

**Voorzet voor aanvullende maatregelen, paraat te zetten vervangende maatregelen en niet over te nemen aanbevelingen in Uitvoeringsplan Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord**

---

**Mogelijke aanvullende maatregelen bij maatregel 3: Pilot eenrichtingsverkeer Scheveningseveer-Mauritskade (Parkstraat-Noordeinde)**

*1. Tijdens de pilot is er kans op sluipverkeer op de routes Zeestraat-Sophialaan en Noordeinde-Oranjestraat*

Deze ongewenste neveneffecten op leefbaarheid en verkeersveiligheid kunnen geminimaliseerd worden door:

- a. Zeestraat 30 km/uur te maken met tijdelijke, busvriendelijke drempels, vooruitlopend op de geplande herinrichting, waarover nog inspraak zal plaatsvinden. De proef (maatregel 3) hoeft dan niet te wachten op de herinrichting.
- b. projecten (inclusief inspraak) te starten om de Sophialaan en de Oranjestraat tussen Noordeinde en Amaliastraat fysiek aan te passen als uit onderzoek blijkt dat de 30 km/uur-inrichting van de Sophialaan verbeterd kan worden en de Oranjestraat tussen Noordeinde en Amaliastraat versmald kan worden.

Bij het opstellen van het UVP moet gekozen worden tussen: tijdens de proef te bekijken of het sluipverkeer werkelijk zal optreden of daarop alvast te anticiperen.

**Mogelijk paraat te zetten vervangende maatregelen bij maatregel 4: Inrijdverbod voor ochtendspits op Laan van Meerdervoort**

*1. Dit inrijdverbod kan leiden tot onduidelijke en verkeersonveilige situaties.*

Als wegbeheerder heeft de gemeente de verantwoordelijkheid de straat duidelijk en veilig in te richten. De politie zal (zoals al tijdens het proces is aangegeven) de inrijdverboden niet handhaven, wat de kans op onduidelijke situaties vergroot. Hierdoor is er een aanzienlijk risico dat het verkeersbesluit bij het instellen van bezwaar/beroep sneuvelt bij de rechtbank.

*2. Er is een gerede kans dat er meer autoverkeer door de Prins Hendrikstraat gaat rijden, vooral in de ochtendspits.* Dit is ongewenst aangezien dit een 30 km/uur-straat is die een functie heeft voor bestemmingsverkeer. Volgens het verkeersmodel wordt het extra verkeer vooral veroorzaakt door het inrijdverbod Laan van Meerdervoort in de ochtendspits en voor ongeveer een kwart door het instellen van de autoluwe zone in de Zoutmanstraat in het kader van lijn 16Z. Buiten de ochtendspits is er weinig effect te verwachten. De belangenorganisaties verwachten dat het ook in de ochtendspits wel mee zal vallen, omdat lokale automobilisten weten dat de Prins Hendrikstraat een winkelstraat is die geregeld geblokkeerd is door (vracht)auto's. Zij hebben besloten om op voorhand geen maatregelen voor te stellen.

*3. Als bij monitoring blijkt dat het inrijdverbod voor de ochtendspits niet voldoet of als het leidt tot verkeersonveilige situaties, is een vervangende maatregelen nodig om geen 'lek' in het systeem te laten ontstaan*

Ter vervanging van het inrijdverbod voor de ochtendspits op de Laan van Meerdervoort kan gedacht worden aan een herinrichting van de Laan van Meerdervoort tussen Tasmanstraat en Zoutmanstraat<sup>1</sup>, en eventueel het weghalen linkstrook op de Carnegielaan vanaf Groot Hertoginnelaan richting de smalle delen Laan van Meerdervoort.

---

<sup>1</sup> Mogelijk zelfs als meerwerk in het kader van NRR-project lijn 16Z.

## **Mogelijk paraat te zetten vervangende maatregelen bij maatregelen 5 en 5a: Inrijdverboden voor ochtendspits op Carnegielaan en Groot Hertoginnelaan**

