

Vrijgave voor inspraak concept Voorontwerp Hobbemaplein en Hobbemastraat in het kader van Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR)

Het college van burgemeester en wethouders van Den Haag,

overwegende dat:

Perspectief wijk

- HTM in 2027 gaat rijden met nieuw, toegankelijk materieel (levering start eind 2025). Deze tram heeft een gelijkvloerse instap en is goed toegankelijk voor passagiers in een rolstoel, met kinderwagen, een buggy en/of een boodschappentrolley met boodschappen. Deze trams zijn ook ruimer en hebben een grotere capaciteit. Hiermee voldoet HTM aan Rijksregelgeving om het OV toegankelijk te maken voor mensen met een fysieke beperking;
- de nieuwe stadstram voor lijn 6 niet kan halteren op de huidige halte Hobbemaplein en dat deze halte daarom sowieso verplaatst moet worden naar de locatie naast de bibliotheek;
- het Hobbemaplein en de Hobbemastraat tot de meest verkeersonveilige plekken van de stad behoren, waar bovengemiddeld veel licht- en zwaargewonden vallen;
- de bereikbaarheid van het autoverkeer verslechterd, dit door de autonome groei van het autobezit en de complexe verkeersstructuur met vele links- en rechtsafslaande bewegingen waardoor de doorstroming verslechterd;
- waarbij 50% van het autoverkeer op het Hobbemaplein en de Hobbemastraat doorgaand verkeer is en geen bestemming heeft op de Haagse Markt of in de wijk;
- op het Hobbemaplein bijna 50% van de modal split wandelen is, een ongekend hoog aantal voor Haags en Nederlandse begrippen, terwijl de verblijfsruimte voor voetgangers zeer beperkt is;
- de bezoekersaantallen van de Haagse Markt tussen 2017 en 2022 een dalende trend lieten zien, momenteel loopt een onderzoek naar huidige bezoekersaantallen;
- buslijn 25 de drukste buslijn van de stad is en een belangrijke verbinding is richting Zuidwest en de binnenstad, waar HTM eind 2024 gaat rijden met 100% elektrische, gelede bussen (18 meter i.p.v. 12 meter);
- de Hobbemastraat tot de stenigste straat van de stad behoort zonder groen, het Hobbemaplein momenteel veel asfalt kent waardoor de temperatuur in de zomermaanden 4 à 5 graden hoger is dan gemiddeld;
- het plein weinig verblijfsruimte heeft en een lage verblijfskwaliteit waardoor het om een goede economische positie te behouden noodzakelijk is de kwaliteit te verhogen door een samenhangend ontwerp met groen, prettige loopverbindingen en voldoende ruimte waar je graag wil verblijven en winkelen;
- het concept Voorontwerp tot stand gekomen is zoveel als mogelijk in samenwerking met bewoners en ondernemers;

Perspectief stad

- Den Haag groeit en zal de komende jaren blijven groeien tot ca. 80.000-100.000 inwoners erbij in 2040. Met deze groei aan inwoners (en arbeidsplaatsen en bezoekers) neemt ook de vraag naar mobiliteit verder toe;
- het college een veilig mobiliteitssysteem wil dat in de toekomst alle bewoners, bezoekers en bedrijven bedient. Daaronder wordt verstaan de noodzakelijke doorontwikkeling van het mobiliteitsstelsel, zodat de stad in het kader van de mobiliteitstransitie de komende decennia bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig blijft;

Perspectief organisatie

- het gewenst is synergie te bereiken door verschillende werkzaamheden en daaraan verbonden budgetten op elkaar af te stemmen. Hierdoor worden kosten bespaard en kan beter aan de wensen van de bewoners tegemoetgekomen worden dan wanneer de projecten onafhankelijk van elkaar worden uitgevoerd;
- het gewenst is inspraak te houden, zodat een ieder kennis kan nemen van de inhoud van het concept Voorontwerp en in de gelegenheid wordt gesteld zienswijzen in te dienen;
- vanuit verschillende bronnen budget beschikbaar is, waarover na de inspraakprocedure definitief besloten zal worden door de raad.

besluit:

in te stemmen met de vrijgave voor inspraak van het concept Voorontwerp Hobbemaplein en Hobbemastraat (INTHR).

Den Haag, 28 mei 2024

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,
Ilma Merx

de burgemeester,
Jan van Zanen

PLANTOELICHTING CONCEPT VOORONTWERP T ramlijn 6B Hobbemaplein in het kader van Instroom Nieuwe Tram Haagse Regio (INTHR)

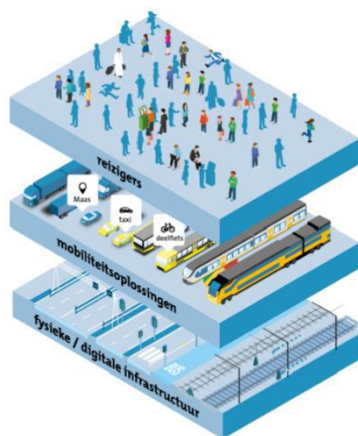
1. INLEIDING

Het college zet met het Haags Akkoord (RIS316672) in op het vernieuwen en verbeteren van de wijken in de stad. Het Hobbemaplein, de Hobbemastraat en de Haagse Markt zijn begrippen in Den Haag. Hier wonen Hagenaars met uiteenlopende achtergronden en er is een fantastisch aanbod aan allerlei winkels en producten. Het college wil een forse kwaliteitsimpuls geven aan dit prachtig en krachtige subcentrum van de stad. Een plek waar het prettig wonen, werken en verblijven is.

1.1 Stadsbrede context

Het Hobbemaplein en de Hobbemastraat zijn geen eilandje in de stad. Het zijn belangrijk puzzelstukjes in de regionale puzzel van mobiliteit. Den Haag blijft de komende jaren groeien van 538.000 inwoners in 2019 tot circa 620.000-640.000 in 2040. Ook het aantal arbeidsplaatsen en bezoekers van Den Haag en de regio blijft stijgen. Rekening moet worden gehouden met een verdichting van de stad en een intensivering van de stedelijke functies binnen het bestaande stedelijk gebied. Hiermee neemt ook de vraag naar mobiliteit toe. Dit is onder andere beschreven in de beleidstukken Agenda Ruimte voor de Stad (2016, RIS295016) en de Preverkenning Schaalsprong OV voor Den Haag & Regio (2018, RIS299181). Om de stad nu en in de toekomst voor alle bewoners, bezoekers en ondernemers leefbaar en toegankelijk te houden is een verandering van het mobiliteitssysteem noodzakelijk. In de Hoofdlijnenbrief mobiliteitstransitie (RIS302361) is deze transitie beschreven en vervolgens vastgelegd in de Strategie mobiliteitstransitie Den Haag 2022 – 2040 (RIS310664).

1.2 Strategie Mobiliteitstransitie



De gemeenteraad heeft de Strategie Mobiliteitstransitie Den Haag 2022-2040 (RIS310664) vastgesteld, dit is de basis voor het ontwerp van het Hobbemaplein en de Hobbemastraat. Het Haags Akkoord herbevestigt het STOMP principe als ontwerpen van de openbare ruimte.

De mobiliteitstransitie is gericht op de toekomst van het totale mobiliteitssysteem in Den Haag. Daarmee bedoelen we meer dan alleen de infrastructuur en voorzieningen voor wegen, hubs, fietspaden, parkeerplekken en het openbaar vervoer. Het mobiliteitssysteem omvat ook de reizigers die er gebruik van maken, inclusief hun voorkeuren en keuzes voor vervoerswijzen, prijzen en bestemmingen. Ook (nieuwe) mobiliteitsoplossingen zoals openbaar vervoer, online platforms voor deelvoertuigen en elektrisch vervoer, maken deel uit van het mobiliteitssysteem.

Een flink deel van de groei van de mobiliteit moet door het openbaar vervoer worden opgevangen. Immers staat 1 tram gelijk aan ten minste 40 auto's en in ochtend- en avondspits kan dit met een volle tram oplopen tot 100 auto's. Hiervoor moet het OV zowel in capaciteit uitgebreid, als in kwaliteit worden verbeterd. De uitwerking van het ontwerp voor het Hobbemaplein en Hobbemastraat is hier een goed voorbeeld van.

1.3 Introductie laagvloerse en toegankelijke tram

De fysieke uitbreidingsmogelijkheden zijn echter beperkt en de druk op de bestaande openbare ruimte neemt verder toe.

De OV-bereikbaarheid van Den Haag komt verder onder druk te staan en bovendien zijn de exploitatiekosten van het huidige bus- en tramnet op dit moment relatief hoog doordat het systeem relatief traag is. Hierdoor staat de bereikbaarheid en daarmee de vitaliteit van de stad onder druk. De nieuwe trams, ter vervanging van de huidige generatie (rood-beige) GTL-trams, brengen hier verandering in. Deze tram heeft een gelijkvloerse instap en is goed toegankelijk voor passagiers in een rolstoel, in een scootmobiel, met kinderwagen, een buggy en/of een boodschappentrolley met boodschappen. Hiermee voldoet HTM aan Rijksregelgeving om het OV toegankelijk te maken voor mensen met een fysieke beperking.

Deze trams zijn ook ruimer en hebben een grotere capaciteit. In één enkele nieuwe tram passen meer dan 50 extra mensen ten opzichte van de GTL-tram waarmee het openbaar vervoer meer kostendekkend kan worden geëxploiteerd. Inmiddels zijn de nieuwe trams besteld bij Stadler en zullen vanaf 2027 door de Haagse regio rijden.

In december 2020 is daartoe het programma Instroom Nieuwe Tram Haagse Regio (INTHR) gestart (RIS30780) als opvolger van het programma netwerk RandstadRail. Op de lijnen 2, 3, 4 en 11 rijden deze nieuwe trams reeds. De uitvoering van lijn 16 is in 2022 gestart. De lijnen 1, 6 en 12 worden de komende jaren geschikt gemaakt voor de nieuwe trams.

Halteperons worden daarvoor verlengd en verbreedt om voldoende manoeuvreerruimte te bieden. De optelsom van alle functies knelt in de smallere straten van deze tracés in onze stad, waardoor de ruimtelijke inpassing op sommige plekken vraagt om herontwerp van de openbare ruimte.

