

**VRIJGAVE INSPRAAK CONCEPT VOORONTWERP LOPER OUDE CENTRUM**

Het college van burgemeester en wethouders van Den Haag,

overwegende:

- dat dagelijks via stadsentrees vele bewoners en bezoekers van en naar Den Haag reizen;
- dat stadsentrees een verbindend element vormen in de buitenruimte en bijdragen aan een aantrekkelijk klimaat voor particuliere vastgoedinvesteringen en ondernemerschap;
- dat de Loper Oude Centrum een belangrijke stadsentree is die het (internationale) treinstation Hollands Spoor via de Stationsweg en de Wagenstraat met de binnenstad van Den Haag verbindt;
- dat in de Agenda Oude Centrum (RIS 2796565) en het programma Stadsentrees (RIS279664) besloten is tot een grote verbetering van de Loper Oude Centrum als verbindings- en verblijfsplek;
- dat met grote betrokkenheid van bewoners en ondernemers een concept voorontwerp tot stand is gekomen;

besluit:

- I. het bijgevoegde concept Voorontwerp Loper Oude Centrum vrij te geven voor inspraak;
- II. het concept Voorontwerp in de periode van 31 mei tot 12 juli 2017 ter inzage te leggen.

Den Haag, 30 mei 2017

Het college van burgemeester en wethouders,  
de secretaris,    de burgemeester,

Annet Bertram

Pauline Krikke

## Toelichting vrijgave inspraak concept Voorontwerp Loper Oude Centrum

### 1. Inleiding

Stadsentrees zijn plekken waar grote aantallen bezoekers en bewoners van Den Haag de stad binnenkomen en weer verlaten. Een stadsentree is niet alleen de plek waar je de stad in komt, maar ook de laatste herinnering aan de stad: het beeld dat je met je meeneemt. Dit beeld moet positief zijn. De Loper Oude Centrum (LOC) is een belangrijke stadsentree. Via de Stationsweg en de Wagenstraat verbindt de LOC het (internationale) treinstation Hollands Spoor met de binnenstad van Den Haag. De verandering van de LOC moet daarom aantrekkelijk worden met hoogwaardige inrichting. Speerpunt hierbij is het vergroten van de aantrekkelijkheid voor voetgangers en fietsers als route en verblijfsplek. Dit geeft een krachtige impuls aan de ontwikkeling van het Oude Centrum.

Na vaststelling van het Programma van Eisen (RIS 294869) is met betrokkenheid van actieve bewoners, ondernemers, belangenorganisaties uit het Oude Centrum en de Stationsbuurt en de Fietsersbond de afgelopen periode gewerkt aan een concept Voorontwerp dat de route van het (internationale) treinstation Hollands Spoor naar de binnenstad een positieve uitstraling geeft die past bij deze belangrijke omgeving.

De voetganger en de fietser krijgen het primaat op de LOC, de auto is te gast. De LOC wordt - in samenhang met enkele verkeersmaatregelen in de omgeving - autoluw en krijgt een 30 km-inrichting. De buitenruimte krijgt uitstraling met materialen van hoge kwaliteit. Het asfalt wordt verwijderd en vervangen door straatbakstenen. De LOC wordt groener: zo wordt aan een zijde van de Wagenstraat een bomenrij toegevoegd, zodat deze straat eindelijk een groene uitstraling krijgt. Op enkele plaatsen verschijnen solitaire bomen. De Stationsweg krijgt een breed trottoir van ca 3,5 m breedte en wordt daarmee een duidelijke voetgangersroute in het verlengde van de voetgangerszone in het brede deel van deze weg. Aan de meest zonnige kant van de Stationsweg komt een "strook" waarin de bomen worden voorzien van groene hagen, circa 30 hoogwaardige bloembakken, afvalbakken en zitbanken, zodat er een fijn verblijfsklimaat ontstaat. Tevens komen er circa 200 extra fietsbeugels bij. De bestaande hangverlichting wordt vervangen en ondersteund door klassieke gevelarmaturen aan beide zijden van de straat. Tevens krijgen belangrijke panden en plekken op de route met verlichting extra aandacht, zoals de historische gevels rond de Wagenbrug. Hiermee wordt de verblijfskwaliteit op delen van de route vergroot en komen de bijzondere reeds aanwezige kwaliteiten beter tot hun recht, zodat mensen niet alleen prettiger naar hun bestemming kunnen gaan via de LOC, maar (delen van) de LOC zelf ook een leukere bestemming wordt. Er ontstaat zo een grotere stimulans voor bewoners en ondernemers om te investeren in het gebied. Dit zien we al in het eerste gedeelte van de Stationsweg (nabij het station), waar zowel de buitenruimte als het aanliggende vastgoed een transformatie heeft ondergaan. Recent is gestart met de realisatie van de stationsentree Laak en de herinrichting van het Stationsplein.

