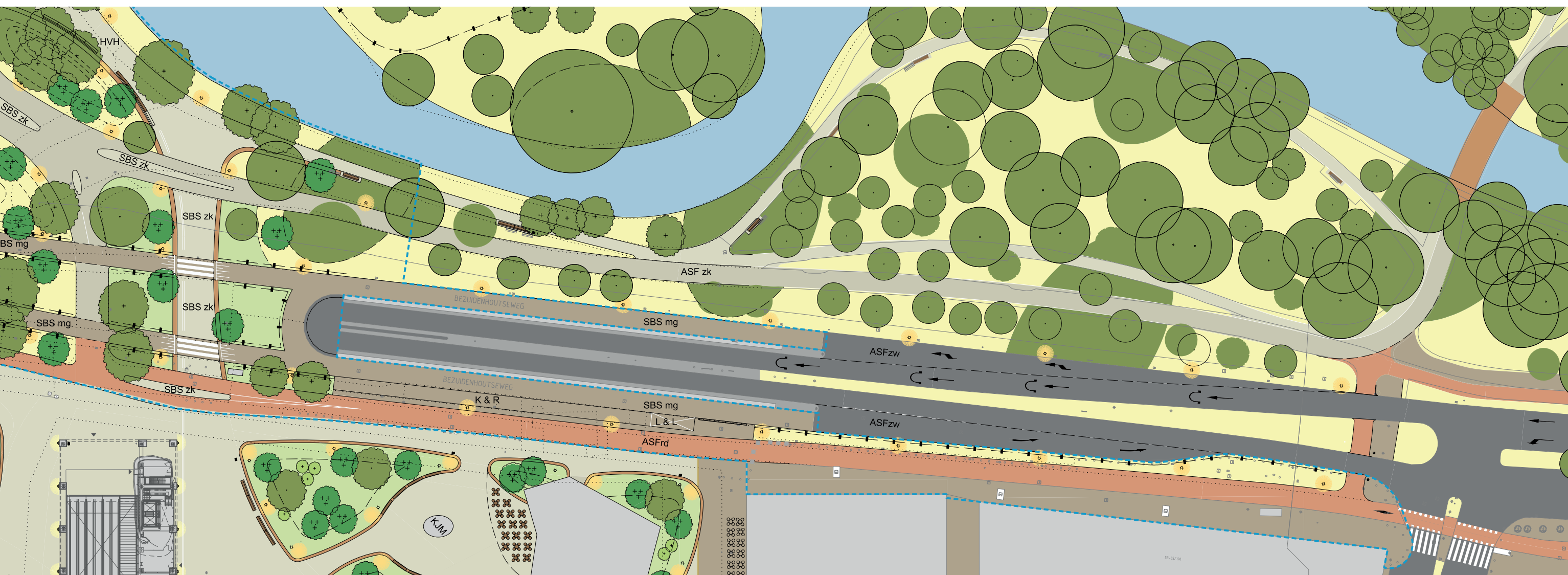
De snelheid op de Bezuidenhoutseweg wordt verlaagd naar 30km/uur vanaf de toerit van de Koningstunnel (tunnel blijft 50 km/u). De rijloper wordt versmald en licht uitgebogen richting Koekamp en uitgevoerd in mangaanklinkers tot over de brug over de Prinsessengracht en kruising Herengracht met Prinsessengracht/Zwarteweg. Met een vergroening van de middenberm wordt de Koekamp ruimtelijk doorgetrokken tot over de Bezuidenhoutseweg. Een Kiss&Ride strook met 10 pp en 1 Laad&Los-plek ligt ter hoogte van de toerit Koningstunnel aan de pleinzijde. De Rijnstraat is voor gemotoriseerd verkeer vanaf de Bezuidenhoutseweg alleen vanuit de centrumrichting toegankelijk.

Voetgangers
Vanaf de stationzijde zijn er twee voetgangersoversteken richting Koekamp. Als visuele verbinding tussen plein en park worden de voetgangersoversteken omlijst door de zelfde natuursteen banden die ook om de groene heuveltjes op het plein zullen gebruikt worden. De voetgangersoversteek bij het Koningin Julianaplein is in de hoeveelheid gebruikers de belangrijkste richting Koekamp. Om de relatie tussen plein en park te versterken is in deze oversteek hetzelfde mengsel bestrating van het plein (gebakken klinkers zand kleur) doorgezet tot aan de overzijde. De voetgangersoversteek bij de Pax-haven is nieuw en sluit aan bij de loopstromen die nu in de praktijk als plaats vinden. Deze oversteek krijgt een regenboogzebra als route naar het in de Koekamp gelegen Homomonument.

