

**Kwaliteitsverbetering
Centrum-Noord**
Leefbaarheid en bereikbaarheid

Bijlagenboek
bij advies van vertegenwoordigers van
belangenorganisaties Centrum-Noord
aan gemeentebestuur Den Haag

Definitieve versie
8 september 2020

Inhoudsopgave

Bijlage 1: Commissiebrief 'Procesvoorstel en kaders voor kwaliteitsverbetering Centrum-Noord' (o.a. aanpak doorgaand autoverkeer) (RIS299604)	5
Bijlage 2: Belangenorganisaties	10
2.1 Werkgroepen en klankbordgroep.....	10
2.2 Organogram en rollen	12
2.3 Gevolgd proces	12
2.4 Achterban belangenorganisaties	14
2.5 Coproductieprocessen.....	15
Bijlage 3: Kaders	17
3.1 Kader t.a.v. locatie van maatregelen	17
3.2 Definitie doorgaand autoverkeer.....	17
3.3 Kaders belangenorganisaties	18
3.4 Kaders vanuit gemeentelijke beleid	19
3.5 Kaders t.a.v. tijd	26
3.6 Kaders t.a.v. geld	26
3.7 Verkeersmodel als kader.....	26
3.8 Modellen luchtkwaliteit en geluid als kader	26
3.9 Kaders vanuit Gebiedsvisie Internationale Zone.....	26
3.10 Kaders uit overige raakvlakprojecten	27
3.11 Overig kader.....	29
Bijlage 4: Huidige situatie	30
4.1 Centrum-Noord ten opzichte van Den Haag als geheel	30
4.2 Vervoerwijzekeuze in de G4-steden	31
4.3 Autoverkeer: toegenomen verkeersdruk sinds Verkeerscirculatieplan.....	32
4.4 Huidige reistijden autoverkeer en trajectsnelheden	32
4.5 Luchtkwaliteit 2018	37
4.6 Huidig fietsgebruik	40
4.7 OV-routes door het plangebied	41
4.8 Ruimtelijke kwaliteiten	42
4.9 Verkeersveiligheid.....	44
Bijlage 5: Analyse (kansen, oorzaken en doelstellingen)	45
5.1 Kansensafari	45
5.2 Kansen ruimtelijke kwaliteit.....	45
5.3 Kentekenonderzoek	46
5.4 Verkeerstellingen Zorgvliet en Duinoord.....	47
5.5 Kruispunt Stadhouderslaan – President Kennedylaan	49

Bijlage 6: Maatregelenpakket	51
Bijlage 7: Verkeersanalyse Koningskade-Raamweg Den Haag.....	52
Bijlage 8a: Uitleg verkeersmodel V-MRDH 2.0	56
Bijlage 8b: Etmaal verschilplot van maatregelenpakket 2	58
Bijlage 8c: Ochtendspits verschilplot van maatregelenpakket 2	59
Bijlage 8d: Verschilplot 2019-2023.....	60
Bijlage 9a: Verkeersmodeluitdraai Centrum-Noord, etmaalintensiteiten in 2016	61
Bijlage 9b: Verkeersmodeluitdraai Centrum-Noord, etmaalintensiteiten in 2023 (zonder Rotterdamsebaan en verkeersmaatregelen Schilderswijk)	62
Bijlage 9c: Verkeersmodeluitdraai Centrum-Noord, etmaalintensiteiten in 2023 (met Rotterdamsebaan en verkeersmaatregelen Schilderswijk en Stationsbuurt)	63
Bijlage 9d: Verschilplot Centrum-Noord, vergelijking situatie 2023 met en zonder Rotterdamsebaan en verkeersmaatregelen Schilderswijk en Stationsbuurt	64
Bijlage 9e: Verschilplot Centrum-Noord, vergelijking situatie 2023 met en zonder verkeersmaatregelen Schilderswijk en Stationsbuurt	65
Bijlage 10a: Verschilplot Centrum-Noord, vergelijking referentiesituatie 2023 en maatregelenpakket met 1. Rechtsaf verbod van Noordwest Buitensingel richting Noordwal, 2. Dosering verkeerslichten Prinsegracht → Jan Hendrikstraat en 3. Autovrij ‘hoge’ Westeinde (afgefallen alternatief voor eenrichtingsverkeer Scheveningseveer-Mauritskade tussen Parkstraat en Noordeinde)	66
Bijlage 10b: Verschilplot Centrum-Noord, vergelijking referentiesituatie 2023 en maatregelenpakket met inrijdverboden op Noordwal, Westeinde en Prinsegracht in ochtendspits (afgefallen alternatief voor eenrichtingsverkeer Scheveningseveer-Mauritskade tussen Parkstraat en Noordeinde).....	67
Bijlage 10c: Verschilplot Centrum-Noord, vergelijking referentiesituatie 2023 en maatregelenpakket met dosering verkeerslichten op Prinsegracht, Westeinde en Noordwal in ochtendspits (afgefallen alternatief voor eenrichtingsverkeer Scheveningseveer-Mauritskade tussen Parkstraat en Noordeinde).....	68
Bijlage 10d: Verschilplot Centrum-Noord, vergelijking referentiesituatie 2023 en maatregelenpakket met rechtsaf verbod Noordwest Buitensingel richting Noordwal (afgefallen alternatief voor eenrichtingsverkeer Scheveningseveer-Mauritskade tussen Parkstraat en Noordeinde)	69
Bijlage 10e: Verschilplot Centrum-Noord, vergelijking referentiesituatie 2023 en maatregelenpakket met eenrichtingsverkeer Jan Hendrikstraat tussen Laan en Prinsegracht (afgefallen alternatief voor eenrichtingsverkeer Scheveningseveer-Mauritskade tussen Parkstraat en Noordeinde)	70
Bijlage 10f: Verschilplot Centrum-Noord, vergelijking referentiesituatie 2023 en maatregelenpakket met omgedraaide rijrichting in Prinsestraat tussen Prinsessewal en Nobelstraat	71
Bijlage 10g: Verschilplot Centrum-Noord, vergelijking referentiesituatie 2023 en maatregelenpakket met omgedraaide rijrichting in Prinsestraat tussen Prinsessewal en Nobelstraat en op korte Noordwal.....	72
Bijlage 11: Top 19-maatregelen (“stickervel”)	73
Bijlage 12: Resultaten fietstellingen Hogewal en Mauritskade	75
Bijlage 13: Ongevallenanalyse Mauritskade - Scheveningseveer	77
Bijlage 14: Presentatie kentekenonderzoek door ARS.....	83
Bijlage 15: Reserveprojectenlijst	100

Bijlage 1: Commissiebrief 'Procesvoorstel en kaders voor kwaliteitsverbetering Centrum-Noord' (o.a. aanpak doorgaand autoverkeer) (RIS299604)



Den Haag

T. de Bruijn
Wethouder van Financiën, Verkeer, Vervoer en
Milieu

8

Retouradres: Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

Aan de voorzitter van de Algemene Raadscommissie

Datum
24 april 2018

Onderwerp
Procesvoorstel en kaders voor kwaliteitsverbetering Centrum-Noord
(o.a. aanpak doorgaand autoverkeer)

Geachte voorzitter,

Aanleidingen

In 2016 heeft de Haagse Stadspartij het initiatiefvoorstel 'Op weg naar een betere luchtkwaliteit en bereikbaarheid' (RIS 292181) ingediend. Daarin pleitte zij ervoor om het doorgaand verkeer te weren uit de woonwijken door kortere en meer efficiënte routes richting snelweg aan te bieden. Daardoor zou een halvering van de uitstoot van schadelijke stoffen door het autoverkeer mogelijk zijn.

Met het aannemen van het pre-advies over het initiatiefvoorstel van de HSP is aangegeven met vijf projecten aan de gang te gaan, zoals voor 2017 een onderzoek naar een maatregelenpakket voor de korte termijn voor een betere verdeling van het autoverkeer in het noordelijk deel van het centrum. De berekening van de effecten van het maatregelenpakket op de verkeersafwikkeling in het gebied en op de rest van het stedelijk hoofdwegennet en gevolgen voor de lokale luchtkwaliteit, zijn onderdelen van dit onderzoek. In deze brief ga ik nader in op dit onderzoek.

Verder heb ik in de commissievergadering van 5 april 2017 naar aanleiding van het raadsvoorstel Uitvoeringsprogramma I van de Kadernota Straten, Wegen en Lanen (RIS 296333) aan de commissie Leefomgeving toegezegd om het maatregelenpakket voor de verkeersverdeling in het noordelijk deel van het centrum, voor de zomer van 2017 aan de commissie te sturen. Ook heb ik op 12 oktober 2017 tijdens de Begrotingsbehandeling toegezegd om de bekeken verkeersmodelvarianten voor het noordelijk deel van het Centrum naar de commissie te sturen. In 2015 en in 2016-2017 zijn door de gemeente verkenningen gedaan die met het verkeersmodel zijn doorgerekend. Ter informatie heb ik de uitkomsten als bijlagen 3 en 4a+4b bij deze brief gevoegd.

In de Haagse Nota Mobiliteit (RIS180762) en het uitvoeringsprogramma Straten, Wegen, Lanen (RIS 296333) was reeds een onderzoek naar de verkeersverdeling in het noordelijk deel van het centrum aangekondigd.

Gemeente Den Haag
Spui 70
Den Haag

Postbus 12600
2500 DJ Den Haag

T 14070
www.denhaag.nl

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk
DSO/2018.172

Bijkomende aanleiding voor een onderzoek in Centrum-Noord is het realiseren van twee hoofd fietsroutes vanuit het Meerjarenprogramma Fiets 2015-2018 (RIS 283370). Beide worden toegelicht in bijlage 2a.

Probleemschets

In het noordelijk deel van het centrum bevinden zich drie routes parallel aan de kust die relatief zwaar worden belast door doorgaand autoverkeer. Er komen regelmatig signalen binnen over congestie en te veel doorgaand verkeer op deze routes.

Specifiek gaat het om:

1. Dr. Kuiperstraat - Mauritskade - Scheveningseveer – Hogewal;
2. Javastraat - Laan van Meerdervoort;
3. Laan Copes van Cattenburch - Burgemeester Patijnlaan (CentrumRing).



Figuur 1: drie routes parallel aan de kust in Centrum-Noord

Op basis van de definitie van doorgaand verkeer zoals geformuleerd voor wijkontsluitingswegen in de Kadernota Straten, Wegen, Lanen is de definitie van doorgaand autoverkeer door het noordelijk deel van het Centrum:

Autoverkeer dat over een wijkontsluitingsweg door het noordelijke deel van het gebied binnen de CentrumRing rijdt zonder daar een herkomst of bestemming te hebben. Concreet rijdt dat verkeer tussen Koningskade-Raamweg (CentrumRing-oost) en Waldeck Pyrmontkade/Koningin Emmakade-Stadhouderslaan (CentrumRing-west).

In bijlage 1 wordt dieper ingegaan op o.a. de gebiedskenmerken en de huidige verkeerssituatie op deze drie routes.

Na de invoering van het verkeerscirculatieplan in 2009 is met name de verkeersbelasting op de Mauritskade omhoog gegaan met 35% op werkdagen "stad in" en met 21% op werkdagen "stad uit". De hoge verkeersbelasting staat op gespannen voet met een goede bereikbaarheid, oversteekbaarheid en leefbaarheid in dit gebied.

In paragraaf 7.3.5 van de HNM staat dat er aan de zeezijde van de binnenstad sprake is van verschillende parallelle routes. Denk aan de Johan de Wittlaan-Prof. B.M. Teldersweg, de Laan Copes van Cattenburgh-Carnegielaan, de Laan van Meerdervoort-Javastraat en de Dr. Kuiperstraat-Mauritskade. Hier is ontvlechting gewenst van het verkeer met bestemming centrum en het doorgaande verkeer. De Johan de Wittlaan en de Prof. B.M. Teldersweg krijgen daarbij een functie voor het doorgaande verkeer ten opzichte van het centrum. De Laan Copes van Cattenburgh-Carnegielaan behoudt een functie als CentrumRing¹ voor het verkeer met bestemming aan de noordzijde van het centrum. De Laan van Meerdervoort-Javastraat en de Mauritskade behouden een aanvullende functie voor verkeer met een bestemming in het centrum. Deze wegen hebben dan niet langer een functie voor het doorgaande verkeer. Onderzoek naar de verkeersstructuur aan de noordzijde van het centrum moet uitwijzen met welke maatregelen deze verkeersverdeling tot stand kan komen.

In bijlage 2a zijn de beleidskaders verder toegelicht.

Verkeersmodelstudies

Om te komen tot een maatregelenpakket voor de korte termijn zijn in 2015 en 2016/2017 verkeersmodelstudies uitgevoerd met het Verkeersmodel Haaglanden 1.3. Er zijn verschillende verkeersmodelvarianten met maatregelen onderzocht om het (doorgaand) autoverkeer door dit deel van het Centrum te verminderen. Van relatief bescheiden maatregelen tot zeer ingrijpende maatregelen in de verkeerscirculatie.

Met name de varianten van de verkeersmodelstudie van 2016-2017 bieden aanknopingspunten voor maatregelen die enerzijds de hoeveelheid doorgaand verkeer in Centrum-Noord doen verminderen en anderzijds ruimte creëren voor het verbeteren van het verblijfsklimaat, verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en fietscomfort. Geconcludeerd is dat het zinvol is om verschillende maatregelen in een variantenstudie te gaan onderzoeken. Overigens wordt daarbij wel opgemerkt dat ook bekeken moeten worden of de wegen waarvoor een toename van autoverkeer wordt berekend, dat extra autoverkeer nu en in de toekomst kunnen verwerken (en zo ja wat de gevolgen zijn voor de bereikbaarheid van de daaraan gelegen wijken). Daarbij zal rekening worden gehouden met gebiedsontwikkelingen in de omgeving van Centrum-Noord. Verder zullen de effecten op barrièrewerking buiten het plangebied worden onderzocht.

In bijlagen 3 en 4 zijn de uitkomsten van deze verkeersmodelvarianten besproken: concreet wordt aangegeven waar volgens het model meer verkeer voorspeld wordt en waar juist minder verkeer gaat rijden.

Benutten van Haagse kracht door co-produceren

Om te komen tot kwaliteitsverbetering in het noordelijk deel van het Centrum zal gebruik worden gemaakt van de Haagse kracht door het betrekken van belangengroepen in een klankbordgroep. Het noordelijk deel van het Centrum bestaat uit meerdere wijken en dus zijn er verschillende bewonersorganisaties (Archipel/Willemspark, Buurtschap 2005, Hofkwartier, Zeeheldenkwartier, Zorgvliet en Duinoord-oost). Ook zijn er zes winkelstraten/-gebieden, dus ook zes ondernemers-

¹ Noord-West Buitensingel - Valliantlaan, Neherkade - Mercuriusweg en Lekstraat - Koningskade

verenigingen of BedrijvenInvesteringsZones (BIZ-en): Bankastraat, Buurtschap 2005 (Denneweg e.o.), Willemspark (o.a. Frederikstraat), Hofkwartier, winkelgebied Paleis Noordeinde en Zeeheldenkwartier. Verder is er de Binnenstad Ondernemers Federatie (BOF). Daarnaast zijn er belanghebbenden zoals AVN, Fietzersbond, HTM, Rover, Stichting Parkeerverwijssysteem NIVAB, Stichting Vrienden van Den Haag en Voorall. Ook overheden zoals brandweer, politie en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) zullen bij het proces worden betrokken.

Een grote uitdaging is de organisatie van het proces met dit grote aantal belanghebbenden. Er zal zoveel mogelijk worden gezocht naar het gezamenlijk belang. Als participatieniveau wordt voorgesteld een proces van co-produceren (!) met drie werkgroepen en een klankbordgroep, die bekijkt of de belangen zorgvuldig tegen elkaar zijn afgewogen. De klankbordgroep komt vanwege zijn toetsende rol na de werkgroepen bij elkaar. Ook zal regelmatig informatie gestuurd worden naar een groep van acht belanghebbendenorganisaties buiten het plangebied Centrum-Noord, zoals Bureau Binnenstad, Stichting Binnenstad, de bewonersorganisatie 'Rondom het Plein' en BIZ Pleinkwartier (o.a. omdat verkeersmaatregelen niet mogen leiden tot problemen op het Korte Voorhout), de bewonersorganisatie en de ondernemersorganisatie Kortebos (vanwege de mogelijke effecten voor de wijk), de bewonersorganisatie Regentes-Valkenbos en de wijkvereniging Van Stolkpark.

Alvorens een project kan worden gestart, zal een variantenstudie met de genoemde belanghebbenden plaatsvinden naar het gezamenlijke maatregelenpakket (voorkeursvariant), het benodigde budget en de dekking van de investeringskosten. Met de variantenstudie wordt beoogd te komen tot consensus over de gezamenlijke voorkeursvariant voor kwaliteitsverbetering in het noordelijk deel van het centrum en tot korte termijn² verkeersmaatregelen. Vervolgens zal aan het bestuur gevraagd worden of er een project gestart kan worden om het pakket tot uitvoer te brengen (go/no go).

Aan de belangengroepen in de klankbordgroep wordt dus bewust veel invloed gegeven: ik stel voor dit proces in co-productie te doorlopen. Hier staat tegenover dat van de leden van klankbord- en werkgroepen veel inzet wordt verwacht: naar verwachting zijn er diverse bijeenkomsten nodig om tot overeenstemming te komen.

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

1. Een voorkeursvariant voor korte termijnmaatregelen (uit te voeren binnen vijf jaar, dus voor 2023) om doorgaand autoverkeer in het noordelijk deel van het centrum te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren (waarbij de verkeersverdeling en de ontsluitingsstructuur beter moet aansluiten op de streefbeeld 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).

In bijlage 5 wordt ingegaan op de beheersaspecten, zoals organisatie, planning, investeringskosten en -budget en risicobeheersing. Ook de wijze van participatie en de organisatie van klankbord- en werkgroepen wordt nader toegelicht in de bijlagen 5 en 6. In bijlage 7 staan de spelregels voor het proces.

² Maatregelen die binnen vijf jaar, dus voor 2023, gerealiseerd kunnen zijn.

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk
DSO/2018.172

Conclusie

Uit de quick scan van 2016-2017 is gebleken dat er kansen liggen om de luchtkwaliteit en de ruimtelijke kwaliteit in het noordelijk deel van het Centrum verder te verbeteren. De keuze voor een proces van co-producen vind ik de meest kansrijke methode om te komen tot een pakket van maatregelen. De gemeente geeft hiermee aan vertrouwen te hebben in de Haagse kracht en wil de voorkeursvariant van de klankbordgroep laten uitwerken.

Mijn verwachting is dat op basis van het voorgaande het volgende college samen met de stad na jaren van studie flinke stappen kan zetten om een kwaliteitsverbetering in het noordelijk deel van het centrum te realiseren en het doorgaand verkeer daar te verminderen. Het voorstel is om in 2018 met een klankbordgroep te komen tot een gezamenlijk gedragen voorkeursvariant, die in 2019 uitgewerkt moet worden tot concrete maatregelen. Het proces dat nu in gang wordt gezet, moet leiden tot een voorkeursvariant voor een nader uit te werken maatregelenpakket. In een later stadium kan dit leiden tot meer concrete planvorming en kan meer gezegd worden over eventuele financiële gevolgen. Over de voorkeursvariant zal uw commissie te zijner tijd nader worden geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Tom de Bruijn

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk
DSO/2018.172

Bijlagen

1. Feiten over de huidige situatie (gebiedskenmerken, autobezit, hoeveelheid doorgaand autoverkeer, huidige verkeerssituatie, gerealiseerde maatregelen en luchtkwaliteit)
- 2a. Beleidskaders
- 2b. Raakvlakprojecten en -verkenningen
3. Verkeersmodelstudie 2015, mogelijke circulatiemaatregelen
- 4a. Verkenning verkeersverdeling Centrum-Noord
- 4b. Modelplots (verschillen t.o.v. de referentiesituatie 2020)
5. Beheersaspecten klankbordgroepproces
6. Startnotitie participatie
7. Spelregels werkgroep- en klankbordgroepproces

Bijlagen van de commissiebrief zijn via
<https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/6411448/2> te downloaden.

Bijlage 2: Belangenorganisaties

Bij een coproductieproces draait het om de belangenorganisaties¹. Het betreft bewoners-, ondernemers- en andere belangenorganisaties. Alle organisaties hebben deelgenomen aan een werkgroep, enkele organisaties zaten bovendien in de klankbordgroep. Er is van uitgegaan dat de leden van de werkgroep en klankbordgroep hun achterban vertegenwoordigen. Een BIZ moet wel de achterban betrekken.

2.1 Werkgroepen en klankbordgroep

De eerste bijeenkomsten waren bestemd voor alle werkgroep- en klankbordgroepleden. Om niet te veel mensen aan tafel te hebben om een discussie te kunnen voeren zijn de belangenorganisaties daarna verdeeld in een werkgroep oost en een werkgroep west.

De klankbordgroep is gevormd uit een beperkt aantal vertegenwoordigers van belangenorganisaties. De klankbordgroep was ingesteld om de kwaliteit van het proces en de zorgvuldigheid van het inhoudelijke afwegingen te bewaken. Vanuit de organisaties zijn mensen voorgedragen om het bredere belang te vertegenwoordigen. De klankbordgroepleden van een bepaalde belangenorganisatie waren altijd andere personen dan de werkgroepleden van die organisatie.

Er hebben verschillende overleggen met beide werkgroepen en de klankbordgroep plaatsgevonden. Tijdens het overleg van beide werkgroepen tezamen op 15 juli 2019 is besloten om voortaan weer als één werkgroep te overleggen; de klankbordgroep is gebleven. Onder strak voorzitterschap konden de belangenorganisaties daarin direct elkaars standpunten horen. Alleen voor de laatste vergadering, op 3 maart 2020, waren alle werkgroep- en klankbordgroepleden gezamenlijk uitgenodigd.

Werkgroep west	Werkgroep oost
• BIZ Hofkwartier • Bewonersvereniging Hofkwartier • Bewonersorganisatie Zeeheldenkwartier 'De Groene Eland' • BIZ Zeeheldenkwartier • Bewonersorganisatie Duinoord (-oost) • Wijkoverleg Zorgvliet • Wijkorganisatie Kortenbos • AVN • Fietzersbond • Voorall • HTM • Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) • Rover	• Bewonersorganisatie Archipel & Willemspark • Ondernemersorganisatie Bankastraat/AWOC • Bewonersorganisatie Buurtschap Centrum 2005 • BIZ Buurtschap Centrum 2005 • Ondernemersvereniging Willemspark • BIZ winkelgebied Paleis Noordeinde • BOF • Vereniging Vrienden van Den Haag

De gemeentelijke vertegenwoordiging maakte deel uit van beide projectgroepen. De brandweer is tot halverwege het proces bij de werkgroepoverleggen geweest en daarna heeft met de nood- en hulpdiensten apart overleg plaatsgevonden.

Om de bijeenkomsten in goede banen te leiden heeft de gemeente gekozen voor een externe voorzitter en strategische omgevingsmanager van VINU; tot half mei 2019 in de persoon van Philippine van der Schuyt en vanaf juli 2019 Maarten van Oosterom.

¹ Daar waar gesproken wordt over belangenorganisaties moet worden gelezen: belangenorganisaties, overheden en semi-overheidsorganisaties. Het betreft een coproductieproces van belangenorganisaties en de gemeentelijke organisatie, maar gemakshalve wordt in dit rapport gesproken over belangenorganisaties zonder telkens de gemeentelijke organisatie te noemen.

Ter ondersteuning van het inhoudelijke proces is in overleg met de gemeente en op kosten van de gemeente, vanaf oktober 2018 een door de deelnemers voorgestelde externe verkeerskundige, Wim van Nifferick, ingehuurd; dit hielp om de discussies in de werkgroepen in betere banen te leiden. Hij beoordeelde de uitkomsten van onderzoeken en adviseerde over de te kiezen aanpak en de beoordeling van varianten. Ook heeft hij onder meer een presentatie gegeven over de werking van het verkeersmodel.

Klankbordgroep
• Bewonersorganisatie Archipel/Willemspark • Bewonersorganisatie Buurtschap Centrum 2005 • BIZ Buurtschap Centrum 2005 • Ondernemersvereniging Willemspark • BIZ Hofkwartier • Bewonersorganisatie Zeeheldenkwartier 'De Groene Eland' • BIZ Zeeheldenkwartier • Wijkoverleg Zorgvliet • BOF • Stichting Binnenstad / Bureau Binnenstad

Aan de rand van het plangebied bevinden zich Paleis Noordeinde en de Koninklijke Stallen. De gemeentelijke projectleider en de omgevingsmanager hebben driemaal op locatie gesproken met stafmedewerkers over het waarborgen van de veiligheid en de rijroutes van hoogwaardigheidsbekleders.

Bewoners- en ondernemersorganisaties van wijken rondom Centrum-Noord zijn bewust niet actief betrokken. De nood- en hulpdiensten hebben aangegeven geen tijd te hebben om actief mee te doen bij het participatieproces. Deze organisaties zijn incidenteel per email geïnformeerd (vooral middels verslagen van werkgroepen).

Informatiegroep
• Bewonersvereniging Bewoners Rond het Plein • Ondernemersvereniging Pleinkwartier • Wijkvereniging Benoordenhout • Bewonersorganisatie Koningsplein (Regentesse) • Wijkvereniging Van Stolkpark • Ondernemer Kortenbos • Stichting Parkeerverwijssysteem NIVAB • Brandweer • Ambulancedienst • Politie, team Verkeer

Verder was een gemeentelijke werkgroep ingesteld, o.a. om de werkgroepoverleggen met externen voor te bereiden.

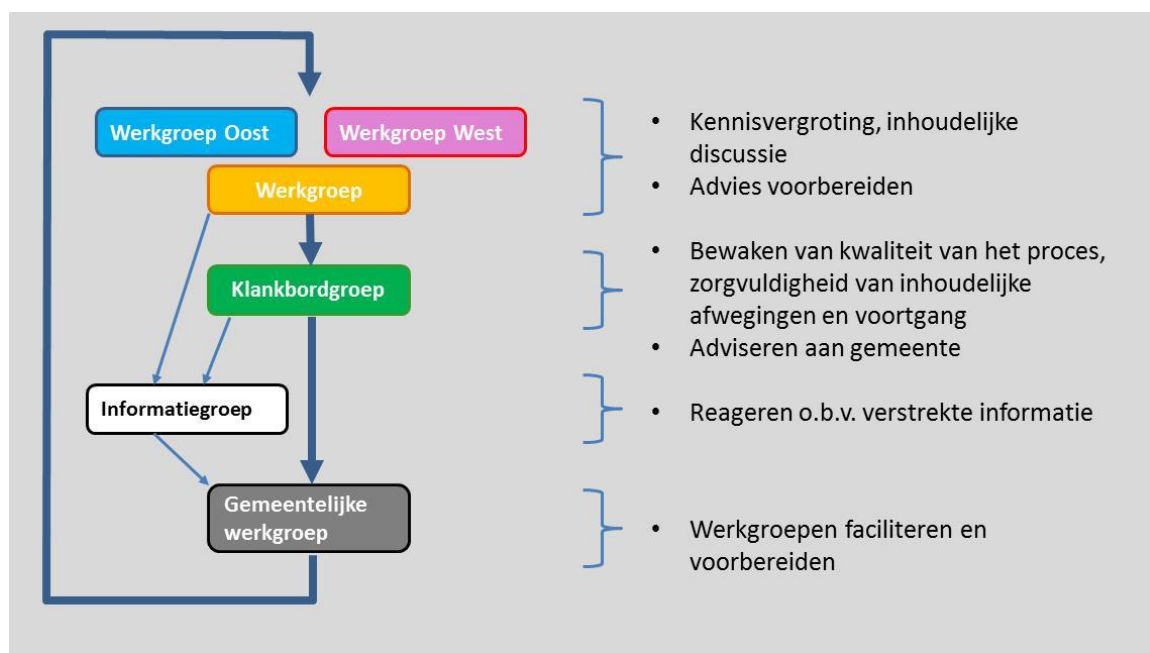
Gemeentelijke werkgroep
Dienst Stedelijke Ontwikkeling (DSO) / Projectmanagement Den Haag (PmDH)
Dienst Stedelijke Ontwikkeling (DSO) / afdeling Mobiliteit
Dienst Stedelijke Ontwikkeling (DSO) / afdeling Stedenbouw & Planologie (S&P)
Dienst Stadsbeheer (DSB) / afdeling Bereikbaarheid en Verkeersmanagement (BVM)
Bestuursdienst (DPZ) / Communicatie
Dienst Publiekszaken / Stadsdeel Centrum
Dienst Stedelijk Beheer / Ingenieursbureau Den Haag (IbDH)

De agenda en verslagen van de gemeentelijke werkgroep zijn behalve naar de werkgroepleden zelf ook naar diverse agendaleden gestuurd. Het betrof mensen bij de volgende afdelingen:

Gemeentelijke agendaleden
Dienst Stedelijke Ontwikkeling (DSO) / afdeling Mobiliteit – team verkeersonderzoek
Dienst Stedelijke Ontwikkeling (DSO) / afdeling Economie
Dienst Stadsbeheer (DSB) / Beleidsafdeling Stadsbeheer (BAS)
Dienst Stadsbeheer (DSB) / team Milieu

2.2 Organogram en rollen

De onderlinge samenhang tussen werkgroepen, klankbordgroep, informatiegroep en gemeentelijke werkgroep is weergegeven in figuur 1. Daarin zijn ook de rollen aangegeven van deze groepen.



Figuur 1: organogram en rollen van werkgroep, klankbordgroep, informatiegroep en gemeentelijke werkgroep

2.3 Gevolgd proces

Voorafgaand aan de start van het coproductieproces is met alle belangenorganisaties gesproken (kennismakingsgesprekken). Daarbij heeft de gemeente gevraagd om namen door te geven van mensen die de belangenorganisaties zouden vertegenwoordigen. De eerste bijeenkomsten stonden vooral in het teken van informatieoverdracht (o.a. via presentaties) om iedereen van dezelfde kennis te voorzien. Voordat maatregelenpakketten met het verkeersmodel doorgerekend konden worden, zijn de effecten van individuele maatregelen (top 19-maatregelen) bepaald en is aanvullende informatie (met name op basis van een grootschalig kentekenonderzoek, uitgevoerd door ARS) ter beschikking gekomen.

Medio 2019 is door de werkgroepen een klein comité ingesteld met de opdracht om, in samenwerking met de gemeente en de adviseur, een concept maatregelenpakket op te stellen, aan de werkgroepen te presenteren en vervolgens aan de hand van reacties aan te passen. Zo is het uiteindelijke maatregelenpakket –in meerdere rondes- tot stand gekomen.

Een redactiecommissie, samengesteld uit de deelnemende organisaties, heeft zorg gedragen voor de vorm van het adviesrapport.

Concreet hebben o.a. de volgende overleggen plaatsgevonden:

- Diverse kennismakingsgesprekken met alle belangenorganisaties en (semi-)overheden
- 13 juni 2018: Project Start Up (PSU)² in Museum COMM met opening door wethouder Van Asten
- 26 juni 2018: fietssafari door het plangebied om kansen te inventariseren, met wethouder Van Asten
- 11 juli 2018: 2^e bijeenkomst met alle belangenorganisaties o.a. over opzet van het kentekenonderzoek en met een presentatie over het verkeersmodel
- 22 augustus 2018: 3^e bijeenkomst met alle belangenorganisaties met o.a. presentatie over ruimtelijke/stedenbouwkundige kwaliteiten en kansen. Ook zijn rode en groene stickers geplakt op de maatregelentabel (heeft geleid tot 'top 19')
- 19 september 2018: informatiemarkt, waar bezoekers zich konden informeren over alle projecten in het Centrum-Noord waaronder het proces Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord
- 26 september 2018: vragenuur verkeersmodel
- 17 oktober 2018: 1^e bijeenkomst werkgroep oost, met o.a. uitkomst vorige keer (top 19) inclusief manier van inschatten van het effect op doorgaand autoverkeer (met een verkeersmodelberekening of door kwalitatieve beoordeling door gemeente) en concept-afwegingskader (om maatregelenpakketten t.z.t. met elkaar te kunnen vergelijken)
- 31 oktober 2018: 1^e bijeenkomst werkgroep west met dezelfde agenda als 1^e bijeenkomst werkgroep oost
- 28 november 2018: 1^e bijeenkomst klankbordgroep, over de rol van de klankbordgroep en terugblik op de beide werkgroep bijeenkomsten
- 17 januari 2019: presentatie over het proces door Wim van Nifterick als externe deskundige
- 21 januari 2019: 2^e bijeenkomst werkgroep oost met o.a. presentatie over Schaalsprong Openbaar vervoer
- 28 januari 2019: 2^e bijeenkomst werkgroep west met dezelfde agenda als 2^e bijeenkomst werkgroep oost
- 27 februari 2019: 3^e bijeenkomst werkgroep oost, o.a. over tussenresultaten kentekenonderzoek, uitkomsten van verkeersmodelberekeningen en over de memo's met kwalitatieve beoordeling van losse maatregelen 'top 19' en toelichting op raakvlakproject 'ontkluizing Piet Heinplein'
- 6 maart 2019: 3^e bijeenkomst werkgroep west met dezelfde agenda als 3^e bijeenkomst werkgroep oost
- 3 april 2019: 4^e bijeenkomst werkgroep oost met uitleg door ARS over vertraging rapport kentekenonderzoek en vervolgproces (scenario's/maatregelenpakketten en advies aan de gemeenteraad)
- 9 april 2019: 4^e bijeenkomst werkgroep west met dezelfde agenda als 3^e bijeenkomst werkgroep oost
- 17 april 2019: bijeenkomst bij ARS met presentatie van uitkomsten kentekenonderzoek
- 17 april 2019: 2^e bijeenkomst klankbordgroep met terugblik op afgelopen werkgroepen overleggen en over vervolgproces (hoe van data naar maatregelenpakketten en hoe komen we tot een advies aan de gemeenteraad?)
- 27 mei 2019: gezamenlijke bijeenkomst werkgroepen oost en west over concept-probleemanalyse (o.b.v. kentekenonderzoek), concept-planning, presentaties door Vrienden van Den Haag en Buurtschap Centrum 2005 en instellen van klein comité
- 8 juni 2019: 1^e overleg klein comité (bestaande uit enkele belangenorganisaties)

² De wethouder Mobiliteit is tijdens deze startbijeenkomst ingegaan op de zorgen over de passage over de Mauritskade zoals die in het Coalitieakkoord staat en heeft benadrukt dat de gemeente geen voorkeur of standpunt heeft ten aanzien van de oplossingsrichtingen. Het proces en de kaders zoals vastgelegd in de commissiebrief van 24 april 2018 is leidend; niet de passage in het Coalitieakkoord.

