

**Datum**

26 januari 2021

Registratienummer

DSO/10035010

RIS307564

Voorstel van het college inzake Standpunt over advies van belangenorganisaties Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord en vervolgstappen

Aanleiding

Met de commissiebrief van 24 april 2018 (RIS299604) is aan 25 belangenorganisaties gevraagd om een advies over Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord op te stellen. Dit naar aanleiding van het initiatiefvoorstel van de HSP 'Op weg naar een betere luchtkwaliteit en bereikbaarheid' (RIS292181) en de Haagse Nota Mobiliteit (RIS180762) waarin staat dat onderzoek naar de verkeersstructuur aan de noordzijde van het centrum moet uitwijzen met welke maatregelen de gewenste verkeersverdeling tot stand kan komen.

De organisaties hebben in coproductie met de gemeente de afgelopen twee jaar gewerkt aan een samenhangend adviesrapport. De grote uitdaging van dit proces was om de grote hoeveelheid, ogenschijnlijk tegengestelde, belangen samen te brengen. Bereikbaarheid voor ondernemers versus leefbaarheid van bewoners, vergroening versus doorstroming, gezondheid versus reistijd.

Op 9 september is het door op één na door alle belangenorganisaties (bewonersorganisaties, ondernemersorganisaties, overige belangenorganisaties en (semi)-overheden uit Centrum-Noord onderschreven eindrapport aan de wethouder Mobiliteit namens het college aangeboden.

Het college heeft het adviesrapport bestudeerd en vraagt de gemeenteraad met dit raadsvoorstel een standpunt in te nemen en in te stemmen met de voorgestelde vervolgstappen.

Leeswijzer

In voorliggend raadsvoorstel worden de vele voorgestelde maatregelen en aanbevelingen niet stuk voor stuk toegelicht, omdat die al zijn beschreven in het adviesrapport van de belangenorganisaties.

Aangeraden wordt om hun rapport naast dit raadsvoorstel te houden tijdens het doorlezen.

Samenvatting adviesrapport

De belangrijkste maatregelen uit het adviesrapport zijn bedoeld om doorgaand autoverkeer in Centrum- Noord buitenom te leiden via de Teldersweg, Koningskade en Raamweg of via de (Vaillantlaan¹ en) Neherkade² richting Rotterdamsebaan. Daarnaast hebben de organisaties veel maatregelen en aanbevelingen opgenomen om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het gebied

¹ De verkeersmodelberekening (per etmaal) gaat voor de Vaillantlaan uit van afname van autoverkeer richting noord en een toename richting zuid, per saldo 3% toename. Ter verbetering van de doorstroming op de Vaillantlaan worden eerst kortetermijnmaatregelen op de Vaillantlaan zelf en daarna langetermijnmaatregelen in Transvaal en Schilderswijk West genomen. Deze maatregelen konden nog niet meegenomen worden in de modelberekeningen.

² Of al vanaf het Hildebrandtplein via de Neherkade.

Centrum-Noord te verbeteren. In bijgevoegd adviesrapport staan alle maatregelen en aanbevelingen beschreven.

Effect maatregelen adviesrapport

Het maatregelenpakket draagt bij aan de leefbaarheid in Centrum-Noord, concreet door:

- 15% minder doorgaand autoverkeer per etmaal³ door Centrum-Noord en zelfs 25% minder doorgaand autoverkeer in de ochtendspits. De hoeveelheid autoverkeer in Centrum-Noord neemt af met 7 %. Mogelijk is dit effect sterker: de modelberekening houden er geen rekening mee dat automobilisten kiezen voor een andere vervoerwijze, in het model nemen zij alleen een andere route;
- naar verwachting per saldo een verbetering van de luchtkwaliteit door minder stilstaand autoverkeer⁴;
- kansen voor verbetering ruimtelijke kwaliteit (Scheveningseveer-Mauritskade tussen Noordeinde en Parkstraat), noordelijk deel van de Prinsestraat, Anna Paulownastraat en Westeinde (Assendelftstraat-Jan Hendrikstraat);
- meer groen (Javastraat tussen Alexanderstraat en Nassauplein, Prinsessewal, Burg. Patijnlaan en Vondelstraat);
- betere koppeling van winkelgebieden Noordeinde en Prinsestraat met Piet Heinstraat en van Denneweg met Frederikstraat;
- verbetering voor fietsers (met name op de Scheveningseveer-Mauritskade tussen Noordeinde en Willemstraat en in de Anna Paulownastraat);
- daardoor verbetering van de verkeersveiligheid.

