

‘DE KERN BIJZONDER’ NADER BESCHOUWD



Spui ca. 1890, gezien van de Spuibrug richting Kapelsbrug. Foto verzameling Haags Gemeentearchief

Nu Den Haag haar autoprobleem heeft ingewisseld voor een sympathieker fietsprobleem, is de herinrichting van de openbare ruimte weer terug op de agenda. En Boudewijn Revis zou Boudewijn Revis niet zijn als hij zijn plannen om de kern bijzonder te maken niet zou lardereren met toefjes groen.

In de Agenda De Kern Bijzonder wordt afgestapt van het nog geen 15 jaar oude idee om een ‘stadsboulevard’ te maken van de route Zieken-Spui-Hofweg-Buitenhof-Kneuterdijk. Onder Maarten Schmitt als stadsstedenbouwer werden enorme modieus-hippe lantaarns neergezet, een brede bruine bestratingsstrook uitgerold en ter versterking van die strook enkele boompjes geplant. De houdbaarheid daarvan is ver verstreken, nu dit gedeelte van de stad enkel toegankelijk is voor bestemmingsverkeer, voetgangers en fietsers, terwijl de ingrepen eigenlijk allemaal de kwaliteit voor autoverkeer versterkten.

Moeten we blij zijn met wat De Kern Bijzonder nu voor ons in petto heeft? Is het een echte ‘blijvende’ verbetering van de openbare ruimte die is toegesneden op de ervaring van de wandelaar of de fietser? Helaas is dat volgens ons niet het geval, en wel om drie redenen.

1: Sanering van de ondergrondse infrastructuur

De ontwerpers willen stadsbomen om bij te dragen aan een vriendelijke sfeer van de openbare ruimte, die sinds 1904 ten onrechte is gedempt, opgerekt, opgehoogd, kaalgehakt en verbreed ten behoeve van vermeend noodzakelijk autoverkeer. Bomen planten kan echter niet zomaar, omdat in de ondergrond een wirwar aan kabels- en leidingen is aangelegd, die om sanering vraagt.

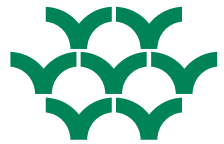


Spui ter hoogte van Spuiplein zonder trottoir aan de stadhuiszijde. Foto Martin Snuverink

2: Verdeling van de straat

De tweede reden waarom De Kern Bijzonder haar ambitie niet eenvoudig zal kunnen realiseren is dat elke verbetering van de openbare ruimte uitsluitend mag plaatsvinden daar waar in de straatprofielen geen trams rijden en in sommige gevallen (Spui en Kneuterdijk) is dat minder dan de helft. Het resultaat laat zich raden: drukke stoepen en straten, ter weerszijden van een sprakeloos lege spoorbaan. Daarbij wordt er nu nog flink gediscussieerd over de vurige wens om terug te keren naar de gewone gescheiden rijbanen en trottoirs.

Dit leidt tot een onevenwichtig stadsbeeld, gevormd doordat sinds de jaren zestig van de vorige eeuw de routes van het tram- en busverkeer niet meer zijn herzien of geëvalueerd. Men lijkt nu in te zien dat dit hoognodig is. Dit is een goede ontwikkeling waarbij zich betere alternatieven aandienen.



3: Verbinding maken tussen het straatbeeld en de ambitie voor het herstel van de Haagse grachten

Het begin januari 2018 gepubliceerde manifest 'Grachten Open in Den Haag' is een duidelijke wake-up call voor de aanstaande gemeenteraadsverkiezingen. De fotomontages hierin tonen een fantastische kans om de hele stad een 'upgrade' te geven, die Den Haag in vele opzichten ten goede zal komen. Laten wij daarom het stadsbestuur oproepen om ernst te maken met het herstel van het stadsgezicht en de gehele openbare ruimte inclusief de grachten. En laten we ons snel herbezinnen of alle trams en bussen elkaar wérkelijk wel moeten kruisen rond de Grote Kerk en

op het kruispunt Spui/Grote Marktstraat. Het huidige beleid over dit kruispunt leidt bij uitstek tot een steeds ingewikkelder knooppunt, dat zonder een integrale aanpak niet aantrekkelijk kan worden ontvlochten.

Het manifest 'Grachten Open in Den Haag' is te vinden op <http://hetoudecentrum.nl/wp-content/uploads/2018/01/Manifest-Grachten-Open-2018.pdf>

Peter Drijver en Emilie Linssen, Werkgroep Levende Historie



Fotoshop-impresie van hoe de Paviljoensgracht eruit zou kunnen zien na opengraven.
Fotograaf Kees Oosterholt en fotoshopper Richelle van Soest