

Datum  
7 november 2017

Registratienummer  
DSO/ 2017.833  
RIS000000

## **Voorstel van het college inzake Voorontwerp Loper Oude Centrum**

### **1. Inleiding**

Dit raadsvoorstel betreft het Voorontwerp voor de Loper Oude Centrum (LOC). De 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. 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 nieuwe LOC wordt daarom aantrekkelijk met een hoogwaardige inrichting. Speerpunt hierbij is het vergroten van de aantrekkelijkheid en veiligheid voor voetgangers en fietsers als route en als verblijfspot. Dit geeft een krachtige impuls aan de ontwikkeling van het Oude Centrum en een positieve uitstraling die past bij deze belangrijke omgeving. In de omgeving worden enkele verkeersmaatregelen genomen om de huidige overlast van het doorgaand autoverkeer op te lossen en de Stationsweg hiervoor onaantrekkelijk te maken. Zo ontstaat er meer ruimte voor verblijf.

### **2. Agenda Oude Centrum**

In de Agenda Oude Centrum (RIS 279665) zijn de pijlers van de aanpak beschreven om ook het Oude Centrum tot een mooier stuk van de binnenstad te laten ontwikkelen. De herinrichting van de Wagenstraat en de Stationsweg vormt de kern van deze aanpak. De sociale- en economische facetten hebben ook onze aandacht. Voor de sociale facetten is een integraal en op maat gesneden plan van aanpak gemaakt. Het bieden van ruimte voor economische ontwikkeling staat ook centraal, aanvullende versterkende winkel functies worden waar mogelijk door de gemeente gefaciliteerd. Samen met een nieuwe buitenruimte kan de LOC als winkel- en woongebied aantrekkelijk worden gemaakt voor de bewoner, ondernemer en bezoeker. Andere pijlers in de aanpak zijn het oplossen van urgente kleine knelpunten in de buitenruimte en het verbeteren van het leefklimaat. In nauwe samenwerking met de bewoners en de ondernemers in de wijk worden aanpassingen in de buitenruimte uitgevoerd die de leefbaarheid in de wijk verbeteren. Op de Paviljoensgracht is recent een begin gemaakt met de aanleg van extra groen in het Oude Centrum.

### **3. Ontwerpproces met bewoners, ondernemers en belangenorganisaties**

Het ontwerp is tot stand gekomen met de inbreng van bewoners, ondernemers en belangenorganisaties (Buurtoverleg Het Oude Centrum, Bewonersorganisatie Buurtstation Stationsbuurt en de Fietsersbond). Hiervoor is een combinatie van (informatie)bijeenkomsten en werksessies gehouden: bijeenkomst parkeren/verkeer, werksessie "Samen werken aan de mooiste straat van Nederland", werksessie ontwerpprincipes, informatiemarkt over de vernieuwing van het gebied rond het station Hollands Spoor en een 'Tentsessie'. De inbreng is waar mogelijk overgenomen en terug te zien in het ontwerp: autoluw, 30 km/u- inrichting, sfeervolle verlichtingsarmaturen, gevelgroen, meer fietsparkeerplekken, betere bewegwijzering, bredere trottoirs, natuursteen banden met spreuken, vergroenen en verhogen van de kwaliteit van het bestaande groen, eenzijdig auto

parkeren opheffen, meer plantenbakken, versterken van de verblijfsplekken aan de route en verduurzaming.

#### **4. Inspraak en zienswijzen**

Het concept Voorontwerp heeft van 31 mei tot 12 juli jl. ter visie gelegen. De gemeente heeft tevens op 20 en 21 juni jl. informatiebijeenkomsten georganiseerd waarin het ontwerp aan belangstellenden is toegelicht en vragen zijn beantwoord. Er zijn 76 reacties en zienswijzen ontvangen. Deze zijn beantwoord in bijgaande nota beantwoording (bijlage 1). De ingediende reacties en zienswijzen geven aanleiding om het ontwerp op drie onderdelen aan te passen: de materialisering van de LOC (straatbakstenen) wordt zowel op de kruising met de Veerkaden als op de kruising met de Hoefkade doorgezet zodat de LOC visueel dominant wordt ten opzichte van deze kruispunten. Ook het tweerichtingsverkeer op een gedeelte van het Huygenspark (tussen Stationsweg en parkeergarage) blijft gehandhaafd. Er is een aantal reacties ontvangen over de plaatsing van een podium in het Huygenspark, waarin wordt aangegeven dat deze overlast zal kunnen veroorzaken en niet gebruikt zal worden. De gemeente gaat daarom in november hierover in gesprek met de initiatiefnemers en de bewonersorganisatie van de Stationsbuurt.

