

Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord *leefbaarheid en bereikbaarheid*

Advies van
vertegenwoordigers van belangenorganisaties Centrum-Noord
aan gemeentebestuur Den Haag



Werkgroep Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord:

Stichting Bewonersorganisatie Archipel & Willemspark, Stichting Bewonersorganisatie Zeeheldenkwartier De Groene Eland, Ondernemersorganisatie Bankastraat/AWOC, BIZ Zeeheldenkwartier, Vereniging Bewonersorganisatie Buurtschap Centrum 2005, BIZ Buurtschap Centrum 2005, Stichting Wijkorganisatie Kortenbos, BIZ Hofkwartier, Bewonersvereniging Hofkwartier, Ondernemersvereniging Willemspark, BIZ Winkelgebied Paleis Noordeinde, Stichting Bewonersorganisatie Duinoord, Stichting Wijkoverleg Zorgvliet, Binnenstad Ondernemers Federatie (BOF), Stichting Binnenstad, Algemene Vereniging voor Natuurbescherming voor Den Haag en omstreken (AVN), Brandweer, Fietsersbond, Gemeente Den Haag, HTM, Metropoolregio Den Haag-Rotterdam, Politie, Reizigersvereniging Rover, Vereniging Vrienden van Den Haag en Stichting Voorall

Versie t.b.v. communicatie,
ingestemd in werkgroep
18 mei 2020

Inhoudsopgave

1	Aanleiding	3
1.1	Opdracht	3
1.2	Afbakening plangebied	4
1.3	Taakopvatting	4
1.4	Doelstelling	5
1.5	Co-creatieproces	5
1.6	Kaders.....	7
1.7	Samenvatting	7
2	Maatregelenpakket vanuit co-creatieproces	11
2.1	Begripsbepalingen	11
2.2	Overwegingen en aannames.....	11
2.3	Beschrijving maatregelen en aanbevelingen	13
2.4	Innovatieve maatregelen	33
2.5	Kosten maatregelenpakket op basis van kentallen	33
3	Raakvlakprojecten en planning	36
3.1	Raakvlakprojecten	36
3.2	Planning	36
4	Conclusies	38
4.1	Conclusie t.a.v. maatregelenpakket	38
4.2	Conclusie t.a.v. co-creatieproces.....	38
4.3	Advies aan gemeente Den Haag.....	39
4.4	Afwijkende standpunten	39

Reacties van bewonersorganisatie Kortenbos en Zeeheldenkwartier (nog) niet gehad, omdat zij wachtten op verslag van kbg overleg 30 april.

1 Aanleiding

De luchtkwaliteit en verkeersdrukke in het noordelijke deel van het Centrum zijn al jaren een groot probleem. Dit komt omdat er veel doorgaand autoverkeer door het gebied rijdt. Als belangenorganisaties voor dit gebied zijn wij dan ook verheugd dat de gemeente in 2018 heeft besloten tot een proces om - samen met ons - te komen tot kwaliteitsverbetering.

Het proces 'Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord' is gestart naar aanleiding van het initiatiefvoorstel 'Op weg naar een betere luchtkwaliteit en bereikbaarheid' (RIS 292181). Daarin werd gevraagd een onderzoek te starten naar het verbeteren van de leefbaarheid van het noordelijk deel van het Centrum door de hoeveelheid (doorgaand) autoverkeer te verminderen. Het voornemen om een onderzoek te starten, is ook opgenomen in de Haagse Nota Mobiliteit, het Coalitieakkoord 2018-2022 'Den Haag, Stad van Kansen en Ambities' en het Coalitieakkoord 2019-2022 'Samen voor de Stad' (RIS 304121). Op genoemde stukken wordt ingegaan in bijlage 1, 3.4.1, 3.4.2 en 3.4.3.

Dit is het advies van de vertegenwoordigers van de belangenorganisaties die bij het proces Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord betrokken zijn geweest. Daarom is dit advies geschreven in de 'wij'-vorm.

Als betrokken belangenorganisaties adviseren we de gemeente om dit samenhangende maatregelenpakket uit te werken. In hoofdstuk 2 worden deze maatregelen toegelicht. In de bijlagen is aangegeven hoe we tot dit pakket gekomen zijn. De beschrijving van de huidige situatie en de analyses zijn als bijlagen 4 en 5 in het bijlagenboek opgenomen.

1.1 Opdracht

Het college van de gemeente Den Haag heeft op 24 april 2018 de commissiebrief 'Procesvoorstel en kaders voor kwaliteitsverbetering Centrum-Noord (o.a. aanpak doorgaand autoverkeer) (RIS299604)' vastgesteld (bijlage 1). Daarmee werd opdracht gegeven voor een proces om te komen tot een uit te werken maatregelenpakket voor de korte termijn. De commissiebrief is daarna naar de raadscommissie Leefomgeving van 30 augustus 2018 gestuurd (en daar betrokken bij de Preverkenning Schaalsprong OV).

De opdracht is in de commissiebrief geformuleerd. De werkgroep van belangenorganisaties¹ adviseert aan het gemeentebestuur in co-creatie met de gemeentelijke organisatie en via de klankbordgroep 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 de verblijfskwaliteit en ruimtelijke kwaliteit (groen en waterbeleving).

De achterliggende gedachte bij dit proces is dat als het autoverkeer beter doorstroomt en minder door de woongebieden rijdt, de lucht- en leefkwaliteit zal verbeteren. Zo kan Centrum-Noord ook op langere termijn een aantrekkelijk deel van de stad blijven.

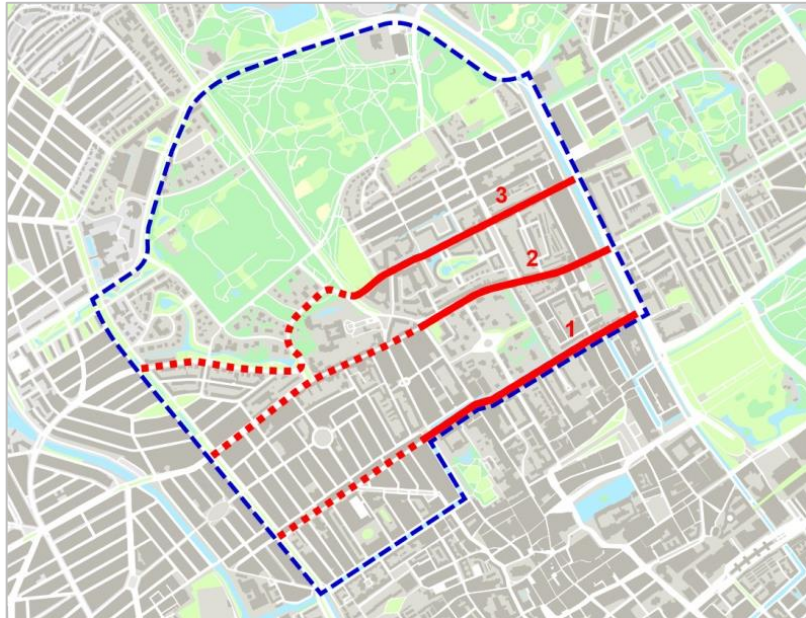
¹ Daar waar gesproken wordt over belangenorganisaties moet worden gelezen: belangenorganisaties, overheden en semi-overheidsorganisaties.

1.2 Afbakening plangebied

Het plangebied omvat het gebied tussen de binnenstad en het Telderstracé, zoals weergegeven in figuur 1. De aandacht is vooral gericht op de drie assen door het gebied:

1. Dr. Kuiperstraat - Mauritskade - Scheveningseveer - Hogewal - Elandstraat
2. Javastraat - Laan van Meerdervoort
3. Laan Copes van Cattenburch - Burgemeester Patijnlaan - Carnegielaan - Groot Hertoginnelaan

De Schildersbuurt en Stationsbuurt zijn in een eerder project aangeduid als Centrum-Zuid. Ons plangebied is daarom Centrum-Noord genoemd. De routes haaks op de kust zijn als noord-zuid-routes aangeduid, de bovengenoemde drie assen door het plangebied zijn dan oost-west-routes.



Figuur 1: Plangebied Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord

1.3 Taakopvatting

Er ligt nu een evenwichtig, gezamenlijk advies met een maatregelenpakket dat is opgesteld voor de crisis door corona/COVID-19. We mogen aannemen dat door corona/COVID-19 (en angst voor andere nieuwe virussen) de prognose voor het autoverkeer in 2023 anders zal zijn dan ten tijde van het proces voor Centrum-Noord werd verwacht. In paragraaf 1.6 wordt daarop verder ingegaan. Wij hebben er voor gekozen om voor dit advies geen nieuwe modelberekeningen te gaan uitvoeren, omdat er bij de uitwerking van ons pakket in projecten veel mogelijkheden zijn en voldoende tijd is om te anticiperen op nieuwe verkeersprognoses. We gaan namelijk alle maatregelen monitoren en in de planning staat dat er maar weinig proeven en maatregelen op korte termijn mogelijk zijn vanwege het besluit van het gemeentebestuur om eerst de tramprojecten uit te voeren.

Ten tijde van het opstellen van het maatregelenpakket zijn wij ervan uitgegaan dat de toename van autoverkeer zou doorzetten. Wij willen benadrukken dat het pakket maatregelen daarom, slechts een tijdelijk effect kan sorteren. Dat heeft onze ervaring met het Verkeerscirculatieplan wel geleerd. Parallel aan realisatie van het pakket moet door de gemeente met kracht worden ingezet op een duurzaam mobiliteitssysteem. Dan ook lonen de door ons voorgestelde investeringen in verbetering van het leefklimaat (waaronder groen), als een eerste stap naar een breder investeringsprogramma dat kan zorgen dat onze stad toekomstbestendig is.

Er moet nu worden begonnen met een structureel ander mobiliteitsbeleid niet gericht op het zo veel mogelijk faciliteren van alle vervoerwijzen, maar op keuzes maken ten gunste van fiets en OV en op verandering van mentaliteit bij inwoners, bezoekers en bedrijven. Een dergelijke mobiliteitstransitie vergt een langere adem. Tegelijkertijd presenteren wij maatregelen voor de kortere termijn, die – vanwege de urgentie – niet kunnen of moeten wachten op de langere termijn maatregelen.

1.4 Doelstelling

Gezien het gemengde karakter van ons gebied met woon- en winkelstraten, culturele functies en relatief veel horeca gaan wij uit van:

- Verbetering luchtkwaliteit door vermindering van doorgaand autoverkeer;
- Rustiger verkeersbeeld, met een verbetering van leefomgeving, ruimtelijke kwaliteit en verkeersveiligheid door verbetering fietsroutes, oversteekrelaties voor voetgangers en fietsers en door toevoeging/verbetering van groen en waterbeleving;
- In stand houden van de bereikbaarheid.

Van meet af aan hebben wij de specifieke aard van ons gebied als uitgangspunt genomen en elke maatregel gezamenlijk getoetst op de effecten voor bewoners, ondernemers en bezoekers.

1.5 Co-creatieproces

1.5.1 Proces

Met de commissiebrief is opdracht gegeven voor een proces van co-creatie². Wij als vertegenwoordigers van 25 bewoners-, ondernemers-, overige belangenorganisaties en (semi)overheden uit het plangebied (zie bijlage 1) hebben gezamenlijk een maatregelenpakket opgesteld om onze doelstelling te verwezenlijken. Wij kregen hierbij ondersteuning van een onafhankelijk deskundige. In de bijlagen 2.1 en 2.2 is ingegaan op de werkgroepen en klankbordgroep en hun rollen.

De gemeente heeft bij dit proces eigen of extern onderzoek verricht. Tevens is van diverse maatregelen die de revue hebben gepasseerd aangegeven of de gemeente het zinvol vindt om er verder naar te kijken of niet, dus naar de realiteit en realiseerbaarheid. Als co-creatiepartner vindt de gemeente het uiteindelijke maatregelenpakket nader onderzoek waard. Dit is echter geen garantie dat alle maatregelen ook daadwerkelijk tot uitvoering zullen worden gebracht.

Het co-creatieproces heeft volgens het in bijlage 2.3 beschreven proces geleid tot een advies aan het gemeentebestuur over een uit te werken maatregelenpakket voor de korte termijn. De totstandkoming van het maatregelenpakket is beschreven in bijlage 6. De uitwerking van de maatregelen gebeurt na het raadsbesluit middels projecten. Daarbij worden ook weer de belanghebbende partijen uitgenodigd.

De projecten worden per cluster en gefaseerd uitgevoerd (paragraaf 1.7.3 bevat een globale voorzet, die verder moet worden uitgewerkt, o.a. op de invloed van raakvlakprojecten). De monitoringscriteria kunnen pas in detail worden bepaald bij de uitwerking van de projecten, dus na het raadsbesluit. Voor sommige maatregelen is nu al wel een voorzet voor de monitoringscriteria gedaan.

Voor elk project zal de gemeente de reguliere inspraakprocedures en besluitvorming volgen. Dat betekent – ook voor de achterban – dat zij inspraak zullen krijgen op ieder uitgewerkt project waarbij zij belanghebbende zijn.

Wij constateren dat het proces zich heeft gekenmerkt door een hoge mate van participatie. Dit advies is het resultaat van een intensief co-creatieproces waaraan een groot aantal verschillende organisaties hebben deelgenomen. Bij de totstandkoming van dit advies zijn alle relevante belanghebbenden intensief betrokken geweest. De deelnemers zijn door hun organisatie **afgevaardigd** om hun belang zo goed mogelijk naar voren te brengen tijdens het proces³. Het resultaat is een onderhandelingsresultaat waarin de deelnemende belangenorganisaties (redenerend vanuit hun organisatie) elkaar hebben weten te vinden. Er is zoveel mogelijk en op een evenwichtige manier rekening gehouden met de achterliggende belangen. Het was echter

² Voor meer informatie en algemene aanbevelingen over co-creatie, zie bijlage 2.5 van het Bijlagenboek.

³ Voor informatie over het betrekken van de achterban van belangenorganisaties, zie bijlage 2.4.

geen eenvoudig proces: betrokkenen namens bewoners- en ondernemersorganisaties zijn over grenzen heengestapt, wetende dat het best lastig zou zijn naar delen van de achterban. Vrijwel elke organisatie heeft een afwijkend standpunt⁴ ten aanzien van een enkele maatregel (het meest op 3, 4, 5 en 5a), maar de organisaties staan wel achter de inhoud van het advies over het integrale maatregelenpakket.

[Na afronding van het advies hebben de organisaties en de gemeente hun achterban en de inwoners van het gebied [PM] geïnformeerd over het resultaat. Ook tijdens het co-creatieproces hebben zij zo veel mogelijk teruggekoppeld naar hun achterban. Het co-creatieproces was in <juni 2020> afgerond, iets later dan volgens de laatste planning als gevolg van de coronacrisis en vanwege de complexiteit en het grote aantal betrokken belangenorganisaties aanzienlijk later dan bij de start was voorzien⁵.]

De uiteindelijke besluitvorming over de uitvoering van het maatregelenpakket is een politiek besluit.

1.5.2 Analyse en onderzoek

Bij de start van het proces was niet bekend om hoeveel doorgaand autoverkeer het nu precies ging. Er bestond alleen een berekening op basis van het verkeersmodel. Om een goed beeld te krijgen van de hoeveelheid doorgaand autoverkeer hebben we daarom een kentekenonderzoek laten uitvoeren door een extern verkeersbureau, waarbij met camera's rondom en binnen het gebied kentekens van auto's zijn geregistreerd. Het kentekenonderzoek is uitgevoerd van 21 januari 2019 tot 21 februari 2019. Zowel van oost naar west, als west naar oost is de verdeling tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer zo'n 57% t.o.v. 43%. Voor doorgaand autoverkeer wordt daarbij de definitie gehanteerd van een reistijd van maximaal 30 minuten door het gebied.

In de praktijk blijkt het verkeersmodel vooral informatief voor de grotere wegen en de grotere gebieden. Hoe kleiner het onderzochte gebied, hoe minder nauwkeurig de uitkomsten zijn. Omdat we bij nadere bestudering een aantal effecten niet goed begrepen en bovendien beter zicht wilden krijgen op de afwikkeling van het autoverkeer tussen de Zuid-Hollandlaan en het Telderstracé, hebben we besloten tot een nader onderzoek. Wij hebben een micro-simulatie laten uitvoeren voor het gehele traject Koningskade-Raamweg-Plesmanweg (zie bijlage 7).

Ten behoeve van inzicht in de luchtkwaliteit (stikstofdioxide, NO₂), fijnstof (PM_{2,5} en PM₁₀) en geluid is een extern bureau (LBP Sigth) ingehuurd om berekeningen te maken op basis van het RIVM-model. Al snel ontdekten we echter dat het maken van berekeningen geen nut had. Vóór de doorrekening is eerst een inventarisatie gemaakt van zogeheten "canyons", straten met een relatief smal wegprofiel waar de bebouwing aan weerszijden hoog oprijst. Uit de hierna berekende luchtkwaliteit is gebleken dat er in de huidige situatie binnen ons gebied gemiddeld geen onaanvaardbare NOx-concentratie en fijnstof (2,5µm)-concentratie bestaat. Door het uitvoeren van het maatregelenpakket blijkt dit niet aanmerkelijk te veranderen. De luchtkwaliteit wordt namelijk grotendeels bepaald door factoren buiten het plangebied en in het model wordt uitgegaan van een gemiddelde intensiteit (24/365)⁶ terwijl bekend is dat de overlast van uitlaatgassen en fijnstof met name tijdens de spits ervaren wordt. Het doorrekenen van verschillende maatregelenpakketten op luchtkwaliteit en klimaat blijkt dan ook geen meerwaarde te hebben.