#### *Verkeersmaatregelen*

Zoals besloten met het Programma van Eisen Loper Oude Centrum worden enkele verkeersmaatregelen in de omgeving genomen om de huidige overlast op te lossen en meer ruimte voor verblijf te maken. De gekozen verkeersoplossing betreft het weren van doorgaand verkeer tussen de Schilderswijk en de Stationsbuurt. In hoofdstuk 10 van dit besluit wordt nader op de verkeersmaatregelen ingegaan, die in samenhang maar separaat zullen worden uitgevoerd.

## **2. Overleg actieve bewoners/ondernemers en belangenorganisaties**

Na vaststelling van het Programma van Eisen is op verzoek van bewoners besloten om ook het ontwerp in overleg met de buurt tot stand te laten komen. Deze nieuwe manier van werken is spannend, voor zowel de betrokken bewoners, ondernemers als de gemeente. Gekozen is voor een combinatie van bijeenkomsten en gezamenlijke werksessies waarin belangenorganisaties (Buurtoverleg Het Oude Centrum, Buurtstation Stationsbuurt, Fietsersbond) en actieve bewoners en ondernemers met hun kennis van de wijk samen met o.a. de ontwerpers van de gemeente aan de slag zijn gegaan. Het betrof onder andere:

- parkeren/verkeer: Op deze themabijeenkomst is het resultaat van het onderzoek over parkeer/verkeer (parkeerdruk in de Stationsbuurt en Oude Centrum, gevolgen eenrichtingsverkeer en advies nood- en hulpdiensten) besproken. Omdat het opheffen van de parkeerplaatsen aan de Stationsweg niet tot een onacceptabele parkeerdruk in de buurt leidt, concludeert het onderzoek dat deze parkeerplaatsen niet in de buurt hoeven te worden gecompenseerd. Het tweerichtingsverkeer Stationsweg en Wagenstraat blijft gehandhaafd o.a. ten behoeve van de bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Bovendien zou het verschuiven van verkeersintensiteit naar andere wegen bij éénrichtingsverkeer en de consequenties daarvan voor het bestemmingsverkeer in de wijk zelf onacceptabel zijn. Een groot deel van de aanwezigen kon zich hier in vinden. Een aantal bewoners en ondernemers blijft hierover kritisch en ziet liever éénrichtingsverkeer. Door een deel van de aanwezigen is gevraagd om in het ontwerpproces te zoeken naar maatwerk voor het opheffen van parkeerplaatsen zodat er ruimte ontstaat voor een kwalitatief hoogwaardige stadsentree. Het resultaat hiervan is verwerkt in het concept Voorontwerp;
- met het in de wijk gevestigde The Hague International Center for Civic Hacks (ICX) is een werksessie gehouden onder de slogan "Samen werken aan de mooiste straat van Nederland". ICX was het toneel van onderzoek en dialoog. Samen met een groep mensen met kennis van de buurt en met bijzondere specifieke expertise is er met de professionals uit de gemeentelijke organisatie een studieschets intensief beoordeeld en aangevuld;
- in een werksessie zijn ontwerpprincipes voor drie thema's uitgewerkt: groen en duurzaamheid, bijzondere plekken en couleur lokale. Door bewoners en ondernemers aangedragen ontwerpprincipes zoals sfeervolle verlichtingsarmaturen, hoogwaardige bewegwijzering, natuursteen banden met veeltalige spreeklinten, vergroenen en verhogen van de kwaliteit van het bestaande groen, plantenbakken, versterken van de verblijfsplekken aan de route (Huygenspark en pleintjes Wagenbrug) en verduurzaming zijn terug te zien in het voorliggende concept Voorontwerp;
- in januari 2017 is versie 1.0 van het concept ontwerp aan belangenorganisaties en actieve bewoners gepresenteerd. Updates van gewijzigde concepten zijn de afgelopen periode ter informatie aan betrokken belangenorganisaties en actieve bewoners/ondernemers gestuurd.