- 15 juli 2019: gezamenlijke bijeenkomst werkgroepen oost en west met presentaties over de milieuzone, mobiliteitstransitie en ruimtelijk toekomstbeeld 2040, probleemanalyse en proces en planning
- 22 augustus 2019: 2^e overleg klein comité
- 9 september 2019: 3^e overleg klein comité
- 10 september 2019: gezamenlijke bijeenkomst werkgroepen oost en west over uitkomsten verkeersmodelberekening en luchtkwaliteitsberekening
- 23 september 2019: 3^e bijeenkomst klankbordgroep
- 24 september 2019: overleg 30 km/uur in relatie tot nood- en hulpdiensten en OV
- 25 september 2019: 4^e overleg klein comité
- 30 september 2019: 5^e overleg klein comité
- 7 oktober 2019: bijeenkomst werkgroep
- 15 oktober 2019: 6^e overleg klein comité
- 16 oktober 2019: 1^e overleg redactiecommissie
- 29 oktober 2019: 7^e overleg klein comité
- 5 november 2019: 8^e overleg klein comité
- 5 november 2019: 2^e overleg redactiecommissie
- 15 november 2019: 9^e overleg klein comité
- 3 december 2019: 10^e overleg klein comité
- 4 december 2019: 3^e overleg redactiecommissie
- 5 december 2019: 11^e overleg klein comité
- 19 december 2019: 12^e overleg klein comité
- 2 januari 2020: 13^e overleg klein comité
- 7 januari 2020: 14^e overleg klein comité
- 14 januari 2020: bijeenkomst werkgroep
- 4 februari 2020: bijeenkomst werkgroep
- 6 februari 2020: KC-leden bij wethouder Van Asten
- 19 februari 2020: 4^e bijeenkomst klankbordgroep
- 24 februari 2020: 15^e overleg klein comité en spreekuur
- 26 februari 2020: 16^e overleg klein comité
- 27 februari 2020: 17^e overleg klein comité en spreekuur
- 4 maart 2020: gezamenlijke vergadering werkgroep en klankbordgroep
- 1 april 2020: afgelast vanwege coronavirus: geplande achterban-bijeenkomst
- 30 april 2020: 5^e bijeenkomst klankbordgroep via Microsoft Teams
- 18 mei 2020: bijeenkomst werkgroep en klankbordgroep via Microsoft Teams
- 23 juni 2020: bijeenkomst werkgroep en klankbordgroep via Microsoft Teams
- 8 september 2020: bijeenkomst werkgroep en klankbordgroep
- 9 september 2020: aanbieding van adviesrapport van belangenorganisaties aan wethouder Mobiliteit

De verslagen van alle overleggen, de fietssafari en de achterban-bijeenkomst zijn niet toegevoegd in dit bijlagenboek, o.a. omdat we de namen van de contactpersonen per belangenorganisatie niet openbaar maken.

2.4 Achterban belangenorganisaties

De belangenorganisaties in Centrum-Noord zijn over het algemeen goed georganiseerd. Dat is een voorwaarde voor het slagen van een coproductieproces. Het is belangrijk dat de werkgroep- en klankbordgroepleden hun achterban bij het proces betrekken. Daartoe zijn o.a. de volgende acties uitgevoerd:

- De kernboodschap is op veel van de websites van de deelnemende organisaties geplaatst (bij bijvoorbeeld MRDH en nood-en hulpdiensten was dat niet mogelijk);

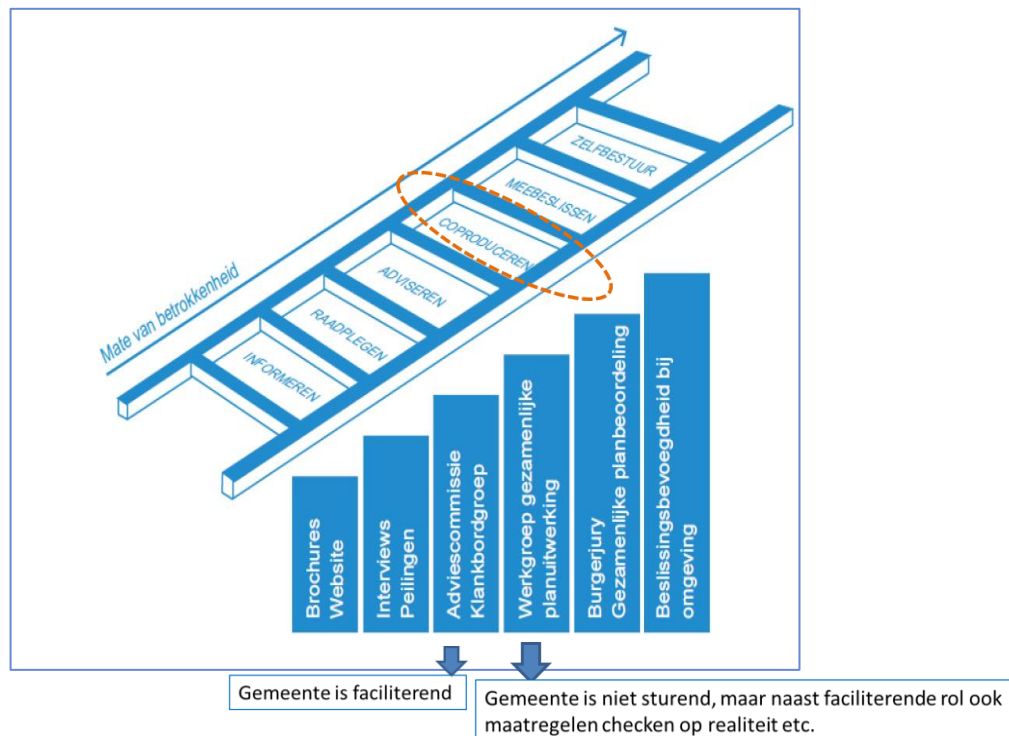
- De gemeente heeft op 19 september 2018 een informatiemarkt over alle projecten in Centrum-Noord gehouden waarvoor ook de achterbannen waren uitgenodigd;
- In verband met het coronavirus is besloten om de informatieve achterbanbijeenkomst van 1 april 2020 met presentatie door werkgroepleden (i.p.v. inloopbijeenkomst) te annuleren. In plaats daarvan is een videoanimatie gemaakt waarin de belangrijkste maatregelen uit het pakket zijn gepresenteerd. Via een Facebookcampagne en een huis-aan-huis-brief (ook bezorgd tot buiten het plangebied) is hieraan bekendheid gegeven. De Facebookcampagne was verdeeld in 2 campagnes. De eerste campagne was van 11 t/m 14 juni. 32.903 unieke personen hebben de advertentie in hun timeline gezien. Er zijn 151 opmerkingen bij de advertentie geplaatst en 121 likes gegeven. De tweede campagne was van 18 t/m 21 juni. 79.565 unieke personen hebben de advertentie in hun timeline gezien. Er zijn 181 opmerkingen geplaatst en 150 likes gegeven. Ook een overzichtskaart van alle maatregelen is online geplaatst bij diverse belangenorganisaties en gemeente.

Overigens zal niet iedereen die in een bepaalde wijk of buurt binnen Centrum-Noord woont zich vertegenwoordigd voelen door de wijkorganisatie en ook niet alle ondernemers zullen zich altijd en volledig vertegenwoordigd voelen door een BIZ. Waarschijnlijk voelt het grootste deel van de bewoners en ondernemers in het plangebied zich ook niet vertegenwoordigd door één van de andere belangenorganisaties, zoals de Fietsersbond, AVN of Vrienden van Den Haag. Door alle belangenorganisaties van Centrum-Noord en vele andere organisaties bij het proces te betrekken is echter al het mogelijke gedaan om iedereen op wie het plan invloed heeft optimaal vertegenwoordigd te laten zijn. Het is dan ook essentieel om iedereen over de uitkomst van het coproductieproces te informeren.

Verder moet het coproductieproces leiden tot concrete projecten waarbij in ieder geval de gebruikelijke inspraakprocedure wordt gevolgd. Het proces om te komen tot projecten dat daaraan vooraf gegaan is in het geval van Centrum-Noord via coproduceren gebeurt in plaats van via een proces binnen de gemeente. Omdat daarmee al in de voorfase is geparticipeerd op een hoog schaalniveau, heeft het maximaal haalbare qua participatie plaatsvonden.

2.5 Coproductieprocessen

In de huidige maatschappij is het onontkoombaar om bij herinrichting van de openbare ruimte te werken met een hoge mate van participatie. In principe is iedereen voor een hoge mate van participatie van bewoners, ondernemers en andere belangenverenigingen/-stichtingen etc. Coproductie (=coproduceren) is het hoogste participatieniveau waarbij gemeente nog wel alleen besluit. Bij nog hogere niveaus van participatie vindt besluitvorming namelijk ook, of alleen maar, plaats buiten de gemeente.



Figuur 2: Participatieladder

Wanneer is een coproductieproces te overwegen?

1. Geen voorkeur over uitkomst bij bestuur, en
2. Betere uitkomst verwacht dan bij raadplegen of adviseren, en
3. Goed georganiseerde belangenorganisaties (achterban wordt betrokken), en
4. Gedeeld probleem (uitgebreide probleemdefinitie-fase), m.a.w. als urgentie wordt gevoeld
5. Investerings- en procesbudget aanwezig, en
6. Als zorgvuldigheid van proces belangrijker is dan planning
7. Als er relatief veel tijd aan besteed mag worden³
8. Als er binnen de (beleids)kaders/randvoorwaarden (geld, tijd etc.) wordt gewerkt
9. Als de te gebruiken tools (bijv. verkeersmodel) worden geaccepteerd

De contramal: wanneer geen coproductieproces doen?

1. Bestuur een (indirect) plan heeft, of
2. Betere uitkomst verwacht als gemeente het zelf doet, of
3. Wijken/buurt niet georganiseerd zijn in belangenorganisaties en zij hun achterban niet bij proces kunnen/zullen betrekken (voor de start: oproep aan bewoners/ondernemers), of
4. Geen overeenstemming over het probleem, of
5. Geen budget aanwezig, of
6. Planning belangrijker is dan zorgvuldigheid van proces, of
7. Bij beperkte ambtelijke capaciteit, of
8. (Beleids)kaders niet duidelijk zijn, of
9. Tools ter discussie staan

Eigenlijk niet doen, mits goed geregeld:

³ Het kost minder tijd met mensen die eerder aan een coproductieproces hebben meegedaan.

1. Wanneer de keuzes binnen het project een gebiedsoverstijgende impact hebben (zoals ingrepen in verkeersstructuur, infrastructurele projecten);
2. Wanneer MRDH / HTM een direct belang hebben;
3. Als er geen interne projectgroep is (zeker als discussie over randvoorwaarden tijdens proces).

Vanzelfsprekend moet bij het bovenstaande de kanttekening worden gemaakt dat participeren moeilijker wordt in tijden waarbij fysieke bijeenkomsten niet zijn toegestaan (nu door het coronavirus). Gelukkig hadden wij onze laatste werkgroep vergadering waarop was ingestemd met het integrale maatregelenpakket op 4 maart 2020, net voor het ingaan van het samenkomstverbod. Online participeren vraagt een nieuwe, flexibele insteek.

Voor de start van een coproductieproces:

- Participatieproces met wethouder bespreken
- Zoveel mogelijk verschillende (tegenstrijdige) belangenverenigingen betrekken
- Overweeg een externe voorzitter
- Denk na over middelen: bewonersavonden, app, website, Cloud, ...
- Communiceren, communiceren, communiceren
- Duidelijk maken dat: coproduceren $\neq$ 100% tevredenheid

Tips:

- Respecteer dat mensen aan proces meedoen in hun vrije tijd
- In geval van grote groep: klein comité van mensen die meer tijd/energie hebben c.q. die het initiatief nemen.

Bijlage 3: Kaders

Deze bijlage bevat de kaders waaraan wij ons hebben gehouden. De belangrijkste kaders uit de commissiebrief 'Procesvoorstel en kaders voor kwaliteitsverbetering Centrum-Noord' van bijlage 1 zijn:

1. Maatregelen binnen plangebied
2. Definitie doorgaand autoverkeer
3. Gemeentelijke beleidskaders
4. Tijd
5. Geld
6. Verkeersmodel
7. Model luchtkwaliteit en geluid

Aanvullend hierop hebben we ons zelf kaders opgelegd (paragraaf 3.3) en zijn uit raakvlakprojecten kaders voortgekomen (paragrafen 3.9 en 3.10).

3.1 Kader t.a.v. locatie van maatregelen

Met de genoemde commissiebrief is bepaald dat het advies geen maatregelen mag bevatten buiten het plangebied van figuur 1. Dit is omdat de belangenorganisaties buiten het plangebied niet direct bij het opstellen van het advies betrokken zijn. Concreet betekent dit o.a. dat het maatregelenpakket geen maatregelen mag bevatten op het Telderstracé, maar wel op de Raamweg-Koningskade en op de Stadhouderslaan-Waldeck Pyrmontkade. Indien wij maatregelen buiten het plangebied gewenst vinden, kunnen we de gemeente wel aanbevelen om daar een project voor te starten met de belangenorganisaties uit die wijk(en).

3.2 Definitie doorgaand autoverkeer

In de commissiebrief is de definitie van doorgaand verkeer aangehaald zoals die is geformuleerd voor wijkontsluitingswegen in de Kadernota Straten, Wegen, Lanen. Deze definitie is ook van toepassing op doorgaand autoverkeer door het noordelijk deel van het Centrum:

Autoverkeer dat over een wijkontsluitingsweg door het noordelijke deel van het gebied binnen de Centrumring rijdt zonder daar een herkomst of bestemming te hebben. Concreet rijdt dat verkeer tussen Koningskade-Raamweg (Centrumring-oost) en Waldeck Pyrmontkade/Koningin Emmakade-Stadhouderslaan (Centrumring-west).

Voor het kentekenonderzoek waarmee bepaald is hoeveel procent doorgaand autoverkeer Centrum-Noord heeft, is bovenstaande definitie aangescherpt tot autoverkeer dat binnen 30 minuten weer uit het plangebied is gereden. In paragraaf 5.3 wordt ingegaan op het kentekenonderzoek. Daar worden ook nuanceringen gedaan die te maken hebben met autoverkeer dat het gebied inrijdt en verlaat aan dezelfde zijde van de gehanteerde grens tussen het westelijke en oostelijke deel van Centrum Noord (bijvoorbeeld autoverkeer dat het plangebied binnenrijdt vanaf de Raamweg-Koningskade en er binnen een half uur ook aan die zijde weer uitrijdt). Automobilisten die zo'n U-bocht gemaakt hebben, hebben waarschijnlijk ergens in het gebied een stop gemaakt.

Ook automobilisten die door Centrum-Noord naar de Koninginnegracht tussen het Hubertusviaduct en Madurodam (officieel in de wijk Duttendel) zijn gereden om daar te parkeren, zijn door ons als doorgaand autoverkeer aangemerkt. Daarmee valt die groep binnen onze opdracht om doorgaand autoverkeer te verminderen.

Verder wordt hierbij wordt opgemerkt dat de Laan Copes van Cattenburch – Burg. Patijnlaan – Carnegielaan – Groot Hertoginnelaan onderdeel is van de Centrumring (S100) als Centrumring-noord, maar een andere status heeft als de Centrumring-oost, Centrumring-zuid en Centrumring-west, namelijk geen stedelijke hoofdweg maar slechts wijkontsluitingsweg. Kortom: de opdracht is om de naam Centrumring-noord weliswaar te behouden, maar deze route mag geen functie voor doorgaand autoverkeer meer vervullen. Net als de Javastraat-Laan van Meerdervoort en Mauritskade is het de bedoeling dat de Groot Hertoginnelaan - Burg. Patijnlaan - Laan Copes van Cattenburch dus alleen een functie heeft voor verkeer met bestemming in Centrum-Noord.

3.3 Kaders belangenorganisaties

In hoofdstuk 2 van het adviesrapport hebben wij [de belangenorganisaties] aangegeven welke uitgangspunten wij hebben gehanteerd bij het opstellen van het maatregelenpakket. Het gaat daar om kaders m.b.t. –gewenste, dan wel ongewenste- effecten binnen het plangebied en in een enkel geval om een specifiek effect buiten het plangebied.

Daarnaast hebben wij als algemene lijn gehanteerd dat het pakket niet zonder meer zou moeten leiden tot verplaatsing van autoverkeer naar de omliggende wijken.

Wij streven naar een eerlijke verdeling van autoverkeer om geen problemen te veroorzaken buiten het plangebied. Daarmee bedoelen wij:

- Enerzijds ontmoediging van doorgaand autoverkeer door straten waar de gezondheid van bewoners, alsmede de kwaliteit van de leefomgeving verbeterd kunnen worden; en
- Anderzijds stimulering van doorgaand autoverkeer om via de stedelijke hoofdwegen zoals het Telderstracé te rijden.

Dat laatste wordt daarmee uitgangspunt voor een nog te starten project om de verwerkingscapaciteit van het Telderstracé te vergroten. Kortom wij hebben onszelf als uitgangspunt opgelegd dat ons maatregelenpakket niet mag leiden tot meer opstoppen⁴ op

⁴ In de Haagse Nota Mobiliteit (HNM) zijn de streefsnelheden voor 2020 per wegcategorie bepaald. Voor de stedelijke hoofdwegen wordt gestreefd naar een minimale trajectnelheid van 20-25 km/uur gedurende 95% van de tijd.

wegen buiten het plangebied en zeker niet tot overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen rond die wegen.

Het is dus van belang om te kijken naar het effect van extra autoverkeer uit Centrum-Noord op doorstroming op stedelijke hoofdwegen als het Telderstracé en de Vaillantlaan en naar de luchtkwaliteit daar omheen. Verwacht wordt dat de Teldersweg-Johan de Wittlaan het extra autoverkeer niet op alle momenten van de dag (zoals in de spitsperioden) kan verwerken. Het aantrekkelijker maken van het Telderstracé (door het nemen van pull-maatregelen) is een project dat volgt op Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord. Meerdere concept maatregelenpakketten zijn doorgerekend met het (statische) verkeersmodel*. Uitgaande van een zwaar maatregelenpakket in Centrum-Noord gaat een globale inschatting van toename op het Telderstracé uit van maximaal 5.200 motorvoertuigen/etmaal op het deel tussen Ver-Huëllweg en Scheveningseweg en van maximaal 4.200 motorvoertuigen/etmaal op het deel tussen Churchillplein en Stadhouderslaan. De verwachting is dat de kruispunten op het volledige tracé van de Professor B.M. Teldersweg - Johan de Wittlaan - President Kennedylaan de maximaal verwachte toename in de spitsperioden niet kunnen verwerken, maar een kleine toename mogelijk wel.

** Bij aanpassingen in de verkeersstructuur blijkt telkens weer dat autoverkeer bijzonder gedrag vertoont: bij extra rijstroken, ontstaat meer autoverkeer terwijl er autoverkeer 'verdamppt' als auto-infrastructuur geknepen wordt. Dit bleek o.a. tijdens de werkzaamheden aan de Raamweg-Koningskade: de etmaalintensiteiten namen af met ca. 40%; dat autoverkeer bleek niet op de wegen in de directe omgeving terug te vinden. Dit is iets om rekening mee te houden.*

3.4 Kaders vanuit gemeentelijke beleid

3.4.1 Coalitieakkoord 'Den Haag, Stad van Kansen en Ambities' 2018

Het proces Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord volgt o.a. uit het Coalitieakkoord 2018-2022 'Den Haag, Stad van Kansen en Ambities'. Daarin staan de volgende passages:

De verbetering van het Telderstracé is een belangrijke doelstelling. Het Telderstracé zal als ontsluitingsweg worden gebruikt. In samenhang met de schaalsprong OV wordt een studie gedaan hoe de verdieping van het Telderstracé en het kruispunt met de Scheveningseweg kan worden vormgegeven.

Om meer mensen te verleiden gebruik te maken van het openbaar vervoer en om de huidige overbelasting van het tram- en randstadrailnetwerk te verbeteren, wordt fors geïnvesteerd in de Schaalsprong OV. Halte Madurodam wordt onderdeel van de OV-schaalsprong.

Op de zin die in dit Coalitieakkoord staat over de Mauritskade is door wethouder Van Asten tijdens onze startbijeenkomst uitgebreid ingegaan, zie voetnoot 2.

Bereikbaarheid Den Haag

Ons centrum wordt aantrekkelijker als er minder auto's doorheen rijden en als er minder auto's op straat geparkeerd staan. Bezoekers die met de auto komen, worden daarom naar parkeergarages geleid. Doorgaand verkeer, zoals door de Prinsestraat, wordt omgeleid door het VerkeersCirculatie-Plan te optimaliseren door het Telderstracé als ontsluitingsweg te gebruiken. De Mauritskade kan hierdoor als eenrichtingsweg worden ingericht en geeft daarmee meer ruimte aan wandelaars en fietsers en ontlast zo ook de Archipelbuurt.

In samenhang met de schaa sprong OV wordt een studie gedaan hoe de verdieping van het Telderstracé en het kruispunt met de Scheveningseweg kan worden vormgegeven. We onderzoeken een tweede of uitgebreide Malieveldgarage met een inrit vanaf de Utrechtsebaan.

Bovenstaand kader betreft een citaat uit het oude Coalitieakkoord.

Met het Coalitieakkoord heeft het gemeentebestuur ervoor gekozen om eerst maatregelen te treffen voor kwaliteitsverbetering en de leefbaarheid in Centrum-Noord om de overlast daar te verminderen (ontmoediging van doorgaand autoverkeer door straten waar de gezondheid van bewoners verbeterd kan worden en om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren). Over verbetering van de route die automobilisten wel geacht worden te rijden, wordt in het Coalitieakkoord niet gesproken. Bij de verbetering van het Telderstracé is vooralsnog geen dekking geregeld. Met andere woorden: in deze periode worden wel maatregelen ter ontmoediging van (doorgaand) autoverkeer in Centrum-Noord genomen, maar 'honing'-maatregelen op het Telderstracé komen later. Verbetering van de alternatieve route(s) was voor de volgende collegeperiode. Het niet eerst kiezen voor 'honing'-maatregelen op het Telderstracé om autoverkeer uit Centrum-Noord te verleiden, betekent dat de definitieve inrichting van de Professor B.M. Teldersweg - Johan de Wittlaan - President Kennedylaan t.z.t. afgestemd kan worden op de intensiteiten als gevolg van o.a. het maatregelenpakket in Centrum-Noord.

3.4.2 Coalitieakkoord 2019-2020 'Samen voor de Stad'

Het coproductieproces is gestart tijdens de vorige coalitieperiode. Ondertussen is er een nieuw college met een nieuw coalitieakkoord. Hierin staan de volgende passages:

In de Denktank Centrum-Noord werken bewonersorganisaties aan maatregelen om het doorgaande verkeer in dit gebied te verminderen.

De studie naar de verdieping van het Telderstracé wordt voortgezet en het kruispunt met de Scheveningseweg wordt ongelijkvloers.

Hierbij wordt ook de mogelijkheden bekeken van een verdiepte tramverbinding naar de Internationale Zone en de haven door middel van een verbinding van de tracés van lijnen 11 en 16.

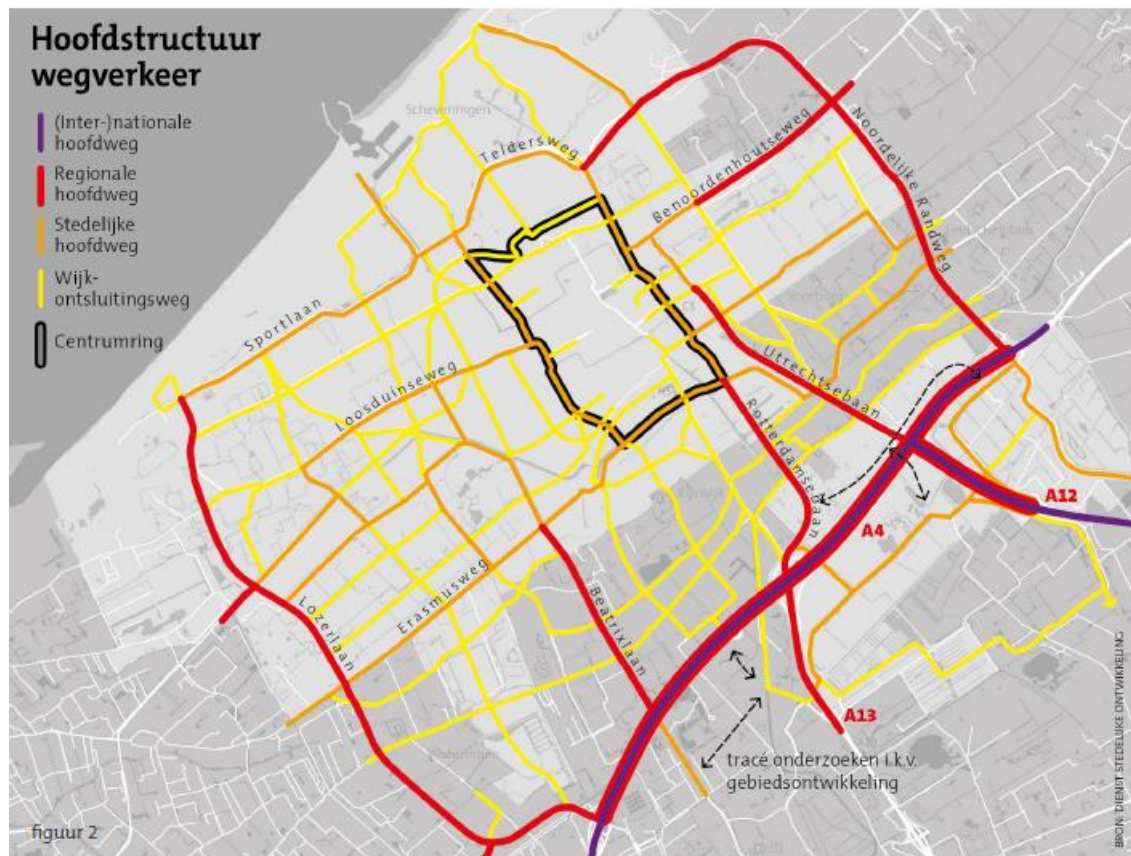
Hierbij is vooralsnog geen dekking geregeld.

Verder is het volgende opgenomen:

De komende jaren wordt volop geïnvesteerd in de schaa sprong OV. De optie voor een rechtstreekse lightrail van Zoetermeer via de Binckhorst naar Scheveningen wordt verkend. Een hoogwaardige ov-verbinding wordt onderzocht.

3.4.3 Haagse Nota Mobiliteit over autonetwerk

In de commissiebrief 'Procesvoorstel en kaders voor kwaliteitsverbetering Centrum-Noord' is meegegeven dat de verkeersverdeling en de ontsluitingsstructuur beter moet aansluiten op de streefbeelden en uitgangspunten zoals geschetst in de Haagse Nota Mobiliteit (HNM, 2011). De hoofdstructuur voor het wegverkeer (met indeling in wegcategorieën) is weergegeven in figuur 3.



Figuur 3: hoofdstructuur voor wegverkeer

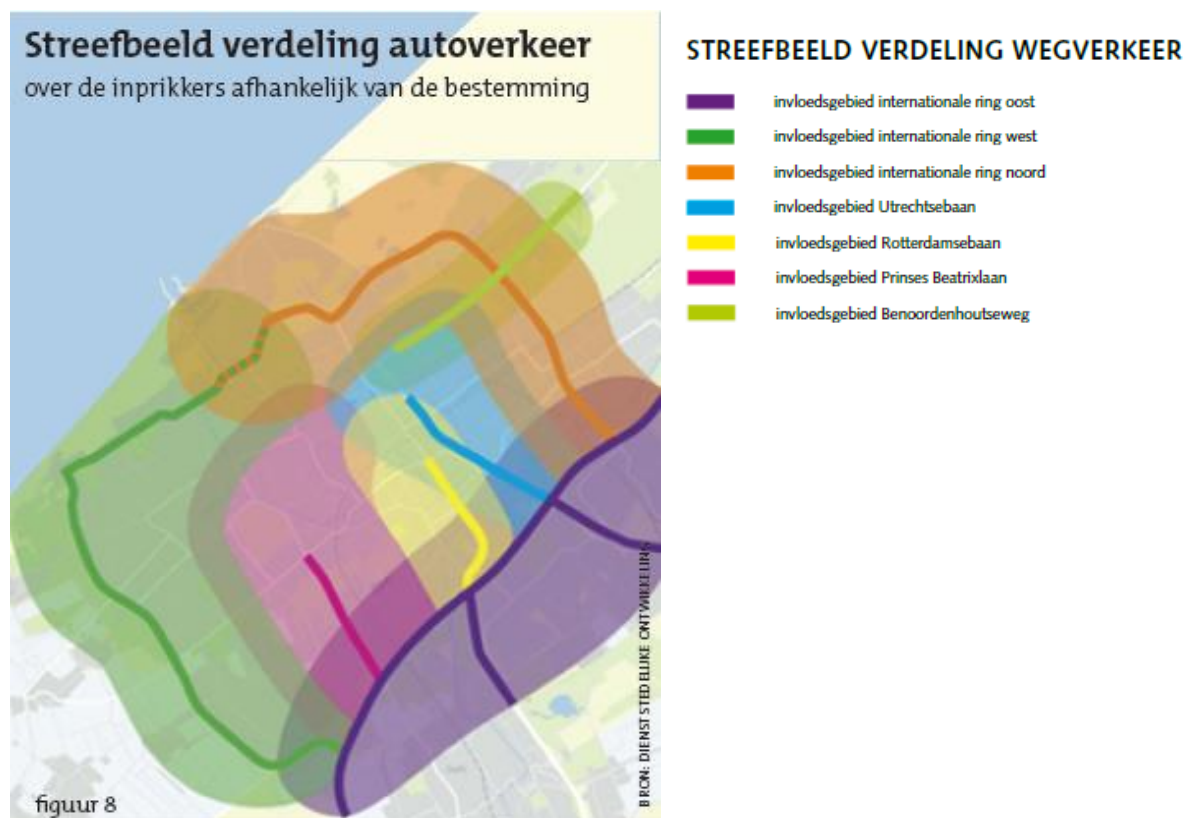
In de HNM staat over de Centrum Ring het volgende:

“Aan de zeezijde van de binnenstad ... is ontvlechting gewenst van het verkeer met bestemming centrum en het doorgaande verkeer. De Johan de Wittlaan en de Prof. B.M. Teldersweg krijgen daarbij een functie voor het doorgaande verkeer ten opzichte van het centrum. De Laan Copes van Cattenburch-Carnegielaan behoudt een functie als Centrum Ring voor het verkeer met bestemming aan de noordzijde van het centrum. De Laan van Meerdervoort-Javastraat en de Mauritskade behouden een aanvullende functie voor verkeer met een bestemming in het centrum. Deze (drie, red.) wegen hebben dan niet langer een functie voor het doorgaande verkeer. Onderzoek naar de verkeersstructuur aan de noordzijde van het centrum moet uitwijzen met welke maatregelen deze verkeersverdeling tot stand kan komen.”

Het proces Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord volgt dus behalve uit het Coalitieakkoord ook uit de HNM. Het coproductieproces is de gekozen vorm voor het genoemde onderzoek.

Conform de Haagse Nota Mobiliteit is een van de kaders voor het coproductieproces dus te komen tot een maatregelenpakket dat het doorgaand autoverkeer gebruik laat maken van hoofdwegen, zoals vooral het Telderstracé en in mindere mate de Vaillantlaan. Het maatregelenpakket leidt dus naar verwachting tot een toename van de intensiteiten op Burgemeester B.M. Teldersweg - Johan de Wittlaan - President Kennedylaan.

Verder geeft de HNM het streefbeeld voor de verdeling van autoverkeer, zie figuur 4. Er zijn zes inpridders van/naar het landelijke hoofdwegennet, die alle zes een ander deel van de stad bedienen. Het plangebied Centrum-Noord is het enige gebied in Den Haag dat valt binnen het invloedsgebied van alle inpridders.



Figuur 4: streefbeeld verdeling autoverkeer

3.4.4 Mobiliteitstransitiebrief

Op 17 mei 2019 hebben gemeente, VNO-NCW, HTM, en ANWB gezamenlijk in een Hoofdlijnenbrief Mobiliteitstransitie (RIS302361, <https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/7519664/4/RIS302361%20Hoofdlijnenbrief%20mobiliteitstransitie%20>) de uitgangspunten voor de benodigde mobiliteitstransitie gepresenteerd: 'Zonder scherpe keuzes stevenen we af op een structureel verkeersinfarct in de stad'. De urgentie is hoog, zie o.a. <https://www.denhaagcentraal.net/nieuws/verkeersinfarct-dreigt-voor-den-haag-en-hele-randstad/>

De gemeente Den Haag zet in op een mobiliteitstransitie voor een bereikbare, veilige en leefbare stad door het stimuleren van lopen, fiets- en openbaar vervoergebruik. Dat wordt o.a. gedaan door realisatie van betere looproutes, van sterfietsroutes, meer en betere fietsenstallingen, verbetering kwaliteit van OV, voor- en natransport naar OV-haltes etc. Ook landelijk zijn er in Nederland mobiliteitsontwikkelingen die van invloed zijn op de hoeveelheid verkeer en de vervoerwijzekeuze, zoals de stijging van het aantal inwoners, meer online winkelen, afname bromfietsgebruik door landelijke wetgeving, toename gebruik van elektrische fietsen, grotere woon-werkafstanden etc.

Tot 2040:

- Het aantal verkeersslachtoffers neemt toe
- + 100.000 inwoners t.o.v. 2016. De woningontwikkeling is voornamelijk gedacht in het Central Innovation District (CID, het gebied tussen de drie grote stations) en in Zuidwest; de wijken in Centrum-Noord zijn niet specifiek in beeld.

- + 50.000 werknemers + 46.000 auto's van bewoners [met huidige normen]
- + 15% verkeer (meer verplaatsingen te voet, per fiets, met het openbaar vervoer en met de auto), ook autonome groei van het verkeer
- + 30% files
- Grote uitdagingen op het gebied van klimaatverandering en luchtkwaliteit
- Er is weinig tot geen budget voor grootschalige investeringen infrastructuur
- De metropoolregio groeit met +400.000 inwoners in 2030

Wat is Mobiliteitstransitie?

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



Als het door ons als belangenorganisaties geadviseerde maatregelenpakket voldoet aan de zes doelstellingen, past het binnen het toekomstige mobiliteitsbeleid.

3.4.5 Nota 'Kiezen voor verkeersveiligheid', verkeersveiligheidsstrategie Den Haag 2030

De Nota 'Kiezen voor verkeersveiligheid' is een uitwerking van het beleid uit de Haagse Nota Mobiliteit (HNM, 22 september 2011, RIS 180762) en de Hoofdpijnenbrief Mobiliteitstransitie (17 mei 2019, RIS 302361). Hierin zijn diverse ambities gesteld. Doel van de verkeersveiligheidsstrategie 2020 – 2030 is een structurele afname van het aantal verkeersslachtoffers. In het streven naar 0 verkeersslachtoffers, richt de gemeente zich de komende jaren op zes thema's:

THEMA 1 **Veilige infrastructuur voor fietser en voetganger**

We zorgen voor voldoende en veilige infrastructuur voor fietsers en voetgangers en een bijbehorende inrichting van de openbare ruimte. Waar dit ten koste gaat van de ruimte voor het gemotoriseerde verkeer, speelt veiligheid de zwaarste rol in de afweging.

THEMA 2 **Veilige snelheden**

We zorgen voor veilige snelheden. Vooral te hard rijdende auto's vormen nu een belangrijk risico. We geven wegen een herkenbaar wegbeeld en in woongebieden en op straten met gemengd verkeer wordt 30 kilometer per uur de norm.

THEMA 3 **Verkeersveilig gedrag aanleren**

We leren kinderen en ouders hoe ze zich veilig door het verkeer kunnen (blijven) bewegen, leren gebruikers van nieuwe vervoerwijzen hoe ze die veilig kunnen gebruiken en hebben aandacht voor de verkeersvaardigheden van de (internationale) bewoners en bezoekers van onze stad.

THEMA 4 **Ongewenst verkeersgedrag afleren**

We leren ongewenst en asociaal verkeersgedrag af. Het gaat dan om kleine overtredingen als spookfietsen, maar ook om ernstiger zaken als door rood licht rijden en agressie in het verkeer. We werken aan een cultuur van verkeersveilig gedrag.

THEMA 5 **Veilige voertuigen stimuleren**

We stimuleren het gebruik van veilige voertuigen in de stad via de mogelijkheden die wet- en regelgeving ons biedt.

