

CONCEPT MAATREGELENPAKKET 2

(versie 13/01/2020)

Inhoud:

- **Maatregelen:**
 - **A. Stimuleren hoofdroute (Telderstracé-) Raamweg-Koningskade (route om Centrum-Noord) (1t/m 1d)**
 - **B. Werende maatregelen Oost [2 t/m 2b]**
 - **C. Werende maatregelen West [3 t/m 5]**
 - **D. Leefklimaat en verkeersveiligheid [6 t/m 8]**
 - **E. Algemene ondersteunende aanbevelingen [9 t/m12]**
- **Conclusies**
- **Overige aanbevelingen**

Steeds is aangegeven of het om een maatregel dan wel een aanbeveling gaat. Een “aanbeveling” betreft een gewenste maatregel die buiten het plangebied valt en die dus niet onder de bevoegdheid van de werkgroep Centrum-Noord valt, of niet voldoet aan een ander kader (bijv. niet binnen vijf jaar te realiseren valt).

A. Stimuleren hoofdroute (Telderstracé-) Raamweg-Koningskade (route om Centrum-Noord)

Maatregel 1. Gelijke passagetijd noord-zuid en zuid-noord op de Raamweg-Koningskade [in samenhang met maatregelen 2 en 2a] (nieuw)

De verkeerslichten worden zodanig afgesteld dat het spits-autoverkeer over Raamweg-Koningskade dat van het Hubertusviaduct naar het Provinciehuis rijdt, er net zo lang over doet als het spits-autoverkeer dat van het Provinciehuis naar het Hubertusviaduct rijdt. Dus gelijke passagetijd voor binnenkomende forensen en de uitgaande forensen. Dit wordt gemonitord.

In de huidige situatie komt het spitsverkeer van de NW-Hoofdroute in een zeer langzaam rijdende file tot het Provinciehuis terecht. Uit het kentekenonderzoek is gebleken dat veel autoverkeer naar de Utrechtsebaan een route door Centrum-Noord (via de Laan Copes, de Javastraat of de Dr. Kuiperstraat) neemt. Dat blijkt sneller. In het gemeentelijke verkeersbeleid staat echter aangegeven dat deze straten niet voor doorgaand autoverkeer bedoeld zijn, wat de aanleiding van ons co-creatieproces is geweest.

Uit micro-simulatie van Goudappel Coffeng blijkt dat netwerk in 2023 vastloopt: zowel zonder als met onze maatregelen, als eerste bij Laan Copes. Er zijn dus sowieso maatregelen nodig ter verbetering van de doorstroming op de Raamweg-Koningskade. De linksafbewegingen naar Centrum-Noord korter groen licht geven, lijkt goed idee. Daarbij valt te onderzoeken wat er de nadelen van zijn als rechtdoor rijden vanuit Carel van Bylandtlaan naar Laan Copes van Cattenburch niet mag.

Regulering

De uitwerking van deze maatregel is voor verkeerslichten-specialisten.

Het doel van de nieuwe instelling van de verkeerslichten is dat het uitgaande spitsverkeer vanaf de NW-Hoofdroute de Raamweg-Koningskade (of Hubertustunnel) kiest in plaats van een route door Centrum-Noord.

Behalve de routes linksaf naar en vanuit Centrum-Noord rechtsaf richting Zuid-Hollandlaan korter groen licht geven, kan ook een andere volgorde van groen licht geven helpen om het doel te bereiken: momenteel heeft autoverkeer vanaf de Laan Copes van Cattenburch, Javastraat of Dr. Kuiperstraat eerst groen licht en dan pas autoverkeer op de Raamweg-Koningskade. Door de volgorde om te draaien, worden opstelruimtes voor verkeerslichten eerst gevuld met auto's die de hoofdroute buitenom rijden. De verkeerslichten worden hiermee gebruikt om autoverkeer over hoofdwegen te sturen.

Aangezien de inkomende stromen bij de kruisingen met de Dr. Kuiperstraat en de Laan Copes net zo lang groen licht hebben als de uitgaande stromen aldaar, kan de dosering die bedoeld is bij de maatregelen 2 en 2a worden gebruikt om voor het inkomende en uitgaande spitsverkeer een gelijke passagetijd te bewerkstelligen. Ook dosering van de uitgaande stroom Javastraat kan nodig blijken.

Overige attentiepunten:

- Nu krijgt al het verkeer rood wanneer de tram moet passeren. Kan het niet altijd zo zijn dat het verkeer dat evenwijdig aan de tram rijdt op dat moment groen licht krijgt?
- Wanneer er prioriteiten in het verkeerslichtensysteem worden aangebracht zou het rechtdoorgaande verkeer eerste prioriteit moeten hebben, en het in- en uitgaande verkeer van zijstraten, zoals Mauritskade, Javastraat en Laan Copes tweede prioriteit.

Maatregel 1a. Verbetering samenvoeging verkeer van de Plesmanweg en vanaf het Hubertusviaduct (nieuw)

Ter geleiding van het verkeer dat, komend van het viaduct aan het einde van de NW Hoofdroute, moet invoegen op de Raamweg, worden de huidige 2 rijstroken op de Plesmanweg vóór het invoegpunt, vervangen door 1 rijstrook en een "verdrijvingsvak".

De meest rechtse rijstrook komt daarmee beschikbaar voor het verkeer dat vanaf het viaduct komt. Nu kan het verkeer op de Plesmanweg het invoegende verkeer vanaf het viaduct blokkeren. Door deze maatregel wordt het verkeer op de Plesmanweg gedwongen ruimte te bieden aan het verkeer dat van het viaduct komt.

Maatregel 1b. Vergunningparkeren Ver-Huëllweg, Koninginnegracht en omgeving

In een deel van het gebied tussen Scheveningen en Centrum bestaat nu nog vrij parkeren. Het betreft o.a. delen van de Ver Huëllweg en Koninginnegracht (tussen Hubertusviaduct en Madurodam). Het gebied functioneert als een gratis P+R. Dit sluit niet aan bij het gemeentelijk beleid om autoverkeer niet in zo diep de stad in te laten komen, maar P+R's aan de randen te laten gebruiken. Ook in Archipel (binnen Centrum-Noord) is sprake van vermijdbaar autoverkeer. Wij stellen dus vergunningparkeren voor.