Om bewoners en ondernemers in de omgeving van het Hollands Spoor te informeren over de start van de vernieuwing van het gebied rond het station Hollands Spoor heeft in april 2017 een informatiemarkt plaatsgevonden. Op de informatiemarkt hebben zich ruim 150 bewoners en ondernemers uit de directe omgeving van het station laten informeren over de stationsentree Laakhaven, de herinrichting van het Stationsplein centrumzijde en de Loper Oude Centrum.

## **3. Toelichting ontwerp**

De voetganger en de fietser krijgen het primaat op de Loper Oude Centrum. Deze gebruikers zullen de meeste ruimte krijgen. Er is daarom gekozen om het parkeren aan de meest zonnige kant van de Stationsweg op te heffen. Op deze wijze ontstaat hier een breed trottoir van ca 3,5 m en daarmee een duidelijke voetgangersroute in het verlengde van de voetgangerszone in het brede deel van de Stationsweg.

Om meer ruimte van prettig verblijf te maken is het noodzakelijk om de Stationsweg verkeersluwer te maken. Alleen dan is een 30 km-inrichting mogelijk, waarbij fietsers in twee richtingen met het autoverkeer mee rijden. Aparte fietspaden zijn dan niet nodig. Om dit te bereiken, worden in de directe omgeving enkele verkeersmaatregelen getroffen. Gedacht wordt aan het weren van doorgaand verkeer van de Parallelweg, Hoefkade, Oranjeplein en Slijpmolen. Door hier knips te creëren is er geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk tussen de Stationsbuurt en de Schildersbuurt; dit verkeer gaat gebruik maken van de Centrumring, zoals wordt beoogd in de HNM. Dit neemt overlast van sluipverkeer weg en biedt ruimte voor een prettiger verblijf op de LOC omdat deze maatregelen er tevens voor zorgen dat de Stationsweg onaantrekkelijk wordt voor doorgaand autoverkeer.

#### Verkeer en parkeren

De Loper Oude Centrum wordt ingericht voor autoverkeer in twee richtingen, met uitzondering van de recent heringerichte Wagenstraat tussen de Gedempte Gracht en Veerkaden (dit blijft éénrichtingsverkeer). De rijbaanbreedte is hier op afgestemd: bij verkeer in twee richtingen 5,50 m-5,75 m en bij verkeer in één richting 4,50 m. Aansluitingen van zijstraten worden niet meer vormgegeven door middel van inritconstructies. Bij een toekomstige herinrichting van de route Hoefkade/Oranjelaan en de Veerkaden kan op deze twee punten een gelijkwaardige kruising ontstaan, vormgegeven door middel van een verkeersplateau. Het parkeren vindt plaats op trottoirniveau, zoals in de Wagenstraat. Er wordt een schuine trottoirband toegepast en een in de bestrating aangebrachte strip van 10 cm breed ter begrenzing van de parkeerstrook. In de bocht bij het Huijgenspark wordt de trottoirband verlaagd en worden geen parkeerplaatsen gerealiseerd.

De herinrichting heeft gevolgen voor de parkeer capaciteit in de openbare ruimte. Langs de Wagenstraat e.o. verdwijnen 22 parkeerplaatsen en komen er 4 plaatsen bij, langs de Stationsweg e.o. verdwijnen 61 parkeerplaatsen. Dit heeft consequenties voor de parkeerdruk langs de Loper Oude Centrum en in de aansluitende straten. Berekend is dat de parkeerdruk in de omgeving van de Loper Oude Centrum hiermee echter nog ruim onder de 90% blijft. Dit is conform stadsbreed beleid en daarmee acceptabel.

Om parkeren op ongewenste plekken tegen te gaan, is voorlopig gekozen voor anti-parkeerpaaltjes. In het definitief ontwerp wordt nog onderzocht of het mogelijk is om op een aantal plekken de paaltjes te vervangen door bijvoorbeeld extra fietsbeugels of plantenbakken. Ook wordt de situering van de laad- en losvoorzieningen nog verder bestudeerd en afgestemd met stakeholders. Langs de route is ruim aandacht voor fietsparkeerplaatsen ondersteund met fietsbeugels bij voorkeur “om de hoek” op de koppen van de zijstraten. Deze zijn belangrijk om de huidige overlast van geparkeerde fietsen te voorkomen.