De voetpaden worden in het park in halfverharding uitgevoerd om de informele parksfeer te benadrukken en aan te sluiten op de eerder gekozen materialisering. Voordeel van de halfverharding is dat het de wortels van bestaande (oude) bomen niet aantast.

Fiets
De fietspaden in de Koekamp vormen een belangrijke schakel in het netwerk van langzaamverkeersroutes tussen de binnenstad en de wijken in Haagse Hout. De omgeving rond de kruising Rijnstraat en Bezuidenhoutseweg behoort tot de drukste fietsknooppunten van de stad en zal naar verwachting in de toekomst nog intensiever worden gebruikt. Er komen meerdere sterfiets- en hoofdfietsroutes samen en ook bevind zich hier toegang tot de grote fietsenstalling onder het Koningin Julianaplein. Waar deze routes in de Koekamp bij elkaar komen is de fietsruimte vergroot en worden de verschillende fietsbewegingen visueel door middel van klinkereilanden a niveau begeleidt.



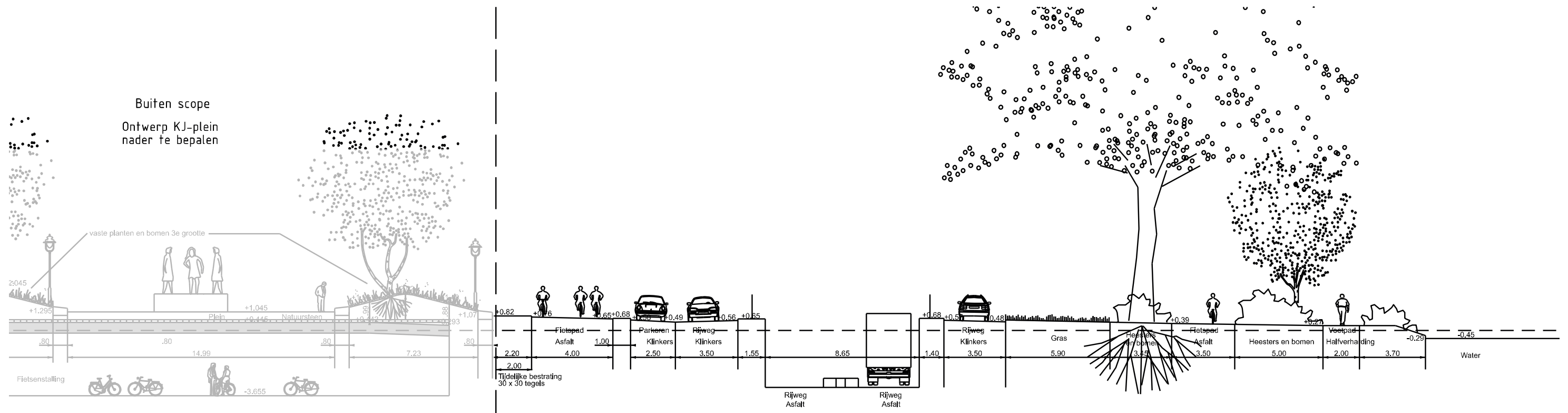


Door de middenberm over een lang deel breed te houden ontstaan ruime oversteken over de Bezuidenhoutseweg