Deze plantoelichting betreft de introductie van de nieuwe tram op een deel van lijn 6. Lijn 6 rijdt van Den Haag Leyenburg via de Haagse Markt, de Grote Markt, Den Haag Centraal, Mariahoeve en Leidschendam Leidsenhage naar Leidschendam-Noord. Het hele traject wordt geschikt gemaakt voor de nieuwe tram. Op sommige plekken zijn weinig aanpassingen nodig, op andere plekken meer. Deze plantoelichting betreft het deeltraject van tramlijn 6 vanaf de Hobbemastraat tot het Palletplein, het Hobbemaplein en een gedeelte van de De Heemstraat en Delftselaan (zie H3 projectscope).

2. HOBBEAPLEIN EN HOBBEASTRAAT

Het Hobbemaplein ligt op de grens van de wijken Schilderswijk en Transvaal. De wijken zijn gebouwd in de jaren tussen 1890 – 1935 en behoren tot de meest diverse, levendige en dichtbevolkte wijken van Den Haag en Nederland. De hoge dichtheid en de stedenbouwkundige opzet is van voor de tijd dat de auto kwam. Dat maakt dat de straten en pleinen nu overbelast zijn, het gebied versteend is en de kwaliteit van het groen laag. Het college wil de leefbaarheid van dit gebied verbeteren, zodat wonen, werken en winkelen in deze wijken weer prettig en mooi is en weer verder kan groeien.



Figuur Hobbemaplein , gezien naar de Hobbemastraat [1916]. Bron: Haags Gemeentearchief

2.1 De Schilderswijk-West en Transvaal

In de jaren '80 en '90 heeft er grootschalige stadsvernieuwing plaatsgevonden in de Schilderswijk. Begin deze eeuw zijn delen van Transvaal vernieuwd. De wijken zijn een afspiegeling van de internationale stad Den Haag: er zijn veel winkelstraten waar je de hele wereld tegenkomt. Met de Haagse Markt, Hobbemastraat, de Paul Krugerlaan en het wijkpark Transvaal als levendige en beeldbepalende plekken. De wijken hebben echter ook een forse leefbaarheidsproblematiek, ook als het gaat om verkeer en mobiliteit. De problemen in de wijken zijn fors, de verkeersveiligheid in de wijken is slecht, de verblijfsgebieden zijn klein, de wegenstructuur wordt zwaar belast door (doorgaand) autoverkeer en fietsers en voetgangers hebben geen goede positie (RIS307261).

2.2 Autogebruik

De wijken Transvaal en Schilderswijk-West hebben een bijzondere stedenbouwkundige opzet met een verkeersstructuur die wordt gekenmerkt door een zogenaamde "orthogonale gridstructuur" en diagonalen. Op de plekken waar deze samenkomen liggen kruispunten met meer dan vier takken (veelsprongen): de Zevensprong, een zes-sprong bij het Hobbemaplein en een vijsprong bij het kruispunt Vailantlaan-Hoefkade-Wouwermanstraat.

Op deze kruispunten komt verkeer uit alle richtingen samen. Deze complexe kruispunten zijn niet berekend op het sterk toegenomen auto- en fietsverkeer en belemmeren de doorstroming. In en rond de wijken staat het autoverkeer vaak vast, zowel op de kruispunten als op de wegen binnen de wijk.

De wijkontsluitingswegen in Transvaal en Schilderswijk-West worden zwaar belast door doorgaand autoverkeer. Doorgaand autoverkeer is gedefinieerd als autoverkeer dat door deze wijken rijdt zonder hier een herkomst of bestemming te hebben. Uit een analyse met het verkeersmodel (2020) blijkt dat ca. 40 tot 50% van het verkeer op de Delftselaan, Kempstraat en Hoefkade doorgaand verkeer is. Daarnaast blijkt ook uit deze verkeersmodelanalyse dat de hoge belasting op de wegen in Transvaal en Schilderswijk-West voor een deel wordt veroorzaakt door autoverkeer over (zeer) korte afstanden. Het aandeel korte ritten (≤ 5 km) op een aantal wegen in Transvaal en Schilderswijk-West is zeer hoog, zeker dit wordt vergeleken met de ritlengtes in heel Den Haag. Het autobezit in deze wijken is daarentegen laag. In de wijken beschikt zo'n 60 tot 67% van de huishoudens niet over een eigen auto, maar we zien ook dat auto's informeel worden gedeeld.

2.3 Lopen en OV gebruik

Ook zijn Transvaal en de Schilderswijk de Haagse wijken waar de bewoners juist het meeste lopen. Bijna de helft van de verplaatsingen gebeurt te voet. Dat is uniek hoog in Den Haag en in Nederland. De wijk heeft daarmee een "voetgangerscultuur". Daarnaast maken de inwoners bovengemiddeld veel gebruik van het openbaar vervoer. De tram- en bushaltes op het plein behoren tot de meest gebruikte haltes in de stad. De tramlijnen 6, 11, 12 en buslijn 25 hebben gezamenlijk 1,1 miljoen reizigers per maand (bron HTM, dec 2023).

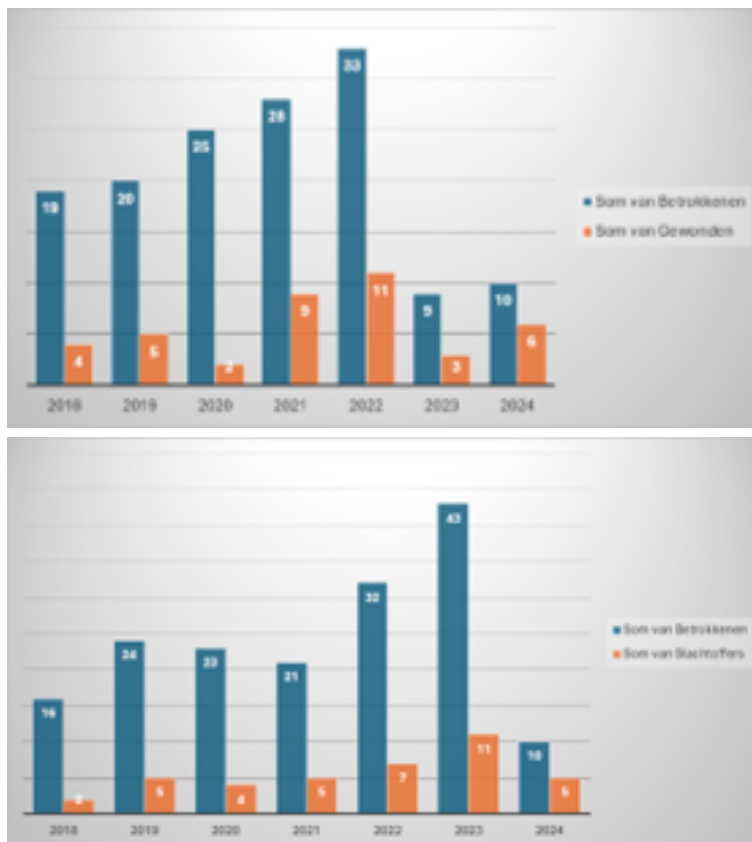
Het auto- en fietsgebruik van de inwoners liggen beneden gemiddeld. Omdat voor het gebruik van het OV altijd een verplaatsing naar of van de halte nodig is, is de combinatie van lopen en OV belangrijk voor de mobiliteit in deze wijken.

Verplaatsingen Transvaal en Schilderswijk o.b.v. Verplaatsingsgedragsonderzoek NL 2011 - 2017

	Lopen	Fietsen	Openbaar Vervoer	Auto
Schilderswijk	49%	10%	21%	20%
Transvaal	46%	12%	16%	27%
Den Haag gemiddeld	33%	22%	12%	32%

2.4 Verkeersveiligheid

Er gebeuren veel verkeersongevallen op en rond het Hobbemaplein. Het Hobbemaplein staat op nummer 1 van de Verkeersongevallenconcentratielijst.



Figuur Ongevallen Hobbemaplein en ongevallen Hobbemastraat (VIA statistiek, 15-04-2024) ¹

NB: in 2023 is een statische omissie (linker grafiek), kijkend naar 2024 is het aantal betrokkenen in Q1/2024 al hoger dan geheel 2023: momenteel wordt dit uitgezocht

De verkeersonveiligheid in dit gebied wordt inde hand gewerkt door de wegkenmerken. De wegen hebben een brede asfalt rijbaan voor het autoverkeer. De intensiteiten autoverkeer zijn hoog en er rijdt veel doorgaand verkeer (verkeer zonder bestemming in de desbetreffende wijk). Afgescheiden fietsvoorzieningen ontbreken, waardoor auto- en vrachtverkeer hier mengen met fietsverkeer. Snelheidsremmers ontbreken veelal, ook omdat een aantal wegen een functie heeft in het netwerk voor de nood- en hulpdiensten. De wegen zijn daarmee niet ingericht volgens de uitgangspunten van duurzaam veilig; waarin scheiding van snel en langzaam verkeer uitgangspunt is. Tot slot komen op het Hobbemaplein zes verschillende wegen samen wat het een onoverzichtelijk kruispunt maakt.

1) Opmerking bij VIA-stat cijfers: Het zijn de cijfers van verkeersongevallen waar de politie bij aanwezig is. Bij het NVVC (nationaal verkeersveiligheidscongres) is de schatting dat de VIA-stat slechts (geschat) 30% van het totaal is. Het daadwerkelijke aantal ongevallen is dus nog 3 x zo groot.

