

Implementatieplan Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord



Inhoudsopgave

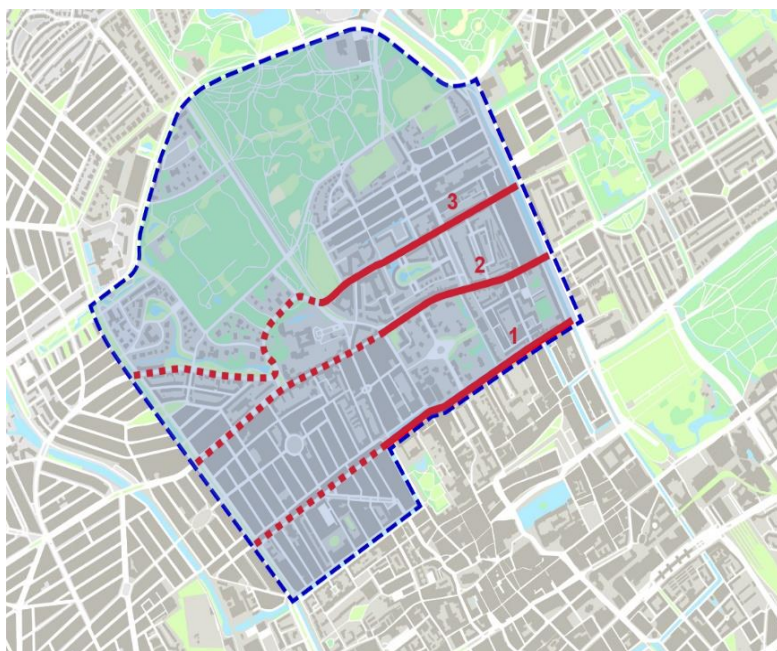
1	Inleiding	4
1.1	Probleemschets en voorgaande proces	4
1.2	Visie Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord en bovenliggende visies	5
1.2.1	Visie en doelen Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord	5
1.2.2	Visie Straten, wegen, lanen en Haagse Nota Mobiliteit	6
1.2.3	Visie Mobiliteitstransitie	6
1.3	Voordelen van maatregelenpakket	8
1.4	Flexibiliteit	8
1.5	Bereikbaarheidsregie	8
2.	Fasering, monitoring en voortgangsrapportages	9
2.1	Gefaseerde uitvoering van projecten	9
2.1.1	Voortgangsrapportages	10
2.1.2	Faseringsprincipe	10
2.2	Fase 1	11
2.2.1	Negen projecten (+ twee uitgevoerde projecten)	12
2.2.2	Monitoringscriteria	13
3.	Beheersaspecten	15
3.1	Communicatie	15
3.2	Organisatie Implementatieplan en Voortgangsrapportages	15
3.3	Planning van voorbereidings- en uitvoeringsperiodes	17
3.4	Financiën	18
3.5	Risico's	19
	Bijlagen	21
	Bijlage 1: Verwachte reistijden volgens Google maps	22
	Bijlage 2: Doorstroming gemotoriseerd verkeer	25
	Bijlage 3: Monitoringslocaties gemotoriseerd verkeer	27
	Bijlage 4: Organisatie Implementatieplan en Voortgangsrapportages	28
	Bijlage 5: Nummering projecten (en raakvlakprojecten)	29
	Bijlage 6: Projectomschrijvingen	30

1 Inleiding

1.1 Probleemschets en voorgaande proces

Al jaren wordt gediscussieerd over de luchtkwaliteit (NO₂) en het fijnstof (PM_{2,5} en PM₁₀) in de vaak smalle straten met hoge bebouwing van de wijken van Centrum-Noord. Op de routes door het gebied staat het autoverkeer vaak stil, zeker in de spitsperiodes. Door Centrum-Noord gaan drie assen:

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



Figuur 1: Plangebied

Om de leefbaarheid en bereikbaar te vergroten hebben 24 belangenorganisaties en semi-overheden¹ in coproductie met de gemeente een rapport opgesteld met maatregelen en aanbevelingen. Het rapport is aangeboden aan de wethouder Mobiliteit op 9 september 2020.

Op 15 april 2021 heeft de gemeenteraad op basis van dat rapport kortweg geformuleerd vijf besluiten genomen (zie [RIS307564](#)):

1. alle maatregelen, proeven en studies uit het rapport worden overgenomen;
2. bijna alle aanbevelingen uit het rapport worden overgenomen;
3. de overgenomen maatregelen en aanbevelingen worden in een implementatieplan Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord gezet ten behoeve van besluitvorming door de raad;
4. in dat implementatieplan worden de uitgaven over begrotingsjaren nader uitgewerkt;
5. vooruitlopend op het implementatieplan wordt alvast gestart met het project 'Aanpassing verkeerslichten Raamweg-Koningskade'.

Voorliggend implementatieplan gaat hierop in, maar vooral op de fasering van de projecten (zowel fysieke maatregelen, proeven (pilots) als onderzoeken/studies) en op de monitoring. Het implementatieplan is na het coproductieproces de volgende stap richting Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord.

¹ Zoals MRDH, Politie en HTM

1.2 Visie Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord en bovenliggende visies

De doelstellingen uit het rapport van belangenorganisaties passen binnen die van het bovenliggende visies van het programma Stedelijke en regionale hoofdstructuren (voorheen Straten, wegen, lanen) en in mindere mate binnen de Mobiliteitstransitie. Deze paragraaf behandelt de visies uit deze drie documenten.

1.2.1 Visie en doelen Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord

De achterliggende gedachte om bewoners-, ondernemers- en algemene belangenorganisaties zelf om een samenhangend maatregelenpakket te vragen (met hulp van de gemeente) is, dat zo'n pakket de grootste kans heeft op succes.

De inhoudelijke visie voor het gebied gaat ervan uit dat na realisatie van het korte termijn maatregelenpakket de woon-, winkel- en horecagebieden van Centrum-Noord nog altijd bereikbaar zijn per auto en dat er ook meer wordt gefietst en gelopen. Door de maatregelen rijden er dan minder auto's die er niet hoeven te zijn en het is leefbaarder geworden. Diverse straten hebben bomen en ander groen gekregen. Winkel-/horecastraten zijn beter gekoppeld, waardoor het logischer is geworden om naar de aansluitende winkel-/ horecastraat door te lopen. In de jaren voordat alle maatregelen zijn gerealiseerd, is het eindbeeld steeds duidelijker aan het ontstaan. Wel kunnen er in de tussenjaren nog wat neveneffecten zijn, omdat nog niet het hele 'web van maatregelen' is uitgelegd.

De doelstellingen van het project Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord zijn verwoord in paragraaf 1.4 van het rapport van belangenorganisaties en gaat over verbetering van de luchtkwaliteit door vermindering van het doorgaand autoverkeer, verbetering ruimtelijke kwaliteit en verkeersveiligheid met instandhouding van de bereikbaarheid van Centrum-Noord. Hierin is echter niet concreet aangegeven wat er uiteindelijk bereikt moet zijn na realisatie van het maatregelenpakket: moet gestuurd worden op het percentage waarmee het doorgaand autoverkeer verminderd moet zijn? Moet ook gestuurd worden op de aanvullende doelen? Of is het maatregelenpakket (al dan niet met vervangende maatregelen) zelf leidend om te realiseren en is het goed als de verwachte effecten uiteindelijk sterker of minder sterk blijken dan verwacht?

Om te kunnen monitoren, zijn concrete doelen nodig. De concrete doelen worden nu als volgt geformuleerd:

- 15% minder doorgaand autoverkeer per etmaal (= 7% minder totaal autoverkeer/etmaal) met maatregelenpakket dan zonder maatregelenpakket². Dit betekent: 38,6% in plaats van 42,5% doorgaand verkeer).
- 25% minder doorgaand autoverkeer in de ochtendspits² (= 13% minder autoverkeer per ochtendspits).
- Minder stilstaand autoverkeer op basis van data van verkeersregelinstantaties en TomTom Mydrive (zoals in bijlage 2); beide als indicator voor verbetering van de luchtkwaliteit³.
- Verbetering van de luchtkwaliteit door vermindering autoverkeer: bij significantte wijziging van intensiteiten vindt doorrekening plaats met luchtkwaliteitsmodellen.
- Meer ruimte voor voetgangers (inclusief betere oversteekrelaties), uitgedrukt in extra m² voetpad en extra en/of verbeterde voetgangersoversteekplaatsen.
- Toename aantal voetgangers op vooraf bepaalde tellocaties.
- Meer ruimte voor fietsers (inclusief betere oversteekrelaties), uitgedrukt in extra m² fietspad en fietsstrook en extra en/of verbeterde fietsoversteekplaatsen.
- Toename intensiteit fietsers op vooraf bepaalde tellocaties.
- Geen afname van OV-aanbod en -kwaliteit door maatregelenpakket, en bij voorkeur verbetering OV.

² Tijdens de monitoring worden die percentages niet berekend, zoals gedaan is tijdens het afgeronde proces. De daarvoor benodigde kentekenonderzoeken zouden anders de vervolgstappen te veel vertragen en is het niet kostenefficiënt. Alleen na de laatste fase gaan met camera's de kentekens van voertuigen worden geregistreerd en geanalyseerd.

³ Tijdens de coproductiefase bleken de effecten van het maatregelenpakket op de luchtkwaliteit in Centrum-Noord amper te berekenen, maar een beter beeld te geven dan meten op enkele locaties. Meetgegevens zijn volgens deskundigen te afhankelijk van omgevingsfactoren en daarom niet betrouwbaar.

- Betere koppeling van winkel-/horecagebieden Denneweg-Frederikstraat, Prinsestraat-Piet Heinstraat en verbetering looproute van paleis naar paleis (Noordeinde-Zeestraat-Carnegieplein), uitgedrukt in fysieke verbeteringen, omzetverbetering en doorstroming van winkel-/horecapanden.
- Verbetering van de leefomgeving en ruimtelijke kwaliteit door meer groen en vriendelijker ingerichte straten, uitgedrukt in aantallen bomen, extra m² ander groen (niet zijnde bomen), extra straatlengte met 30 km/uur, extra straatlengte klinkers en afgenomen straatlengte asfalt.
- Instandhouding van de autobereikbaarheid. Hiervan is sprake als het aantal woningen, aantal winkels, aantal culturele functies en aantal horeca-instellingen die niet per auto bereikbaar zijn, gelijk is gebleven.
- Minimalisatie van neveneffecten, zoals omrijdverkeer.

Bij bovenstaande punten zal niet worden beoordeeld op de tussen haakjes geplaatste toelichting.

1.2.2 Visie Straten, wegen, lanen en Haagse Nota Mobiliteit

De Kadernota Straten, Wegen en Lanen met het Uitvoeringsprogramma 2020-2024 (RIS 307216) is een uitwerking van het wegenbeleid van de Haagse Nota Mobiliteit (HNM). Centraal in het HNM-beleid staat de hoofdstructuur van de wegen in Den Haag. Belangrijke doelen in dat beleid zijn: een duidelijke hiërarchie in het wegennet waarbij op hoofdwegen de doorstroming van het autoverkeer voorop staat terwijl op de minder drukke wegen de leefbaarheid en de positie van voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer prioriteit heeft. Dit sluit aan bij de pijler 'Ruimte efficiënt' van de hoofdlijnenbrief Mobiliteitstransitie. Verkeersveiligheid is ook een heel belangrijke pijler van de Mobiliteitstransitie en zeer zeker ook uitgangspunt bij de herinrichting van de wegen. De Kadernota Straten, Wegen en Lanen beschrijft voor elke wegcategorie het gewenste wegbeeld.

De ontwikkelopgave van de kadernota Straten, Wegen en Lanen heeft vier speerpunten:

1. Verbeteren van de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid voor de ontsluiting van economische toplocaties
2. Verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de wijk
3. Verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in samenhang met gebiedsontwikkeling
4. Verbeteren van de groene kwaliteit langs straten en in wijken

Het uitvoeringsprogramma bestaat uit projecten die een bijdrage leveren aan tenminste één van de vier speerpunten. Eén van die projecten is Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord.

Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord draagt bij aan de speerpunten 2 en 4 uit de kadernota SWL. Niet aan speerpunt 1 en 3, omdat Centrum-Noord geen economische toplocatie is en er in het gebied is geen sprake van gebiedsontwikkeling. Wel draagt het maatregelenpakket bij aan verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad per OV, fiets en te voet. De autobereikbaarheid van de binnenstad via Mauritskade en Scheveningseveer verandert niet door het maatregelenpakket, uitgezonderd het Hofkwartier.

1.2.3 Visie Mobiliteitstransitie

In het rapport hebben belangenorganisaties benadrukt dat de verkeersafname door het maatregelenpakket niet ingehaald moet worden door de autonome groei van het autoverkeer, o.a. als gevolg van het stijgend aantal inwoners en arbeidsplaatsen. Het is essentieel dat parallel aan de realisatie van het maatregelenpakket wordt ingezet op het realiseren van een duurzaam mobiliteitssysteem. De gemeente Den Haag en partners zetten in op de Mobiliteitstransitie (RIS302361).