#### Flaneerroute en Verblijfsplekken

Aan de meest zonnige kant van de straat is aan de straatzijde een “spullenstrook” gemaakt waarin de bomen staan, gestaffeld voorzien van groene hagen, mooie bloembakken, afvalbakken, zitbanken, fietsbeugels en waar nodig antiparkeerpalen. De kop van het Huijgenspark is de belangrijkste verblijfsplek aan de route. Die wordt voorzien van een extra groenvak met zitranden en een podium in hetzelfde materiaal. Tevens wordt een openbaar toilet toegevoegd. De twee driehoekige pleintjes ter weerszijden van de Wagenbrug krijgen groene ziteilanden rond de bestaande bomen. Op de Wagenbrug worden houten zitranden aan het bestaande brugbalkon vastgemaakt en wordt één speciaal zitelement (type Van Alff) toegevoegd.

### Groen

Een groene straat draagt bij aan de leefbaarheid van de stad en vermindert hitteoverlast. In deze omgeving van vrij dichte bebouwing is veel sprake van stenige omgeving. Daarom is vergroening een belangrijk doel bij de herinrichting van de LOC. De bestaande Haagbeuken op de Stationsweg in portaalopstelling zijn van wisselende kwaliteit. Het plan is om de bomen met matige-slechte kwaliteit gefaseerd te vervangen door wat kleinere fraaie stadsbomen zoals bijvoorbeeld amberbomen. De keuze en fasering wordt nog nader uitgewerkt. Naar verwachting zal in ieder geval worden begonnen met vervanging van de slecht beoordeelde bomen. Een en ander wordt nog nader uitgewerkt. Aan één zijde van de Wagenstraat wordt een nieuwe bomenrij toegevoegd. Op enkele plaatsen verschijnen solitaire bomen. Verdere vergroening vindt plaats in de vorm van hagen, groenvakken en circa 30 bloembakken. Om het straatbeeld verder te vergroenen kunnen bewoners en ondernemers klimplanten (voorstel blauweregen) in geveltuinen aanleggen en zelf beheren.

### Materialen en Verlichting

Het huidige asfalt wordt vervangen door straatbakstenen: mangaan in de Wagenstraat en de Wagenbrug met flankerende pleindelen; rood genuanceerd op de route van de Stationsweg. Met zorg is de demarcatielijn tussen de twee materialen vastgesteld. De trottoir- en opsluitbanden zijn van natuursteen met deels ingegraveerde meertalige spreuken. Rond de bomen komen aangepaste Cortenstalen roosters. Bloembakken worden eveneens van Cortenstaal. Rond de halfhoge blokhaagjes komen standaard lage klassieke hekwerken ter bescherming. De fietsbeugels zijn van roestvrij staal en de zitranden van gepolijst beton. De Van Alffbanken zijn gelakt. Afvalbakken zijn van het type afvalzuil met de kleur grijs op de Loper Oude Centrum en groen in het Huijgenspark. De bestaande hangverlichting wordt vervangen door het type Albany, hetzelfde type dat op het Stationsplein komt. Dit wordt ondersteund door klassieke gevelarmaturen aan beide zijden van de straat, behalve op het deel van Chinatown. Daar worden de rode lampions gehandhaafd. Tevens krijgen belangrijke panden en plekken op de route met verlichting extra aandacht, zoals de historische gevels rond de Wagenbrug.

### Kruisingen Veerkaden en Hoefkade/Oranjelaan

Randvoorwaarde voor een goede langzaam verkeer route over de Loper Oude Centrum is het fysiek aanpassen van de Veerkaden. Dit is alleen mogelijk bij omvorming naar een 30km regime: dit betekent een profielaanpassing. Hierbij zijn twee varianten mogelijk; een relatief eenvoudige aanpassing of een geheel nieuw profiel.

- bij de eenvoudige aanpassing kan asfalt worden omgezet in klinkers, de (veelal relatief slechte) bomen blijven behouden. Zeer brede trottoirs zijn het gevolg.
- bij een gehele herinrichting ontstaat ruimte voor een groene middenberm. Een nieuwe boomstructuur is een gevolg hiervan.

Voor een profielaanpassing van de Veerkaden zijn op dit moment nog geen financiële middelen beschikbaar.