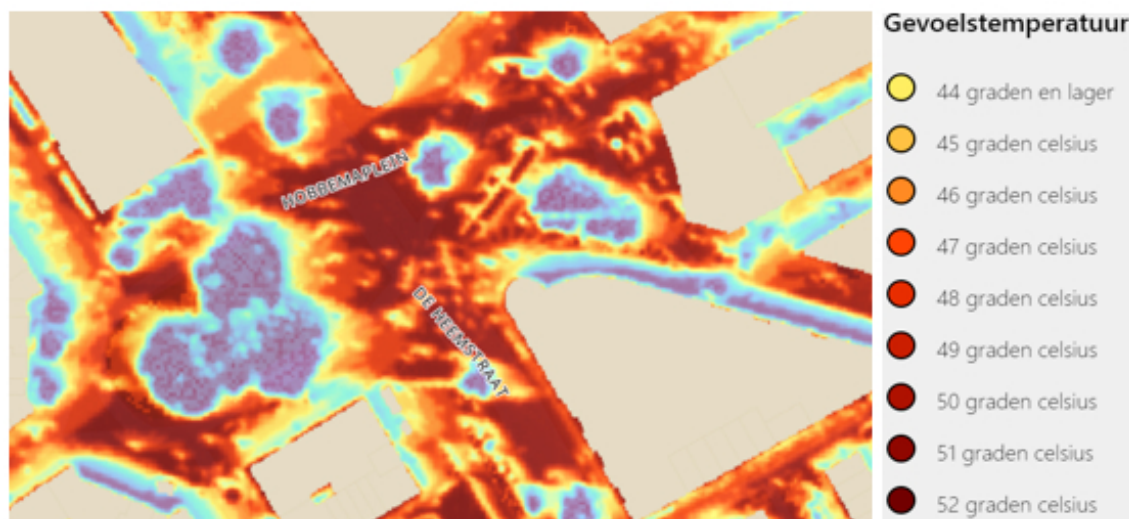
2.5 Economisch (sub)centrum en verblijfruimte

Het Hobbemaplein is het centrale plein dat de wijken Transvaal en de Schilderswijk met elkaar verbindt. Het vormt de verbindende schakel tussen de hoofdwinkelstraten Paul Krugerlaan in het noorden en de Kempstraat, Hobbemastraat en De Haagse Markt in het zuiden. Een ontmoetingsplek voor beide wijken, maar ook voor de stad. Het is de hoofdentree van De Haagse Markt en op het plein zit ook veel horeca en de bibliotheek Transvaalkwartier. Het plein heeft een grote economische betekenis voor de omliggende wijken en een aantrekkingskracht op een hoger schaalniveau door de bijzondere branchering.

Het subcentrum wordt gedomineerd door veel verkeer, bus- en tramlijnen dat zich vertaalt in veel steen, tegels en asfalt. De voetganger wordt hierdoor naar de buitenzijde gedruwd met smalle doorgangen voor voetgangers langs de plinten van winkels en horeca. Aan de zijde van De Haagse Markt zijn de trottoirs te smal voor de grote toestroom van bezoekers op marktdagen. De Haagse Markt ontbeert een prominente entree en de bibliotheek is niet echt verbonden met het plein. De toegangen naar het Wijkpark Transvaal zijn smal, verstopt of niet uitnodigend (Stedenbouwkundige visie Hobbemaplein e.o., 2021).

2.6 Hittestress

Samenhangend met de hoge bevolkings- en bebouwingsdichtheid en weinig groen zijn de Schilderswijk en Transvaal de kern van een Haags hitte-eiland en kwetsbaar voor wateroverlast bij hoosbuien en hittestress. Het ontbreken van substantieel groen versterkt de hittestress en de geringe verblijfskwaliteit.



Figuur Hittestress op het Hobbemaplein (bron Klimaatatlas, 2024)

2.7 Conclusie

De Hobbemaplein en Hobbemastraat voldoen niet meer aan de eisen van deze tijd: de jaren '70 inrichting beperken de economische groei en klimatologische bloei. De conclusie uit de Verkenning mobiliteit Transvaal Schilderswijk (RIS RIS307261) is dat de belasting van de verkeersstructuur in de Transvaal en Schilderswijk-West de grenzen heeft bereikt en overschreden.

Om meer ruimte te maken voor leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid (terugdringen van de congestie op doorgaande wegen) is een andere verkeersstructuur een cruciale randvoorwaarde. Er moet ruimte worden gecreëerd voor voetganger, de fietser, OV en verblijfskwaliteit. Dit zorgt voor een nieuwe en betere balans van de openbare ruimte. De veel-sprongen en wijkontsluitingswegen, die nu barrières vormen, moeten weer verbindende schakels worden. De kwaliteit van de historische structuren in de wijk zal dan beter worden benut. Dit is ook van economisch belang: aantrekkelijke en goed verbonden straten zorgen voor een goed vestigingsklimaat voor winkels en andere bedrijvigheid.

Daarnaast is het Hobbemaplein en de Haagse Markt een begrip in Den Haag. Doordat het plein een verkeersplein is zonder veel verblijfsruimte is het nog niet het economische sub-centrum dat het kan zijn. Een meer samenhangende en kwalitatieve openbare ruimte nodigt uit om te verblijven en verbetert de uitwisseling tussen de (hoofd)winkelstraten. Het Hobbemaplein vormt een omvangrijk hittestress eiland waartegen maatregelen nodig zijn om dit deel van de wijk klimaat adaptief en robuust te maken voor de toekomst.

3 DOELN EN UITGANGSPUNTEN HERINRICHTING HOBBERMAPLEIN EN OMGEVING

Het tramtracé dient aangepast te worden om doorgankelijk te zijn voor de nieuwe trams. In het kader van de Wet gelijke behandeling moeten de halteplekken toegankelijk gemaakt worden voor mensen

met een fysieke beperking (perrons moeten langer, breder en hoger). Vanwege de nieuwe tram moet de halte van lijn 6 op het Hobbemaplein worden verplaatst. De komst van de nieuwe laagvloerse toegankelijke tram op lijn 6 biedt kansen om tegelijkertijd de verkeersstructuur op en in de omgeving van het plein aan te passen, en om de leefbaarheid en de klimaatopgave op het plein aan te pakken. Dit alles vraagt om een integrale benadering en aanpak waarbij de aanpassingen aan de sporen en de haltes worden gecombineerd met een integrale herinrichting van het Hobbemaplein.

3.1 Doelen

De integrale herinrichting van het Hobbemaplein heeft meerdere doelstellingen, waarbij uiteindelijk een integrale afweging van deze verschillende doelen en belangen heeft plaatsgevonden.

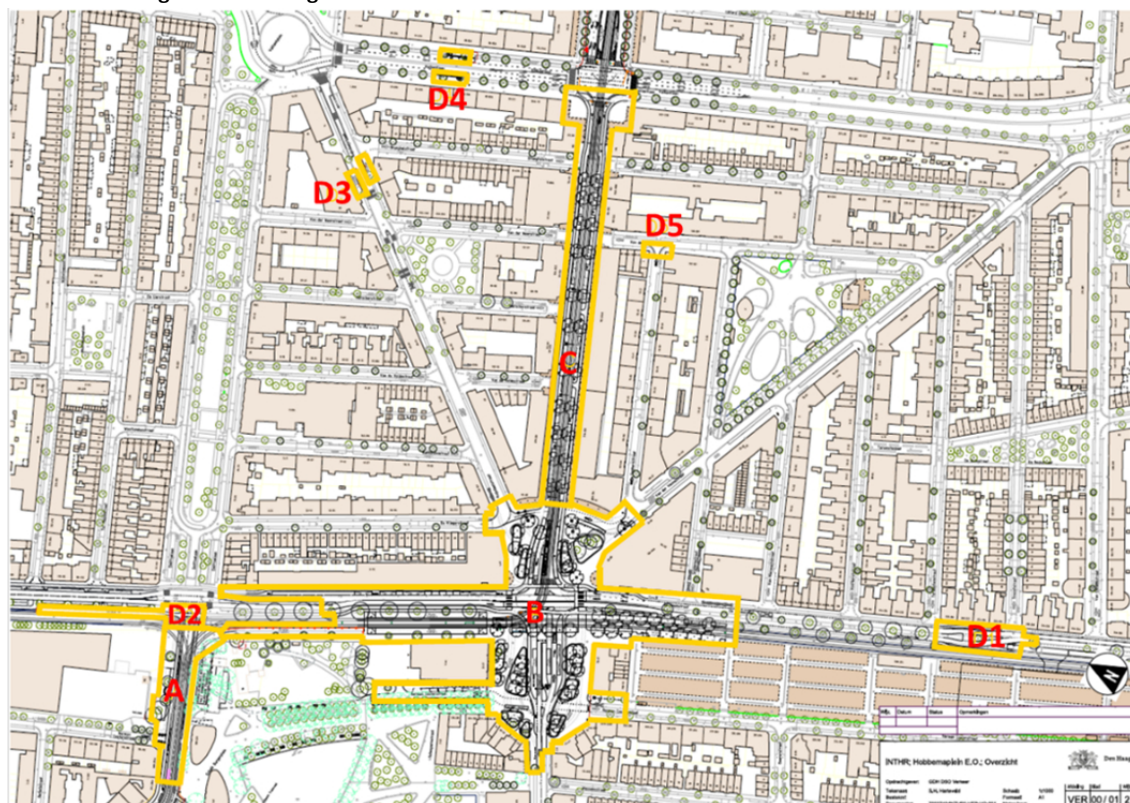
De doelstellingen voor dit project zijn (RIS311069).