Mogelijk dragen de in ontwikkeling zijnde plannen voor vergroening Ver-Huëllweg naast toevoeging van ruimtelijke kwaliteit ook bij aan het verminderen van het autoverkeer.

Maatregel 1c. Uitbuiging fietspad langs Plesmanweg ter hoogte van lus Hubertusviaduct

Ongeveer 30 meter na het verkeerslicht kruisen rechtdoorgaande fietsers met het autoverkeer dat rechtsaf het viaduct opgaat naar het Hubertusviaduct (Telderstracé). Dit is nu voor de fietsers een gevaarlijke situatie, omdat ze vaak in de dode hoek zitten van de auto's die rechtsaf het viaduct opdraaien. Deze gevaarlijke situatie zal door het extra autoverkeer ten gevolge van de maatregelen bij Laan Copes en Dr. Kuiperstraat verergeren. Het verkeersmodel liet deze toename op het Telderstracé (route bedoeld voor doorgaand autoverkeer) ook zien. De verkeerslichten zijn aanbodafhankelijk ingesteld en blijven op groen staan tot de wachtrij is weggewerkt. Voor de auto's is er dus geen probleem, ook niet op drukke momenten.

De beste oplossing achten wij het uitbuigen van het fietspad, zodat de fietsers duidelijk zichtbaar zijn voor rechtsafslaand autoverkeer, het Hubertusviaduct op.

De optie van een half verdiept fietstunneltje (en half verhoogde lus voor autoverkeer) hebben wij voor nu laten vervallen. Als de doorstroming in de toekomst wel een probleem wordt, is ingrijpende maatregel nodig. Wij bevelen aan om bij een toekomstig project voor het Telderstracé, deze optie te onderzoeken.

Het is een bestuurlijke keuze geweest om voor de leefbaarheid in Centrum-Noord eerst het doorgaande verkeer te verminderen en daarna, als bekend is hoeveel autoverkeer er op het Telderstracé bij komt, de doorstroming op die route te verbeteren.

Aanbeveling 1d. Linksaf-verbod vanaf de parkeergarage van het provinciehuis (nieuw)

Nu is er een speciaal verkeerslicht voor auto's die, komend van de parkeergarage van het Provinciehuis, linksaf willen slaan om via de Koningskade en Zuid-Hollandlaan naar de uitvalswegen te rijden. Daardoor wordt de doorstroom van het verkeer op de Koningkade [beide zijden] ernstig en onnodig onderbroken. Door een linksaf-verbod kan vanaf de parkeergarage nog op twee in plaats van drie manieren worden weggereden. De doorstroming op de Koningskade-Raamweg wordt er aanzienlijk door verbeterd.

A. Werende maatregelen Oostzijde

Maatregel 2. Aanpassing verkeerslicht Raamweg / Laan Copes door dosering

De verkeerslichten zijn momenteel aanbodaafhankelijk ingesteld. Dit kan veranderd worden in dosering voor het ingaand autoverkeer. Dat betekent beperkt groen licht geven. Als linksaf naar de Laan Copes korter groen licht krijgt, krijgt rechtsaf vanaf de Laan Copes dat automatisch ook. De route door Centrum-Noord wordt hierdoor naar verwachting minder aantrekkelijk. Hiervoor is geen aanpassing van de opstelstrookindeling nodig. Deze maatregel zorgt ervoor dat het autoverkeer moeilijker het gebied inkomt en heeft volgens het verkeersmodel veel effect.

De dosering zet niet alleen een rem op het doorgaand autoverkeer, maar bestemmingsverkeer voor de omgeving van bijvoorbeeld de Bankastraat gaat er ook langer over doen. Mogelijk kiest dit bestemmingsverkeer een andere route.

Maatregel 2a. Aanpassing verkeerslicht van Koningskade / Dr. Kuiperstraat door dosering

De verkeerslichten zijn momenteel al met dosering ingesteld zodanig dat het autoverkeer dat staat opgesteld op de gescheiden linksafbaan op de Koningkade [van de Zuid-Hollandlaan tot de Dr. Kuiperstraat] met één keer "groen licht" linksaf kan slaan naar de Dr. Kuiperstraat.

Dit willen we wijzigen in een lagere dosering voor het ingaand autoverkeer. Om geen blokkering van het kruispunt Koningskade/Zuid-Hollandlaan te krijgen, moeten mogelijk ook die verkeerslichten worden aangepast. Ook voor dosering naar de Dr. Kuiperstraat geldt dat als linksaf 'Centrum-Noord in' korter groen licht krijgt, dan krijgt rechtsaf vanaf de Dr. Kuiperstraat dat ook, waardoor de route door Centrum-Noord minder aantrekkelijk wordt.

De dosering zal in samenhang met de maatregelen 1 en 2 worden afgesteld.

Er is geen aanpassing van de rijstrookindeling nodig.

Deze maatregel is doorgerekend, maar geeft volgens het verkeersmodel geen effect. Deze maatregel heeft dus niet eenzelfde effect als de dosering bij de Laan Copes; waarschijnlijk omdat veel automobilisten ook in de ochtendspits toch via de Dr. Kuiperstraat-Mauritskade blijven rijden,

ondanks een langere reistijd, terwijl door de dosering bij de Laan Copes de route buiten om wel sneller wordt.

Het verkeersmodel laat zien dat er door deze maatregel in de ochtendspits een lichte toename is van autoverkeer dat via het Korte Voorhout het gebied binnenrijdt. Dat is waarschijnlijk vooral bestemmingsverkeer. Een kleine toename kan het Korte Voorhout voorlopig nog wel aan, maar leidt voor de toekomst tot onderstaande aanbeveling.