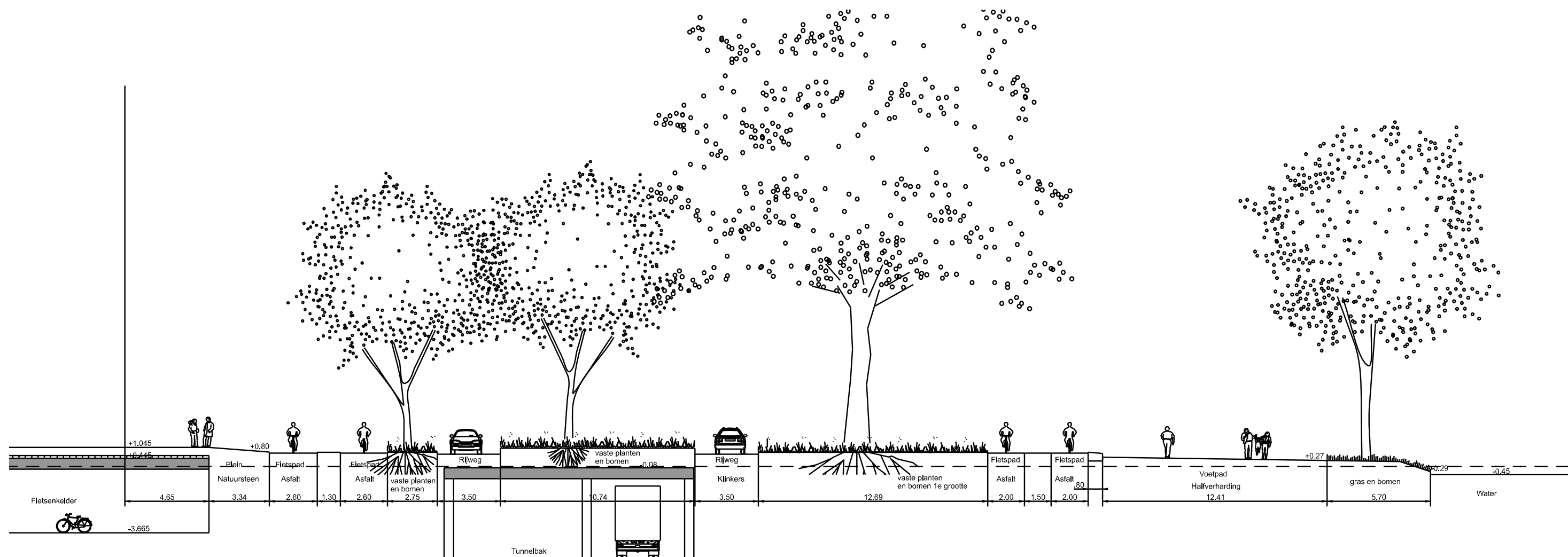


Een subtiel vormgegeven plantsoenhek om autoverkeer uit de groene berm langs Bezuidenhoutseweg te weren

Profielen Bezuidenhoutseweg



Profiel A



Profiel B

Ontwerptoelichting Koekamp

Zocher

De ontwerpmiddelen die in de eerste fase (al uitgevoerd Koekamp) zijn toegepast zullen ook voor toekomstige faseringen worden gebruikt om uiteindelijk de huidige losse delen van de Koekamp en het Koningspark tot één stadspark te smeden. Zocher is de inspiratie voor de vormgeving van de paden in de Koekamp; meanderend door het gebied, zodat je telkens een ander perspectief hebt. Gazons, boomgroepen, heestermassieven en lichte glooiingen bepalen het landschappelijke beeld. De slingerende paden in combinatie met de strategisch geplaatste bloeiende heestervakken zorgen voor telkens een ander perspectief. Ook de huidige en nieuwe glooiingen versterken de parksfeer in dit deel van de Koekamp. Bankjes langs de route verhogen de verblijfskwaliteit en geven zicht op interessante uitzichtspunten. Aan de overkant van de vijver is altijd het herteneiland te zien met een afwisselende oever met bomen, heesters of gras. In de verte is soms een glimp van de herten te zien. Rond de twee belangrijkste voetgangersknooppunten in de Koekamp is de verharding verbreed tot een verblijfsplek. Lange banken accentueren deze plekken. De ene plek biedt uitzicht op de vijverpartij richting de hertenkamp, de andere plek is gesitueerd bij de Pax-haven en heeft uitzicht op de Haagse skyline.

Materialisering en meubilair

In het park bestaat het meubilair vooral uit banken, afvalbakken en verlichtingsarmaturen. De verlichting is een armatuur die een elegante vorm en moderne techniek bevat: de Albany op paaltop. Voor de beheerbaarheid van dit gebied is gekozen om de Haagse standaard Van Alff-bank en vuilnisbak te gebruiken. De bank heeft een klassieke, tijdloze uitstraling die niet misstaat bij de parkstijl van Zocher. Verlichting, bank en afvalbak zijn in dezelfde klassieke donkergroene kleur gecoat.



Referentie van een 'matje' met banken, afvalbak en verlichting in de zelfde kleur (Oosterpark).