Standpunt college en vervolgstappen

Het college kijkt met veel genoegen terug op een intensief, constructief en ook inventief proces. We omarmen het voorgestelde maatregelenpakket bestaande uit maatregelen en aanbevelingen⁵ grotendeels. We geven hiervoor vier argumenten (Ia t/m Id) met kanttekeningen. De steun vanuit belangenorganisaties Centrum-Noord voor de ingezette veranderingen in het mobiliteitsnetwerk (aanbeveling a.) wordt gewaardeerd.

Het college stelt voor om als vervolgstap het maatregelenpakket uit te werken in een Implementatieplan (IP) Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord ten behoeve van besluitvorming door de raad. In het IP worden de projecten die gelijktijdig kunnen geclusterd, in de tijd gefaseerd (rekening houdend met elkaar en andere projecten binnen Centrum-Noord), en voorzien van kostenramingen en financiële dekking. Ook wordt hierin per project het participatieniveau aangegeven. Voor het opstellen van het IP noemen we ook vier argumenten (IIa t/m IIId) met kanttekeningen.

De totstandkoming van het advies heeft om verklaarbare redenen lang geduurd. De vertraging heeft er bij diverse organisaties toe geleid dat de angst is ontstaan dat van uitstel afstel komt (argument III). Het college wil daarom al direct starten met de uitvoering van de eerste maatregelen.

³ Het gaat dan om 36,8 procent doorgaand autoverkeer in plaats van 42,5% nu.

⁴ Bij 10% minder auto's al veel minder stilstaand autoverkeer.

⁵ Een door de belangenorganisaties gewenste ingreep die buiten de opdracht, en/of het plangebied, en/of de termijn valt en die formeel dus niet tot de opdracht behoort, maar wel onderdeel vormt van het maatregelenpakket en noodzakelijk is voor het slagen daarvan.