Het maatregelenpakket Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord is opgesteld voordat het beleid van de mobiliteitstransitie is vastgesteld. Het doel was daarbij niet om een mobiliteitstransitie te bereiken. Het had meer kunnen bijdragen, maar het sluit wel degelijk aan bij de doelstellingen. Concrete projecten voor de mobiliteitstransitie kunnen de effecten van het maatregelenpakket versterken.

Mobiliteits-transitie	Toelichting Mobiliteitstransitie	Bijdrage maatr.pakket Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord aan Mobiliteitstransitie
 Veilig	1. In 2040 is de mobiliteit veilig <i>Het verkeer is in 2040 voor iedereen veilig. De doelstelling is nul verkeersdoden per jaar.</i> Kansen voor veilige mobiliteit: • Scherpe keuzes bij weginrichting • Benut technologische innovaties voor handhaving Gedragsbeïnvloeding	Minder doorgaand autoverkeer en realisatie van fietspaden en -stroken draagt bij aan verbetering van de verkeersveiligheid in Centrum-Noord.
 Efficiënt	2. In 2040 is de mobiliteit efficiënt <i>Mobiliteit neemt minder ruimte in beslag, de capaciteit van het wegen- en railnet wordt beter benut, de doorstroming verbetert, het openbaar vervoer wordt sneller.</i> Kansen voor een efficiënt mobiliteitssysteem: • Investeren in hoofd- en wijkontsluitingswegen • Efficiëntieslag door gedragsbeïnvloeding • Netwerken verbinden via 'mobiliteitshubs' • Slimmer omgaan met ruimte door te delen • Snel en hoogwaardig openbaar vervoer in de stad • Ruim baan voor de fiets • Efficiëntie door verdichting • Anders omgaan met parkeren	Voor de Raamweg-Koningskade wordt de doorstroming verbeterd. Efficiënte vervoerwijzen (lopen en fietsen) krijgen door de maatregelen uit het pakket voor Centrum-Noord meer ruimte. Voor een deel van de Mauritskade wordt een proef gehouden met eenrichtingsverkeer ten gunste van een fietspad. Ook wordt zo veel mogelijk werk-met-werk gemaakt.
 Schoon	3. In 2040 is de mobiliteit schoon en duurzaam <i>We zetten deze periode betekenisvolle stappen naar het doel van een klimaatneutrale stad in 2030 en voor luchtkwaliteit willen we minimaal voldoen aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO)</i> Kansen voor een schone mobiliteit • Minder en schoner weggebruik	Doel van het maatregelenpakket Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord is minder doorgaand autoverkeer. De luchtkwaliteit binnen Centrum-Noord en op de hoofdwegen 'buitenom' moet per saldo voor bewoners een verbetering opleveren.
 Op maat	4. In 2040 is de mobiliteit 'op maat' • <i>De afstand tot een halte wordt 0 meter – iedereen beschikt over geschikt vervoer van voordeur tot bestemming</i> • <i>Het mobiliteitssysteem voorziet in de behoefte van alle bewoners, bezoekers, organisaties en bedrijven</i> • <i>Het mobiliteitsbeleid houdt rekening met de verschillen tussen wijken en buurten, en met de sociale en ruimtelijke ontwikkelingen die daar spelen</i> • <i>Het mobiliteitssysteem is geen belemmering voor deelname aan de samenleving</i> Kansen voor mobiliteit op maat • Een 'drempelloos' aanbod van mobiliteitsdiensten • Verschillende buurten vragen om verschillende aanpakken	Voor de drie assen door Centrum-Noord en voor diverse dwarsrelaties zijn verschillende maatregelen bedacht, rekening houdend met lokale verschillen. Ook worden diverse proeven gehouden en gemonitord, zoals door belangenorganisaties is overeengekomen, zodat bijstelling mogelijk is.
 Verbonden	6. In 2040 is de mobiliteit verbonden • <i>Den Haag is onlosmakelijk onderdeel en een van de dragers van het stedelijke netwerk van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag</i> • <i>Den Haag is goed verbonden met andere metropoolregio's in binnen- en buitenland</i>	Met het maatregelenpakket wordt gestreefd naar realisatie van twee ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. Qua autonetwerk wordt ingezet op verbetering van doorstroming op de hoofdwegen rondom Centrum-Noord, waardoor de verbinding met het regionale en rijkwegennet verbetert.

De vijfde doelstelling uit de Mobiliteitstransitie om in 2040 de mobiliteit betaalbaar te hebben, is niet op wijkniveau opgepakt.

1.3 Voordelen van maatregelenpakket

Het maatregelenpakket moet bijdragen aan de doelen zoals genoemd in subparagraaf 1.2.1 en dus leiden tot met name de volgende voordelen:

- Verbetering van leefbaarheid en verkeersveiligheid en rustiger verkeersbeeld door minder doorgaand autoverkeer door Centrum-Noord.
- Verbetering van de luchtkwaliteit door minder stilstaand autoverkeer.
- Minder autoverkeer in Centrum-Noord, omdat het aantrekkelijker is geworden om te voet of per fiets te gaan, o.a. door diverse maatregelen voor meer ruimte voor voetgangers en fietsers (inclusief oversteekrelaties).
- Betere koppeling van winkelgebieden Denneweg-Frederikstraat, Prinsestraat-Piet Heinstraat en verbetering looproute van paleis naar paleis (Noordeinde-Zeestraat-Carnegieplein).
- Verbetering van de leefomgeving en ruimtelijke kwaliteit door meer groen en vriendelijker ingerichte straten.
- Instandhouding van de bereikbaarheid.

1.4 Flexibiliteit

In het rapport van de belangenorganisaties is ingegaan op corona/COVID-19. De verkeersprognoses zijn bepaald met het best beschikbare verkeersmodel, dat echter nog niet is geactualiseerd voor het veranderde verkeersbeeld. Dat kan ook nog niet; het nieuwe verkeersbeeld zal pas ontstaan enige tijd nadat de coronamaatregelen (o.a. over zo veel mogelijk thuiswerken) niet langer gelden. Wel zijn er al nieuwere verkeersprognoses gemaakt voor het maatregelenpakket Centrum-Noord, die rekening houden met nieuwe ontwikkelingen elders.

Het maatregelenpakket biedt veel flexibiliteit, omdat het veel proeven bevat. Dat betekent dat maatregelen omkeerbaar zijn als daar na monitoring toe besloten wordt. Wellicht wordt er dan zelfs geconcludeerd dat op andere locaties maatregelen nodig zijn.

1.5 Bereikbaarheidsregie

Elk jaar stelt het college het Uitvoeringsprogramma regie op bereikbaarheid vast, waarbij tijdsvensters zijn gegeven aan projecten die de komende 2 jaar in uitvoering gaan op het netwerk Bereikbaarheidsregie. Het betreft projecten die de procedure voor een vergunning om te mogen werken aan de weg hebben doorlopen dan wel die activiteiten die al op een vroegtijdig moment zover zijn in de voorbereiding, met een fasering en uitvoeringsvenster, maar nog niet zover zijn om de vergunningsprocedure op te kunnen starten. Het Uitvoeringsprogramma regie op bereikbaarheid wordt gemaakt in afstemming met onder andere Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, ProRail, Stedin, Dunea en interne opdrachtgevers. Met deze regisserende rol wil het College bijdragen aan een zo goed mogelijke bereikbaarheid en/of verkeersveiligheid tijdens de uitvoering van die activiteiten.

De projecten van het maatregelenpakket Centrum-Noord zijn onderdeel van het uitvoeringsprogramma Straten, Wegen en Lanen 2020-2024 en kenbaar gemaakt ten behoeve van het volgende uitvoeringsprogramma regie op bereikbaarheid. Zodra planning en scope van de projecten voldoende helder zijn, wordt via de Bereikbaarheid, Veiligheid en Communicatie-procedure een definitief tijdsvenster bepaald.

2. Fasering, monitoring en voortgangsrapportages

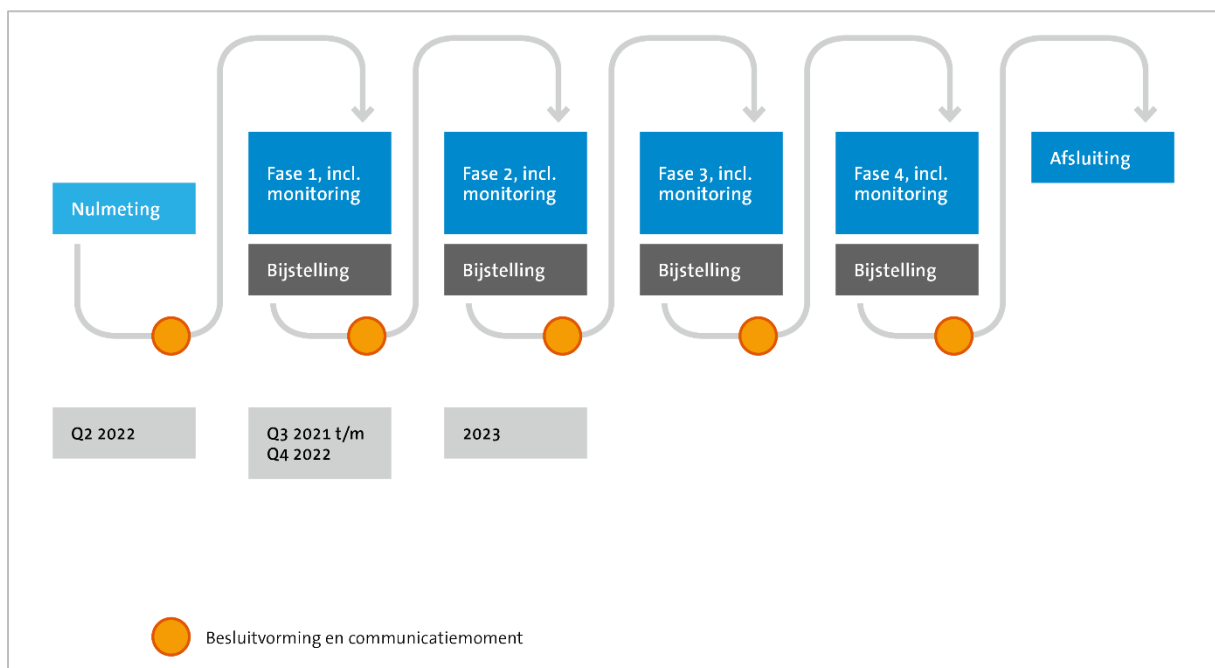
2.1 Gefaseerde uitvoering van projecten

Het rapport van belangenorganisaties bevat circa dertig maatregelen (voor nummering en benaming: zie bijlage 5). Alleen samen zorgen de maatregelen voor het gewenste effect. De maatregelen van het integrale maatregelenpakket kunnen echter onmogelijk allemaal tegelijk worden uitgevoerd, dus worden ze gefaseerd in zo logisch mogelijke fasen.

Voor de maatregelen van fase 1 gerealiseerd worden, is het nodig om de huidige situatie in kaart te brengen door middel van een nulmeting. In subparagraaf 2.2.2 wordt een voorzet voor monitoringscriteria gegeven. Voor zo min mogelijk verstoring in de uitkomsten is de nulmeting gepland als het onderhoud aan de Utrechtsebaan is afgerond (naar verwachting juni 2022) en ook niet tegelijk met de werkzaamheden in het kader van Lijn 16.

Tijdens en na iedere fase vindt ook monitoring plaats. Omdat maatregelen dus niet gelijk zullen functioneren, is het monitoren van effecten lastig; er moet gecompenseerd worden op basis van expert judgement⁴. De verwachting is dat het praktisch oplosbaar zal zijn om te voorkomen dat het wachten op monitoring en bijstelling zorgt voor vertraging tussen een proef en een definitieve aanpassing. In het geval uit monitoring blijkt dat een maatregel niet bijdraagt aan het gewenste effect, moeten projecten beargumenteerd kunnen worden bijgesteld (dan is een aangepaste maatregel of een vervangende maatregel⁵ nodig). Via voortgangsrapportages wordt daarna besloten over het vervolg. Daarna is het van belang om te communiceren naar de betreffende bewoners, ondernemers en verkeersdeelnemers, over de bijdrage aan de doelstellingen en over de bijstellingen.

Schematisch ziet het principe van fasering en monitoring er als volgt uit:



Figuur 2: Schematische weergave van uitvoering projecten incl. streefplanning

⁴ Bij expert judgement van monitoringsresultaten moeten de effecten van raakvlakprojecten ingeschat worden. Daarbij moeten de gemeten effecten ook gecorrigeerd worden voor de gevolgen van coronamaatregelen, mobiliteitstransitie, strengere milieuzone en/of breed ingezette 30 km/uur (m.u.v. OV en nood- en hulpdiensten).

⁵ Afzien van een maatregel op de aanvankelijke locatie mits er een alternatief is.

2.1.1 Voortgangsrapportages

In dit implementatieplan zijn alleen de projecten van fase 1 concreet benoemd. Aangezien de volgende fasen pas over een paar jaar en later plaatsvinden, is het waarschijnlijk dat er het nodige anders zal zijn dan op dit moment wordt ingeschat. In de voortgangsrapportage (VGR) van fase 1 worden onder andere de projecten voor fase 2 bepaald. De projecten van bijlage 5 die niet in fase 1 vallen, starten in fase 2, 3 of 4 (met uitzondering van de projecten die niet door de raad zijn overgenomen). Waarschijnlijk worden er in die VGR nog geen projecten ingedeeld bij de fasen 3 en 4. Fase 2 start in principe pas na de bijsturing op basis van monitoring fase 1. Mogelijk zijn nog niet alle projecten uit fase 1 gereed en lopen die daarom door in fase 2.