Komend vanaf de Koekamp leiden natuursteen band, bestrating en sierbeplanting het plein in



Lopend richting de Koekamp trekt de centrale vijverpartij de aandacht

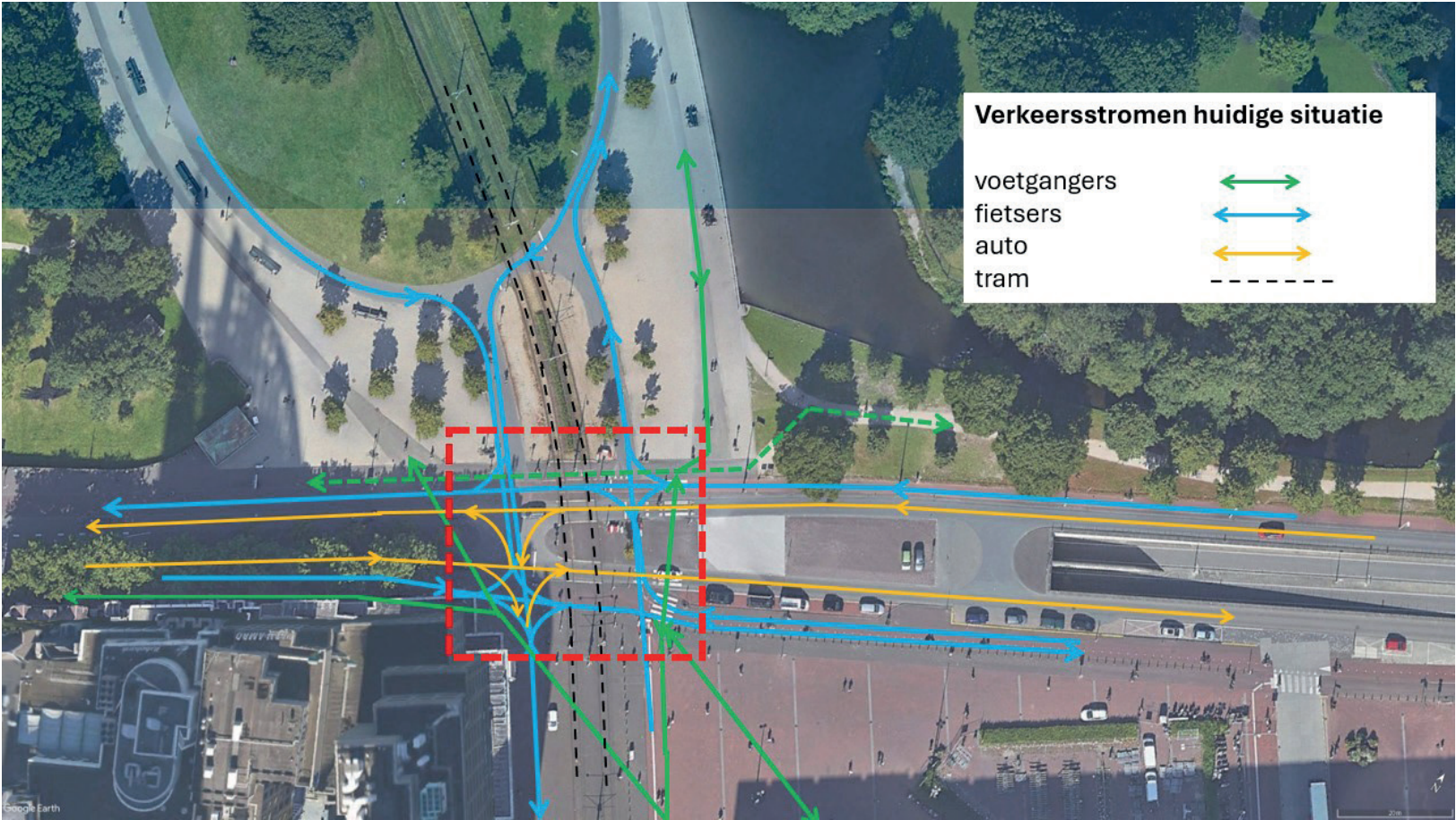


In de Koekamp is de route langs de waterpartij herkenbaar door de heestervakken die variatie brengen in de encenering en een verrijking van het beplantingsbeeld, passend bij de ontwerpstyl van Zocher