In de route is de kruising met de Hoefkade nog een knelpunt. De Hoefkade zal in de toekomst worden aangepast naar een 30km weg met een sterfietsroute. Het ontwerp voor het nieuwe profiel van de Hoefkade is momenteel in voorbereiding. Zodra het Voorontwerp voor de Hoefkade gereed is en kan worden uitgevoerd, kan ook de kruising met de Stationsweg definitief worden vormgegeven en uitgevoerd.

### Milieusorteerstraat

De huidige milieusorteerstraat aan de Stationsweg/Huijgenspark kan worden verplaatst naar de hoek van de Huijgensstraat (optie 1) of naar het begin van het Huijgenspark tegenover de café's en terrassen en een fietsenwinkel ter weerszijden van de bestaande ORAC's aldaar (optie 2). De definitieve locatie wordt op basis van de inspraak vastgesteld.

### Smart City

Technologische ontwikkelingen bieden kansen bij het inrichten van de openbare ruimte. Wifi kan bijvoorbeeld ingezet worden om de openbare ruimte aantrekkelijker te maken om te verblijven. Daarnaast kan er een virtuele, digitale dimensie aan de openbare ruimte worden toegevoegd door bijvoorbeeld apps te ontwikkelen met informatie of filmpjes. Maar ook bijvoorbeeld multifunctionele displays. Voor de verdere invulling hiervan binnen dit project wordt samengewerkt met Smart The Hague. Hierbij kunnen de technologische toepassingen die momenteel ontwikkeld worden voor Scheveningen als voorbeeld dienen. Om technologische ontwikkelingen zoals multifunctionele displays in de openbare ruimte in een later stadium mogelijk te maken worden alvast Smart Grid voorzieningen (mantelbuizen) in de ondergrond aangebracht. De technologische toepassingen voor de LOC worden de komende periode verder onderzocht en uitgewerkt.

Het concept Voorontwerp Loper Oude Centrum en een overzichtstekening van het concept Voorontwerp Loper Oude Centrum is als bijlage bij dit besluit opgenomen.

### **4. Duurzaamheid**

De gemeente Den Haag streeft naar een duurzame ontwikkeling en een duurzaam beheer van de stad. Duurzaamheid wordt opgevat in de zin van: "Voorzien in de behoeften van de huidige generatie, zonder daarmee voor toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien". Het gaat dus om het beperken van schade aan natuur en milieu, zowel als om economische en technische duurzaamheid en een blijvend goed woon- en vestigingsmilieu. Kansen voor verduurzaming zijn nadrukkelijk gezocht in het ontwerpproces. Dit heeft onder andere geresulteerd in: meer autoverkeersluwe inrichting, het aanbrengen van een groene lijn (kleurig/bloeiend groen bijvoorbeeld langs de gevels), meer groen (bomen en plantenbakken), hergebruik van vrijkomende materialen, meer zichtbaarheid voor het water, extra ruimte voor fietsparkeren, een goed, energiezuinig verlichtingsplan met kenmerkende sfeervolle armaturen, goede bewegwijzering en meer ruimte voor de voetganger en fietser.

### **5. Plantoets**

#### Vooroverleg Over Verkeerszaken (VOV)

Het concept VO is op 16 februari en 13 april 2017 behandeld in het VOV. Het VOV heeft positief geadviseerd onder voorbehoud en met inachtnaam van de volgende opmerkingen: de verkeerskundige knip in de Schilderswijk blijft voorwaarde voor de uitvoering van het plan van de Wagenstraat en Stationsweg. Het VOV constateert dat in het deel tussen de Stille Veerkade en de Wagenbrug de parkeerstrook niet binnen het opgestelde beleid is uitgevoerd. Verder maakt het deel Wagenstraat tussen Gedempte Burgwal en de Stille Veerkade geen onderdeel uit van de hoofdroutekaart voor hulpdiensten. Het VOV adviseert hier dan ook verkeer remmende maatregelen te treffen die doorgaans binnen erftoegangswegen worden toegepast. De uitritconstructies dienen aan beide zijden te worden voorzien van inritblokken. Als laatste merkt het VOV op dat de gehandicaptenparkeerplaats in de Wagenstraat nabij de St. Jacobsstraat een gehandicaptenparkeerplaats is op kenteken en geen algemene gehandicaptenparkeerplaats.