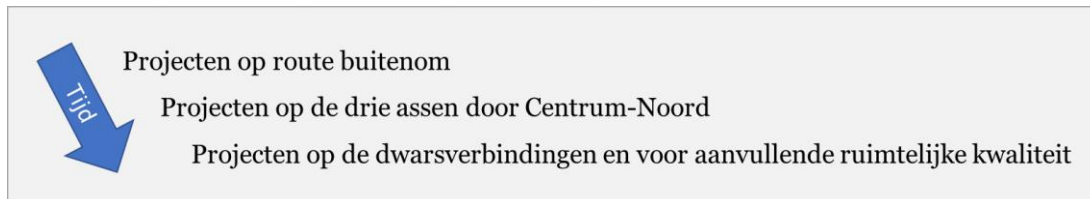
De VGR's na iedere fase zullen de volgende onderwerpen bevatten:

- uitkomsten van de monitoring
- informatie over de voortgang van de projecten uit het programma
- voorstellen ten aanzien van bijsturing
- informatie over de stand van zaken van de financiën
- informatie over het bereiken van de programmadoelen (meetbare doelen uit subparagraaf 1.2.1)
- voorstel voor projecten voor de volgende fase

Alle VGR's worden door de raad behandeld na advies van de werkgroep met externe belangenorganisaties (zie paragraaf 3.2 Organisatie). Besluitvorming over de projecten zelf zal een taak zijn van het college.

2.1.2 Faseringsprincipe

Tijdens de fase waarin het rapport door belangenorganisaties is opgesteld, is het volgende principe voor de fasering bedacht:



De projecten voor fase 2 worden pas na monitoring van fase 1 bepaald, maar in fase 2 worden in principe de proeven en projecten gestart voor de drie assen (kortweg Mauritskade, Laan van Meerdervoort en Burg. Patijnlaan).

Het faseringsprincipe is schematisch weergegeven in figuur 3. Vanzelfsprekend zal voor enkele projecten een andere fase beter blijken dan in dit principe.



Figuur 3: Faseringsprincipe⁶

In het principe voor de fasering wordt er vooralsnog van uitgegaan dat als laatste de projecten voor de dwarsverbindingen worden gestart en de projecten die bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit in het gebied (aanvullend op toegevoegde kwaliteit door maatregelen uit eerdere fases). Als er bij het begin van deze fase nog budget over lijkt te zijn uitgaande van de projectbudgetten voor fase 4-projecten, kan gestart worden met projecten zoals genoemd op de reservelijst (bijlage 15 van het rapport van belangenorganisaties).

2.2 Fase 1

In deze paragraaf wordt toegelicht welke projecten voor fase 1 worden voorgesteld.

Bij de fasering zijn projecten zodanig gecombineerd dat overlast niet geconcentreerd wordt op één of enkele routes. Bovendien is zo veel mogelijk rekening gehouden met andere projecten in of rondom Centrum-Noord, zoals vervanging bruggen en kademuuren Piet Heinplein, vernieuwing tramlijn 16 Centrum en Zeeheldenkwartier, Zeestraat, Scheveningsweg (Javastraat-Carnegieplein) en Elandstraat-west. De uitvoeringsplanning van projecten, proeven en onderzoeken is niet zelfstandig door belangenorganisaties te bepalen. Om niet te veel tijd te laten vallen tussen uitvoering en planvorming is ook de start van de planvorming beperkt discussieerbaar.

⁶ Voor de nummering van de projecten (en raakvlakprojecten): zie bijlage 6

2.2.1 Negen projecten (+ twee uitgevoerde projecten)

Voor fase 1 wordt begonnen met de projecten op de route 'buitenom', dus op de Raamweg-Koningskade en op de Stadhouderslaan-Waldeck Pyrmontkade/Koningin Emmakade.

Project 1 (Aanpassing van de verkeerslichten Raamweg-Koningskade) hoort vanzelfsprekend in deze fase. Dat project gaat over dezelfde verkeerslichten als de projecten 2 en 2a, maar ook over het kruispunt Koningskade/Javastraat. Omdat ze niet los te zien zijn, worden de projecten 1, 2 en 2a voortaan als één project gezien. Met de vaststelling van het voorstel inzake het rapport van belangenorganisaties (RIS307574) door de gemeenteraad is besloten om met de aanpassing van deze verkeerslichten te starten vooruitlopend op het IP. Echter, na de raadsbehandeling is geconcludeerd dat project 1 (+2+2a) beter pas kan starten nadat er conclusies zijn getrokken uit de projecten 1c (Proef linksafverbod vanaf parkeergarage Provinciehuis) en 1e (Onderzoek naar afschaffen van rechtdoormogelijkheid vanaf Carel van Bylandtlaan naar Laan Copes van Cattenburch). De effecten van deze proef en dit onderzoek kunnen dan als input gelden voor project 1 (+2+2a), indien daarvoor besloten wordt tot fysieke aanpassingen.

Project 14 (Vergunningparkeren Ver-Huëllweg, Koninginnegracht en omgeving) is al in oktober 2021 uitgevoerd. Hoewel dit project door de belangenorganisaties als 'beperkt effectief' wordt gezien, en daarmee als niet essentieel om al in fase 1 te starten, was er de kans om de omgeving Koninginnegracht mee te nemen bij het aanwijzingsbesluit betaald parkeren (RIS 309896). Project 1e (Onderzoek naar afschaffen van rechtdoormogelijkheid vanaf Carel van Bylandtlaan naar Laan Copes van Cattenburch) is in november 2021 afgerond. De uitkomst van project 1e is nodig voor de start van project 1. Gebleken is dat het afschaffen van de rechtdoormogelijkheid vooral negatieve effecten heeft. Daarom wordt de huidige situatie aangehouden als uitgangspunt bij project 1.

Het voorstel voor projecten voor fase 1 zal uit diverse projecten bestaan, maar concreet ieder geval alvast uit de volgende vijf projecten:

Projectnr.	Projectnaam
1 (+2+2a)	Aanpassingen verkeerslichten Raamweg – Koningskade
1a	Verbetering samenvoeging autoverkeer vanaf Hubertusviaduct op Plesmanweg-Raamweg
1b	Uitbuiging fietspad langs Plesmanweg ter hoogte van lus Hubertusviaduct
1c	Proef linksafverbod vanaf parkeergarage Provinciehuis
1d	Aanpassen verkeerslichten Waldeck Pyrmontkade/ Kon. Emmakade-Stadhouderslaan

In het rapport van belangenorganisaties staat in paragraaf 1.7.3 Fasering dat 'bij de verkeerslichten op de route Koningskade-Raamweg de bijbehorende Dynamische Route Informatie Panelen, zgn. DRIP's (Aanbeveling 4c) eerst aangepakt moeten worden.' Op basis van de verwachte reistijden uit bijlage 1 lijkt het nu echter beter om dit project voor DRIP's pas te starten als ook binnen Centrum-Noord de nodige maatregelen zijn gerealiseerd. Project 4c wordt daarmee geen onderdeel van fase 1.

Voor fase 1 worden bovenstaande zes projecten aangevuld met de volgende twee projecten:

Projectnr.	Projectnaam
3d	Onderzoek naar autoluw Westeinde (Assendelftstraat - Jan Hendrikstraat)
6d	30 km/uur (gebiedsbreed): bij OM pleiten voor camerahandhaving van snelheidslimiet etc.

Met name aan een vroege start van project 6d wordt door de belangenorganisaties veel belang gehecht. Voor het Westeinde zijn in de afgelopen jaren al onderzoeken uitgevoerd die verder uitgewerkt en gecombineerd kunnen worden, waardoor het logisch lijkt om project 3d ook in fase 1 op te pakken.

In bijlage 1 van het raadsbesluit van april 2021 wordt in het kader van tegengaan sluipverkeer tijdens project 3 (proef op de Scheveningseveer-Mauritskade (tussen Parkstraat en Noordeinde)) de suggestie gedaan voor tijdelijke, busvriendelijke drempels op de Zeestraat en onderzoek en realisatie van maatregelen op de Sophialaan-west en Oranjestraat-west voorafgaand aan deze proef. Vanuit het programma Fiets is ondertussen een voorontwerp voor de Zeestraat opgesteld dat voor inspraak is vrijgegeven. Het realiseren van tijdelijke maatregelen in de Zeestraat vooruitlopend op de reeds geplande herinrichting zou niet getuigen van zuinig omgaan met belastinggeld en tijdelijke drempels zijn niet goed uitlegbaar. Voorgesteld wordt daarom om alleen het volgende project te starten: 'Onderzoek en realisatie van maatregelen Sophialaan en Oranjestraat-west'. Met dit onderzoek kan gestart worden in fase 1. De realisatie van maatregelen valt dan in fase 2, maar moet wel plaatsvinden vooruitlopend op de genoemde proef.

Projectnr.	Projectnaam
3e	Onderzoek en realisatie van maatregelen Sophialaan en Oranjestraat-west

Als laatste is project 3c voor de Prinsestraat en omgeving aan de projecten voor fase 1 toegevoegd. De raad had in april 2021 het voorstel om het eenrichtingsverkeer in het noordelijke deel van de Prinsestraat om te draaien of het instellen van een linksafverbod vanuit de Pieterstraat uit het rapport van belangenorganisaties overgenomen⁷. De belangenorganisaties hebben tijdens de bijeenkomst op 5 oktober 2021 hun advies geactualiseerd en het voorstel van de BIZ Hofkwartier overgenomen. Het project autoluw maken en vergroenen Prinsestraat komt in de plaats van de oorspronkelijke maatregel 3c. Daarbij hebben ze voorgesteld om dit project in fase 1 te starten. Voor een uitgebreidere toelichting: zie bijlage 6.

Projectnr.	Projectnaam
3c	Autoluw maken en vergroenen Prinsestraat en omgeving

De maatregelen en aanbevelingen waarover de raad op 15 april 2021 heeft besloten projecten te starten die niet vallen in fase 1, starten in latere fasen.

2.2.2 Monitoringscriteria

In paragraaf 2.1 is al aangegeven dat monitoring betekent dat niet alleen na realisatie van maatregelen maar ook tijdens de uitvoering de effecten van de maatregelen worden gemeten. De nog in te stellen werkgroep Monitoring van belangenorganisaties gaat in het kader van het monitoringsproject adviseren over de te hanteren criteria voor monitoring. Deze criteria zijn idealiter voor alle fasen gelijk.

Om de doelen uit subparagraaf 1.2.1 te kunnen meten, wordt als voorzet van nog niet volledige monitoringscriteria gedacht aan (in willekeurige volgorde):

- extra m² voetpad en extra of verbeterde voetgangersoversteekplaatsen
- intensiteiten voetgangers op vooraf bepaalde tellocaties (middels Wifi-tellingen)
- extra m² fietspad/fietsstrook en extra of verbeterde fietsoversteekplaatsen
- wachttijd voor voetgangers en fietsers op sterfietsroutes bij kruispunten met de Raamweg-Koningskade en Stadhouderslaan-Waldeck Pyramontkade/Koningin Emmakade
- intensiteiten fietsers op vooraf bepaalde tellocaties en percentages fietsers, snor- en bromfietsers⁸
- gemiddelde reistijd van openbaar vervoer door plangebied

⁷ Tijdens dat project zou eerst een keuze gemaakt moeten worden, maar in het ontwerp van lijn 16 is het genoemde linksafverbod niet meer fysiek af te dwingen.

⁸ Per richting, per uur, dagperiodes samen (spitsen, dag/avond/nacht, en voor gemiddelde werkdag (niet voor weekend) op locaties bijlage 3. Niet op alle locaties worden samenstelling en snelheden gemeten. Voor een betrouwbaar beeld wordt voor iedere meting een periode van drie weken aangehouden. Niet alle locaties worden elke ronde gemeten; sommige alleen voor een specifieke periode.