⁴ Op de afwijkende standpunten is in paragraaf 2.3 ingegaan.

⁵ In de commissiebrief 'Procesvoorstel en kaders voor kwaliteitsverbetering Centrum-Noord' werd nog uitgegaan van februari 2019 voor het advies aan het college.

⁶ Dat houdt in gemiddeld over dag en nacht, en gemiddeld over het gehele jaar.

1.6 Kaders

Bijlage 3 bevat de kaders waaraan wij ons hebben gehouden. De belangrijkste kaders uit de commissiebrief 'Procesvoorstel en kaders voor kwaliteitsverbetering Centrum-Noord' zijn:

1. Maatregelen binnen plangebied
2. Definitie doorgaand autoverkeer
3. Gemeentelijke beleidskaders, zoals Coalitieakkoord, Haagse Nota Mobiliteit en Mobiliteitstransitiebrief
4. Tijd (maatregelen binnen 5 jaar te realiseren, dus vóór 2023)
5. Geld
6. Verkeersmodel
7. Model luchtkwaliteit en geluid

N.a.v. punt 6: voor analyse van verkeersmaatregelen is een versie van het MRDH-verkeersmodel gehanteerd gedateerd voor corona/COVID-19 (voor meer informatie over het verkeersmodel, zie bijlage 8a). Als referentiejaar geldt 2023. De toenmalige verwachte autonome groei van het autoverkeer is daarin verdisconteerd, maar ook de wijzigingen die volgens planning vóór 2023 zullen zijn uitgevoerd, zoals de Rotterdamsebaan en de “knips” Schilderswijk en Stationsbuurt. De effecten van de door ons voorgestelde maatregelen zijn met dit verkeersmodel berekend. De uitkomsten geven het verschil weer tussen de situatie in 2023 zonder onze maatregelen en de situatie in 2023 mét onze maatregelen. Bijlage 8b bevat de verkeersmodelplot voor de ochtendspits. Om het voorstellingsvermogen over het verkeersbeeld in 2023 te helpen, is bijlage 8c gemaakt; dat geeft een beeld van de veranderingen t.o.v. 2019.

Voor de nieuwe versie van het MRDH-model zal een nieuwe inschatting moeten worden gemaakt van de ontwikkeling van de automobilititeit. Momenteel vinden overal in Nederland (digitale) congressen plaats om de verkeersgevolgen op de lange termijn in te schatten. Een van de conclusies is dat we pas na een jaar weten of mensen weer grotendeels in hun oude reisgebruiken zijn teruggevallen of dat er een “nieuw normaal” is ontstaan. Enkele factoren die hierbij een rol zouden kunnen spelen:

- Meer thuiswerken;
- Afname van de OV-capaciteit vanwege benodigde 1,5 meter afstand tussen reizigers
- Grotere behoefte aan veilig, “besloten” en “individueel” vervoer, zoals fiets en auto, en minder behoefte aan OV;
- Snellere groei van internetaankopen (minder bezoek aan de binnenstad, meer pakketdiensten);
- Meer autogebruik door goedkope benzine.

Aanvullend hierop hebben we onszelf kaders opgelegd voortkomend uit de door ons geformuleerde doelstelling (bijlage 3.3). Ook zijn uit raakvlakprojecten kaders voortgekomen; die zijn in de bijlagen 3.9 en 3.10 toegelicht.

Wij merken wel op dat we ons wel zo veel mogelijk aan de kaders hebben gehouden, maar aan de kaders 1 en 4 niet altijd.

1.7 Samenvatting

In Centrum-Noord rijdt veel doorgaand autoverkeer. Hierdoor zijn de luchtkwaliteit en verkeersdrukke al jaren een probleem. Een oplossing is het verminderen van het doorgaand autoverkeer. Dat verbetert de leefbaarheid. Bewoners-, ondernemers- en belangenorganisaties hebben, samen met de gemeente, een advies opgesteld om te zorgen voor minder doorgaand autoverkeer in Centrum-Noord.

1.7.1 Opdracht en doelstelling

De gemeente vroeg ons als bewonersorganisaties, ondernemersorganisaties van Centrum-Noord en overkoepelende belangenorganisaties, om samen een pakket van kortetermijnmaatregelen te bedenken die:

- zorgen voor vermindering van (doorgaand) autoverkeer op drie drukke routes:
 1. Elandstraat, Hogewal, Scheveningseveer, Mauritskade en Dr. Kuypersstraat
 2. Laan van Meerdervoort en Javastraat
 3. Groot-Hertoginnenlaan, Carnegieaan, Burgemeester Patijnlaan en Laan Copes van Cattenburch
- zorgen voor een rustiger verkeersbeeld met meer groen, verbetering van fietsroutes, betere oversteekplaatsen en betere luchtkwaliteit
- het gebied goed bereikbaar houden, ook met de auto.

Mobiliteitstransitie

Dit alles is nodig om Den Haag leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden. En dat vraagt om een andere kijk op mobiliteit. Veel Hagenaars pakken voor korte afstanden de auto, terwijl er veel betere alternatieven zijn. De gemeente wil inwoners en bezoekers verleiden op een andere manier te reizen. Zoals met het openbaar vervoer, elektrische deelauto's en -scooters en de fiets natuurlijk.

Co-creatie

Een speciale werkgroep met daarin vertegenwoordigers uit verschillende bewoners-, ondernemers- en belangenorganisaties werkt sinds de zomer van 2018 aan een advies. Ondersteund door een onafhankelijke expert verkeer en mobiliteit. Samen hebben de organisaties onderzoek gedaan en voorstellen uitgewerkt. Bij het opstellen van het advies is steeds goed gekeken naar de effecten van maatregelen voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Niet elke organisatie staat achter elke maatregel. Met name over de maatregel om een proef te houden met éénrichtingsverkeer op de Scheveningseveer en Mauritskade (tussen Parkstraat en Noordeinde) is veel gediscussieerd. Een flink aantal organisaties heeft grote zorgen over de effecten van deze maatregel op de bereikbaarheid van bedrijven, winkels, horeca en culturele instellingen. Voor een ander deel van de organisaties is dit een belangrijke maatregel om doorgaand autoverkeer door het gebied te verminderen. Uiteindelijk hebben alle organisaties het integrale maatregelenpakket goedgekeurd, inclusief deze en andere proeven. Het resultaat is een samenhangend pakket dat recht doet aan de vele belangen in het gebied.

1.7.2 Belangrijkste maatregelen

Het maatregelenpakket is in paragraaf 2.3 uitgebreid beschreven. Dat is daarmee voor velen de belangrijkste paragraaf van het rapport.

De belangrijkste maatregelen zijn bedoeld om doorgaand autoverkeer buitenom te leiden via de Prof. Dr. R.M. Teldersweg, Koningskade en Raamweg⁷ of via de Vaillantlaan en Neherkade richting Rotterdamsebaan. Op de route Koningskade en Raamweg worden de verkeerslichten zodanig afgesteld dat het autoverkeer komend vanaf het Telderstacé hier beter doorrijdt. Voor het bereiken van Centrum-Noord komen dynamische routeinformatie-panelen met de reistijd in minuten. Zo leiden we doorgaand autoverkeer richting de Koningskade, Raamweg en Teldersweg.

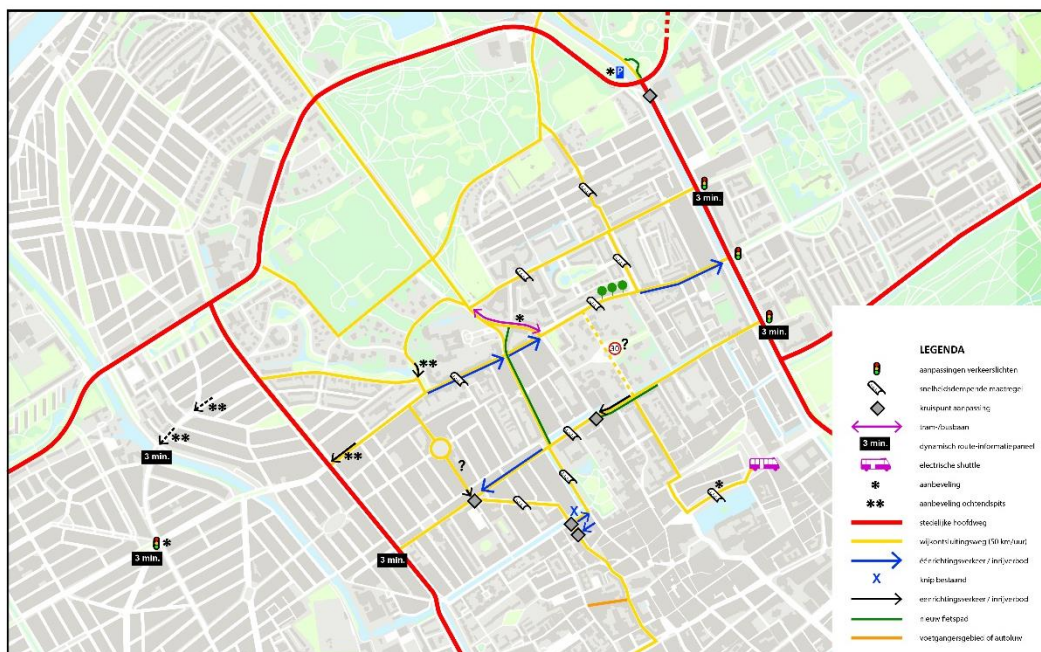
Ook vanaf de westzijde van het gebied worden maatregelen voorgesteld om doorgaand autoverkeer te verminderen op drie genoemde assen. Op as 1 houden we op de Scheveningseveer en Mauritskade op het gedeelte tussen de Parkstraat en het Noordeinde een proef van maximaal een half jaar met éénrichtingsverkeer. Tegelijk stellen we een linksafverbod in vanuit de Pieterstraat richting de Torenstraat, nadat de alternatieve route aantrekkelijk is gemaakt. Op de twee andere assen, te weten Laan van Meerdervoort en Carnegieaan, komen inrijverboden tijdens de

⁷ Vanaf Telderstracé naar Hubertustunnel en verder.

ochtendspits, ter hoogte van de Waldeck Pyrmontkade respectievelijk Groot Hertoginnelaan. Door ook de groentijd voor de verkeerslichten vanaf de Koningskade en Raamweg het gebied in (en vice versa) te verkorten tijdens de ochtendspits, ontmoedigen we doorgaand autoverkeer deze assen te nemen.

Deze maatregelen zouden er tevens toe moeten leiden dat de verkeersdruk op de assen afneemt, zodat het mogelijk wordt overal 30 km/uur in te stellen. Dat was van meet af aan een breed gedeelde ambitie, maar bleek –onder de huidige randvoorwaarden- niet te realiseren, o.a. vanwege de hoge intensiteit van het autoverkeer. Daar waar mogelijk nemen we nu verkeersdempende maatregelen om een rustiger verkeersbeeld te bereiken.

Verder zijn er maatregelen die de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit verbeteren. Bijvoorbeeld door het aanbrengen van meer groen, zodat het een fijner stuk stad wordt. Zo ligt er een voorstel één rijstrook in het brede deel van de Javastraat, tussen de Alexanderstraat en het begin van de opstelstrook naar het Nassauplein, te vervangen door bomen en groen. Ook willen we de verkeersveiligheid verbeteren. Voor verschillende wegen worden snelheidsdempende maatregelen voorgesteld en de leefbaarheid verbeteren we bijvoorbeeld door betere fietsroutes en oversteekplaatsen te maken. Tegelijk met de proef voor het instellen van éénrichtingsverkeer op een deel van de Mauritskade en Scheveningseveer, kan een fietspad worden toegevoegd. Zo wordt het voor fietsers veiliger.



Figuur 2: Overzicht maatregelenpakket [kaartbeeld wordt nog geactualiseerd]

1.7.3 Aanpak: fasering, proefdraaien en monitoren

Alleen samen zorgen de maatregelen voor effect. Daarnaast is het belangrijk bepaalde maatregelen eerst uit te voeren, voordat we beginnen met de anderen. Zo willen we dat de verkeerslichten op de route Koningskade-Raamweg en bijbehorende DRIP's eerst aangepakt worden voor er maatregelen in de rest van het gebied worden gerealiseerd. Na monitoring en bijstelling van de eerste fase lijkt het logisch om de drie assen (en bijgehorende maatregelen) op te pakken. De laatste fases bestaan dan uit de overige maatregelen. Deze voorzet voor fasering moet na besluitvorming worden verbeterd.

Ook vinden we het belangrijk dat er aandacht is voor goede monitoring. Zo weten we of de maatregelen effectief zijn en of het nadelige gevolgen heeft voor bewoners en of ondernemers in het gebied. Als een maatregel in de praktijk niet blijkt te werken, moet deze aangepast kunnen worden om toch hetzelfde effect op doorgaand autoverkeer te bereiken.

1.7.4 Resultaat

Volgens verkeersmodelberekeningen leidt het maatregelenpakket tot een mogelijke afname van 15% van het doorgaand autoverkeer per etmaal in Centrum-Noord. In de ochtendspits is het drukker, maar neemt het doorgaande autoverkeer ook meer af, naar verwachting met gemiddeld 25%. De verkeersmodelplot van bijlage 8b geeft hoe groot de toe- en afnames zijn op de wegen in Centrum-Noord.

CONCEPT

2 Maatregelenpakket vanuit co-creatieproces

In dit hoofdstuk staan de voorgestelde maatregelen vallend binnen onze opdracht alsmede aanbevelingen die buiten de opdracht vallen. Aangegeven is of het om een maatregel of een aanbeveling gaat en wat de status van die aanbeveling is.

2.1 Begripsbepalingen

Maatregel:	Een door ons gewenste ingreep die binnen de opdracht en het plangebied valt.
Aanbeveling:	Een door ons gewenste ingreep die buiten de opdracht, en/of het plangebied, en/of de termijn valt en die formeel dus niet tot onze opdracht behoort, maar wel onderdeel vormt van het maatregelenpakket, noodzakelijk is voor het slagen daarvan en daarom bij de maatregelen wordt behandeld.
'Doorgaand':	Autoverkeer met een reistijd van maximaal 30 minuten door het plangebied.
'Werend':	Een ingreep gericht op het ontmoedigen of omleiden van doorgaand autoverkeer.
Oost:	Zijde Raamweg-Koningskade.
West:	Zijde Waldeck Pyrmontkade – Stadhouderslaan.

Wij hebben geconstateerd dat maatregelen die strikt voldoen aan onze opdracht en meegegeven kaders een beperkter effect hebben dan wenselijk indien zij op zichzelf staan. Bij voorkeur behoren zij onderdeel te zijn van een groter maatregelenpakket voor een versterking van het effect. Wij hebben de vrijheid genomen ook hiervoor voorstellen te doen. Deze zijn in dit hoofdstuk opgenomen onder de noemer "Ondersteunende aanbevelingen ten behoeve van Centrum-Noord" en "Overige aanbevelingen".

Bij de *ondersteunende aanbevelingen* gaat het om acties die buiten de inzet of het bereik van onze opdracht vallen, maar die aanmerkelijk kunnen bijdragen aan het verwezenlijken van onze doelstelling voor Centrum-Noord.

Overige aanbevelingen behelzen maatregelen buiten de opdracht om. Het betreft maatregelen op een ander ruimtelijk niveau en aanvullend (niet als voorwaarde) op ons maatregelenpakket voor Centrum-Noord. Ons voorstel houdt in om die maatregelen te bespreken en mogelijk daarna uit te werken met (belangenorganisaties van) de betreffende wijken.

Wij beseffen dat er voor aanbevelingen buiten onze opdracht geen budget beschikbaar is vanuit Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord.

2.2 Overwegingen en aannames

De maatregelen en aanbevelingen van het maatregelenpakket die wij graag via concrete projecten uitgewerkt willen zien, zijn op de volgende schaalniveaus bepaald:

- A. Stimuleren hoofdroutes, zoals (Telderstracé-) Raamweg-Koningskade. Het betreft pull-maatregelen om de routes buiten Centrum-Noord om aantrekkelijker te maken voor autoverkeer (1t/m 1d)
- B. Werende maatregelen oostzijde [2 t/m 2b]
- C. Werende maatregelen westzijde [3 t/m 5]
- D. Maatregelen ter verbetering van leefklimaat en verkeersveiligheid [6 t/m 8]
- E. Ondersteunende aanbevelingen [9 t/m 12]
- F. Overige aanbevelingen

Wij willen stimuleren dat doorgaand autoverkeer vooral de hoofdroutes "buiten om" het plangebied gaat gebruiken. Vervolgens pakken we met ons maatregelenpakket alle drie assen door het gebied op gelijke wijze aan: met werende maatregelen (dosering van verkeerslichten, een proef met eenrichtingsverkeer of inrijverboden in de ochtendspits) en maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid (snelheidsdempende maatregelen, verbetering fietsroutes, groene inrichting).