Mobiliteit

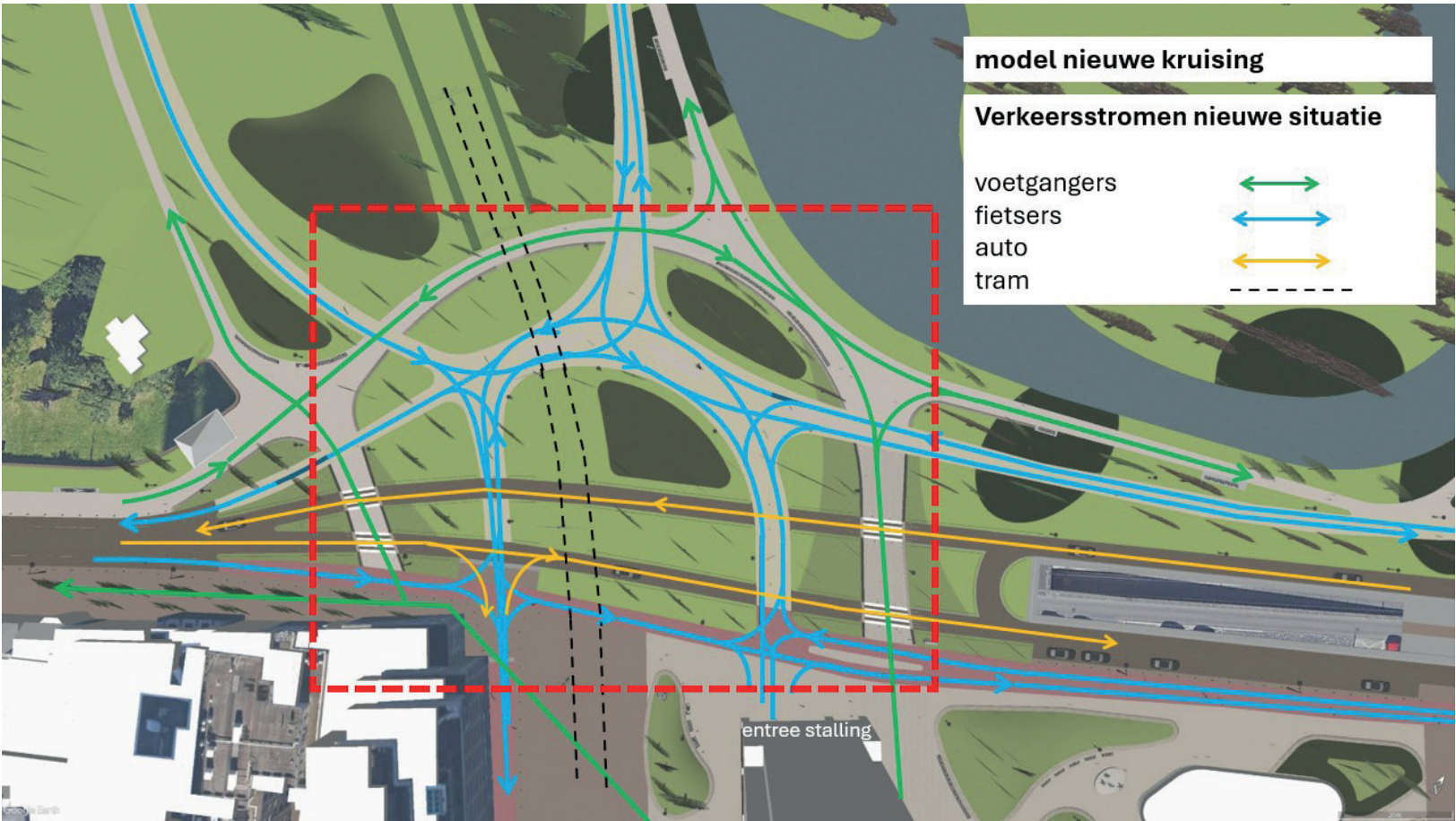
Huidige knelpunten

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 combinatie van grote aantallen fietsers die elkaar op verschillende locaties geconcentreerd rondom kruising van de rijbaan voor het autoverkeer met de tramsporen kruisen. Er is voor overstekende fietsers weinig opstelruimte om te wachten zonder andere fietsers of voetgangers te blokkeren. Voor voetgangers ontbreekt er een veilige oversteek over de Bezuidenhoutseweg richting de nieuwe passantenhaven en Korte Voorhout en de oversteek van het KJ-plein en naar Koekamp/Malieveld ligt met de toekomstige nieuwbouw niet meer de juiste plek. 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 X en Y is dit verschil tussen huidige en toekomstige situatie weergegeven. Bij het ontwerp van de fietsenstalling en bovenbouw is deels al geanticipeerd op het verplaatsen van de drukke fiets- en voetgangersstromen zodat dit op elkaar aansluit.