1. Verbeteren leefbaarheid en verkeersveiligheid op en rond het Hobbemaplein;
 2. Verbeteren van de verblijfskwaliteit op en rond het plein;
 3. Versterken van de economische (hoofdwinkel) structuur;
 4. Versterken entree Haagse markt: economische toplocatie;
 5. Verbeteren openbaar vervoer met realiseren verleidelijke (top) halte Hobbemaplein, inpassen laagvloertram;
 6. Aanpakken van hittestress eiland en klimaatbestendig maken Hobbemaplein.
-
1. Verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid:
 - a. Vereenvoudigen van de verkeerssituatie om doorstroming op de stedelijke hoofdwegen te verbeteren om zoveel mogelijk doorgaand verkeer (verkeer dat geen bestemming heeft in de wijk) van het plein af te halen en de bereikbaarheid te verbeteren.
 - b. Creëren van een veiligere positie voor voetganger en fietser.
 2. Het Hobbemaplein beter inrichten voor verblijf en ontmoeting van buurtbewoners en bezoekers van de Haagse Markt, winkels en horeca:
 - a. Bewerkstelligen van een stadsdeelcentrum uitstraling in dit deel van het Haagse centrumgebied.
 - b. Verbeteren van de samenhang in de Hoofdwinkelstructuur en de daarbij horende aanlooproutes.
 - c. Versterken van de groenstructuur (bomenstructuur Heemstraat, vergroening plein en aansluiting op het Transvaalpark).
 3. Versterken economische toplocatie, entree Haagse Markt en Hobbemastraat:
 - a. Het creëren van een Hobbemaplein dat een aantrekkelijke entree naar de Haagse Markt en Hobbemastraat is, waardoor de economische groei bevorderd wordt.
 - b. De voetganger, fietser en verblijfskwaliteit vragen meer ruimte. Daarvoor is het noodzakelijk om de hoeveelheid doorgaand autoverkeer die het plein nu belast, terug te dringen.
 - c. Om ruimte te maken wordt de inrichting vereenvoudigd; met minder afslaande bewegingen voor het autoverkeer. Uiteraard blijft de parkeergarage van de Haagse Markt goed bereikbaar.
 4. Verbeteren openbaar vervoer met realiseren verleidelijke (top)halte Hobbemaplein:
 - a. Door inpassing van een toegankelijke tramhalte kan op lijn 6 de nieuwe tram met een gelijkvloerse instap gaan rijden. Deze tram is goed toegankelijk voor passagiers in een rolstoel, in een scootmobiel, met kinderwagen, een buggy en/of een boodschappentrolley met boodschappen.
 - b. Door inpassing van een toegankelijke tramhalte ontstaan er minder afslaande autobewegingen en meer ruimte voor de zware loopbewegingen naar de Haagse Markt en omgeving.
 - c. De tramhalte wordt een (top)halte waar passagiers comfortabel en droog kunnen wachten, die functioneert als "mobiliteitsknoop" voor de omliggende wijken.
 5. Aanpakken van hittestress eiland Hobbemaplein:
 - a. Het Hobbemaplein vormt een omvangrijk hittestress eiland. Er zijn maatregelen nodig om dit deel van de wijk klimaat adaptief en robuust te maken voor de toekomst. De ambitie is dan ook om zoveel mogelijk groen te voegen. Dit komt ook ten goede aan de verblijfskwaliteit en de gezondheid van mensen.
 - b. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de Wegwijzer Den Haag klimaatbestendig (RIS 308744) waarin de Haagse ambities en eisen voor extreme neerslag, hitte en droogte voor nieuwe ontwikkelingen en herinrichtingen zijn beschreven.

3.2 Projectscope

De scope van het plangebied is in de onderstaande afbeelding weergegeven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de deelgebieden:

- A Delftselaan
- B Hobbemaplein Heemstraat
- C Hobbemastraat
- D1 Keerlus Heemstraat (voor parkeergarage Haagse markt)
- D2 Tramhalte Delftselaan
- D3 Bushaltes Ruijsdaelstraat
- D4 Bushaltes Vaillantlaan
- D5 Verruiming bochten Seghersstraat

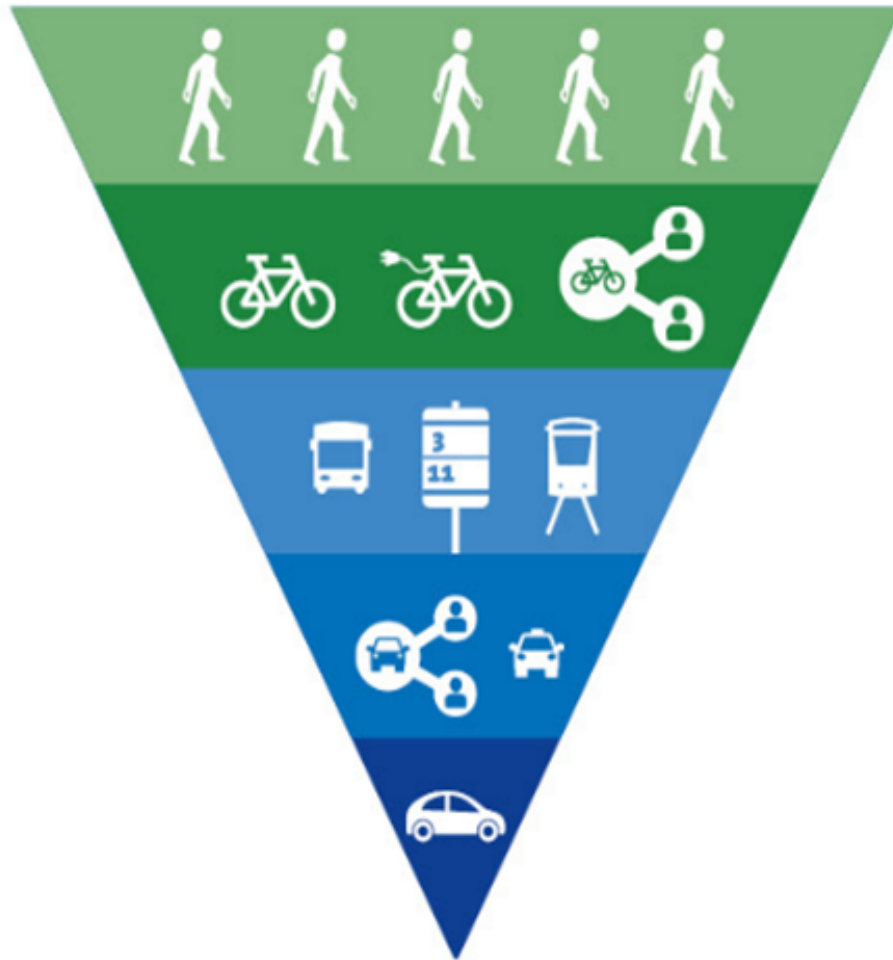


Figuur: Projectscoop Hobbemaplein en omgeving

3.3 Beleidsmatige uitgangspunten

Bij het uitwerken van het ontwerp is gebruik gemaakt van de vigerende beleidsmatige kaders. Onderstaand zijn enkele beleidsmatige uitgangspunten opgenomen.

3.3.1 STOMP



STOMP is het ontwerpen met de menselijke maat. In het proces kijken ontwerpers eerst naar Stappen, vervolgens naar Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en tot slot naar de Particuliere auto. Door STOMP consequent toe te passen, krijgen de kwetsbare en actieve verkeersdeelnemers een ruimere en prominenter plek op straat.

Door functiemenging en compactheid waar mogelijk toe te passen ontstaan beloopbare gebieden (S). Samen met fietsen (T) hebben deze soort verplaatsingen op wat kortere afstanden de voorkeur, omdat het gezonde en schone verplaatsingen betreffen. Voor langere afstanden bieden fiets en OV uitkomst als schone en ruimte-efficiënte modaliteiten. MaaS kan dit gebruik vergemakkelijken en verder stimuleren. De privéauto geldt als sluitstuk. Dat wil overigens niet zeggen dat er geen plek mag zijn voor auto's. Dit principe is in het ontwerp Hobbemaplein en omgeving toegepast.

3.3.2 Inpassingsstudie nieuwe trams

Voor de aanpassing van de tramhalte is de 'een vertrekpunt en het 'functioneel PvE Netwerk Randstadrail infra' een randvoorwaarde. Tevens dienen in het kader van de Wet gelijke behandeling de halteperrons toegankelijk gemaakt te worden voor mensen met een fysieke beperking (perrons moeten langer, breder en hoger). De noodzakelijke aanpassingen aan de sporen en de haltes zijn het uitgangspunt (eis) voor het project.

3.3.3 Snelheidsregime

Binnen de gemeente Den Haag wordt op verschillende plekken onderzocht of het snelheidsregime kan worden aangepast naar 30 km/h. Er heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden, daarom wordt in dit ontwerp voorsnog uitgegaan van de vigerende snelheden van veelal 50 km/h. Mocht het snelheidsregime worden aangepast dan kan dit in het definitieve ontwerp worden meegenomen.

3.3.4 Hoofdkeuzes lijn 6 en 12

De optelsom van functies knelt in de smallere straten van onder andere Transvaal, waardoor de ruimtelijke inpassing op sommige plekken vraagt om herontwerp van de openbare ruimte. Dezelfde schaarse openbare ruimte die eveneens ingezet kan worden voor het vergroten van de verblijfskwaliteit, lopen en fietsen. Voor lijn 6 en 12 zijn op lijnniveau de te maken keuzes en de consequenties daarvan in beeld gebracht. Dat vormt het uitgangspunt voor het maken van keuzes voor tramlijn 6 en 12 waarin zo veel mogelijk recht wordt gedaan aan de ruimtelijke context en alle overige modaliteiten, eisen, normen en wensen die er leven. Oplossingen worden op deze manier per project gezocht. De consequenties worden over de hele lijnvoering bekeken. Dat betekent dat soms niet de optimale oplossing wordt gekozen omdat de consequenties in breder verband dan beter in evenwicht zijn.

3.3.5 Tijdelijke situaties

In het Voorontwerp² wordt niet ingegaan op het ontwerp van tijdelijke situaties. Mogelijk zijn nog eerst tijdelijke haltes voor de huidige tram nodig wanneer qua planning de nieuwe trams later instromen. Dit vanwege de beperking van oudere trams te kunnen stoppen bij nieuw gerealiseerde (midden)haltes, vanwege de deuren welke nog aan één zijde zitten en het verschil in perronhoogte. De tijdelijke maatregelen worden nader onderzocht en maken geen onderdeel uit van voorliggend ontwerpopgave.

4 PARTICIPATIE

4.1 Participatiestrategie mobiliteitsvisie Transvaal en Schilderswijk

Het Hobbemaplein is gelegen in Transvaal. Het college en de gemeenteraad vinden een goede participatie en breed draagvlak voor plannen in dit gebied belangrijk (zie ook motie RIS308496). Daarom is de participatiestrategie mobiliteitsvisie Transvaal en Schilderswijk (aanleiding RIS308496/ RIS311778) opgesteld en in maart 2022 met de gemeenteraad gedeeld. In deze strategie staat beschreven hoe de participatie wordt vormgegeven met als doel maximale invloed van bewoners en ondernemers binnen vooraf gestelde kaders.

Hierbij is het project ondersteund door het Bureau Graswortel die de strategie heeft opgesteld en is er een bedrijfscontactfunctionaris ingezet voor het contact met de verschillende ondernemers. Kenmerkend voor de strategie is het diverse palet aan communicatiemiddelen, laagdrempelige communicatie met de inzet van social media, terugkoppeling en vooraf communiceren van de invloed. Daarnaast is er een speciale bedrijfscontactfunctionaris ingezet om het contact met de ondernemers te onderhouden.