Aanbeveling 2b. Korte Voorhout t/m Lange Vijverberg snelheidsdempende maatregelen (nieuw)

Om doorgaand autoverkeer te ontmoedigen wordt voorgesteld snelheidsdempende maatregelen in te voeren op het Korte Voorhout, het Tournooiveld en de Lange Vijverberg.

C. Werende maatregelen t.b.v. de Westzijde op de drie west-oost assen

As 1 Elandstraat – Hogewal – Scheveningseveer – Mauritskade - Dr. Kuypersstraat

Maatregel 3. Eenrichtingverkeer Mauritskade-Scheveningseveer (Parkstraat-Noordeinde) [nieuw]

Instellen van eenrichtingverkeer op dit deel Mauritskade en het Scheveningseveer vanaf de Parkstraat tot het Noordeinde (170 m.). Rijrichting van oost naar west.

Door deze maatregel wordt het doorgaande verkeer vanaf de westzijde op deze as geweerd.

Tegelijkertijd blijven de woon-, winkel- en horecagebieden en parkeergarages vanuit de oostzijde goed bereikbaar. Het eenrichtingsverkeer maakt het mogelijk om de zo nodige fietsstrook te realiseren op het deel van de Mauritskade waar die nu ontbreekt (gevelzijde). De Mauritskade is na de fietsroute Grote Markstraat-Herengracht de drukste fietsroute evenwijdig aan de kust. Ook een toevoeging van groen zal een prettiger leefklimaat geven.

Maatregel 3a. Mauritskade-Scheveningseveer-Hogewal snelheidsdempende maatregelen (Parkstraat-Piet Heinplein) [nieuw]

Het Scheveningseveer is een minder druk deel van de as, en er ontstaat een rustiger verkeersbeeld door bovengenoemd eenrichtingsverkeer. Aanvullend helpt het als de huidige 2 opstelstroken [één voor linksaf] vóór het kruispunt Mauritskade/Parkstraat worden vervangen door 1 strook voor linksaf/rechtsaf/rechtdoor. Op Scheveningseveer kan dan ook groen (bomenrijen?) worden toegevoegd. Door ook snelheidsdempende maatregelen te nemen op de Hogewal, wordt tevens een aansluiting op de Prinsessewal (ook snelheidsdempende maatregel) gerealiseerd.

Maatregel 3b. Kruispuntverkleining Scheveningseveer/ Noordeinde/Hogewal/Zeestraat

Door het weghalen van linksafstroken (afslaan blijft wel toegestaan) verbetert de opstelruimte voor overstekende voetgangers en fietsers, en wordt een zebra aan zijde van de parkeergarage mogelijk. Dit is nu een zeer onoverzichtelijk kruispunt. De maatregel verhoogt de veiligheid van voetgangers en fietsers, en zorgt voor verbetering van de fiets- en looproute Noordeinde- Zeestraat. Per saldo is er minder ruimte voor autoverkeer. Door maatregel 3a komt deze aanpassing nog meer tot zijn recht.

Maatregel 3c. Linksafverbod vanaf de Pieterstraat naar de Torenstraat en kruispuntaanpassing Elandstraat/Vondelstraat (nieuw)

Geconstateerd is dat de Pieterstraat [zijstraat van de Prinsestraat] vaak als sluiproute wordt gebruikt om de Torenstraatgarage te bereiken of zelfs via de Prinsegracht naar wijken verderop te rijden. Dit

is o.a. ongewenst vanwege onnodig autoverkeer op de Mauritskade en extra drukte in de Prinsestraat. De route via Elandstraat-Vondelstraat moet de logische route worden naar de garage (en ander bestemmingsverkeer). Daarom moet de linksafbeweging vanaf de Elandstraat comfortabeler worden. Mogelijk wordt dat al gedaan door het project tram 16. (Doorgaand) autoverkeer naar ver weg gelegen stadsdelen kiest hopelijk een heel andere route. Hieraan gekoppeld is het instellen van een verbod om linksaf te slaan vanuit de Pieterstraat naar de Torenstraat, inclusief een maatregel om dat ook feitelijk onmogelijk te maken.

As 2 Laan van Meerdervoort-Javastraat

Maatregel 4. Laan van Meerdervoort TIJDELIJKE geslotenverklaring tijdens ochtendspits vanaf Waldeck Pyrmontkade (nieuw)

Door hier een geslotenverklaring in te stellen gedurende de ochtendspits heeft deze as geen functie meer voor doorgaand autoverkeer, gezien het bestaande eenrichtingsverkeer op het smalle deel van Javastraat in tegengestelde richting. Voor trams en bussen worden uitzonderingen gemaakt. Door het inrijdverbod kan het verkeer dat vanaf de westzijde bij het kruispunt Laan van Meerdervoort/Waldeck Pyrmontkade aankomt, daar alleen maar rechtsaf slaan (linksaf is en blijft verboden). Aangezien het vooral druk is tijdens de ochtendspits, geldt de maatregel alleen voor die uren. Met een rood verkeerslicht en een bord “inrijden verboden (6.00 - 09.30 uur)” kan dit geregeld worden.

Mogelijke problemen

Ons hoofdprincipe gaat er vanuit dat op alle drie assen maatregelen nodig zijn tegen doorgaand autoverkeer. Om de autobereikbaarheid van de winkel- en horecagebieden te garanderen, willen we dat hier alleen in de ochtendspits. Omdat de politie heeft aangegeven een dergelijke geslotenverklaring niet te gaan handhaven, is het noodzakelijk om te monitoren of deze geslotenverklaring worden nageleefd. Wanneer geheel zou worden afgezien van deze maatregel blijft doorgaand autoverkeer deze as kiezen om naar de Utrechtsebaan te gaan, en de vermindering van doorgaand verkeer is nu juist de basisopdracht van de werkgroep.

Uit de analyse van de verkeersmodelberekeningen kwam naar voren dat het autoverkeer op de Prins Hendrikstraat sterk toeneemt. Onbekend is nog waar dit door komt: door maatregel 4 of doordat er in de modelberekening de variant zit waarbij door het project tram 16 een deel van de Zoutmanstraat tot voetgangerszone wordt gemaakt, door beide of door nog andere oorzaken. Dit moet met het verkeersmodel worden uitgezocht. Te zijner tijd moet uit monitoring blijken of het uitwijk-effect ook werkelijk optreedt. Daar kunnen maatregelen uit volgen.