Wij hebben hierbij als uitgangspunt aangehouden dat het resultaat op weggebruikers niet te ingewikkeld moet overkomen en dat de indruk wordt vermeden dat het noordelijke deel van het centrum “op slot gaat”.

Liefst zouden wij maatregelen nemen die specifiek zijn gericht op het belemmeren van doorgaand autoverkeer, maar geen hinder opleveren voor bestemmingsverkeer, inclusief bezoekers van winkels, bedrijven, horeca en culturele instellingen. Het is echter niet mogelijk onderscheid te maken op grond van uiterlijke kenmerken van voertuigen, zoals het kenteken. Wij moeten het dus doen met maatregelen die gelijk zijn voor alle automobilisten. Wel nemen wij aan dat het doorgaande verkeer vooral koerst op snelheid en het bestemmingsverkeer op het bereiken van een bepaalde plek. Wij hebben de werende maatregelen ingevuld met dat verschil in het achterhoofd: wij hebben aangenomen dat bestemmingsverkeer eerder bereid zal zijn een klein stukje om te rijden of beperkte vertraging voor lief te nemen, waar dat onvermijdelijk is om doorgaand verkeer te weren. Aan de andere kant moet bestemmingsverkeer niet worden gedwongen grote afstanden om te rijden. Ook moeten parkeergarages, winkel- en horecagebieden goed bereikbaar blijven. Wij hebben steeds gezocht naar maatregelen die dat mogelijk maken. Daarbij gaat het in beide gevallen om het balanceren tussen (voldoende) effectieve maatregelen en een (voldoende) open gebied. Wij hebben de kracht vooral gezocht in samenhang en maatvoering: maatregelen die het gebied bereikbaar houden voor bestemmingsverkeer, maar tezamen effectief zijn tegen doorgaand autoverkeer. Een leefbaarder gebied door minder doorgaand autoverkeer en behoud van alle wegmogelijkheden per auto voor iedereen, zijn niet beide mogelijk.

Door werende maatregelen, samen met snelheidsdempende maatregelen, vermindert de intensiteit van het autoverkeer, hetgeen noodzakelijk is om op termijn ook op de drie assen te komen tot invoering van 30 km/uur (behalve voor OV). Dat laatste blijft onze ambitie. Waar mogelijk is in het pakket nu al veel groen toegevoegd. Een nog groenere inrichting wordt mogelijk met het realiseren van 30 km/uur-zones. Door deze maatregelen verbetert naar verwachting de luchtkwaliteit.

De samenhang van de maatregelen heeft tot gevolg dat het tijdstip van invoering van elke maatregel niet neutraal is, maar zal moeten voldoen aan een zekere gelijktijdigheid, dan wel volgtijdelijkheid. Er zal dus een uitvoeringsplan moeten komen.

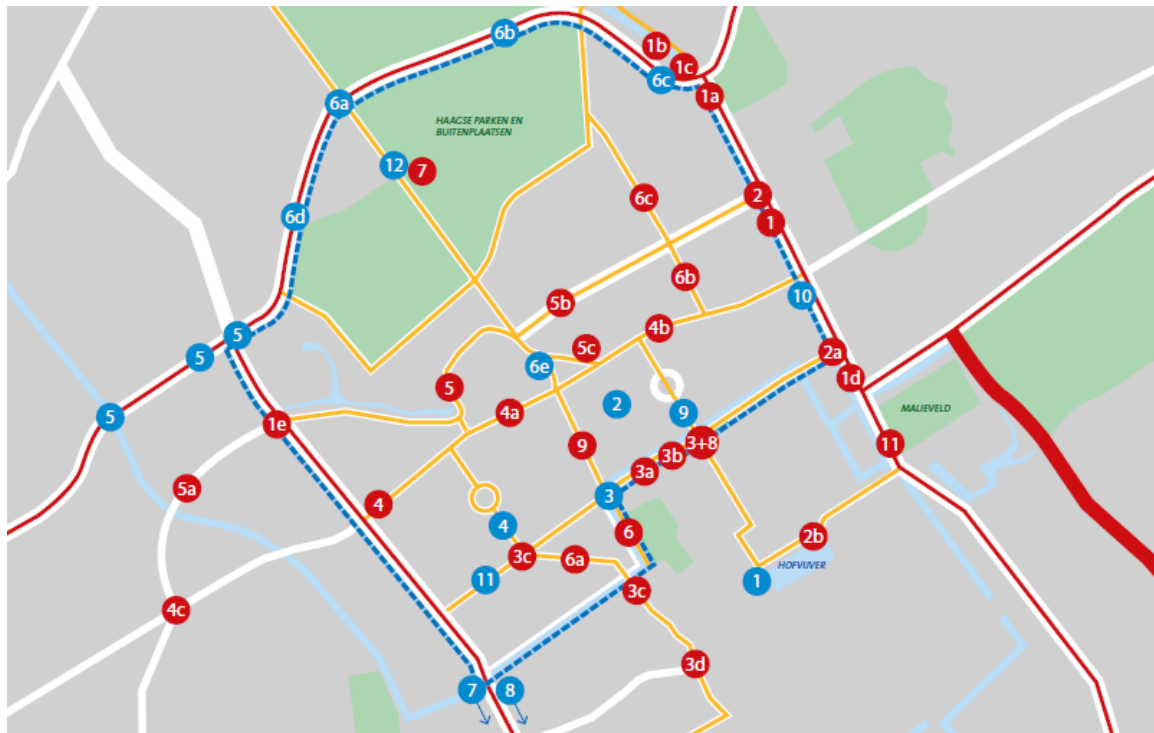
In elk geval moet worden gestart met die maatregelen die de doorstroming op de route Raamweg-Koningskade en de route Waldeck Pyrmontkade/Koningin Emmakade en Stadhouderslaan bevorderen door het optimaliseren van de verkeersregelinstallaties (zie maatregelen 1 en 1e) en het plaatsen van de DRIP's.

Monitoring van elke maatregel

Wij gaan ervan uit dat de maatregelen voor invoering gericht worden geïntroduceerd (met heldere informatie vooraf gericht op gebruikers) en tijdens de invoering worden begeleid. Ook na invoering zal de buurt regelmatig geïnformeerd moeten worden over het effect. Dit mede aan de hand van monitoring van elke maatregel op het bereiken van de doelstellingen. Voor representatieve monitoring van alle maatregelen worden telkens alle deelnemende organisaties aan dit co-creatieproces (waaronder OV-partijen en nood- en hulpdiensten) en hun achterban uitgenodigd en worden voorbijgangers (voetgangers, fietsers, automobilisten) geënquêteerd. Corrigerende maatregelen om toch hetzelfde effect op o.a. doorgaand autoverkeer te bereiken, worden in onderling overleg genomen. Omdat dit voor het hele maatregelenpakket geldt, wordt in paragraaf 2.3 (beschrijving van de maatregelen en aanbevelingen) slechts bij uitzondering op monitoring teruggekomen.

2.3 Beschrijving maatregelen en aanbevelingen

In deze paragraaf worden alle geadviseerde maatregelen en aanbevelingen besproken. Het is daarmee voor velen de belangrijkste paragraaf van het adviesrapport.



Figuur 3: Nummering maatregelenpakket (rood) en van raakvlakprojecten (blauw)

A. Stimuleren hoofdroutes, zoals (Telderstracé-) Raamweg-Koningskade (route om Centrum-Noord)

De wegen door Centrum-Noord zijn niet aangewezen als stedelijke hoofdwegen en dus niet bedoeld voor doorgaand autoverkeer. In het verkeersbeleid zijn de volgende routes buiten Centrum-Noord daarvoor wel bedoeld: Johan de Wittlaan-Prof. Teldersweg-Hubertusviaduct (onderdeel van de Noordwestelijke Hoofdroute), Raamweg-Koningskade, Hubertustunnel, Stadhouderslaan-Waldeck Pyramontkade-Vaillantlaan en de Neherkade.

Uit het modelonderzoek is gebleken dat veel autoverkeer naar o.a. de Utrechtsebaan een route door Centrum-Noord (via de Laan Copes van Cattenburch, de Javastraat of de Mauritskade) neemt in plaats van om het gebied heen te rijden. Dat blijkt sneller te zijn, maar deze wegen zijn daar niet voor bedoeld.

Als we kunnen zorgen dat het uitgaande (spits)verkeer vanaf het Telderstracé vlot de Raamweg-Koningskade kan passeren, zullen de sluiproutes via de Laan Copes van Cattenburch, Javastraat en Mauritskade waarschijnlijk hun aantrekkelijkheid verliezen. Uit de modelberekeningen blijkt dat bijna 50% van het doorgaande autoverkeer door Centrum-Noord (in oostelijke richting) bestaat uit verkeer dat uiteindelijk de Zuid-Hollandlaan passeert. Deze constatering vormt de basis van ons maatregelenpakket.

De Raamweg-Koningskade functioneert momenteel echter onvoldoende: de inrichting van deze stedelijke hoofdweg en de instelling van de verkeerslichten zorgen er niet genoeg voor dat automobilisten buiten Centrum-Noord om rijden. Uit de micro-simulatie die we hebben laten uitvoeren door Bureau Goudappel Coffeng, blijkt dat de verkeersafwikkeling op deze hoofdwegen op kortere termijn verder verslechtert: zowel zonder als met onze maatregelen, zij het niet in gelijke mate. Dat gebeurt als eerste bij de Laan Copes van Cattenburch. Ook de verkeersmodel-

berekening met ons maatregelenpakket laat een toename op de Raamweg-Koningskade zien, terwijl deze route in de ochtendspits nu al aan/over zijn capaciteit zit. Extra autoverkeer zal dus leiden tot langere rijtijden. Wij zijn het eens met de conclusie van Goudappel Coffeng dat de gemeente in elk geval snel maatregelen moet nemen ter bevordering van de doorstroming op de Raamweg-Koningskade: de basis van ons maatregelenpakket is de route buitenom te stimuleren. De linksafbewegingen naar Centrum-Noord korter groen licht geven, lijkt een goed idee. Gezien de beperkingen van een micro-simulatie stellen we voor dat de effecten op doorstroming, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid op andere wijze worden onderzocht.

Het is een bestuurlijke keuze geweest om voor de leefbaarheid in Centrum-Noord eerst het doorgaande verkeer door Centrum- Noord te verminderen en daarna, als bekend is hoeveel autoverkeer er bijkomt op het Telderstracé de doorstroming op die route te verbeteren. De doorstroming op dat deel van de 'hoofdroute buitenom' moet een vervolgproject worden. De ongelijkvloerse kruising met de Scheveningseweg staat al genoemd in het huidige Coalitieakkoord.

Gezien bovengenoemde uitkomsten willen we nogmaals de noodzaak benadrukken dat de gemeente, na uitvoering van ons maatregelenpakket, een project gaat starten om het Telderstracé ingrijpend te verbeteren: de functie van stedelijke hoofdweg in het stedelijk wegennet (route bedoeld voor doorgaand autoverkeer) is in de huidige situatie onvoldoende gefaciliteerd. Dit moet niet leiden tot een netto toename van autoverkeer in Den Haag.

Nadere analyse

In de huidige situatie wordt de noord-zuid route vanaf en naar het Telderstracé via de Raamweg-Koningskade onderbroken door de oost-west beweging van en naar de Laan Copes en de Dr. Kuiperstraat.

De verkeerslichten zijn nu zó ingesteld dat de wachttijden -voor alle richtingen op een kruispunt samen- zo kort mogelijk zijn (dus niet sturend via gewenste routes). Nadere analyse op locatie leert dat het inkomend autoverkeer hierdoor tijdens de ochtendspits sterk wordt bevoordeeld t.o.v. het uitgaand verkeer. Doordat autoverkeer op de Raamweg-Koningskade linksaf richting de Laan Copes van Cattenburch en de Dr. Kuiperstraat lang groen licht krijgen, moet het verkeer dat vanaf het Telderstracé komt om de Raamweg richting Utrechtsebaan op te gaan, en dus deze linksafstromen kruist, daarop wachten. Hierdoor is de route via de Noordwestelijke Hoofdroute (NW-Hoofdroute) en Telderstracé onbedoeld onaantrekkelijk gemaakt.

Het autoverkeer zoekt daarom een sneller alternatief: dóór Centrum-Noord en bij één van de drie assen Dr. Kuiperstraat, Javastraat en Laan Copes van Cattenburch eruit. Daar is immers parallel aan het inkomende verkeer ook lang groen licht voor uitgaand verkeer.

Bij de avondspits is het precies omgekeerd, maar omdat de avondspits veel meer gespreid is (van 15.30 uur tot 19.00 uur) werkt dit relatief minder vertragend dan in de ochtendspits.

Maatregelen

Prioriteit geven aan de noord-zuid route om de doorstroming te bevorderen lijkt geboden. Dit kan door optimalisering van de verkeerslichten (sturend i.p.v. faciliterend) en door de linksafbewegingen naar Centrum-Noord (en dus ook de rechtsafbewegingen vanuit Centrum-Noord) korter groen licht te geven.

Tevens kunnen bestaande belemmeringen worden aangepakt [zie 1a. en 1d.].

Onderzocht kan nog worden wat de nadelen zijn van het afschaffen van de mogelijkheid rechtdoor de kruising over te rijden vanaf de Carel van Bylandtlaan naar de Laan Copes van Cattenburch.

Daarnaast geven wij als belangrijke aanbeveling mee het binnenstedelijk gebruik van de Hubertustunnel, van inpridders zoals Pr. Beatrixlaan en N14 te stimuleren door aanpassingen in de infrastructuur en tevens de doorstroming te verbeteren op de route Vaillantlaan-Neherkade.

Maatregel 1. Gelijke reistijd noord-zuid en zuid-noord op Raamweg-Koningskade

Om de hoofdroute 'buitenom' te stimuleren worden de verkeerslichten zodanig afgesteld dat het (spits)autoverkeer op de route 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 een gelijke passagetijd op deze route voor inkomend en uitgaand autoverkeer. De aanpassing gebeurt in samenhang met de maatregelen 2 en 2a. Omdat de inkomende stromen bij de kruisingen met de Dr. Kuiperstraat en de Laan Copes van Cattenburch net zo lang groen licht hebben als de uitgaande stromen aldaar, kan de dosering die is aangegeven bij de maatregelen 2. en 2a. worden gebruikt om de gelijke passagetijd te bewerkstelligen. Ook dosering van de uitgaande stroom uit de Javastraat kan nodig blijken. Mogelijk kan dit worden gerealiseerd met een terugkoppelmechanisme over het hele traject, vanaf de Zuid-Hollandlaan t/m de Plesmanweg en in samenhang met de instelling van de verkeerslichten bij de kruispunten met de Laan Copes van Cattenburch en de Dr. Kuiperstraat. Dit is het basisregelsysteem.

Regulering

De uitwerking van deze maatregel is voor verkeerslichten-specialisten. Wij noemen vier attentiepunten:

- Wanneer er prioriteiten in het verkeerslichtensysteem worden aangebracht zou het rechtdoorgaande auto- en tramverkeer eerste prioriteit moeten hebben, en het in- en uitgaande verkeer van zijstraten, zoals Mauritskade, Javastraat en Laan Copes tweede prioriteit.
- De oversteekbaarheid van de Raamweg-Koningskade en verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers mag hierdoor niet verslechteren, bij voorkeur zelfs verbeteren.
- Daar waar mogelijk verdere versnelling tram 9 bij kruisingen realiseren.
- Daar waar mogelijk fiets- en autoverkeer "groen" geven met de passerende trams mee.

Met de micro-simulatie konden de effecten op verkeersveiligheid en doorstroming niet worden bepaald. Daarom zal deze maatregel nauwkeurig moeten worden gemonitord.

Maatregel 1a. Verbetering samenvoeging autoverkeer vanaf Hubertusviaduct op Plesmanweg-Raamweg

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 autoverkeer 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 zo diep de stad in te laten komen, maar P+R's aan de randen van de stad te laten gebruiken. Ook in de Archipelbuurt (binnen Centrum-Noord) is hierdoor sprake van vermijdbaar autoverkeer. Het gaat weliswaar niet om duizenden auto's, maar het helpt behoorlijk voor de doorstroming op de Raamweg. Wij stellen voor vergunningparkeren voor deze straten in te voeren, uiteraard in overleg met de belangenorganisaties aldaar.