De participatie is vormgegeven conform deze strategie en is opgebouwd met wijkkramen, wijkwerkplaatsen, individuele gesprekken en overleg met het ondernemersberaad Haags Veen. De wijkkramen en wijkwerkplaatsen zijn voorafgaand breed gecommuniceerd, onder andere doormiddel van flyers en social media. Er zijn gemiddeld 5.000 uitnodigingen in de directe omgeving huis-aan-huis verspreid. Daarnaast zijn diverse belangenorganisaties zoals wijkverenigingen, Haagse markt, Fietzersbond, Rover, moskeeën et cetera rechtstreeks digitaal uitgenodigd.

Om iedereen goed op de hoogte te houden van de voortgang van het project is een speciale website opgezet volgens de regels van Haags Samenspel. Hierop vond ook de terugkoppeling van de wijkwerkplaatsen plaats en werd het proces van de ontwikkeling van het plan in beeld gebracht <https://werken-dewijk.denhaag.nl/projecten/hobbemaplein>.

Tijdens deze bijeenkomsten en gesprekken zijn in 2022 en 2023³ meerdere varianten voor het ontwerp Hobbemaplein en Hobbemastraat besproken met belanghebbenden.

2) Voorontwerp wordt ook wel aangeduid als Voorlopig ontwerp. Voor de helderheid; dit gaat om hetzelfde ontwerp.

3) Eind 2021 Start participatietraject Hobbemaplein (bureau Graswortel), gesprekken met 69 bewoners en 32 ondernemers, 11 maart 2022 Praat mee bij de Werk aan de Wijkkraam, 20 april 2022 1e wijkwerkplaats Bibliotheek Transvaal, 6 juli 2022 2e wijkwerkplaats Bibliotheek Transvaal, 13 september 2022 Overleg ondernemers Hobbemaplein en omgeving, 11 november 2022 Overleg ondernemers Hobbemaplein en omgeving, 7 december 2022 3e wijkwerkplaats Bibliotheek Transvaal, 24/28 april 2023 Individuele gesprekken ondernemers, 26 juni 2023 Bijeenkomst ondernemers (presentatie economische toets (SWEEO)), 31 oktober 2023 Bijeenkomst Ondernemersberaad Haags Veen (bespreking concept VO), 4 december 2023 4e wijkwerkplaats (toelichting VO), 12 januari 2024: Sarnámi Instituut Nederland (SIN) 31 januari 2024: Voorzitter VvE appartementen boven Bibliotheek Transvaalkwartier ,9 februari 2024 Vervolg gesprek ondernemersberaad Haags Veen. 12 februari 2024 Marktkamer Haagse Markt, Verlengde participatie:, 20 maart 2024 Stichting Haagse Hopjes en Bewonersorganisatie Urban Villa's, - 20 maart 2024: Bewonersorganisatie Transvaal Zuid (BTZ), VvE Hobbemaplein/Herman Costerstraat, VvE De Oriënt, VvE Via Salsa/, Stichting Haagse Hopjes, Bewonersorganisatie Urban Villa's, de Paraplu, Turks Islamitisch Culturele Stichting Den Haag, ondernemer Kempstraat, 25 maart 2024: VvE Hobbeven en marktkraam huurder, 25 maart 2024: De Paraplu/Schilderswijk.nl/VvE Hof van Ostadehof II, 25 maart 2024: Schilderswijk Transvaal ittihaad en Stichting jeugdwerk, 26 maart 2024: Stichting Moskee El Islam, 2 april 2024: AVN, Bomenstichting Den Haag, Fietzersbond, Rover Den Haag, Voorall, 3 april 2024: Bewonersorganisatie Transvaal Noord (BOT) en WeZijnTransvaal – Opbouwwerk, 3 april 2024: Individuele bewoners Transvaal, 3 april 2024: Haagse Markt en wijkagenten, 4 april: Ondernemersberaad Haags Veen

Bij iedere gelegenheid hebben bewoners en ondernemers input kunnen geven op de varianten en is de input waar mogelijk verwerkt in het vervolgproces. Zo is vanuit meerdere varianten toegewerkt naar twee voorkeursvarianten, waartussen in de wijkwerkplaats op 7 december 2022 een keuze is gemaakt. Deze variant is vervolgens verder uitgewerkt.

4.2 Verlengde participatie

Ondanks het uitgebreide participatietraject kwam begin 2024 naar voren gekomen dat er nog veel zorgen bij een aantal partijen in de omgeving leefden met betrekking tot het concept Voorontwerp. Naar aanleiding daarvan is besloten om deze eerste fase van het participatieproces aan te vullen met extra participatiebijeenkomsten. Alle eerder en nog niet eerder actief betrokken stakeholders zijn daarbij uitgenodigd voor een gesprek om te horen waar hun zorgen zitten. In deze fase is uitgebreid gesproken met bewoners(verenigingen), ondernemers(verenigingen), Haagse Markt, VVE's, welzijnsinstellingen en belangenorganisaties. De notulen van deze gesprekken zijn na akkoord van de deelnemers geplaatst op de website <https://werkaandewijk.denhaag.nl/projecten/hobbemaplein>, waar ook de resultaten van de vorige participatiebijeenkomsten staan aangegeven zodat het proces volledig transparant blijft.

4.3 Aanpassingen in het ontwerp

Het ontwerp is naar aanleiding van opmerkingen en ideeën van verschillende deelnemers in het participatieproces een aantal keer aangepast en gewijzigd. Naast kleinere aanpassingen op het gebied van onder andere zichtlijnen, gewenste looproutes, verlichting en groen, zijn er de volgende aanpassingen gedaan:

1) Rechtsafverbinding vanaf de De Heemstraat naar de Hobbemastraat

Bij aanvang van het project lag er een ontwerp waarbij Het Hobbemaplein aangepast zou worden van een zes- naar een driesprong. In het participatieproces bleek dat het niet ontsluiten van de Hobbemastraat vanaf de De Heemstraat op veel bezwaren (van met name de ondernemers uit de Hobbemastraat) stuitte. Vanwege het gebrek aan draagvlak bij de omgeving zijn in een nadere studie verschillende varianten gemaakt en onderzocht en is een economische beoordeling van verschillende varianten gemaakt.

Uiteindelijk heeft dit geleid tot een hoofdkeuze tussen twee varianten a) met halte op het plein zonder rechtsafverbinding vanaf de De Heemstraat naar de Hobbemastraat en b) met een gecombineerde halte naast de bibliotheek, een aparte bushalte op het Hobbemaplein en een rechtsafverbinding vanaf de De Heemstraat naar de Hobbemastraat. De bewoners en ondernemers hebben in de wijkwerkplaats op 7 december 2022 en online hun voorkeur uitgesproken voor dit laatste alternatief. Dit is vervolgens verder uitgewerkt.

2) Keerlus Q-park garage Haagse Markt

Er is een keerlus op de De Heemstraat naar de Q-park garage Haagse Markt toegevoegd om de bereikbaarheid van de garage te vergroten en het aantal laad- en losplekken in het gebied is vergroot.

3) Meer laad- en losplekken

Op verzoek van ondernemers is het aantal meter laad- en losplekken ten opzichte van de huidige situatie vergroot met 34,5 meter verdeeld over diverse vakken.

4) Extra auto parkeerplekken

Tijdens de participatie werd door verschillende deelnemers (bewoners en ondernemers) aangegeven dat men vreesde dat de toch al hoge parkeerdruk zou gaan toenemen als gevolg van de herinrichting. Als gevolg van het ontwerp verdwijnen er 43 parkeerplaatsen in het gebied (zie ook H7). Om de parkeerdruk terug te dringen en te verminderen wordt separaat een plan gemaakt om nieuwe parkeercapaciteit toe te voegen. Op het braakliggend terrein van de Karwei aan de kant van de Delftselaan kunnen tijdelijke parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Daarnaast kunnen de stallingsgarage in de Van de Neerstraat beter benutten en de leegstaande stallingsgarage in de Van Mierisstraat weer openstellen (die ook gebruikt wordt om 28 autoparkeerplaatsen op de Hoefkade te compenseren als deze straat wordt heringericht). Tot slot wordt gewerkt aan het openstellen van de Q-park garage Haagse Markt voor bewoners buiten markttijden. Hiermee worden de vervallen parkeerplaatsen ruimschoots gecompenseerd. Dit plan zal separaat door het college worden vastgesteld.

5) Rechtstreeks bevoorrading Groenteweg - Herman Costerstraat

Vanuit de Haagse Markt kwam de zorg met betrekking tot de bevoorrading naar voren. De bevoorrading van de ambulante handel van de Haagse Markt vindt momenteel vanaf de Groenteweg via de De Heemweg naar De Herman Costerstraat plaats. Dit kan binnen het nieuwe ontwerp niet, de bevoorrading zou dan via de Fruitweg, Troelstrakade, De la Reyweg, Kempstraat en Herman Costerstraat plaatsvinden. Google Maps geeft op vrijdagavond 17.00 hiervoor een extra reistijd aan van 3-6 minuten. Ondernemers moeten echter soms meerdere keren heen-en-weer rijden, er wordt daarom in overleg met de Haagse Markt bekeken of er vanuit de Groenteweg een oversteek kan worden gemaakt richting de Herman

Costerstraat waarbij de rijrichting wordt omgedraaid. Dit is nog niet in het ontwerp verwerkt maar wordt de komende maanden verder uitgewerkt en zal onderdeel worden van de scope van dit project.

4.4 Veel wensen, helaas is niet alles mogelijk

In het aanvullende participatietraject was men enthousiast over het verbeteren van de verkeersveiligheid, het verbeteren van de entree van de Haagse Markt en het toevoegen van groen. Daarnaast zijn er bezwaren geuit tegen het beperken van het doorgaande autoverkeer tussen de Schilderswijk en Transvaal via het Hobbemaplein. Het college onderkent dat voor enkele bewoners en ondernemers de herinrichting er toe leidt dat zij via een andere route hun bestemming moeten bereiken. Daar staat echter tegenover dat zonder deze maatregelen de verkeersveiligheid, de doorstroming en de leefbaarheid niet zal verbeteren.

De geopperde ideeën van bewoners en ondernemers zijn verwerkt in diverse schetsen om de effecten te toetsen. Deze alternatieven zijn echter niet altijd mogelijk omdat deze ruimtelijk niet inpasbaar zijn, de verkeersonveiligheid in stand wordt gehouden, ten koste gaan van groen en verblijfsruimte, ten koste gaan van de entree naar de Haagse Markt en de doorstroming voor de auto niet verbeteren.