Uit eerdere observaties is gebleken dat bij het Valkenbosplein al een flink deel van het verkeer ervoor kiest via de Groot Hertoginnelaan en de Conradkade of Valeriusstraat naar de NW-Hoofdroute uit te wijken. Dat zal nog verdere ondersteund worden door de aanbeveling 4c (autoverkeer met DRIP's met actuele reistijden aanmoedigen om deze route te kiezen) en door de maatregel 1 (doorstroming NW Hoofdroute-Raamweg-Koningskade in de spits sterk te bevorderen).

Conclusie

Gegeven dit gehele samenspel heeft een groot deel van het KC er vertrouwen in dat deze maatregel (voor de ochtendspits) geen problemen hóeft op te leveren. E.e.a. moet uiteraard wel gemonitord worden, zodat na een proefperiode besloten kan worden of deze maatregel intact blijft, aangepast moet worden of dat er andere oplossing gezocht moet worden om het doel te bereiken.

Maatregel 4a. Snelheidsdempende maatregelen op de Laan van Meerdervoort vanaf Metropole tot de Anna Paulownastraat (nieuw)

Deze maatregel dient ter ontmoediging van doorgaand autoverkeer vanaf de Groot Hertoginnelaan, dat voorlangs Metropole het gebied via de Javastraat wil verlaten.

Het doorgaande verkeer komend van de Groot Hertoginnelaan kan het gebied nu zowel via de Carnegielaan-Laan Copes, als via de Laan van Meerdervoort-Javastraat verlaten. Deze maatregel werkt dus voor beide routes.

Buslijn 24 heeft geen halte op dit deel van de Laan van Meerdervoort. Vanwege de reistijd van busreizigers adviseren we om deze bus in twee richtingen te laten rijden via de Carnegielaan en de trambaan Scheveningseweg (die dan verhard moet worden). Zie 5c.

Maatregel 4b. Herinrichting en snelheidsdempende maatregelen Javastraat (Alexanderstraat-Nassauplein) [nieuw]

Groene inrichting en Hogevelddrempels op de Javastraat (tussen de Alexanderstraat en de opstelstrook naar het Nassauplein) wordt mogelijk door de maatregelen t.b.v. het lopende project 'tram 1'. Dat project past de opstelstroken in de Javastraat voor het kruispunt Alexanderstraat aan. De brede Javastraat tot de opstelstrook naar het Nassauplein kan met één rijstrook (in de richting van de Koningskade) volstaan. De overblijvende ruimte kan groen worden ingericht. Daarbij is het belangrijk dat er ook bomen worden geplant zodat dit wegdeel van alle kanten een groen aanzicht krijgt. De ondergrond ligt vol kabels en leidingen. Door de grote beschikbare ruimte kan de rijbaanindeling daaraan worden aangepast.

Met deze maatregel wordt een aansluiting op het Nassauplein (waarvoor ook snelheidsdempende maatregelen worden geadviseerd) gecreëerd.

Aanbeveling 4c. Verkeer vanuit Loosduinen aanmoedigen eerder op de Laan van Meerdervoort linksaf te slaan en de NW hoofdroute te kiezen (nieuw)

Door DRIP's met reistijden (in minuten) langs het gehele traject van de Laan van Meerdervoort, en specifieke maatregelen als aanpassing van de opstelstroken en de verkeerslichten, kan bevorderd worden dat het verkeer eerder op de NW Hoofdroute komt. Dit zou uiterlijk via Beeklaan-Groot Hertoginnelaan-Conradkade moeten gebeuren (vanwege verkeersveiligheid niet via de Valeriusstraat).

Er komt geen linksafmogelijkheid op het kruispunt Laan van Meerdervoort/Stadhouderslaan om naar de NW Hoofdroute af te slaan. Het kruispunt Stadhouderslaan/Kennedylaan is niet geschikt om een toename van het verkeer te verwerken. Er is een grote stroom rechtdoorgaande fietsers, die het rechts afslaan van auto's bemoeilijkt.

As 3 Groot Hertoginnelaan-Carnegielaan-Burgemeester Patijnlaan-Laan Copes

Maatregel 5. Carnegielaan TIJDELIJKE geslotenverklaring vanaf Groot Hertoginnelaan (Metropole) richting Tobias Asserlaan in ochtendspits (nieuw)

Om doorgaand verkeer vanaf de westzijde ook op deze as te weren, wordt een geslotenverklaring ingesteld gedurende de ochtendspits [6.00 tot 9.30 uur].

Het gaat om eenzelfde aanpak als bij maatregel 4. Dus rood licht en een verbodsbord (met onderborden). Tevens wordt gemonitord. Overigens gelden hierbij dezelfde kanttekeningen als bij maatregel 4.

Om te ontmoedigen dat doorgaand autoverkeer vanaf de Groot Hertoginnelaan dan voor de Laan van Meerdervoort kiest, worden daar snelheidsdempende maatregelen ingevoerd vanaf Metropole tot de Anna Paulownastraat (bovengenoemde maatregel 4a).

Deze maatregel conflicteert met het meegegeven kader uit de opdracht dat de Centrumring-Noord in twee richtingen moet blijven bestaan maar geen doorgaande functie meer mag vervullen. Als we echter op deze as echter niet een dergelijke maatregel zouden adviseren, krijgt deze as naar verwachting het doorgaand autoverkeer van de andere assen erbij.

Maatregel 5a. Groot Hertoginnelaan TIJDELIJKE geslotenverklaring tijdens ochtendspits vanaf de Obrechtstraat tot de Conradkade (nieuw)

Om doorgaand verkeer tijdens de ochtendspits te weren, wordt een geslotenverklaring ingesteld [6.00 tot 9.30 uur]. Tevens wordt gemonitord. Overigens gelden hierbij dezelfde kanttekeningen als bij maatregel 4.

