



Den Haag

B.A. Revis

Wethouder van Binnenstad, Stadsontwikkeling,
Kerngebieden en Buitenruimte

040

Retouradres: Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

Aan de voorzitter van de commissie Ruimte

Datum

16 januari 2018

Onderwerp

Voorontwerp Stadsentree Koekamp

Ons kenmerk

DSO/2018.11

RIS298877

Contactpersoon

André Dessens

Dienst

Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Afdeling

Projectmanagement Den Haag

Telefoonnummer

14070

E-mailadres

Iris.vaneden@denhaag.nl

Geachte voorzitter,

Op 13 december 2017 heeft uw commissie het Voorontwerp Stadsentree A12/Malieveld en Stadsentree Koekamp (RIS297716) besproken. Naar aanleiding van deze commissiebehandeling heb ik een aantal toezeggingen gedaan met betrekking tot het VO Koekamp. Waar mogelijk zijn deze toezeggingen verwerkt in het bijgevoegd gewijzigd raadsvoorstel. Waar dit (nog) niet mogelijk is worden deze toezeggingen meegenomen in de uitwerking van het Definitief Ontwerp. Het Definitief Ontwerp zal t.z.t. aan uw commissie worden gestuurd.

Onderstaand wordt per toezegging uitleg gegeven over de wijze van afdoening. Daarnaast zijn tijdens de commissievergadering vragen gesteld over het behoud van bomen en de Acte van Redemptie. Hieronder ga ik hier op in. In dit kader wil ik ook verwijzen naar de Beantwoording van de schriftelijke vragen (SV2018.5) hierover.

Acte van Redemptie - De Koekamp

In huidige bestemmingsplan staat:

“Op 16 april 1576 ondertekenden Willem van Oranje en de Staten van Holland de Acte van Redemptie. In deze Acte werd bepaald dat het Bos nooit mocht worden verkocht of omgehakt. Ten koste van een flink bedrag verkreeg de bevolking van Den Haag, ten dezen vertegenwoordigd door de vroedschap, de zekerheid dat het Haagse Bos behouden zou blijven.

(...) De Acte van Redemptie is tot op heden, zoals ook in het hierna is beschreven, een belangrijke basis voor de bescherming van het bos gebleken.

De huidige driedeling van het gebied in de Koekamp, Het Malieveld en het Haagse Bos is reeds in de historie ontstaan.

(.....)

Door de tijden heen heeft de Koekamp de functie van hertenkamp kunnen behouden. In 1830 is het als onderdeel van Haagse Bos getransformeerd tot een landschapspark in Engelse stijl, compleet met

kronkelende vijverpartij naar ontwerp van Ary van der Spuy in het kader van diens herinrichtingsplan voor het gehele bos.

De toen ontstane situatie is, behoudens de aanleg van de Utrechtse Baan, sindsdien niet meer noemenswaardig veranderd.”

Aanvullend onderzoek in de beginfase van het project door stichting Inarcadië heeft een uitgebreide verhandeling opgeleverd over opdrachtgevers en financiers van de aanleg. Uiteindelijk is de aanleg op basis van ontwerp J.D. Zocher in 1837 gestart. L.P. Zocher was in deze periode “rijksadviseur voor het Haagsche Bos”.

De Acte van Redemptie is, zoals hierboven omschreven, opgesteld ter bescherming van het Haagse Bos als groengebied. Tevens wordt in de Acte bepaald dat de overheid verantwoordelijk is voor het beheer van het gebied. Er wordt in de Acte niet gesproken over een verbod op de kap van bomen voor onderhoud of aanleg van paden.

In bovenstaand citaat en aanvullend onderzoek is te lezen dat de Koekamp reeds in 1830 is omgevormd tot een landschapspark. Met de voorliggende ontwerpen wil het college deze waarden juist benadrukken en versterken.

De voorliggende ontwerpen versterken de eigenschappen van de Koekamp als groen park en verzekert daarmee de groene functie in de toekomst. Deze Voorlopige Ontwerpen zijn tevens een goede aanleiding om afspraken te maken met eigenaar Staatsbosbeheer over een kwalitatief beter beheer van dit gebied.

Het gebied wordt nu door de Utrechtsebaan doorsneden. Door deze Voorlopige Ontwerpen wil het College juist de verbinding tussen de Koekamp en het Haagse Bos kwalitatief verbeteren, zoals ook beschreven in de Leidraad Stadsentree Den Haag CS (RIS296855).