I. Alle voorgestelde maatregelen overnemen**II. Een deel van de voorgestelde aanbevelingen niet overnemen**

	Argumenten	Kanttekeningen
<i>Ia</i>	<p><i>Het maatregelenpakket (met pilots, maatregelen en aanbevelingen) sluit aan bij de opdracht en past zo goed mogelijk binnen de meegegeven kaders uit april 2018</i></p> <p>De belangenorganisaties van het coproductieproces hebben zich zo goed mogelijk aan de opdracht gehouden: het maatregelenpakket bevat naast maatregelen om autoverkeer buitenom te stimuleren om buiten Centrum-Noord om te rijden ook maatregelen voor alle drie assen door Centrum-Noord (1. Elandstraat -Hogewal-Scheveningseveer-Mauritskade, 2. Laan van Meerdervoort-Javastraat en 3. Carnegielaan-Burg. Patijnlaan-Laan Copes van Cattenburch) en maatregelen voor de verdere verbetering van de leefbaarheid. Ook hebben ze zich aan de meeste kaders gehouden, zoals ten aanzien van geld: de € 10 miljoen die in het MIP is opgenomen naar aanleiding van het coalitieakkoord 2018-2022 lijkt vooralsnog voldoende.</p>	<p><i>Niet aan alle kaders die bij de opdracht in 2018 zijn meegegeven, kon worden voldaan</i></p> <p>Een groot deel van de door belangenorganisaties voorgestelde maatregelen kan niet binnen 5 jaar na opdracht (dus voor april 2023) gerealiseerd worden, zoals als kader ten aanzien van de tijd was meegegeven. Met het op te stellen IP kan pas een eerste indicatie gegeven worden hoeveel maatregelen nog voor april 2023 uitgevoerd kunnen worden en hoeveel in de jaren daarna. Vooruitlopend op bestuurlijke behandeling kon in de uitvoeringsplanning van Bereikbaarheidsregie nog geen rekening gehouden worden met het maatregelenpakket Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord. Aan het meegegeven kader ten aanzien van te respecteren beleid over de Centrumring-Noord hebben ze zich niet gehouden en de aanbeveling wordt daarom niet overgenomen.</p>
<i>Ib</i>	<p><i>Het maatregelenpakket bevat het hoogst haalbare effect als compromis tussen de betrokken belangenorganisaties</i></p> <p>Voor een maatregelenpakket met meer ingrijpende maatregelen tegen doorgaand autoverkeer was onder de betrokkenen geen overeenstemming te bereiken. Het is de belangenorganisaties met name bijzonder zwaar gevallen om aan de gemeente de pilot met eenrichtingsverkeer Scheveningseveer-Mauritskade (Noordeinde-Parkstraat) voor te stellen, omdat ze bij de start van het proces zelf als voorwaarde hadden dat het uiteindelijke maatregelenpakket niet zulke maatregelen zou mogen bevatten. Uiteindelijk hebben de organisaties de maatregel als pilot opgenomen in het adviesrapport, met name vanwege het grote effect op doorgaand autoverkeer en de leefbaarheid.</p>	<p><i>Eén van de 25 belangenorganisaties is niet akkoord gegaan met het adviesrapport en een aantal organisaties heeft kanttekeningen geplaatst</i></p> <p>Bewonersorganisatie Zeeheldenkwartier – De Groene Eland is uiteindelijk niet akkoord gegaan. Wijkorganisatie Kortenbos, BIZ Hofkwartier en BIZ Noordeinde hebben kanttekeningen geplaatst (zie adviesrapport). Ondertussen is duidelijk dat de ondernemers van Hofkwartier en Noordeinde alleen met corona bezig zijn en vooralsnog geen veranderingen ten aanzien van de bereikbaarheid en leefbaarheid willen.</p>
<i>Ic</i>	<p><i>Volgens de belangenorganisaties is dit het beste maatregelenpakket binnen de kaders en uitgangspunten</i></p>	<p><i>Door de meegegeven kaders is het maatregelenpakket niet maximaal effectief</i></p>

<ul style="list-style-type: none">• Diverse alternatieven bleken minder geschikt of (nog) niet mogelijk binnen het meegegeven kader dat het om maatregelen voor de korte termijn moest gaan.• Ook was als kader meegegeven dat de voorgestelde maatregelen binnen het plangebied Centrum-Noord moeten zijn gelegen. Dit was meegegeven, omdat alleen de (vele) belangenorganisaties uit dat gebied aan het proces deelnamen en geen organisaties van daarbuiten.• Het maatregelenpakket voldoet ook grotendeels aan het door belangenorganisaties zelf gekozen uitgangspunt dat Centrum-Noord ‘open blijft’ voor herkomst- en bestemmingsverkeer: het heeft weinig effect op de autobereikbaarheid van Archipel-Willempark, Buurtschap Centrum 2005, Noordeinde, Zorgvliet en Duinoord.	<ul style="list-style-type: none">• De belangenorganisaties hebben in het adviesrapport ook een lange termijn eindbeeld geschetst. Hun maatregelenpakket is dan ook geen eindplan, maar dient gezien te worden als een routekaart om hogere ambities gerealiseerd te krijgen. Het betreft dan o.a. de over te nemen aanbeveling om bij het Openbaar Ministerie ervoor te pleiten om geheel Centrum-Noord (m.u.v. een aantal hoofdroutes nood- en hulpdiensten en OV-routes) 30 km/uur te maken.• Door het meegegeven kader dat de voorgestelde maatregelen binnen het plangebied Centrum-Noord moeten zijn gelegen, vielen effectieve maatregelen om het autoverkeer door Centrum-Noord te beperken zoals verbetering van de doorstroming op de Pr. Beatrixlaan (gem. Rijswijk) en het Telderstracé, buiten de opdracht. Onder de noemer ‘overige aanbevelingen’ zijn zulke maatregelen wel benoemd in het advies.• Automobilisten vanuit Zeeheldenkwartier, Hofkwartier en Kortebos kunnen tijdens de pilot met eenrichtingsverkeer op de Scheveningseveer-Mauritskade (Noordeinde-Parkstraat) niet meer via de Scheveningseveer naar de Koningskade (en via de Utrechtsebaan naar de A12 of via de Benoordenhoutseweg naar de N44-A44). Zij kunnen wel via een andere route (bijvoorbeeld Zeestraat-Javastraat) door Centrum-Noord naar de Koningskade en verder. Ook kunnen zij via de Vaillantlaan-Neherkade-Rotterdamsebaan naar de A4, A12 of A13. Hoewel het autoverkeer op de Vaillantlaan vaak vast staat, is deze route mogelijk toch sneller dan de huidige route, omdat daarop ook vaak opstopping is. Zij kunnen wel via de langere route door de Hubertustunnel naar de naar de N44-A44.• De opdracht betrof aanpak doorgaand autoverkeer, maar minder autoverkeer valt ook te bereiken door een gedragsverandering bij de bewoners zelf. Meer dan de helft van het autoverkeer is ‘wijk eigen autoverkeer’.
---	---