#### Adviescommissie Openbare Ruimte (ACOR)

Het concept VO is op 22 februari en 19 april 2017 in de ACOR behandeld. De ACOR heeft grote waardering uitgesproken over het ontwerp en is akkoord met inachtneming van de volgende opmerkingen: De ACOR vraagt aan indieners om zowel de Veerkade als de Oranjelaan/Hoefkade alvast mee te ontwerpen. Zo kan een goede overgang tussen deze wegen gewaarborgd worden. De ACOR ziet deze uitwerking graag terug. De ACOR vraagt om na te gaan of er een mogelijkheid is om binnen het vastgestelde beleid de breedte van de parkeervakken in de Wagenstraat iets smaller te maken ten gunste van het trottoir.

De opmerkingen van het VOV en de ACOR worden betrokken bij het maken en vaststellen van het definitieve Voorontwerp.

## **6. Inspraak**

Het concept Voorontwerp wordt na vaststelling door het college ter inzage gelegd van 31 mei tot 12 juli 2017. De bewoners en ondernemers uit de Stationsbuurt en Oude Centrum worden hierover schriftelijk geïnformeerd en kunnen in deze periode hun zienswijze indienen. In juni wordt een inloopbijeenkomst georganiseerd. Eerder ontvangen reacties van bewoners/ondernemers o.a. tijdens de inloopbijeenkomst van april 2017 over de plannen bij station Hollands Spoor, worden als ingediende zienswijze behandeld en beantwoord.

## **7. Beheer**

Voor het beheergebied geldt volgens de Kadernota Openbare Ruimte Den Haag “Hofstadkwaliteit”. Dit is het hoogste inrichtings- en beeldkwaliteitsniveau en hoort bij de meest druk bezochte gebieden van Den Haag. Het beeldkwaliteitsniveau dat hoort bij Hofstadkwaliteit is op dit moment beeldkwaliteit A volgens de Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte 2013, publicatie 323 van de CROW. In het beheergebied zullen naast de “standaard” materialisatie ook materialisatie worden toegepast die niet opgenomen is in het Handboek Openbare Ruimte (H.O.R) en zal ten opzichte van de bestaande situatie ook extra meubilair aan de openbare ruimte worden toegevoegd. Hiervoor wordt een beheerparagraaf opgesteld. Het doel van de beheerparagraaf is om inzicht te krijgen in de verandering van beheerkosten ten opzichte van het huidige beheer, nadat het gebied is heringericht. Voor de te verwachten extra beheerkosten zal per onderdeel een beheerkostenraming worden gemaakt. Tevens zal worden vastgelegd welke behorende afdelingen verantwoordelijk zijn voor de te beheren onderdelen. Bij het raadsvoorstel voor de vaststelling van het definitieve Voorontwerp zullen de extra beheer kosten en de dekking inzichtelijk worden gemaakt.

## **8. Uitvoering en bereikbaarheid Hollands Spoor en omgeving**

De komende jaren wordt de omgeving van station Hollands Spoor verder verbeterd: stations entree Laak, grote belastingkantoor aan de Stationsweg, herinrichting van het Stationsplein, nieuwbouw The Y en het voormalige stationspostkantoor. De afstemming van de werkzaamheden hiervoor vindt plaats in het bouwlogistiek overleg Hollands Spoor e.o. Uit een inventarisatie van de werkzaamheden is gebleken dat uitvoering van de LOC vanaf januari 2018 vanuit bereikbaarheid vooralsnog mogelijk is. In het Stedelijk bereikbaarheidsoverleg wordt beoordeeld of de werkzaamheden, in relatie tot de andere geplande activiteiten in de directe omgeving, in de gewenste periode (vanaf januari 2018) kunnen worden uitgevoerd.

## **9. Planning**

Het concept voorontwerp wordt na vaststelling door het college ter inzage gelegd van 31 mei tot 12 juli 2017. Aansluitend aan deze inspraakperiode worden de inspraakreacties verwerkt. Indien noodzakelijk wordt het Voorontwerp aangepast. Vervolgens wordt het definitieve Voorontwerp met een nota van beantwoording van de reacties in september ter vaststelling aan de raad voorgelegd. Naar verwachting kan vanaf januari 2018 gestart worden met de herinrichting van deze stadsentree. Een tijdige uitvoering van de verkeersmaatregelen in de omgeving is voorwaarde voor de uitvoering.