Ontwerptoelichting kruising

Verkeersontwerp

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. 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 één plek geconcentreerd.

In onderstaande opsomming zijn de belangrijkste ontwerpkeuzes uit het ontwerp opgenomen:

1. Door de rijbanen van de Bezuidenhoutseweg wat te verschuiven is er meer opstelruimte tussen fietspad en rijbaan aan de zijde waar de Rijnstraat aansluit.
2. De Bezuidenhoutseweg wordt vanaf de ingang van de Koningstunnel 30 km (nu nog 50 km per uur) met klinkerbestrating, dit vermindert het ongeval risico en kans op letsel.
3. Aan de parkzijde van de kruising komt een groot verkeersplein voor fietsers dat de verschillende fietsroutes met elkaar verbindt, doordat dit met groenvakken wordt afgeschermd van de voetgangersroutes komen voetgangers en fietsers elkaar alleen op een beperkt aantal plekken tegen.
4. Vanaf het nieuwe verkeersplein fietst men via de 6 meter brede oversteek eenvoudig naar de fietsenstalling en vice versa.
5. De fietsoversteek bij de Rijnstraat wordt alleen nog maar geschikt voor fietsers. Om zo de schoolkinderen niet meer te hoeven mengen met afslaand autoverkeer.
6. Er komen op twee locaties zebra's (voorheen was dit één) over de Bezuidenhoutseweg, deze komen op afstand van de fietsoversteken en sluiten aan op de looproutes.
7. Er komt een nieuw voetpad dat de binnenstad via het nieuwe haventje verbindt met de Koekamp en Malieveld.
8. Fietspaden in het gebied zijn extra breed vormgegeven om de duizenden fietsers plek te geven.
9. De Trambaan blijft verhard op de kruising voor Nood en Hulpdiensten en voor de calamiteiten route voor busverkeer van en naar het station.
10. Door het toepassen van middeneilanden in de fietspaden wordt het oversteken van de drukke tweerichtingsfietspaden voor voetgangers eenvoudiger.



Bomen

Het behouden van zo veel mogelijk bomen is een belangrijk uitgangspunt. Als het niet mogelijk is om bomen te behouden heeft het de voorkeur om de bomen te verplanten. Bij nieuwe aanplant is het doel het sortiment te verrijken wat de biodiversiteit in het gebied ten goede komt. Daarnaast moet het sortiment passen bij Zochers ruimtelijke opzet en bij een kleurrijk Stadspark.

De bestaande bomen die op dit moment moeten wijken zijn visueel beoordeeld op conditie en vitaliteit. Op basis van deze beoordeling in combinatie met de boomsoort laat het toe dat de bomen in aanmerking komen voor verplanten. Omgevingsfactoren en ondergrondse factoren als kabels en leidingen moeten nog in beeld gebracht worden om definitief te bepalen of het verplanten van de bomen mogelijk is. De bomen die voor verplanten in aanmerking komen moeten binnen de projectgrenzen weer een plek krijgen. In de DO-fase worden de omgevings- en ondergrondse factoren voor de groeiplaats van de te verplanten en nieuwe bomen nader onderzocht.

De boombalans van het voorontwerp is positief met een plus van 38 bomen.

	te verplanten/rooien	23 st
	nieuwe boom 3e grootte	16 st
	nieuwe boom 2e grootte	26 st
	nieuwe boom 1e grootte	19 st
	bestaande boom	



Verlichting

In de Koekamp is gekozen voor een enigszins romantische parkverlichting die historisch aandoet. Deze paaltoparmatuur zal ook doorgezet worden bij de Bezuidenhoutseweg (dit VO) en in de toekomst in de groenvakken op het Koningin Julianaplein. Zo ontstaat een ruimtelijke samenhang tussen het groen in beide gebieden.