THEMA 6 **Monitoring en onderzoek**

We monitoren de ontwikkeling van verkeersveiligheid in Den Haag en onderzoeken hoe we de effectiviteit van maatregelen kunnen vergroten.

De belangrijkste, meest vernieuwende oplossingsrichtingen die geïntroduceerd worden zijn:

- 30 kilometer als norm voor wegen met gemengd verkeer
- het in kaart brengen van risicovolle locaties via nieuwe technieken (verkeersveiligheidsmodel) en het aanpakken van die plekken, ook als daar nog geen ongevallen zijn gebeurd
- het in kaart brengen en aanpakken van plekken waar mensen zich onveilig voelen (verkeersveiligheidsbeleving)
- het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers; waarmee ook de veiligheid voor andere weggebruikers verbetert.

3.4.6 Nood- en hulpdiensten

Voor politie, ambulancedienst en brandweer gelden wettelijke aanrijdtijden. Om daaraan te kunnen voldoen is een hoofdroudekaart hulpdiensten vastgesteld. Op de hoofdwegen op de hoofdroudekaart zijn snelheidsremmende maatregelen zoals drempels niet toegestaan. Let wel: de term 'hoofdwegen' op deze kaart heeft geen relatie met de term 'hoofdwegen' in de HNM.

3.5 Kaders t.a.v. tijd

In de commissiebrief staat dat maatregelen binnen 5 jaar, dus voor 2023, uitgevoerd moeten kunnen worden. Uit de planning (bijlage 6) blijkt dat dit niet (meer) gehaald gaat worden.

Er wordt van uitgaan dat na de zomer 2020 het raadsvoorstel kan worden vastgesteld en opdracht wordt gegeven voor het opstellen van een uitvoeringsplan inclusief fasering met daarin de diverse maatregelen en proeven. Voor herinrichtingen is gemiddeld 1 jaar nodig voor de schets- en voorlopig ontwerpfase en 1 jaar voor definitief ontwerp en bestekfase. Maatregelen die geen herinrichting betreffen, kunnen sneller worden uitgevoerd.

3.6 Kaders t.a.v. geld

Door de raad is € 10 mln. beschikbaar gesteld. Met dit bedrag moeten alle kosten worden gedekt, zoals ambtelijke uren, investeringskosten, inhuur adviesbureaus en zaalhuur. Ook eventuele extra beheerkosten zullen hieruit gedekt moeten worden. Daarvan is sprake als er sprake is van herinrichtingen van straten waarbij de openbare ruimte van Residentie- naar Hofstadkwaliteit omgezet moet worden (zie paragraaf 3.4.7).

Naast het budget vanuit het Coalitieakkoord, zal gekeken worden naar mogelijkheden om werk-met-werk te maken en naar subsidies.

3.7 Verkeersmodel als kader

De verschillende concept maatregelenpakketten zijn doorgerekend met het verkeersmodel om ze onderling te kunnen vergelijken.

De gemeente Den Haag gebruikt het regionale verkeersmodel V-MRDH, welke geregeld wordt geactualiseerd. Voor de studie Centrum-Noord is gebruik gemaakt van versie 2.0 d.d. januari 2019. Het regionale verkeersmodel is ontwikkeld voor Den Haag, Rotterdam en de overige 21 gemeenten binnen de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH).

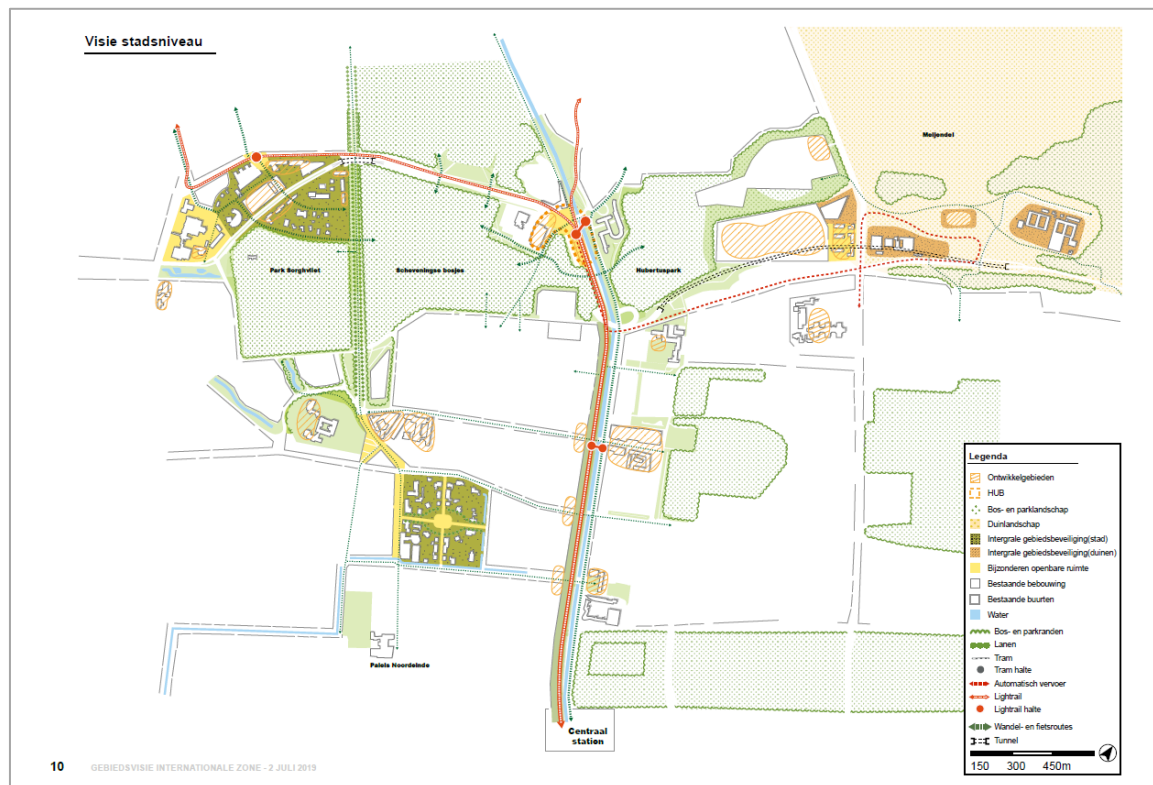
Dit verkeersmodel is goed geschikt om inzicht te krijgen in verkeersstromen voor de huidige en toekomstige situaties en om de effecten van verschillende planalternatieven en varianten door te rekenen en deze met elkaar te vergelijken. In het model zijn de vervoerswijzen auto, vrachtauto, openbaar vervoer en fiets opgenomen. Het verkeersmodel bestaat uit een basisjaar (2016) en planjaren (2023 en 2030). In bijlage 8a wordt in grote lijnen uitgelegd hoe het model in elkaar zit en wat de mogelijkheden ervan zijn.

3.8 Modellen luchtkwaliteit en geluid als kader

De verkeersprognoses per maatregelenpakket zijn doorgerekend met het luchtkwaliteitsmodel van het RIVM. Er is gekeken naar stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Ook het model dat gebruikt is voor geluid, is meegegeven als kader.

3.9 Kaders vanuit Gebiedsvisie Internationale Zone

De gebiedsvisie Internationale Zone is na inspraak door het College vastgesteld op 2 juli 2019 met aanpassingen op een aantal punten. De gebiedsvisie voor de Internationale Zone heeft qua plangebied een overlap met het plangebied Centrum-Noord. Voor Centrum-Noord relevant: met het HUB Hubertus wordt geen extra verkeersaantrekkende werking beoogd (brief College RIS302996). Op 17 oktober 2019 is de brief van het College over de visie besproken in de Gemeenteraad.



Figuur 5: Gebiedsvisie Internationale Zone (RIS302997)

In de gebiedsvisie wordt o.a. gesproken over:

- Realiseren van een openbaar vervoer overstap knooppunt (HUB) naar diverse verkeersmobiliteiten. Het realiseren van de HUB Hubertus maakt het mogelijk om bestaande en nieuwe vervoersvoorzieningen waar en men over kan stappen op een andersoortig automatisch openbaar vervoer, tram, (elektrische) fiets en voet.
 - Plein 1813 kan daarbij nog sterker een monumentaal groen park ensemble worden door toepassen van integrale gebiedsbeveiliging. Het is daarbij noodzakelijk het gebied alleen toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer, tram, bus, fiets en voetgangers.
 - Onderzoek naar vergroenen van de buitenruimte van Plein 1813.
 - Betere, veilige en logische fietsroute tussen het Centrum en Scheveningen Dorp.
 - De wandelroute van het Paleis Noordeinde naar het Vredespaleis, via de Zeestraat beter verbinden.
 - Bestuderen van mogelijkheden op het Carnegieplein om meer ruimte te faciliteren voor voetgangers en fietsers. Het autoverkeer wordt op een andere manier geleid via de Anna Paulownastraat.
- Verkennen van mogelijkheden voor het verbeteren van de verblijfskwaliteit van het Carnegieplein door het plein te vergroten en te vergroenen.

3.10 Kaders uit overige raakvlakprojecten

De volgende projecten verkeren al in een vergevorderd stadium:

- Korte termijn Schaalsprong OV: mogelijk wordt een pilot gestart met een sneldienst op tramlijn 9 die enkele haltes overslaat. Er zal gekeken worden naar de effecten op autoverkeer op en naar de Laan Copes van Cattenburch, Javastraat en Mauritskade. Dit vooruitlopend op de Schaalsprong OV waarbij de stad voor 2040 wordt gericht op de OV-corridors (hoofdnet), om de kwaliteit van het OV in de Haagse regio te verhogen. Daarbij is het de bedoeling om van de Koningscorridor langs het Centraal Station een ongelijkvloerse verbinding langs het station te maken (en in Scheveningen bovengronds te rijden, net als regioliijnen 3 en 4 in Zuidwest);

- Verkeersvisie Scheveningen: de projecten hieruit die invloed hebben op Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord zijn:
 - opwaarderen tramlijn 1;
 - project Knelpuntenaanpak Noordwestelijke Hoofdroute (S200) - deel 3;
 - aanpassen kruising Scheveningseweg/Prof. B.M. Teldersweg (NWHR);
- Noordwestelijke Hoofdroute - deel 3 (NWHR 3): de ontwerpen voor de kruispunten President Kennedylaan/Stadhouderslaan, President Kennedylaan/Aert van der Goesstraat/Valeriusstraat en President Kennedylaan/Conradkade/Houtrustbrug/Houtrustweg zijn al in een vergevorderd stadium⁵. Doelstellingen voor alle kruispunten zijn het verbeteren van de verkeersveiligheid, het verbeteren van de oversteekbaarheid van de hoofdweg voor fietsers en voetgangers, het behouden van de doorstroming en het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit door middel van vergroening. De voorontwerpen houden geen rekening met mogelijk extra verkeer als gevolg van Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord. De voorontwerpen voor de kruispunten van de NWHR 3 zijn al in een vergevorderd stadium en worden niet meer aangepast op de nog onzekere uitkomst van het proces Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord, omdat dit naar verwachting een vol jaar vertraging betekent ten opzichte van de planning. Er is gekozen om op korte termijn de verkeersveiligheidsknelpunten op te lossen en de toezeggingen door de wethouder aan de Denktanks na te komen. Een vertraging zou bovendien financiële consequenties hebben: het investeringsbudget en de subsidie vanuit de MRDH zijn vastgelegd voor uitvoering vanaf 2020;
- Haalbaarheidsstudie overkluizing Teldersweg: het onderzoek naar een overkluizing ter hoogte van de Scheveningse bosjes bevindt zich in de afrondende fase. Deze haalbaarheidsstudie houdt geen rekening met mogelijk extra autoverkeer als gevolg van het proces Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord, maar in een eventueel vervolg op het haalbaarheidsonderzoek kunnen de effecten van de Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord meegenomen worden, voor zover op dat moment bekend.
De haalbaarheidsstudie wordt uitgevoerd als onderdeel van het Plan van Aanpak voor de uitvoering van de Visie op Westbroekpark en Scheveningse Bosjes (RIS301214). Het is voor Centrum-Noord relevant dat hierin staat: het bos geleidelijk autovrij maken en waar nodig uitsluitend toegankelijk voor bestemmingsverkeer.
Een van de kwesties benoemd in de visie is het doorsnijding van het gebied door wegen voor gemotoriseerd verkeer. Er wordt voorgesteld om de Prof. B.M. Teldersweg, Ver Huëllweg en Dr. Aletta Jacobsweg te vergroenen, door het terugbrengen van de hoeveelheid asfalt dan wel door het maken van groene overkluizingen.
- Tramlijn 1: vanuit het programma Netwerk RandstadRail wordt de infrastructuur van tram 1 (Scheveningen-binnenstad-Delft) geschikt gemaakt voor nieuwe lagevloertrams en worden de haltes toegankelijk gemaakt voor mindervaliden. Dit betekent met name aanpassing van sporen en haltes in de Scheveningseweg, Javastraat en Alexanderstraat. De werkzaamheden op de Scheveningseweg zijn recent afgerond. De werkzaamheden aan beide andere straten vinden naar verwachting plaats vanaf het 4^e kwartaal 2020. In de Alexanderstraat komt de linksafstrook voor autoverkeer naar de Mauritskade te vervallen, maar de rijrichting wordt gecombineerd op een opstelstrook voor linksaf, rechtdoor en rechtsaf rijdend autoverkeer.
- Tramlijn 16: vanuit het programma Netwerk RandstadRail wordt de infrastructuur van tram 16 (Statenkwartier-Zeeheldenkwartier-binnenstad-Moerwijk-Wateringen) geschikt gemaakt voor nieuwe lagevloertrams en worden de haltes toegankelijk gemaakt voor mindervaliden.

⁵ De volgende kruispunten van het Telderstracé vallen buiten de scope van het project NWHR 3 en buiten Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord:

1. Johan de Wittlaan/President Kennedylaan
2. Johan de Wittlaan/Adriaan Goekooplaan
3. Johan de Wittlaan/Churchillplein
4. Johan de Wittlaan/Professor B.M. Teldersweg/Scheveningseweg.

Deze vier kruispunten zijn relevant voor de doorstroming op het Telderstracé.

Dit betekent met name aanpassing van sporen en haltes in de Laan van Meerdervoort, Zoutmanstraat, Vondelstraat en Torenstraat. Tegelijk wordt de route fietsveiliger gemaakt.

- Sterfietsroute Scheveningen-dorp, deel Scheveningseweg (Carnegieplein- Javastraat): realisatie van fietsstrook van Carnegieplein naar Javastraat/Zeestraat;
- Prinsessewal: vanuit het 3^e Meerjarenprogramma Kunstwerken wordt de kademuur vervangen. Tegelijk zou de Prinsessewal heringericht kunnen worden met meer ruimtelijke kwaliteit o.a. conform het ontwerp kader Haagse Grachten (RIS 300567). Een herinrichting van de Prinsessewal kan onderdeel gaan uitmaken van het maatregelenpakket dat de belangenorganisaties Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord aan het gemeentebestuur gaan adviseren om verder te onderzoeken.
- Herinrichting Zeestraat vanuit programma Fiets: herinrichting van 50 km/uur-weg naar 30 km/uur-straat
- Mobility as a Service (MaaS)
- Aanpassing parkeernormen
- Park+Ride (P+R) Forepark
- Meer P+R's aan randen van de stad
- Park+Bike Duindigt
- Convenant Stedelijke Distributie:
https://denhaag.raadsinformatie.nl/modules/13/overige_bestuurlijke_stukken/438670
- Stimuleren deelauto's

In de referentiesituatie van het verkeersmodel voor basisjaar 2023 zijn bovenstaande maatregelen als uitgangspunten meegenomen. De volgende projecten zijn minder ver en zijn niet in de verkeersmodelberekeningen meegenomen:

- Verbetering doorstroming Vaillantlaan
- Realisatie sterfietsroute Scheveningen-Bad (via o.a. Nassauplein); in dit project wordt o.a. onderzocht of de fietsoversteken Laan Copes van Cattenburch en Javastraat verbeterd kunnen worden.
- Herinrichting Elandstraat (Vondelstraat-Waldeck Pyramontkade) vanuit programma Fiets
- Ontkluizing Piet Heinplein (i.h.k.v. 3^e Meerjarenprogramma Kunstwerken en zoals genoemd in het coalitieakkoord)
- Ongelijkvloerse kruisingen Telderstracé/Scheveningseweg (volgt uit Coalitieakkoord 2018-2022 'Den Haag, Stad van Kansen en Ambities' en uit gebiedsvisie Internationale Zone)
- Carnegieplein, voorruimte Vredespaleis (volgt uit gebiedsvisie Internationale zone)
- Tweede of uitgebreide parkeergarage Malieveld met een inrit vanaf de Utrechtsebaan (naar aanleiding van het vorige Coalitieakkoord)
- Ongelijkvloerse kruising Lozerlaan/Erasmusweg (volgt uit Coalitieakkoord) en verminderen van het aantal kruispunten
- Ongelijkvloerse kruising Hildebrandplein (volgt uit Coalitieakkoord)
- Verbetering doorstroming Beatrixlaan (ondersteuning aan gemeente Rijswijk, volgt uit Coalitieakkoord)
- Aanbodgericht parkeervergunningbeleid

3.11 Overig kader

Dienst Koninklijk Huis heeft aangegeven dat zowel van en naar de Koninklijke Stallen als van en naar de Paleistuin (als achterzijde van Paleis Noordeinde) twee routes beschikbaar moeten blijven. Aangegeven is dat dit concreet betekent dat er geen eenrichtingsverkeer of knip op Hogewal of Prinsessewal mag komen.

Bijlage 4: Huidige situatie

Deze bijlage bevat een beschrijving van de huidige situatie in Centrum-Noord. Dit is gedaan door het plangebied te vergelijken met de stad als geheel (paragraaf 3.1), voor de luchtkwaliteit omdat dat de aanleiding is van ons coproductieproces (paragraaf 3.2), de ruimtelijke kwaliteiten (paragraaf 3.3) en de verkeerssituatie (in paragrafen 3.4 t/m 3.8).

4.1 Centrum-Noord ten opzichte van Den Haag als geheel

4.1.1 Stadsdelen en buurten

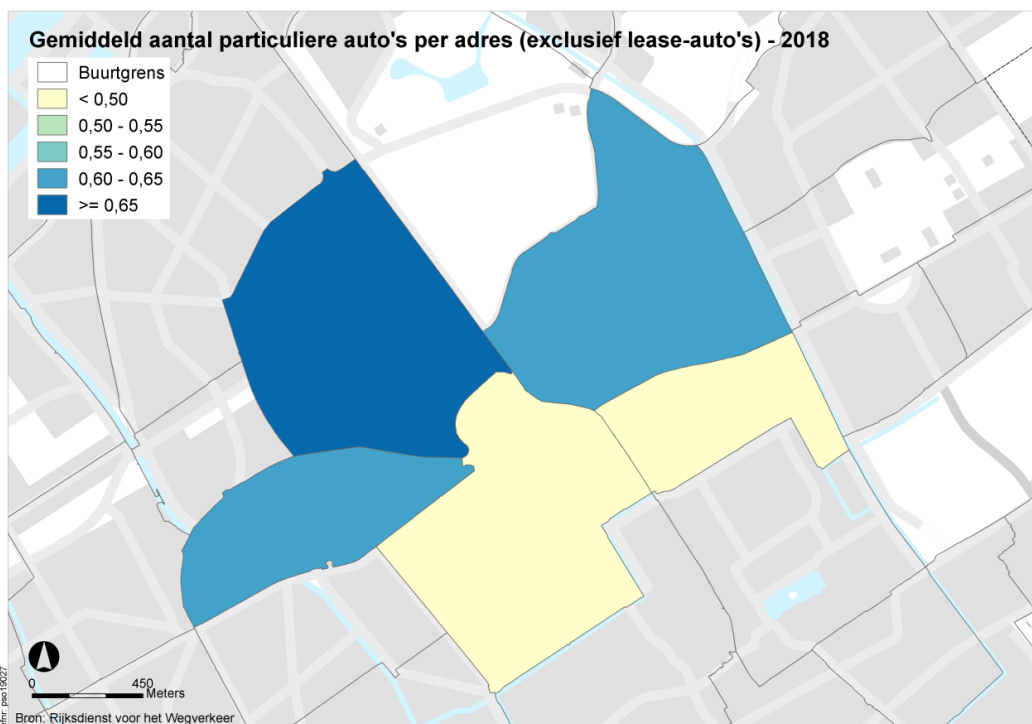
Het plangebied ligt in 2 stadsdelen (Centrum en Scheveningen) en omvat 4 1/2^e buurt (Archipelbuurt, Willemspark, Zeeheldenkwartier, Zorgvliet en Duinoord-oost). Kortenbos, Hofkwartier en Buurtschap 2005 liggen ten zuiden van het plangebied.



Figuur 6: Stadsdelen en buurten van en om Centrum-Noord

4.1.2 Autobezit

Het gemiddelde autobezit in Centrum-Noord ligt lager dan in gemiddeld in Den Haag. Met name in Zeeheldenkwartier en Willemspark ligt dat flink lager, met minder dan 0,5 auto per huishouden. Binnen het plangebied heeft Zorgvliet het hoogste autobezit.

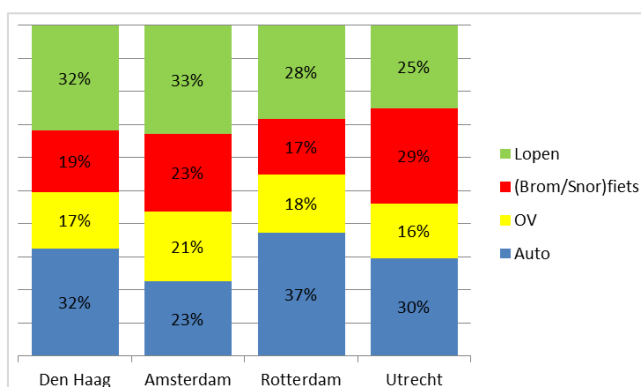


Figuur 7: Gemiddeld aantal particuliere auto's per adres - 2018

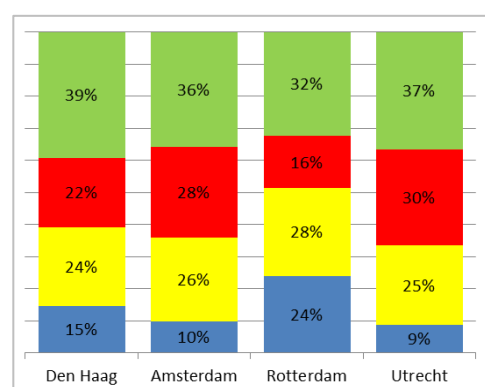
4.2 Vervoerwijzekeuze in de G4-steden

Van de vier grootste steden (G4) in Nederland is het autogebruik in Den Haag hoger dan in Amsterdam en Utrecht, maar lager dan in Rotterdam. Het OV-gebruik is lager dan in Amsterdam en Rotterdam, maar iets hoger dan in Utrecht. In twee andere G4-steden is het fietsgebruik hoger dan in Den Haag. Dat lagere fietsgebruik dan in Amsterdam en Utrecht komt vooral omdat dat studentensteden zijn en studenten relatief vaak de fiets gebruiken. Bovendien hebben Amsterdam en Utrecht een minder uitgebreid wegennetwerk.

Den Haag heeft een groot autoluw gebied in de binnenstad. Dat verklaart waarom er veel wordt gelopen. Omdat het autoverkeer om de autoluwe binnenstad heen kan, is het aandeel autoverkeer in de binnenstad toch hoger dan in Amsterdam of Utrecht.



Figuur 10: vervoerwijzekeuze in G4 (2017)



Figuur 11: vervoerwijzekeuze binnenstad G4 (2017)

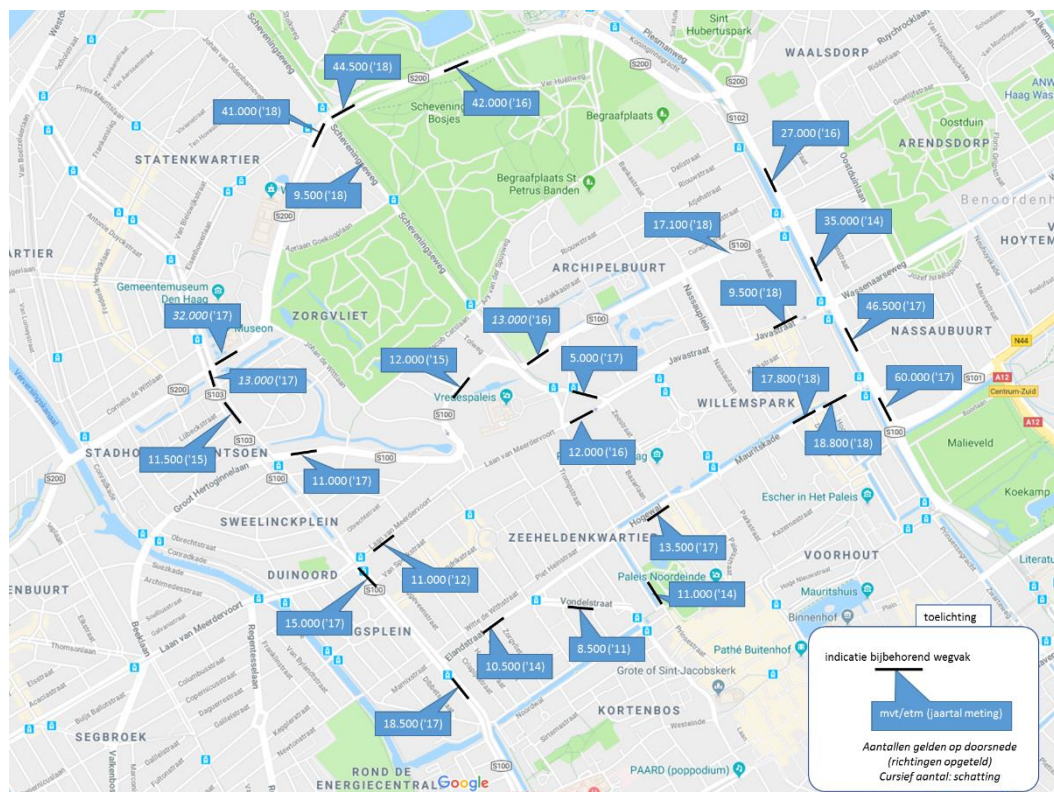
Bij de gemeente is geen informatie aanwezig over het aantal inkomende en uitgaande forenzen gemiddeld per dag in Centrum-Noord, dus ook niet onderverdeeld naar percentages OV, auto en fiets. Er is ook geen informatie over het aantal toeristen gemiddeld per dag voor Centrum-Noord.

4.3 Autoverkeer: toegenomen verkeersdruk sinds Verkeerscirculatieplan

Het verkeerscirculatieplan is vanaf 2009 ingevoerd. In dat kader is een Centrumring en een autoluwe binnenstad gerealiseerd. De Centrumring wordt ook aangeduid als S100. Zie ook figuur 1 (in bijlage 1) en figuur 3 (in paragraaf 3.4.3).

Na de invoering van het verkeerscirculatieplan in 2009 is met name de verkeersbelasting op de Mauritskade omhooggegaan, en wel met 35% op werkdagen “stad in” en met 21% op werkdagen “stad uit”. Zie verder: bijlage 2a van de commissiebrief (RIS299604). De effecten hebben er mede voor gezorgd dat in het Coalitieakkoord en in de HNM is gezet dat er onderzoek nodig is naar de verkeerstructuur aan de noordzijde van de binnenstad.

De huidige intensiteiten zijn weergegeven in figuur 12.



Figuur 12: Tellingen intensiteiten op hoofdstructuur (motorvoertuigen/etmaal op werkdag) (Bron: wegvaktellingen Base en verwerkte VRI-lusdata)

4.4 Huidige reistijden autoverkeer en trajectsnelheden

De huidige situatie voor autoverkeer is bekeken voor:

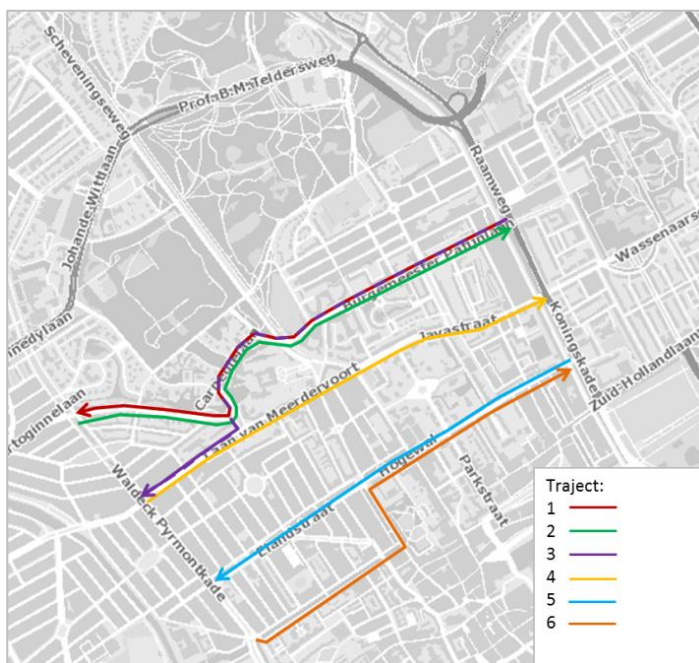
- waar en wanneer het autoverkeer vertraging heeft
- waar en wanneer wachtrijen staan
- reistijden op de 3 hoofdassen
- trajectsnelheden op overige wegen in Centrum-Noord

De huidige reistijden van autoverkeer en de trajectsnelheden zijn als volgt bepaald:

- Bron van gegevens: Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) waaruit reistijden voor trajecten o.b.v. floating car data⁶ en het wegennetwerk zijn gehaald.
- Meetperiode: zelfde als kentekenonderzoek (21-1 t/m 20-2 2019).^{7, 8}
- Reistijden zijn geaggregeerd op 15 minuten. Op basis daarvan zijn gemiddelde kwartierwaarden berekend voor een werkdag (ma-vr). Deze kwartierwaarden zijn gebruikt om gemiddelden per uur te bepalen (voor 6:00 – 7:00, 6:15 – 7:15, etc.).
- Door de afstand van elk traject te delen door de reistijd, is de gemiddelde trajectsnelheid berekend.
- De gemiddelde trajectsnelheden zijn voor een aantal tijdvakken op kaart gezet.
- Voor 6 belangrijke routes zijn de reistijden en gemiddelde trajectsnelheden (voor de hele route) bepaald en in het verloop over de dag uitgezet tegen de tijd.

De 6 onderzochte trajecten zijn in figuur 13 weergegeven:

1. Laan Copes van Cattenburch - Burgemeester Patijnlaan - Carnegielaan – Groot Hertoginnelaan
2. Groot Hertoginnelaan - Carnegielaan - Burgemeester Patijnlaan – Laan Copes van Cattenburch
3. Laan Copes van Cattenburch - Burgemeester Patijnlaan - Laan van Meerdervoort
4. Laan van Meerdervoort – Javastraat
5. Dr. Kuiperstraat – Mauritskade – Scheveningseveer - Hogewal – Elandstraat
6. Noordwal – Prinsessewal – Scheveningseveer – Hogewal – Mauritskade - Dr. Kuiperstraat



Figuur 13: De 6 meest gebruikte routes door autoverkeer

Dit waren tijdens het kentekenonderzoek de meest gebruikte oost-westtrajecten door het gebied.

⁶ Reistijdinformatie vanuit navigatiesystemen e.d. van individuele voertuigen.

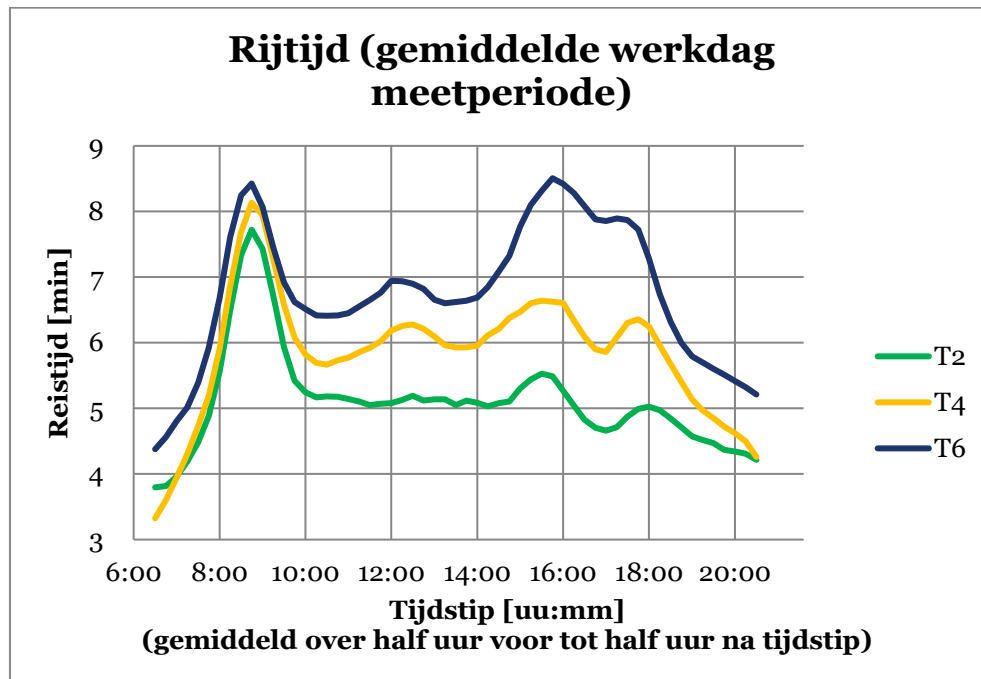
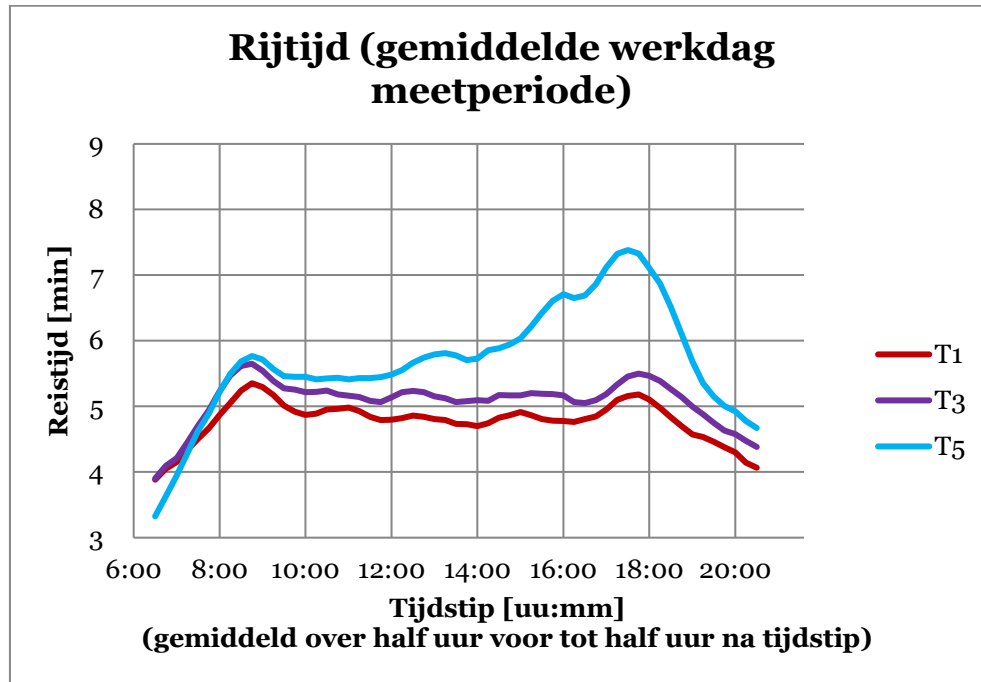
⁷ De Scheveningseweg was tijdens de uitvoering van het kentekenonderzoek afgesloten vanwege werkzaamheden tramlijn 1.