## **10. Verkeersmaatregelen omgeving**

Om de huidige overlast op te lossen en meer ruimte voor verblijf te maken is het noodzakelijk om de Stationsweg en de Wagenstraat verkeersluwer te maken. Alleen dan is een 30 km-inrichting mogelijk, waarbij fietsers in twee richtingen met het autoverkeer mee kunnen rijden. Aparte fietspaden zijn dan niet nodig. Om dit te bereiken, worden in de directe omgeving enkele verkeersmaatregelen getroffen die tot doel hebben het doorgaand autoverkeer tussen de Stationsbuurt en de Schilderswijk terug te dringen.

In dit kader zijn wij voornemen afsluitingen (“knips”) aan te brengen op een viertal parallelle routes die de Stationsbuurt en de Schilderswijk doorkruisen: de Parallelweg, de Hoefkade, het Oranjeplein en de Slijpmolen. Figuur 1 toont de beoogde locaties voor de knips. Als gevolg van de knips is geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk tussen de Stationsbuurt en de Schilderswijk.

In het besluit van het college over het Programma van Eisen (PvE) voor de Loper Oude Centrum en de verkeersmaatregelen in de omgeving (RIS 294869) is aangegeven dat er nader onderzoek wordt verricht naar de gevolgen voor luchtkwaliteit en op kruispuntniveau per situatie wordt onderzocht wat de beste maatregelen zijn om de toename in autoverkeer op de Centrumring.

Als gevolg van de knips wordt een groot deel van het doorgaande autoverkeer over Centrumring geleid. Dit is in overeenstemming met het gemeentelijke verkeersbeleid, waarin aan de Centrumring een belangrijke bundelende rol is toebedeeld voor autoverkeer dat niet in het centrum zelf hoeft te zijn. Deze maatregelen zorgen er tevens voor dat de Stationsweg en de Wagenstraat worden ontlast van doorgaand autoverkeer, zodat meer ruimte ontstaat voor langzaam verkeer, verblijf en reuring op straat, zoals terrassen. Fietsers en nood- en hulpdiensten kunnen de knips wel passeren.



*Figuur 1. De rode kruisjes geven de knips aan, de zwarte pijlen de rijrichtingen. De Stationsbuurt is blauw gearceerd, de Schilderswijk geel.*

#### *Gevolgen van de voorgestelde maatregelen op wegvakniveau*

De gevolgen van de voorgestelde verkeersmaatregelen zijn in beeld gebracht met behulp van het verkeersmodel. Voor een toekomst vaste analyse is hierbij vooruit gekeken naar het jaar 2025, als ook de Rotterdamsebaan en de bouwprojecten rondom Hollands Spoor zijn gerealiseerd.

De berekeningen en analyses laten zien dat de Hoefkade, de Parallelweg, de Stationsweg, de Weteringkade, de Koningstraat en de Van der Duynstraat beduidend verkeersluwer worden als gevolg van de knips. Dit biedt de gezochte kans voor kwaliteitsverbetering van het gebied. De Hoefkade, de Parallelweg en de Weteringkade zijn wijkontsluitingswegen waar de leefkwaliteit onder druk staat als gevolg van het drukke autoverkeer. De Stationsweg maakt deel uit de van de Loper Oude Centrum. De beoogde herinrichting is hier alleen maar mogelijk als deze weg verkeersluw wordt. Ook de Koningstraat en de Van der Duynstraat zijn woonstraten waar de leefkwaliteit onder druk staat als gevolg van het drukke autoverkeer.



De Calandstraat, Neherkade, Waldorpstraat, Rijswijkseweg en Leeghwaterplein krijgen meer autoverkeer te verwerken ten gevolge van de afsluitingen. De Calandstraat en de Neherkade maken deel uit van de Centrumring en zijn als zodanig bedoeld om het doorgaande – en interwijkverkeer te bedienen. Ook zijn deze wegen hiertoe ingericht, met twee rijstroken per richting en ruim gedimensioneerde kruispunten. De Waldorpstraat en de Rijswijkseweg maken geen deel uit van de Centrumring, maar hebben wel een wijkontsluitingsfunctie.