Fietspad

Huidige situatie

In de huidige situatie fietst men richting binnenstad op een smal fietspad direct langs de Bezuidenhoutseweg. Dit biedt weinig comfort (smal, druk en uitlaatgassen) en fietsers hebben geen mogelijkheid het park te ervaren. Fietsers komend uit de binnenstad die richting het Haagse Bos of de Boslaan naar het Benoordenhout willen, moeten nu aan de andere kant van de Bezuidenhoutseweg (de stationszijde) fietsen via de kruising met de Prins Clauslaan. Fietsers moeten twee maal met verkeerslichten oversteken om op de Boslaan uit te komen. Deze route is voor fietsers niet comfortabel.

Gelet op de al gaande ontwikkelingen in het gebied zal deze situatie veranderen. Dit fietspad wordt daarbij ook drukker in verband met de komst van de fietsenstalling onder het Koningin Julianaplein. De verkeersdruk en wachttijd op de kruisingen in het gebied neemt toe en het comfort voor de fietser nog verder af. De nieuwe route door de Koekamp verbetert de route voor fietsers tussen de binnenstad en het station Den Haag Centraal enerzijds en het Benoordenhout en het Haagse Bos anderzijds.

Tweerichtings fietspad

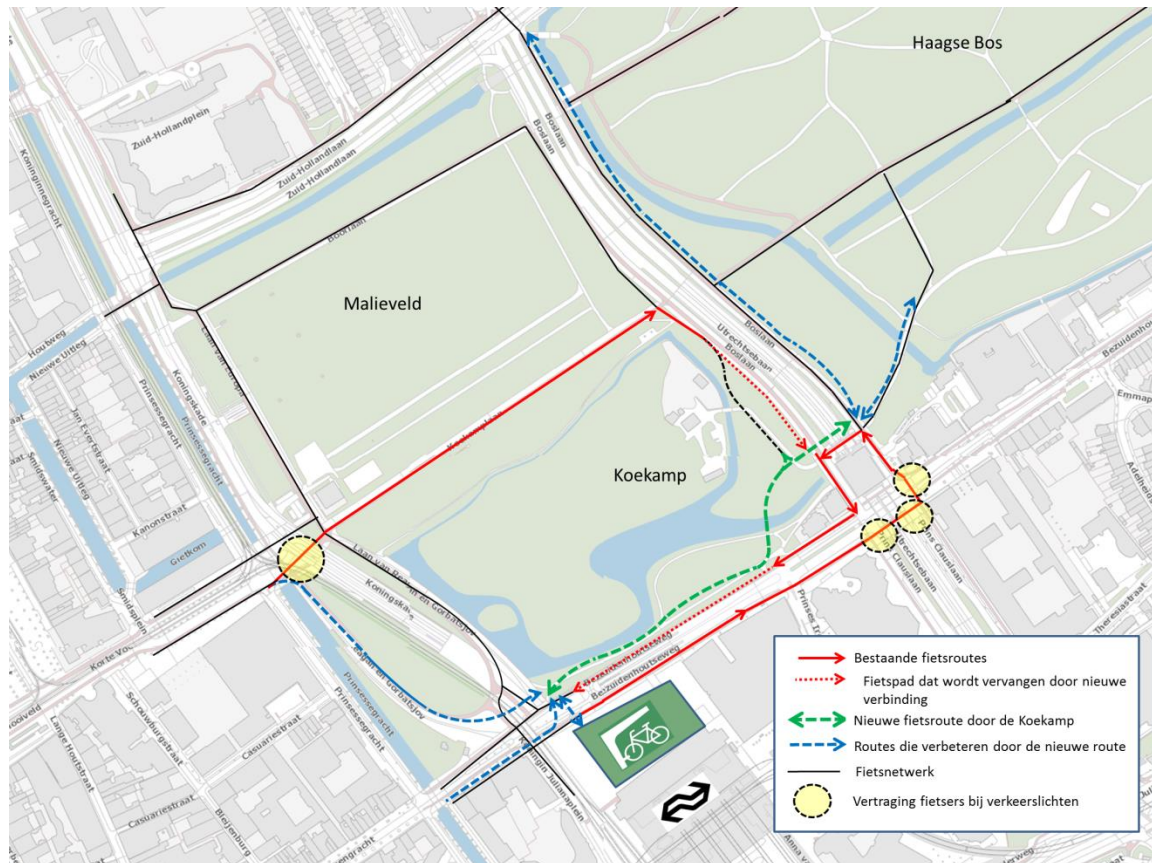
In de plannen voor de Stadsentree Koekamp en Stadsentree A12/Malieveld is een nieuwe fietsverbinding opgenomen. Deze verbinding maakt het mogelijk om in twee richtingen te fietsen tussen het Koningin Julianaplein en het Haagse Bos. Onderdeel van deze nieuwe fietsverbinding is een nieuwe oversteek op de overkluizing over de Utrechtsebaan en via de Koekamp (zie figuur 1). Dit

tweerichtings fietspad is een belangrijk onderdeel van het ontwerp. Het maakt een comfortabele route mogelijk naar:

- het Haagse Bos,
- het Nationaal park Hollandse Duinen,
- het Benoordenhout,
- het stadscentrum
- het nieuw aan te leggen informatiepunt van Staatsbosbeheer,

Tevens is dit nieuwe fietspad mede de aanleiding om een overkluizing te maken over de A12 en zo een groene verbinding te creëren tussen de Koekamp en het Haagse Bos.

Verder zal deze fietsverbinding het drukke fietspad aan de Stationszijde van de Bezuidenhoutseweg ontlasten wat de veiligheid van fietsers ten goede komt. Het nieuwe tweerichtingsfietspad en de voorgestelde aanpassing van de waterzijde in de hoek van het park nabij de kruising Rijnstraat-Bezuidenhoutseweg biedt meer ruimte aan de herinrichting van het fietspad. Hierdoor kunnen de vele fietsers de spits veiliger en sneller hun wegvolgen.



Figuur1. Overzicht bestaande fietsverbindingen en nieuwe verbinding door het park.

Toegevingen aan de commissie

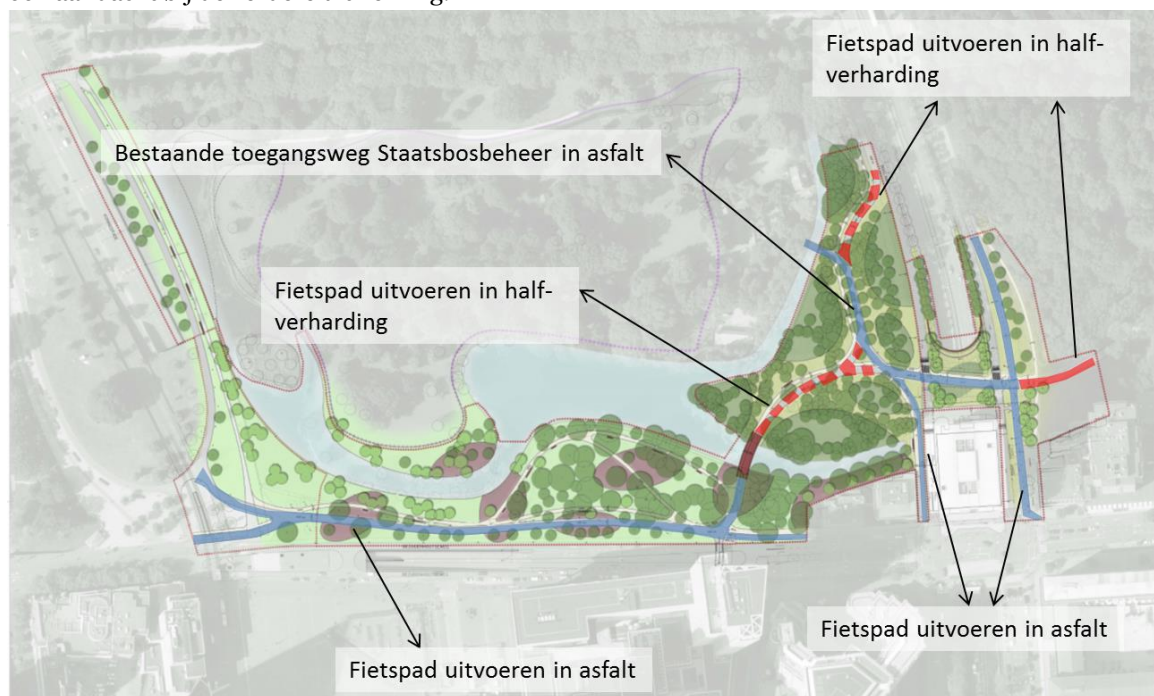
Fietspad

Materialisering

Gedurende de behandeling in de commissie is er gesproken over de materialisering van de fietspaden in de Koekamp. De vraag ging over de kleur van het asfalt. Ik heb aangegeven hier open te staan voor een andere kleur dan zwart.