4.5 Overige belanghebbenden

Het ontwerp is tot stand gekomen door een projectgroep bestaande uit medewerkers vanuit de gemeente Den Haag (DSO, DSB, Ingenieursbureau, manager Haagsche Markt en bedrijfscontactpersoon), de HTM, de MRDH, wegbeheerders en nood- en hulpdiensten.

5 ONTWERPOPGAVE

5.1 Samenvatting

In het ontwerp wordt het huidige onoverzichtelijke kruispunt op het Hobbemaplein vereenvoudigd waardoor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van het gebied sterk verbeterd worden. De genomen verblijfskwaliteit en de OV-hublocatie dragen bij aan een duidelijkere profilering van het gebied als economisch subcentrum. Daarnaast levert het toevoegen van groen een waardevolle bijdrage aan het beperken van hittestress.

Samenvattend zorgt het ontwerp voor:

- Eén ruimtelijk samenhangend geheel;
- Afname van 30% van het gemotoriseerd verkeer;
- Toename van 20% meer (en toegankelijke) verblijfsruimte op het plein;
- Betere OV-hub locatie voor het gebied met tophalte voor de lijnen 6, 11 en 12;
- Vergroting verkeersveiligheid door vrij liggende fietspaden, brede looproutes en veilige oversteekplaatsen;
- Duidelijke looproute en entree naar Haagse Markt;
- Verbetering van de economische positie;
- Vergroening door toevoeging van 80 extra bomen en beperken hittestress door grote groene blobs;
- Verbetering van het verblijfsklimaat en de luchtkwaliteit;
- Betere verbinding met het Transvaalpark en het Van de Vennepark.

Onderstaand wordt de ontwerpogave per deeltracé besproken. Het ontwerp wordt toegelicht aan de hand van de zes gestelde doelen voor het project, waarbij per doel is aangegeven op welke wijze het ontwerp hieraan bijdraagt. De tekeningen van het voorontwerp zijn opgenomen in bijlage A.



Figuur Bovenaanzicht ontwerp Hobbemaplein

5.2 Hobbemaplein en Hobbemastraat

5.2.1 Verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid

Gemotoriseerd verkeer

Gemotoriseerd verkeer blijft onderdeel van het Hobbemaplein maar in veel mindere mate dan nu het geval is. In het Voorontwerp wordt het doorgaand verkeer deels van het Hobbemaplein afgehaald. In de huidige situatie is 40-50% van het verkeer op het Hobbemaplein doorgaand verkeer dat geen bestemming heeft in de wijk. In dit ontwerp verdwijnt circa 30% van het gemotoriseerd verkeer.

De verkeersinfrastructuur is in het ontwerp sterk vereenvoudigd door van de huidige zessprong een overzichtelijke viertakskruispunt te maken. Doordat er minder afslagmogelijkheden zijn dan in de huidige situatie verbetert de doorstroming. De vereenvoudigde inrichting van het kruispunt met vrij liggende fietspaden en duidelijke looproutes zorg voor een verbetering van de verkeersveiligheid. Ook ontstaat er hierdoor meer ruimte voor groen en om te verblijven.

In het voorliggende ontwerp blijven alle straten bereikbaar. Wel is het voor het autoverkeer niet meer mogelijk om vanuit de Kempstraat over het Hobbemaplein naar de Hobbemastraat (en vice versa) te rijden. Er is geen afslag meer vanaf de De Heemstraat rechtsaf naar de Kempstraat. Wel blijft het mogelijk om vanuit de Kempstraat rechtsaf te slaan naar de De Heemstraat, rechtsaf vanuit de Hobbemastraat naar de De Heemstraat en rechtsaf vanaf de De Heemstraat naar de Hobbemastraat. De Kempstraat zelf blijft een twee-richtingen straat.

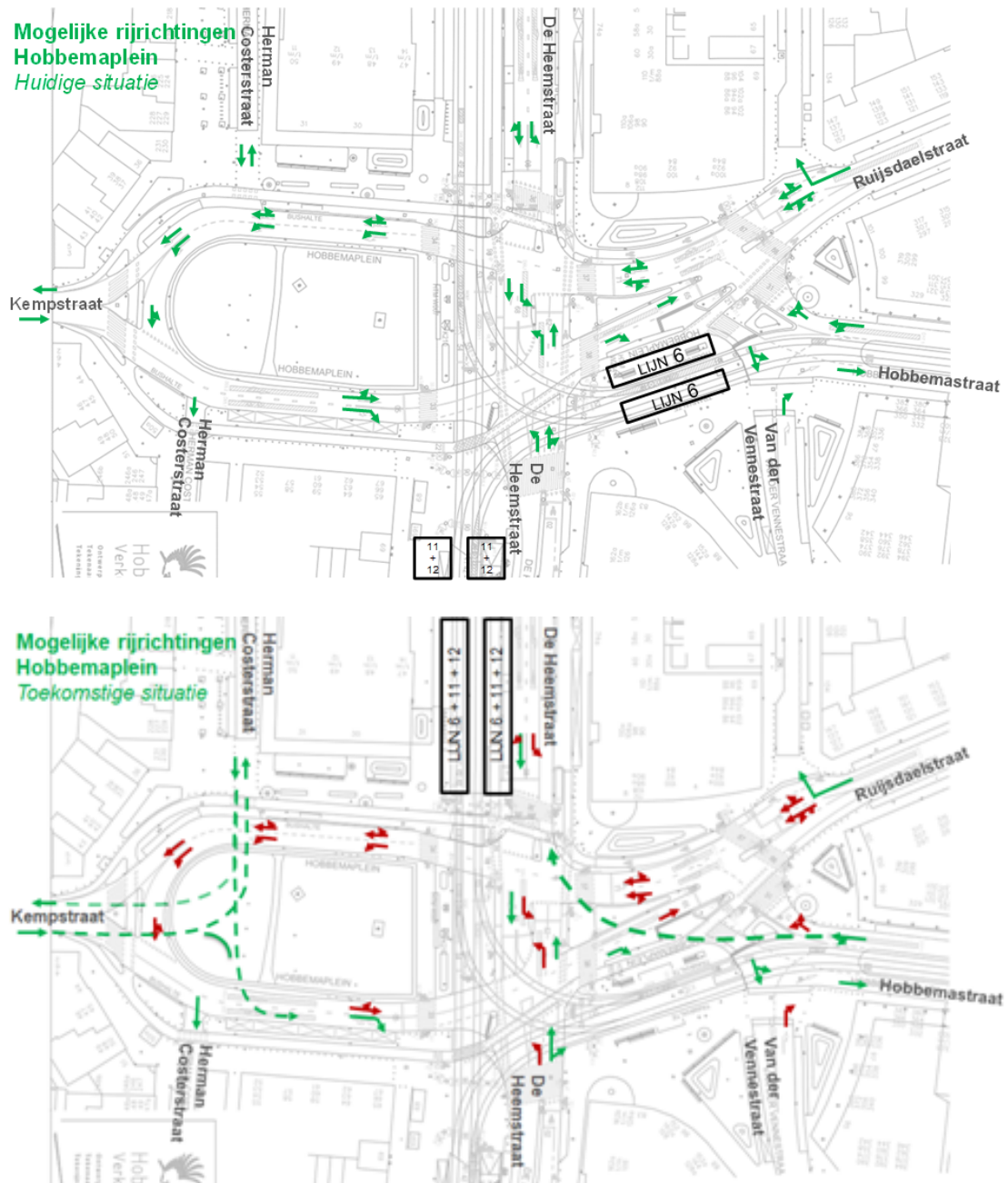
De Ruijsdaelstraat is niet meer verbonden met het Hobbemaplein, de wijk uitrijden kan via de De Vliegerstraat. De Ruijsdaelstraat is een woonstraat met een school en daarom ook niet geschikt voor doorgaand verkeer. De busroute van lijn 25 wordt verlegd van de Ruijsdaelstraat naar de Vaillantlaan en Hobbemastraat. Lijnbus 25 zal ook na de herinrichting van de Kempstraat over het Hobbemaplein naar de Hobbemastraat blijven rijden (en vice versa).

De aansluiting tussen het Hobbemaplein/Hobbemastraat en de Van der Vennestraat wordt vormgegeven als een in-/uitritconstructie. Deze verbinding wordt partieel éénrichtingverkeer richting de Van der Vennestraat. Alle benoemde straten blijven bereikbaar en toegankelijk voor bestemmingsverkeer (parkeren Haagse Markt, winkels en woningen in de omgeving). De Van Der Vennestraat blijft vanuit de Hobbemastraat toegankelijk en tot aan de Seghersstraat twee richtingen. De Kempstraat zelf blijft een twee-richtingen straat en is op meerdere manieren bereikbaar, onder andere via De La Reyweg. Er worden geen straten afgesloten wel moet soms via een andere route worden gereden. Dit geeft in de meeste gevallen geen of nauwelijks extra reistijd. In enkele situaties kan dit 10-15 minuten zijn.

Uit een studie met een verkeersmodel volgt dat het met de voorgestelde maatregelen op en rond het Hobbemaplein een stuk rustiger wordt. Het verkeer dat geen bestemming heeft in de wijk zal nu vooral via de hoofdwegen (Loosduinseweg/kade, Erasmusweg en Neherkade) aan de buitenrand van de wijk rijden. Het verkeer op de Kempstraat, de Ruijsdaelstraat en de Hobbemastraat neemt af, omdat alleen

het bestemmingsverkeer overblijft. De woonstraten in de wijk kunnen dit verkeer goed aan, waarbij we voorkomen dat er sluipverkeer ontstaat. De La Reyweg en de Vaillantlaan worden iets drukker, maar worden niet drukker dan wanneer er geen maatregelen worden getroffen (autonome groei). In de netwerkanalyse (als onderdeel van de Omgevingsvisie) onderzoekt het college de mogelijkheid om de bereikbaarheid per auto aan zuidzijde van de wijk (Soestdijksekade/Moerweg en omgeving) te verbeteren: de verwachting is dat de afslag 11 op de A4 (Rijswijk/S106) een nog essentiële rol zal krijgen voor autoverkeer van en naar Schilderswijk/Transvaal.