⁸ Uitzondering Noordwal tussen de Waldeck Pyrmontkade en Prinsessewal, waarvoor in die periode nog geen cijfers beschikbaar waren. Hiervoor is de periode 24-06-19 t/m 14-07-19 gekozen.

4.4.1 Gemiddelde rijtijden

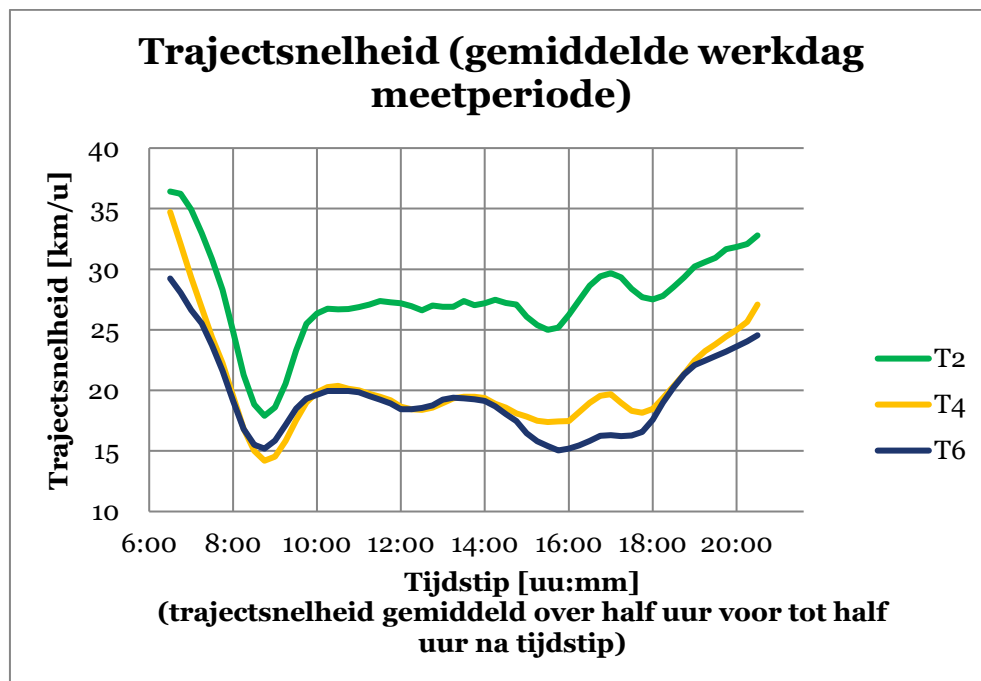
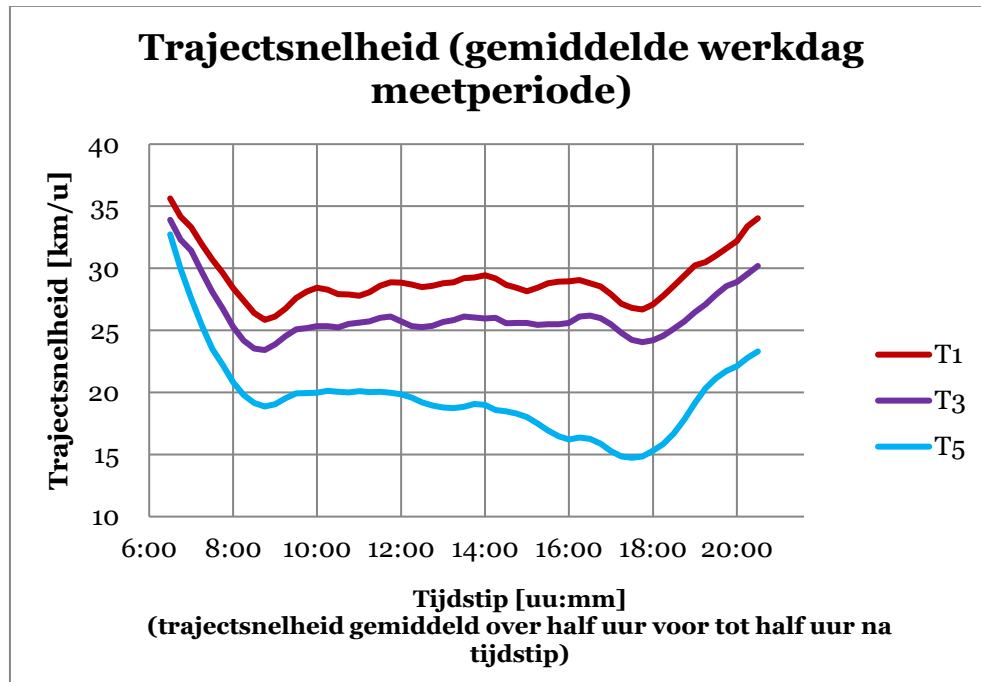
Ten aanzien van de gemiddelde rijtijden voor de zes trajecten uitgezet over de dag valt op dat:

- Van oost naar west in de ochtend weinig vertraging, in de avondspits is er wel een piek, op de route Dr. Kuiperstraat – Elandstraat.
- Van west naar oost hebben alle routes een ochtendpiek. Vooral de route Noordwal – Mauritskade - Dr. Kuiperstraat heeft ook een avondpiek. De 3 routes laten ook een middagpiek zien (15-16 u) waar de vertraging nog iets meer is dan in de ‘echte’ avondspits. Gemiddeld blijven de reistijden onder de 10 minuten.



4.4.2 Huidige trajectsnelheden over de dag

Voor de trajectsnelheden zien we ongeveer hetzelfde beeld als voor de gemiddelden rijtijden. In beide richtingen is de gemiddelde snelheid op traject 1 (Laan Copes van Cattenburch – Groot-Hertoginnelaan) het hoogst. Van west naar oost valt op dat de snelheid op traject 4 (Laan van Meerdervoort – Javastraat) en traject 6 (Noordwal – Mauritskade - Dr. Kuiperstraat) ongeveer gelijk is. Overdag tussen de spitsen ligt de snelheid wat hoger dan in de spitsen, maar lager dan voor de ochtendspits of na de avondspits.



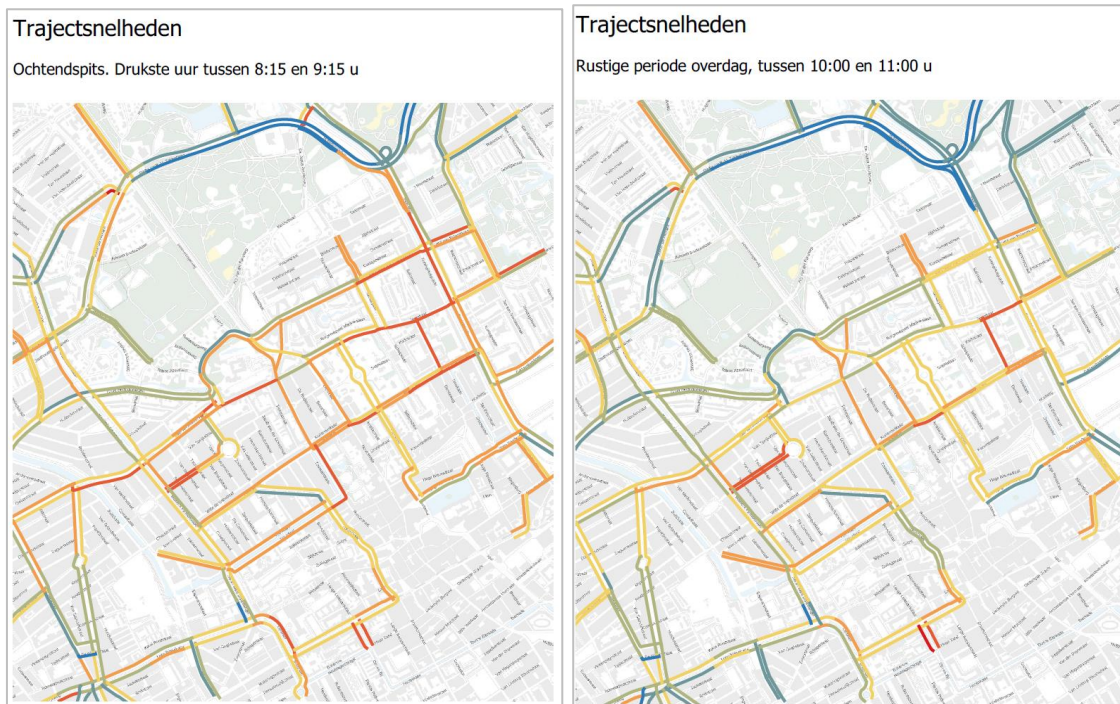
4.4.2 Huidige trajectsnelheden op kaart

De trajectsnelheden zijn voor zover beschikbaar ook op kaart gezet.

De vier tijdvakken hierbij:

- 8:15-9:15 u: gemiddeld het drukste uur in de ochtendspits (laagste snelheden)
- 10:00-11:00 u: een periode overdag waarbij de snelheden relatief hoog zijn
- 15:00-16:00 u: middagspitsuur. Op een aantal trajecten lagere snelheden dan de 'echte' avondspits
- 17:00-18:00 u: gemiddeld het drukste uur in de avondspits

Te zien is dat het langzaamst wordt gereden op de Javastraat (op traject 4) en de Scheveningseveer-Mauritskade (op trajecten 5 en 6).





4.5 Luchtkwaliteit 2018

De lokale verkeersbijdrage aan de luchtkwaliteit ten opzichte van het totaal is weergegeven in figuur 14. Bij NO₂ blijkt meer dan 70% afkomstig van niet lokale bronnen en bij PM₁₀ nog veel meer.



Figuur 14: Lokale verkeersbijdrage

4.5.1 Huidige situatie NO₂

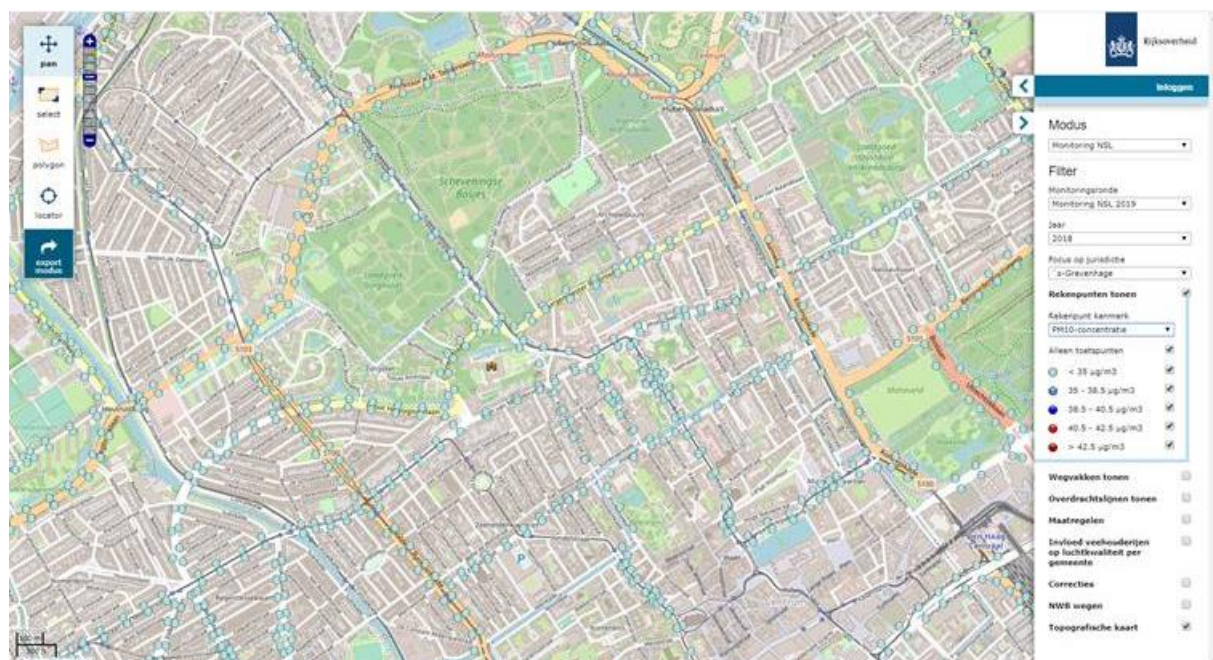
De huidige situatie voor NO₂ is weergegeven in figuur 15.



Figuur 15: Huidige situatie NO₂ in Centrum-Noord

4.5.2 Huidige situatie PM₁₀

De huidige situatie voor fijn stof met een diameter kleiner dan 10 micrometer (PM₁₀) is weergegeven in figuur 16.



Figuur 16: Huidige situatie PM₁₀ in Centrum-Noord

4.5.3 Huidige situatie PM_{2,5}

De huidige situatie voor fijn stof met een diameter kleiner dan 2,5 micrometer (PM_{2,5}) is weergegeven in figuur 17.



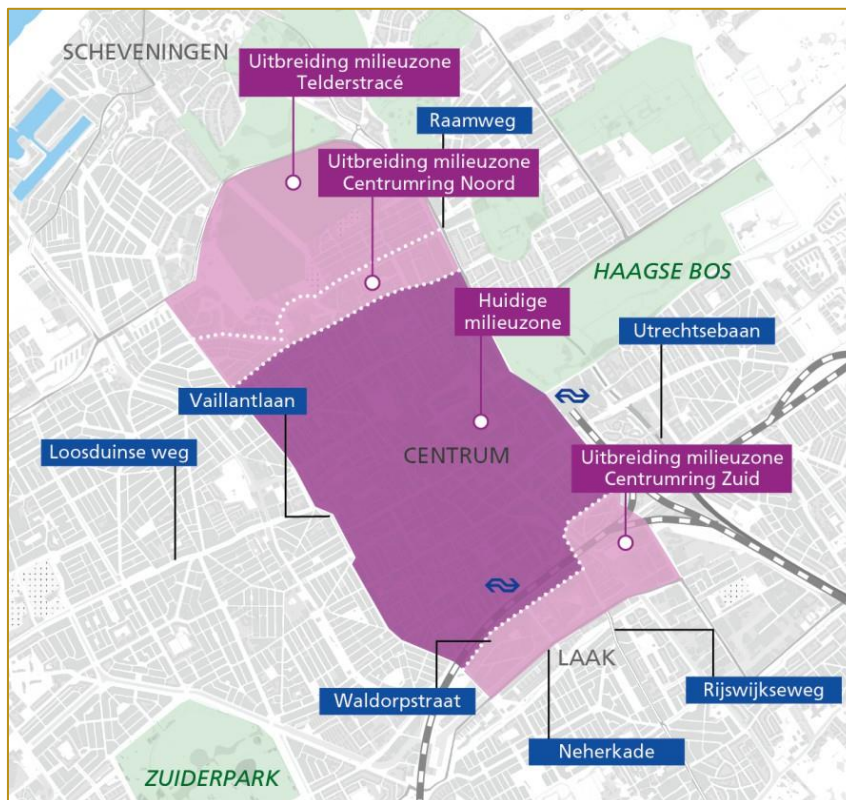
Figuur 17: Huidige situatie PM_{2,5} in Centrum-Noord

4.5.4 Huidige milieuzone

De huidige milieuzone betreft een milieuzone voor vrachtwagens. Alleen vrachtwagens met Euro 4 of hogere milieuklasse zijn toegestaan. Momenteel heeft slechts een paar procent van het vrachtverkeer een Euro 3 of lager. Vanaf juli 2021 komt er in Den Haag een milieuzone voor oude personenauto's en bestelauto's die op diesel rijden. Dieselauto's die veel uitlaatgassen uitstoten, mogen dan een deel van de stad niet meer in.

Ook wordt het gebied van de milieuzone uitgebreid. De gemeente voert nog gesprekken met bewoners, bedrijven en belanghebbenden over hoe groot de milieuzone wordt.

Alleen dieselauto's met een lage uitstoot mogen straks de milieuzone nog inrijden. Voor ieder type auto is gemeten hoeveel uitlaatgassen de auto uitstoot. De auto krijgt hiervoor een cijfer. Dit wordt de emissieklasse genoemd. Dieselauto's met emissieklasse 4 of hoger mogen de milieuzone in. In 2022 wordt de milieuzone voor vrachtauto's uitgebreid en worden de regels strenger. Alleen vrachtauto's met emissieklasse 6 en hoger mogen dan de milieuzone nog inrijden. Over de omvang en vorm van de milieuzone voert de gemeente nog gesprekken met bewoners, bedrijven en belanghebbenden. Daarna volgt een definitief plan.



Figuur 18: uitbreiding milieuzone dieselauto's

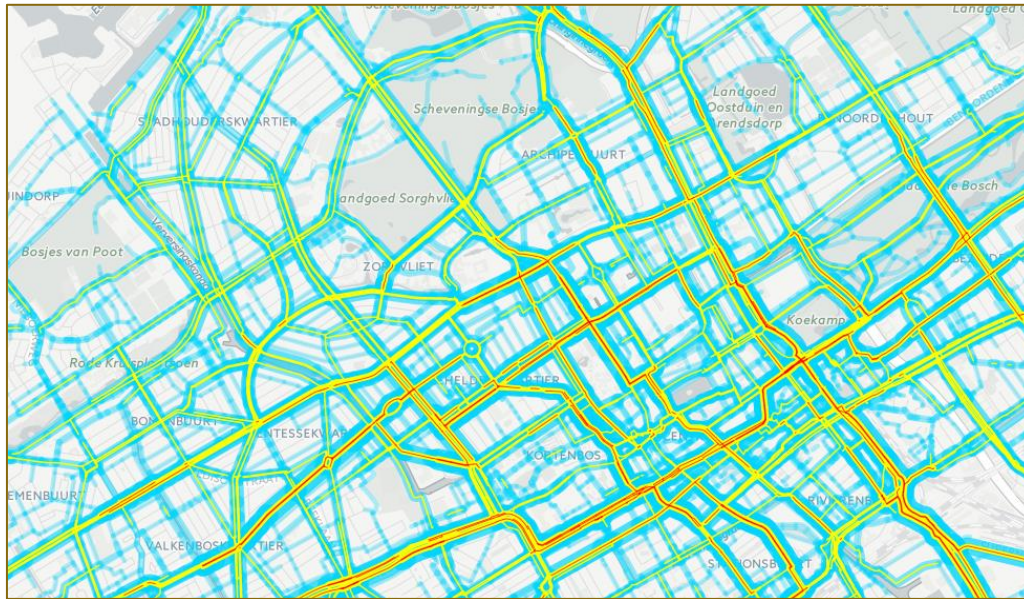
Den Haag voert bovendien een milieuzone in voor 2-takt bromfietsen en 2-takt snorfietsen. Vanaf 1 december 2020 mogen deze vervuilende brommers en snorfietsen uit 2010 en daarvoor niet meer rijden in de stad. Oude elektrische brom- en snorfietsen zijn wel toegestaan. De gemeentegrenzen van Den Haag zijn de grenzen van de milieuzone voor brom- en snorfietsen. De Geestbrug is deel van de weg tussen Rijswijk en Voorburg en zit niet in deze milieuzone.

Door milieuzones in te stellen verbetert de luchtkwaliteit van de stad. De komende jaren komen er nieuwe milieuzones bij:

- 2020: verbod op 2-takt bromfietsen en -snorfietsen
- 2021: milieuzone dieselauto's (inclusief taxi's)
- 2021: uitbreiding milieuzone vrachtauto's
- 2022: aanscherping milieuzone vrachtauto's
- 2022: milieuzone vrachtauto's geldt ook voor touringcars
- 2025: stadsbussen zijn uitstootvrij
- 2025: bevoorradings Haagse binnenstad is uitstootvrij
- 2030: Den Haag voldoet aan advieswaarde WHO voor fijnstof

4.6 Huidig fietsgebruik

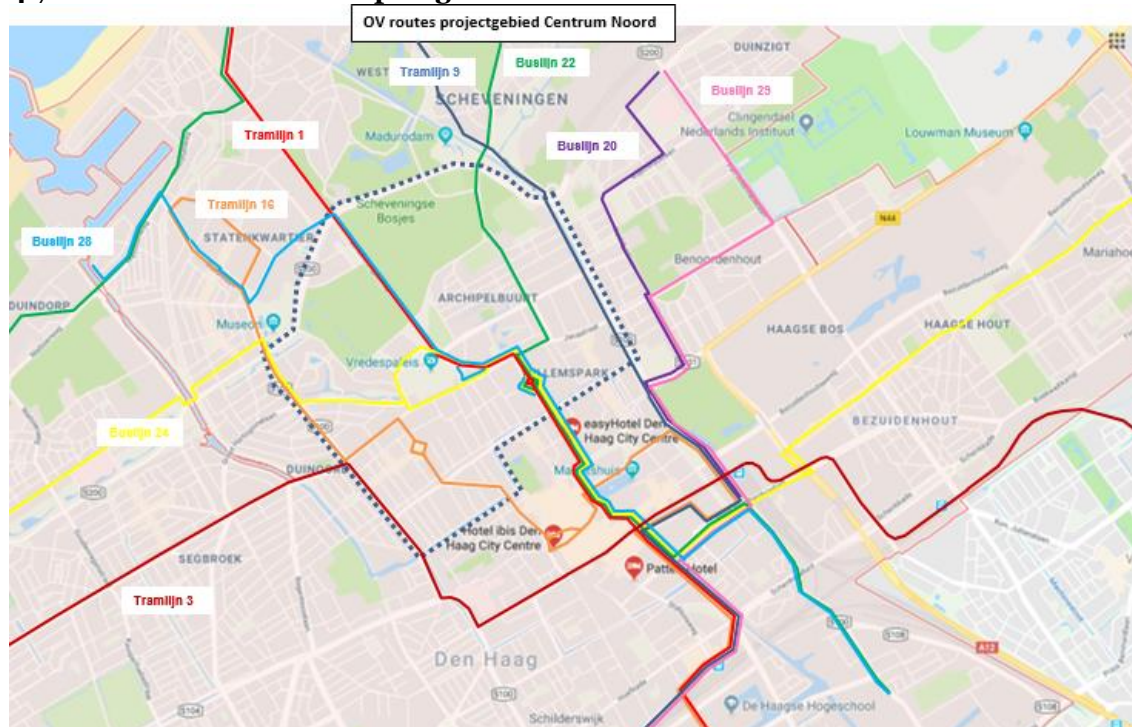
De meest recente data over fietsstromen zijn afkomstig uit de Fietstelweek 2016 (zie kaartbeeld figuur 19). De Grote Marktstraat, Mauritskade-Elandstraat en het smalle deel van de Laan van Meerdervoort zijn de drukste fietsroutes evenwijdig aan de kust. De Koningskade-Raamweg, Zeestraat en Anna Paulownastraat zijn de drukste fietsroutes haaks op de kust.



Figuur 19: Uitsnede van kaartbeeld met aantal fietsers tijdens Fietstelweek 2016

Uit metingen weten we dat over zowel de Mauritskade als de Hogewal bijna 6.000 fietsers per etmaal rijden. Zie bijlage 12 voor de resultaten van deze fietstelling. Uit de intensiteiten op referentielocaties blijkt dat de Mauritskade en de Hogewal bij de drukste fietsroutes van Den Haag behoren.

4.7 OV-routes door het plangebied



Figuur 20: Tram- en buslijnen in Centrum-Noord

Door het plangebied komen drie tramlijnen (tramlijnen 1, 9 en 16) en drie buslijnen (buslijnen 22, 24 en 28). Op tramlijn 9 wordt reeds gereden met lagevloertrams en zijn de haltes al toegankelijk gemaakt. Tramlijn 1 wordt momenteel aangepast. Voor tramlijn 16 wordt momenteel een ontwerp gemaakt om deze geschikt voor nieuwe trams en de haltes toegankelijk te maken.

4.8 Ruimtelijke kwaliteiten

De gemeentelijke afdeling Stedenbouw heeft een analyse van de ruimtelijke kwaliteiten gemaakt, waar wij gebruik van hebben kunnen maken.

Noord-zuid routes zijn van belang

De noord-zuid routes verbinden en versterken de relatie tussen de noordelijk gelegen Internationale Zone (met veel groen en een internationaal georiënteerd programma) en de zuidelijk gelegen binnenstad (met een grote programmamix). Een aantal routes verbinden ook het economisch en cultureel programma in en buiten Centrum-Noord.

Prinsestraat – Prinsessewal

Vanuit de binnenstad wordt eerst de paleistuin gepasseerd. Vervolgens kan via het Piet Heinplein de route naar de winkelstraten in het Zeeheldenkwartier worden vervolgd. Een aantrekkelijke route verbindt beide winkelgebieden. Een kwalitatieve inrichting van de buitenruimte is hierbij van belang.

Anna Paulownastraat

Deze straat vormt een schakel tussen de Prinsessewal en de Laan van Meerdervoort en vraagt om een herinrichting met een minder harde uitstraling (bijvoorbeeld door het vervangen van asfalt door klinkerbestrating).

Noordeinde – Zeestraat – Scheveningseweg – Carnegieplein

Deze culturele route loopt 'van paleis naar paleis'. De route verbindt twee iconen van Den Haag waarlangs het COMM museum en Panorama Mesdag zijn gelegen. Het Noordeinde is van hofstadkwaliteit, het is wenselijk dat de Zeestraat, de Scheveningseweg en het Carnegieplein (de voorruimte voor het Vredespaleis) volgen. Ter hoogte van het Willemspark (noordelijk Zeestraat) is verbreding van het trottoir mogelijk waardoor er ruimte ontstaat voor vergroening en het toevoegen van bomen. Een verbetering van het Carnegieplein als verblijfsplein voor het Vredespaleis wordt mogelijk gemaakt door het autoverkeer te concentreren aan de rand van het plein. Voortzetting (waar mogelijk) van de bomenstructuur en voortzetting van de Scheveningseweg – in zowel noordelijke als zuidelijke richting – is gewenst om een (groene) relatie tussen De Scheveningse Bosjes en het Willemspark te realiseren.

Parkstraat – Alexanderstraat

De Parkstraat ligt in het verlengde van de hartlijn. De hartlijn is de ruggengraat van De Kern Bijzonder (uit 2016, een vervolg op De Kern Gezond uit 1987). De hartlijn zorgt voor samenhang in de veelzijdige binnenstad en dient als vanzelfsprekende route tussen hoogtepunten van de hofstad. Het doortrekken van deze route naar het historische en monumentale Willemspark met plein 1813 is een logische route.

Behoud en versterken van het groen in de buitenruimte op en rondom Plein 1813 is gewenst. Zo blijft de ruimtelijke (historische) eenheid met een groene uitstraling behouden die een historische relatie heeft met enkele koninklijke gebouwen en terreinen in de binnenstad.

Nassaulaan

De Nassaulaan, met de voormalige manege aan de oostzijde, betreft een historische straat behorend bij het Willemspark. Uitstraling, inrichting en beplanting sluiten aan op de uitstraling van het Willemspark.

Denneweg – Frederikstraat

De Denneweg en Frederikstraat worden van elkaar gescheiden door de Mauritskade. In dit winkelgebied blijft een prettige oversteek noodzakelijk voor fietser en wandelaar.

Nassauplein – Bankastraat

Deze route is veelzijdig en verbindt het groene Nassauplein, via de Bankastraat, met de Scheveningse Bosjes. Het zuidelijk deel van de Bankastraat fungeert als winkelstraat in de Archipelbuurt.

Oost-west routes

Burg. Patijnlaan – Laan Copes van Cattenburch

De straat kent een westelijk en een oostelijk deel. In beide delen is het handhaven en versterken van de bomen uitgangspunt. De kastanjes in de Burg. Patijnlaan vragen meer wortelruimte. Herinrichting van de straat kan hier in bijdrage. Daarna kan worden gekeken of extra groen mogelijk is.

Javastraat

De Javastraat bestaat ook uit een westelijk en een oostelijk deel. Het oostelijk deel is ingericht met een fietsstrook, rijstrook, fietspad en trottoirs aan beide zijden. Ondergronds is een grote wirwar van kabels en leidingen aanwezig. Onderzoek moet uitwijzen of op enkele plekken een individuele boom toegevoegd kan worden.

Het westelijk deel, gelegen ten noorden van het Willemspark, is momenteel voorzien van een breed geasfalteerd profiel en doet daarmee geen recht aan het Willemspark en de er tegenover gelegen karakteristieke en monumentale bebouwing. Het is wenselijk om bomenrijen toe te voegen met de uitstraling van een laan, maar hiervoor is herprofilering van de straat zowel bovengronds alsmede ondergronds noodzakelijk. De grote hoeveelheid kabels en leidingen dienen in zogenaamde 'kabelgoten' geplaatst te worden om het planten van bomen mogelijk te maken.

Hogewal – Mauritskade

De Mauritskade is een onderdeel van de singelgracht en wordt momenteel intensief gebruikt door autoverkeer. De hoeveelheid auto's met het ruimtebeslag van het rijbaanprofiel staat haaks op de mogelijke groene flaneerkade. Een ruimtelijke herinrichting en versterking van de bomenstructuur dragen hieraan bij

Schakelpunten

Naast structuur (straat) en plek (plein, bijzonder gebouw, park) bestaan de routes ook uit schakelpunten. Op deze schakelpunten kruisen de noord-zuid en de oost-west routes elkaar. Het zijn locaties waar dwarsverbindingen logisch, veilig en, overzichtelijk uitgewerkt moeten worden zonder dat daarbij de routes hinderlijk (fysiek/ruimtelijk) worden onderbroken. Dit vraagt aandacht voor goede oversteekbaarheid, doorlopende structuren (zonder grote en/of brede barrières), ruimtelijke en visuele relaties (gevoel van een samenhangend geheel), en het afstemmen van materialisering (eenheid). Niet scheiden maar weven waardoor elke route zijn eigen som der delen vormt.

4.9 Verkeersveiligheid

Een manier om naar verkeersveiligheid te kijken, is het aantal ongevallen. Helaas is er geen volledig beeld van verkeersongelukken. De registratie is beperkt, zeker van ongevallen met uitsluitend materiële schade. Ongevallen waarbij sprake is van letsel of zelfs met dodelijke afloop worden beter geregistreerd. In figuur 21 zijn de geregistreerde ongevallen weergegeven.



Figuur 21: geregistreerde verkeersongevallen 01-01-2014 t/m 18-03-2018

De meeste ongevallen hebben plaatsgevonden op kruispunten. In objectieve zin zijn er kansen voor verbetering van de verkeersveiligheid door herinrichting van de volgende trajecten en kruispunten:

- Scheveningseveer-Mauritskade (tot en met Willemstraat);
- Scheveningseweg (Javastraat/Zeestraat – Carnegieplein/Van Karnebeeklaan-
- Scheveningseweg/Ary van der Spuyweg/Jacob Catslaan)
- Elandstraat (Vondelstraat – Da Costastraat)
- Piet Heinplein
- Laan Copes van Cattenburch (Surinamestraat-Nassauplein)

Van het eerstgenoemde traject is een ongevallenanalyse Mauritskade-Scheveningseveer beschikbaar, zie bijlage 13.

Naast de objectieve verkeersveiligheid is ook sprake van subjectieve verkeersveiligheid, oftewel het gevoel. Ondanks dat ergens geen of weinig ongevallen hebben plaatsgevonden, kan een breed gedragen gevoel van onveiligheid aanleiding vormen om een straat of kruispunten aan te passen.

Bijlage 5: Analyse (kansen, oorzaken en doelstellingen)

Het maken van een goede probleemanalyse op basis van de kansensafari, de analyse van de ruimtelijke kwaliteit en de uitkomsten van het kentekenonderzoek vormt de basis voor maatregelenpakketten. In deze bijlage wordt ook naar de oorzaken van de problemen gekeken.

5.1 Kansensafari

Op 26 juni 2018 hebben we een fietstocht gemaakt door het gebied om de kansen te benoemen om de luchtkwaliteit te verbeteren door minder doorgaand autoverkeer en de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Er zijn locaties op alle drie routes door Centrum-Noord bekeken en we zijn geëindigd bij het kruispunt Groot Hertoginnelaan/Stadhouderslaan. Diverse mensen hebben aangegeven het een leerzame en goede tocht gevonden te hebben.



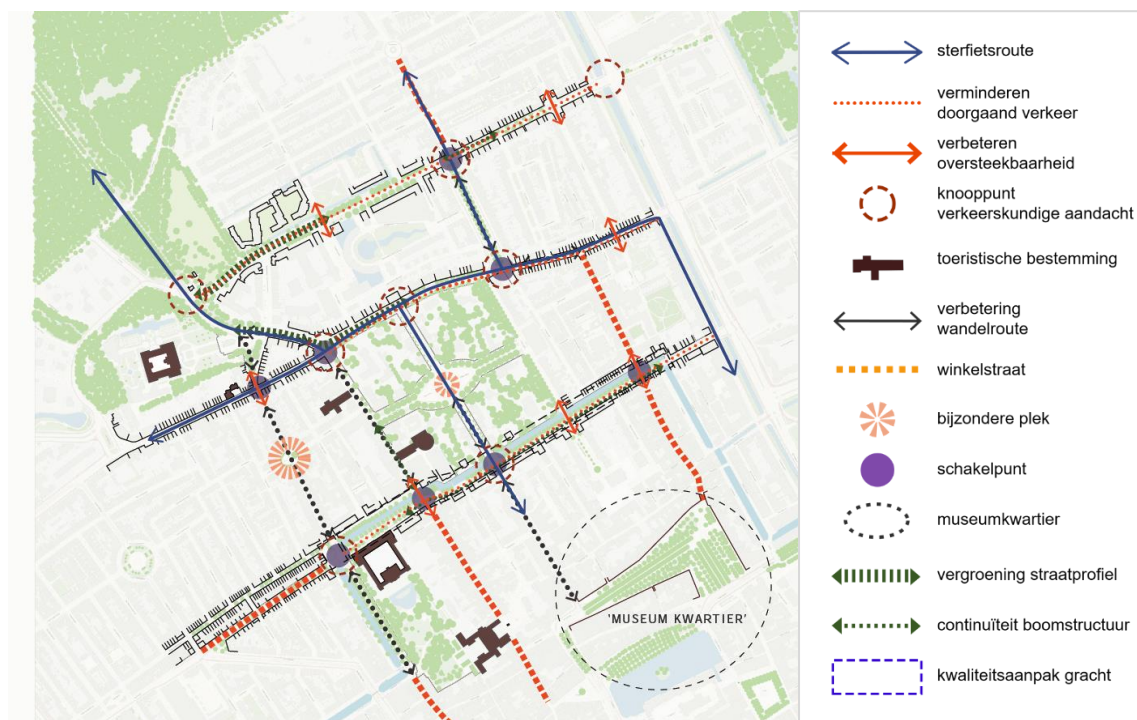
Figuur 22: Tussenstop op kruispunt Mauritskade/Denneweg tijdens kansensafari

We hebben op 12 locaties stilgestaan om toe te lichten aan de gemeente welke verbeteringen ons daar mogelijk lijken. Het betrof o.a.:

- verbetering oversteek Scheveningseveer/Noordeinde/Zeestraat
- 30 km/uur Mauritskade-Scheveningseveer-Hogewal met fietsstroken
- verkeerslichten op kruispunt Groot Hertoginnelaan/Waldeck
Pyrmontkade/Stadhouderslaan zodanig afstellen dat minder autoverkeer van/naar Centrum-Noord gaat

5.2 Kansen ruimtelijke kwaliteit

Op 9 juli 2018 is door stedenbouwkundigen van de gemeente een presentatie aan de werkgroep gegeven over de ruimtelijke kwaliteiten van Centrum-Noord. De grootste kans is uitbreiding van de binnenstadssfeer (die nu eindigt bij de noordelijke stadsgracht waar Mauritskade - Scheveningseveer langs liggen) tot de Javastraat - Laan van Meerdervoort). Over de bebouwingsstructuur is onder andere aangegeven dat er enkele kansen zijn om de samenhang van inrichting buitenruimte met aangrenzende bebouwing te verbeteren. De presentatie eindigde met beeld waarop alle kansen zijn samengevat: de kansenkaart (figuur 23). Deze kansenkaart is een stedenbouwkundige interpretatie van de beschrijving uit paragraaf 3.3 en heeft geen status.