<i>Id</i>	<p><i>Het maatregelenpakket levert ook een bijdrage aan de verkeersveiligheid</i></p> <p>Het maatregelenpakket bevat maatregelen voor twee van de vijf wegvakken (aaneengeschakelde kruispunten) binnen Centrum-Noord waar relatief veel ongevallen zijn gebeurd, namelijk Scheveningseveer-Mauritskade (Noordeinde-Willemstraat) en Laan van Meerdervoort (Carnegielaan-Anna Paulownastraat). Voor de andere drie wegvakken waar relatief veel ongevallen zijn gebeurd (Elandstraat (Vondelstraat-Da Costastraat), Scheveningseweg (Javastraat-Carnegieplein) en Laan Copes van Cattenburch/Nassauplein) zijn al projecten in voorbereiding.</p>	<p><i>Het maatregelenpakket leidt niet overal tot verbetering van de verkeersveiligheid</i></p> <p>Op andere locaties waar mogelijk onveilige situaties worden ingevoerd, lijken aanvullende maatregelen nodig.</p> <p>De verkeersveiligheidswinst op genoemde delen van de Scheveningseveer-Mauritskade en Laan van Meerdervoort is alleen gebaseerd op ongevallenregistratie.</p>
-----------	---	---

III. Opstellen Implementatieplan voor de uitvoering

	Argumenten	Kanttekeningen
<i>IIIa</i>	<p><i>De gemeente heeft de bewoners-, ondernemers- en overige belangenorganisaties in april 2018 het vertrouwen gegeven</i></p> <p>Dat er na twee jaar intensief in coproductie samenwerken nu een samenhangend adviesrapport ligt, is een grote prestatie. Het zou niet getuigen van vertrouwen in de belangenorganisaties als hun algemene mening wordt genegeerd. Het college stelt daarom voor om niet alleen de projecten, maar ook de aanbevelingen uit het adviesrapport zo veel mogelijk over te nemen.</p>	<p><i>Vanwege verkeersveiligheid en/of het tegengaan van neveneffecten, kunnen in het IP aanvullende maatregelen opgenomen worden. Ook worden met het IP mogelijk al enkele vervangende maatregelen paraat gezet en worden daarin niet alle aanbevelingen overgenomen.</i></p> <p>Bij het opstellen van het IP is het van belang te zorgen voor behoud van draagvlak bij belangenorganisaties.</p>
<i>IIIb</i>	<p><i>Het betreft een samenhangend maatregelenpakket</i></p> <p>Niet integraal overnemen, leidt mogelijk tot een 'lek' in het systeem en kan invloed hebben op de effectiviteit van andere maatregelen.</p>	<p><i>Een voorgestelde maatregel niet in het IP opnemen, is mogelijk in geval van een vervangende maatregel</i></p>
<i>IIIc</i>	<p><i>Door een IP op te stellen op basis van het maatregelenpakket wordt recht gedaan aan de enorme inspanning die 25 belangenorganisaties hebben verricht</i></p> <p>Nooit eerder heeft de gemeente opdracht gegeven voor een coproductieproces voor</p>	