Mogelijk dragen de in ontwikkeling zijnde plannen voor vergroening van de 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

Vooruitlopend op maatregelen ter verbetering van het Telderstracé achten wij het 'uitbuigen' van het fietspad langs de Plesmanweg ter hoogte van de lus voor autoverkeer naar het Hubertusviaduct, voor nu de beste oplossing voor de fietsveiligheid. Ongeveer 30 meter na het verkeerslicht kruisen rechtdoorgaande fietsers met het autoverkeer dat rechtsaf gaat naar het Hubertusviaduct. Hier bestaat nu een gevaarlijke situatie voor fietsers, omdat ze zich vaak in de dode hoek bevinden van de auto's die het viaduct opdraaien. Deze situatie verergert door extra autoverkeer ten gevolge van de maatregelen. Rechtsafslaand autoverkeer krijgt door de uitbuiging beter zicht op de fietsers, omdat ze elkaar haaks kruisen. Uitbuiging van het fietspad moet mogelijk zijn zonder landschappelijke consequenties voor het Hubertusduin.

Wij verwachten hier geen doorstromingsprobleem. De verkeerslichten zijn aanbodaafhankelijk ingesteld en blijven op groen staan tot de wachtrij is weggewerkt. De eerder overwogen optie van een half verdiept fietstunneltje (en half verhoogde lus voor autoverkeer) hebben wij voor nu dus laten vervallen. Als de doorstroming in de toekomst wel een probleem wordt, is een ingrijpender maatregel nodig. Wij bevelen aan deze optie in dat geval te onderzoeken, ook op sociale veiligheid, bij het toekomstige project voor het Telderstracé.

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

Autoverkeer, komend van de parkeergarage van het Provinciehuis, dat linksaf wil slaan om via de Koningskade en Zuid-Hollandlaan naar de uitvalswegen te rijden, heeft een eigen verkeerslicht. Daardoor wordt de doorstroming van het autoverkeer op de Koningkade (beide zijden) ernstig onderbroken. Een linksaf-verbod voorkomt dat. Vanaf de parkeergarage blijven dan nog twee mogelijkheden over om weg te rijden. Het verbod wordt fysiek ondersteund door de doorsteekjes door de middenberm (naar het linksafvak naar de Dr. Kuiperstraat en die naar het kruispunt Zuid-Hollandlaan) te verwijderen.

De doorstroming op de Koningskade-Raamweg wordt er aanzienlijk door verbeterd. Dit betreft een aanbeveling, want het valt buiten het plangebied.

Maatregel 1e. Gelijke reistijd noord-zuid en zuid-noord op Waldeck Pyrmontkade-Stadhouderslaan

Net als aan de oostzijde is de doorstroming op de hoofdroute aan de westzijde, Waldeck Pyrmontkade/Koningin Emmakade-Stadhouderslaan essentieel om het gebruik van de route om Centrum-Noord te bevorderen. Ook op de hoofdroute aan de westzijde moet een optimalisatie van de verkeerslichten plaatsvinden (sturend via gewenste routes i.p.v. faciliterend op kruispuntniveau). Het betreft de kruispunten met de Laan van Meerdervoort, Groot Hertoginnelaan, Elandstraat en Noordwal/Veenkade.

Deze maatregel moet in samenhang worden gezien met aanbeveling 4c. Met die aanbeveling wordt beoogd een overbelasting van de westelijke hoofdroute en van het kruispunt Stadhouderslaan/Pres. Kennedylaan te voorkomen.

B. Werende maatregelen oostzijde

Maatregel 2. Aanpassing verkeerslichten Raamweg / Laan Copes van Cattenburch door dosering

De verkeerslichten zijn momenteel aanbodaafhankelijk ingesteld. Ons advies is om in aanvulling op het basisregelsysteem (maatregel 1) voor ingaand autoverkeer een dosering toe te passen waarbij gedurende de ochtendspits (06.00-09.30 uur) minder autoverkeer wordt doorgelaten van en naar de Laan Copes van Cattenburch. Hiervoor is geen aanpassing van de opstelstroken nodig. Dit heeft mogelijk ook een positief effect op tram 9. Bij deze maatregel dient hinder voor de trams te worden voorkomen.

Deze maatregel heeft volgens het verkeersmodel veel effect. Rijden door Centrum-Noord als doorgaande route wordt hierdoor –twee kanten op- minder aantrekkelijk. De dosering zet niet alleen een rem op het doorgaande autoverkeer, ook bestemmingsverkeer gaat er langer over doen. Mogelijk kiest dit een andere route.

Maatregel 2a. Aanpassing verkeerslichten Koningskade / Dr. Kuiperstraat door dosering

De verkeerslichten zijn nu reeds met dosering ingesteld: al het autoverkeer op de gescheiden linksafbaan op de Koningskade kan meestal met één keer “groen licht” linksaf slaan naar de Dr. Kuiperstraat. Wij willen dit gedurende de ochtendspits (06.00-09.30 uur) wijzigen in een lagere dosering. Daarmee krijgt rechtsaf vanaf de Dr. Kuiperstraat ook korter groen, zodat hier eveneens de aantrekkelijkheid als doorgaande route –twee kanten op- wordt verminderd. Om blokkering van het kruispunt Koningskade/Zuid-Hollandlaan te voorkomen, moet de instelling van de verkeerslichten daar mogelijk worden aangepast ten gunste van de autoverkeer ‘buitenom’. De dosering wordt in samenhang met de maatregelen 1. en 2. afgesteld. Er is geen aanpassing van de rijstrookindeling nodig. De maatregel heeft mogelijk ook een positief effect op tram 9. Bij deze maatregel dient hinder voor de trams te worden voorkomen.

Deze maatregel is met het verkeersmodel doorgerekend, maar heeft volgens het verkeersmodel geen effect, hoewel dit wel werd verwacht gezien het effect van de dosering bij de Laan Copes van Cattenburch. Met de microsimulatie kon geen effect op de doorstroming worden bepaald. De effectiviteit ervan moet dus zorgvuldig gemonitord worden, ook op effecten voor bestemmingsverkeer.

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

Volgens de verkeersmodelberekening leidt het voorgestelde regime m.b.t. maatregelen 2 en 2a voor de ochtendspits tot een lichte toename van autoverkeer op de route Korte Voorhout-Tournooiveld-Lange Vijverberg. Om doorgaand autoverkeer ook op die route te ontmoedigen wordt voorgesteld om daar snelheidsdempende maatregelen in te voeren. Natuurlijk wel zodanig dat de tram geen snelheidsbeperking ondervindt.

Dat sluit aan bij het raakvlakproject “De Kern bijzonder”, dat beoogt de Kneuterdijk en het smalle deel van de Parkstraat tot 30 km/uur-zone in te richten. Omdat deze route buiten ons plangebied ligt, betreft het hier geen maatregel maar een aanbeveling.

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

Ons uitgangspunt is dat op alle drie assen werende maatregelen nodig zijn tegen doorgaand autoverkeer of de leefbaarheid te verbeteren, bij voorkeur aan de rand van het plangebied. De situatie vanaf de Centrumring aan de westzijde (Waldeck Pyrmontkade/Koningin Emmakade en Stadhouderslaan) is echter een stuk minder overzichtelijk dan aan de oostzijde. Het gaat om veel meer zijstraten en met een zeer divers karakter.

Westzijde

In het noordwestelijke deel van het plangebied bevinden zich de Groot Hertoginnelaan en de Laan van Meerdervoort. Aanvankelijk keken we naar maatregelen om het autoverkeer, komend van de Groot Hertoginnelaan richting Laan Copes van Cattenburch en van de Laan van Meerdervoort vanuit Segbroek richting Javastraat, te verminderen door op de kruisingen met de Stadhouderslaan resp. de Waldeck Pyrmontkade linksaf, richting Pres. Kennedylaan, toe te staan. Uit onderzoek blijkt echter dat het faciliteren van de linksafbewegingen zal leiden tot

vermindering van doorstroming op de Centrumring-West (Stadhouderslaan-Waldeck Pyrmontkade) en daardoor meer autoverkeer door Centrum-Noord.

In het zuidelijke deel van de westzijde zijn veel meer entreepunten dan aan de oostzijde: daar komt het doorgaande autoverkeer het plangebied binnen via de Elandstraat, de Noordwal, het Westeinde en de Jan Hendrikstraat. Dit verkeer komt bij elkaar op de Prinsessewal⁸ en rijdt vervolgens via de Hogewal-Scheveningseveer-Mauritskade het gebied uit via de Dr. Kuiperstraat. Uitgaande van de voorkeur voor “weren aan de rand van het gebied” zouden werende maatregelen dus bij al deze entreepunten nodig zijn. Daarmee zou dat deel van Centrum-Noord op slot gaan. Ook gaat het om geheel verschillende verkeerssituaties, terwijl de “wering” wel in gelijke mate moet werken, anders treedt er vooral verschuiving van verkeersstromen op.

Wij hebben daarop besloten om alle knelpunten aan de westzijde te inventariseren door de drie parallelle assen (Burgemeester Patijnlaan-Laan Copes, Laan van Meerdervoort-Javastraat, Elandstraat-Mauritskade-Dr. Kuiperstraat) apart te bekijken.

Werende maatregelen

Wij hebben daarom gekeken naar werende maatregelen binnen het plangebied in plaats van aan de rand. Dat bracht ons in een tweestrijd. Aan de ene kant hebben wij gezegd “geen knips” te willen, aan de andere kant bestaat er een grote stroom doorgaand autoverkeer die in het westen binnenkomt en het gebied via één van de drie assen verlaat.

Wij hebben voor de as Elandstraat-Mauritskade-Dr. Kuiperstraat diverse alternatieven beschouwd en daarna een stukje eenrichtingsverkeer als maatregel verder onderzocht. Dan gaat het niet om een harde knip, maar om een eenzijdige knip en wel op het Scheveningseveer-Mauritskade tussen Parkstraat en Noordeinde met rijrichting van oost naar west. De keuze voor dit stuk is gemaakt omdat hier de verkeersstromen vanaf de entreepunten aan de westzijde zijn samengevoegd⁹ en de woon-, winkel- en horeca- en cultuurgebieden en de parkeergarages vanuit de oostzijde dezelfde aanrijdroute kunnen houden. Een dergelijke maatregel zou in principe mogelijk moeten zijn, als er geen andere oplossing voorhanden is, maar wel onder de voorwaarde dat bestemmingsverkeer niet wordt gedwongen over een grote afstand om te rijden (zoals door het verkeerscirculatieplan). Ook moeten de winkel- en horecastraten en parkeergarages ook per auto bereikbaar blijven. Bovendien het OV moet goed kunnen doorrijden.

Door deze maatregel kan de nu ontbrekende fietsschakel langs de gevelzijde worden opgelost. De Mauritskade is na de fietsroute Grote Marktstraat-Herengracht de drukste fietsroute evenwijdig aan de kust (zie bijlage 4.6 voor huidig fietsgebruik en bijlage 12 de resultaten van de fietstellingen). Er zijn ook relatief veel verkeersongevallen (bijlagen 4.9 en 14).

Vervolgens hebben wij voor de andere twee assen, te weten Laan van Meerdervoort en Carnegieaan (en één keer buiten het plangebied, te weten Groot Hertoginnelaan) de mogelijkheid van een inrijverbod (formeel geslotenverklaring¹⁰) voor een bepaald deel van de tijd verkend. Aangezien het vooral druk is tijdens de ochtendspits, geldt de maatregel alleen voor die uren, en vanwege openingstijden van winkels, horeca en cultuurinstellingen niet tijdens de

⁸ Tezamen met auto's vanuit de Anna Paulownastraat.

⁹ De Dienst Koninklijk Huis heeft aangegeven vanaf de Koninklijke Stallen en vanaf de Paleistuin in twee richtingen aan en af te willen rijden, waardoor de Prinsessewal-Hogewal tweerichtingsverkeer moeten blijven.

¹⁰ Bij een inrijverbod (volgens het Besluit Administratieve Bepaling inzake het Wegverkeer: een geslotenverklaring) mag autoverkeer net als bij eenrichtingsverkeer een straat niet inrijden, maar geparkeerde auto's mogen wel wegrijden.

avondspits. Met een rood verkeerslicht en een bord ¹¹ “gesloten voor motorvoertuigen (van 6.00 uur tot 09.30 uur)” kan dat geregeld worden. Door dit in tijd beperkte inrijverbod blijven de winkels, horeca en cultuurinstellingen gedurende de openingstijden goed bereikbaar.

Mogelijke problemen door eenrichtingsverkeer op Scheveningseveer-Mauritskade tussen Parkstraat en Noordeinde

Deze maatregel betekent dat autoverkeer vanuit het Hofkwartier, Kortenbos en het zuidelijk deel van het Zeeheldenkwartier niet meer via de Mauritskade naar de Koningskade en verder kan rijden. Vanuit die wijken/buurtten kan wel om de maatregel heen gereden worden. Door de opening van de Rotterdamsebaan kan ook een route via de Vaillantlaan-Neherkade-Rotterdamsebaan naar de snelwegen worden genomen. Dit kan mogelijk een snellere route worden dan via Mauritskade-Zuid-Hollandlaan-Utrechtsebaan, ondanks dat er momenteel op de Vaillantlaan in de spitsen ook een doorstromingsprobleem bestaat.

De bewoners van Kortenbos en het Zeeheldenkwartier hebben grote moeite met deze gewijzigde omstandigheden. Ondernemers van winkels, horeca en culturele instellingen in het Hofkwartier en Zeeheldenkwartier vrezen voor gevolgen voor de omzetten en bezoekersaantallen, omdat automobilisten deze buurten via een andere route zullen moeten verlaten.

We hebben gekozen om in plaats van een onomkeerbare herinrichting van het Scheveningseveer-Mauritskade (Parkstraat-Noordeinde) een proef uit te voeren met uitgebreide monitoring (zie verder maatregel 3).

Mogelijke problemen bij inrijverboden in ochtendspits

Diverse organisaties, zoals gemeente en politie, hebben aangegeven dat een inrijverbod dat alleen voor een bepaalde tijd geldt, niet handhaafbaar is. De politie gaat een dergelijke “tijdelijke” geslotenverklaring daarom niet handhaven. Het instellen van een permanent inrijverbod inclusief herinrichting heeft wat betreft gemeente de voorkeur, of anders een andere maatregel om doorgaand autoverkeer op deze assen te weren. Voor een permanent inrijverbod is geen draagvlak binnen de werkgroep.

Uiteindelijk voorstel

Als echter geheel van deze ochtendspitsmaatregel zou worden afgezien, blijft het doorgaande verkeer de route door het gebied kiezen om naar de Koningskade en verder te gaan. Vermindering van doorgaand verkeer is nu juist de basisopdracht van de werkgroep. Bij een permanente maatregel komt de bereikbaarheid onder druk. Voor ons gebied met zijn bijzondere winkel- en horecagebieden en culturele instellingen leidt het permanent instellen van eenrichtingsverkeer tot te veel beperkingen.

Wij vertrouwen erop dat deze maatregel (voor de ochtendspits) geen problemen hóéft op te leveren, ook omdat het in andere plaatsen in Nederland en daarbuiten al functioneert. Wij hebben deze maatregel voor de assen Laan van Meerdervoort-Javastraat en Groot Hertoginnelaan-Laan Copes van Cattenburch in het pakket opgenomen.

Maatregelen voor een rustiger verkeersbeeld

Bij het uitwerken van de maatregelen voor de drie assen hebben we eerst ingezet op het toevoegen van 30 km/uur op het Scheveningseveer-Hogewal [as 1], een deel van de Laan van Meerdervoort en een deel van de Javastraat [as 2] en de hele Burg. Patijnlaan [as 3]. Wij hebben daarvoor globale inrichtingsvoorstellen gemaakt. Toen uit de modelberekening bleek dat de

¹¹ Te onderzoeken valt of een digitaal verkeersbord dat aan is in de ochtendspits en verder uit staat, een optie is.

intensiteit van het autoverkeer te hoog was voor het invoeren van 30 km/uur, hebben wij besloten de inrichtingsvoorstellen onder de noemer 'snelheidsdempende maatregelen' te handhaven ten behoeve van het verkrijgen van een rustiger verkeersbeeld. Dat biedt ook het voordeel dat zebra's, verkeerslichten en fietspaden mogelijk zijn, zodat de verkeersveiligheid niet in het geding komt, maar zelfs verbeterd kan worden. Daarboven zal de verblijfskwaliteit en ruimtelijke kwaliteit toenemen door herinrichting en vergroening waar mogelijk.

Voorts is elke as geanalyseerd op knelpunten en op aanvullende maatregelen ter verbetering van veiligheid en fietsvoorzieningen.

Aanvullende maatregelen

Het lijkt ons gewenst ook de verkeersregelinstallaties aan de westelijke zijde van het plangebied, op de Centrumring-West (Waldeck Pyrmontkade/Koningin Emmakade-Stadhouderslaan), op doorstroming te optimaliseren. Deze maatregel is als 1e. opgenomen bij deel A, stimuleren hoofdroutes.

Tevens zou het autoverkeer op de Laan van Meerdervoort vanuit de richting Loosduinen bij voorkeur ruim voor Centrum-Noord naar de NW-Hoofdroute moeten afbuigen, en wel uiterlijk op het Valkenbosplein. Daar zijn geen problemen om rechtsaf te slaan de NW-Hoofdroute op. Eenmaal bij de Centrumring-West is er geen mogelijkheid linksaf te slaan om via de Stadhouderslaan naar de NW-Hoofdroute te rijden: de linksafbeweging zou ten koste gaan van de doorstroming op de Centrumring, hetgeen contraproductief is. Wij bevelen bewegwijzering en/of DRIP's aan op de Laan van Meerdervoort om autoverkeer te stimuleren eerder de NW-Hoofdroute te nemen (aanbeveling 4c).