Ook is er gesproken over de aanleg van nieuwe verharde fietspaden en de mogelijke negatieve effecten op de boomwortelpakketten. In de verdere uitwerking van het ontwerp worden de delen van het fietspad die nieuw aangelegd worden daarom in halfverharding uitgevoerd. De delen van het fietspad die nu ook verhard zijn (en reeds onderdeel uitmaken van een fietsnetwerk) blijven in asfalt uitgevoerd. Hiermee wordt de uitstraling van de paden passender voor het gebied en sluit dit beter aan op de paden die reeds in het Haagse Bos liggen.

Het vervangen van het asfalt door halfverharding levert minder fietscomfort op. Echter is dit pakket minder belastend voor de reeds aanwezig natuur (boomwortels) en heeft het materiaal een natuurlijkere uitstraling. In dit licht moet bij de uitwerking voor beide materialen goed gekeken worden naar de kleurstelling. De toegang tot de beheereenheid van Staatsbosbeheer (het erf) vraagt ook aandacht bij de verdere uitwerking.



Figuur 2. Materialisering fietspaden

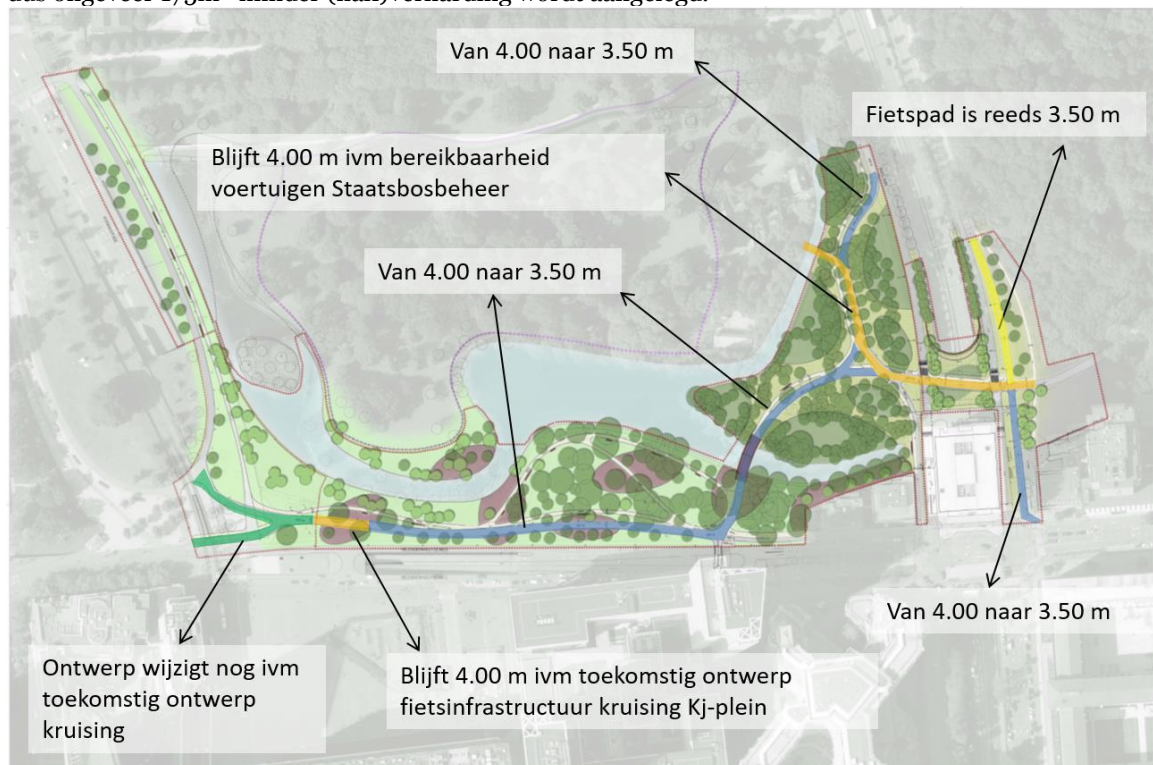
Versmallen fietspad

De minimale breedte voor een tweerichtingsfietspad zoals opgenomen in het Meerjarenprogramma Fiets 2011-2014 (RIS181944) is 3,5 m. In het Handboek Openbare Ruimte wordt een maat aangegeven van 4,0 m voor een interlokaal tweerichtingenfietspad. Om aan uw vragen tegemoet te komen en stel ik voor af te wijken van deze richtlijn en het fietspad te versmallen van 4,0 m naar 3,5 m.