	<p>zo'n groot gebied (circa 2x2 kilometer), over zo veel problemen en met zo veel raakvlak-projecten.</p> <p>In twee jaar tijd hebben 49 vergaderingen van werkgroep, klein comité, redactiecommissie en klankbordgroep plaatsgevonden. Daarnaast hebben mensen veel tijd gestoken in de voorbereiding. In de eerste fase van het proces is veel geïnvesteerd in gezamenlijke probleemanalyse en definitie. In het tweede deel hebben de organisaties, ondersteund door een onafhankelijke deskundige, maatregelenpakketten uitgewerkt en afgewogen.</p> <p>De grote uitdaging van dit proces was om de grote hoeveelheid, ogenschijnlijk tegengestelde, belangen samen te brengen. Bereikbaarheid voor ondernemers versus leefbaarheid van bewoners, vergroening versus doorstroming, gezondheid versus reistijd. Diverse belangenorganisaties hebben letterlijk breder gekeken dan hun eigen belang.</p>	
<p><i>III d</i></p>	<p><i>Het voorgestelde maatregelenpakket biedt nog veel flexibiliteit</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bij de uitwerking van het maatregelenpakket via projecten zal invulling worden gegeven middels ontwerptekeningen aan de omschrijvingen in het adviesrapport. • Voor diverse locaties hebben belangenorganisaties elkaar weten te vinden door te gaan voor pilots (er worden dus geen onomkeerbare keuzes gemaakt) en monitoring. 	<p><i>De pilots zijn relatief kostbaar vanwege de benodigde inzet van verkeersregelaars</i></p> <p>De pilots bleken een ideaal smeermiddel voor het proces. Zodanig zelfs dat de gemeente van de belangenorganisaties het advies heeft gekregen voortaan voorafgaand aan alle herinrichtingen in de stad eerst een pilot te houden en te monitoren.</p> <p>Door ervoor te kiezen om alle maatregelen uit te voeren, terwijl de gemeente verwacht dat enkele al snel moeten worden vervangen door alternatieven, wordt gekozen voor een kostbaar proces.</p>

IV. Direct starten met de maatregelen 1, 2 en 2a

	Argumenten	Kanttekeningen
<p><i>IV</i></p>	<p><i>Belangenorganisaties hebben erop aangedrongen snel over te gaan tot uitvoering van de maatregelen 1, 2 en 2a (aanpassingen verkeerslichten op de Koningskade-Raamweg incl. communicatie)</i></p>	<p><i>Er wordt met deze maatregelen gestart vooruitlopend op het IP</i></p>

	Het lange proces heeft er bij diverse organisaties toe geleid dat de angst is ontstaan dat van uitstel afstel komt. De aanpassing van betreffende verkeerslichten is technisch eenvoudig.	
--	---	--

Financiële consequenties en risico's

De totale kosten van de projecten op basis van het proces 'Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord, o.a. aanpak doorgaand autoverkeer Mauritskade', zijn geraamd op € 10,0 mln. Dit is inclusief de kosten voor voorbereiding, realisatie van pilots en maatregelen, communicatie voor en tijdens werkzaamheden, monitoring, studies en uitvoering van eventuele aanpassingen en vervangende maatregelen. Zie verder in paragraaf 2.5 van het adviesrapport voor de opbouw van dit bedrag.

Op basis van het Coalitieakkoord 2018-2022 is € 10 mln. opgenomen in het Meerjaren Investeringsplan (MIP). Daarnaast is de verwachting dat de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag subsidies beschikbaar zal stellen en er bijdragen komen in verband met Werk-met-Werk.

In het onwaarschijnlijke geval dat de kosten hoger uitvallen dan de beschikbare dekking, gaat geprioriteerd worden.

Het verplicht alle maatregelen overnemen, kan een (financieel) risico opleveren, zeker als een bepaalde maatregel niet functioneert en/of onveilig is en er ook geen vervangende maatregel gevonden kan worden.