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

Maatregel 3. Proef eenrichtingverkeer Mauritskade-Scheveningseveer (Parkstraat-Noordeinde)

Gezien de zeer wisselende reacties op de aanvankelijke maatregel hebben wij besloten tot een proef met het instellen van eenrichtingverkeer op de Mauritskade-Scheveningseveer. Het betreft het stuk vanaf de Parkstraat naar/tot het Noordeinde (170 m.) met rijrichting van oost naar west. De proef zal maximaal een half jaar duren.

Er zijn diverse alternatieven onderzocht met het verkeersmodel voor deze maatregel en afgevalen. Zie bijlagen 10a t/m 10e.

Inrichting

Het weggedeelte wordt ingericht voor eenrichtingverkeer zonder onomkeerbare aanpassingen. Zo worden o.a. barrières geplaatst en verkeersregelaars ingezet. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor fietsers: er kan achter de barrières een fietspad voor fietsers richting Dr. Kuiperstraat (dus aan de gevelzijde) worden gerealiseerd.

Tijdens de uitvoering van de proef moeten de inrijdverboden in de ochtendspits op de Laan van Meerdervoort en de Carnegielaan (maatregelen 4 en 5) zijn gerealiseerd. De proef kan niet plaatsvinden in een vakantieperiode of tijdens werkzaamheden aan lijn 1 in het bijzonder in de Alexanderstraat of tijdens het verwijderen van de overkluizing op het Piet Heinplein (waardoor de gracht weer zichtbaar wordt). Dit o.a. vanwege de omleidingsroute voor bussen.

Voorafgaand en tijdens de proef is communicatie naar verkeersdeelnemers, bewoners en bezoekers essentieel. Ook om te komen tot een omslag in het denken over bereikbaarheid. Voor de proef start, moeten routes voor nood- en hulpdiensten zijn vastgelegd.

Monitoring

Een proef betekent dat de effecten gemonitord gaan worden aan de hand van gezamenlijk op te stellen criteria en wegingscriteria, die van te voren worden afgesproken en vastgelegd. De criteria kunnen verkeerseffecten en andere effecten, zoals op de omzet, betreffen. In elk geval wordt bekeken hoeveel autoverkeer om dit stukje eenrichtingsverkeer heen gaat rijden via Zeestraat-Sophialaan-Plein 1813 of via Noordeinde-Paleisstraat, zoals de modelberekening voorspelt, en of dat ook doorgaand autoverkeer betreft. Een deel van het bestemmingsverkeer zal dat zeker gaan doen: voor doorgaand verkeer is dat niet de bedoeling. Ook wordt het mogelijk uitwijken naar de Javastraat of de Laan Copes van Cattenburch gevolgd en worden de gevolgen voor nood- en hulpdiensten onderzocht.

Tijdens of na de proefperiode wordt gezamenlijk bepaald of er een definitieve herinrichting kan plaatsvinden en welke aanvullende maatregelen daarbij nodig zijn. Als dat het geval is, hebben we naast vermindering van doorgaand autoverkeer en een veilige fietsroute ook de mogelijkheid om de ruimtelijke kwaliteit (o.a. groen) te verbeteren. Tijdens het ontwerpproces voor een herinrichting kan dan de keuze gemaakt worden tussen een fietsstrook of een fietspad op het Scheveningseveer en dit deel van de Mauritskade, dus van Noordeinde tot Willemstraat langs de gevelzijde. In het geval van een fietsstrook kan er een aantrekkelijke wandelroute komen langs de gracht. Ook is er ruimte om groen toe te voegen. Dat zal een prettiger leefklimaat geven. Hieronder zijn ter inspiratie deze twee mogelijke inrichtingsprincipes als Artist Impression uitgewerkt voor als de proef zou slagen en er tot herinrichting overgegaan zou worden. Een derde alternatief is behoud van de rijstrook richting Parkstraat voor busverkeer in geval van calamiteiten en de parkeerstrook (incl. voorzieningen) te vervangen door een fietsstrook.



Figuur 4: 3D-schetsen ter inspiratie voor Mauritskade-Scheveningseveer (Parkstraat-Noordeinde): twee varianten

Als tijdens of na monitoring blijkt dat het beter is om geen definitieve herinrichting te realiseren op deze locatie, wordt het gewenste effect niet bereikt en moet een alternatieve maatregel (waarschijnlijk op een andere locatie) worden getroffen als onderdeel van het maatregelenpakket om de doelstellingen te bereiken. Wij hebben zo'n alternatief zelf niet kunnen vinden. Ook moet onderzocht worden of dan nog een fietsvoorziening kan worden gemaakt (bijvoorbeeld door het laten vervallen van parkeerplaatsen). Dit moet goed worden gecommuniceerd naar de achterban.

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

Het deel van de as tussen de Parkstraat en het Piet Heinplein wordt naar verwachting minder druk door vervanging van de huidige 2 opstelstroken (één voor rechtdoor naar het Scheveningseveer en één voor linksaf naar de Parkstraat) door 1 strook voor linksaf/rechtsaf/rechtdoor vóór het kruispunt Mauritskade/Parkstraat. Er ontstaat tevens een rustiger verkeersbeeld door het nemen van snelheidsdempende maatregelen die worden

ingevoerd indien op basis van de proef te zijner tijd een herinrichting met eenrichtingsverkeer plaatsvindt. Op het Scheveningseveer kan dan ook groen worden toegevoegd. Door ook snelheidsdempende maatregelen te nemen op de Hogewal, wordt tevens een aansluiting op de Prinsessewal (waarvoor we ook snelheidsdempende maatregelen adviseren) gerealiseerd.

Maatregel 3b. Verbetering oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers door kruispuntsverkleining Scheveningseveer/ Noordeinde/Hogewal/Zeestraat

Dit is nu een zeer onoverzichtelijk kruispunt. Om een veilige opstelruimte voor overstekende fietsers en een zebra aan zijde van de parkeergarage te realiseren, worden de linksafstroken weggehaald (afslaan blijft wel toegestaan). Dit kan ongeacht de uitkomst van de proef van maatregel 3. Maatregel 3b verhoogt de veiligheid van voetgangers en fietsers, en zorgt voor verbetering van de fiets- en looproute Noordeinde- Zeestraat. Door maatregel 3a komt deze aanpassing nog meer tot zijn recht.

Maatregel 3b is als Artist Impression uitgewerkt ter inspiratie, zie hieronder.



Figuur 5: 3D-schets ter inspiratie voor kruispunt Scheveningseveer/ Zeestraat/Hogewal/Noordeinde

Maatregel 3c. Kruispuntaanpassing Elandstraat/Vondelstraat en linksafverbod vanaf Pieterstraat naar Torenstraat of omdraaien rijrichting noordelijk deel Prinsestraat

Maatregel 3 helpt tegen doorgaand autoverkeer richting Koningskade, maar niet in de andere richting, en lost het huidige 'lek' via de Pieterstraat (zijstraat van de Prinsestraat) vanuit het verkeerscirculatie dus niet op. Dagelijks valt te constateren dat dit straatje wordt gebruikt om de Torenstraatgarage te bereiken of als sluiproute om via de Prinsegracht naar wijken verderop te rijden. Dat sluipverkeer is o.a. ongewenst vanwege onnodig autoverkeer op de Mauritskade en extra drukte in het noordelijke deel van de Prinsestraat met winkels en horeca.

Het gebruik van de Pieterstraat is begrijpelijk: de route via Elandstraat-Vondelstraat naar de Torenstraatgarage en verder is momenteel onaantrekkelijk. Dit moet de logische en "uitnodigende" route worden naar de garage (en voor ander bestemmingsverkeer) met een daarop aangepaste kruispunthoek Elandstraat/ Vondelstraat (bij het beeld van de paraplu-fiets) en bewegwijzering. Waarschijnlijk wordt herinrichting van dit kruispunt al bij het project

“Tram 16” (o.a. de Zoutmanstraat) meegenomen. Zo niet, dan is ons voorstel om het kruispunt Elandstraat bij het maatregelenpakket Centrum-Noord op te nemen. Doorgaand autoverkeer naar ver weg gelegen stadsdelen kiest hopelijk een heel andere route.

Ná het verbeteren van de route Elandstraat-Vondelstraat willen we de route via Prinsessewal-Prinsestraat-Pieterstraat naar de Torenstraat onmogelijk maken. Na instemming met het maatregelenpakket door het gemeentebestuur willen we graag dat de volgende varianten met elkaar worden vergeleken:

- a. verbod om linksaf te slaan vanuit de Pieterstraat naar de Torenstraat, inclusief een maatregel om dat ook feitelijk onmogelijk te maken.
- b1. omdraaien van de rijrichting in de Prinsestraat tussen Noordwal en Nobelstraat¹².
- b2. omdraaien van de rijrichting in de Prinsestraat tussen Noordwal en Nobelstraat^{11, 13} inclusief omdraaien rijrichting Noordwal tussen Prinsessewal en Torenstraat).

Variant b1 en variant b2 zijn als alternatieven voor het linksafverbod vanuit de Pieterstraat met het verkeersmodel doorgerekend als onderdeel van het maatregelenpakket, zie bijlage 10f respectievelijk bijlage 10g.

De varianten moeten behalve op effecten voor verkeer onder andere ook op draagvlak met elkaar worden vergeleken. Bij de monitoring moet ook gekeken worden of automobilisten als gevolg van de maatregel gaan kopkeren op het kruispunt Torenstraat/Noordwal. Er is sowieso aandacht nodig voor dat kruispunt: het is in de spits moeilijk om de korte Noordwal in te rijden. De criteria moeten bij dat project worden bepaald door de belangenorganisaties die daarbij willen worden betrokken samen met de gemeente. Variant a biedt kansen om ook het verblijfsklimaat te verbeteren. Het linksafverbod kan ook bijdragen aan doorstroming en regelmaat van de tram. Wij adviseren daarbij om waar mogelijk meer groen te plaatsen in dit deel van de Torenstraat. Indien het uiteindelijk tot uitvoering van deze variant zou komen, moet bij de monitoring gekeken worden of filevorming optreedt in de Prinsestraat. Ondernemers en bewoners van Prinsestraat en omgeving hebben zich eerder in een enquête uitgesproken tegen deze maatregel te zijn, daar ze verwachten dat het verkeer dat uit de Pieterstraat geweerd wordt zich gaat verplaatsen naar de drukke Prinsestraat (en niet naar de route Elandstraat-Vondelstraat).

Aanbeveling 3d. Autoluw maken Westeinde (Assendelftstraat-Jan Hendrikstraat)

De ondernemers van het hoge deel van het Westeinde (richting de Grote Kerk) hebben in een ander kader voorgesteld om dit wegvak autoluw te maken (alleen nog autoverkeer naar inritten en kinderopvang). Wij bevelen aan dit verder te gaan onderzoeken, omdat het kan bijdragen aan minder doorgaand autoverkeer. Daarbij moet o.a. gekeken worden naar gevolgen voor omliggende straten in Kortenbos.

As 2 Laan van Meerdervoort - Javastraat

Maatregel 4. Laan van Meerdervoort tijdelijke inrijverbod tijdens ochtendspits vanaf Waldeck Pyrmontkade

Door hier een inrijverbod in te stellen gedurende de ochtendspits heeft deze as, gezien het bestaande eenrichtingsverkeer op het smalle deel van Javastraat in tegengestelde richting, geen functie meer voor doorgaand autoverkeer. Door het inrijverbod kan het autoverkeer (doorgaand en bestemmingsverkeer) dat vanaf de westzijde bij het kruispunt Laan van Meerdervoort/Waldeck Pyrmontkade aankomt, daar alleen maar rechtsaf slaan (linksaf richting Pres. Kennedylaan is en blijft verboden). Voor openbaar vervoer, nood- en hulpdiensten en fietsers geldt het verbod niet. Aandachtspunt hierbij is dat de Vaillantlaan momenteel een

¹² Rijrichting Prinsestraat tussen Korte Nobelstraat en Kerkplein ongewijzigd.

¹³ De volautomatische autoberging VAB kan van beide kanten ingereden worden.

doorstromingsprobleem heeft in de ochtendspits. In een raakvlakproject wordt gestudeerd op mogelijke maatregelen.

Deze maatregel 4 kan worden ondersteund door aanbeveling 4c. die beoogt te bereiken dat nog meer doorgaand autoverkeer kiest voor een eerdere mogelijkheid om vanaf de Laan van Meerdervoort linksaf te slaan, bijvoorbeeld bij het Valkenbosplein. Door aanbeveling 4c. en door maatregel 1. zal de doorstroming op de westelijke hoofdroute, resp. de NW Hoofdroute-Raamweg-Koningskade in de spits verbeteren. Door dit gehele samenspel verwachten wij minder autoverkeer op deze locatie.

Mogelijke problemen

In paragraaf 2.3 onder 'Werende maatregelen t.b.v. de westzijde' zijn al genoemd de mogelijke gevolgen voor het weggrijden vanuit het Hofkwartier, Kortenbos en het zuidelijk deel van het Zeeheldenkwartier voor bewoners en ondernemer uit die wijken. Daarnaast voorspelt de verkeersmodelberekening een toename van autoverkeer op de Prins Hendrikstraat (alleen richting Prins Hendrikplein). Uit nadere analyse blijkt dat dit in de avondspits en de periodes buiten de spitsen komt doordat er voor de modelberekeningen vanuit gegaan is dat in het kader van het project Tram 16 een deel van de Zoutmanstraat tot voetgangerszone wordt gemaakt. In de ochtendspits komt die toename in de Prins Hendrikstraat door zowel maatregel 4 als door dat deel voetgangerszone. Wij verwijzen in dezen ook naar paragraaf 1.5.2 waarin wordt gesteld: In de praktijk blijkt het verkeersmodel informatief voor de grotere wegen en de grotere gebieden. Hoe kleiner het onderzochte gebied, hoe minder nauwkeurig de uitkomsten zijn.

Monitoring

Gezien de mogelijke problemen is het noodzakelijk om zorgvuldig te monitoren of het inrijverbod wordt nageleefd. Uit monitoring zal bovendien blijken of er -gezien de beperkte doorrijmogelijkheden in de Prins Hendrikstraat - werkelijk uitwijkeffecten optreden. Dan kunnen aanpassingen of alternatieve oplossingen volgen.

Maatregel 4a. Snelheidsdempende maatregelen op Laan van Meerdervoort vanaf Metropole tot Anna Paulownastraat

Deze maatregel dient ter ontmoediging van doorgaand autoverkeer vanaf de Groot Hertoginnelaan, dat voorlangs de voormalige Metropole-bioscoop het gebied via de Javastraat wil verlaten. Inrichting met Hogevelddrempels¹⁴ en optisch versmallen.

Het doorgaande verkeer vanaf de Groot Hertoginnelaan kan het gebied in de huidige situatie 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 een deel van de trambaan langs de Scheveningseweg. Zie maatregel 5c. Als de bus toch over dit deel van de Laan van Meerdervoort moet blijven rijden, kan geen sprake zijn van snelheidsverlaging.

Deze maatregel kan alleen tegelijk met maatregel 5c ingevoerd worden, waarbij de bussen over een deel van de OV-baan langs de Scheveningseweg gaan rijden. Het smalle deel van de Laan van Meerdervoort is daardoor geen onderdeel meer van de busroute.

¹⁴ Voor een toelichting op Hogevelddrempels: zie bij aanbeveling 6d onder het subkopje Alternatieven.

Maatregel 4b. Proef groene inrichting en snelheidsdempende maatregelen Javastraat (Alexanderstraat-Nassauplein)

Een groene inrichting en Hogevelddrempels op de Javastraat (tussen de Alexanderstraat en de opstelstrook naar het Nassauplein) worden mogelijk door de maatregelen in het kader van het project 'Tram 1'. Het aantal opstelstroken in de Javastraat voor het kruispunt Alexanderstraat wordt teruggebracht. Tevens wordt in dat kader onderzocht of de Alexanderstraat kan worden ingericht als een 30 km/uur-straat en gaat de halte op dit deel van de Javastraat naar de Alexanderstraat.

De brede Javastraat tot aan de opstelstrook naar het Nassauplein kan hierdoor met één rijstrook (in de richting van de Koningskade) volstaan. De te verwijderen rijstrook heeft een lengte van 160 meter. 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 en hopelijk een bladerdak. Hoewel de ondergrond vol ligt met kabels en leidingen, kunnen die verplaatst worden om bomen mogelijk te maken. Met deze maatregel wordt een aansluiting op het Nassauplein (waarvoor ook snelheidsdempende maatregelen worden geadviseerd) gecreëerd. Er zijn kansen om werk-met-werk te maken (project tram 1, omzettingsprogramma fiets en riolering).