#### **5. Toelichting Voorontwerp**

Zie bijgaand ontwerp. De Stationsweg wordt een weg voor alleen het bestemmingsverkeer voor de Stationsbuurt. Daarom kan het een 30 km/u-inrichting krijgen. Door de afnemende verkeersdruk ontstaat er ruimte voor fietsers en voetgangers. De buitenruimte krijgt uitstraling met materialen van hoge kwaliteit. De LOC wordt groener en voorzien van klassieke gevelarmaturen. Belangrijke panden en plekken op de route krijgen met verlichting extra aandacht. Afstemming hierover zal plaatsvinden met de betreffende pandeigenaren.

##### *Verkeer en parkeren*

De LOC wordt ingericht voor autoverkeer in twee richtingen, met uitzondering van een deel van de Wagenstraat, dit blijft conform de huidige situatie éénrichtingsverkeer. Het parkeren vindt plaats op trottoirniveau. De herinrichting heeft gevolgen voor de parkeercapaciteit in de openbare ruimte. Er is gekozen om het parkeren aan de meest zonnige kant van de Stationsweg op te heffen. Totaal verdwijnen er 79 parkeerplaatsen. Dit heeft consequenties voor de parkeerdruk langs de LOC en in de aansluitende zijstraten, maar de parkeerdruk blijft nog ruim onder de 90%. Dit is conform stadsbreed beleid acceptabel. Langs de route komen circa 200 extra fietsparkeerplekken. Dit is belangrijk om de huidige overlast van geparkeerde fietsen zoveel mogelijk terug te dringen.

##### *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 anti-parkeerpalen. De kop van het Huygenspark is de belangrijkste verblijfsplek aan de route. Het trottoir wordt daarom hier ook breder, waardoor de voetganger meer ruimte krijgt en de entreefunctie wordt versterkt. Het Huygenspark wordt voorzien van een extra groenvak met zitranden en een openbaar toilet. De twee 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 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 een stenige omgeving. Daarom is vergroening

een belangrijk doel bij de herinrichting van de LOC. De bestaande Haagbeuken op de Stationsweg worden waar nodig aangevuld. De groeiomstandigheden van de bomen worden verbeterd. Aan één zijde van de Wagenstraat wordt een nieuwe bomenrij toegevoegd. Verdere vergroening vindt plaats in de vorm van nieuwe solitaire bomen, hagen, groenvakken en bloembakken. Om het straatbeeld verder te vergroenen krijgen de bewoners en de ondernemers de mogelijkheid om met klimplanten (blauwe regen) geveltuinen aan te leggen en zelf te beheren.

#### *Materialen en verlichting*

Het huidige asfalt wordt vervangen door straatbakstenen. De trottoir- en opsluitbanden zijn van natuursteen met ingegraveerde meertalige spreuken waarbij zo veel mogelijk in Den Haag gesproken talen met een spreuk een plek krijgen op de stoepanden. Dit in aansluiting op de spreuken op de stoepanden in China Town. De bestaande hangverlichting wordt vervangen door 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 extra aandacht met verlichting.

#### *Kruisingen Veerkaden en Hoefkade*

De materialisering (straatbakstenen) van de LOC wordt op deze belangrijke kruisingen doorgezet. Hiermee wordt de LOC visueel dominant ten opzichte van de Veerkaden en de Hoefkade. Om het knelpunt van oversteekbaarheid op de kruising met de Hoefkade op te lossen wordt de Hoefkade in de toekomst aangepast naar een 30 km/u –inrichting met een sterfietsroute. Het ontwerp hiervoor is momenteel in voorbereiding.