Albany als paaltop voor in Koekamp-park, Bezuidenhoutseweg en KJ-plein.

Duurzaamheid, Milieuonderzoeken & Smart City

Duurzaamheid

De aanwezigheid van de groenvakken op het Koningin Julianaplein en het omzetten van (half)verharding (grind) naar groen in de Koekamp gaat hittestress tegen.

In de uitwerking van het VO is ervoor gekozen meer diversiteit toe te passen in beplanting en bomen. Doel is hierbij om meer bloeiende en besdragende beplanting toe te passen. Dit komt ten goede aan de biodiversiteit in het gebied en zal meer insecten en vogels kansen bieden.

Het implementeren van kwalitatief betere wandel- en fietsverbindingen om te komen tot een duurzame, leefbare stad voor de toekomst.

In het ontwerp is dit tot zijn recht gekomen door onder andere de voet-/fietsverbindingen via de gerealiseerde overkluizing te verbeteren en door de fietser op het kruispunt Bezuidenhoutseweg/Rijnstraat een meer preferente positie te geven.

In lijn met bestaand beleid zullen de duurzame mogelijkheden op gebied van openbare verlichting verder in het DO worden uitgewerkt.

Bodemkwaliteit

Om inzicht te verkrijgen in de bodemkwaliteit (grond en grondwater) en in de kwaliteit van vrijkomende verhardingsmaterialen (asfalt en funderingslagen) zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd. Gestart is met de uitvoer van een historisch onderzoek conform de NEN 5725. Aansluitend heeft een verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740 en een verkennend asbestonderzoek conform NEN 5707 plaatsgevonden. Uit deze onderzoeken is gebleken dat op één gedeelte van de locatie in grond sprake is van matig tot sterke verhogingen aan lood en koper. Verder zijn in grond en grondwater op de onderzoekslocatie maximaal lichte verhogingen aangetoond en is geen asbest aangetroffen. Uit het nader bodemonderzoek is gebleken dat in de grond sprake is van een bodemverontreiniging met koper.

Bij graafwerkzaamheden in deze sterk verontreinigde grond is de onder de Omgevingswet opgenomen milieubelastende activiteit “graven in de bodem met een kwaliteit boven de interventiewaarde” van toepassing.

Hiertoe dient minimaal vier weken van voorafgaand aan de start van de werkzaamheden een melding te worden gedaan in het Omgevingsloket.

Voor het vaststellen van de kwaliteit van vrijkomend asfalt en onderliggend fundatiemateriaal is conform de CROW 210 onderzoek uitgevoerd. De resultaten zijn opgenomen in het rapport Asfalt- en fundatieonderzoek, Herinrichting KJ-Plein en kruising Rijnstraat-Bezuidenhoutseweg te Den Haag, opgesteld door Ingenieursbureau Land, kenmerk 77285.18. Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat vrijkomend asfalt geschikt is voor warm hergebruik en dat (op indicatieve) basis is vastgesteld dat vrijkomend fundatiemateriaal geschikt is voor hergebruik als niet-vormgegeven bouwstof.

Smart City

Smart Grid voorzieningen zullen worden toegepast in het VO, zodat technologische toepassingen in een later stadium mogelijk gemaakt worden. Hierbij kan gekozen worden voor het uitrollen van energie- en datanetwerken. Daarvoor is inzicht in de technologische behoefte in het gebied noodzakelijk. Dit is nog niet bekend dus is gekozen voor het neerleggen van voorzieningen in de vorm van mantelbuizen, zodat aanvullende energie- en datanetwerken later gelegd kunnen worden zonder schade aan het maaiveld.

Bij de voetgangersoversteek Koningin Julianaplein-Koekamp is een grote reclamezuil gesitueerd. Deze locatie bij dit publieksconcentratiegebied geeft de gemeente een mogelijkheid om te communiceren met haar inwoners en bezoekers. Deze zuil kan door de gemeente voor ca. 30% van de tijd worden aangewend om berichten te tonen aan passanten. De plaatsing in de route naar het Malieveld geeft de mogelijkheid met berichten tijdens evenementen de voetgangersstromen te managen. Daarnaast staat de zuil langs de route naar het museumkwartier wat culturele informatiemogelijkheden biedt.

Colofon

Dit is een uitgave van
Gemeente Den Haag

Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Afdeling Stedenbouw en Planologie

juni 2025