Op onderstaande kaart is aangegeven om welke plekken dat gaat. Op een aantal plekken is dit niet mogelijk, namelijk bij de bestaande toegangsweg bij Staatsbosbeheer (Onderhoudsvoertuigen en dienstauto's van Staatsbosbeheer en een enkele leverancier) en nabij de kruising Rijnstraat-

Bezuidenhoutseweg (daar worden de fietspaden breder vanwege grotere drukte van fietsers, bochtstralen en mogelijke eilanden voor overstekende voetgangers). Evenwijdig aan de Bezuidenhoutseweg, waar het fietspad op de plek komt waar in de huidige situatie het voetpad loopt, zal het fietspad wel van 4.0 m naar 3.5 m gaan.

Dit betekent dat een lengte van ongeveer 350 m fietspad, 3.5 m. in plaats van 4.0 m. breed wordt en er dus ongeveer 175m² minder (half)verharding wordt aangelegd.



Figuur 3. De fietspaden worden volgens bovenstaand voorstel in het DO versmald tot 3,50m

De watergang

Door de watergang te verleggen, kunnen we invulling geven aan drie ambities uit de Leidraad Stadsentree Den Haag CS(RIS296855);

1. Natuurlijk verbinden van Koekamp en Koningin Julianaplein en de waarde van deze groene entree beleefbaar te maken;
2. Versterken van de beleving van het Stadspark rond het Herteneiland;
3. De fietspaden toekomstbestendig en veilig inrichten met het oog op het toenemende fietsgebruik in het gebied/toekomstige grote fietsenstalling op het Koning Julianaplein en tevens het erf van Staatsbosbeheer beter bereikbaar te maken.

In de commissiebehandeling stond het verleggen van de watergang ter discussie. Het huidige fietspad kan alleen tweerichtingverkeer worden door het te verbreden. Zonder het verleggen van de waterkant is er onvoldoende ruimte om een tweerichtingsfietspad en voetpad door het groen aan te leggen. Het niet verleggen van de watergang levert daarmee de volgende problemen op:

- Behoud je het huidige fietspad en verbreed je het, dan fietsen de fietsers aan de rijwegzijde in tegengestelde richting van de auto's. Vanuit veiligheidsoverweging is dan een minimale afstand tot de rijweg nodig. Daarnaast zijn er oversteken en lichtmasten nodig in de zone

tussen rijweg en fietspad. De gewenste breedte van deze veiligheidszone is 1.5m. Dit is niet mogelijk zonder alle bomen naast het huidige fietspad te kappen.

- Wanneer het fietspad op de huidige plek verbreed wordt en de huidige, niet wenselijke, afstand van 0.6 m aangehouden wordt als afstand tot de Bezuidenhoutseweg gaat dit ten koste van ongeveer 15 bomen die naast het fietspad liggen (zie rode stippen figuur 4).
- Naast de te kappen bomen blijft de plek waar voetgangers vanaf Koningin Julianaplein over de Bezuidenhoutseweg oversteken naar Koekamp/Laan van Reagan en Gorbatsjov erg krap, nog krappere dan nu. De gewenste kwaliteit van een ruime groene entree (zoals beschreven in de Leidraad Stadsentree Den Haag CS) is dan niet haalbaar en wordt dan slechter. Het 'ganzenhoekje' blijft het rommelige hoekje en de ruimte voor fietsers en voetgangers wordt nog nijpender.



Figuur 4. SCHETS Rode stippen geven de te kappen bomen aan bij verbreding van het huidige fietspad en behouden van de watergang.

Voorstel voor optimalisatie

Het is mogelijk een optimalisatie door te voeren bij het verleggen van de waterkant. In deze optie is het mogelijk om de 3 waardevolle bomen te sparen. Daarnaast worden er 2 bomen van lagere natuurwaarden gespaard. De bomen die direct aan de waterkant op het herteneiland staan worden hiermee niet bespaard. Hieronder vallen ook tot boom uitgegroeide struiken, recent geplante (en eenvoudig te verplanten) bomen en bomen die in verband met slechte conditie ook in de huidige situatie een beperkte levensverwachting hebben. Het totaal aantal te kappen bomen wordt echter wel teruggebracht met 6 (1 boom is reeds geveld wegens slechte conditie) bomen tot 13.