#### *Milieusorteerstraat*

De milieusorteerstraat aan de Stationsweg/Huijgenspark wordt opgeheven en aan de bestaande ORAC's in de Huijgensstraat toegevoegd.

#### *Smart City*

Om technologische ontwikkelingen in de openbare ruimte in een later stadium mogelijk te maken worden alvast Smart Grid voorzieningen (mantelbuizen) in de ondergrond aangebracht.

### **6. Duurzaamheid**

Kansen voor verduurzaming zijn nadrukkelijk gezocht in het ontwerpproces. Met als resultaat: een meer verkeersluwe inrichting, het aanbrengen van een groene lijn (kleurig/bloeiend groen bijvoorbeeld langs de gevels), meer groen (extra bomen, heggen, groenvakken en plantenbakken), hergebruik van vrijkomende materialen, meer zichtbaarheid voor het water, extra ruimte voor fietsparkeren, een energiezuinig verlichtingsplan met kenmerkende sfeervolle gevelarmaturen, goede bewegwijzering en meer ruimte voor de voetganger en fietser.

### **7. Planadviezen**

Het college heeft het ontwerp voor advies voorgelegd aan het VOV (Vooroverleg over Verkeerszaken) en de ACOR (Advies commissie Openbare Ruimte). Op 16 februari en 13 april jl. heeft het VOV positief geadviseerd waarbij is aangegeven dat de verkeerskundige knips in de Schilderswijk voorwaarde zijn voor de uitvoering van het plan. 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 de Gedempte Burgwal en de Stille Veerkade, geen deel uit van de hoofdroudekaart 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. Het advies van het VOV wordt betrokken bij het maken en vaststellen van het definitief ontwerp.

Op 22 februari en 19 april jl. is het ontwerp in de ACOR behandeld. De ACOR heeft grote waardering uitgesproken over het ontwerp en is akkoord. Wel wordt gevraagd 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. Het advies van de ACOR wordt betrokken bij het maken en vaststellen van het definitief ontwerp.

De wijziging in de materialisering voor de kruisingen van de LOC met de Veerkaden en Hoefkade en het handhaven van het tweerichtingsverkeer op een gedeelte van het Huygenspark (tussen Stationsweg en parkeergarage) heeft de instemming van het VOV en de ACOR. De wijziging in de materialisering voor de kruising met de Hoefkade heeft ook de instemming van de HTM.

### **8. Beheer**

Voor het beheergebied van de Wagenstraat en de Stationsweg 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. Er is een beheerplan opgesteld. De herinrichting zal er toe leiden dat extra straatmeubilair, groen en openbare verlichting aan de openbare ruimte worden toegevoegd. Ook de kosten voor het reinigen van de openbare ruimte zullen toenemen, omdat in de Huygenspark een openbaar toilet wordt gefaciliteerd. Daarentegen zullen als gevolg van een afname van het areaal verhard oppervlak in het Huygenspark de kosten voor calamiteiten- en planmatig klein onderhoud iets afnemen. Voor de te verwachten (extra) beheerkosten is per beheer- en onderhoudsaspect een berekening gemaakt.

### **9. Financiële aspecten**

In het coalitieakkoord is € 6 miljoen beschikbaar gesteld voor de LOC. De kostenraming van het voorliggende ontwerp bedraagt € 5.432.995,- en past binnen dit budget. De kosten worden gedekt uit het programma 10, ontwikkeling Buitenruimte. Gezien de omvang van de investering wordt deze geactiveerd. In de kostenraming is € 686.580,- bestemd voor de vergroening van de Stationsweg en Wagenstraat. De te verwachten jaarlijkse extra beheerkosten op basis van het beheerplan bedragen € 55.200,-. Deze worden gedekt uit Programma 10, Buitenruimte.