Het spitsverkeer wordt dan via de Conradkade afgeleid naar de NW-Hoofdroute en gaat dus niet meer door Centrum-Noord. De gemeentelijke vertegenwoordigers hebben aangegeven dat deze maatregel veiliger is dan een maatregel op de Groot Hertoginnelaan bij de Valeriusstraat.

Noodzakelijk is dan dat het kruispunt Groot Hertoginnelaan/Conradkade een vloeiende boog krijgt, zowel voor heen- als terugweg. Dit is een grote ingreep. Ook de slinger over de trambaan (de oude spoorlijn) zal versoepeld moeten worden.

Formeel gaat het om een aanbeveling, want dit weggedeelte valt buiten Centrum-Noord en belangenorganisaties van wijken buiten ons gebied zijn niet direct betrokken bij ons proces. Wij vinden het echter belangrijk om te voorkomen dat de Stadhouderslaan overbelast raakt.

Maatregel 5b. Gehele Burgemeester Patijnlaan snelheidsdempende maatregelen (nieuw)

Om het doorgaande autoverkeer in twee richtingen te temperen worden Hogevelddrempels aangelegd op de hele Burgemeester Patijnlaan; tevens een groene inrichting. Hiermee wordt een aansluiting tot stand gebracht met de inrichting op het Nassauplein en de Bankastraat.

Voor de lange termijn kan gedacht worden aan een herinrichting à la de Ruys de Beerenbrouckstraat in Delft [hulp- en nooddiensten daar zijn daarmee akkoord gegaan].

Maatregel 5c. Carnegieplein-Scheveningseweg: bussen op de trambaan (nieuw)

Door op het stuk Carnegieplein-Scheveningseweg (Burg. Patijnlaan-Javastraat) de trambaan van lijn 1 met halfverharding in te richten, kunnen ook de bussen hiervan -in twee richtingen- gebruik maken. Dit maakt de lijnenloop van de bussen logischer. Bovendien hebben de bussen zo geen last van maatregel 4a. Wel moet nog uitgezocht worden of bussen veilig de bus-/trambaan op en af kunnen.

D. Maatregelen ter verbetering van het leefklimaat en van de verkeersveiligheid

Snelheidsdempende maatregelen

Een rustiger verkeersbeeld is per definitie ook een verbetering van de verkeersveiligheid; dit heeft tevens een positief effect op de luchtkwaliteit en het leefklimaat.

Op een achttal straten in Centrum-Noord is het mogelijk een rustiger verkeersbeeld te creëren door het aanbrengen van Hogevelddrempels. Deze vormen voor de nood- en hulpdiensten geen belemmering, mits er niet na verloop van tijd gewone drempels van gemaakt worden.

Hogevelddrempels zijn in de lengterichting uitgerekte drempels, waarbij op- en afrit met duidelijke markering de aandacht trekt. Dikwijls is er ook een zebra op aangebracht. Zie bijvoorbeeld Stevinstraat tussen Nieuwe Parklaan en Neptunusstraat.

Ook een manier om de snelheid van het autoverkeer te dempen is de formule “Hoge Bankastraat”. Het straatprofiel bestaat uit een fietsstrook aan beide zijden, en een smalle rijbaan in het midden zonder middenstrepen. Tegemoet komend verkeer moet voor elkaar uitwijken, en dus de fietsstroken gebruiken, waardoor de snelheid terugvalt.

Uit onderzoek is gebleken dat dergelijke fysieke maatregelen dikwijls eerder tot een verlaging van de snelheid leiden dan een 30 km/uur-bord.

De volgende weggedeelten komen hiervoor in aanmerking. Al genoemd zijn:

3a. Laatste deel Mauritskade-Scheveningseveer-Hogewal (met fietspaden of Bankastaat-formule en Hogevelddrempels)

4a. Deel Laan van Meerdervoort (Hogevelddrempels en optisch versmallen)

4b. Deel Javastraat (groen inrichten, Hogevelddrempels)

5b. Burg. Patijnlaan [groen inrichten, Hogevelddrempels en optisch versmallen]

Maatregel 3a (Scheveningseveer) en 3b (kruispunt Zeestraat / Scheveningseveer) is als Artist Impression uitgewerkt ter inspiratie.

De volgende straten komen voor de korte termijn ook in aanmerking:

6. Prinsessewal (Hogevelddrempels, klinkers en groen)

6a. Vondelstraat (Hogevelddrempels)

6b. Nassauplein (Hogevelddrempels en optisch versmallen)

6c. Bankastraat (Hogevelddrempels en optisch versmallen)

Aanbeveling 7. Project ‘Uitbreiding milieuzone’ zo snel mogelijk realiseren

Dit is al in voorbereiding in een ander project. Het gaat hier om een uitbreiding van het gebied tot het Telderstracé voor autoverkeer dat een uitstoot van Euro 4 of lager heeft. Deze maatregel heeft slechts beperkt effect op de luchtkwaliteit.

Binnenkort vallen ook personenauto's en busjes onder de regeling. Deze uitbreiding in werking van de milieuzone, tezamen met de uitbreiding van het gebied, heeft naar verwachting een groot effect op de luchtkwaliteit in Centrum-Noord. De aanbeveling is dit alles zo snel mogelijk te realiseren.

Maatregel 8. Fietspad zuidzijde Mauritskade tussen Noordeinde en Willemsstraat (nieuw)

Door de linksafstrook van de Mauritskade naar de Parkstraat te laten vervallen (linksafbeweging blijft mogelijk door een gecombineerde opstelstrook voor autoverkeer), ontstaat ruimte voor een fietspad. Op deze drukke doorgaande fietsroute over een wijkontsluitingsweg horen fietsers beschermd te zijn. Behalve voor de veiligheid is dit ook een maatregel die kan leiden tot meer fietsgebruik, een rustiger verkeersbeeld en een verbetering van de verblijfskwaliteit. Een bijwerking van het laten vervallen van de aparte linksafstrook voor auto's kan zijn dat de Mauritskade minder aantrekkelijk wordt als route doorgaande autoverkeer.