- aantallen, samenstelling en rijksnelheden van gemotoriseerd verkeer⁸
- percentage doorgaand autoverkeer per etmaal en in ochtendspits, en bij significante wijziging de luchtkwaliteit
- berekening van de luchtkwaliteit op een aantal locaties
- doorstroming van gemotoriseerd verkeer (stilstaand autoverkeer en wachtrijen): op basis van data van verkeersregelinstallaties en TomTom Mydrive (zoals in bijlage 2); beide als indicator voor verbetering van de luchtkwaliteit
- bomen- en groenbalans
- extra straatlengte met 30 km/uur
- extra straatlengte klinkers / afgenomen straatlengte asfalt
- fysieke verbetering van koppeling winkel-/horeca-/cultuurgebieden:
 - Denneweg-Frederikstraat
 - Prinsestraat-Piet Heinstraat
 - looproute paleis naar paleis (Noordeinde-Zeestraat-Carnegieplein)
- retailmonitor Den Haag
- CBS-gegevens over omzet detailhandel, culturele functies en horeca
- percentage geënquêteerden dat van plan is om vandaag bestedingen te doen
- Locatus retail risk index en leegstandsindicator voor Denneweg, Frederikstaat, Bankastraat, Noordeinde, Prinsestraat, Piet Heinstraat, Zoutmanstraat en Prins Hendrikstraat
- gemiddelde vastgoed-/huurwaarde in Denneweg, Frederikstaat, Bankastraat, Noordeinde, Prinsestraat, Piet Heinstraat, Zoutmanstraat en Prins Hendrikstraat
- aantal woningen, winkels, culturele functies en horeca-instellingen dat niet per auto bereikbaar is
- neveneffecten (bijv. omrijdverkeer)

De hoeveelheid autoverkeer is ook indicatie voor milieu, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Als sprake is van grote verandering qua intensiteiten van gemotoriseerd verkeer, kan de luchtkwaliteit worden berekend. De luchtkwaliteit wordt in een ander kader jaarlijks gemonitord. De gegevens daarvan worden ook bij de monitoring van het implementatieplan betrokken. Voor het bepalen van de nul-situatie zal de rapportage over de luchtkwaliteit in 2021 worden gebruikt.

De voorzet voor monitoringscriteria kan nog wijzen. Bij de aanbesteding zal creativiteit in de onderzoeksopgave worden meegewogen. Dit o.a. omdat bij de economische criteria geen sprake is van een causaal verband. Het zal aan het onderzoeksbureau zijn om de uitkomsten te duiden.

Er wordt ook tijdens de realisatie van maatregelen gemonitord. Vanwege verschillende uitvoeringsperiodes, kan dat niet anders dan lokaal gebeuren. De nameting van fase 1 wordt wel gebiedsbreed uitgezet. De VGR van fase 1 is naar verwachting gereed twee maanden na de nameting van fase 1.

3. Beheersaspecten

Aangezien communicatie van essentieel belang is voor het slagen van het maatregelenpakket, wordt in dit hoofdstuk met dat beheersaspect begonnen.

3.1 Communicatie

Om te stimuleren dat doorgaand autoverkeer dat nu door Centrum-Noord rijdt een andere vervoerwijze, een ander tijdstip of een andere route gaat kiezen, wordt vanaf de start regelmatig gecommuniceerd (zie figuur 2) over de stand van zaken van de projecten. Dit is aanvullend op de communicatie over de mobiliteitstransitie. Een belangrijke boodschap daarbij is dat autoverkeer van of naar Centrum-Noord mogelijk blijft. De uitkomsten van monitoring worden ook gedeeld met de doelgroepen.

Doelgroepen:

- Bewoners en ondernemers uit Centrum-Noord
- Reguliere verkeer: woon-werk-, woon-schoolverkeer etc.
- Incidenteel verkeer: bezoekers van bewoners, detailhandel, horeca en cultuur, o.a. toeristen

Communicatiemiddelen:

- Websites van belangenorganisaties
- Projectpagina op gemeentesite ([Verminderen doorgaand autoverkeer Centrum-Noord](#))
- Sociale media: filmpjes op YouTube (aansluitend op www.youtube.com/watch?v=PWR5jbJtVko) en berichten op Facebook en Twitter

De verwachting is dat ook belangenorganisaties gaan communiceren met hun achterban. Tijdens het proces om te komen tot een rapport was dat niet goed mogelijk, omdat er tot het laatst nog over het maatregelenpakket is gediscussieerd tussen de vertegenwoordigers van de diverse organisaties. De gemeente gaat belangenorganisaties voorzien van bovengenoemde communicatiemiddelen, zodat zij hun achterban kunnen betrekken.

Niet alle projecten hebben een even grote impact op de omgeving en de bereikbaarheid. Ieder project van het maatregelenpakket is ingedeeld in één van de communicatiecategorieën, zoals genoemd in het Haags Handboek Communicatie bij Wegwerkzaamheden. De categorieën variëren van ‘beperkt’ tot ‘zeer groot’ en bij bijzondere gevallen ‘special’. Per categorie moeten verschillende communicatiemiddelen worden ingezet. Bij kleine projecten kan dit beperkt blijven tot een bewonersbrief. Bij een zeer groot project hoort een breed palet van middelen en kanalen die moeten worden ingezet om de omgeving te informeren. Vanuit veel projecten zal zelf worden gecommuniceerd, met in ieder geval een inspraaktraject in het geval van herinrichting. Op welk participatieniveau gecommuniceerd gaat worden, is aan de projecten zelf. De communicatie moet passen binnen de communicatie over het totaalpakket (kernboodschap) en daarnaar verwijzen.

Nu diverse projecten gaan starten, is het van belang dat daarnaast over het gehele maatregelenpakket en de monitoringsuitkomsten wordt gecommuniceerd. Het communicatiebudget is onderdeel van de totale projectkosten zoals genoemd in paragraaf 3.4.

3.2 Organisatie Implementatieplan en Voortgangsrapportages

Bij het voortraject (van medio 2018 tot begin 2021) is in coproductie door belangenorganisaties met realiteitschecks door de ambtelijke organisatie in een werkgroep⁹ een rapport opgesteld. Dezelfde organisaties zijn uitgenodigd voor overleg over het implementatieplan. Naar aanleiding van een aangenomen motie bij de raadsbehandeling zijn ook VNO-NCW en MKB uitgenodigd en daarnaast ook de taxibranche, vertegenwoordigd

⁹ Met daarboven een klankbordgroep die de zorgvuldigheid van het proces bewaakte en het adviesrapport aan het gemeentebestuur zou aanbieden. Vanaf deze fase is er geen klankbordgroep meer, omdat de participatie nu adviserend is.

door de Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV). Het opstellen van het implementatieplan is gebeurd op het participatieniveau van adviseren; dat is een tree lager op de participatieladder dan bij de vorige fase. Participatie op basis van coproductie was niet opnieuw mogelijk, omdat tijdslots voor werkzaamheden in de gemeente Den Haag worden bepaald door het Stedelijk Bereikbaarheidsoverleg op aandragen van het team Bereikbaarheidsregie. Het implementatieplan is daarom niet opgesteld door de belangenorganisaties, maar door de gemeente. De werkgroep is een keer fysiek bijeengekomen en daarna heeft een digitale adviesronde plaatsgevonden. Bij de voortgangsrapportages worden zij ook betrokken onder andere om te adviseren over projecten voor de volgende fasen.

Verder worden dezelfde belangenorganisaties die tijdens de vorige fase geïnformeerd werden, ook in deze fase geïnformeerd. De belangenorganisaties die wel bij de coproductiefase maar niet bij het implementatieplan en VGR's betrokken zijn, worden toegevoegd aan de informatiegroep.

Voor de afzonderlijke projecten wordt in de plannen van aanpak bepaald welk participatieniveau van toepassing is.

Bijlage 4 geeft schematisch weer welke functies in de verschillende groepen zitten hoe de verhoudingen zijn.

3.3 Planning van voorbereidings- en uitvoeringsperiodes

In onderstaand overzicht is met groen het geplande uitvoeringskwartaal de van ieder (fysieke) maatregel aangegeven. De oranje balk geeft de geplande voorbereidingstijd aan. De planning wordt regelmatig geactualiseerd.

		2020	2021				2022			2023	
	Maatregel/aanbeveling	Q4	Q1+Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3+Q4	Q1+Q2	Q3+Q4	
	Evaluatie co-productieproces										
	Monitoring										
Fase 1	Maatregel 1. Gelijke reistijd op Raamweg-Koningskade van noord (Hubertusviaduct) naar zuid (Zuid-Hollandlaan) als van zuid naar noord, incl. onderzoek naar de effecten op doorstroming, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid + Maatregel 2. Aanpassing verkeerslicht Raamweg/Laan Copes door dosering + Maatregel 2a. Aanpassing verkeerslicht Koningskade/Dr. Kuypersstraat door dosering (extra in ochtendspits) + evt. krspt Zuid-Hollandlaan										
	Maatregel 1a. Verbetering samenvoeging autoverkeer van Plesmanweg en vanaf Hubertusviaduct										
	Maatregel 1b. Uitbuiging fietspad langs Plesmanweg ter hoogte van lus naar Hubertusviaduct										
	Aanbeveling 1c. Proef linksafverbod vanaf parkeergarage provinciehuis										
	Maatregel 1d. Gelijke reistijd op Waldeck Pyrmontkade/Kon. Emmakade-Stadhouderslaan van noord (Pres. Kennedylaan) naar zuid (Loosduinsekade) als van zuid naar noord										
	Aanbeveling 1e: Onderzoek naar voor- en nadelen van het afschaffen van rechtdoormogelijkheid vanaf Carel van Bylandtlaan naar Laan Copes van Cattenburch										
	Maatregel 3c. Autoluw maken en vergroenen Prinsestraat										
	Aanbeveling 3d. Onderzoek Autoluw Westeinde (Assendelftstraat - Jan Hendrikstraat)										
	Maatregel 3e: Onderzoek en realisatie maatregelen Sophialaan en Oranjestraat-west										
	Aanbeveling 6d: 30 km/uur: bij OM (bijv. samen met andere G4-gemeenten) pleiten voorvoor het mogelijk maken van pilots voor 30 km/uur-zones met camerahandhaving en met toepassing van de nieuwste technieken en zonder al te veel fysieke inrichtingseisen ter wille van OV en nood- en hulpdiensten.										
	Maatregel 14. Vergunningparkeren Ver Huëllweg, Koninginnegracht en omgeving										

Legenda

Vorbereiding

Realisatie

De VGR over fase 1 wordt voorzien eind 2022. Volgens planning begint de voorbereiding van projecten uit fase 2 in 2023.

3.4 Financiën

Op basis van het Coalitieakkoord 2018-2022 is € 10 mln. beschikbaar (reserve Centrum-Noord) voor de realisatie van de kwaliteitsverbetering Centrum-Noord.

De totale kosten van 'Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord, o.a. aanpak doorgaand autoverkeer Mauritskade' zijn geraamd op € 10,0 mln. Dit is inclusief de kosten voor voorbereiding, realisatie van proeven en maatregelen, communicatie voor en tijdens werkzaamheden, monitoring, studies en uitvoering van eventuele aanpassingen en vervangende maatregelen.

Onderstaande tabel geeft de weergave van de realisatie en prognose voor het programma Centrum-Noord. Voor de fasen 2, 3 en 4 zijn de projecten nog niet bepaald. De prognoses worden jaarlijks herzien op basis van voortgang en inzichten in de volgende fasen.

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal
€ 0,338	€ 0,312	€ 0,125	€ 0,710	€ 4,000	€ 4,000	€ 0,515	€ 10,000

Uitgaven en planning uitgaven (in miljoenen euro's)

Maatregel 14 (Vergunningparkeren Ver Huëllweg, Koninginnegracht en omgeving) is in 2021 ingevoerd. Hiervoor is vanuit het programma Centrum-Noord geen budget benodigd.

Voor 2022 zullen voorbereidingen, onderzoeken en uitvoeringsmaatregelen worden gedaan aan onderstaande projecten (fase 1). De prognose voor kosten voor 2022 is circa € 710.000,- De daadwerkelijke realisatie is afhankelijk van de complexiteit van de uit te voeren maatregelen en resultaten uit de te houden onderzoeken. Voor de projecten in fase 1 die in 2022 gerealiseerd worden, is geen extra structureel beheerbudget benodigd.

Project nr.	Projectnaam	Geraamde kosten in 2022 ¹⁰
1, 2 en 2a	Aanpassingen verkeerslichten Raamweg – Koningskade	€ 151.000
1a	Verbetering samenvoeging autoverkeer vanaf Hubertusviaduct op Plesmanweg-Raamweg	€ 34.000
1b	Uitbuiging fietspad langs Plesmanweg ter hoogte van lus Hubertusviaduct	€ 30.000
1c	Proef linksafverbod vanaf parkeergarage Provinciehuis	€ 100.000
1d	Aanpassen verkeerslichten Waldeck Pyrmontkade/ Kon. Emmakade-Stadhouderslaan	€ 121.000
3c	Autoluw maken en vergroenen Prinsestraat en omgeving ¹¹	€ 40.000
3d	Onderzoek autoluw Westeinde (Assendelftstraat - Jan Hendrikstraat)	€ 13.000
3e	Onderzoek en realisatie van maatregelen Sophialaan en Oranjestraat-west	€ 40.000
6d	30 km/uur (gebiedsbreed): bij OM pleiten voor camerahandhaving van snelheidslimiet etc.	€ 6.000
-	Programmateam	€ 75.000
-	Nulmeting en monitoring	€ 100.000
Totaal		€ 710.000

¹⁰ Geraamde kosten zijn gebaseerd op verwachtingen en kengetallen.

¹¹ De investeringskosten voor het verplaatsen van twee pollerinstallaties en het verwijderen van een pollerinstallatie zijn op basis van kentallen geraamd op € 350.000. Voor project 3c was tot nu toe uitgegaan van € 20.000. Pas bij de start van dit project wordt de planning bepaald, maar verwacht wordt dat realisatie van deze maatregel niet in 2022, maar pas in 2023 mogelijk is.