1. *Deze twee inrijdverboden kunnen leiden tot onduidelijke en verkeersonveilige situaties.*  
Als wegbeheerder heeft de gemeente de verantwoordelijkheid de straat duidelijk en veilig in te richten. De politie zal (zoals al tijdens het proces is aangegeven) de inrijdverboden niet handhaven, wat de kans op onduidelijke situaties vergroot.
2. *Draagvlak voor inrijdverbod op Groot Hertoginnelaan is niet bekend.*  
In het maatregelenpakket zijn twee te onderzoeken locaties genoemd, beide liggen buiten Centrum-Noord.  
Het Regentessekwartier heeft geen officiële belangenorganisaties. De (informele) bewonersorganisatie Koningsplein e.o. is tijdens het proces Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord geregeld geïnformeerd, maar er heeft geen overleg plaatsgevonden.
3. *Als bij monitoring blijkt dat het inrijdverbod voor de ochtendspits niet voldoet of als het leidt tot verkeersonveilige situaties, is een vervangende maatregel nodig om geen 'lek' in het systeem te laten ontstaan*  
Ter vervanging van de inrijdverboden voor de ochtendspits op de Groot Hertoginnelaan en Carnegielaan kan in dat geval gedacht worden aan een herinrichting van de Burg. Patijnlaan in plaats van alleen de nu voorgestelde snelheidsdempende maatregelen.

## **Mogelijk niet over te nemen aanbevelingen**

- Aanbeveling 7. Project 'Uitbreiding milieuzone zo snel mogelijk realiseren'. Dit project is al in uitvoering.
- Aanbeveling 13. Buslijn die NW en ZO Den Haag verbindt dwars door Centrum-Noord. Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH), gemeente en HTM werken aan versterking van het openbaar vervoer in het kader van de Schaalsprong OV.
- Aanbeveling b. P+R aan de randen van de stad. Gevraagd is om versnelling van de verkenning naar meer P+R's zoals genoemd in het huidige Coalitieakkoord, en versnelde uitvoering van bestaande P+R-plannen. Deze ambitie krijgt een plaats binnen een strategie mobiliteitshubs, die in 2021 wordt vastgesteld. Verbetering van de P+R Hoornwijck en realisatie van een P+R in de omgeving Forepark / Leidschenveen maken deel uit van deze strategie, alsmede een kwaliteitsimpuls voor de overige P+R's. Daarnaast stimuleert de gemeente het intensiever gebruiken van bestaande parkeerterreinen in de stad, onder meer bij het World Forum.
- Aanbeveling c. Opwaardering Lozerlaan, Prinses Beatrixlaan in Rijswijk en aansluiting Hubertustunnel.
  - In het kader van de 'A4: poorten en inprikkers' wordt al onderzocht of de kruising met de Erasmusweg ongelijkvloers kan worden gemaakt en of het kruispunt met de Melis Stokelaan kan worden weggehaald. Ook in dat kader werkt de provincie aan het geheel ongelijkvloers maken van de N211 (tussen A4 en gemeentegrens Den Haag). Door de gemeente Rijswijk wordt geïnvesteerd in verbetering van de doorstroming op de Prinses Beatrixlaan. Aanvullend is het de verwachting dat door het opwaarderen van de Neherkade en de opening van de Rotterdamsebaan meer automobilisten gebruik maken van deze hoofdroutes en minder vaak een route door Centrum-Noord kiezen.
  - Een aansluiting Hubertustunnel (van/naar Benoordenhout) is niet kostenefficiënt. De gemeente zet eerst in op een ongelijkvloerse kruising Teldersweg/Scheveningseweg.

- Van Aanbeveling e. worden de korte termijnprojecten Telderstracé<sup>2</sup>, en Raamweg-Koningskade wel opgenomen maar een extra project Vaillantlaan is niet nodig; voor verbetering van de doorstroming op de Vaillantlaan loopt zowel een korte termijn- als een langetermijnproject. De problematiek van luchtkwaliteit en geluid wordt meegenomen in het bredere kader van de Integrale aanpak Vaillantlaan.
- Aanbeveling d. Centrumring -Noord verplaatsen. Het zou gaan om verplaatsing van de route die nu loopt via Laan Copes van Cattenburch–Burg. Patijnlaan–Carnegielaan–Groot Hertoginnelaan naar een route over de Johan de Wittlaan-Prof. B.M. Teldersweg –Hubertusviaduct<sup>3</sup>. In 2018 was als kader meegegeven dat verplaatsing van de Centrumring-Noord niet aan de orde was.

---

<sup>2</sup> Voor de route ‘buitenom’ worden al verkenningen uitgevoerd naar maatregelen voor de lange termijn. Als uitwerking van de visie Scheveningse Bosjes wordt de mogelijkheid van twee overkluizingen over delen van de Teldersweg onderzocht. Voor het kruispunt Teldersweg/Scheveningseweg vindt een studie plaats naar een ongelijkvloerse kruising.

<sup>3</sup> Delen van de Raamweg en de Stadhouderslaan zouden in dat geval ook Centrumring worden.