### **10. Planning, vervolg en communicatie omgeving**

Indien ingestemd wordt met het voorliggende ontwerp kan gestart worden met de voorbereiding en realisatie van deze stadsentree. De uitvoering zal plaatsvinden vanaf april 2018. Vooruitlopend hierop zullen door de nutsbedrijven nog voorbereidende werkzaamheden plaatsvinden. Het uitgangspunt in de planning voor de realisatie van de LOC en de verkeersmaatregelen is dat de werkzaamheden doorlopend kunnen worden uitgevoerd. Als de LOC klaar is (planning: november 2018) moet zijn gestart met de uitvoering van de verkeersmaatregelen zodat het doorgaande verkeer uit de Stationsweg en de Wagenstraat verdwijnt. Mocht in het verdere proces blijken dat de planning door omstandigheden vertraagd raakt, dan kunnen tijdelijke maatregelen worden genomen om het doorgaande autoverkeer tussen de Stationsbuurt en Schilderswijk te weren.

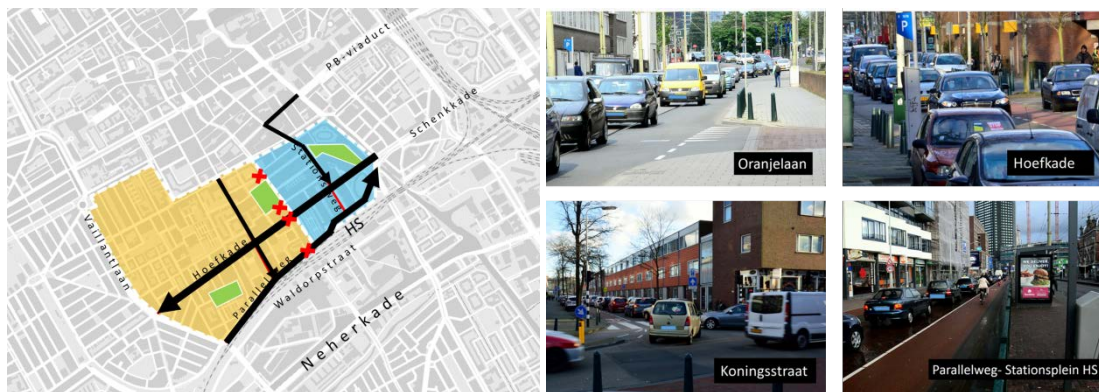
Bij de realisatie wordt door de gemeente gewerkt volgens het Integraal Project Management (IPM) model. Daarin brengt de omgevingsmanager de dialoog met de omgeving tot stand. De omgevingsmanager wordt vergezeld van een communicatiemedewerker die belanghebbenden over de voortgang en planning informeert aan de hand van factsheets, bewonersbrieven, social media en apps.

## 11. Verkeerseffecten in de omgeving

De nieuwe LOC wordt aantrekkelijk met een hoogwaardige inrichting. Speerpunt hierbij is het vergroten van de aantrekkelijkheid en veiligheid voor voetgangers en fietsers als route en als verblijfsplek. Dit geeft een krachtige impuls aan de ontwikkeling van het gebied en een positieve uitstraling die past bij deze belangrijke omgeving. Het beperken van het doorgaande verkeer is daarbij van cruciaal belang. Dit wordt mogelijk door het realiseren van een viertal knips (fysieke afsluitingen met een poller of paaltje) op de doorgaande wegen tussen de Stationsbuurt en de Schilderswijk: de Slijpmolen, het Oranjeplein, de Hoefkade en de Parallelweg. Het doorgaande autoverkeer dient uit te wijken naar de Vaillantlaan (Centrumring), de Waldorpstraat en de Neherkade (Centrumring). In het door het college vastgestelde Programma van Eisen Loper Oude Centrum (RIS 294869) zijn deze maatregelen reeds aangekondigd.

Een aantrekkelijker inrichting van de openbare ruimte draagt bij aan het verblijfsklimaat voor bezoekers en bewoners. Voor winkelgebieden betekent dit ook een economische impuls, omdat de consumenten langer blijven en dan ook meer besteden. Het verminderen van het doorgaande verkeer door de Stationsbuurt en de Schilderswijk, waarbij het gebied bereikbaar blijft voor bezoekers om inkopen te doen, draagt bij aan een beter verblijfsklimaat. Uit onderzoek blijkt dat circa 75% van de bezoekers van de winkels in de Hoefkade en Koningstraat te voet of per fiets komt. Een nieuwe inrichting die aansluit bij de specifieke wensen en behoeften van deze doelgroepen is dan ook logisch. Daarbij kan ook de sterfietsroute over de Hoefkade worden uitgewerkt. Het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verminderen van fijnstof, de geluid- en stankoverlast en de verkeersdruk heeft een positief effect op de leefkwaliteit.