Kanttekening bij de analyses is dat het verkeersmodel geen rekening houdt met de mogelijkheid dat het aanbrengen van knips ertoe leidt dat mensen als gevolg hiervan kiezen voor andere vervoersmodaliteiten voor (met name korte) ritten. Het ligt in de verwachting dat een aantal autoritten vervangen zal worden door een fietsrit of een wandeling. Dit betekent dat de met het verkeersmodel berekende verkeersintensiteiten, in een situatie met knips, hoogstwaarschijnlijk een overschatting geven van het aantal autoverplaatsingen.

#### *Gevolgen van de voorgestelde maatregelen op kruispuntniveau*

Voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling zijn, zeker in een stedelijke omgeving, niet zozeer de wegvakken maatgevend als wel de kruispunten. Het is dan ook belangrijk om inzicht te hebben of de belangrijkste kruispunten in staat zijn om het extra autoverkeer bij de verkeerslichten als gevolg van de veranderende verkeersstromen, adequaat te verwerken. Het college heeft daarom onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de volgende kruispunten:

1. Vaillantlaan-Hoefkade;
2. Calandstraat-Waldorpstraat;
3. Calandstraat-Neherkade;
4. Neherkade-Rijswijkseweg;
5. Rijswijkseweg-Waldorpstraat;
6. Rijswijkseplein.

Het onderzoek toont aan dat een aantal kruispunten op de wegen die drukker worden over het algemeen in staat zijn om het verkeer in de spits (en zeker daarbuiten) adequaat af te handelen. Voor de kruispunten Calandstraat – Waldorpstraat, Neherkade – Rijswijkseweg, Rijswijkseweg – Waldorpstraat zijn in ieder geval maatregelen nodig. Hierbij wordt vooralsnog gedacht aan het afstellen van verkeerslichten maar ook het beperken van bepaalde afslagbewegingen op kruisingen zodat deze meer verkeer kunnen verwerken en het verkeer op de doorgaande routes terecht komt.

De komende periode wordt voor deze kruispunten nader onderzoek gedaan naar de aanvullende maatregelen om de verkeersafwikkeling op deze kruispunten verder te verbeteren. De Waldorpstraat maakt geen deel uit van de Centrumring en verwerkt alleen bestemmingsverkeer.

#### *Gevolgen van de voorgestelde maatregelen voor de luchtkwaliteit*

De veranderende verkeersstromen hebben gevolgen voor de luchtkwaliteit. Het effect op fijn stof (PM10) is minimaal en daarom verder niet berekend. In de directe omgeving van de knips neemt de concentratie stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) af, tot wel 5 µg/m<sup>3</sup>. Op de wegen in de omgeving waar als gevolg van de knips meer verkeer gaat rijden, neemt de concentratie stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) toe, tot maximaal 2,5 µg/m<sup>3</sup>. Op het moment dat de maatregelen in gaan (vanaf 2018) leiden de nieuwe verkeersstromen niet tot een overschrijding van de grenswaarden.

*Communicatie Verkeersmaatregelen*

Vorig jaar zijn de belangenorganisaties van bewoners en ondernemers uit de Schilderswijk en Stationsbuurt over de verkeersmaatregelen geraadpleegd. De Bewonersorganisatie Schilderswijk de Paraplu is positief over de ambitie van de gemeente om tot verkeersmaatregelen te komen en de leefbaarheid in de wijk te verbeteren. De Winkeliersvereniging Koningstraat maakt zich zorgen dat de winkels straks niet meer bereikbaar zijn. Uiteraard wordt hier rekening mee gehouden.

Het Buurtoverleg Het Oude Centrum maakt zich zorgen dat het autoverkeer zich verplaatst naar Het Oude Centrum. De ondernemersvereniging Stationswerk vindt de maatregelen een aanzienlijke verbetering. De bewonersorganisatie van de Stationsbuurt (Buurtstation) is tevreden met de aanpak van de al lang zorgen barendende verkeersproblemen in de Stationsbuurt.

De afgelopen periode is gewerkt aan een communicatieplan. Uitgangspunt in de communicatie is: zo laagdrempelig mogelijk en erop gericht betrokkenen persoonlijk te informeren over de verkeersmaatregelen. De communicatie (informeren) start in juni 2017. Het concept Voorontwerp voor de herinrichting van de openbare ruimte rondom de knips wordt naar verwachting na de zomer en het concept Voorontwerp voor de Hoefkade naar verwachting in het 4<sup>e</sup> kwartaal 2017 vrijgegeven voor inspraak.