Maatregel 9. Anna Paulownastraat beide zijden fietspaden; compensatie parkeerplaatsen op brede deel Zeestraat (nieuw)

De Anna Paulownastraat is een eenrichtingsstraat en momenteel verboden om in te fietsen vanaf het Piet Heinplein. Gebleken is dat er veel over het trottoir gefietst. Voor de veiligheid van fietsers in beide richtingen adviseren wij –vanwege tegemoetkomend autoverkeer- een fietspad (bijvoorbeeld verhoogd, zoals in de Javastraat) richting Laan van Meerdervoort en verbetering van de bestaande fietsstrook, ten koste van één zijde parkeren. Hierdoor gaat ook de algehele beleving (ruimtelijke kwaliteit) van deze straat er ook op vooruit. De parkeerplaatsen kunnen zo veel mogelijk worden gecompenseerd op het brede deel van de Zeestraat (NB politie wil geen haaksparkeren vanwege de verkeersveiligheid).

E. Algemene ondersteunende aanbevelingen in Centrum-Noord

Aanbeveling 10. Bebording, geleidingssystemen, DRIP's ter ondersteuning van de gewenste verkeerscirculatie

Bij invoering van de nieuwe maatregelen moet worden nagegaan of de bestaande aanwijzingen (zoals DRIP's met actuele reistijden) om de automobilist de "gewenste" richting op te sturen nog wel kloppen. Aangenomen is dat dit tot de standaard-werkzaamheden behoort wanneer ergens een verkeerssituatie wordt veranderd, maar wellicht kan nog meer gebruik worden gemaakt van nieuwe geleidingssystemen.

Aanbeveling 11. [Elektrische] pendel tussen de Malieveldgarage en musea/ winkelgebieden Centrum-Noord

Een [op afroep] beschikbaar elektrisch busje kan helpen bestemmingsverkeer comfortabel naar het Centrum en Centrum-Noord te brengen.

Het vorige pendelbusje is gestopt vanwege onvoldoende gebruikers. In het vorige Coalitieakkoord stond het voornemen om de Malieveldgarage uit te breiden, eventueel met een rechtstreekse toegang vanaf de Utrechtsebaan. Een pendelbusje, mogelijk in een ander concept, wordt dan weer interessant. Dit betreft een aanbeveling omdat het niet binnen het kader t.a.v. tijd valt.

Aanbeveling 12. Goederenhub

Bevoorrading en pakjesbezorging is bestemmingsverkeer en valt dus niet onder de opdracht "doorgaand autoverkeer verminderen". Gemeente en belangenorganisaties (via Stichting Binnenstad) buigen zich binnen het project Slimme Stadsdistributie over een oplossing voor het groeiende probleem van bevoorrading en pakketbezorgers en hebben hiertoe het 'Convenant Stedelijke Distributie Den Haag' afgesloten. De aanbeveling is zo snel mogelijk oplossingen te realiseren.

Aanbeveling 13. Tangentiële buslijn die NW en ZO Den Haag verbindt dwars door Centrum-Noord

Het tram- en busnetwerk is nu voornamelijk radiaal georganiseerd. De tangentiële verbindingen (zoals lijn 21) zijn schaars. In Centrum-Noord vindt het tangentiële autoverkeer geen alternatief bij het OV. Ondanks dat hier in het verleden amper busreizigers waren en de buslijn werd opgeheven, zou het goed zijn als de gemeente bij haar overleg met de Vervoersregio / HTM beziet hoe Centrum-Noord ook te bereiken is zonder eerst naar CS of HS te reizen.

Conclusies

Het bovenstaande maatregelenpakket is met het verkeersmodel doorgerekend.

Hieruit blijkt dat de hoeveelheid doorgaand autoverkeer per etmaal met 4% is verminderd. Dus i.p.v. 42,5% doorgaand verkeer is het nu 38,5 % doorgaand verkeer. Als niet alleen naar doorgaand autoverkeer, maar naar al het autoverkeer wordt gekeken, blijkt sprake van 15% minder autoverkeer.

In de ochtendspits is het effect sterker: 7% minder doorgaand autoverkeer (= 25% minder autoverkeer). Het autoverkeer wijkt vooral uit naar stedelijke hoofdwegen die daarvoor bedoeld zijn: Telderstracé en Neherkade.

Daarbij moet ook nog eens bedacht worden dat het model het effect van een maatregelpakket mogelijk onderschat. Bij een maatregelenpakket zoals voorgesteld 'verdamppt' doorgaans een deel van het autoverkeer. Weliswaar gaat een deel van het autoverkeer een alternatieve route rijden (zoals door het model voorspeld), maar een ander deel van het autoverkeer ziet men niet terug – de bestuurder kiest bijvoorbeeld een andere vervoerswijze. We mogen er vanuit gaan dat dat hier ook het geval zal zijn, zeker omdat van veel ritten door Centrum-Noord is gebleken dat ze korter dan 5 kilometer waren, dus ritten die vaak ook met de fiets hadden gekund.

De verbetering van de luchtkwaliteit komt niet of nauwelijks tot uiting in de officiële berekeningen (24/365). Alleen in het midden van het gebied is een verbetering van de luchtkwaliteit te zien. Wij verwachten echter dat in de praktijk de luchtkwaliteit op de drie assen gedurende de spits aanmerkelijk zal verbeteren.

Het maatregelenpakket leidt ook tot verbetering van fietsroutes, zo wordt o.a. het knelpunt Mauritskade opgelost. Ook diverse oversteekrelaties voor voetgangers en fietsers worden verbeterd. Dat maakt het veiliger en winkelgebieden worden gekoppeld. Maar ook in algemene zin zal de veiligheid toenemen.

De verwachting is dat het verkeersbeeld veel rustiger zal worden en dat de leefbaarheid en veiligheid met name op de straten met snelheidsdempende maatregelen zal verbeteren. De ruimte voor extra groen is beperkt, maar in een sterk versteende omgeving geeft elke vierkante meter extra al een positief effect op de ruimtelijke kwaliteit.