Figuur 23: Kansenskaart ruimtelijke kwaliteiten

5.3 Kentekenonderzoek

Van 21 januari 2018 tot en met 20 februari 2018 heeft een kentekenonderzoek plaatsgevonden. Met camera's met kentekenherkenning zijn het doorgaand autoverkeer, herkomst-, bestemmingsverkeer en globaal de gereden routes bepaald. Ook is het doorgaand en het bestemmingsverkeer op postcodeniveau bekeken. Wij hebben gevraagd om een maand lang te laten tellen. Gebruikelijk is één dag en ook een onderzoek van drie dagen werd vooraf als onvoldoende betrouwbaar ingeschat. De voorbereiding van het onderzoek heeft wel lang geduurd. Door de grootschaligheid van het onderzoek en door problemen met het aansluiten van de camera's op stroom van straatverlichting. Van de resultaten is een uitgebreid onderzoeksrapport gemaakt. Bijlage 14 bevat de samenvattende presentatie zoals door ARS gegeven op woensdag 17 april 2019. Op aanvraag is het uitgebreide rapport van het kentekenonderzoek beschikbaar.

Van oost naar west zijn de meest gebruikte routes voor doorgaand autoverkeer de Laan Copes van Cattenburch-Burg, Patijnlaan-Carnegielaan-Groot Hertoginnelaan en de Dr. Kuiperstraat-Mauritskade-Elandstraat. Van west naar oost is er sprake van een gefragmenteerd beeld. Doorgaand autoverkeer in de ochtendspits blijkt vooral inkomend vanuit Leiden e.o., Rotterdam en Zoetermeer. In de avondspits blijkt veel doorgaand autoverkeer (logischerwijs) naar die steden terug te rijden. Over de tabellen en schema's in het rapport van het kentekenonderzoek waar het gaat over de vraag waar het doorgaande autoverkeer in Den Haag vandaan of naartoe is gereden, moet worden opgemerkt dat de percentages per wijk soms zijn vergeleken met de percentages van een stadsdeel. Aangezien een stadsdeel meer inwoners en/of arbeidsplaatsen heeft dan een wijk, geeft dat een vertekend beeld. Hoewel wijken ook verschillen van elkaar, zou dat de percentages beter vergelijkbaar hebben gemaakt. Het doorgaande autoverkeer blijkt meer te komen/gaan van/naar de wijken van Segbroek dan de wijken van Escamp. Er is relatief weinig doorgaand autoverkeer vanuit de wijken van Loosduinen, Haagse Hout of Scheveningen.

Opvallend is dat er veel autoverkeer is vanuit het stadsdeel Escamp door Centrum-Noord naar de zijde van Koningskade en Raamweg. De andere kant op, dus door Centrum-Noord naar dat stadsdeel toe, is de hoeveelheid autoverkeer niet bijzonder hoog.

Op basis van de uitkomsten van het kentekenonderzoek is er geen aanleiding om te twijfelen of het verkeersmodel gebruikt mag worden voor het doorrekenen van de maatregelenpakketten. De tellingen in januari 2018 (met mitsen en maren voor bijv. leaseauto's en AA-kentekens) en de prognoses voor 2023 komen voldoende met elkaar overeen om het model als vergelijkingstool te gaan gebruiken tussen maatregelenpakketten.

5.4 Verkeerstellingen Zorgvliet en Duinoord

Inleiding

Bij het kentekenonderzoek voor Centrum-Noord (zie bijlage 5.3) vielen de buurten Zorgvliet en Duinoord gedeeltelijk buiten het gemeten kordon. De afweging was dat de gekozen meetpunten een aantal metingen in kleine straatjes uitspaarde (en daarmee gepaard gaande kosten en complexiteit van het onderzoek). Een nadeel hiervan is dat dit gedeelte van Centrum-Noord in het kentekenonderzoek buiten beeld is gebleven. Deze bijlage is bedoeld om wel een beeld te geven over het autoverkeer in dit deel van de wijk. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van zowel het kentekenonderzoek als aanvullende verkeerstellingen (in dezelfde periode als het kentekenonderzoek uitgevoerd met behulp van telsingangen) en telineformatie uit de verkeersregelininstallaties (VRI). Deze telcijfers worden hieronder gepresenteerd, waarna een korte analyse gedaan wordt naar het onderscheid lokaal en overig autoverkeer.

Aanvullende telcijfers

Op onderstaande kaart zijn de meetpunten ingetekend (oranje = telsingang, geel = VRI, blauw – kentekenonderzoek). De tabel eronder geeft de intensiteiten weer.



Figuur 24: meetpunten in verkeerstellingen Zorgvliet-west en Duinoord-oost

Tabel 1: Intensiteitenoverzicht werkdag, o.b.v. tellingen februari 2019

Intensiteitenoverzicht							
dagdeel:		Ochtendspits (7-9u)		Avondspits (16-18u)		Etmaal	
richting:		IN	UIT	IN	UIT	IN	UIT
Nr.	Naam straat						
1	Johan de Wittlaan	379	279	414	441	2.603	2.472
2	Stadhoudersplantsoen	39	42	9	141	119	590
3	Alexander Gogelweg	131	108	54	128	454	746
4	Groot Hertoginnelaan	1.064	542	590	1.221	4.855	6.359
5	Van Blankenburgstraat	1	17	1	19	7	145
6	Sweelinckplein N	-	80	2	144	4	784
7	Sweelinckplein Z	140	1	68	1	502	6
8	Schuytstraat	20	1	13	2	128	10
9	Obrechtstraat	20	14	16	15	122	114
10	Tasmanstraat	11	45	16	54	79	337
11	Groot Hertoginnelaan	536	913	1.088	484	5.818	4.020
12	Johan de Wittlaan	306	401	520	327	2.733	2.230
	Totaal	2.648	2.442	2.789	2.978	17.424	17.813

Analyse telcijfers

Algemeen

De getoonde meetpunten vormen samen een klein kordon om het beschouwde gebied heen, waarbij de aantallen IN het kordon binnengaan, en UIT het gebied verlaten. Een eerste analyse geeft aan dat het aantal in- en uitrijdende motorvoertuigen over het gehele etmaal ongeveer gelijk is (2% verschil), wat betekent dat de tellingen voldoende consistent zijn. Ondanks verschillende meettechnieken lijken de tellingen een betrouwbaar totaalbeeld te vormen. Ook als individuele tellingen bekeken worden, liggen de intensiteiten in de lijn der verwachting. Waar een heel laag aantal motorvoertuigen geteld is, gaat het meestal om een verboden rijrichting.

Autoverkeer met herkomst of bestemming in dit gebied

Op basis van de tellingen kan geen uitspraak gedaan worden over verkeer met een herkomst of bestemming in dit gebied. Wel zien we in de ochtend iets meer verkeer het gebied ingaan dan uitgaan, en in de avondspits andersom, dit gaat om ongeveer 200 motorvoertuigen in 2 uur. Gecombineerd met het verkeersmodel kan dat leiden tot een conclusie over herkomst-/bestemmingsverkeer. Gekeken is naar het autoverkeer dat in het verkeersmodel rijdt naar/van de zones binnen het beschouwde gebied rijdt. Het betreft in de ochtendspits ongeveer 500 vanuit

de zones en 250 naar de zones toe, en in de avondspits een gespiegeld beeld. Het verschil van 250 komt in de buurt van de gevonden 200 mvt.

Als de gegevens uit de tellingen en het verkeersmodel gecombineerd worden, blijkt dat ongeveer 16-17% van de gemeten intensiteiten een bestemming of herkomst binnen het beschouwde gebied heeft. Het merendeel (vooral op de grotere wegen) is dus voor dit gebied doorgaand verkeer, maar het aandeel bestemmingsverkeer is wel substantieel.

Over de bijdrage aan de hoeveelheid doorgaand verkeer voor heel Centrum-Noord is met deze analyse weinig te zeggen. Een deel van de ca. 84% doorgaand autoverkeer door dit deel Duinoord+Zorgvliet is herkomst-/bestemmingsverkeer van andere delen van Centrum-Noord. De hoeveelheid doorgaand verkeer voor heel Centrum-Noord zal iets lager liggen als je dit gebied mee zou nemen, want een klein deel van wat als doorgaand is meegenomen heeft een bestemming of herkomst in dit gebied. Dit geldt alleen voor dat deel dat door Centrum-Noord rijdt om Zorgvliet en Duinoord te bereiken (of er vandaan komt). Een ander deel kiest hiervoor de Waldeck Pyrmontkade / Kon. Emmakade of de Johan de Wittlaan.

5.5 Kruispunt Stadhouderslaan – President Kennedylaan

Inleiding

In het door ARS T&T uitgevoerde kentekenonderzoek is als aparte opdracht gekeken naar het kruispunt Stadhouderslaan – President Kennedylaan (S200). Hier is de linksafbeweging van de President Kennedylaan naar de Stadhouderslaan verboden. Gevraagd was om te onderzoeken hoeveel verkeer illegaal deze afslag maakt, en hoeveel verkeer deze beweging indirect maakt (door rechtsaf te slaan en (legaal) om te keren op de Stadhouderslaan).



Figuur 25: Kruispunt Stadhouderslaan- President Kennedylaan

Resultaten meting

De uitkomsten van de meting (met kentekencamera's) zijn in het onderzoeksrapport van ARS T&T (Hoofdstuk 9) terug te lezen.

Van al het autoverkeer (werk- en weekenddagen opgeteld) dat het punt A passeert (zie figuur) rijdt de grote meerderheid rechtdoor over de S200 (85,5%). 10,8% slaat rechtsaf. Van de overige 3,7% volgt 2,8% de legale route om uiteindelijk linksaf te gaan, 0,9% slaat direct (en dus illegaal) linksaf. Het gaat in absolute aantallen om 320 en 101 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). Er zijn verschillen tussen de dagen. Vooral de gemeten zondagen lieten een wat hoger percentage linksafverkeer zien: 3,0% legaal (317 mvt/etm) en 1,5% (of 163 mvt/etm) via de illegale route. Mogelijk heeft dit te maken met recreatief verkeer en/of weggebruikers die niet bekend met de situatie zijn. Op de werkdagen is het aantal illegale linksafbewegingen een stuk lager (85 mvt/etm).

Kijkend naar de verdeling over de dag, dan steekt zondagmiddag en een deel van zaterdagmiddag er bovenuit, met aantallen van 10 tot 15 mvt/uur die de illegale linksafbewegingen maken. Voor alle

dagen valt op dat in de nacht en vroege ochtend het aantal illegale linksafbewegingen hoger is dan het aantal legale. Het gaat om aantallen van 1 tot 10 per uur.

Kijkend naar de drukste uren, dat is met name de avondspits, dan is het aantal linksafbewegingen 35 tot 40 mvt/uur.

Op werkdagen kiest daarvan ongeveer 10% de illegale route, op zondagen ligt het percentage eerder rond de 25%. Het aandeel illegale linksafbewegingen ligt relatief hoog op zondagen en op rustige momenten.

Conclusie

Hoewel het niet gaat om grote aantallen, is er een groep weggebruikers dat op dit punt links afslaat. Over het algemeen neemt hiervan driekwart de legale route (door eerst rechtsaf te slaan en om te keren) en een kwart de illegale (directe) route. Het aandeel illegale linksafbewegingen ligt relatief hoog op zondagen en op rustige momenten. Op werkdagen houdt men zich (op basis van de data) beter aan de regels. Op zondagmiddagen lijkt het probleem in absolute aantallen gezien het grootste te zijn. Voor de verkeersveiligheid zijn de illegale linksafbewegingen ongunstig, omdat deze potentieel gevaarlijke situaties kunnen vormen.

Bijlage 6: Maatregelenpakket

De maatregelen van het maatregelenpakket zijn in het adviesrapport zelf beschreven. Deze bijlage gaat in op de totstandkoming.

De volgende stappen zijn gevolgd:

1. Lijst samengesteld van 53 maatregelen. Deze maatregelen zijn genoemd tijdens de kennismakingsgesprekken, de kansensafari, de eerste overleggen of komen anderzijds van belangenorganisaties.
2. Top 19 bepaald door groene en rode stickers plakken (zie bijlage 11).
3. 8 maatregelen zijn geïsoleerd doorgerekend met het verkeersmodel, van 10 maatregelen zijn memo's opgesteld (kwalitatieve beoordeling van het effect op doorgaand autoverkeer) en 1 maatregel viel af omdat deze niet concreet beschreven kon worden.
4. Bepalen effecten van 1^e concept maatregelenpakket en kostenramingen (o.b.v. kentallen)
5. Concept maatregelenpakket 1a
6. Concept maatregelenpakket 2
7. Concept voorkeursmaatregelenpakket
8. Aangepast voorkeursmaatregelenpakket

Gaandeweg het proces zijn we tot het inzicht gekomen dat we niet meerdere maatregelenpakket naast elkaar moesten bedenken en vergelijken. Om te komen tot een samenhangend voorkeursmaatregelenpakket is een cyclisch proces gevolgd. De laatste drie stappen zijn zeer intensief geweest: daarbij is veel doorgerekend en uitgezocht in korte tijd. Bij stap 4 is er één concept maatregelenpakket doorgerekend met het verkeersmodel en daarna met modellen voor luchtkwaliteit en geluid. Ook is het maatregelenpakket afgewogen tegen de situatie zonder maatregelen in Centrum-Noord. Bij concept maatregelenpakket 1a zijn twee maatregelen toegevoegd en herinrichting van vier 30 km/uur-routes weggelaten. Concept maatregelenpakket 2 is na diverse sessies in klein comité ontstaan. De concept maatregelenpakketten zijn opgesteld om de effecten te bepalen en daarmee de wenselijkheid; een conceptpakket betrof dus nadrukkelijk geen voorstel. De conceptpakketten waren middelen om uiteindelijk te komen tot een voorstel.

Bijlage 7: Verkeersanalyse Koningskade-Raamweg Den Haag

NB: Deze bijlage bevat niet de volledige presentatie.

Verkeersanalyse Koningskade Den Haag

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

4

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Projectgebied



Tram Koningscorridor

- **Huidige frequentie 6x per uur**
 - 3x t/m Madurodam
 - 3x t/m Scheveningen
- **Toekomst met sneltram frequentie 8x per uur**
 - 4x sneltram
 - 4x t/m Scheveningen

Verkeersintensiteiten

- **Strategisch verkeersmodel van de gemeente Den Haag: MRDH**
- **VRI-tellingen november 2017**

Periode	Telling 2017	Telling met groei model 2023	MRDH 2016*	MRDH 2023*
Ochtendspits	16.100	17.600	16.400	17.100
Avondspits	18.000	18.600	19.300	19.200

- **Absolute groei of afname van model bij tellingen opgeteld**
- **Negatieve waarden ingevuld door relatieve afname**

* = netwerk aan noordkant beperkt t/m kruispunt 405

Verkeersbeeld ochtendspits

Telling november 2017

Telling 2023



Verkeersbeeld ochtendspits

Telling 2023

2023 pakket 1A



Verkeersbeeld avondspits

Telling november 2017

Telling 2023



Verkeersbeeld avondspits

Telling 2023

2023 pakket 1A



De volledige presentatie is op aanvraag beschikbaar.

Bijlage 8a: Uitleg verkeersmodel V-MRDH 2.0

Deze bijlage bevat een verdere uitleg van het gebruikte verkeersmodel voor het opstellen van het maatregelenpakket.

Basisjaar en prognosejaar

Het model bevat netwerken (het wegennet voor auto en fiets en de OV-lijnen) en sociaaleconomische gegevens (woningen, inwoners, arbeidsplaatsen, scholen, etc.) die verdeeld zijn over een groot aantal ruimtelijke zones (Den Haag bestaat uit ongeveer 1.100 zones). Het rekenmodel bevat de kennis en formules om bij benadering uit te rekenen hoeveel verkeer op een gemiddelde werkdag tussen de zones plaatsvindt en hoe dit verkeer verdeeld is over reismotieven, vervoerwijzen en tijdsperiodes. Reismotieven zijn bijv. woon-werkverkeer of winkelverkeer. De drie tijdsperiodes zijn ochtendspits, avondspits en de rest van de dag. Vervolgens wordt berekend hoe het verkeer zich verdeelt over het netwerk. Daarbij wordt rekening gehouden met reistijden, en het feit dat deze toenemen als er meer verkeer is, en met reiskosten. Zo ontstaat er een evenwichtssituatie die een benadering is van hoe mensen in de praktijk hun route kiezen. Voor het basisjaar (2016) is het model aangevuld met verkeerstellingen. Met deze tellingen is het model gekalibreerd. Dit betekent er aanpassingen zijn gedaan, zodat het model beter aansluit bij de werkelijkheid.

De verschillen in intensiteiten tussen de diverse jaren zijn met het verkeersmodel inzichtelijk gemaakt. Om de effecten van concept maatregelpakketten te kunnen vergelijken met de referentievariant of andere concept maatregelenpakketten zijn tijdens het proces om te komen tot een advies over een maatregelenpakket diverse keren modelberekeningen gemaakt. Daarmee is inzichtelijk gemaakt hoeveel autoverkeer in de toekomst zal gaan rijden via welke routes. Dat is gedaan voor een ongewijzigde verkeerssituatie (toekomstige situatie op het huidige verkeersnetwerk) en voor de situatie met medeneming van de vastgestelde wijzigingen in het netwerk, die in de nabije toekomst worden uitgevoerd. Voor beide situaties is gekeken naar de toekomst op korte termijn in het jaar 2023. Deze situaties zijn vergeleken met het verkeersbeeld 2016 (referentie). In het referentiemodel zijn de volgende aanpassingen ten opzichte van het basisjaar 2016 meegenomen:

- Nieuwe plannen (zoals woningbouw)
- Verkeersmaatregelen Schildersbuurt& Stationsbuurt
- Rotterdamsebaan
- 30 km/uur op Kneuterdijk en smalle deel Parkstraat in het kader van De Kern Bijzonder
- Linksafstrook in het kader van lijn 1 (linksaf beweging wel toegestaan)
- 30 km/uur Zeestraat (zie paragraaf 3.10)

Verkeersmaatregelen Schilderswijk en Stationsbuurt

In de Stationsbuurt en het Oude Centrum is eind 2018 de zogenaamde Loper Oude Centrum aangelegd. Deze route loopt van station Hollands Spoor via de Stationsweg en de Wagenstraat door naar de binnenstad. Doel is om deze route aantrekkelijk te maken voor langzaam verkeer en zo een aantrekkelijke entree van het station naar het Centrum te realiseren. Om doorgaand verkeer dat deze route kruist te ontmoedigen, worden op vier plaatsten op de grens van de Schilderswijk en de Stationsbuurt aanvullende maatregelen getroffen waarmee doorgaand autoverkeer onmogelijk gemaakt wordt gemaakt (zogenaamde ‘knips’). De knips komen op de Parallelweg, de Hoefkade, het Oranjeplein en de Slijpmolen. Aanvullend worden de linksaf beweging vanaf de Calandstraat richting de Waldorpstraat en vanaf de Rijswijkseweg richting de Waldorpstraat opgeheven. De verkeersmaatregelen (knips en opheffen linksaffers) zijn naar verwachting eind 2019 gereed.

Rotterdamsebaan

Met de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt een nieuwe ontsluiting voor de stad Den Haag gerealiseerd. Deze ontsluit Den Haag vanaf het Rijkswegennet (A4) via een tunnel en door de Binckhorst en wordt aangesloten op de Centrumring ter hoogte van de Mercuriusweg. De aanleg is gestart in 2016 en zal volgens de huidige planning eind 2020 in gebruik genomen worden.

Verschilplot 2016-2023

Een referentieplot voor 2023 is niet gelijk aan de huidige situatie. Voor veel betrokkenen zien de huidige situatie dagelijks. Voor hen was is een verschilplot 2023 ten opzichte van 2016 (als huidige situatie) gemaakt. Die plot laat zien waar er in 2023 meer of minder autoverkeer wordt verwacht door met name de verkeersmaatregelen Schilderswijk&Stationsbuurt en de Rotterdamsebaan. Deze verschilplot is bijgevoegd als bijlage 3b.

Analyse verkeersmodel

Zoals gezegd is in het model het huidige verkeersbeeld (situatie 2016, bijlage 9a) vergeleken met het toekomstige verkeersbeeld op de korte termijn (zichtjaar 2023). Hierin is onderscheid gemaakt tussen een variant met en zonder de vastgestelde maatregelen Rotterdamsebaan en verkeersmaatregelen Schilderswijk (respectievelijk bijlage 9b en 9c). Een toelichting over de wijze waarop de maatregelen in het verkeersmodel zijn opgenomen, is op aanvraag beschikbaar. De verkeersmaatregelen in de Schilderswijk hebben een effect binnen het plangebied Centrum-Noord. We zien in de verschilplot in bijlage 9e, waarin een vergelijking is gemaakt tussen de situatie 2023 met en zonder de verkeersmaatregelen, een toename van verkeer op de route Torenstraat, Noordwal, Prinsessewal, Mauritskade, Parkstraat, dat uiteindelijk via de Lange Vijverberg of het Lange Voorhout naar de Centrumring rijdt. Op het drukste gedeelte (Prinsessewal) gaat het om ongeveer 3.000 mvt per etmaal extra. Op de andere delen van deze route is de toename beperkter. Dit betreft verkeer dat zijn herkomst ten zuidwesten van de Schilderswijk en Stationsbuurt heeft en in de huidige situatie door de wijk, via het Schenkviaduct naar de Utrechtsebaan rijdt. Een groot deel van dit verkeer zal in de nieuwe situatie onder de Schilderswijk en Stationsbuurt via de Vaillantlaan en Neherkade rijden. Een kleiner deel van het verkeer kiest volgens het model voor de route via Centrum-Noord. Hierbij wordt opgemerkt dat het verkeersmodel uitgaat van de snelste route. Gezien het feit dat deze route complex en lang is, zal de voorspelde verkeerstoename als gevolg van de knips in de praktijk mogelijk meevallen. Indien de route via de zuidzijde aan zijn maximale capaciteit zit, wordt het waarschijnlijker dat verkeer alternatieve routes zoals deze gaat zoeken.

De aanleg van de Rotterdamsebaan zorgt voor een grote verschuiving in het gebruik van de invalsroutes van de stad. De Utrechtsebaan is momenteel voor veel verkeer de meest gebruikte route vanaf het rijkswegennet stad in en uit. De aanleg van de Rotterdamsebaan, die ook bedoeld is om de Utrechtsebaan en een aantal lokale wegen te ontlasten, brengt daarin een grote verandering teweeg. We zien logischerwijs een forse verschuiving van verkeer van de Utrechtsebaan naar deze nieuwe route. Dat is duidelijk te zien als je bijlage 9a en 9c naast elkaar legt en in de verschilplot in bijlage 9d. De intensiteit op de route door de Koningstunnel neemt met ongeveer een derde toe, terwijl de intensiteit op de

Utrechtsebaan (licht) afneemt. Ook de intensiteiten op de parallelstructuren tussen beide routes, zoals de Zuid Hollandlaan en de Schenkkade nemen af. In bijlage 9b is overigens te zien dat zonder Rotterdamsebaan de etmaalintensiteiten op de Utrechtsebaan en de Zuid-Hollandlaan door zouden groeien tot boven de 25.000 mvt per richting.

Voor het plangebied Centrum-Noord heeft dit weinig gevolgen. Het verkeer komt alleen vanuit een andere richting aangereden. Veel meer verkeer dan nu zal vanuit de Koningstunnel komen in plaats van vanaf de Zuid-Hollandlaan. Op de Koningskade en de 3 assen door Centrum-Noord zien we uiteindelijk een vergelijkbaar beeld ontstaan als de situatie 2023 zonder Rotterdamsebaan. Dit is ook te zien in de verschilplot tussen de situatie voor 2023 met en zonder Rotterdamsebaan (bijlage 9d). De toename die we in deze verschilplot zien op de Hogewal, Scheveningseveer, Mauritskade in de richting van de Koningskade is een gevolg van de verkeersmaatregelen Schilderswijk en Stationsbuurt en is geen gevolg van de aanleg van de Rotterdamsebaan.

Ook uit minder recente modelanalyse⁹ blijkt dat de Rotterdamsebaan na ingebruikname niet zondermeer leidt tot minder doorgaand autoverkeer door Centrum-Noord. In combinatie met maatregelen binnen het plangebied gaat een deel van het doorgaande autoverkeer vanuit de wijken ten westen van Centrum-Noord (zoals Transvaal en Rustenburg) wel via de Neherkade (dus “onderlangs”) naar de Rotterdamsebaan en verder. Ook een deel van het doorgaand autoverkeer dat nu door Centrum-Noord rijdt vanuit Zoetermeer, Rotterdam en Leiden zal door maatregelen in Centrum-Noord via de Centrumring-zuid gaan rijden.

Tenslotte zien we dat verkeer op het Telderstracé (Segbroeklaan, President Kennedylaan, Johan de Wittlaan en Professor B.M. Teldersweg) toeneemt als we de situatie in 2016 (bijlage 9a) vergelijken met 2023 (bijlage 9b). We zien hier een groei van ongeveer 15%, wat beduidend meer is dan autonome groei. Het lijkt er dan ook op dat deze as, ook zonder aanvullende maatregelen in Centrum-Noord, meer verkeer gaat afwikkelen, dan de 3 parallelle assen door Centrum-Noord. Een verklaring waarom het extra verkeer juist deze as kiest, kan gelegen zijn in het feit dat op deze as nog ruimte is in de capaciteit en op de 3 parallelle assen door Centrum-Noord minder.

Uit de analyse kunnen de volgende voor Centrum-Noord relevante conclusies worden getrokken;

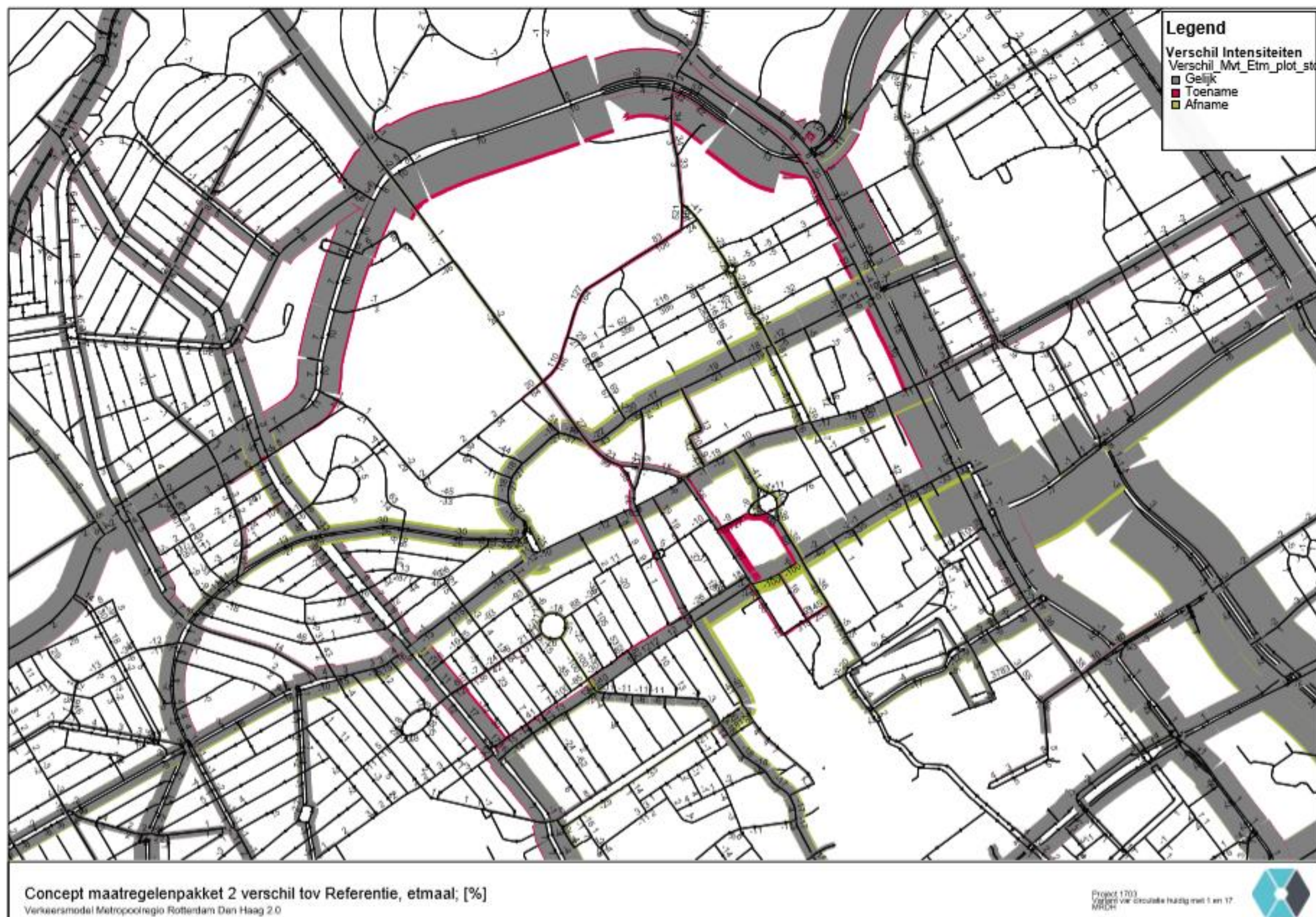
- We zien de intensiteit op het Telderstracé (Segbroeklaan, President Kennedylaan, Johan de Wittlaan en Professor B.M. Teldersweg) toenemen. Dat is verheugend, want deze is gezien zijn vorm, functie en ligging (geen street canyon) geschikt om het doorgaand verkeer af te wikkelen. Ook zonder aanvullende maatregelen in Centrum-Noord zien we de intensiteit op dit tracé toenemen.
- Tegelijkertijd zien we het verkeer op de 3 parallelle assen door Centrum-Noord nagenoeg gelijk blijven. Je mag daaruit concluderen dat de groei bijna volledig via het Telderstracé wordt afgewikkeld. Reden hiervan kan zijn, dat de drie assen feitelijk aan hun maximale capaciteit zitten en autoverkeer daarom vanzelf naar het Telderstracé ‘geduwd’ wordt.
- Door de maatregelen in de Schilderswijk wordt de route Torenstraat, Noordwal, Prinsessewal, Parkstraat drukker. Door de knips wordt doorgaand autoverkeer door de wijk buitenom gestuurd. Een groot deel van dat verkeer kiest de route via de Centrumring Zuid. Een kleiner deel van het verkeer zien we terug op de genoemde route door Centrum-Noord.
- De aanleg van de Rotterdamsebaan heeft weinig tot geen gevolgen voor de verkeersafwikkeling in Centrum-Noord. Het verkeer komt alleen via een andere route aangereden.

Beperkingen van het model

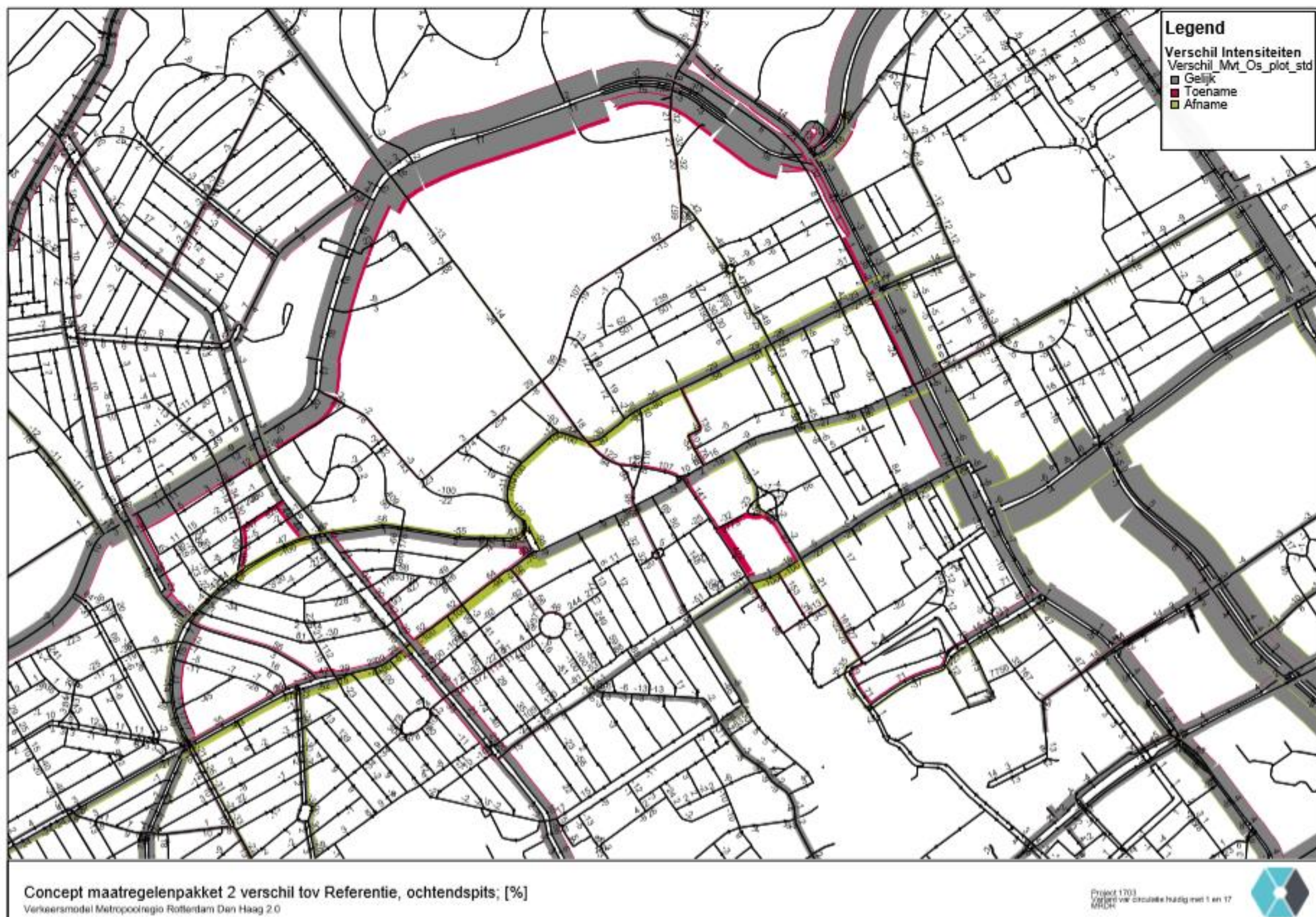
Als aandachtspunt moet vermeld worden, dat een verkeersmodel, hoewel het door tellingen (kalibratie) op een groot aantal wegvakken zo goed mogelijk is afgestemd met de werkelijkheid, natuurlijk altijd een benadering is van de werkelijkheid. Verder moet worden vermeld dat er gebruik gemaakt wordt van een statisch verkeersmodel. Een statisch verkeersmodel geeft een betrouwbaar beeld van de hoeveelheid verkeer op wegvakniveau en de verdeling van verkeer over het netwerk in verschillende jaren. Een dergelijk model is echter minder geschikt voor het modeleren van de afwikkeling op individuele kruispunten. Tijdens het proces is ook gekeken naar de doorstroming op kruispuntsniveau. Dat is gebeurd met behulp van een dynamisch verkeersmodel (micro-simulatie). Een andere kanttekening is dat bij berekeningen met het statische model de hoeveelheid autoverkeer kan afwijken van de praktijk, vooral in kleine straatjes. Dit heeft vooral te maken met de zone-indeling en met het feit dat niet elke straat geteld is en gebruikt om het model te kalibreren.