Vooralsnog gaan wij ervanuit dat de maatregel mogelijk is, maar voor de zekerheid stellen we voor om eerst een proef te houden (door het afzetten van de betreffende rijstrook met barrières). Bij de monitoring gaat o.a. gekeken worden naar de gevolgen voor nood- en hulpdiensten en eventueel vertraging voor busverkeer.

Aanbeveling 4c. Verkeer vanuit richting Loosduinen aanmoedigen eerder op Laan van Meerdervoort linksaf te slaan en NW-Hoofdroute te kiezen

Het heeft de voorkeur dat autoverkeer vanuit de richting Loosduinen ruim voor Centrum-Noord naar de NW-Hoofdroute afbuigt, en wel uiterlijk op het Valkenbosplein.

Door bewegwijzering en/of DRIP's met reistijden (in minuten) langs het gehele traject van de Laan van Meerdervoort, en specifieke maatregelen als aanpassing van opstelstroken en verkeerslichten, kan bevorderd worden dat het verkeer eerder op de NW-Hoofdroute komt. Dit is belangrijk, omdat er geen linksafmogelijkheid op het kruispunt Laan van Meerdervoort/ Waldeck Pyrmontkade komt om naar de NW-Hoofdroute af te slaan: de linksafbeweging zou ten koste gaan van de doorstroming op de Centrumring, hetgeen contraproductief is. Het kruispunt Stadhouderslaan/Kennedylaan is niet geschikt om een toename van het verkeer te verwerken.

De verkeerslichten op het Valkenbosplein worden in oktober 2020 vervangen als onderdeel van een herinrichting waarbij linksaf naar de Groot Hertoginnelaan niet meer tegelijk groen licht krijgt met ander auto-, fiets- en tramverkeer.

Bij de monitoring van de DRIP's zal o.a. worden gekeken naar het effect op doorstroming van OV.

As 3 Groot Hertoginnelaan – Carnegielaan – Burg. Patijnlaan – Laan Copes van Cattenburch

Maatregel 5. Carnegielaan tijdelijk inrijverbod vanaf Groot Hertoginnelaan (Metropole) richting Tobias Asserlaan in ochtendspits

Net als voor de Laan van Meerdervoort hebben wij gekozen voor een inrijverbod voor de ochtendspits om doorgaand autoverkeer vanaf de westzijde ook op deze as te weren [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 er gemonitord. Overigens gelden hierbij dezelfde mogelijke problemen en kanttekeningen als bij maatregel 4.

Deze maatregel conflicteert met het meegegeven kader uit de opdracht dat de Centrumring-Noord, waarvan deze as deel uitmaakt, in twee richtingen moet blijven bestaan (maar geen functie voor doorgaand autoverkeer meer mag vervullen). Zouden we echter een dergelijke maatregel niet adviseren, dan krijgt deze as naar verwachting het doorgaand autoverkeer van de andere assen erbij. Zie ook F Overige aanbevelingen bij d. “Centrumring-Noord”.

De voorgestelde snelheidsdempende maatregelen in het smalle deel van de Laan van Meerdervoort tussen Metropole en Anna Paulownastraat (maatregel 4a) moeten doorgaand autoverkeer vanaf de Groot Hertoginnelaan ontmoedigen.

Aanbeveling 5a. Groot Hertoginnelaan tijdelijk inrijverbod tijdens ochtendspits, precieze plaats nog vast te stellen

Veel van het autoverkeer dat Centrum-Noord via de Groot Hertoginnelaan binnenkomt is doorgaand autoverkeer. Bij het kruispunt Groot Hertoginnelaan mag autoverkeer echter niet linksaf naar de Stadhouderslaan. Uit onderzoek blijkt dat het toestaan van linksafbewegingen zal leiden tot vermindering van de doorstroming op de Centrumring-West (Stadhouderslaan-Waldeck Pyrmontkade).

We willen het autoverkeer daarom eerder afleiden naar het Telderstracé en geven de aanbeveling om tijdens de ochtendspits een inrijverbod in te stellen [6.00 tot 9.30 uur] op de Groot Hertoginnelaan op een nog nader te bepalen plaats (na het kruispunt met Conradkade of na het kruispunt met de Valeriusstraat). Hierbij gelden dezelfde mogelijke problemen en kanttekeningen als bij maatregel 4. De effecten worden gemonitord.

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

Om het doorgaande autoverkeer in twee richtingen te temperen, worden Hogevelddrempels aangelegd en de rijbaan optisch versmald op de hele Burgemeester Patijnlaan. Tevens vergroening van de middenberm op nader te bepalen wijze. Hiermee wordt een aansluiting tot stand gebracht met de inrichting van het Nassauplein en de Bankastraat.

Voor de lange termijn kan gedacht worden aan een herinrichting à la de Ruys de Beerenbrouckstraat in Delft met fietspaden in plaats van fietsstroken.

In het kader van het raakvlakproject sterfietsroute Binnenstad-Scheveningen Bad zal gekeken worden naar de fietsoversteek over de Burg. Patijnlaan tussen Bankastraat en Nassauplein.

Maatregel 5c. Scheveningseweg (Van Karnebeeklaan-Javastraat): bussen op trambaan

Door op het stuk Scheveningseweg tussen de Van Karnebeeklaan en de Javastraat de trambaan van lijn 1 aan te passen, kunnen ook de bussen hiervan -in twee richtingen- gebruik maken. Dit maakt de lijnenloop van de bussen logischer. Bovendien maakt dit maatregel 4a mogelijk. Verder wordt een halte ‘stad in’ op het Carnegieplein mogelijk, hetgeen klantvriendelijk is. Het is nog wel de vraag of en hoe bussen veilig de bus-/trambaan op en af kunnen: zowel aan de zijde Javastraat als bij de Van Karnebeeklaan. Mogelijk biedt de gebiedsvisie Internationale Zone kansen om de noodzakelijke aanpassingen voor de bus te integreren in de plannen voor het Carnegieplein.

D. Maatregelen ter verbetering van leefklimaat en verkeersveiligheid

Voorstellen voor toepassing van snelheidsdempende maatregelen

Op een achttal straten in Centrum-Noord is het mogelijk een rustiger verkeersbeeld te creëren door het aanbrengen van Hogevelddrempels [zie 6d. onder Alternatieven] zonder er formeel 30 km/uur van te maken. Optische toepassingen [zie 6d. onder Alternatieven] kunnen eveneens behulpzaam zijn. Ook een manier om de snelheid van het autoverkeer te dempen is inrichting zoals in de “Hoge Bankastraat”. Het straatprofiel bestaat uit een fietsstrook aan beide zijden en een smalle rijbaan in het midden zonder middenstrepen. Tegemoetkomend autoverkeer 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)

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

Maatregel 6. Prinsessewal-korte Noordwal (Hogevelddrempels, klinkers en groen)

Maatregel 6a. Vondelstraat (Hogevelddrempels en groen)

Maatregel 6b. Nassauplein (Hogevelddrempels en/of optisch versmallen)

Maatregel 6c. Bankastraat (Hogevelddrempels en/of optisch versmallen)

Voor de Bankastraat en het Nassauplein kiezen we voor Hogevelddrempels zodat de bussen daar met ongeveer dezelfde snelheid kunnen blijven rijden als nu. Als deze drempels niet mogelijk zijn vanwege de risico's voor de omliggende bebouwing (trillingen) is optische versmalling een reële optie. We willen in genoemde straten zoveel als mogelijk dezelfde snelheidsdempende maatregelen, dus ook voor de Prinsessewal-korte Noordwal¹⁵ en Vondelstraat kiezen we voor Hogevelddrempels. Op de Prinsessewal willen we bovendien het asfalt vervangen door klinkers voor een vriendelijke uitstraling, passend bij de omgeving van de Paleistuin en de binnenstad. Waar mogelijk wordt groen (bij voorkeur bomen) toegevoegd. Voor de Vondelstraat is ook de wens uitgesproken om groen toe te voegen. In overleg met OV-partijen en nood- en hulpdiensten kan gekeken worden of wellicht het asfalt van de trambaan vervangen kan worden door gras. Voor bomen lijkt zonder ingrijpende herindelings van het wegprofiel geen ruimte. Mogelijk vindt er vanuit het tramproject lijn 16 een herinrichting van de Vondelstraat plaats. Verder wordt binnenkort gestart met het project Sterfietsroute Binnenstad–Scheveningen-Bad. Die fietsroute gaat via Nassauplein en Bankastraat. Voor zowel Vondelstraat als Nassauplein-Bankastraat lijken er dus mogelijkheden om werk-met-werk te maken.

Aanbeveling 6d. Gebiedsbrede 30 km/uur-zone

Leefkwaliteit: invoeren 30 km/uur-zone

Veel deelnemers aan het proces Centrum-Noord hoopten aanvankelijk het gehele gebied tot 30 km/uur-zone te kunnen bestempelen. Een 30 km/uur-zone levert immers veel verbetering van de leef- en luchtkwaliteit evenals van de verkeersveiligheid en zorgt ook voor minder geluidsoverlast. Tevens wordt het autoverkeer er enigszins door geknepen. Daardoor ontstaat “vanzelf” een rustiger verkeersbeeld en een prettiger leefklimaat.

¹⁵ Noordwal tussen Torenstraat en Prinsessewal/Prinsestraat

Randvoorwaarden 30 km/uur

“Maar tussen droom en daad staan wetten in de weg en praktische bezwaren.”

Voor het invoeren van 30 km/uur gelden randvoorwaarden: een straat moet herkenbaar zijn als 30 km/uur-straat, zodat de automobilist, onafhankelijk van een 30 km/uur-bord, vanzelf beseft op een 30 km/uur-straat te rijden door een smal straatprofiel, drempels, klinkers i.p.v. asfalt, extra groene elementen en in-/uitritten bij de randen. Ook geldt bij 30 km/uur in principe een menging van al het verkeer: dus geen verkeerslichten, zebra's, fietspaden of fietsstroken. Dat vergt uit een oogpunt van verkeersveiligheid een bepaalde maximale verkeersintensiteit, ook om veilig te kunnen oversteken. Al deze kenmerken zijn maar op enkele wegen haalbaar. Binnen een 30 km/uur-zone heeft verkeer van rechts voorrang: alle voorrangsborden, uitritconstructies etc. moeten dan worden verwijderd. Als aan deze vereisten niet is voldaan, wil het Openbaar Ministerie niet handhaven.

Bovendien zijn routes van het OV en van de nood- en hulpdiensten niet makkelijk te verenigen met 30 km/uur. Daarover is veel overleg geweest met gemeente, nood- en hulpdiensten, MRDH en HTM. Zo is de snelheidslimiet van 30 km/uur voor OV een probleem: op momenten dat bussen en trams harder kunnen rijden, bijvoorbeeld 's avonds, mag dat niet meer, terwijl zij wel “op tijd” moeten rijden. Dat geldt vooral voor weggedeelten waar geen halte is.

Alternatieven

De ontwikkelingen in verkeerstechniek staan echter niet stil. Door de gemeente worden de laatste paar jaar veel vloeiende drempels aangelegd, zogeheten Hogevelddrempels. De op- en afrit liggen zo'n 2 meter uit elkaar en zijn duidelijk aangegeven met opvallende strepen. De automobilisten ervaren dit als drempels en rijden langzamer. Deze vormen voor de nood- en hulpdiensten geen belemmering, mits er niet na verloop van tijd gewone drempels van worden gemaakt. Volgens de nood- en hulpdienstenkaart uit 2016 kunnen deze drempels op veel wegen worden toegepast. Ministeries en ambassades blijven daarmee voor hen snel bereikbaar. Dikwijls is er ook een zebra op aangebracht. Zie bijvoorbeeld de Stevinstraat tussen Nieuwe Parklaan en Neptunusstraat.

Ook zijn er steeds meer technologische mogelijkheden om een straat “optisch” op een 30 km/uur-straat te laten lijken, bijvoorbeeld met verlichting zoals in Voorschoten of knipperende lampjes in het wegdek bij oversteekplaatsen zoals in Vogelenzang en Rotterdam. Voorts kan het bereik van 30 km/uur-maatregelen, door de snelheid al vóór een 30 km/uur-toepassing te temperen, worden vergroot. Tot slot worden ook steeds meer ICT-toepassingen op het gebied van handhaving ontwikkeld.

Twee sporen aanpak

Duidelijk is dat het invoeren van een 30 km/uur-zone voor het hele gebied met de beschikbare maatregelen niet op korte termijn haalbaar is. Dat geldt ook voor onze wens in overeenstemming met het Openbaar Ministerie te komen tot een pilotproject “handhaving”, waarbij via cameratoezicht intensief en streng wordt gehandhaafd zonder fysieke snelheidsremmende maatregelen zodra sprake is van een veilige intensiteit. Na aanpassing van de weginrichting kan als sluitstuk handhaving plaatsvinden. Het risico op extra verkeersslachtoffers is anders te groot. Mogelijk, zo dachten wij, lukt het wel de intensiteit met een mix van maatregelen en van nieuwe technieken zodanig omlaag te krijgen, dat op (delen van) bepaalde straten 30 km/uur kan worden ingevoerd. Zo kunnen 30 km/uur-toepassingen naar elkaar toe groeien en het hele gebied bedekken. Wij hebben daarop ingezet voor de langere termijn.

Tijdens ons iteratieve proces van steeds een verder ontwikkeld maatregelenpakket hebben we vervolgens gekozen voor het toevoegen van vier 30 km/uur-straten op de drie assen, te weten het Scheveningseveer-Hogewal [as 1], een deel van de Laan van Meerdervoort en een deel van de Javastraat [as 2], de hele Burg. Patijnlaan [as 3]. Daarnaast zijn vier geplande 30 km/uur-straten uit het eerdere pakket (Prinsessewal, Vondelstraat, Nassauplein en Bankastraat) gehandhaafd.

Korte termijn, snelheidsdempende maatregelen

Uit de modelberekening van het laatste maatregelenpakket bleek echter -geheel tegen onze verwachting in- dat de intensiteit voor verreweg de meeste straten nog veel te hoog was om uit een oogpunt van verkeersveiligheid te kunnen overwegen daar 30 km/uur in te voeren. Voor elk van de beoogde 30 km/uur-straten hadden wij een globaal inrichtingsprofiel gemaakt, van sober tot uitgebreid. Wij hebben besloten die profielen te handhaven, inclusief de *snelheidsdempende maatregelen*, zoals drempels en “optische” versmalling, maar de aanpak om te draaien. Tenslotte is de 30 km/uur-aanpak een middel om het doel te bereiken: een rustiger verkeersbeeld. Het bord “30 km/uur” vervalt, maar onze ambitie blijft overeind. Daarnaast neemt de verblijfskwaliteit en ruimtelijke kwaliteit toe door herinrichting en vergroening waar mogelijk. Deze aanpak geldt voor alle genoemde straten. Daar waar het door afgenomen intensiteit mogelijk wordt, kan de gemeente er te zijner tijd voor kiezen om 30 km/uur in te voeren.

Bestuurlijke aanpak

Vele gemeenten worstelen met deze zelfde problematiek. Het OM heeft verzoeken tot handhaving van 30 km/uur-zones in de afgelopen decennia altijd afgewezen als er naar hun oordeel sprake is van een onvoldoende verkeersveilige inrichting. Inmiddels komen er zoals gezegd steeds nieuwe hulpmiddelen ter beschikking, die het invoeren én handhaven van 30 km/uur-zones kunnen ondersteunen.

Wij willen graag dat de gemeente (wethouder), bijvoorbeeld samen met de andere G4-gemeenten, bij het OM gaat pleiten voor het mogelijk maken van pilots voor 30 km/uur-zones met camerahandhaving en met toepassing van de nieuwste technieken en zonder al te veel fysieke inrichtingseisen ter wille van OV en nood- en hulpdiensten. Als het OM instemt, kan Centrum-Noord als pilotgebied worden aangewezen. Wij zijn ermee bekend dat de gemeente (nog) niet achter deze aanbeveling staat omdat uit de huidige praktijk blijkt dat het instellen van 30 km/uur op wegen met te hoge intensiteiten en zonder effectieve maatregelen verkeersonveilig is. Intensiteiten passend bij een 30 km/uur-regime lijken vooralsnog alleen haalbaar bij radicale maatregelen. De effecten van een dergelijke pilot moeten uiteraard nauwlettend worden gevolgd.

Conclusie

Onze belangrijkste wens voor het plangebied is en blijft een gebiedsbrede 30 km/uur-zone (behalve voor OV). Wij zetten nu in op het “toegroeimodel” en hopen dat de intensiteiten na verloop van tijd zo laag worden dat er veilig 30 km/uur ingesteld kan worden. Als deze aanpak mocht worden ingehaald door het mogelijk worden van een pilot “handhaving” voor het hele gebied dan zijn wij daar een grote voorstander van. Wij vragen de gemeente dan ook om bestuurlijk in te zetten op een dergelijke pilot.

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 wel een groot effect op de luchtkwaliteit in Centrum-Noord. De aanbeveling is dit alles zo snel mogelijk te realiseren (mogelijk met een latere ingangsdatum voor touringcars uit sommige landen).