Overige aanbevelingen

A. Beter gebruik maken van de hoofdwegen; bevorderen m.b.v. DRIP's

Er zou al veel eerder dan bij het begin van Centrum-Noord maatregelen genomen moeten worden om het autoverkeer te verleiden gebruik te maken van de daarvoor bedoelde hoofdwegen:

- Lozerlaan en Prinses Beatrixlaan in Rijswijk om Den Haag;
- Neherkade-Rottterdamsebaan;
- Noord-Westelijke Hoofdroute – Hubertustunnel;
- Noord-Westelijke Hoofdroute – Raamweg – Koningskade – Utrechtsebaan.

Met dynamische route informatiepanelen (DRIP's) met actuele reistijden in minuten kunnen automobilisten verleid worden om een van de bedoelde routes te kiezen.

B. Opwaardering Lozerlaan, Prinses Beatrixlaan in Rijswijk en aansluiting Hubertustunnel

Het autoverkeer vanuit ZW-Den Haag en Loosduinen zou de snelwegen A4 of A12 via de kortste route moeten kunnen bereiken. In de praktijk blijkt de omweg via de NW Hoofdroute (of de daar niet voor bedoelde routes in Centrum-Noord) toch vaak sneller en dus aantrekkelijker. Om de drukte in Centrum-Noord te verminderen zou het beter zijn de Prinses Beatrixlaan op te waarderen tot hoofdweg met ongelijkvloerse kruisingen. Hetzelfde geldt voor de Lozerlaan. Dit is ook in overeenstemming met het officiële standpunt van het Rijk dat Den Haag niet door een rondweg ontsloten wordt maar door zogenoemde “inprikkers”.

Om dezelfde reden hebben wij de aanbeveling om het gebruik van Hubertusviaduct voor binnenstedelijk autoverkeer te stimuleren, met name door autoverkeer van en naar Benoordenhout. Die wijk heeft geen aansluiting op de tunnel. Autoverkeer van en naar die wijk moet via de drukke Raamweg rijden.

C. P&R aan de randen van de stad

Om bezoekers en forensen beter te faciliteren en hun autoritten in de stad (ook in Centrum-Noord) te verminderen is het noodzakelijk vaart te maken met het al ingezette beleid om meer P&R's te creëren aan de randen van de stad. De P&R's moeten een goede autobereikbaarheid hebben, snelle openbaar vervoerverbinding met het centrum en een ruime bekendheid (“meer PR voor P&R”).

D. Minder autoverkeer

Net als in heel Den Haag neemt het autogebruik en -bezit ook in Centrum-Noord nog steeds toe, ondanks vergunningparkeren. Wij willen nadere maatregelen om deze trend te keren.

Den Haag geeft in het Coalitieakkoord en de Hoofdlijnenbrief Mobiliteitstransitie aan dat er simpelweg geen ruimte is om het toenemende autogebruik en -bezit te faciliteren. Er wordt daarom ingezet op een schaa sprong OV en ruimte voor de fiets. Wij vinden dat al een goede aanzet en hopen dat de gemeente deze mobiliteitstransitie weet te bereiken.

Beoordeling van maatregelen

De beoordeling van de maatregelen vindt plaats langs twee assen, waarbij andere aspecten worden beoordeeld. Het gaat daarbij om:

1. de gemeentelijke notitie “ Procesvoorstel en kaders voor kwaliteitsverbetering Centrum-Noord (o.a. aanpak doorgaand autoverkeer)” van 24 april 2018, referentie DSO/2018.172 RIS000000. Deze notitie vormt de opdracht aan de klankbordgroep/werkgroepen Centrum-Noord.
2. de gemeentelijke “Hoofdlijnenbrief mobiliteitstransitie” van 17 mei 2019, kenmerk DSO/2019.90 RIS302361. Door de gemeente uit te voeren maatregelen moeten passen binnen de in die brief geschetste kaders.

De klankbordgroep kreeg de opgave om de gemeente te adviseren over:

1. Een voorkeursvariant voor korte termijnmaatregelen:
 - uit te voeren binnen vijf jaar, dus voor 2023
 - om doorgaand autoverkeer in het noordelijk deel van het centrum te verminderen en
 - de luchtkwaliteit te verbeteren, waarbij
 - de verkeersverdeling en de ontsluitingsstructuur beter moet aansluiten op de streefbeelden en uitgangspunten in de Haagse Nota Mobiliteit;
2. Maatregelen ter verbetering van
 - fietsroutes, van
 - oversteekrelaties voor voetgangers en fietsers binnen dit gebied (koppelen winkelgebieden) en van
 - verblijfskwaliteit en ruimtelijke kwaliteit (groen en waterbeleving).

De hoofdlijnenbrief mobiliteitstransitie kent de volgende zes aspecten:

1. Veilig – met de ambitie van nul verkeersslachtoffers per jaar
2. Efficiënt – in gebruik van ruimte en infrastructuur
3. Schoon – zodat het voldoet aan milieu- en klimaatambities
4. ‘Op maat’ – waardoor iedereen zijn of haar bestemming kan bereiken
5. Betaalbaar – voor reiziger en overheid
6. Verbonden – met de regio en andere metropoolregio’s

Bij het uitwerken van (voorgestelde) maatregelen zijn deze geclusterd naar de aard van de maatregelen:

- A. Stimuleren hoofdroute (Telderstracé-) Raamweg-Koningskade (route om Centrum-Noord) (maatregelen 1 t/m 1d)
- B. Werende maatregelen Oost (maatregelen 2 t/m 2b)
- C. Werende maatregelen West (maatregelen 3 t/m 5)
- D. Leefklimaat en verkeersveiligheid (maatregelen 6 t/m 8)
- E. Algemene ondersteunende aanbevelingen (maatregelen 9 t/m 12)

Sommige maatregelen hebben echter ook effect in een tweede cluster (bijvoorbeeld een werende maatregel die ook een positief effect heeft op de verkeersveiligheid).