In onderstaande figuren zijn de oude en nieuwe rijrichtingen weergegeven



Figuur Verandering van mogelijke rijrichtingen huidige en toekomstige situatie

Fiets en voetganger

De afname van het gemotoriseerd verkeer biedt ruimte aan een betere positie voor voetganger en fietser en vergroot de verkeersveiligheid en is tevens in lijn met het STOMP-principe. In het ontwerp is nadrukkelijk gekeken naar een veilige fietsinfrastructuur. Op het gehele plein en in de Hobbemastraat komen vrijliggende fietspaden. Omdat in de Hobbemastraat de ruimte beperkt is wordt hiervoor de vrije trambaan opgeheven en gaat het gemotoriseerde verkeer samen met de tram over een gecombineerde auto/tram rijbaan.

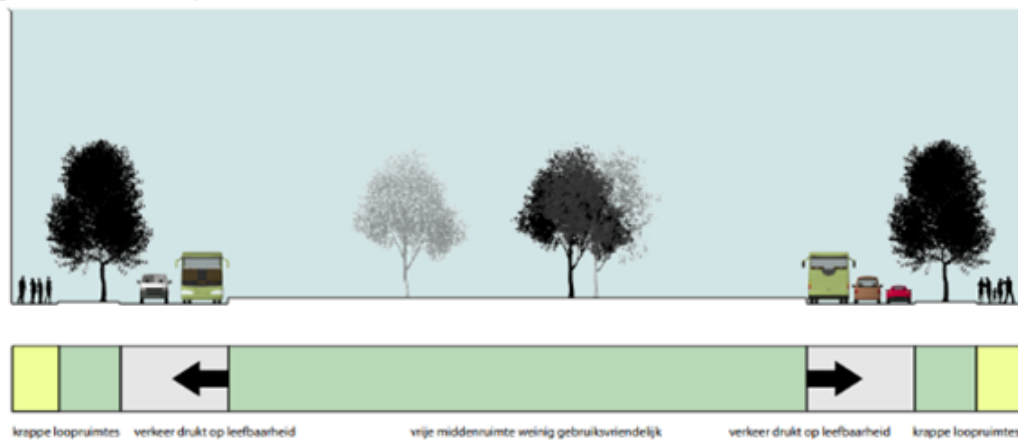
Tram

5.2.2 Verbeteren van de verblijfskwaliteit op en rond het plein

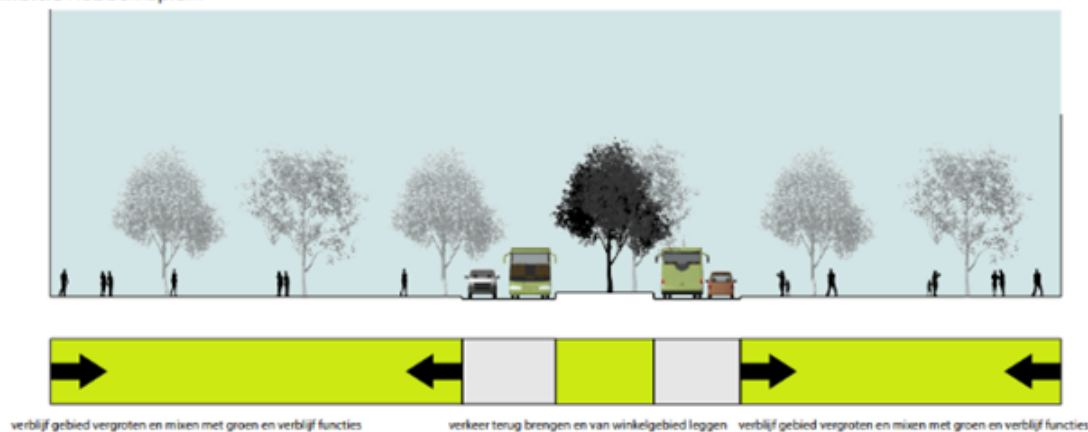
Verblijfsruimte aan de gevel

Om te zorgen dat de pleinruimte meer wordt gebruikt om te verblijven is een ontwerp gemaakt dat de ruimte anders indeelt. Er is gekozen om de verblijfsruimte te creëren aan de winkelzijden van het plein. Er worden vier grote kwadranten gemaakt waarbij het verkeer zich centraal bevindt op de pleinruimte. In de huidige situatie ligt de grootste verblijfsruimte (het groene eiland) midden op het plein geïsoleerd door de hoeveelheid omliggende verkeersruimte en wordt feitelijk niet gebruikt. De ruimte voor de gevels is nu beperkt en op sommige plaatsen krap.

Huidige situatie Hobbemaplein



Ambitie Hobbemaplein



Figuur dwarsdoorsnede Hobbemaplein huidige en toekomstige situatie

Pleingevoel

Voor de verharding van het plein is gezocht naar het principe voor één totale vloer om een "pleingevoel" te creëren. Hierbij wordt rekening gehouden met het materiaalgebruik en kleurstelling dat tevens zoveel mogelijk wordt doorgetrokken naar de omliggende winkelstraten en het toekomstig Wijkpark Transvaalpark. Voor de fietspaden is wel gekozen voor rood asfalt vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid.

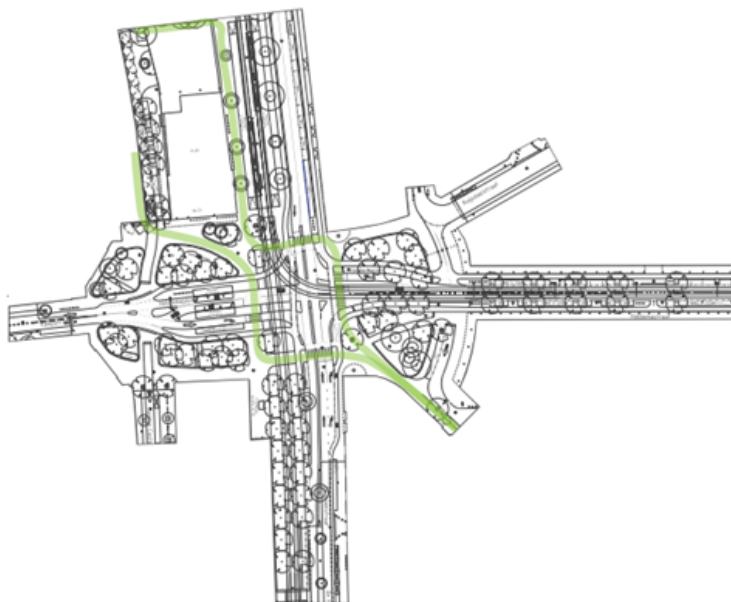
Toevoegen van groen en bomen

Daarnaast wordt het verblijfsklimaat en de luchtkwaliteit ook verbeterd door het toevoegen van groen en bomen. Het gehele plein en de Hobbemastraat krijgt een vermeerdering van bomen, waarbij tevens rekening is gehouden met het aanzetten van bestaande groene structuren, waaronder het versterken van de hoofdbomenstructuur in de De Heemstraat. In het nieuwe ontwerp zijn open plekken voor verblijf en activiteiten opgenomen die worden omsloten door ruime vakken met beplanting, zogenaamde "blobs". Deze blobs worden met verschillende beplanting ingevuld. Ook wordt het hemelwater op het plein afgevoerd via de groenvakken. Alle blobs worden voorzien van meerdere boomsoorten om zo te komen tot een goede biodiversiteit en aanpak van hittestress (Zie ook hoofdstuk 6 Bomen en Groen).

Looproutes

Door het maken van een meer toegankelijke verblijfsruimte op het Hobbemaplein, ontstaat er ook een betere doorloop naar het Wijkpark Transvaal en naar het Van de Vennepark. Daarnaast wordt de entree van het Transvaalpark visueel meer aan het begin van de bibliotheek gelegd. Door het toevoegen van een lijn bomen aan de zijde van de bibliotheek wordt de rijbaan onderdeel van de totale parkentree en ontstaat er meer eenheid.

Loopverbinding Wijkpark Transvaal - van der Vennepark



Loopverbinding Hobbemplein naar Wijkpark Transvaal en van der Vennepark.



Aanlooproute entree Wijkpark Transvaal vanuit de Herman Costerstraat zijde bibliotheek.

Figuur Loopverbindingen en aanlooproute naar Wijkpark Transvaal

5.2.3 Versterken economische toplocatie, entree Haagse Markt en Hobbemastraat Haagse Markt

Door de gecombineerde tophalte naast bibliotheek en het vereenvoudigen van de verkeersstructuur wordt de entree van de Haagse Markt beter zichtbaar en is er een eenduidige brede looproute van de tramhalte naar de Haagse Markt. Door het doortrekken van de groenstructuur wordt de entree van de Haagse Markt fraaier en springt meer in het oog. Om de bereikbaarheid van de Haagse Markt te borgen zal er een keerlus worden gerealiseerd ter hoogte van de parkeergarage van de Haagse Markt (zie paragraaf 5.3). Het trafohuisje dat nu midden in de entree naar de Haagse Markt staat wordt in overleg met Stedin verplaatst. Hierdoor ontstaat een vrije, brede loopzone.



Entree Haagse Markt aanloop vanuit de nieuwe halte lijn 6,11,12.

Hobbemastraat

In het ontwerp worden vrijliggende fietspaden gerealiseerd door de auto en tram te combineren. Tevens wordt in de Hobbemastraat een dubbele bomenrij toegevoegd en op maaiveld worden de boomvakken vergroend. De Hobbemastraat krijgt daarmee een andere aanblik. De aansluiting van de Hobbemastraat (en de overige winkelstraten) richting het plein verbetert en er ontstaat een duidelijke verbinding tussen het Hobbemaplein en het Transvaalpark. De gemeente heeft in het collegeakkoord middelen vrijgemaakt om de vijf winkelstraten (Kempstraat, Hoefkade, Paul Krugerlaan, Vaillantlaan en Hobbemastraat) in de Schilderswijk en Transvaal op te knappen. Het ontwerp van het Hobbemaplein en -straat draagt hieraan bij en wordt afgestemd met het ontwerp van de overige straten.



Zicht op de Hobbemastraat vanuit het Hobbemaplein.

Economische beoordeling

Door adviesbureau SWECO is een economische beoordeling van het ontwerp gemaakt. De conclusie van dit onderzoek was het ontwerp veel economische meerwaarde met zich meebrengt voor Haags Veen als geheel, voor de winkelstraten (Hobbemastraat, Kempstraat en Paul Krugerstraat) en het Hobbemaplein en voor de Haagse Markt. SWECO geeft een stijging aan van het aantal bezoekers van

41–64% voor heel Haags Veen, van 34-54% voor de winkelstraten en het Hobbemaplein en van 50-75% voor de Haagse markt (ten opzichte van de situatie eind 2021/begin 2022).