Momenteel wordt de Stationsweg-Wagenstraat belast door autoverkeer dat geen bestemming heeft in de omgeving. De problemen die dit geeft treden in grotere mate ook op in straten als de Hoefkade en Parallelweg (met name bij het stationsplein). De herinrichting van de LOC naar een 30 km weg met klinkers en fietsers op de rijbaan is alleen mogelijk wanneer de verkeersdruk op deze stadsentree fors wordt teruggebracht.



Figuur 1 en 2 Doorgaand verkeer heeft een negatieve impact op de leefkwaliteit in de Stationsbuurt en Schildersbuurt

### Lokale effecten

Als gevolg van de knips in de Slijpmolen, het Oranjeplein, de Hoefkade en de Parallelweg is geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk over deze wegen. Auto's kunnen van beide kanten tot aan de knips rijden waarbij de bestemmingen (woningen, garages en bedrijven) vanuit één kant per auto bereikbaar blijven. Voor een aantal bestemmingen geldt dat mensen een andere route zullen moeten

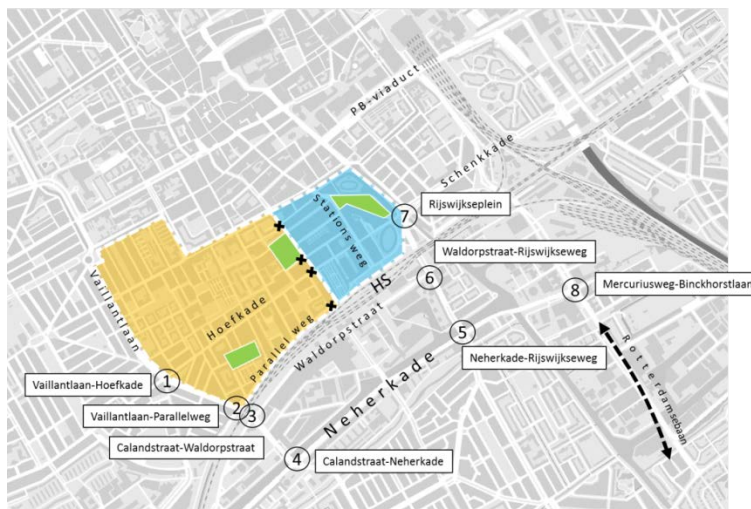
kiezen. De verkeersdruk in de Stationsbuurt en de Schilderswijk neemt hierdoor fors af, wat de leefbaarheid, aantrekkelijkheid en gezondheid voor de bewoners ten goede komt. De buitenruimte kan worden heringericht met een minder nadrukkelijke rol voor de auto in het straatbeeld. Dit geldt niet alleen voor de vier straten die worden afgesloten voor doorgaand verkeer, maar ook voor de woonstraten in de omgeving zoals de Weteringkade, de Koningstraat en de Van der Duynstraat. Het doorgaande verkeer wordt naar de Centrumring geleid. Hier neemt de verkeersdruk dus toe, waarbij geen wettelijke normen voor luchtkwaliteit worden overschreden.



Figuur 3. Verkeersmaatregelen en bundeling van verkeer op hoofdroutes

### Gevolgen kruispunten omgeving

Het doorvoeren van de knips tussen de Schilderswijk en de Stationsbuurt heeft een impact op de kruispunten op de Centrumring. Er is onderzoek gedaan naar de effecten, uitgaande van de verkeersstromen in 2020 en 2025, inclusief het effect van de Rotterdamsebaan.



Figuur 4. De onderzochte kruisingen in de omgeving.