In de jaarlijkse VGR's zal de financiële stand van zaken worden gemeld. Omdat de planning en projecten zelf veel onzekerheden bevatten, is bij het raadsbesluit van 15 april 2021 al rekening gehouden met aanzienlijke posten voor overstijgende risico's, studies naar vervangende maatregelen en voor aangepaste of vervangende maatregelen.

Bij de maatregelen zullen subsidiemogelijkheden bij Metropoolregio Rotterdam-Den Haag worden onderzocht. Binnen de gemeente worden werk-met-werk kansen onderzocht en aangesloten bij het maatregelenpakket Centrum-Noord. Ook vergroeningskansen zullen worden benut.

3.5 Risico's

In deze paragraaf worden de positieve en negatieve risico's benoemd met de kans van optreden en het effect op de doelen.

Risico	Kans (1 = klein / 5 = groot)	Effect (1 = klein / 5 = groot)	Eigenaar	Beheersmaatregel
Rijk besluit dat 30 km/uur de standaard snelheid binnen de bebouwde kom wordt (eventueel met uitzonderingen voor OV en nood- en hulpdiensten) zonder 50 km/uur-hoofdwegen	1	5	stuurgroep	Geen
Strengere milieuzone	3	2	stuurgroep	Geen
Wijziging van verkeersbeleid t.a.v. ontsluitingswegen en hoofdwegen (bijvoorbeeld door andere raad en college) leidend tot verlaging menskracht (<i>operationeel risico – organisatie</i>)	1	5	programmaleider	Proactief i.h.k.v. nieuw coalitieakkoord
Wijziging van verkeersbeleid t.a.v. ontsluitingswegen en hoofdwegen (bijvoorbeeld door andere raad en college), leidend tot herverdeling van budgetten (<i>operationeel risico – financiën</i>)	1	5	stuurgroep	Keuzes maken bij VGR's.
Budget te krap (NB wordt bij latere fasen duidelijker of dit het geval is).	5	4	stuurgroep	Keuzes maken bij VGR's.
Budget te ruim (NB wordt bij latere fasen duidelijker of dit het geval is).	3	3	stuurgroep	Het adviesrapport van belangenorganisaties bevat een reservelijst van projecten in het geval het budget meer projecten toelaat ¹² .
Verandering van bestuur en/of vertegenwoordigers van belangenorganisaties (<i>operationeel risico – organisatie</i>)	4	2	IP-coördinator	Overleg
Verandering van interne organisatie (<i>operationeel risico – organisatie</i>)	4	2	stuurgroep	Overleg

¹² Over de reservelijst is geen besluit genomen. Indien het budget het toelaat, dient erover te worden besloten bij de laatste VGR.

Wijziging uitvoeringsperiode van andere projecten, zoals Piet Heinplein, renovatie Binnenhof, tramlijn 16Z etc. (<i>operationeel risico – planning</i>)	4	2	stuurgroep	Met de projectleiders van (het frequent wijzigende aantal) raakvlakprojecten wordt bilateraal contact onderhouden. Indien sprake is van conflicterende conceptplanningen: fasering aanpassen.
Projecten uit maatregelenpakket Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord vertraagd (<i>operationeel risico – planning</i>)	5	3	IP-coördinator	Kan in VGR's worden gemeld en op worden geanticipeerd.
Projecten uit maatregelenpakket Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord die niet blijken bij te dragen aan de doelen	1	4	stuurgroep	Systeem van monitoring en VGR's

Bijlagen

Bijlage 1: Verwachte reistijden volgens Google maps

Deze bijlage bevat een selectie van opgevraagde routes, m.a.w. dit is voor meer momenten gedaan maar onderstaande selectie geeft een voldoende duidelijk beeld.

Van Alphen a/d Rijn naar Beukplein op 11-06-'21 om 9.10 uur

Via	reistijd
N14 – Hubertustunnel – Teldersweg – Kennedylaan – Segbroeklaan - Fahrenheitstraat	43 min
Utrechtsebaan – Koningskade – Raamweg - Teldersweg – Kennedylaan – Segbroeklaan - Fahrenheitstraat	47 min
Utrechtsebaan – Koningskade - Laan Copes van Cattenburch – Groot Hertoginnelaan	43 min

Conclusie: route buitenom via Hubertustunnel en door Centrum-Noord via Laan Copes van Cattenburch zijn even snel.

Arenastraat (Leidschenveen) naar Ligusterstraat op 23-06-'21 om 12.30 uur

Via	reistijd
N14 – Hubertustunnel – Teldersweg – Kennedylaan – Segbroeklaan - Goudenregenstraat	27 min
Utrechtsebaan – Koningskade – Raamweg - Teldersweg – Kennedylaan – Segbroeklaan - Goudenregenstraat	30 min
Utrechtsebaan – Koningskade - Laan Copes van Cattenburch – Groot Hertoginnelaan	30 min

Conclusie: route buitenom via Hubertustunnel is sneller dan door Centrum-Noord.

Hofcampweg (Wassenaar) naar Perenstraat op 22-07-'21 om 14.10 uur

Via	reistijd
N44 – Hubertustunnel – Teldersweg – Kennedylaan – Segbroeklaan – Goudenregenstraat - Mient	27 min
N44 - Koningskade – Raamweg - Teldersweg – Kennedylaan – Goudenregenstraat - Mient	31 min
N44 – Koningskade – Laan Copes van Cattenburch – Groot Hertoginnelaan - Mient	31 min

Conclusie: route buitenom via Hubertustunnel is sneller dan door Centrum-Noord.

Perenstraat naar Hofcampweg (Wassenaar) op 19-10-'21 om 16.05 uur

Via	reistijd
Mient - Goudenregenstraat - Segbroeklaan - Kennedylaan - Teldersweg - Hubertustunnel - N44	29 min
Mient - Goudenregenstraat - Kennedylaan - Teldersweg – Raamweg Koningskade - N44	36 min
Mient - Groot Hertoginnelaan – Laan Copes van Cattenburch - Koningskade - N44	34 min
Mient - Valkenboslaan - Laan van Meerdervoort - Waldeck Pyrmontkade - Elandstraat - Mauritskade - Koningskade - N44	38 min

Conclusie: route buitenom via Hubertustunnel is sneller dan door Centrum-Noord.

Acaciastraat naar Watervogelstraat op 20-10-'21 om 9.20 uur

Via	reistijd
Fahrenheitstraat – Segbroeklaan - Kennedylaan - Teldersweg - Hubertustunnel – N14 – Zoetermeerse Rijweg - Barbeeldam	26 min
Laan van Meerdervoort – Koningin Emmakade – Lijnbaan – Vaillantlaan - Neherkade - Rotterdamsebaan - A4 - Zoetermeerse Rijweg - Barbeeldam	26 min
Edisonstraat – Valkenboslaan – Zuiderparklaan – Soestdijksekade – Moerweg – Middachtenweg – Pr. Beatrixlaan (Rijswijk) - A4 - Zoetermeerse Rijweg - Barbeeldam	30 min

Laan van Meerdervoort – Groot Hertoginnelaan – Laan Copes van Cattenburch – Koningskade – Zuid-Hollandlaan – Utrechtsebaan – A12 – A4 – Zoetermeerse Rijweg - Barbeeldam	31 min
--	--------

Conclusie: routes buitenom sneller dan door Centrum-Noord.

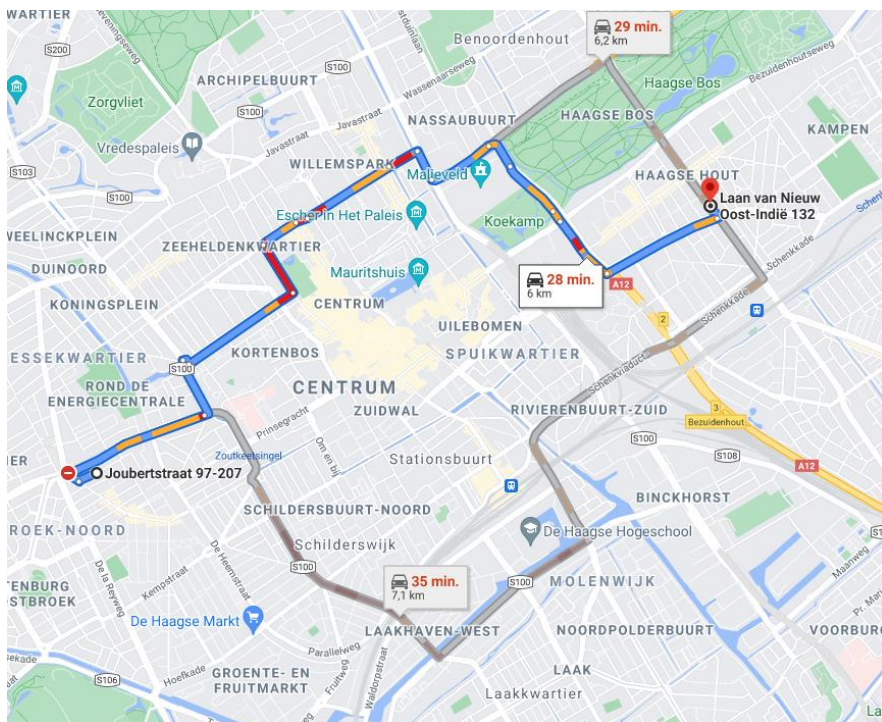
Acaciastraat naar Kleveringweg (Delft/Ypenburg) op 20-10-'21 om 9.45 uur

Via	reistijd
Fahrenheitstraat – Segbroeklaan - Kennedylaan - Teldersweg - Hubertustunnel – N14 – A13 - Brasserskade	26 min
Laan van Meerdervoort – Javastraat – Koningskade – Zuid-Hollandlaan – Utrechtsebaan – A12 – A4 – A13 - Brasserskade	24 min
Laan van Meerdervoort – Koningin Emmakade – Lijnbaan – Vaillantlaan - Neherkade - Rotterdamsebaan - A4 - A13 - Brasserskade	26 min
Edisonstraat – Valkenboslaan – Zuiderparklaan – Soestdijksekade – Moerweg – Middachtenweg – Pr. Beatrixlaan (Rijswijk) - A4 - A13 - Brasserskade	26 min
Laan van Meerdervoort – Groot Hertoginnelaan – Laan Copes van Cattenburch – Koningskade – Zuid-Hollandlaan – Utrechtsebaan – A12 – A4 – A13 - Brasserskade	24 min

Conclusie: routes door Centrum-Noord sneller dan buitenom

Joubertstraat naar Laan van Nieuw Oost-Indië op 22-10-'21 om 16.10 uur

Via	reistijd
Paul Krugerlaan – Loosduinsekade – Monsterestraat – De Heemstraat – Parallelweg – Calandstraat – Neherkade – Rijswijkseweg – Schenkviaduct – Schenkkade	35 min
Paul Krugerlaan – Loosduinsekade – Noordwest Buitensingel – Noordwal – Prinsessewal – Mauritskade – Koningskade – Zuid-Hollandlaan – Utrechtsebaan – Juliana van Stolberglaan	28 min
Paul Krugerlaan – Loosduinsekade - Noordwest Buitensingel – Noordwal – Prinsessewal – Mauritskade – Koningskade – Zuid-Hollandlaan – Benoordenhoutseweg	29 min



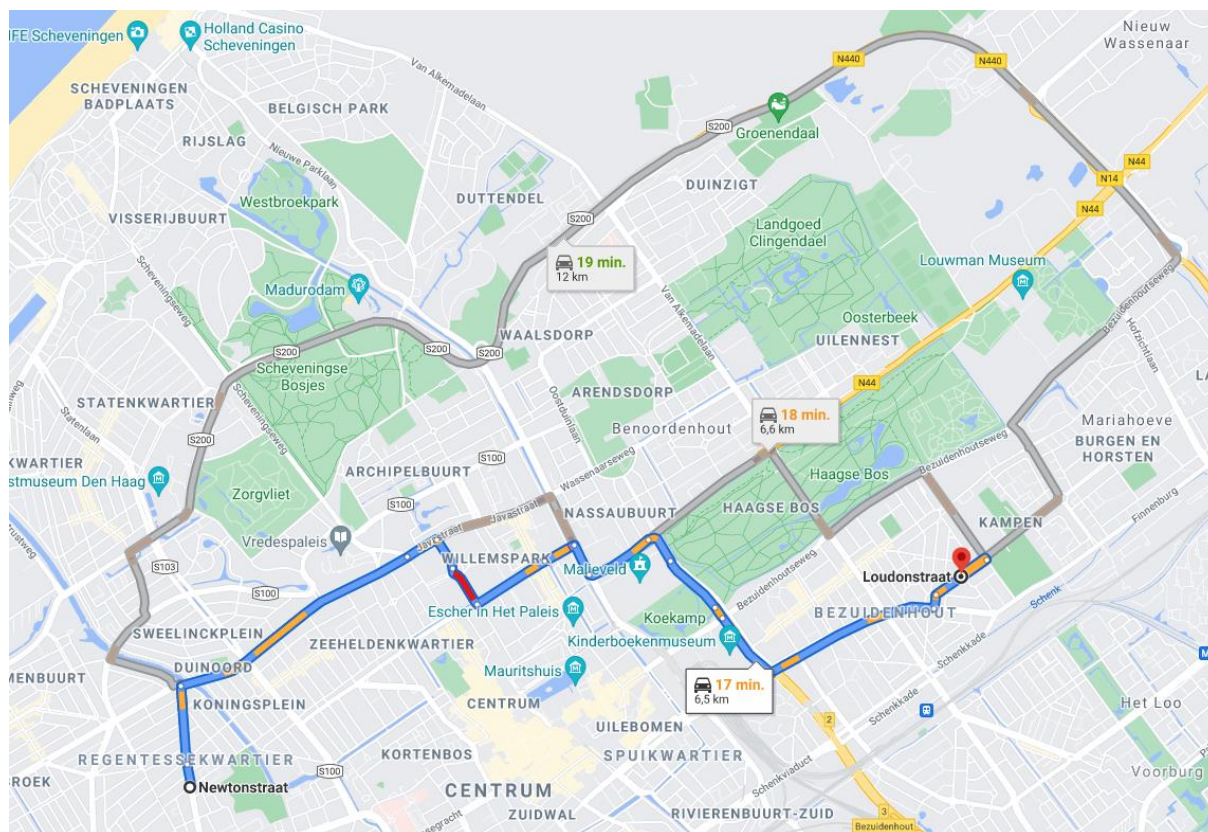
Figuur 4: Verwachte reistijden Joubertstraat naar Laan van Nieuw Oost-Indië op 22-10-'21 om 16.10

uur

Conclusie: routes door Centrum-Noord sneller dan buitenom.