⁹ Verkeersstudie Den Haag Centraal e.o., Arcadis, 16 april 2018

Bijlage 8b: Etmaal verschilplot van maatregelenpakket 2

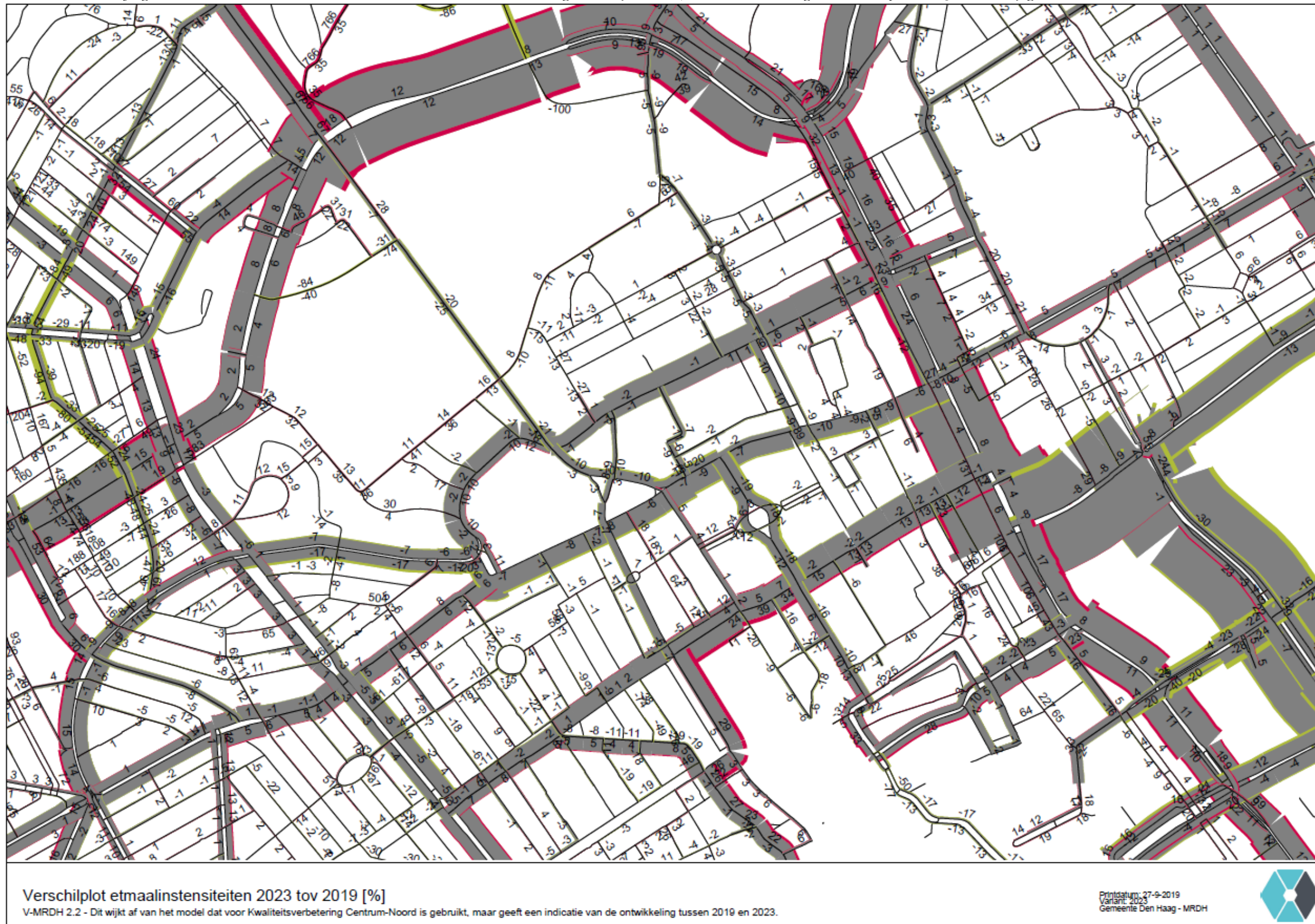


Bijlage 8c: Ochtendspits verschilplot van maatregelenpakket 2

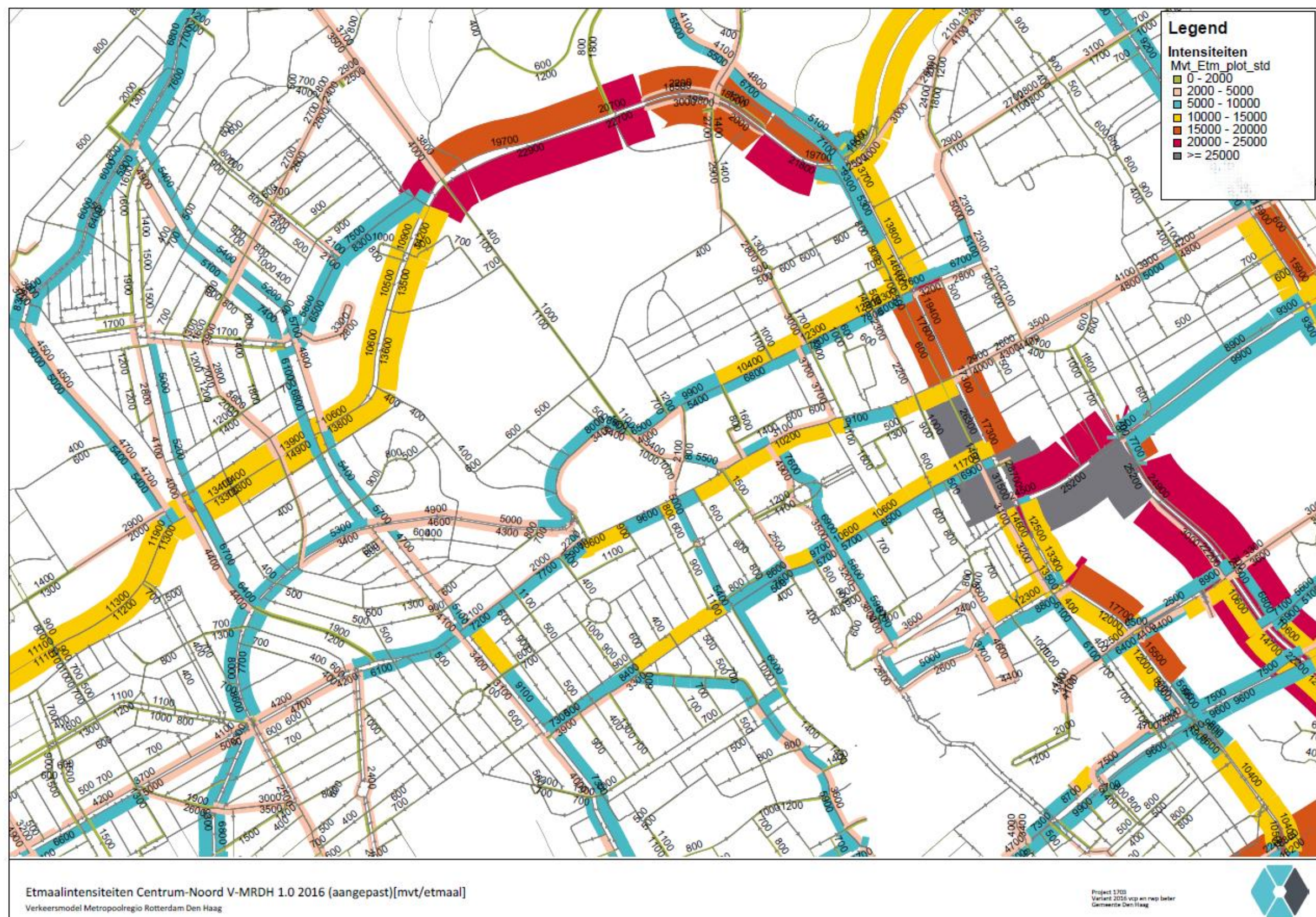


Bijlage 8d: Verschilplot 2019-2023

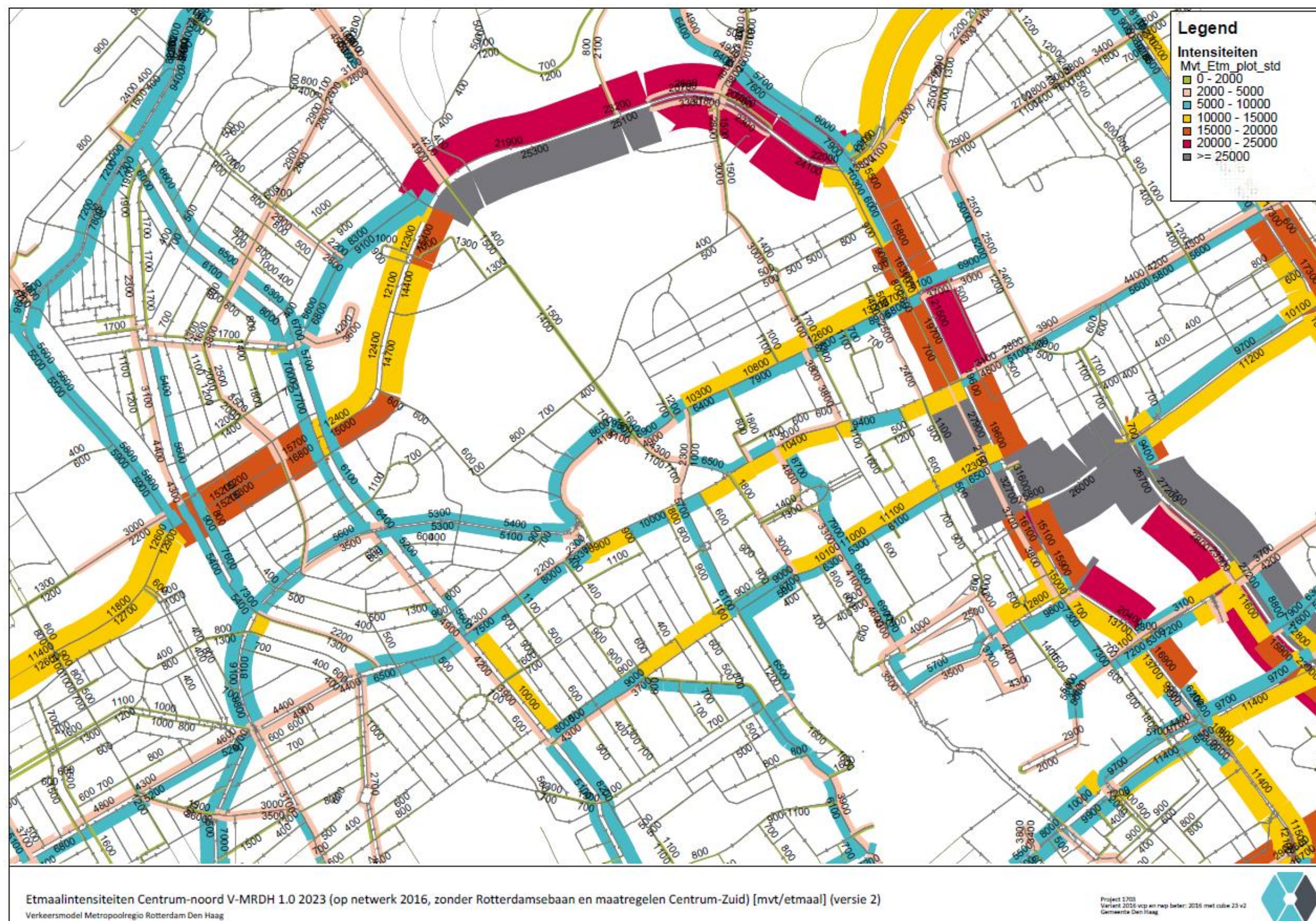
De belangrijkste verschillen qua prognose voor het autoverkeer tussen 2023 en 2019 zijn in deze modelplot af te lezen. NB: Deze verkeersmodelplot komt uit het standaard verkeersmodel V-MRDH 2.2, terwijl modelberekeningen voor Centrum-Noord zijn gemaakt met het verkeersmodel V-MRDH 2.0. Daarin zit echter geen 2019-variant, dus daarmee kan geen verschilplot 2023 t.o.v. 2019 gemaakt worden.



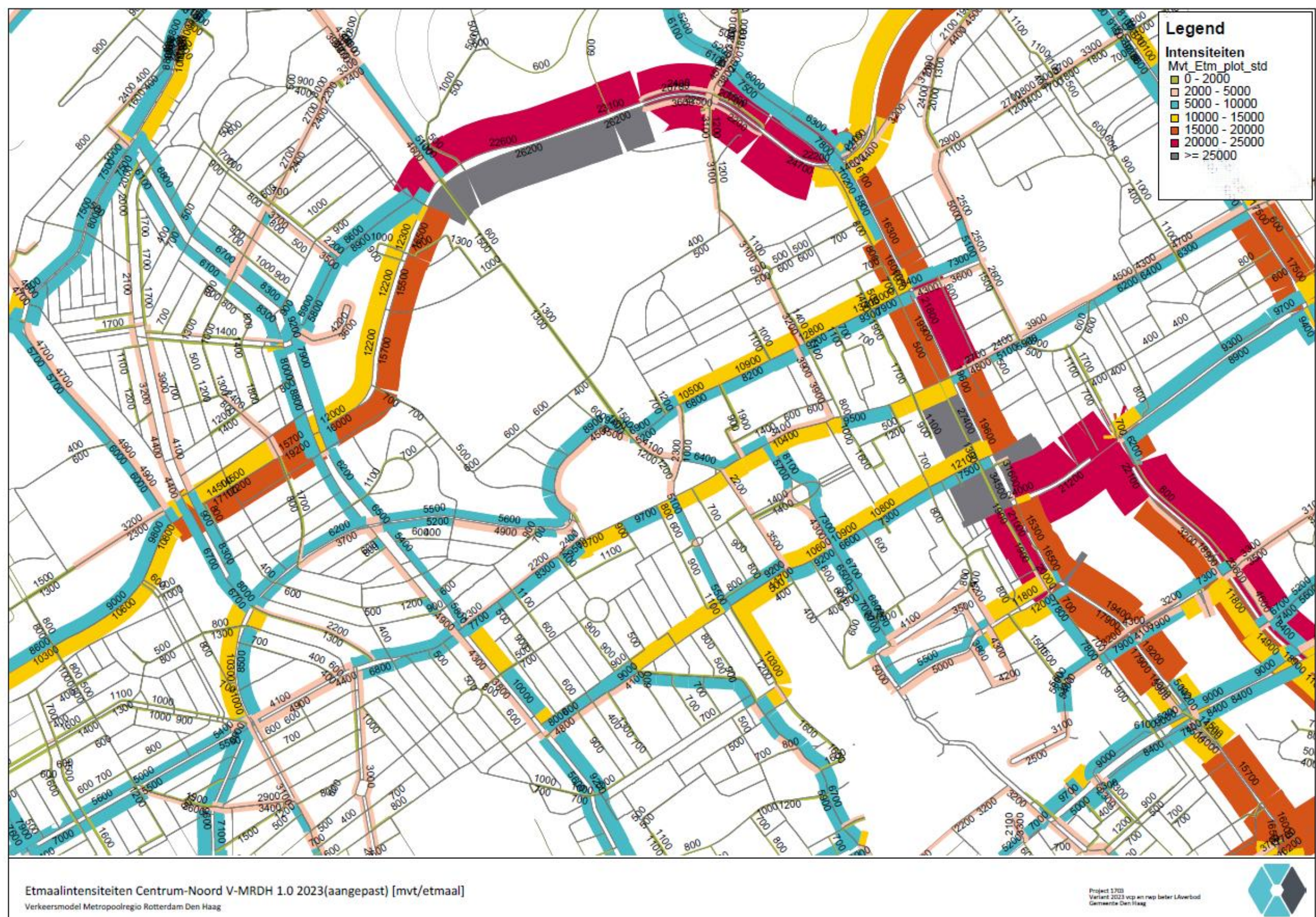
Bijlage 9a: Verkeersmodeluitdraai Centrum-Noord, etmaalintensiteiten in 2016



Bijlage 9b: Verkeersmodeluitdraai Centrum-Noord, etmaalintensiteiten in 2023 (zonder Rotterdamsebaan en verkeersmaatregelen Schilderswijk)



Bijlage 9c: Verkeersmodeluitdraai Centrum-Noord, etmaalintensiteiten in 2023 (met Rotterdamsebaan en verkeersmaatregelen Schilderwijk en Stationsbuurt)



Bijlage 9d: Verschilplot Centrum-Noord, vergelijking situatie 2023 met en zonder Rotterdamsebaan en verkeersmaatregelen Schilderswijk en Stationsbuurt



Bijlage 9e: Verschilplot Centrum-Noord, vergelijking situatie 2023 met en zonder verkeersmaatregelen Schilderswijk en Stationsbuurt



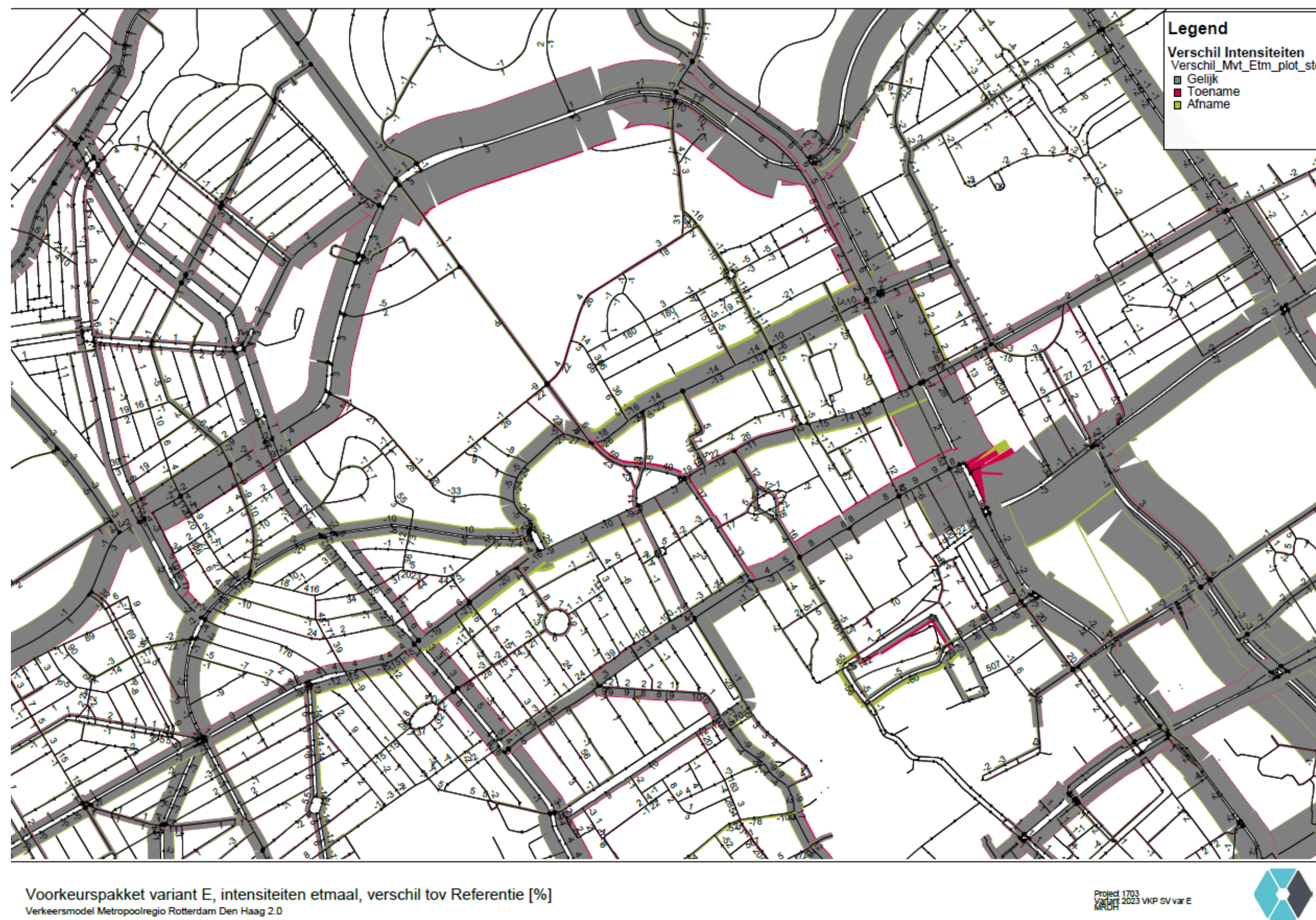
Bijlage 10a: Verschilplot Centrum-Noord, vergelijking referentiesituatie 2023 en maatregelenpakket met 1. Rechtsaf verbod van Noordwest Buitensingel richting Noordwal, 2. Dosering verkeerslichten Prinsegracht → Jan Hendrikstraat en 3. Autovrij 'hoge' Westeinde (afgefallen alternatief voor eenrichtingsverkeer Scheveningseveer-Mauritskade tussen Parkstraat en Noordeinde)



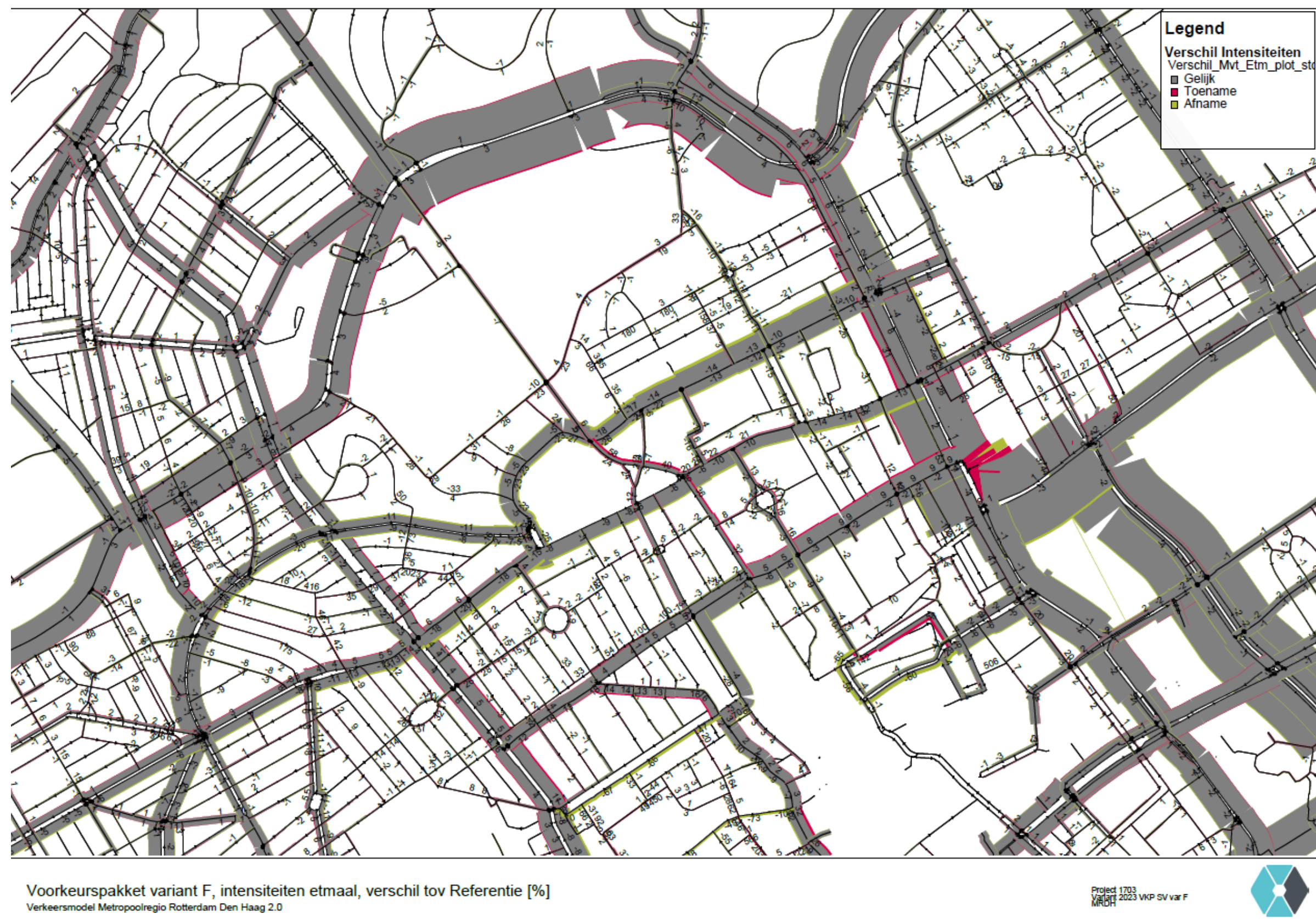
Bijlage 10b: Verschilplot Centrum-Noord, vergelijking referentiesituatie 2023 en maatregelenpakket met inrijdverboden op Noordwal, Westeinde en Prinsegracht in ochtendspits (afgefallen alternatief voor eenrichtingsverkeer Scheveningseveer-Mauritskade tussen Parkstraat en Noordeinde)



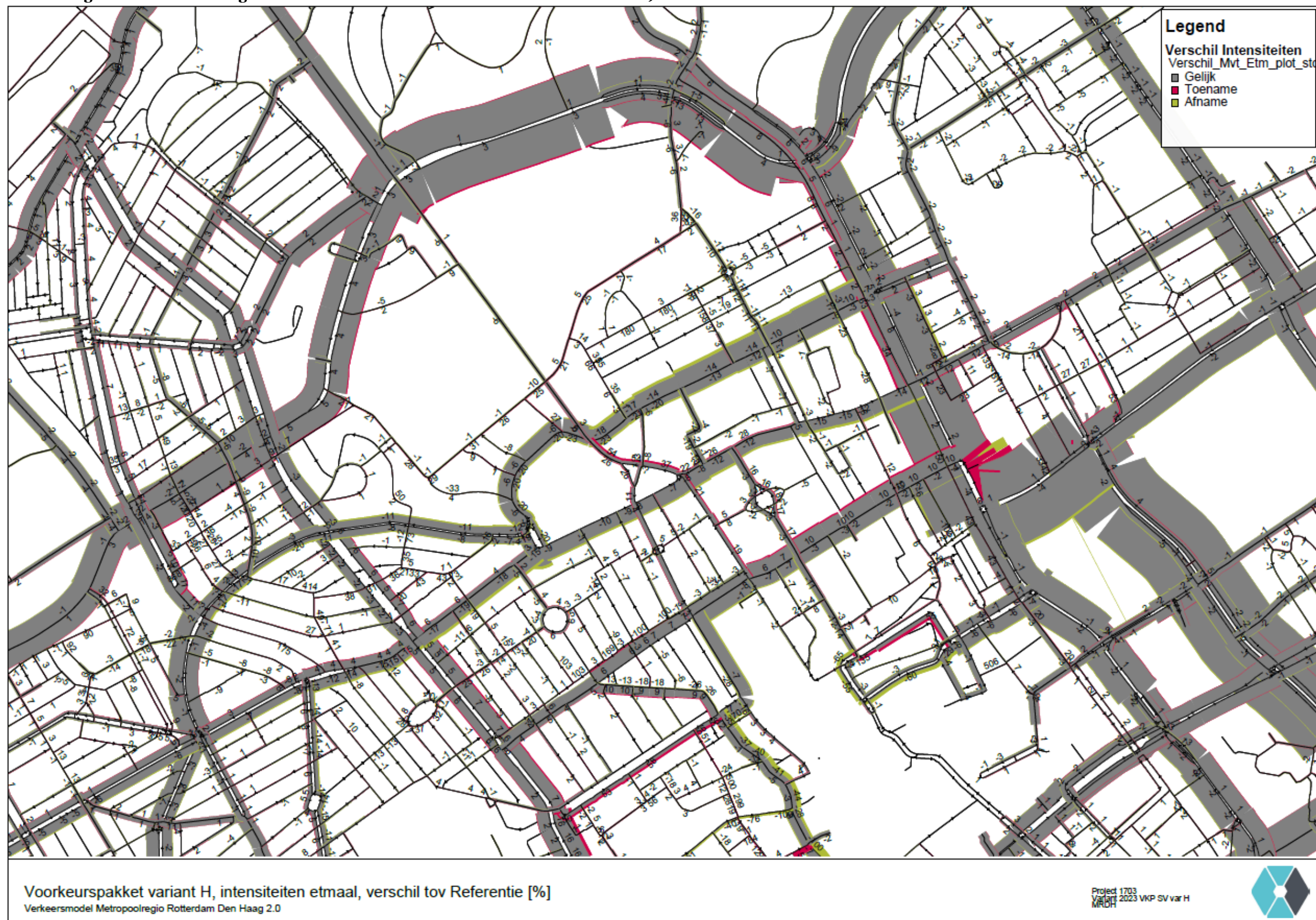
Bijlage 10c: Verschilplot Centrum-Noord, vergelijking referentiesituatie 2023 en maatregelenpakket met dosering verkeerslichten op Prinsegracht, Westeinde en Noordwal in ochtendspits (afgefallen alternatief voor eenrichtingsverkeer Scheveningseveer-Mauritskade tussen Parkstraat en Noordeinde)



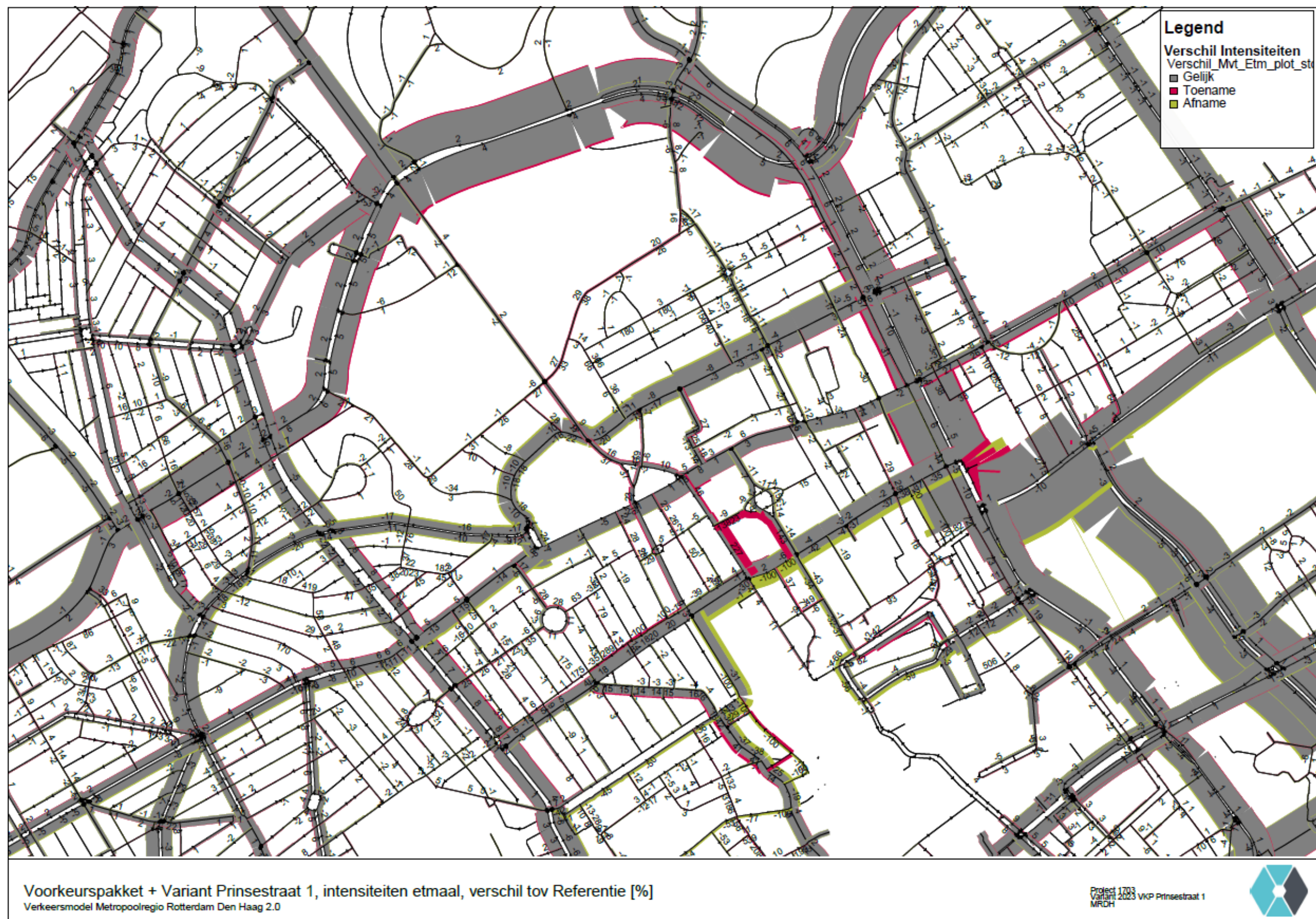
Bijlage 10d: Verschilplot Centrum-Noord, vergelijking referentiesituatie 2023 en maatregelenpakket met rechtsaf verbod Noordwest Buitensingel richting Noordwal (afgefallen alternatief voor eenrichtingsverkeer Scheveningseveer-Mauritskade tussen Parkstraat en Noordeinde)



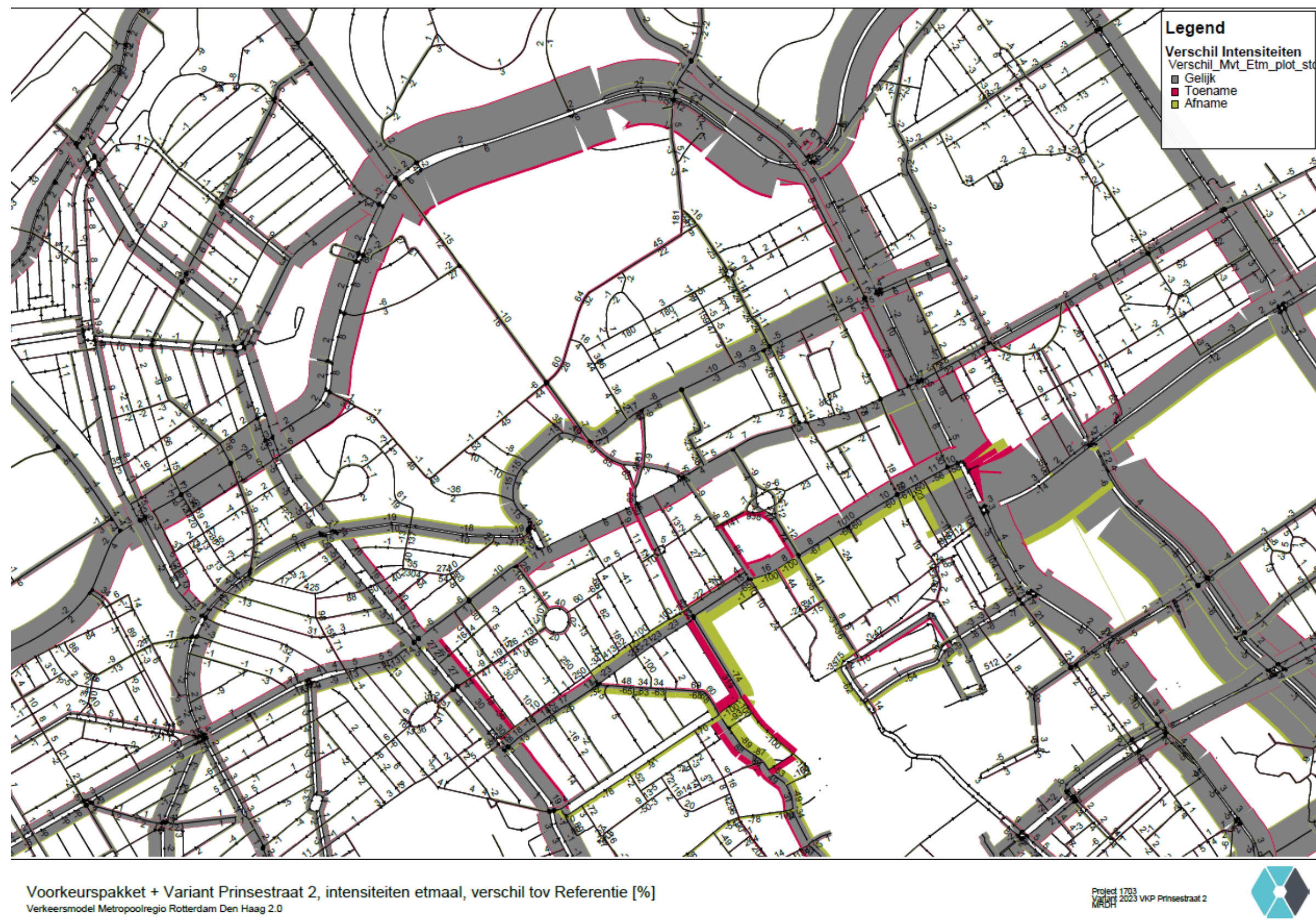
Bijlage 10e: Verschilplot Centrum-Noord, vergelijking referentiesituatie 2023 en maatregelenpakket met eenrichtingsverkeer Jan Hendrikstraat tussen Laan en Prinsegracht (afgefallen alternatief voor eenrichtingsverkeer Scheveningseveer-Mauritskade tussen Parkstraat en Noordeinde)