De belangrijkste verkeerseffecten vinden plaats op de volgende kruispunten (zie figuur 4):  
Vaillantlaan – Parallelweg en Calandstraat – Waldorpstraat (de Put) (2 en 3 in figuur 4): zonder aanvullende maatregelen kan het kruispunt het verkeer in de spits niet verwerken en zorgen de wachtrijen voor blokkades van andere kruispunten. Het als aanvullende maatregel doorvoeren van een linksaf verbod voor verkeer van de Vaillantlaan naar de Waldorpstraat biedt enige verlichting. Het kruispunt wordt hierdoor overzichtelijker en beter regelbaar, maar de afwikkelingskwaliteit blijft kritisch. Door deze aanvullende maatregel wordt het doorgaande verkeer naar de Neherkade geleid. Dit is ook beleidsmatig gewenst, aangezien de Neherkade onderdeel is van de Centrumring. De druk op de verkeersdoorstroming op de Neherkade neemt met deze maatregel verder toe en het kruispunt stroomafwaarts (Calandstraat – Neherkade) wordt zwaarder belast.

Neherkade – Rijswijkseweg (5): de afwikkelingscapaciteit van het kruispunt is in 2020 en 2025 zonder verkeersmaatregelen (knips) tussen de wijken kritisch en zorgt voor een knelpunt in het verkeersnetwerk. Zonder maatregelen loopt het netwerk op dit kruispunt vast en kan niet aan de uitgangspunten uit de HNM worden voldaan (gemiddelde trajectsnelheid 20-25km/u). Vergroten van de capaciteit van het kruispunt is binnen de huidige vormgeving niet mogelijk. Maatregelen zijn noodzakelijk om het knelpunt op te lossen. Een van de mogelijkheden is om in de avondspits de absolute OV-prioriteit van lijn 15 in de verkeersregeling te verlagen ten faveure van de doorstroming op de Neherkade. Een fysieke maatregel betreft het creëren van een extra opstelvak voor het autoverkeer op de brug door fietsers en voetgangers over een aparte brug over de Laakhaven te leiden. Omdat de daadwerkelijke invloed van de Rotterdamsebaan na 2020 en een verwachte groei op de Neherkade i.c.m. met de effecten van de verkeersmaatregelen onzeker is, wordt voorgesteld om vooralsnog deze kruising te monitoren om te bepalen of een dergelijke ingreep ook echt noodzakelijk is. Doorstroming van verkeer op de Neherkade heeft daarbij prioriteit op doorstroming van het verkeer op de Rijswijkseweg/Haagweg.

Rijswijkseweg - Waldorpstraat (6): dit kruispunt functioneert in de toekomst ook zonder de voorgestelde knips al matig. De knips zorgen voor een toename van de druk op deze kruispunten, waardoor de afwikkelingskwaliteit kritisch wordt. Een aanvullende maatregel die de druk op dit kruispunt verlicht, is het opheffen van de linksaf beweging vanaf de Rijswijkseweg richting de Waldorpstraat. Hierdoor wordt het kruispunt overzichtelijker en beter regelbaar, wat leidt tot een acceptabele afwikkelingskwaliteit. Bestemmingsverkeer voor het bedrijventerrein Laakhaven kan gebruik maken van de Leeghwaterplein.

Neherkade – Binckhorstlaan (8): dit kruispunt wordt in gebruik genomen met de opening van de Rotterdamsebaan. Het effect van de verkeersmaatregelen is dat meer verkeer gebruik maakt van de route Neherkade-Rotterdamsebaan en dat de kruising drukker wordt. De kruising zal op termijn groeien naar een punt waar vertraging zal ontstaan. Dit is vooralsnog het geval in de avondspits. Bij de besluitvorming over de Rotterdamsebaan is besloten tot de configuratie van het kruispunt en is er niet gekozen om nog meer capaciteit toe te voegen omdat dit ruimtelijk niet inpasbaar was. Door te monitoren kan worden bepaald of er aanvullende maatregelen nodig zijn. Hierbij kan worden gedacht aan het beter benutten van de Supernovaweg door de linksaf beweging vanaf de Binckhorstlaan naar de Supernovaweg in de spits meer groentijd te geven en zo het doorgaande verkeer op de kruising Mercuriusweg-Binckhorstlaan te verminderen. Ook kan deze richting eventueel autonoom in de spits minder groentijd krijgen. Deze oplossingsrichtingen zijn niet doorgerekend.