Newtonstraat naar Loudonstraat op 24-10-'21 om 15.00 uur

Via	reistijd
Regentesselaan – Laan van Meerdervoort – Javastraat – Koningskade – Zuid-Hollandlaan – Benoordenhoutseweg – Laan van Nieuw Oost-Indië – Bezuidenhoutseweg	18 min
Regentesselaan – Laan van Meerdervoort – Alexanderstraat – Mauritskade - Koningskade – Zuid-Hollandlaan – Utrechtsebaan – Juliana van Stolberglaan - Laan van Nieuw Oost-Indië – Bezuidenhoutseweg	17 min
Regentesselaan – Suezkade – Valeriusstraat – Kennedylaan – Johan de Wittlaan – Hubertustunnel – N14 – Bezuidenhoutseweg -Reigersbergenweg – Het Kleine Loo	19 min

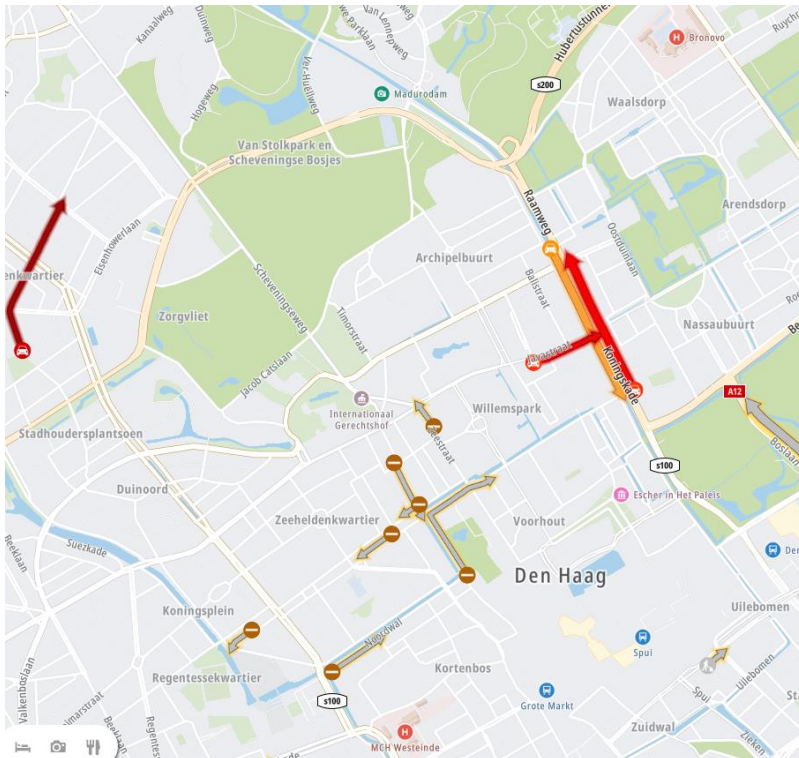


Figuur 5: Verwachte reistijden Newtonstraat naar Loudonstraat op 24-10-'21 om 15.00 uur

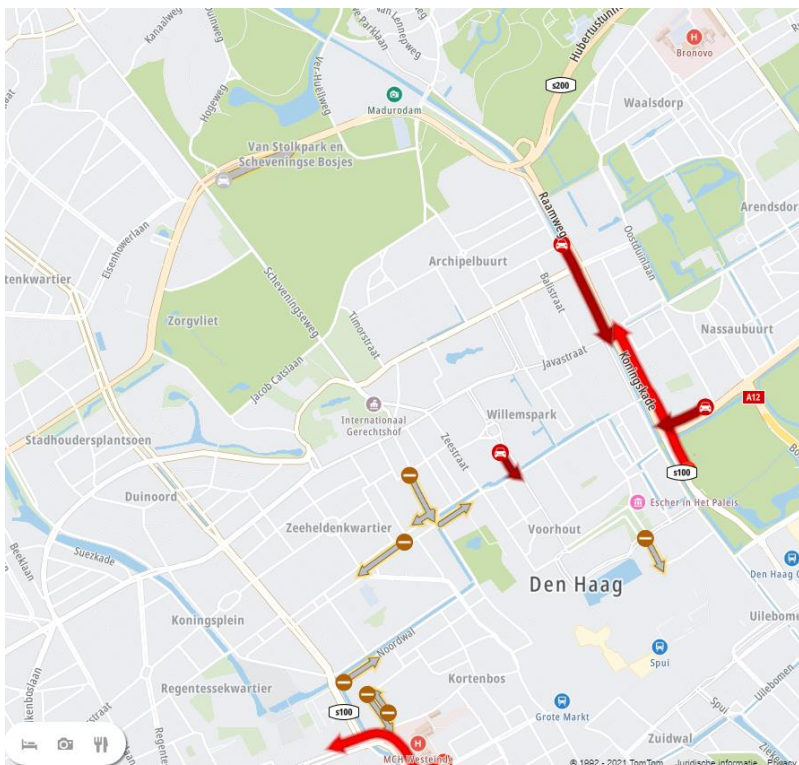
Conclusie: routes door Centrum-Noord sneller dan buitenom.

Bijlage 2: Doorstroming gemotoriseerd verkeer

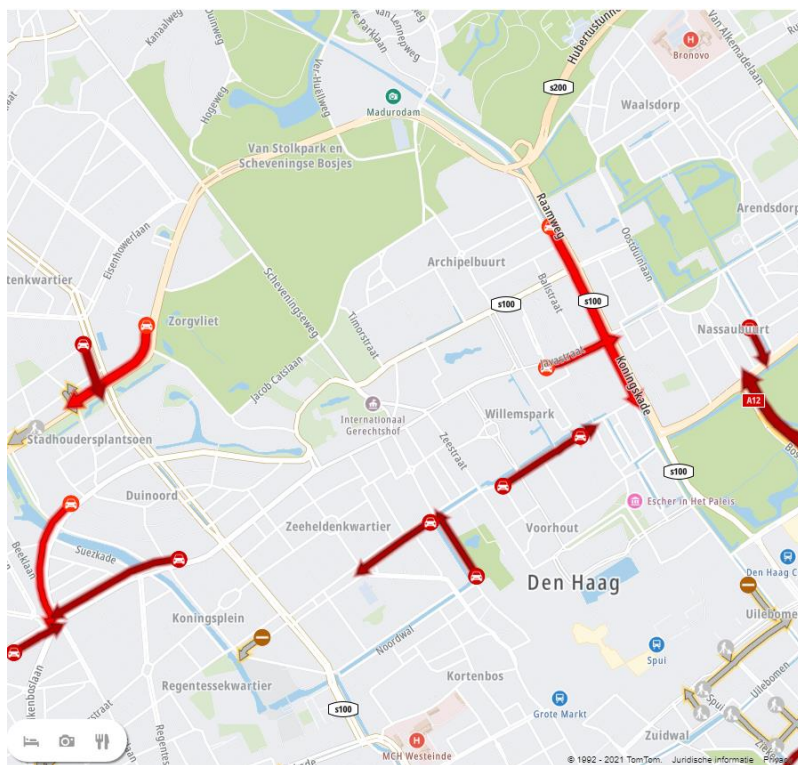
Deze bijlage bevat printscreens uit [TomTom MyDrive](#).