Bijlage 10f: Verschilplot Centrum-Noord, vergelijking referentiesituatie 2023 en maatregelenpakket met omgedraaide rijrichting in Prinsestraat tussen Prinsessewal en Nobelstraat



Bijlage 10g: Verschilplot Centrum-Noord, vergelijking referentiesituatie 2023 en maatregelenpakket met omgedraaide rijrichting in Prinsestraat tussen Prinsessewal en Nobelstraat en op korte Noordwal

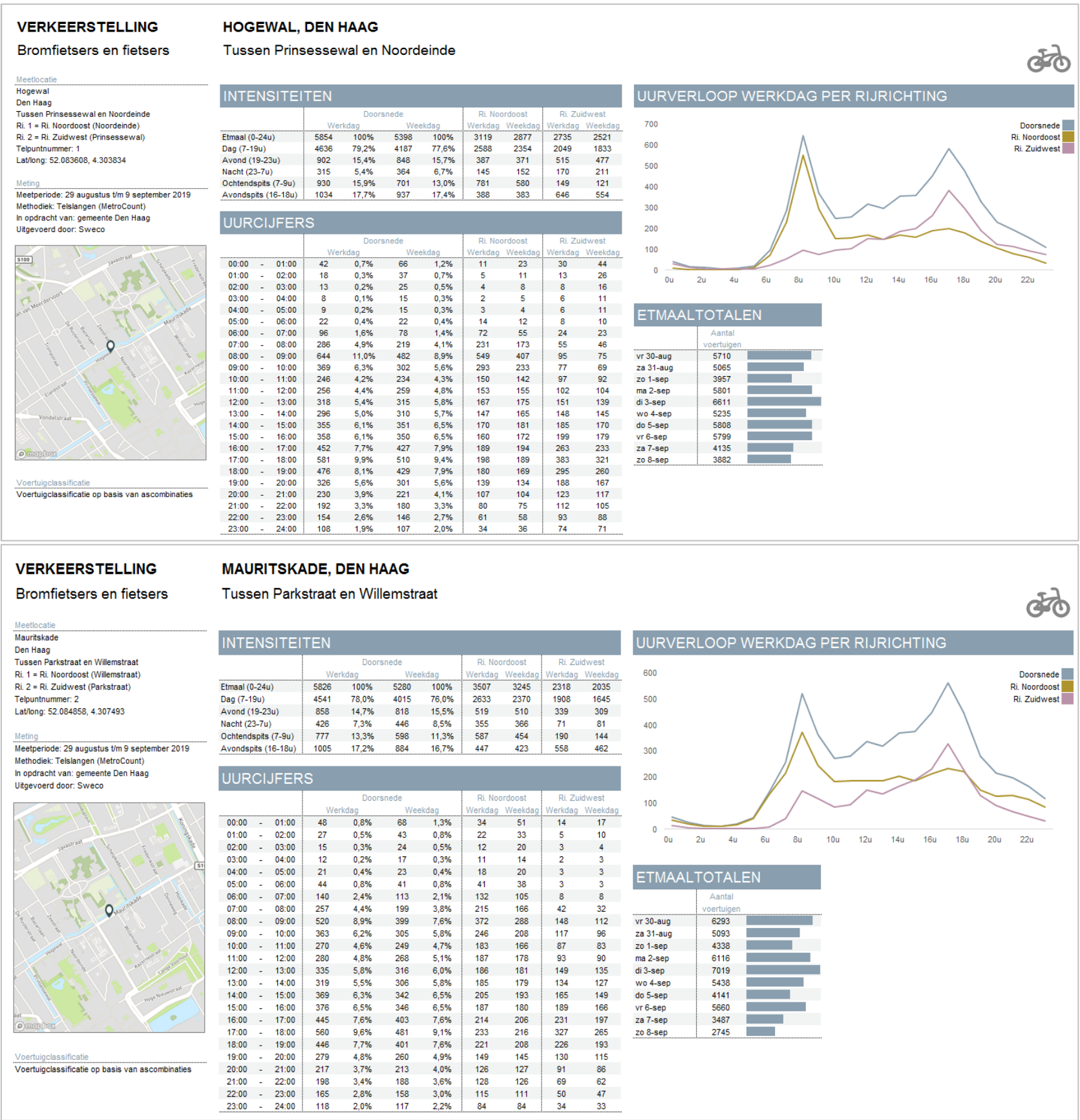


Bijlage 11: Top 19-maatregelen (“stickervel”)

[illegible]

74

Bijlage 12: Resultaten fietstellingen Hogewal en Mauritskade



In de tabel hieronder staan een paar fietsintensiteiten als referenties:

Wegvak	tussen	en	Aantal fietsen per etmaal op een gemiddelde werkdag	Totaal	Jaar telling
Grote Markstraat	Lutherse Burgwal	Raamstraat	richting oost 7.753	15.642	2018
			richting west 7.889		
Koningskade	Boorlaan	Zuid Hollandlaan	richting noord 3.684	6.288	2019
			richting zuid 2.604		
Herengracht	Bleijenburg	Prinsessegracht	richting oost 4.074	8.594	2018
			richting west 4.520		
Amuntiehaven	Nieuwe Haven	Zwarteweg	richting oost 1.908	4.088	2018
			richting west 2.180		
Binckhorstlaan	Plutostraat	Trekvljetplein	richting noord 2.766	5.696	2018
			richting zuid 2.930		
Spoorlaan	A4	Guldenpad	richting oost 1.476	2.926	2017
			richting west 1.450		
Rijswijk/Delft			P1. Jaagpad – Rijswijk 1.946	4.166	2016
			P2. Delftweg - Rijswijk 2.220		

Bijlage 13: Ongevallenanalyse Mauritskade - Scheveningseveer

Voor de Mauritskade is onderzocht of er patronen in het aantal geregistreerde ongevallen kunnen worden gevonden. Drie kruispunten zijn met VIA-stat onder de loep genomen. Er is gekeken naar de kruispunten van de Mauritskade en Scheveningseveer met de Denneweg, de Parkstraat en het Noordeinde. Daarnaast worden de Scheveningseveer en Mauritskade als wegvak bekeken voor het aantal geregistreerde ongevallen. Daarnaast zijn de ongevalsoorzaken genoteerd als dit geregistreerd is. Tot slot wordt bekeken welke bots partners er in welke mate betrokken zijn geweest. Is er een conclusie te halen uit het feit dat twee verkeersdeelnemers relatief vaak met elkaar in botsing komen of is het gelijk verdeeld?

Er is gekeken in het registratiesysteem voor de periode juni 2014 - juni 2015 en in het systeem voor de periode daarna. Voor die laatste periode zijn echter geen ongevallen geregistreerd.

Aantal ongevallen per kruispunt

Kruispunt	Aantal ongevallen UMS ¹⁰	Aantal ongevallen Letsel	Aantal ongevallen Dodelijk
Mauritskade - Denneweg	6	2	0
Mauritskade - Parkstraat	10	6	0
Scheveningseveer - Noordeinde	6	2	0

Aantal ongevallen per wegvak

Wegvak	Aantal ongevallen UMS	Aantal ongevallen Letsel	Aantal ongevallen Dodelijk
Mauritskade	21	4	0
Scheveningseveer	2	0	0

Ongevalsoorzaken per kruispunt

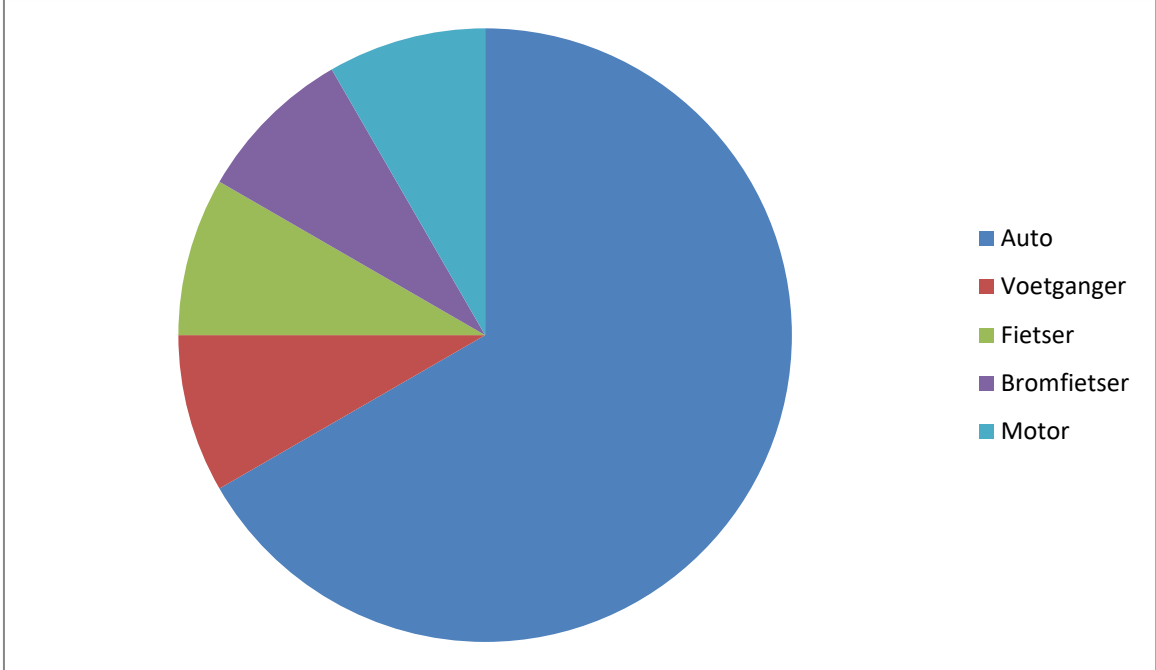
	Mauritskade - Denneweg	Mauritskade - Parkstraat	Scheveningseveer - Noordeinde
Vorrangsfout	1		
Niet volgen van verplichte rijrichting	1		
Roekeloos rijgedrag			1
Onbekend	8	16	7

Ongevalsoorzaken per wegvak

	Mauritskade	Scheveningseveer
Roekeloos rijgedrag	3	
Alcohol	2	
Stuurfout		1
Onbekend	19	1

¹⁰ Uitsluitend materiële schade, dus geen letsel of dodelijke afloop.

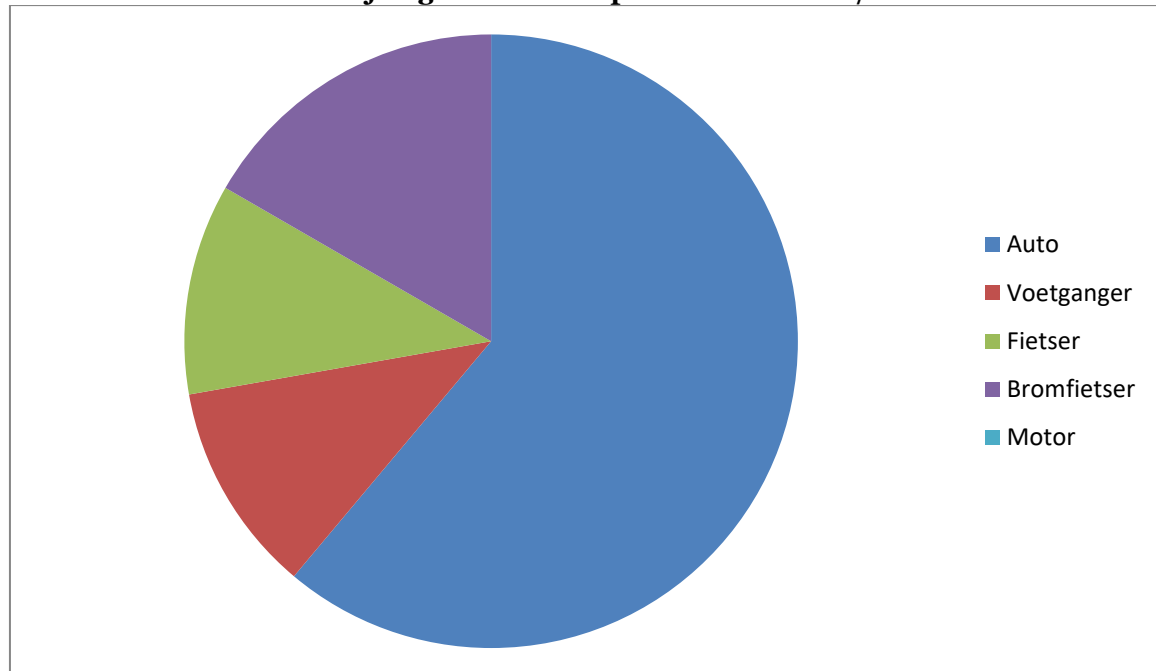
Modaliteiten betrokken bij ongevallen kruispunt Mauritskade/Denneweg



Bots partners

Met	Auto	Voetganger	Fiets	Motor
Auto	3	1	1	
Bromfiets				1

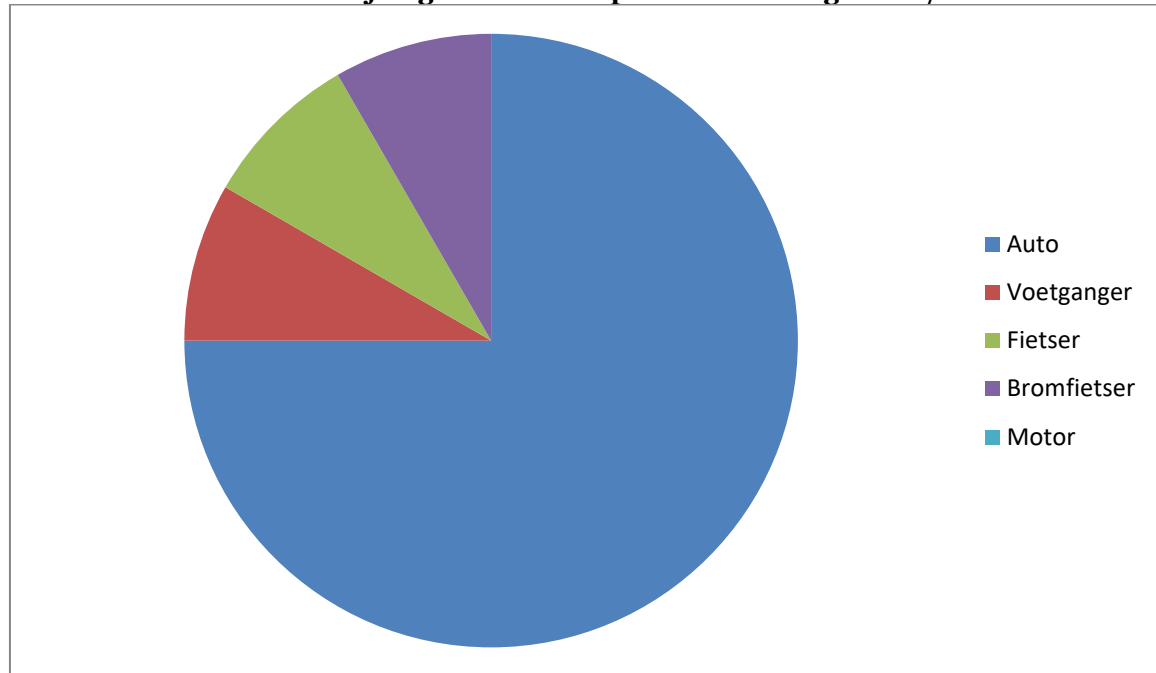
Modaliteiten betrokken bij ongevallen kruispunt Mauritskade/Parkstraat



Bots partners

Met	Auto	Voetganger	Fietser	Bromfiet s	Eenzijdi g	Onbekend
Auto	3	1	1	2		1
Fietser					1	
Bromfietse r					1	

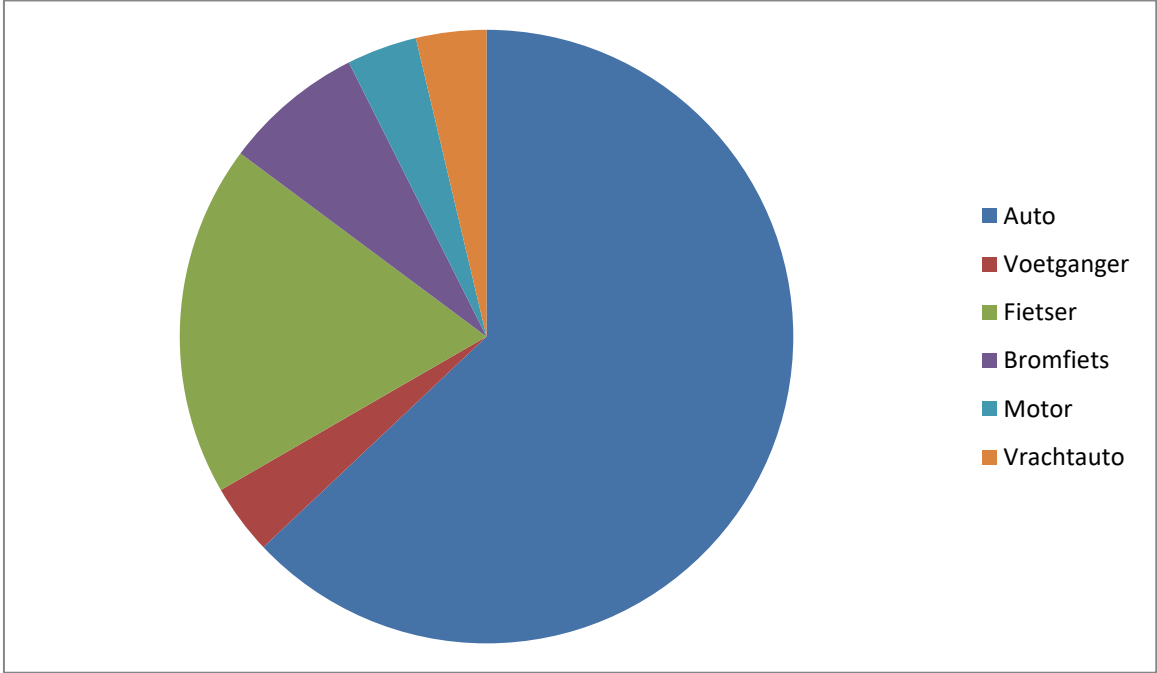
Modaliteiten betrokken bij ongevallen kruispunt Scheveningseveer/Noordeinde



bots partners

Met	Auto	Voetganger	Fiets	Bromfiets	Motor	Eenzijdig	Onbekend
Auto	3	1	1	1	0	0	0

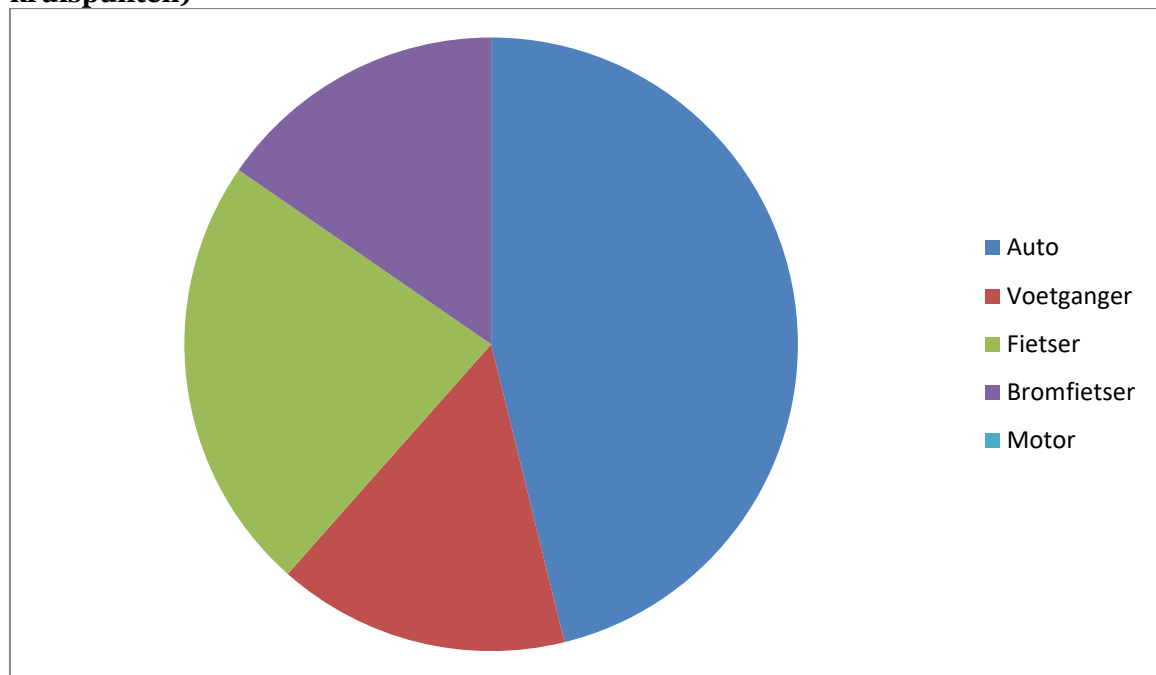
Modaliteiten betrokken bij ongevallen wegvak Mauritskade (exclusief kruispunten)



bots partners

Met	Auto	Voetganger	Fiets	Bromfiets	Motor	2 Auto's	Vrachtauto	Eenzijdig	Onbekend
Auto	5					2			3
Voetganger									
Fiets			1	2			1		
Bromfiets									

Modaliteiten betrokken bij ongevallen wegvak Scheveningseveer (exclusief kruispunten)



bots partners

Met	Auto	Fiets	Voetganger	Eenzijdig	Onbekend
Auto					1
Bromfiets		1		1	
Voetganger		1			

Bijlage 14: Presentatie kentekenonderzoek door ARS



ARS | Traffic & Transport Technology

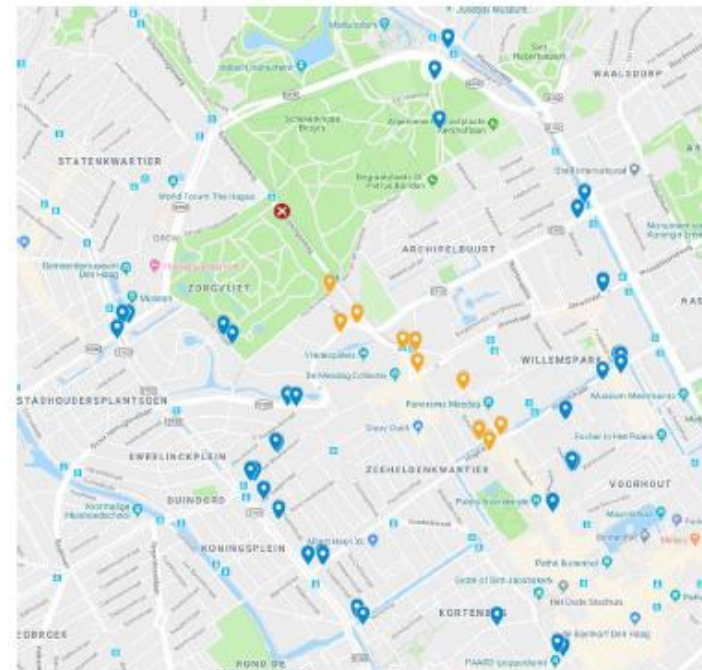


Kentekenonderzoek Den Haag Centrum-Noord

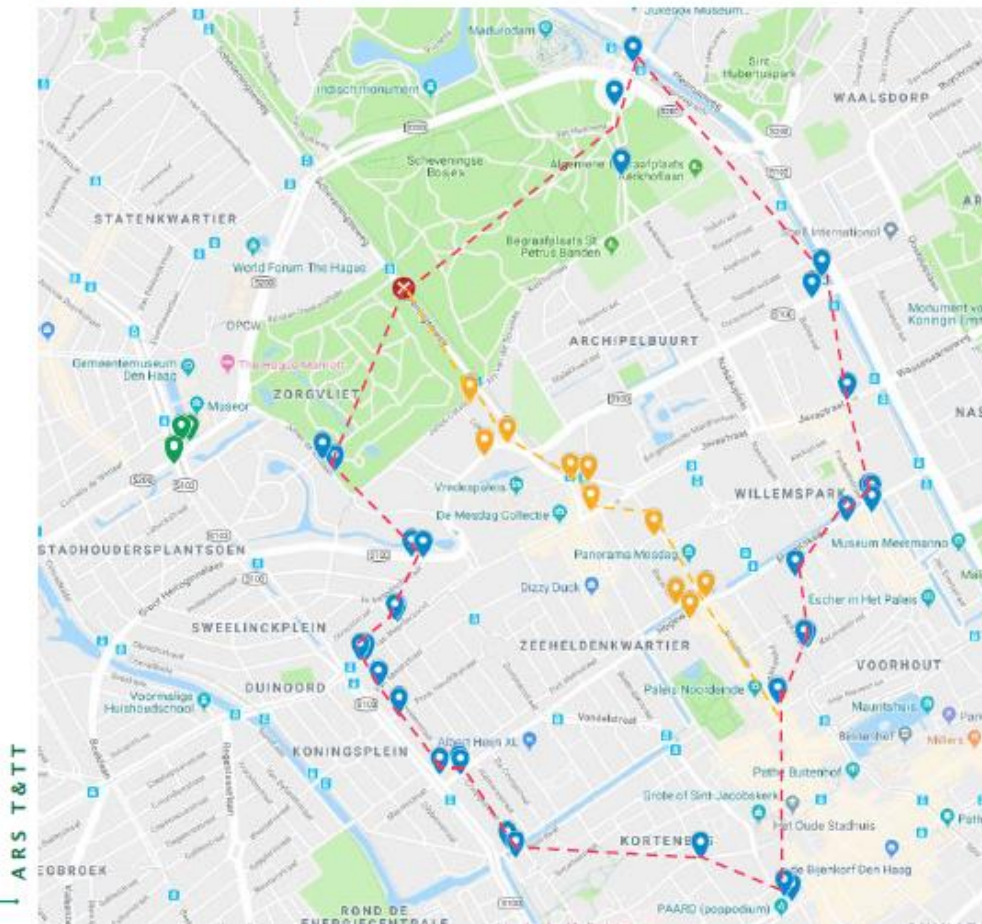
Versie 2.0 - Den Haag 13 mei 2019

Onderwerpen presentatie resultaten kentekenonderzoek

- Onderzoeksopzet
- Schematisch overzicht verkeersstromen
- Doorgaand verkeer over de dag
- Routes doorgaand verkeer
- Postcode analyse doorgaand verkeer
- Postcode analyse bestemmingsverkeer



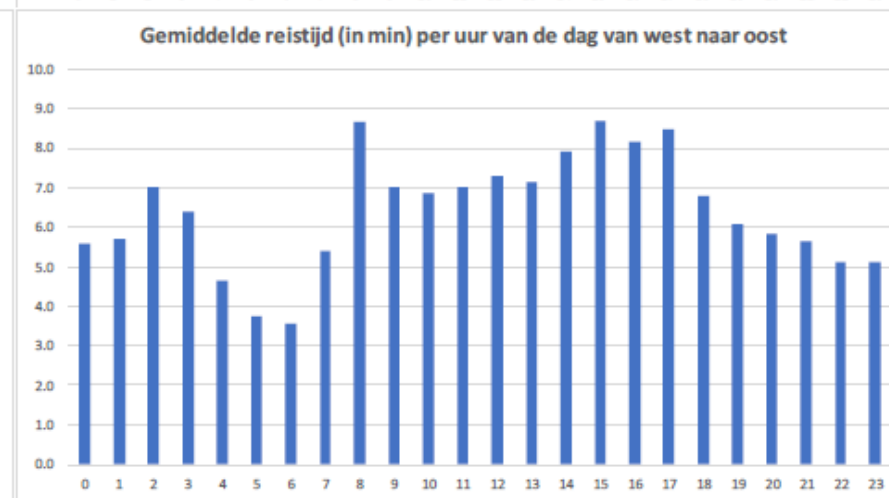
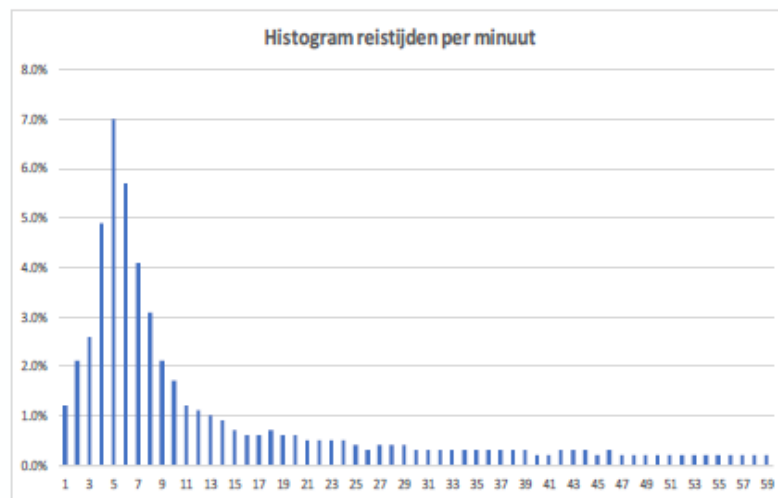
Meetlocaties



- De meetperiode was van 21 januari tot en met 20 februari
- Gedurende de meetperiode waren er werkzaamheden aan de Scheveningseweg, waardoor deze geheel afgesloten was
- Voor het bepalen van doorgaand verkeer is een maximale reistijd genomen van 30 minuten

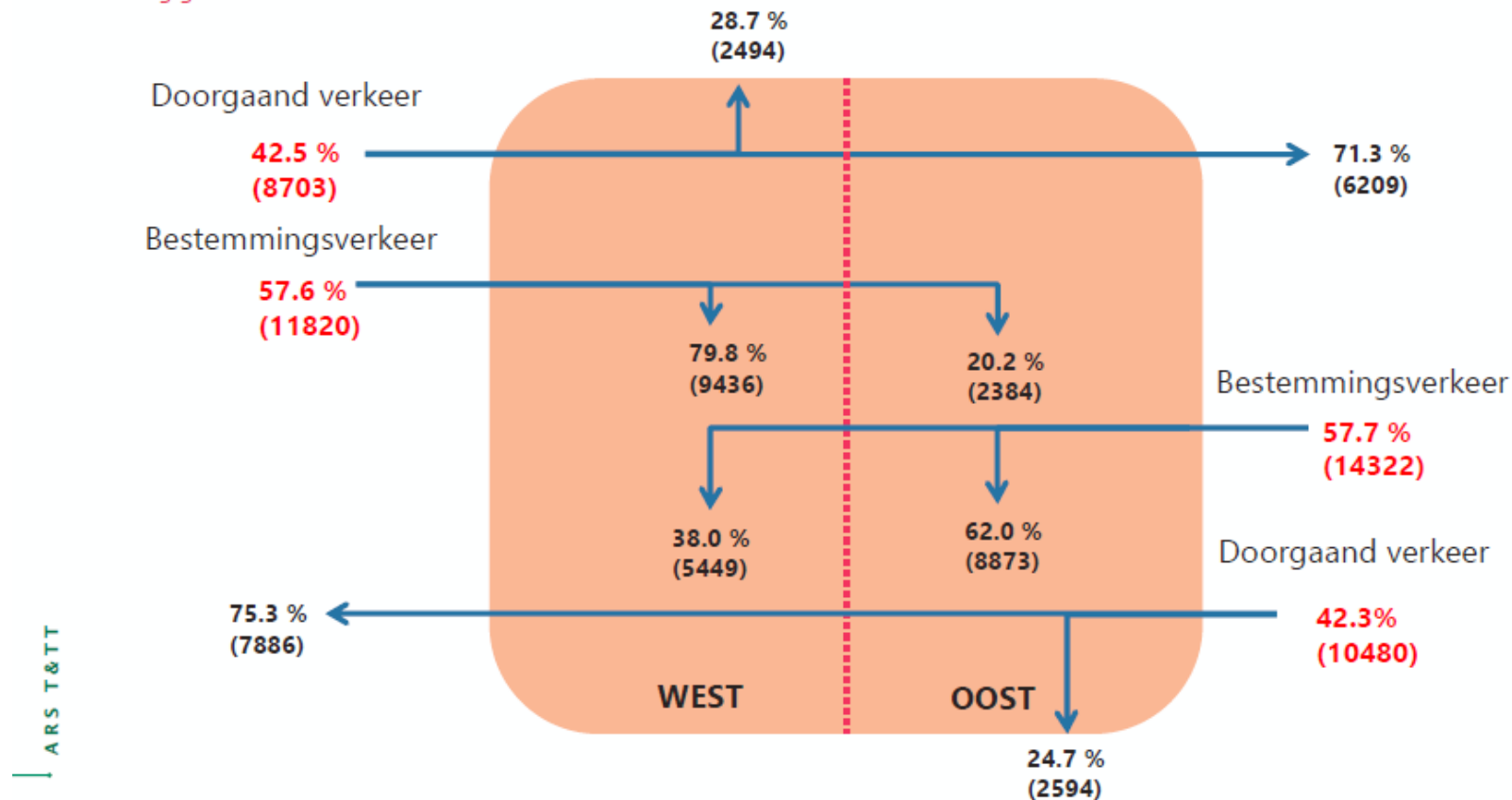
Analyse reistijden doorgaand verkeer

- De gemiddelde reistijden wijken gedurende de spits niet veel af van de reistijden overdag in beide rijrichtingen.
- Voor doorgaand verkeer is gekozen voor 30 minuten om eventuele uitschieters van reistijden toch mee te nemen