Het fiets- en voetpad wordt hiermee verlegd zoals in het Voorlopige Ontwerp is voorgesteld. Hierdoor creëren we toch een hoogwaardige groene stadsentree. Ook ontstaat er meer ruimte om het fietspad aan te sluiten op het nieuwe ontwerp van de kruising bij het Koningin Julianaplein wat de verkeersveiligheid ten goede komt (er passeren nu 5000 fietsers per spits deze kruising). En de fietsroute wordt veel aangenamer.



Figuur 5. SCHETS Bomen aangegeven als groene stip blijven behouden. De boom als gele stip weergegevens is al geveld vanwege de slechte conditie.

De verlegging van de waterkant van het Herteneiland zal tijdens het DO aangepast worden volgens het alternatief, zoals geschetst in figuur 5.

Diervriendelijke toegangen

Door het vervangen van de versleten oevers ontstaat een harde oeverrand, dit is voor ecologie suboptimaal. Conform het Handboek Openbare Ruimte wordt in de Koekamp bij de vervanging van beschoeiing bij nieuw te plaatsen constructies z.g.n. fauna-uitstapplaatsen aangelegd. (zie Handboek Openbare Ruimte tek.nr. 06-0812 Fauna uitstapplaats)

Duurzaamheidsparagraaf

In het nieuwe raadsvoorstel dat tegelijk met deze brief wordt aangeboden is ook de duurzaamheidsparagraaf opgenomen.

Maatregelen kruising Rijnstraat-Bezuidenhoutseweg

Voor de kruising Rijnstraat-Bezuidenhoutseweg worden tijdens de verbouwing van het Koningin Julianaplein al maatregelen genomen om de fietspaden comfortabel aan te laten sluiten op de huidige situatie van het kruispunt. Er wordt op dit moment gewerkt aan een nieuw ontwerp van de kruising waar de focus ligt op het verwerken van het grote aantal fietsers en voetgangers rondom de kruising en het Koningin Julianaplein. Ook de verbinding van het plein met de Koekamp krijgt hierin aandacht. Het voorlopig ontwerp van de kruising wordt medio 2018 aangeboden aan de Raad. Dit is een apart besluitvormingstraject.

Prijsvraag

Er komt een prijsvraag voor de naam van de brug, hierover wordt u gelijktijdig met de uitwerking van het definitief ontwerp geïnformeerd.

Boslaan

Het fietspad aan de Noordzijde van de Boslaan ligt in het VO niet meer direct langs de Boslaan. Dit heeft een aantal voordelen. Verkeerskundig gezien heeft het verleggen en uitbuigen van het fietspad als voordeel dat de inrit naar het appartementengebouw (tegenover de VNO-NCW-toren) veiliger wordt doordat autoverkeer kan wachten tussen rijbaan en fietspad. De verlegging heeft ook als voordeel dat fietsers die de Boslaan willen kruisen de ruimte krijgen om zich op te stellen tussen fietspad en rijbaan alsmede dat het zicht verbetert bij het links afslaan vanaf de Boslaan richting Koekamp. Landschappelijk gezien is het fraaiër het fietspad meer door het groen te laten lopen in plaats van straks langs de Boslaan. Het fietspad kan weliswaar nu niet over de gehele lengte worden verplaatst, maar biedt over de lengte en locatie waar het wel gebeurt genoeg voordelen op om het wel uit te voeren.

Communicatie

Bij het tot stand komen van dit voorlopig ontwerp is er op verschillende manieren gesproken met omwonenden, belangenpartijen, het Stedelijk Groenoverleg, natuurbeschermingsorganisaties en andere stakeholders. Dit is onder andere gedaan doormiddel van waardevolle workshops en informatieavonden aan de voorkant van het ontwerp proces. Dit wordt in het raadsvoorstel verder toegelicht. De keuze om een groene overkluizing te maken over de A12 is een direct gevolg van de wensen die gedurende dit traject naar boven zijn gekomen.

Tevens is gezamenlijk op locatie bekeken wat de gevolgen zijn van het voorliggende voorlopig ontwerp. De nieuwe paden zijn met palen uitgezet in het gebied om in het veld te kijken wat de ontwerpen behelzen, dit moment is tevens aangegrepen om de meest optimale positie voor de aan te leggen paden te bepalen. De aanleg van het fietspad is met betrokkenen ter plaatste besproken en bekeken als mede de impact die dit heeft op het aanwezig groen. Uiteraard zullen ook in het vervolgtraject de betreffende stakeholders goed geïnformeerd worden over de ontwikkelingen.

Met vriendelijke groet,
Boudewijn Revis