Figuur 6: 16-06-2021 om 10.50 uur

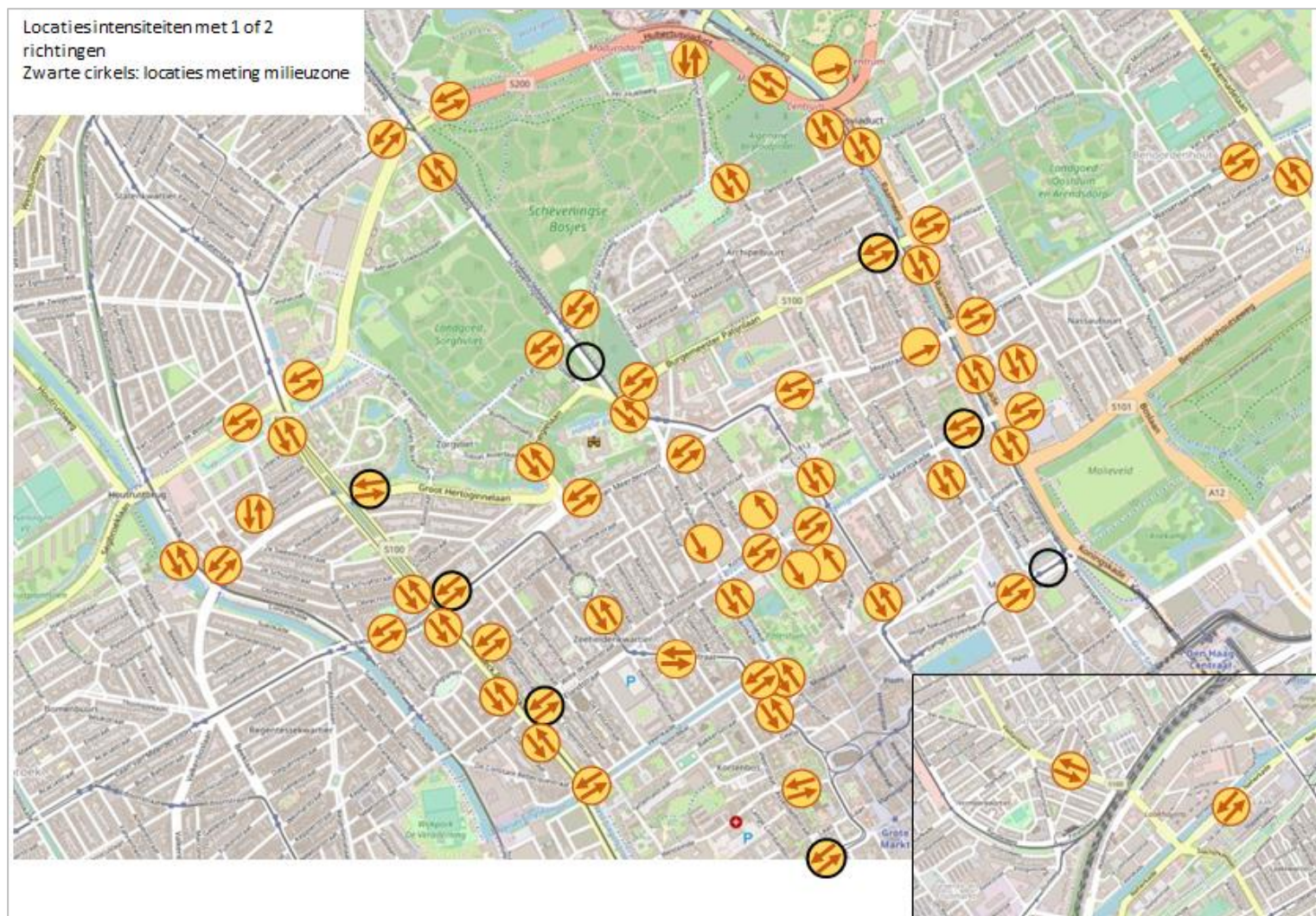


Figuur 7: 22-07-2021 om 14.40



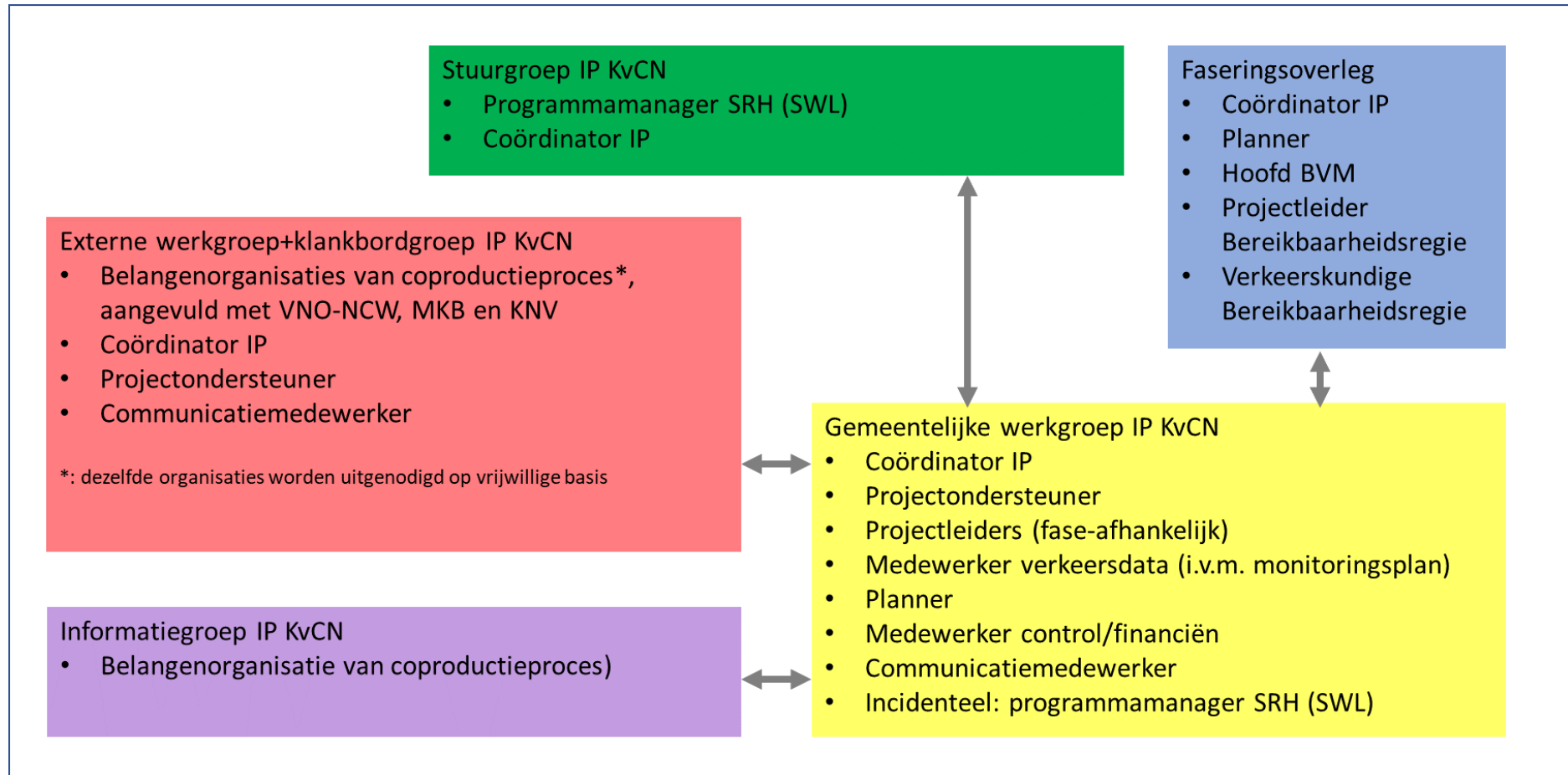
Figuur 8: 20-10-2021 om 16.55

Bijlage 3: Monitoringslocaties gemotoriseerd verkeer



Figuur 9: Monitoringslocaties gemotoriseerd verkeer

Bijlage 4: Organisatie Implementatieplan en Voortgangsrapportages



Bijlage 5: Nummering projecten (en raakvlakprojecten)

Aanbevelingen 7, 13, C en D zijn op 15 april 2021 niet overgenomen door de gemeenteraad.

Maatregelen Kwaliteitsverbetering Centrum Noord

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

- 1 Gelijke reistijd op Raamweg-Koningskade van zowel noord (Hubertusviaduct) naar zuid (Zuidhollandlaan) als van zuid naar noord [in samenhang met maatregelen 2 en 2a]
- 1a Verbetering samenvoeging autoverkeer van Plesmanweg en vanaf Hubertusviaduct
- 1b Uitbuiging fietspad langs Plesmanweg ter hoogte van lus Hubertusviaduct
- 1c Aanbeveling: Linksafverbod vanaf parkeergarage provinciehuis
- 1d Gelijke reistijd op zowel Waldeck Pyrmontkade/Kon Emmakade-Stadhouderslaan van noord (Pres.Kennedylaan) naar zuid (Loosduinsekade) als van zuid naar noord

B. Werende maatregelen vanaf oostzijde

- 2 Aanpassing verkeerslicht Raamweg/Laan Copes door dosering, overdag met terugkoppelmechanisme
- 2a Aanpassing verkeerslicht Koningskade/Dr. Kuiperstraat door dosering (extra in de ochtendspits) overdag met terugkoppelmechanisme
- 2b Aanbeveling: Korte Voorhout t/m Lange Vijverberg snelheidsdempende maatregelen

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

- As 1: Elandstraat-Hogewal-Scheveningseveer-Mauritskade-Dr. Kuiperstraat
- 3 Proef met éénrichtingsverkeer op Scheveningseveer-Mauritskade (tussen Parkstraat-Noordeinde)), inclusief realisatie ontbrekende fietspad Mauritskade
 - 3a Mauritskade-Scheveningseveer-Hogewal (Parkstraat-Piet Heinplein) snelheidsdempende maatregelen
 - 3b Kruispuntverkleining Scheveningseveer/Noordeinde/Hogewal/Zeestraat
 - 3c Linksafverbod van Pieterstraat naar Torenstraat en kruispuntaanpassing Elandstraat/Vondelstraat
 - 3d Aanbeveling proef autoluw Westeinde (Assendelftstraat-Jan Hendrikstraat)
- As 2: Laan van Meerdervoort-Javastraat
- 4 Laan van Meerdervoort geslotenverklaring vanaf Waldeck Pyrmontkade richting Van Diemenstraat in ochtendspits
 - 4a Snelheidsdempende maatregelen op Laan van Meerdervoort vanaf Metropole tot Anna Paulownastraat
 - 4b Herinrichting en snelheidsdempende maatregelen Javastraat tussen Alexanderstraat en Nassauplein
 - 4c DRIP's om autoverkeer vanuit Loosduinen e.o. aan te moedigen eerder op Laan van Meerdervoort linksaf te slaan en de hoofdroute Telderstracé-Raamweg-Koningskade (route om Centrum-Noord) te kiezen
- As 3: Groot Hertoginnelaan-Carnegielaan-Burgemeester Patijnlaan-Laan Copes van Cattenburch
- 5 Aanbeveling: Carnegielaan geslotenverklaring in de ochtendspits vanaf Groot Hertoginnelaan/Metropole richting Tobias Asserlaan
 - 5a Aanbeveling Groot Hertoginnelaan geslotenverklaring in de ochtendspits op nader te bepalen locatie in
 - 5b Burgemeester Patijnlaan snelheidsdempende maatregelen en groen
 - 5c Aanbeveling Scheveningseweg (tussen Van Karnebeeklaan en Javastraat): bussen op trambaan

D. Maatregelen ter verbetering van leefklimaat en verkeersveiligheid

- 6 Snelheidsdempende maatregelen (aanvullend op 3a, 4a, 4b en 5b)
 - 6a Prinsessewal (klinkers, Hogevelddrempels en groen)
 - 6a Vondelstraat (Hogevelddrempels)
 - 6b Nassauplein (Hogevelddrempels en optisch versmallen)
 - 6c Bankastraat (Hogevelddrempels en optisch versmallen)
- 7 Aanbeveling: Project uitbreiding milieuzone zo snel mogelijk realiseren
- 8 Fietspad zuidzijde Mauritskade tussen Noordeinde en Willemstraat
- 9 Anna Paulownastraat fietspad in tegenrichting; zo veel mogelijk compenseren parkeerplaatsen op brede deel Zeestraat

E. Algemene ondersteunende aanbevelingen t.b.v. Centrum-Noord

- 10 Aanbeveling: Bebording, geleidingssystemen, DRIP's ter ondersteuning van gewenste verkeerscirculatie
- 11 Aanbeveling: [Elektrische] pendel tussen Malieveldgarage en musea/ winkelgebieden Centrum-Noord
- 12 Aanbeveling: Goederenhub
- 13 Aanbeveling: Tangentiële buslijn die NW en ZO Den Haag verbindt dwars door Centrum-Noord
- 14 Vergunningparkeren Ver-Huëllweg, Koninginnegracht en omgeving

Overige aanbevelingen

- A Minder auto's zowel rijdend als geparkeerd
- B P&R aan randen van de stad
- C Opwaardering Lozerlaan, Prinses Beatrixlaan in Rijswijk en aansluiting Hubertustunnel
- D Beter gebruik maken van hoofdwegen; bevorderen m.b.v. DRIP's

Maatregelen raakvlakprojecten van Kwaliteitsverbetering Centrum Noord

- 1 30 km-uur Kneuterdijk en 1e deel Parksraat (i.h.k.v. De Kern Bijzonder)
- 2 Zeestraat 30 km-uur en fiets
- 3 Piet Heinplein
- 4 Zoutmanstraat met voetgangersgebied tussen Piet heinstraat en Prins Hendrikplein
- 5 Noord-Westelijke Hoofdroute NWHR 3
- 6 Gebiedsvisie Internationale Zone
- 7 Verkeersmaatregelen Schildersbuurt en Stationsbuurt, inclusief linksafverbod Calandstraat naar Waldorpstraat
- 8 Vaillantlaan
- 9 Tramlijn 1 (i.h.k.v. programma Netwerk RandstadRail-NRR)
- 10 Sneltram lijn 9
- 11 Elandstraat Fiets
- 12 Uitbreiding Milieuzone

Bijlage 6: Projectomschrijvingen

In deze bijlage zijn de projectomschrijving gekopieerd uit het eindrapport van belangenorganisaties ([RIS306204 bijlage 1](#)), zodat dat rapport niet altijd naast dit implementatieplan gehouden hoeft te worden. Het betreft nagenoeg letterlijke citaten.

Project 1, 2 en 2a: Aanpassingen verkeerslichten Raamweg – Koningskade

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

Uit het modelonderzoek is gebleken dat veel autoverkeer naar o.a. de Utrechtsebaan een route door Centrum-Noord (via de Laan Copes van Cattenburch, de Javastraat of de Mauritskade) neemt in plaats van om het gebied heen te rijden. Dat blijkt sneller te zijn, maar deze wegen zijn daar niet voor bedoeld. Als we kunnen zorgen dat het uitgaande (spits)verkeer vanaf het Telderstracé vlot de Raamweg-Koningskade kan passeren, zullen de sluiproutes via de Laan Copes van Cattenburch, Javastraat en Mauritskade waarschijnlijk hun aantrekkelijkheid verliezen.

Op basis van de micro-simulatie door Bureau Goudappel Coffeng met input vanuit het MRDH-verkeersmodel blijkt dat de verkeersafwikkeling op deze hoofdwegen op korte termijn verder verslechtert: zowel zonder als met onze maatregelen, zij het niet in gelijke mate. Er moeten maatregelen worden genomen ter bevordering van de doorstroming op de Raamweg-Koningskade: de basis van ons maatregelenpakket is de route buitenom te stimuleren. De linksafbewegingen naar Centrum-Noord korter groen licht geven, lijkt een goed idee. Gezien de beperkingen van een micro-simulatie stellen we voor dat de effecten op doorstroming, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid op andere wijze worden onderzocht.

In de huidige situatie wordt de noord-zuid route vanaf en naar het Telderstracé via de Raamweg-Koningskade onderbroken door de oost-west beweging van en naar de Laan Copes en de Dr. Kuiperstraat. De verkeerslichten zijn nu zó ingesteld dat de wachttijden -voor alle richtingen op een kruispunt samen- zo kort mogelijk zijn (dus niet sturend via gewenste routes). Nadere analyse op locatie leert dat het inkomend autoverkeer hierdoor tijdens de ochtendspits sterk wordt bevoordeeld t.o.v. het uitgaand verkeer. Doordat autoverkeer op de Raamweg-Koningskade linksaf richting de Laan Copes van Cattenburch en de Dr. Kuiperstraat lang groen licht krijgen, moet het verkeer dat vanaf het Telderstracé komt om de Raamweg richting Utrechtsebaan op te gaan, en dus deze linksafstromen kruist, daarop wachten. Hierdoor is de route via de Noordwestelijke Hoofdroute (NW-Hoofdroute) en Telderstracé onbedoeld onaantrekkelijk gemaakt. Het autoverkeer zoekt daarom een sneller alternatief: dóór Centrum-Noord en bij één van de drie assen Dr. Kuiperstraat, Javastraat en Laan Copes van Cattenburch eruit. Daar is immers parallel aan het inkomende verkeer ook lang groen licht voor uitgaand verkeer.