Maatregel 8. Fietspad zuidzijde Mauritskade tussen Noordeinde en Willemsstraat

Als onderdeel van de proef met eenrichtingsverkeer op de Scheveningseveer en de Mauritskade tussen de Parkstraat en het Noordeinde (als werende maatregel 3) wordt zoals genoemd tevens het momenteel ontbrekende deel van het fietspad gerealiseerd voor verbetering van het leefklimaat en de verkeersveiligheid. Als het eenrichtingsverkeer niet door gaat moet een andere oplossing worden gezocht voor het aanleggen van de ontbrekende fietsvoorziening.

Tussen Parkstraat en Willemstraat ontstaat ook ruimte voor een fietspad en wel door de linksafstrook van de Mauritskade naar de Parkstraat te laten vervallen (linksafbeweging blijft door een gecombineerde opstelstrook voor autoverkeer). Een neveneffect van het laten vervallen van de aparte linksafstrook voor auto's kan zijn dat de Mauritskade minder aantrekkelijk wordt als route voor doorgaand autoverkeer. Een risico is dat het ook effect heeft op bestemmingsverkeer naar winkels, horeca en cultuurinstellingen.

Maatregel 9. Anna Paulownastraat beide zijden fietspaden incl. compensatie parkeerplaatsen

De Anna Paulownastraat is een eenrichtingsstraat. Dat geldt ook voor fietsers. Gebleken is dat er veel over het trottoir wordt gefietst in tegengestelde richting. Voor de veiligheid van fietsers én voetgangers in beide richtingen adviseren wij –vanwege tegemoetkomend autoverkeer– een fietspad aan te leggen richting Carnegieplein, ook al kan deze niet de gewenste breedte krijgen. Dat gaat ten koste van één zijde parkeren. Hierdoor gaat ook de algehele beleving (ruimtelijke kwaliteit) van deze straat erop vooruit. De parkeerplaatsen willen we zo veel mogelijk in de nabijheid compenseren.

Als optie is voorgesteld om de rijrichtingen van de Zeestraat, Anna Paulownastraat (incl. deel tussen Carnegieplein en Laan van Meerdervoort) en Scheveningseweg (tussen Carnegieplein en Javastraat/Zeestraat) om te draaien. Er zijn modelplots gemaakt van maatregelenpakketten met en zonder omdraaien van de rijrichting. Daarna zijn de voor- en nadelen op een rijtje gezet. De Anna Paulownastraat blijkt veel drukker te worden en de Zeestraat iets minder druk. Gezien de functie in het fietsnetwerk en de leefbaarheid in de Anna Paulownastraat vinden we dat onwenselijk. De optie is daarom niet opgenomen in het maatregelenpakket.

E. Ondersteunende aanbevelingen ten behoeve van 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 dynamische reistijd informatiepanelen (DRIP's met actuele reistijden) om de automobilist de “gewenste” richting op te sturen nog wel kloppen, dan wel verbeterd kunnen worden¹⁶.

De aanbeveling betreft verder communicatie naar de softwareleveranciers van GPS-systemen en lokale media over de verbeterde hoofdroute via Telderstracé-Raamweg-Koningskade en de verminderde doorstroming op de routes door Centrum-Noord.

Aanbeveling 11. Faciliteren van vervoer ‘op maat’ tussen de Malieveldgarage/CS en musea/winkelgebieden Centrum-Noord

De locatie van de garage, dichtbij de uitvalswegen en naast Den Haag CS, biedt de ideale gelegenheid van trein of eigen vervoer over te stappen op een pendelbusje of -te huren- fiets (Park+Bike). Bijvoorbeeld een (op afroep) beschikbaar elektrisch busje; dat kan helpen bestemmingsverkeer comfortabel naar het Centrum en Centrum-Noord te brengen. Dit betreft een aanbeveling omdat het niet binnen het tijds kader valt.

Aanbeveling 12. Goederenhub

Bevoorradening en pakjesbezorging zijn bestemmingsverkeer en vallen 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

¹⁶ Aangenomen is dat dit tot de standaardwerkzaamheden behoort wanneer ergens een verkeerssituatie wordt veranderd.

groeierende 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. Buslijn die NW en ZO Den Haag verbindt dwars door Centrum-Noord

Het tram- en busnetwerk is nu voornamelijk radiaal georganiseerd. De dwarsverbindingen (zoals lijn 21) zijn schaars. Bestemmingen binnen Centrum-Noord zijn hierdoor amper te bereiken zonder eerst naar CS of HS te reizen. In Centrum-Noord vindt het autoverkeer daardoor geen alternatief bij het OV. In het verleden waren hier amper busreizigers en de toen bestaande buslijn werd opgeheven. Nu het besef van de noodzaak tot minder autobewegingen in brede kring groeiende is, zou het goed zijn als gemeente, MRDH en HTM de haalbaarheid van een nieuwe buslijn gaan onderzoeken, ondanks dat deze partijen hebben aangegeven daar op dit moment geen aanleiding voor te zien.

F. Overige aanbevelingen

Aanbeveling a. Vermindering autogebruik en -bezit

In Den Haag is nog steeds sprake van een toename van inwonertal (nieuwe woningen) en arbeidsplaatsen en daardoor kan -ook in Centrum-Noord- het autogebruik en -bezit toenemen, als er geen maatregelen worden genomen. Een stedelijk gebied heeft maar beperkte ruimte om deze ontwikkelingen op te vangen en elk project ter verbetering van de bestaande automobilititeit kan slechts voor kortere tijd soelaas bieden. Het autoverkeer moet daadwerkelijk verminderen. Uit het kentekenonderzoek (zie bijlagen 5.3 en 14) is gebleken dat een flink deel van de auto's in het gebied een rit maken van minder dan 7 km. Voor veel van die ritten kan de (elektrische) fiets een prima alternatief zijn. Wij zijn van mening dat minder (doorgaand) autoverkeer in Den Haag en dus ook in Centrum-Noord wordt bevorderd door in te zetten op o.a. meer investeren in OV, fietsinfrastructuur én in voetgangersgebieden.

Ook scherper gemeentelijk parkeerbeleid kan een bijdrage leveren aan vermindering van autogebruik en -bezit. Het gaat dan o.a. om de tarieven, parkeernormen en wachtlijsten voor parkeervergunningen.

Den Haag geeft in het Coalitieakkoord en de Hoofdpijnenbrief Mobiliteitstransitie aan dat er simpelweg geen ruimte is om het toenemende autogebruik en -bezit te faciliteren. De plannen van de gemeente met de Mobiliteitstransitie zetten voornamelijk in op een schaa sprong OV en ruimte voor de fiets, om daarmee een alternatief te bieden aan de automobilist. Onze aanbeveling is om dit vergezeld te laten gaan van maatregelen om het autobezit en autogebruik in Den Haag niet meer te laten groeien en zelfs geleidelijk terug te dringen. Omdat het proces om te komen tot een beleidsstuk over de Mobiliteitstransitie en het proces Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord deels naast elkaar hebben gelopen in tijd, zijn weinig Mobiliteitstransitie-maatregelen in het maatregelenpakket voor Centrum-Noord terecht gekomen.

Voorbeelden van maatregelen die kunnen leiden tot een vermindering van het autoverkeer:

- maatregelen om thuiswerken te stimuleren;
- maatregelen om het gebruik van de fiets te bevorderen;
- parkeerplaatsen inrichten als ruimte om fietsen te stallen (bevordert fietsen en verbetert het leefklimaat);
- uitwerken van een goederenhub, waarbij bewoners/bedrijven zich expliciet uitspreken voor het gebruik ervan;
- subsidiëren of stimuleren van deelfietsen en deelauto's;
- beperken van het aantal parkeervergunningen per woning, waarbij ook parkeren op eigen terrein wordt meegerekend, o.a. door maatregelen om woningsplitsingen tegen te gaan.

Aanbeveling b. P+R aan de randen van de stad

Om bezoekers en forensen beter te faciliteren en hun autoritten in de stad te verminderen willen we een extra impuls geven aan het al ingezette beleid om meer Park+Rides en Bike+Rides te creëren aan de randen van de stad. Voorwaarden voor P+R's zijn: een goede autobereikbaarheid, een snelle openbaar vervoerverbinding met het centrum, bekendheid ("meer PR voor P+R") en al op de snelwegen een dynamisch parkeerverwijssysteem dat het aantal vrije plekken per P+R aangeeft.

In het huidige Coalitieakkoord staat dat er een verkenning komt naar meer P+R's; wij adviseren versnelling van deze verkenning en uitvoering van bestaande plannen.

Diverse ondernemers vinden dat P+R aan de randen van de stad niet uitnodigen tot een bezoek aan de binnenstad en willen daarom P+R toevoegen aan de rand van de binnenstad. In ons maatregelenpakket kiezen we daar niet voor, omdat het niet leidt tot minder autoritten in de stad.

Aanbeveling c. Opwaardering Lozerlaan, Prinses Beatrixlaan in Rijswijk en aansluiting Hubertustunnel

De ontsluitingsmogelijkheden van Den Haag Zuidwest (o.a. Escamp) zijn niet optimaal. Uit het kentekenonderzoek blijkt dat ongeveer 15% van het doorgaande autoverkeer door Centrum-Noord afkomstig is uit Den Haag-Zuidwest en Loosduinen. Dit autoverkeer 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 daarvoor niet bedoelde routes door Centrum-Noord) toch vaak sneller te zijn. Om de drukte in Centrum-Noord te verminderen bevelen wij aan de Prinses Beatrixlaan (in gem. Rijswijk) op te waarderen tot hoofdweg met ongelijkvloerse kruisingen en daarbij de routes van/naar de Beatrixlaan te verbeteren. Hetzelfde geldt voor de Lozerlaan/N211.

Deze benadering is in overeenstemming met het officiële standpunt van het Rijk dat Den Haag niet door een rondweg ontsloten wordt maar door zogenoemde "inprikkers". In het huidige Coalitieakkoord staat dat wordt onderzocht hoe de doorstroming op de Lozerlaan verder kan worden verbeterd.

Verder bevelen wij aan om het gebruik van het Hubertusviaduct voor binnenstedelijk autoverkeer te stimuleren, met name voor autoverkeer van en naar het Benoordenhout, dat nu via de Raamweg moet rijden. Dit vergt aanpassing van de (tunnel)infrastructuur.

Gezien de omvang van de benodigde aanpassingen, gaat dit om aanbevelingen voor maatregelen voor de lange termijn buiten het plangebied.

Aanbeveling d. Centrumring-Noord verplaatsen

Ondanks het meegegeven kader over de Centrumring, pleiten wij voor het verplaatsen van de Centrumring-Noord van de Laan Copes van Cattenburch – Burg. Patijnlaan – Carnegielaan – Groot Hertoginnelaan [oost-west route] naar de Johan de Wittlaan - Prof. B.M. Teldersweg – Hubertusviaduct.

Om autoverkeer buitenom (Telderstracé- Raamweg-Koningskade en v.v.) te stimuleren zou er geen onderdeel van de Centrumring door het plangebied moeten lopen. Het is niet mogelijk om prioriteit te leggen bij zowel de hoofdroute buitenom als de Centrumring-Noord. In de praktijk wordt de route buitenom onderbroken door de oost-west beweging van en naar de Laan Copes van Cattenburch. Daardoor ontstaan opstoppen op en naar de Laan Copes van Cattenburch en de vervolgens ook op de andere twee assen door het gebied Centrum-Noord.

Zie verder de analyse bij A. "Stimuleren hoofdroute". Aan de andere zijde, bij de Groot Hertoginnelaan, is eveneens sprake van een (te) groot verkeersaanbod.

Verplaatsing van de Centrumring-noord vergt zowel fysieke als communicatieve aanpassingen.

Aanbeveling e. Onderzoek verbetering doorstroming Telderstracé-Raamweg-Koningskade en de Vaillantlaan-Neherkade

Het maatregelenpakket is erop gericht dat een deel van het doorgaand autoverkeer buiten ons plangebied om gaat rijden. Dit betekent o.a. dat het Telderstracé-Raamweg-Koningskade en de Vaillantlaan-Neherkade het aanbod van extra autoverkeer moeten kunnen verwerken. De studie naar verbetering van de doorstroming op de Vaillantlaan is een bestaand raakvlakproject en in het huidige coalitieakkoord is de verbetering van de doorstroming op Telderstracé en Neherkade (beide middels ongelijkvloerse kruisingen) al opgenomen. Deze onderdoorgangen betreffen geen kortetermijnmaatregelen. Wij bevelen aan te onderzoeken welke doorstromingsmaatregelen daar al op korte termijn kunnen worden getroffen.

De aanpassingen op beide routes mogen niet leiden tot een toename van autoverkeer die groter is dan de afname in Centrum-Noord.

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

Met dynamische route informatiepanelen (DRIP's) met actuele reistijden in minuten via de routes door Centrum Noord versus die buiten om Centrum-Noord heen kunnen automobilisten verleid worden om gebruik te maken van de daarvoor bedoelde hoofdwegen, te weten:

- Lozerlaan en Prinses Beatrixlaan in Rijswijk om Den Haag;
- Neherkade-Rottterdamsebaan;
- Noordwestelijke Hoofdroute – Hubertustunnel – N14;
- Noordwestelijke Hoofdroute – Raamweg – Koningskade – Utrechtsebaan.

Voor de derde hoofdweg is verbetering van de Sijtwendetunnels in de N14 een voorwaarde.

Daarvoor bestaan vergaande plannen.

Wij bevelen DRIP's aan bij o.a. ingangen van Centrum-Noord, maar ook ver daarvoor.

2.4 Innovatieve maatregelen

Het maatregelenpakket bevat enkele innovatieve maatregelen die in het buitenland en sommige Nederlandse gemeenten al wel worden gebruikt maar in Den Haag nog niet, namelijk de inrijverboden voor alleen ochtendspits en het gebruik van (verlichtings)technologie om wegen optisch te versmallen. Als na monitoring blijkt dat ze bijdragen aan het gewenste effect, zijn een aantal breed inzetbare methoden toegevoegd aan het verkeersinstrumentarium van Den Haag.

2.5 Kosten maatregelenpakket op basis van kentallen

Wij hechten bijzonder aan verantwoorde besteding van het beschikbare budget en aan omkeerbaarheid bij tegenvallende of onbedoelde resultaten. Daarom vinden wij het belangrijk om, waar mogelijk, maatregelen eerst zo uit te voeren dat ze met minimale kosten kunnen worden terugdraaid, mocht dit na monitoring nodig blijken. Zo kunnen bijvoorbeeld linksafstroken met geringe kosten, tijdelijk met paaltjes of barriers worden afgezet.

Met de presentatie van dit pakket is het niet klaar. Van alle maatregelen moet gekeken worden:

- of ze bijdragen aan de doelstellingen uit paragraaf 1.4;
- of ze niet leiden tot onbedoelde neveneffecten;
- naar de ervaringen.

Een deel van het beschikbare budget willen we inzetten voor monitoring van maatregelen. Omdat er na de monitoring waarschijnlijk corrigerende maatregelen nodig zijn, willen we ook daarvoor geld beschikbaar houden.

Het restant is voor uitvoering van het definitieve maatregelenpakket uit hoofdstuk 2 en de communicatie voorafgaand en tijdens de werkzaamheden.

De kosten van geadviseerde maatregelenpakket zijn slechts bepaald op basis van kentallen en geraamd op € 4.766.000 (exclusief btw, inclusief VAT en onvoorzien, prijspeil 01-01-2020). Het voorkeursmaatregelenpakket omvat de volgende maatregelen:

maatregelen	kostenraming
Maatregelen 1+2+2a: Aanpassen diverse verkeersinstallaties Koningskade-Raamweg	€ 108.000
Maatregel 1a: samenvoeging Plesmanweg-Raamweg	€ 19.000
Maatregel 1b: Instellen belanghebbendenparkeren ¹⁷	€ 46.000
Maatregel 1c: Plesmanweg, fietspad	€ 80.000
Maatregel 1d: proef uitrit Provinciehuis /Koningskade	€ 15.000
Maatregel 1d: Uitrit Provinciehuis / Koningskade	€ 16.000
Maatregel 1e: Aanpassen diverse verkeersregelinstallaties Waldeck Pyrmontkade-Stadhouderslaan	€ 83.000
Maatregel 2b: Korte Voorhout-Lange Vijverberg	€ 72.000
Maatregel 3 proef: Mauritskade - Scheveningsveer (Parkstraat-Noordeinde), proef eenrichtingsverkeer etc.	€ 350.000
Maatregel 3+3b+8 def: Mauritskade - Scheveningsveer (Parkstraat-Noordeinde), herinrichting of vervangende maatregel	€ 1.148.000
Maatregel 3a: Hogewal-Scheveningsveer	€ 64.000
Maatregel 3c: Pieterstraat / Torenstraat ¹⁸ excl. aanpassing kruispunt Elandstraat-Vondelstraat en bewegwijzering	€ 20.000
Aanbeveling 3d: Autoluw Westeinde	PM
Maatregel 4: Laan van Meerdervoort / Waldeck Pyrmontkade e.o.	€ 55.000
Maatregel 4a: Laan van Meerdervoort (Metropole - Anna Paulownastraat)	€ 48.000
Maatregel 4b: Proef groene inrichting en snelheidsdempende maatregelen Javastraat (Alexanderstraat-Nassauplein)	€ PM
Maatregel 4b: herinrichting Javastraat (Alexanderstraat - opstelstrook Nassauplein) o.b.v. 5/6e dekking door andere projecten, of vervangende maatregel	€ 255.000
Maatregel 4c: DRIPs diverse locaties	€ 38.000
Maatregel 5: Groot Hertoginnelaan / Carnegielaan zonder aanpassing verkeerslichten	€ 40.000
Maatregel 5a: Groot Hertoginnelaan (Waldeck Pyrmontkade - Beeklaan)	€ 40.000
Maatregel 5b: Burgemeester Patijnlaan (Bonistraat - Borneostraat)	€ 419.000
Maatregel 5c: Scheveningseweg (Burg. Karnebeeklaan - Javastraat)	€ 55.000
Maatregel 6: korte Noordwal - Prinsessewal	€ 610.000
Maatregel 6a: Vondelstraat - Bilderdijkstraat	€ 59.000
Maatregel 6b: Nassauplein	€ 90.000
Maatregel 6c: Bankastraat	€ 88.000
Maatregel 9: Anna Paulownastraat incl. kosten voor vervangende parkeerplaatsen	€ 816.000
Maatregel 10: DRIP's op diverse locaties	€ 50.000
Objectoverstijgende risico's	€ 227.000
Subtotaal investeringskosten	€ 4.911.000 +PM's
Extra beheerkosten	€ 270.000
Communicatie vooraf en tijdens werkzaamheden	€ 700.000
Monitoring	€ 450.000
Aanpassingen en vervangende maatregelen	€ 1.678.000

¹⁷ De invoeringskosten worden weer terugverdiend.