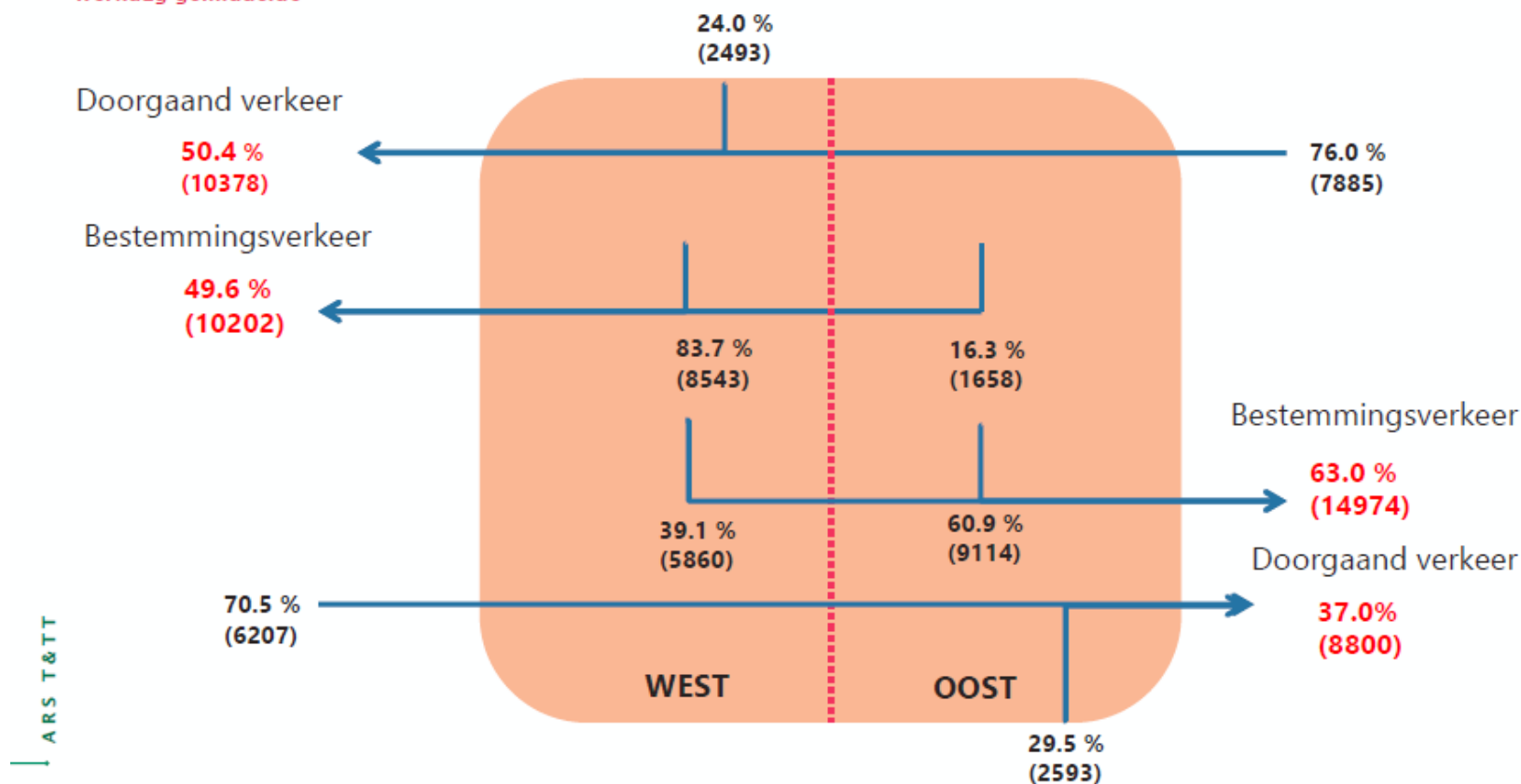
Schematisch overzicht inkomende verkeersstromen centrum Noord

Werkdag gemiddelde

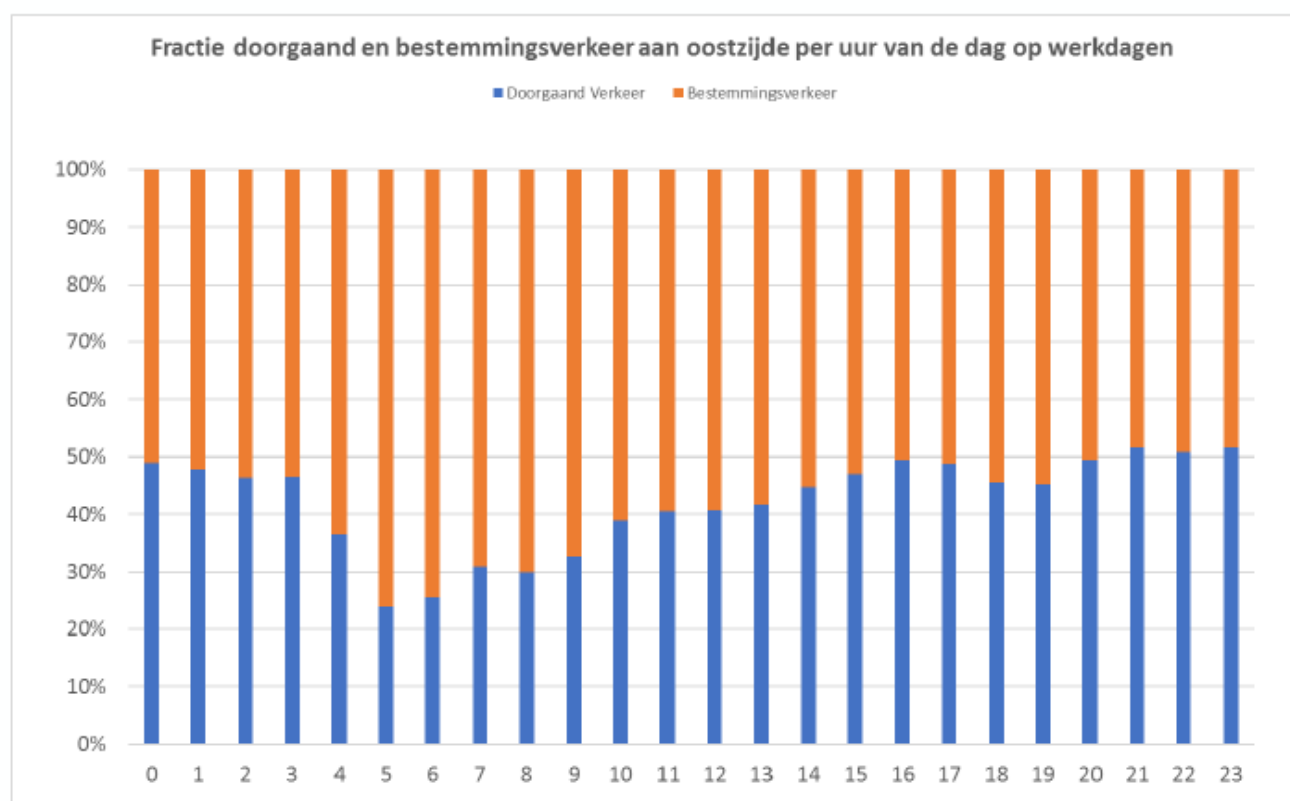


Schematisch overzicht uitgaande verkeersstromen centrum Noord

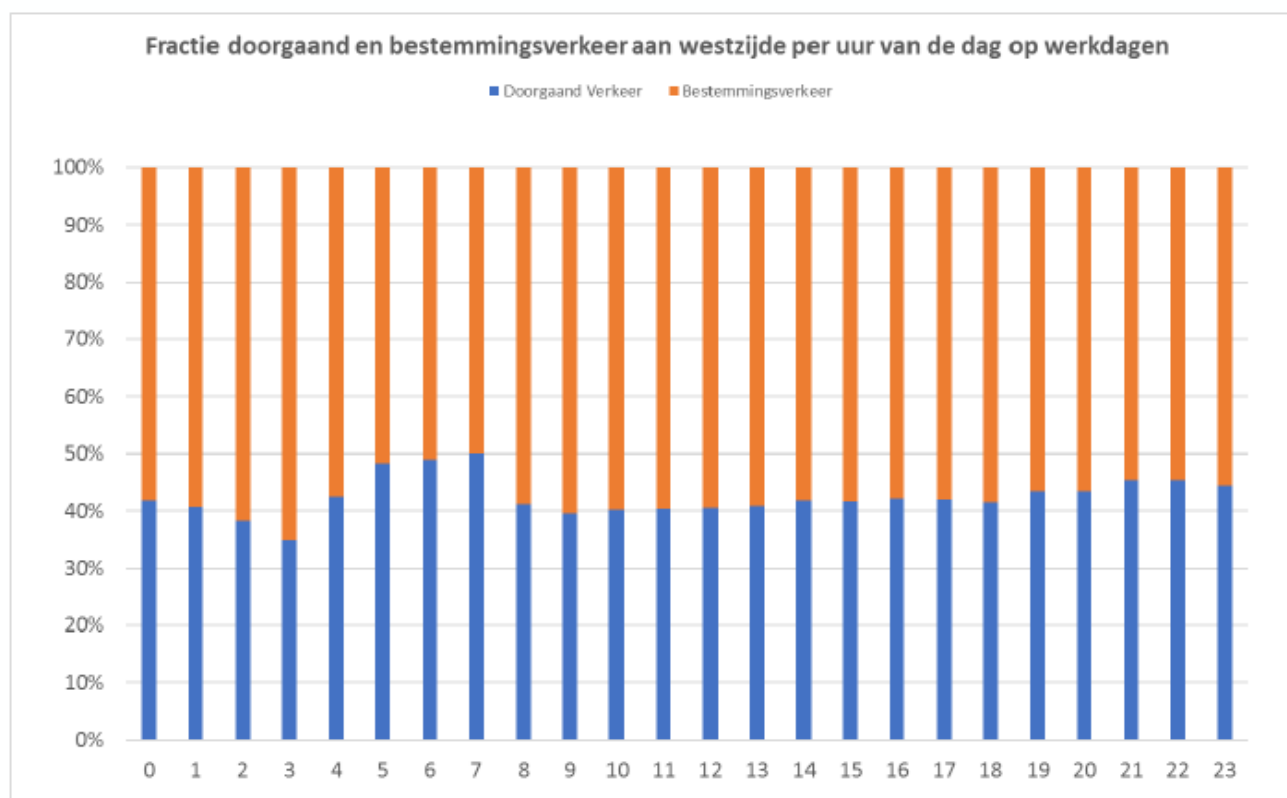
Werkdag gemiddelde



Verdeling inkomend verkeer in het oosten

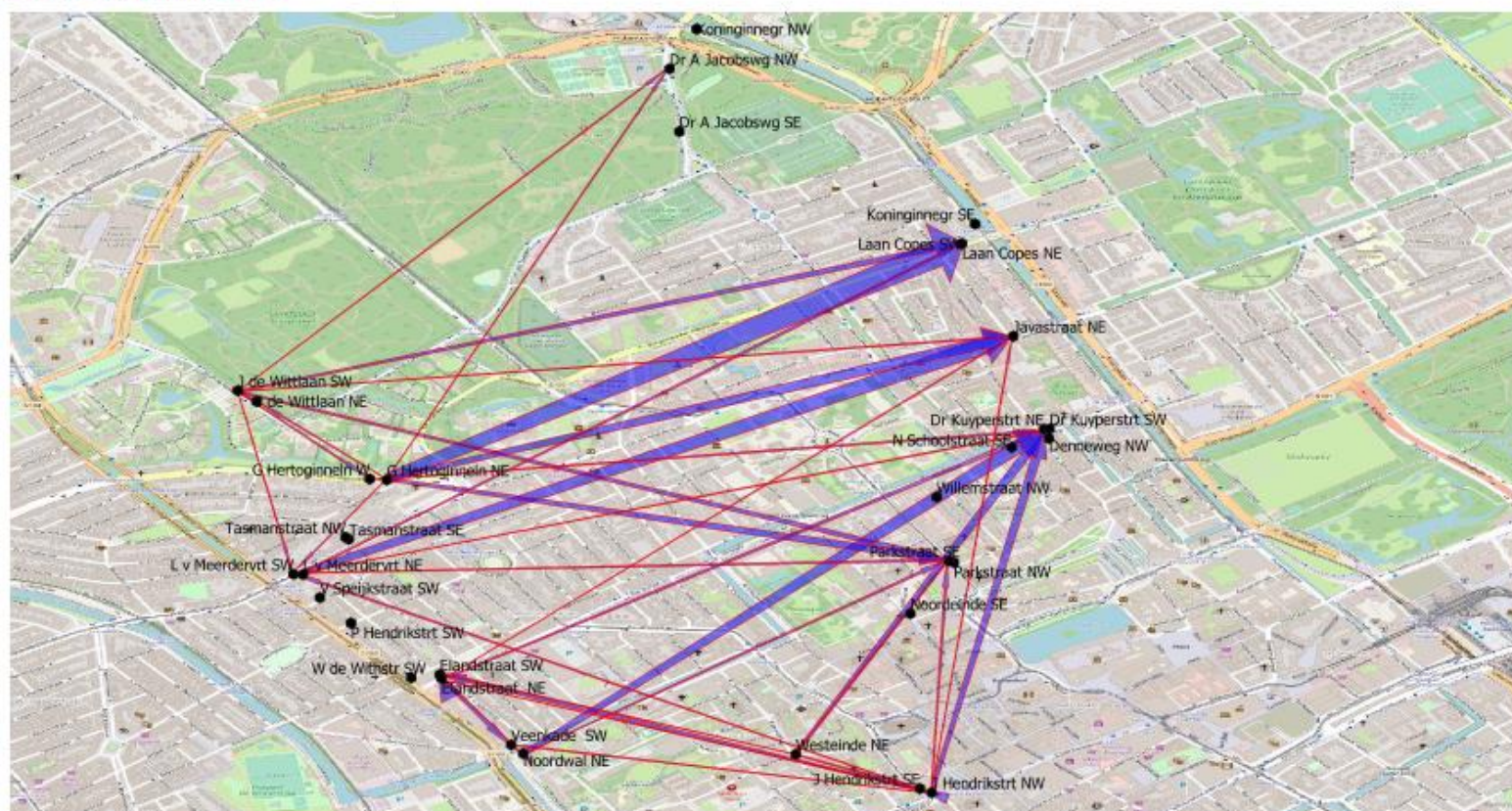


Verdeling inkomend verkeer in het westen



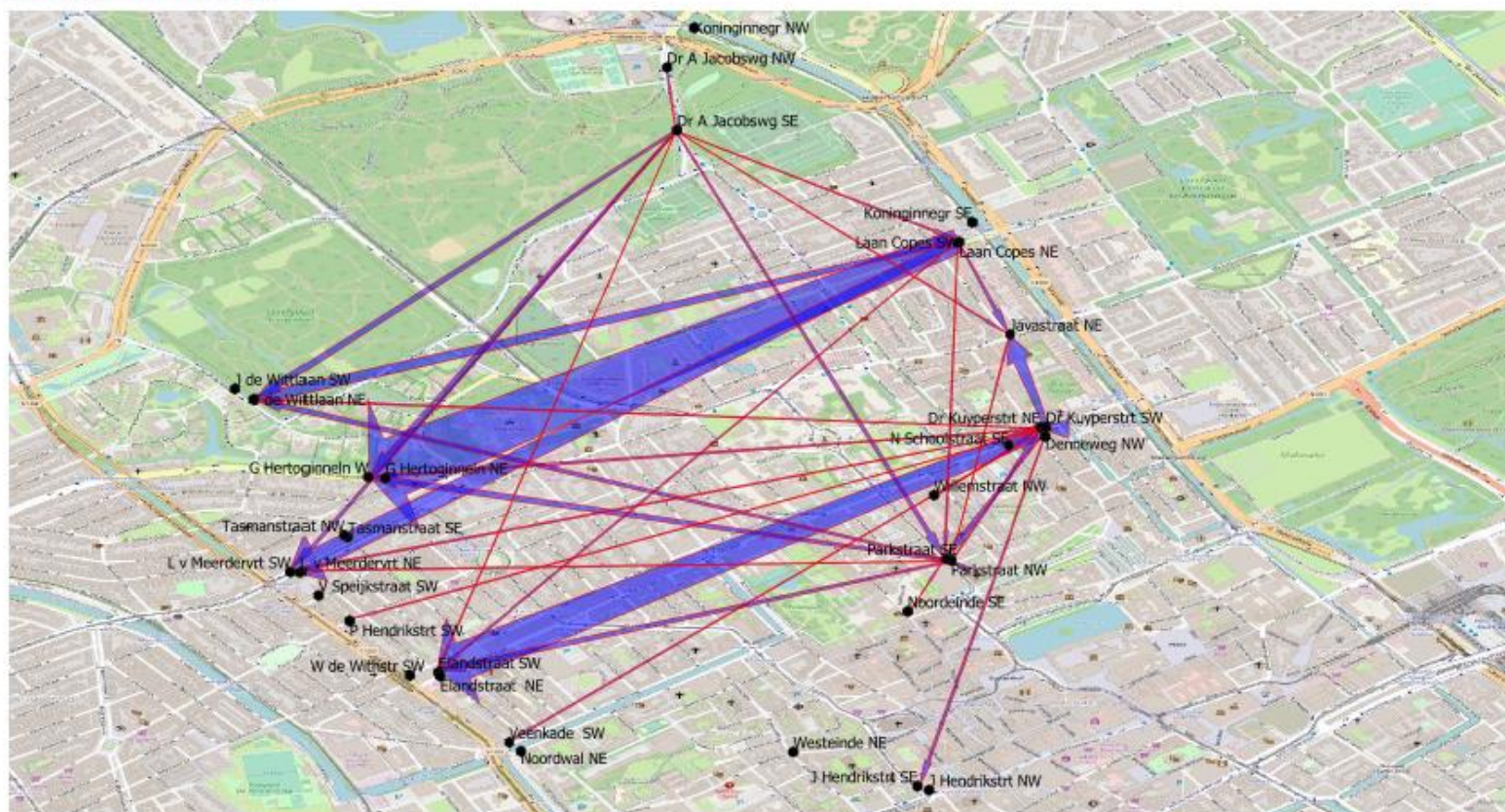
Routes doorgaand verkeer

West naar Oost werkdagen



Routes doorgaand verkeer

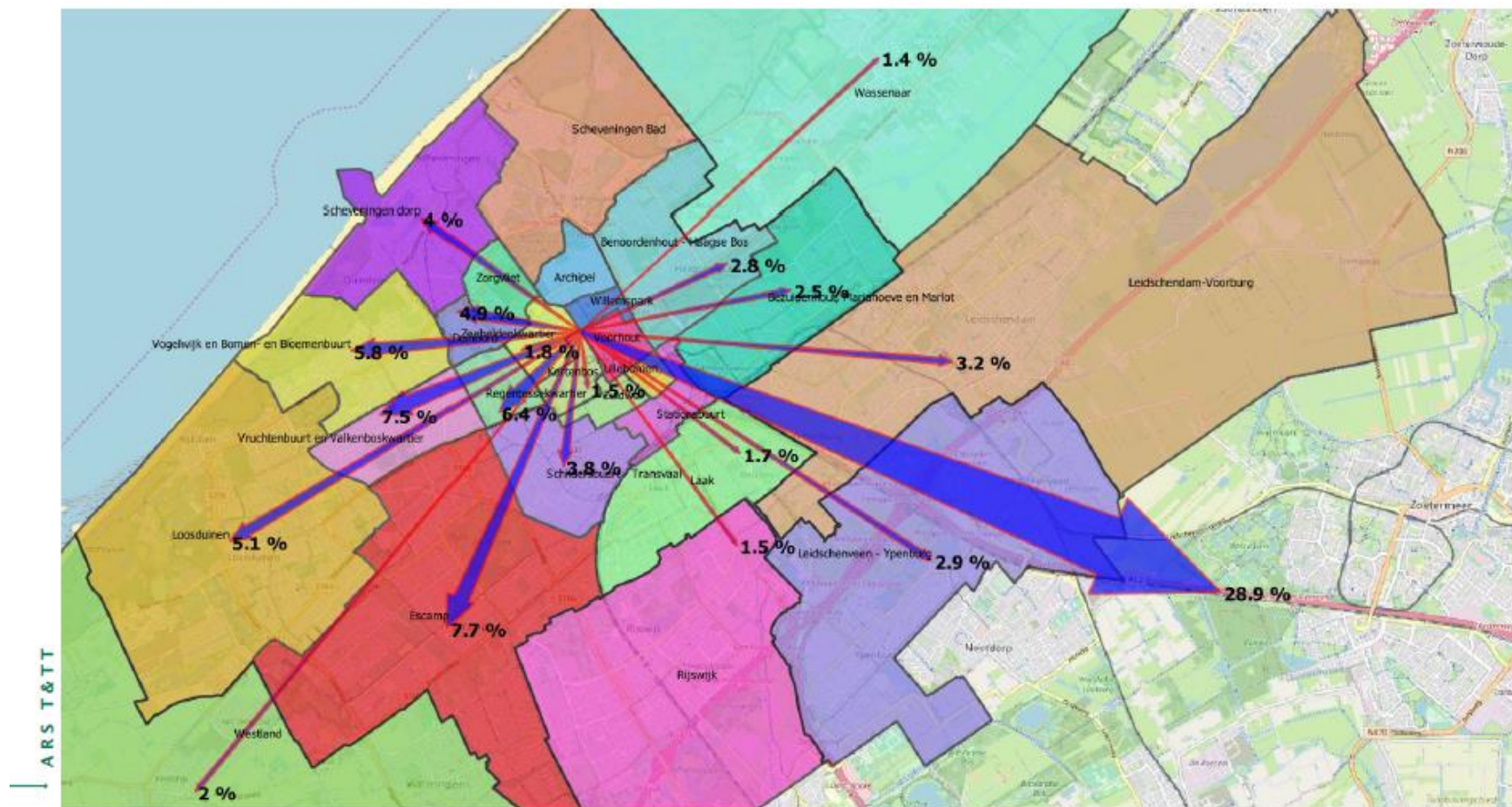
Oost naar West werkdagen



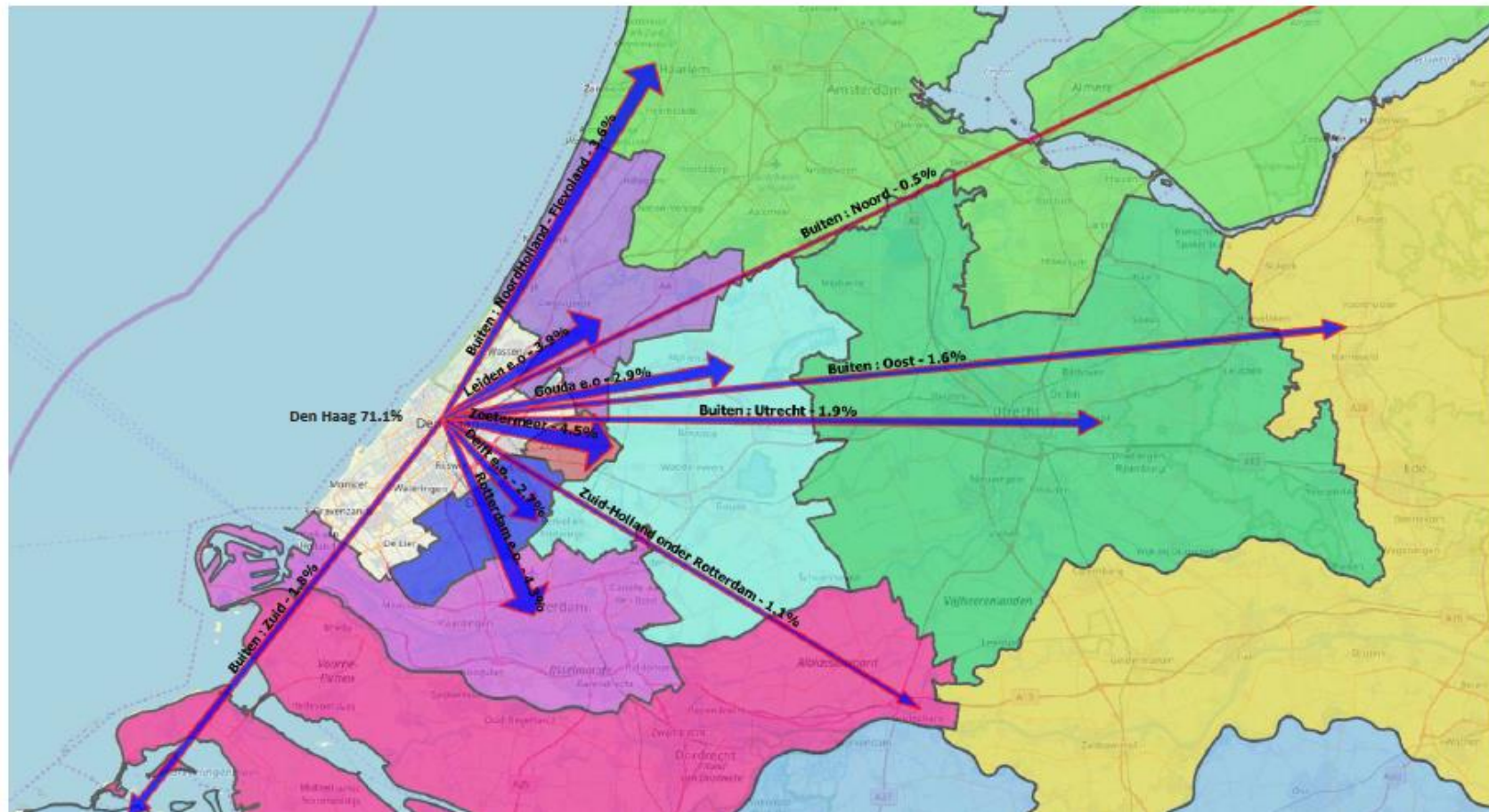
Voorverwerking postcode analyse

	Aantal unieke kentekens
Nederlandse kentekens (RDW)	100 %
Gefilterde leaseauto's	14.10 %
	Aantal unieke kentekens
Nederlandse kentekens (RDW) inclusief AA & CD	100 %
AA kentekens	0.01 %
CD kentekens	0.08 %

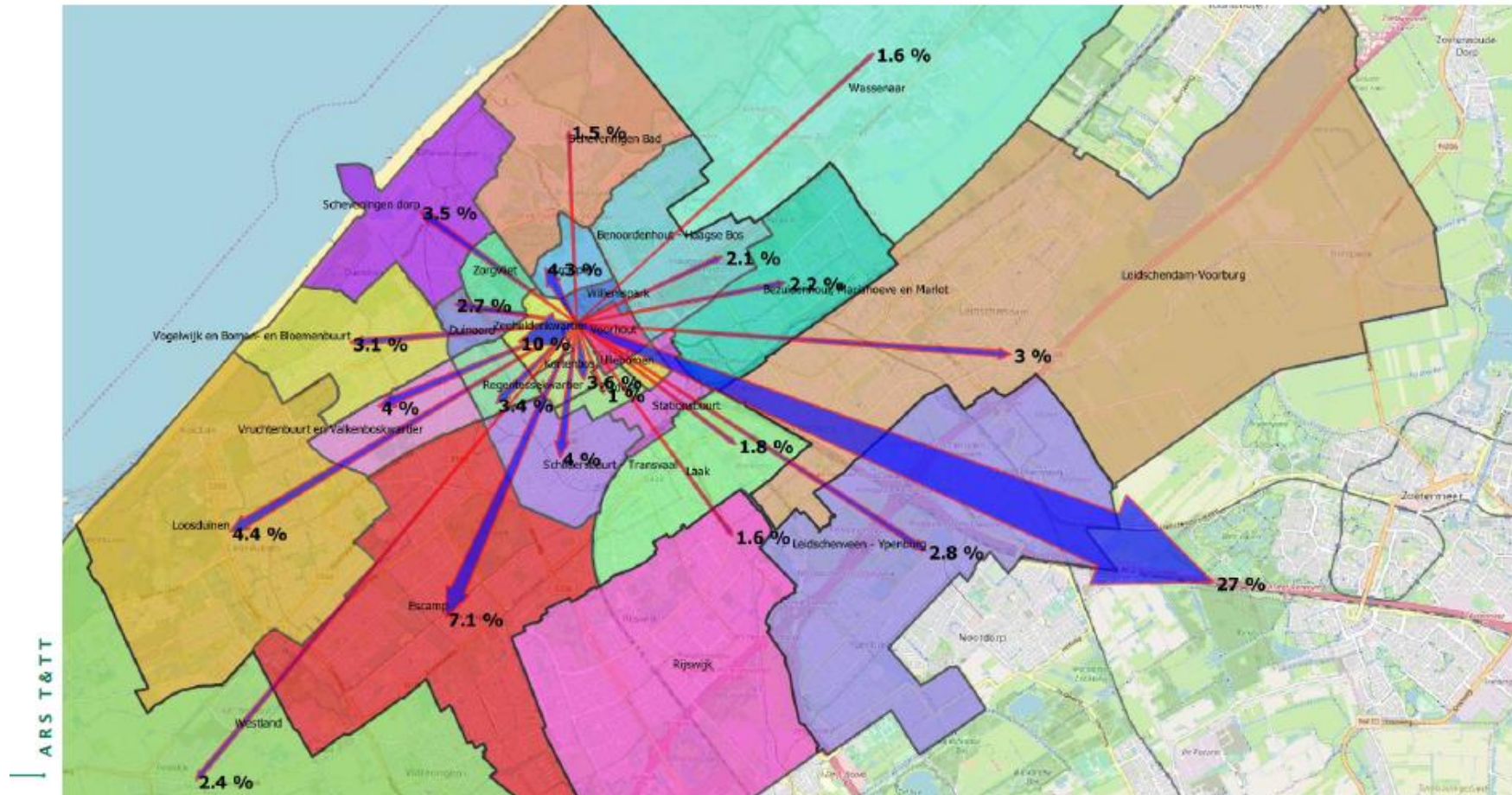
Postcode analyse doorgaand verkeer



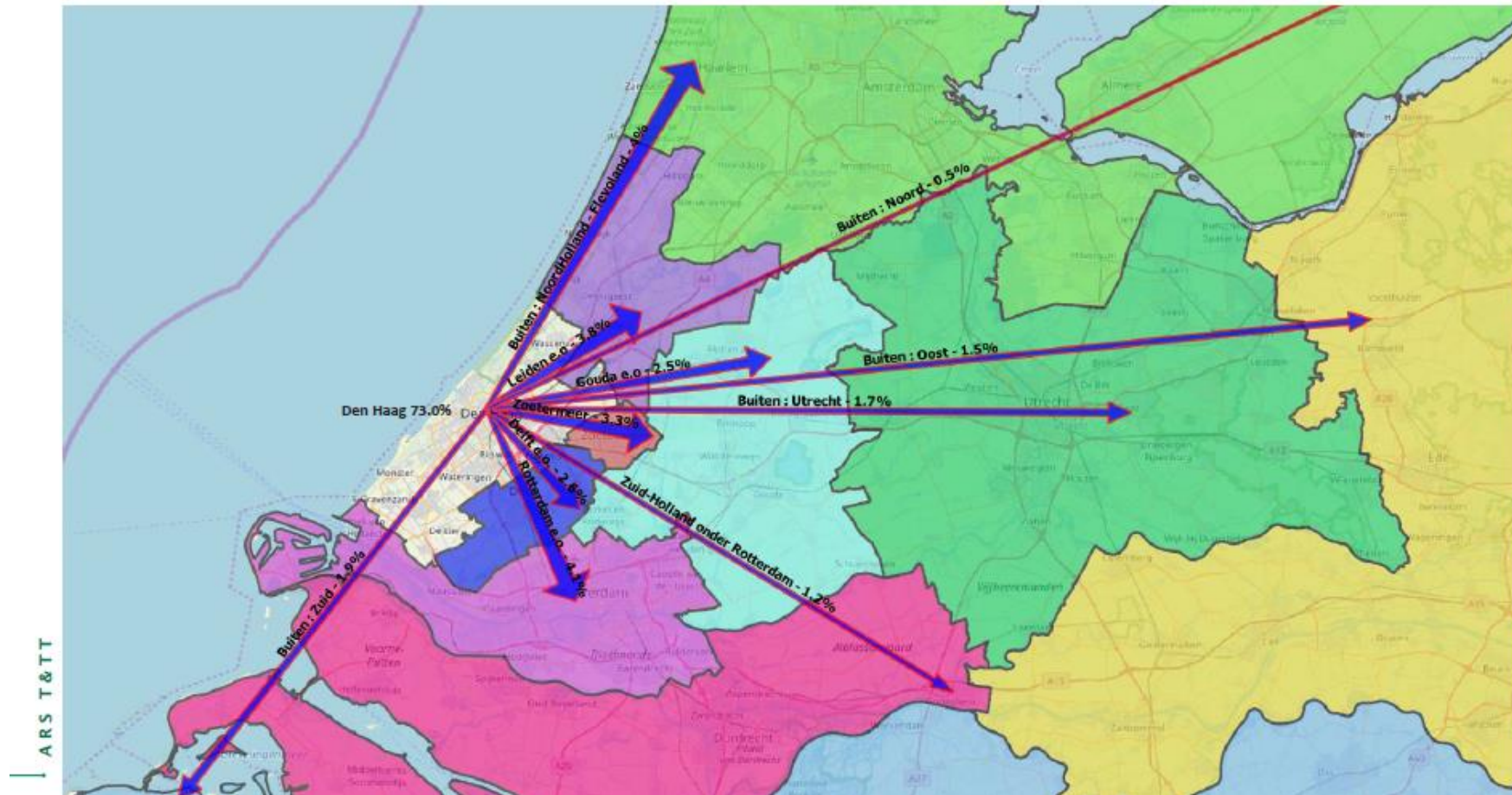
Postcode analyse doorgaand verkeer



Postcode analyse bestemmingsverkeer



Postcode analyse bestemmingsverkeer





Dank U!

ARS T&TT

Bijlage 15: Reserveprojectenlijst

In paragraaf 2.5 (Kosten maatregelenpakket op basis van kentallen) van het adviesrapport staan de maatregelen en de aanbeveling waar financiële dekking voor is gezocht. Omdat het een raming op basis van kentallen betreft, is het waarschijnlijk dat de werkelijke kosten anders zullen zijn. Alleen in het geval van een financiële meevaller, zal bepaald worden of één of enkele van onderstaande maatregelen en aanbevelingen tot (een) project/projecten gemaakt kan/kunnen worden. Dit gebeurt dan in overleg tussen gemeente en belangenorganisaties.

Voor de Burg. Patijnlaan is met maatregel 5b gekozen voor een gelijke inrichting als voor andere wegen met snelheidsdempende maatregelen. Als dekking over zou blijven na het pakket van paragraaf 2.5, is er de wens tot een herinrichting van de Burg. Patijnlaan. De maatregelen 6e t/m 6h in deze reserveprojectenlijsten zijn tijdens het iteratieve proces geschrapt vanwege kosten. De aanbevelingen in deze lijst zijn niet in paragraaf 2.5 opgenomen, omdat ze buiten de kaders vallen.

Maatregel/ aanbeveling	Omschrijving	Toelichting
Maatregel 5b (plusvariant)	Herinrichting Burgemeester Patijnlaan	Herinrichting à la de Ruys de Beerenbrouckstraat in Delft met fietspaden in plaats van fietsstroken
Maatregel 6e	Snelheidsdempende maatregelen Dr. Aletta Jacobsweg	Hogevelddrempels en visueel versmallen
Maatregel 6f	Snelheidsdempende maatregelen Kerkhoflaan-Ary van der Spuyweg	Hogevelddrempels
Maatregel 6g	Snelheidsdempende maatregelen Burg. Van Karnebeeklaan	Hogevelddrempels en visueel versmallen
Maatregel 6h	Snelheidsdempende maatregelen Alexanderveld/Alexanderplein	Hogevelddrempels
Aanbeveling 11	(Elektrische) pendel Malieveldgarage	
Aanbeveling 12	Goederenhub	
Aanbeveling 13	Buslijn NW-ZO door Centrum-Noord	
Aanbeveling a	Vermindering autogebruik en -bezit	