De voorgestelde maatregelen om de leefbaarheid te bevorderen zijn geen investeringen in maatschappelijk nut, maar jaarlijkse uitgaven in diverse begrotingsjaren. In het Implementatieplan dat nog opgesteld en aan u voorgelegd moet worden, wordt de jaarplanning van de maatregelen opgenomen. Ook de voorbereidingskosten in de jaren 2019 en 2020 worden dan meegenomen en een voorstel hoe de structurele extra beheerkosten worden gedekt.

Voor de maatregelen 1, 2 en 2a (aanpassingen verkeerslichten op de Koningskade-Raamweg) welke geraamd zijn op € 128.000 (incl. € 20.000 communicatiekosten etc.) wordt voorgesteld om al direct een project te starten.

Evaluatie en monitoring

Diverse belangenorganisaties uit Centrum-Noord zijn enthousiast over de participatie via coproductie, terwijl bij aanvang sprake was van oud zeer over eerdere planprocessen, zoals het planproces van het Verkeerscirculatieplan. Tijdens de 50^e en laatste bijeenkomst met de belangenorganisaties zal het coproductieproces Centrum-Noord geëvalueerd worden. Die bijeenkomst wordt gepland na de besluitvorming over dit voorstel in de gemeenteraad. Het doel van de evaluatie is om lessen te trekken voor toekomstige coproductie-projecten in de openbare ruimte. Vooruitlopend op de evaluatie is door diverse organisaties aangegeven dat coproductie daarvoor niet altijd het gewenste participatieniveau is.

Bij veel maatregelen is monitoring mogelijk. Daarbij zullen de effecten na (maar ook al tijdens) de uitvoering worden gemonitord op basis van criteria die samen met belangenorganisaties zullen worden opgesteld. Na monitoring moet gekozen worden tussen een herinrichting of een vervangende maatregel.

Communicatie

Het is uitzonderlijk dat er al is geparticipeerd vóórdat sprake is van projecten. Behalve een uitgebreid coproductieproces met vertegenwoordigers van belangenorganisaties is de achterban van de belangenorganisaties al geïnformeerd over het maatregelenpakket/projectenlijst, onder andere via een animatiefilmpje ([link](#)) en twee Facebookcampagnes.

Het IP wordt ook weer met belangenorganisaties opgesteld. De participatievorm van de afzonderlijke projecten wordt in dat kader gekozen. Tijdens de projectfase is nog ruim de tijd voor communicatie door gemeente en belangenorganisaties uit Centrum-Noord voor draagvlak over de maatregelen bij de achterban van de belangenorganisaties uit Centrum-Noord. Ieder project zal in ieder geval een inspraakprocedure volgen.

Uitvoering

Uit het op te stellen IP blijkt waarschijnlijk dat de meeste werkzaamheden in de periode 2021-2025 plaatsvinden en nog enkele maatregelen daarna. Die lange uitvoeringsperiode komt met name omdat het veel projecten betreft en er in Centrum-Noord al veel andere projecten op stapel staan. Projecten kunnen vanwege de bereikbaarheid niet allemaal tegelijk in uitvoering. Voor de aan de uitvoering voorafgaande fase van planvorming zal afhankelijk van het project 1 à 2 jaar aangehouden worden.

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 26 januari 2021,

Besluit:

- I. alle door belangenorganisaties voorgestelde maatregelen over te nemen:
 - 1+2+2a: Aanpassen diverse verkeersinstallaties Koningskade-Raamweg;
 - 1a: Samenvoeging autoverkeer vanaf Hubertusviaduct op Plesmanweg-Raamweg;
 - 1b: Uitbuiging fietspad langs Plesmanweg ter hoogte van lus Hubertusviaduct;
 - 1d: Aanpassen diverse verkeersregelinstallaties Waldeck Pymontkade-Stadhouderslaan;
 - 3+3b+8: proef eenrichtingsverkeer Mauritskade - Scheveningsveer (Parkstraat-Noordeinde), kruispuntsverkleining Scheveningseveer/Noordeinde en fietspad zuidzijde Mauritskade tussen Noordeinde en Willemsstraat;
 - 3a: Mauritskade-Scheveningseveer-Hogewal snelheidsdempende maatregelen (Parkstraat-Piet Heinplein)
 - 3c: Kruispuntaanpassing Elandstraat/Vondelstraat en linksafverbod vanaf Pieterstraat naar Torenstraat of omdraaien rijrichting noordelijk deel Prinsestraat;
 - 4: Laan van Meerdervoort inrijverbod tijdens ochtendspits vanaf Waldeck Pymontkade;
 - 4a: Snelheidsdempende maatregelen Laan van Meerdervoort (Metropole - Anna Paulownastraat);
 - 4b: Proef groene inrichting en snelheidsdempende maatregelen Javastraat (Alexanderstraat-Nassauplein);
 - 4c: DRIPs diverse locaties;
 - 5. Carnegielaan inrijverbod vanaf Groot Hertoginnelaan (Metropole) richting Tobias Asserlaan in ochtendspits;
 - 5b: Gehele Burgemeester Patijnlaan snelheidsdempende maatregelen;
 - 5c. Scheveningseweg (Van Karnebeeklaan-Javastraat): bussen op trambaan;

- 6. Prinsessewal-korte Noordwal (Hogevelddrempels, klinkers en groen);
 - 6a. Vondelstraat (Hogevelddrempels en groen);
 - 6b. Nassauplein (Hogevelddrempels en/of optisch versmallen);
 - 6c. Bankastraat (Hogevelddrempels en/of optisch versmallen);
 - 9: Anna Paulownastraat beide zijden fietspaden incl. compensatie parkeerplaatsen;
 - 14. Vergunningparkeren Ver-Huëllweg, Koninginnegracht en omgeving;
- II. de volgende door belangenorganisaties voorgestelde aanbevelingen over te nemen:
- 1c. Proef linksaf-verbod naar Koningskade vanaf de parkeergarage van het provinciehuis;
 - 2b. Korte Voorhout t/m Lange Vijverberg snelheidsdempende maatregelen;
 - 3d. Autoluw maken Westeinde (Assendelftstraat-Jan Hendrikstraat);
 - 4c. Verkeer vanuit richting Loosduinen aanmoedigen eerder op Laan van Meerdervoort linksaf te slaan en NW-Hoofdroute te kiezen;
 - 5a. Groot Hertoginnelaan inrijverbod tijdens ochtendspits, precieze plaats nog vast te stellen
 - 6d. Bij Openbaar Ministerie pleiten (bij voorkeur in G4-verband) voor pilot met gebiedsbrede 30 km/uur-zone met camera's zonder fysieke herinrichting;
 - 10. Bebording, geleidingssystemen, DRIP's ter ondersteuning van de gewenste verkeerscirculatie;
 - 11. Faciliteren van vervoer 'op maat' tussen de Malieveldgarage/CS en musea/winkelgebieden Centrum-Noord;
 - 12. Goederenhub;
 - a. Vermindering autogebruik en -bezit;
 - b. Versnelling van verkenning P+R aan de randen van de stad;
 - e. Onderzoek verbetering doorstroming Telderstracé-Raamweg-Koningskade en Vaillantlaan-Neherkade;
 - f. Beter gebruik maken van de hoofdwegen; bevorderen m.b.v. DRIP's;
- III. die maatregelen en aanbevelingen als projecten in een Implementatieplan Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord te zetten ten behoeve van besluitvorming door de raad;
- IV. in dit Implementatieplan wordt tevens meegenomen de nadere uitwerking van de uitgaven in diverse begrotingsjaren, de al gemaakte voorbereidingskosten en de extra structurele beheerkosten;
- V. uit het budget van € 10 mln, opgenomen in het Meerjaren Investeringsplan, een bedrag beschikbaar te stellen van € 128.000 voor uitvoering van de maatregelen 1, 2a en 2b (aanpassingen verkeerslichten op de Koningskade-Raamweg inclusief communicatie). Dit vooruitlopend op de besluitvorming van het totale Implementatieplan door de raad.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van

De griffier,

De voorzitter,