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

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

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

Om de hoofdroute 'buitenom' te stimuleren worden de verkeerslichten zodanig afgesteld dat het (spits)autoverkeer op de route Raamweg-Koningskade dat van het Hubertusviaduct naar het Provinciehuis rijdt, er net zo lang over doet als het (spits)autoverkeer dat van het Provinciehuis naar het Hubertusviaduct rijdt. Dus een gelijke passagetijd op deze route voor inkomend en uitgaand autoverkeer. De aanpassing gebeurt in samenhang met de maatregelen 2 en 2a. Omdat de inkomende stromen bij de kruisingen met de Dr. Kuiperstraat en de Laan Copes van Cattenburch net zo lang groen licht hebben als de uitgaande stromen aldaar, kan de dosering die is aangegeven bij de maatregelen 2. en 2a. worden gebruikt om de gelijke passagetijd te bewerkstelligen. Ook dosering van de uitgaande stroom uit de Javastraat kan nodig blijken.

Mogelijk kan dit worden gerealiseerd met een terugkoppelmechanisme over het hele traject, vanaf de Zuid-Hollandlaan t/m de Plesmanweg en in samenhang met de instelling van de verkeerslichten bij de kruispunten met de Laan Copes van Cattenburch en de Dr. Kuiperstraat. Dit is het basisregelsysteem.

Regulering

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

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

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

Project 2: Aanpassing verkeerslichten Raamweg / Laan Copes van Cattenburch door dosering

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

Deze maatregel heeft volgens het verkeersmodel veel effect. Rijden door Centrum-Noord als doorgaande route wordt hierdoor –twee kanten op- minder aantrekkelijk.

De dosering zet niet alleen een rem op het doorgaande autoverkeer, ook bestemmingsverkeer gaat er langer over doen. Mogelijk kiest dit een andere route.

Project 2a: Aanpassing verkeerslichten Koningskade / Dr. Kuiperstraat door dosering

De verkeerslichten zijn nu reeds met dosering ingesteld: al het autoverkeer op de gescheiden linksafbaan op de Koningskade kan meestal met één keer "groen licht" linksaf slaan naar de Dr. Kuiperstraat. Wij willen dit gedurende de ochtendspits (06.00-09.30 uur) wijzigen in een lagere dosering. Daarmee krijgt rechtsaf vanaf de Dr. Kuiperstraat ook korter groen, zodat hier eveneens de aantrekkelijkheid als doorgaande route –twee kanten op- wordt verminderd.

Om blokkering van het kruispunt Koningskade/Zuid-Hollandlaan te voorkomen, moet de instelling van de verkeerslichten daar mogelijk worden aangepast ten gunste van het autoverkeer

'buitenom'. De dosering wordt in samenhang met de maatregelen 1. en 2. afgesteld. Er is geen aanpassing van de rijstrookindeling nodig. De maatregel heeft mogelijk ook een positief effect op tram 9. Bij deze maatregel dient hinder voor de trams te worden voorkomen.

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

Project 1a: Verbetering samenvoeging autoverkeer vanaf Hubertusviaduct op Plesmanweg-Raamweg

Ter geleiding van het verkeer dat, komend van het viaduct aan het einde van de NW-Hoofdroute, moet invoegen op de Raamweg, worden de huidige 2 rijstroken op de Plesmanweg vóór het invoegpunt, vervangen door 1 rijstrook en een "verdrijvingsvak". De meest rechtse rijstrook komt daarmee beschikbaar voor het verkeer dat vanaf het viaduct komt.

Nu kan het verkeer op de Plesmanweg het invoegende verkeer vanaf het viaduct blokkeren. Door deze maatregel wordt het autoverkeer op de Plesmanweg gedwongen ruimte te bieden aan het verkeer dat van het viaduct komt.

Project 1b: Uitbuiging fietspad langs Plesmanweg ter hoogte van lus Hubertusviaduct

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

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

Project 1c: Proef linksafverbod vanaf de parkeergarage van het provinciehuis

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

De doorstroming op de Koningskade-Raamweg wordt er aanzienlijk door verbeterd.

Project 1d: Aanpassen verkeerslichten Waldeck Pyrmontkade/ Kon. Emmakade-Stadhouderslaan

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

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

Project 1e: Onderzoek naar afschaffen van rechtdoormogelijkheid vanaf Carel van Bylandtlaan naar Laan Copes van Cattenburch

In het kader van verbetering van de doorstroming op de hoofdweg Raamweg-Koningskade kan nog onderzocht worden wat de nadelen zijn van het afschaffen van de mogelijkheid rechtdoor de kruising over te rijden vanaf de Carel van Bylandtlaan naar de Laan Copes van Cattenburch.

Maatregel 3c [oud]: Kruispuntaanpassing Elandstraat/Vondelstraat en linksafverbod vanaf Pieterstraat naar Torenstraat of omdraaien rijrichting noordelijk deel Prinsestraat

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

Het gebruik van de Pieterstraat is begrijpelijk: de route via Elandstraat-Vondelstraat naar de Torenstraatgarage en verder is momenteel onaantrekkelijk. Dit moet de logische en "uitnodigende" route worden naar de garage (en voor ander bestemmingsverkeer) met een daarop aangepaste bewegwijzering. Doorgaand autoverkeer naar ver weg gelegen stadsdelen kiest hopelijk een heel andere route.

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

- a. verbod om linksaf te slaan vanuit de Pieterstraat naar de Torenstraat, inclusief een maatregel om dat ook feitelijk onmogelijk te maken.
- b1. omdraaien van de rijrichting in de Prinsestraat tussen Noordwal en Nobelstraat¹³, inclusief omdraaien rijrichting Toussaintkade¹⁴.
- b2. omdraaien van de rijrichting in de Prinsestraat tussen Noordwal en Nobelstraat^{11, 15} inclusief omdraaien rijrichting Noordwal tussen Prinsessewal en Torenstraat).

De monitoringscriteria moeten worden bepaald door de belangenorganisaties die daarbij willen worden betrokken samen met de gemeente.

¹³ Rijrichting Prinsestraat tussen Korte Nobelstraat en Kerkplein ongewijzigd.

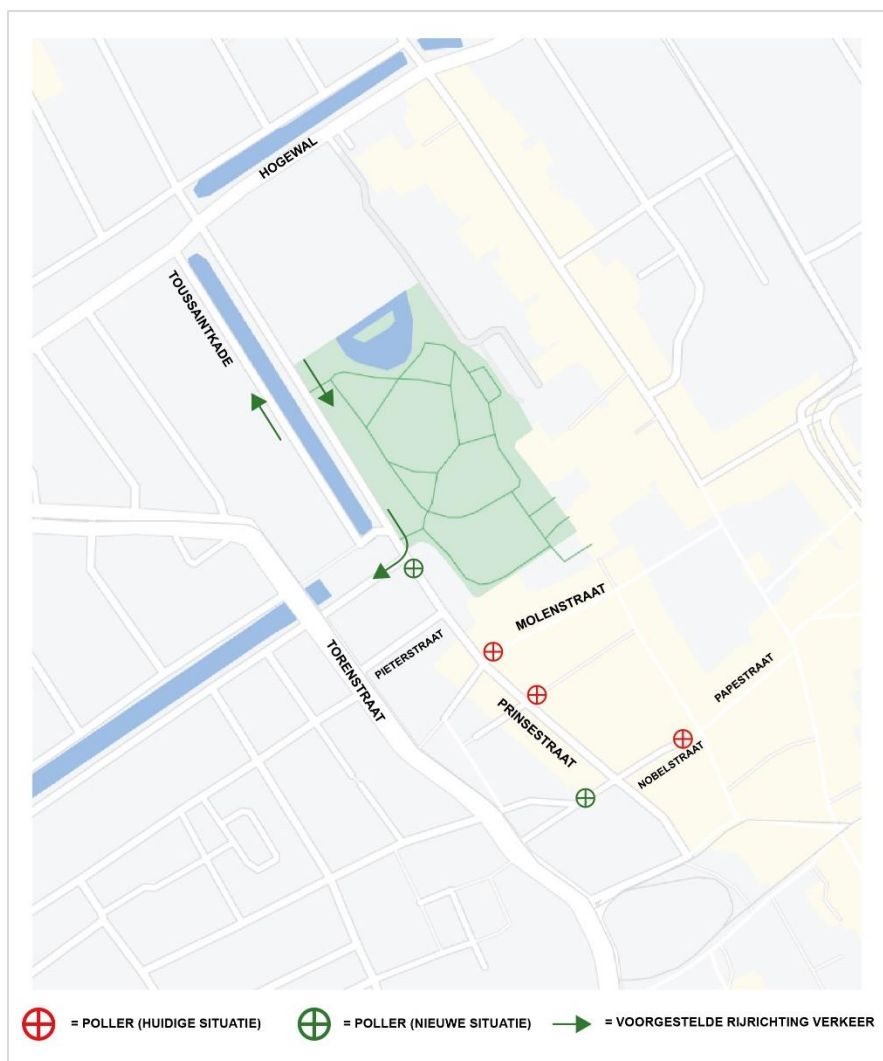
¹⁴ Anders zou de Prinsessewal doodlopend worden.

¹⁵ De volautomatische autoberging VAB kan van beide kanten ingereken worden.

Maatregel 3c [nieuw]: Autoluw maken en vergroenen Prinsestraat en omgeving

Om doorgaand autoverkeer richting Prinsegracht te verminderen heeft de BIZ Hofkwartier een enquête gehouden onder de ondernemers van BIZ Hofkwartier. Het blijkt dat 81% van de ondernemers het initiatief steunt om de Prinsestraat groen en autoluw te maken. Autovrij is niet wenselijk vanwege de parkeerplaatsen voor bewoners en hotels. Bestemmingsverkeer moet dus blijven.

Dit willen zij graag door bestaande poller Molenstraat te verplaatsen naar het begin van de Prinsestraat en door de poller Nobelstraat te verplaatsen naar de hoek met de Kleine Nobelstraat. Daarbij is het voorstel om de Prinsessewal eenrichtingsverkeer te maken, zodat het verkeer van de Mauritskade wordt omgeleid via de Elandstraat – Vondelstraat – Torenstraat. Op deze manier gaat het autoverkeer via wegen die hiervoor geschikt zijn en wordt het doorgangsverkeer in de Prinsestraat na vele jaren eindelijk een halt toegeroepen. De Stichting Grote Kerk en de bewonersorganisatie Hofkwartier steunen het initiatief van de BIZ Hofkwartier.



Figuur 10: Principe Prinsestraat en omgeving autoluw maken

Op 5 oktober 2021 is er tijdens de bijeenkomst met belangenorganisaties Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord mee ingestemd om het oorspronkelijke project 3c te vervangen door 'Autoluw maken en vergroenen Prinsestraat en omgeving'. Wel was daarbij discussie over de exacte

pollerlocaties en de rijrichtingen op Prinsessewal, Toussaintkade en Noordwal. Afgesproken is dat die punten tijdens het project onderzocht gaan worden.

Project 3d: Onderzoek naar autoluw Westeinde (Assendelftstraat-Jan Hendrikstraat)

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

Project 6d: 30 km/uur (gebiedsbreed): bij OM pleiten voor camerahandhaving van snelheidslimiet etc.

Leefkwaliteit: invoeren 30 km/uur-zone

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

Randvoorwaarden 30 km/uur

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

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

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

Alternatieven

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

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

Twee sporen aanpak

Duidelijk is dat het invoeren van een 30 km/uur-zone voor het hele gebied met de beschikbare maatregelen niet op korte termijn haalbaar is. Dat geldt ook voor onze wens in overeenstemming met het Openbaar Ministerie te komen tot een pilotproject “handhaving”, waarbij via cameratoezicht intensief en streng wordt gehandhaafd zonder fysieke snelheidsremmende maatregelen zodra sprake is van een veilige intensiteit. Na aanpassing van de weginrichting kan als sluitstuk handhaving plaatsvinden. Het risico op extra verkeersslachtoffers is anders te groot.

Mogelijk, zo dachten wij, lukt het wel de intensiteit met een mix van maatregelen en van nieuwe technieken zodanig omlaag te krijgen, dat op (delen van) bepaalde straten 30 km/uur kan worden ingevoerd. Zo kunnen 30 km/uur-toepassingen naar elkaar toe groeien en het hele gebied bedekken. Wij hebben daarop ingezet voor de langere termijn.

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

Korte termijn, snelheidsdempende maatregelen

Uit de modelberekening van het laatste maatregelenpakket bleek echter -geheel tegen onze verwachting in- dat de intensiteit voor verreweg de meeste straten nog veel te hoog was om uit een oogpunt van verkeersveiligheid te kunnen overwegen daar 30 km/uur in te voeren.

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

Bestuurlijke aanpak

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

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

Conclusie

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

Project 14: Vergunningparkeren Ver-Huëllweg, Koninginnegracht en omgeving

In een deel van het gebied tussen Scheveningen en Centrum bestaat nu nog vrij parkeren. Het betreft o.a. delen van de Ver-Huëllweg en Koninginnegracht (tussen Hubertusviaduct en Madurodam). Het gebied functioneert als een gratis P+R. Dit sluit niet aan bij het gemeentelijk beleid om autoverkeer niet zo diep de stad in te laten komen, maar P+R's aan de randen van de stad te laten gebruiken. Ook in de Archipelbuurt (binnen Centrum-Noord) is hierdoor sprake van vermijdbaar autoverkeer. Het gaat weliswaar niet om duizenden auto's, maar het helpt behoorlijk voor de doorstroming op de Raamweg. Wij stellen voor vergunningparkeren voor deze straten in te voeren, uiteraard in overleg met de belangenorganisaties aldaar.

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