Bij de beschrijving van de maatregelen wordt ingegaan op deze aspecten, maar het is lastig om het grote geheel te overzien. Om die reden zijn de maatregelen opgenomen in een tabel, waarin aangegeven is binnen welke cluster ze effect hebben en hoe ze gezien moeten worden in het licht van de mobiliteitstransitie. Verder is snel te zien welke maatregelen nieuw zijn ten opzichte van de eerder gepresenteerde maatregelen. Ten slotte is in de kolom ‘Aanbeveling’ een kruisje gezet als de maatregel feitelijk niet past binnen de randvoorwaarden met betrekking tot ruimte tijd en geld.

		Nieuw in pakket 2	Aanbeveling (nieuw)		Stimuleren hoofdroute Telderstracé - autosnelweg	Werende maatregelen Oost	Werende maatregelen West	Leefklimaat en verkeersveiligheid	Algemene ondersteunende aanbevelingen		Veilig	Efficiënt	Schoon	Op maat	Betaalbaar	Verbonden
1	Gelijke passagetijd noord-zuid en zuid-noord op de Raamweg-Koningskade	x			x						x	x	x	x		
1a	Verbetering samenvoeging verkeer van de Plesmanweg en vanaf het Hubertusviaduct (nieuw)	x			x						x	x	x	x		
1b	Vergunningparkeren Ver-Huëllweg, Koninginnegracht en omgeving					(x)		x			x	x	x	x		
1c	Uitbuiging fietspad langs Plesmanweg ter hoogte van lus Hubertusviaduct				x			x			x					
1d	Linksafverbod vanaf het parkeerterrein van het provinciehuis (nieuw)	x			x						x			x	x	
2	Aanpassing verkeerslicht Raamweg / Laan Copes door dosering				x	x					x			x	x	
2a	Aanpassing verkeerslicht van Koningskade / Dr Kuiperstraat door dosering in ochtendspits				x	x					x			x	x	
2b	Korte Voorhout t/m Lange Vijverberg snelheidsdempende maatregelen (nieuw)	x	x			x		x			x				(x)	
3	Eenrichtingverkeer laatste deel Mauritskade en Scheveningseveer (nieuw)	x					x				x	x	x		x	
3a	Laatste deel Mauritskade/ Scheveningseveer/ Hogewal snelheidsdempende maatregelen (nieuw)	x					x	x			x		x		x	
3b	Kruispuntverkleining Scheveningseveer/Hogewal, Noordeinde/Zeestraat						x	x			x	x			(x)	
3c	Linksafverbod vanaf de Pieterstraat naar de Torenstraat (nieuw) en kruispuntaanpassing Elandstraat / Vondelstraat	x					x	x			x	x		x	x	
4	Laan van Meerdervoort TIJDELIJKE geslotenverklaring tijdens ochtendspits vanaf Waldeck Pyrmontkade (nieuw)	x	x				x					x		x	(x)	
4a	Snelheidsdempende maatregelen op de Laan van Meerdervoort vanaf Metropole tot de Anna Paulownastraat (nieuw)	x					x	x			x	x	x	x	(x)	
4b	Herinrichting en snelheidsdempende maatregelen 2 ^e deel brede Javastraat (nieuw)	x					x	x			x	x	x	x	(x)	
4c	Verkeer vanuit Loosduinen aanmoedigen eerder op de Laan van Meerdervoort	x	X				x					x		x	(x)	

		<i>Nieuw in pakket 2</i>	<i>Aanbeveling (nieuw)</i>		<i>Stimuleren hoofdroute Telderstracé - autosnelweg</i>	<i>Werende maatregelen Oost</i>	<i>Werende maatregelen West</i>	<i>Leefklimaat en verkeersveiligheid</i>	<i>Algemene ondersteunende aanbevelingen</i>		<i>Veilig</i>	<i>Efficiënt</i>	<i>Schoon</i>	<i>Op maat</i>	<i>Betaalbaar</i>	<i>Verbonden</i>
	linksaf te slaan en de NW hoofdroute te kiezen (nieuw)															
5	Carnegielaan TIJDELIJKE geslotenverklaring tijdens ochtendspits vanaf Groot Hertoginnelaan/Metropole (nieuw)	x					x					x		x	(x)	
5a	Groot Hertoginnelaan TIJDELIJKE geslotenverklaring tijdens ochtendspits vanaf Conradkade (nieuw)	x	x				x					x		x	(x)	
5b	Gehele Burgemeester Patijnlaan snelheidsdempende maatregelen (nieuw)	x					x	x			x	x	x		(x)	
5c	Carnegieplein/Scheveningseweg: bussen op de trambaan (nieuw)		x				x?	x?	?		x	x		x	(x)	
6	Prinsessewal (Hogeveld drempels, klinkers en groen)							x			x	x	x	x	(x)	
6a	Vondelstraat (Hogeveld drempels)							x			x	x	x	x	(x)	
6b	Nassauplein (Hogeveld drempels en optisch versmallen)							x			x	x	x	x	(x)	
6c	Bankastraat (Hogeveld drempels en optisch versmallen)							x			x	x	x	x	(x)	
7	Project uitbreiding milieuzone zo snel mogelijk realiseren							x					x			
8	Fietspad zuidzijde Mauritskade tussen Parkstraat en Louis Couperusplein (nieuw)	x						x			x					
9	Anna Paulownastraat beide zijden fietspaden; compensatie parkeerplaatsen op brede deel Zeestraat (nieuw)	x						x			x	x		x		
10	Bebording, geleidingssystemen, DRIP's ter ondersteuning van de gewenste verkeerscirculatie		(x)						x			x		x	(x)	
11	[Elektrische] pendel tussen de Malieveldgarage en musea/ winkelgebieden Centrum-Noord					x			x				x		(x)	
12	Goederenhub	(x)	x						x			x	x		(x)	
13	Een tangentiële buslijn die NW en ZO Den Haag verbindt dwars door Centrum-Noord	(x)	x						x							