¹⁸ Of omdraaien rijrichting noordelijk deel Prinsestraat.

Totaal	€ 8.009.000
---------------	--------------------

In bijlage 3.6 is aangegeven dat de proceskosten zonder de apparaatslasten van 2018 naar verwachting € 1.336.000 bedragen, indien de apparaatskosten voor de projecten ook ten laste van het huidige budget Centrum-Noord gaan. De totale kosten zijn dus op € + PM-kosten geraamd.

Met het Coalitieakkoord 2018-2022 'Den Haag, Stad van Kansen en Ambities' is € 10 miljoen gereserveerd voor alle kosten. Dit budget is daarna in de gemeentebegroting opgenomen. Als bijlage 15 is een reserverprojectenlijst opgenomen, voor het geval hiermee meer maatregelen kunnen worden gereageerd. Het betreft projecten die tijdens het proces als minder kostenefficiënt zijn benoemd.

Om het verschil van €000 te dekken, wordt gekeken bij welke maatregelen werk-met-werk kan worden gemaakt en is ingezet op subsidie via de MRDH.

CONCEPT

3 Raakvlakprojecten en planning

3.1 Raakvlakprojecten

Het co-creatieproces Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord is niet het enige project binnen het plangebied Centrum-Noord; de gemeente Den Haag is (of gaat) tegelijkertijd bezig met diverse andere projecten. Ook spelen er projecten in de nabije omgeving. Deze zogenaamde raakvlakprojecten zijn onderstaand slechts benoemd. In de bijlagen 3.9 en 3.10 van het bijlagenboek zijn ze toegelicht en is voor zover relevant ingegaan op de samenhang met ons proces. Raakvlakprojecten wordt niet vanuit het budget van Centrum-Noord gefinancierd.

Tabel raakvlakprojecten

Maatregel	
1	30 km/uur Kneuterdijk en 1 ^e deel Parkstraat (i.h.k.v. De Kern Bijzonder)
2	30 km/uur Zeestraat
3	Ontkluizen Piet Heinplein, incl. minder opstelstroken
4	Netwerk RandstadRail lijn 16 (Laan van Meerdervoort-Zoutmanstraat-Vondelstraat-Torenstraat)
5	NoordWestelijke Hoofdroute: aanpak 3 kruispunten
6a	Ongelijkvloerse kruising Teldersweg/Scheveningseweg (Gebiedsvisie Internationale zone)
6b	Verdiepte Teldersweg met groene verbindingen erover in de Scheveningse Bosjes en vergroenen wegen door de Scheveningse Bosjes (n.a.v. Plan van aanpak – Uitvoering visie Denktank Scheveningse Bosjes en Gebiedsvisie Internationale zone)
6c	HUB Hubertus/Madurodam, overstapknooppunt naar diverse verkeersmobiliteiten (i.h.k.v. Schaalsprong OV en Gebiedsvisie Int. Zone)
6d	Verdiepte Johan de Wittlaan (o.a. als beveiliging Internationale Zone)
6e	Aanpassing Carnegieplein (Gebiedsvisie Internationale Zone)
7	Verkeersmaatregelen Schildersbuurt en Stationsbuurt, incl. linksafverbod Calandstraat naar Waldorpstraat
8	Verbeteringsmaatregelen doorstroming Vaillantlaan
9	Netwerk RandstadRail-lijn 1 incl. onderzoek 30 km/uur: Alexanderstraat
10	Sneltram lijn 9 ('s zomers)
11	Fietspaden of fietsstroken Elandstraat
12a	Uitbreiding van huidige milieuzone voor vrachtverkeer tot Telderstracé
12b	Uitbreiding van milieuzone uitsluitend voor vrachtverkeer naar een groene milieuzone
13	Meerjarenprogramma Kademuren: Prinsessewal

3.2 Planning

Bij de start van het proces is als kader t.a.v. tijd meegegeven dat de uitvoering van maatregelen moet plaatsvinden binnen 5 jaar, dus voor 2023. Behalve dat de maatregelen uit ons maatregelenpakket nog verder moeten worden uitgewerkt, is ondertussen duidelijk geworden dat het niet mogelijk is om een en ander tegelijk uit te voeren met één of enkele van de raakvlakprojecten. Voor de bereikbaarheid van Centrum-Noord mag er niet worden gewerkt in straten in de omgeving van straten waar werkzaamheden plaatsvinden en ook niet in straten waar omleidingsroutes door heen lopen. Uitvoering van de aanpassing van de tramlijnen 1 en 16 in het kader van Netwerk RandstadRail heeft prioriteit gekregen. Zonder bestuurlijk besluit over het maatregelenpakket Centrum-Noord mag nog niet uitgezocht worden of uitvoering van de maatregelen uit het maatregelenpakket parallel met bijvoorbeeld de werkzaamheden aan lijn 16 mogelijk zijn. Als de maatregelen uit het maatregelenpakket alleen niet tegelijk mogen met de werkzaamheden aan lijn 1 dan kan na de zomer 2021 al worden gestart met enkele

proeven/maatregelen. Als de maatregelen vanuit het maatregelenpakket ook niet gelijk blijken te mogen met de aanpassing van lijn 16, dan komt de mogelijke fase 2 pas in 2023. Als ook moet worden gewacht tot na de ontkluizing van het Piet Heinplein, dan wordt het op z'n vroegst pas medio 2023. Als de werkzaamheden van die raakvlakprojecten uitlopen, zou fase 2 uit ons maatregelenpakket pas in 2024 starten.

Deze belemmering vanwege andere werkzaamheden geldt niet voor niet-fysieke maatregelen uit ons pakket (zoals aanpassing van de verkeerslichten op de Raamweg-Koningskade en het plaatsen van DRIP's voor autoverkeer buitenom te stimuleren): deze fase 1 kan kan mogelijk nog dit jaar.

CONCEPT

4 Conclusies

4.1 Conclusie t.a.v. maatregelenpakket

Het maatregelenpakket is met het MRDH-verkeersmodel doorgerekend. Dit verkeersmodel is bruikbaar voor vergelijking van prognoses van varianten voor grotere straten. Uit deze berekeningen blijkt dat er bij maatregelenpakket 2 ca. 15% minder doorgaand autoverkeer wordt verwacht per etmaal (= 7% minder totaal autoverkeer/etmaal) in 2023 dan het geval zou zijn zonder maatregelenpakket¹⁹. Dit betekent: i.p.v. 42,5% doorgaand verkeer wordt het 38,6% doorgaand verkeer. In de ochtendspits is het effect sterker: 25% minder doorgaand autoverkeer (= 13% minder autoverkeer/ochtendspits). Het eenrichtingsverkeer en de inrijverboden zijn duidelijk effectief. Het autoverkeer wijkt vooral uit naar stedelijke hoofdwegen die daarvoor bedoeld zijn, zoals Telderstracé en Neherkade.

De verkeersmodelplot in bijlage 8b toont het verschil tussen de verwachte intensiteiten indien het maatregelenpakket in 2023 zou zijn uitgevoerd en de verwachte intensiteiten in de referentiesituatie in 2023.

Bij dat positieve effect moet ook bedacht worden dat het model het effect van het maatregelenpakket mogelijk onderschat. Bij een maatregelenpakket zoals voorgesteld 'verdamp't' 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 dit ook hier het geval zal zijn.

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 in ieder geval tot een beperkte verbetering voor fietsers en voetgangers. Maar indien na de proef met eenrichtingsverkeer Scheveningseveer-Mauritskade (Parkstraat-Noordeinde) besloten wordt tot herinrichting leidt het maatregelenpakket tot verdere verbetering van fietsroutes. Dan wordt de ontbrekende fietsschakel Scheveningseveer-Mauritskade opgelost en worden diverse oversteekrelaties voor voetgangers en fietsers verbeterd en daardoor veiliger. Tevens worden dan winkelgebieden beter gekoppeld.

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. Bovendien zal die ruimte toenemen naarmate meer wegen aangepast kunnen worden naar 30 km/uur-straten.

Wij zijn ervan overtuigd dat dit pakket meer is dan de som der delen!

4.2 Conclusie t.a.v. co-creatieproces

Na afloop van het co-creatieproces Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord wordt een evaluatie gehouden van het proces onder de deelnemers, vooral om lessen uit te trekken voor de toekomst. In het Bijlagenboek, in bijlage 2.5 zijn algemene aanbevelingen voor co-creatieprocessen opgenomen.

¹⁹ De met het verkeersmodel berekende afnames van doorgaand autoverkeer met het voorkeursmaatregelenpakket zijn niet in de werkgroep besproken, maar wel beschikbaar.

4.3 Advies aan gemeente Den Haag

De meerderheid van belangenorganisaties betrokken bij het proces Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord adviseren de gemeente Den Haag om:

1. een plan op te stellen waarin de uit te werken en de te onderzoeken maatregelen, aanbevelingen en geadviseerde monitoringsprojecten uit hoofdstuk 2 in volgorde van tijd worden gezet en kosten/dekking in beeld worden gebracht;
2. kennis te nemen dat slechts een klein deel van het maatregelenpakket voor 2023 gerealiseerd kan worden en in te stemmen met uitvoering van een groot deel van het maatregelenpakket later dan 2023; dit in tegenstelling tot het meegegeven kader ten aanzien van de tijd;
3. van het beschikbare budget €.... voor communicatie vooraf en tijdens werkzaamheden, €.... voor monitoring na uitvoering en €.... voor corrigerende maatregelen te reserveren;
4. los van ons maatregelenpakket met spoed de volgende vervolgprojecten te starten:
 - a. verbetering doorstroming op Telderstracé als onderdeel van de 'hoofdroute buitenom';
 - b. verbetering doorstroming op Raamweg-Koningskade als onderdeel van de 'hoofdroute buitenom';
5. gezien de ervaring met dit co-creatieproces vaker belangenorganisaties via dergelijke processen te laten participeren bij projecten in de openbare ruimte mits wordt voldaan aan hetgeen genoemd in paragraaf 4.2.

4.4 Afwijkende standpunten

Bij een aantal maatregelen en aanbevelingen van het voorkeursmaatregelenpakket zijn afwijkende standpunten ingenomen. Het gaat om de volgende zes:

Maatregel/ aanbeveling	Organisaties	Toelichting op afwijkend standpunt	Argumenten om niet mee te nemen in maatregelenpakket
Maatregel 3, proef eenrichtingsverkeer Scheveningseveer-Mauritskade (Parkstraat-Noordeinde)	BIZ Hofkwartier (ook namens diverse andere BIZ-en), bewonersorganisatie Kortebos en één van beide vertegenwoordigers Groene Eland	BIZ heeft aangegeven dat vanwege de maatschappelijke impact voor bewoners en ondernemers een groot deel van de achterban tegen deze maatregel zal zijn, zelfs als dit als proef is (en dus ongedaan gemaakt wordt in het geval de proef niet slaagt)	Betreffende organisaties hebben ingestemd met de proef om samen met de andere organisaties tot een integraal maatregelenpakket te komen.
Maatregelen 4 en 5 en aanbeveling 5a, inrijverboden in ochtendspits	Gemeente, politie en bewonersorganisatie Duinoord	Eens dat op alle assen maatregelen nodig zijn en dat eenrichtingsverkeer en/of knips vaak effectief zijn. Maar er zijn slechte ervaringen met inrijverboden die alleen voor een bepaalde tijd gelden vanwege de slechte naleving door automobilisten en problemen met de handhaafbaarheid. Het instellen van permanent eenrichtingsverkeer [voorkeur van de gemeente] zou het voordeel hebben dat de voormalige rijbaan groen kan worden ingericht. Dat zou kunnen opwegen tegen de kleine verslechtering van autobereikbaarheid.	Bij permanent eenrichtingsverkeer komt de autobereikbaarheid onder druk. Voor ons gebied met zijn bijzondere winkel- en horeca-gebieden en culturele instellingen zou dat tot (te) veel beperkingen leiden. Als geheel van deze maatregel zou worden afgezien, blijft het doorgaand autoverkeer door het gebied rijden van/naar de snelwegen en vermindering van doorgaand verkeer is nu juist de basisopdracht van de werkgroep. Deze maatregelen (met alleen

		Duinoord vindt dat de kruispunten Groot Hertoginnelaan/Conradkade en Groot Hertoginnelaan/Valeriusstraat alsmede het wegdeel Conradkade –met schoolzone en fiets-/voetgangersoversteekplaats –niet geschikt zijn om het extra autoverkeer afdoende te verwerken: dit zal tot onacceptabele filevorming leiden.	een rood verkeerslicht gedurende de ochtendspits en verkeersborden) hoeven geen problemen op te leveren, ook omdat het in andere plaatsen zoals in Oostvoorne en Nieuwe Meer wel functioneert.
Maatregelen 6e en 6f	AVN	Het verkeersmodel voorspelt door het maatregelenpakket een toename van autoverkeer op wegen door de Scheveningse Bosjes: Teldersweg, Dr. Aletta Jacobsweg, Kerkhoflaan-Ary van der Spuyweg, maar niet langs de Scheveningseweg. Daarom pleit voor maatregelen voor de oversteekbaarheid van die wegen voor mens en dier. Zoals ook aangegeven in de door de gemeente aangenomen Visie voor de Scheveningse Bosjes: verbeteren oversteekbaarheid en afname geluidsoverlast van de Teldersweg, vergroening van Dr Aletta Jacobsweg, ecotunnel eronder, enz. En zo nodig snelheidsdempende maatregelen.	Betreft een beperkte toename. Snelheidsdempende maatregelen 6d en 6e zijn niet opgenomen in het maatregelenpakket, maar op de reserveprojectlijst (bijlage 15) geplaatst. Wel zijn dit aandachtspunten zijn bij de monitoring.
Aanbeveling 6d, gebiedsbrede 30 km/uur-zone	Gemeente, politie en HTM en MRDH	Alle eerdere pogingen richting het Openbaar Ministerie voor preventieve handhaving op 30 km/uur-zones in niet als zodanig ingerichte gebieden zijn afgewezen. In de praktijk blijkt dat het instellen van 30 km/uur op wegen met te hoge intensiteiten en zonder effectieve maatregelen verkeersonveilig. OV-partijen geven aan dat snelheidsverlaging leiden tot afname OV-gebruik.	Een 30 km/uur-zone levert -indien aan bepaalde condities wordt voldaan- veel verbetering op van de leef- en luchtkwaliteit evenals van de verkeersveiligheid en zorgt ook voor minder geluidsoverlast. Tevens wordt het autoverkeer er enigszins door geknepen. Daardoor ontstaat “vanzelf” een rustiger verkeersbeeld en een prettiger leefklimaat.
Aanbeveling 13. Buslijn die NW en ZO Den Haag verbindt dwars door Centrum-Noord	HTM, MRDH en gemeente	Op dit moment zien wij geen aanleiding tot het instellen van genoemde buslijn. Het instellen van hiervan zou ten koste gaan van de huidige, andere busverbindingen.	Ook een niet kostendekkende buslijn kan bijdragen aan minder autobewegingen.
Aanbeveling b, P+R aan de randen van de stad	BOF en BIZ Hofkwartier	Diverse ondernemers willen meer P+R zoals Malieveld dicht bij de binnenstad	Leidt tot extra vermijdbaar autoverkeer in de stad, terwijl P+R-gebruikers met frequent hoogwaardig OV naar binnenstad.