Alhoewel in overeenstemming is met het bundelingsprincipe uit het verkeersbeleid, staat de verkeersdoorstroming op de Centrumring in de huidige situatie reeds onder druk. De Centrumring kan

momenteel al niet aan het uitgangspunt van een gemiddelde trajectnelheid van 20-25 km/u uit de HNM voldoen. De toename van verkeer als gevolg van de knips leidt tot een daling van de trajectnelheid in de spits. Bovengenoemde lokale effecten en de gevolgen/impact op de kruispunten van de Centrumring hebben ook tot gevolg dat de mogelijkheden tot het bieden van een acceptabele omleidingsroute bij werkzaamheden en/of evenementen zullen afnemen.

Ondanks de effecten op de doorstroming, is het gewenst en mogelijk om met de bovengenoemde aanvullende maatregelen/oplossingsrichtingen (incl. monitoring) de LOC uit te voeren. De voordelen ten aanzien van leefbaarheid, aantrekkelijkheid en gezondheid in de Stationsbuurt en de Schilderswijk zijn groot en wegen wat betreft het college op tegen de benoemde neveneffecten. Met het vaststellen van het ontwerp voor de LOC kunnen de verkeersmaatregelen worden uitgewerkt tot voorlopige ontwerpen. Tevens kan de sterfietsroute over de Hoefkade worden uitgewerkt.

#### *Communicatie verkeersmaatregelen*

Vorig jaar zijn de belangenorganisaties van bewoners en ondernemers uit de Schilderswijk en Stationsbuurt en de Fietsersbond over de verkeersmaatregelen geraadpleegd. In juni jl. zijn de bewoners en de ondernemers van de Schilderswijk en Stationsbuurt geïnformeerd over de verkeersmaatregelen en de herinrichting van de Hoefkade. Circa 150 bewoners/ondernemers waren aanwezig op een informatiebijeenkomst, waarin de eerste schetsen van de verkeersmaatregelen aan belangstellenden zijn toegelicht en vragen zijn beantwoord. Er was de mogelijkheid om met een reactieformulier op de maatregelen en de schetsen te reageren. De 75 ontvangen reacties variëren: 'prima deze verkeersmaatregelen, graag morgen invoeren', 'kan ik als bewoner een pasje krijgen', 'belachelijk deze maatregelen, 'door deze maatregelen moet ik straks heel veel omrijden om bij mijn huis of werk te komen', 'de drukte wordt verplaatst naar de Vaillantlaan en Neherkade' en 'verwacht omzetverlies voor mijn winkel'. De reacties hebben aandachtspunten opgeleverd voor de verdere uitwerking. Degene die gereageerd hebben ontvangen een brief van de gemeente waar wordt ingegaan op veel voorkomende vragen en het verdere proces en besluitvorming wordt toegelicht. Voor de ter inzage legging van het concept voorontwerp voor de openbare ruimte rondom de fysieke maatregelen wordt opnieuw een bijeenkomst voor de bewoners en de ondernemers georganiseerd. De komende periode wordt het overleg met de belangenorganisaties over de uitwerking van het ontwerp voortgezet en de belanghebbenden uit de Rivierenbuurt en Laak geïnformeerd.

#### *Planning en vervolgproces*

Voor de realisatie van de verkeersmaatregelen is nog een aantal stappen nodig, te weten het uitwerken van het ontwerp voor de herinrichting van de openbare ruimte rondom de knips en vervolgens het doorlopen van de procedure voor het nemen van een aantal Verkeersbesluiten. Naar verwachting kan het college in februari 2018 een besluit nemen over de ter inzage legging van het concept ontwerp.

Gezien het vorenstaande stelt het college de raad voor het volgende besluit te nemen:

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 7 november 2017,

Besluit:

- I. In te stemmen met het Voorontwerp Loper Oude Centrum;



- II. In te stemmen met de verdere uitwerking en realisatie van het Voorontwerp;
- III. In te stemmen met de dekking van € 5.432.995,- uit het programma 10, ontwikkeling Buitenruimte (DSB).
- IV. Het college een ontwerp voor de verkeersmaatregelen uit te laten werken en de procedure voor de te nemen Verkeersbesluiten te voeren.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van

De griffier,        De voorzitter,