5.2.4 Verbeteren openbaar vervoer met realiseren verleidelijke (top)halte Hobbemaplein

Door inpassing van een toegankelijke tramhalte kan op lijn 6 de nieuwe tram met een gelijkvloerse instap gaan rijden. Deze tram is goed toegankelijk is voor passagiers in een rolstoel, in een scootmobiel, met kinderwagen, een buggy en/of een boodschappentrolley met boodschappen. Ook is deze nieuwe tram is ruimer zodat er meer passagiers meekunnen.

De tramhalte op het Hobbemaplein is in de Stedenbouwkundige visie aangewezen als tophalte. De gecombineerde halte voor lijn 6, 11 en 12 naast de bibliotheek wordt ontworpen als een tophalte waar passagiers comfortabel en droog kunnen wachten. De halte is voor OV-reizigers de entree naar het Hobbemaplein, de Haagse Markt en het wijkpark Transvaal. Vanaf de halte is een duidelijke looproute naar de Haagse Markt. De halte is tevens vanuit verschillende plekken goed zichtbaar. De functionele eisen van de HTM vormen uitgangspunt van het ontwerp. De stijl en bepaalde elementen van de tophalte komen terug in het ontwerp van de bushalte midden op het plein om eenheid en rust te creëren op het plein.



Figuur Impressie tophalte lijn 6, 11 en 12

5.2.5 Aanpakken van hittestress eiland Hobbemaplein

Naast terugdringen van verkeer op het plein en het vergroten van de verblijfruimte wordt in het ontwerp ook invulling gegeven aan de opgave van vergroening en klimaatadaptatie. Het huidige plein is een grote hitteplek binnen Transvaal en Schilderswijk. Het terugdringen van hitteplekken in de stad is één van de randvoorwaarden voor de herinrichting. Het gehele plein en de Hobbemastraat krijgen daarom een vermeerdering van bomen (in totaal circa 80) waarbij tevens rekening is gehouden met het aanzetten van bestaande groene structuren, zoals de bomenrij in de De Heemstraat. In het nieuwe ontwerp zijn open plekken voor verblijf en activiteiten opgenomen die worden omsloten door ruime vakken met beplanting, zogenaamde “blobs”. Deze blobs worden met verschillende beplanting ingevuld. Alle blobs worden voorzien van meerdere boomsoorten om zo te komen tot een goede biodiversiteit en aanpak van hittestress.

5.3 Ontwerp Delftselaan

Door de positie van de gecombineerde tophalte naast de bibliotheek wordt de afstand tot de volgende halte ‘Delftselaan’ voor lijnen 6, 11 en 12 erg kort. De HTM heeft daarom samen met MRDH besloten deze halte te laten vervallen. Hiermee is ruimte ontstaan om aan de Delftselaan om vrijliggende fietspaden aan te brengen, hiermee kan de sterfietsroute binnenstad-Transvaal-Wateringse Veld worden afgemaakt. De tram gaat gecombineerd met het autoverkeer rijden. De inrichting van dit deel van de Delftselaan sluit aan op het ontwerp Wijkpark Transvaal.

De halte van lijn 11 aan de De Heemstraat wordt opgeheven en hier komt gras voor in de plaats. Bij de vervallen halte aan de zijde van het Hobbemaplein komt de hondenuitlaatplaats (deze ligt nu naast de bibliotheek en wordt verplaatst).



Figuur Ontwerptekening Delftselaan

5.4 Ontwerp Keerlus Heemstraat



Figuur Ontwerptekening Delftselaan

In de huidige situatie kan het autoverkeer, komende vanuit zuidelijke richting, niet rechtstreeks de parkeergarage van de Haagse Markt inrijden. Het verkeer kan keren via het Hobbemaplein. In de toekomstige situatie kan er niet meer gekeerd worden op het Hobbemaplein. Om de bereikbaarheid van de

parkeergarage ook in de nieuwe situatie in stand te houden, leggen we een keerlus aan in de midden-berm. Door deze keerlus kan komend vanaf de Parallelweg de parkeergarage makkelijk worden bereikt.

6 Groen en bomen

Bomen hebben een cruciale rol voor de gezondheid van bewoners en een prettig verblijfsklimaat voor bezoekers. Het uitgangspunt bij het project is 'het Groen, tenzij' principe en het tot een minimum beperken van het verwijderen van bomen. Ondanks een uiterste inspanning is dit niet geheel te voorkomen als gevolg van de benodigde ruimte in het nieuwe ontwerp.

Voor het project Hobbemaplein is een boomeffect analyse (BEA) uitgevoerd. Hierin hebben we de bomen binnen ons plangebied geanalyseerd, inclusief bomen in aangrenzende delen die niet tot ons plangebied behoren.

6.1 Hobbemaplein

Op basis van het ontwerp zijn er twaalf bomen die niet kunnen worden behouden, omdat de verkeersstructuur wordt aangepast. Daarnaast zijn er twee bomen die niet te behouden zijn omdat deze reeds overleden zijn. Vier van de twaalf te verwijderen bomen zijn volgens de BEA te verplanten, waarbij voorzien is deze te plaatsen in de groene blobs in het plein. De overige 8 bomen zijn helaas van onvoldoende kwaliteit om te verplanten.

Binnen het nieuwe ontwerp van het Hobbemaplein zijn veel nieuwe bomen toegevoegd ten opzichte van de huidige situatie. Voor puur de pleinruimte komt dit neer op een toevoeging van ca. 44 bomen (exclusief de vier "oude" bomen die verplant worden).

6.2 Hobbemastraat

In de Hobbemastraat staan nu in zijn geheel geen bomen, de straat is daarmee een zeer warme plek op warme dagen en heeft een stenige uitstraling. Bij de herinrichting van het profiel zullen we in totaal 22 bomen toevoegen.

6.3 De Heemstraat

Bij de De Heemstraat wordt de bestaande hoofdboomstructuur aangezet en versterkt, hier voegen we ca. 15 bomen toe. De levensverwachting van de bestaande bomen (kastanjes) in de De Heemstraat is een aandachtspunt. Velen hiervan hebben een levensverwachting van 1-5 jaar en 5-10 jaar, vanwege de zogenaamde kastanjeziekte. In het ontwerp moeten we 1 kastanjeboom ter hoogte van de tophalte verwijderen, alle overige zijn ingepast in het ontwerp. Er wordt gestreefd de groeiplaatsen te optimaliseren door dit mee te nemen in de werkzaamheden. Het werken in de nabijheid van bestaande bomen vraagt wel om aanvullende uitvoeringsmaatregelen, dit wordt meegenomen in het bestek.

6.4 Beplanting

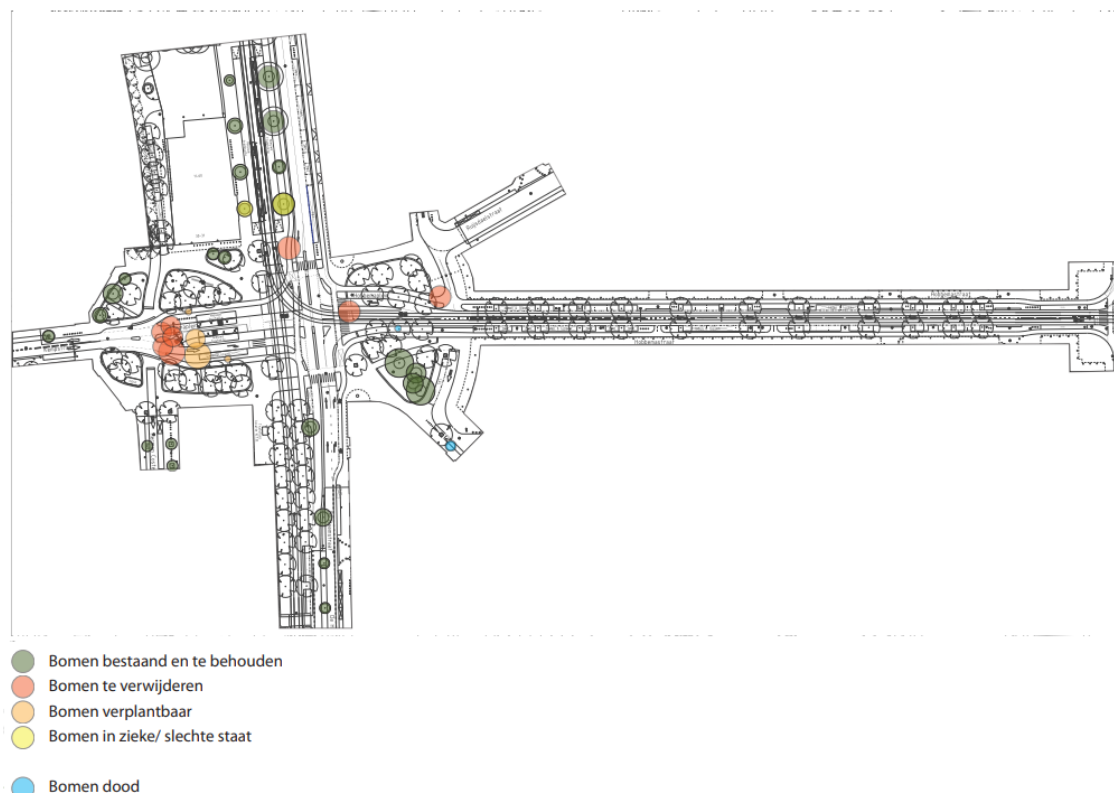
Tijdens momenten van participatie is meermaals de vraag gekomen voor de aanplant van palmen op het plein. Tegelijkertijd zijn er ook oproepen geweest geen palmen te planten. Palmen in het Nederlandse klimaat kunnen niet voldoen aan de functionele en ruimtelijke eisen en zijn erg kostbaar door bijkomende kunstmatige maatregelen. De vraag toont echter in zekere mate een wens voor een versterking van verwantschap met de plek. Bij het definitieve ontwerp zal de beplanting verder worden uitgewerkt waarbij deze wens meegenomen zal worden in bijvoorbeeld de aanplant van lage palmachtigen en mediterrane beplanting.

6.5 Positieve bomenbalans

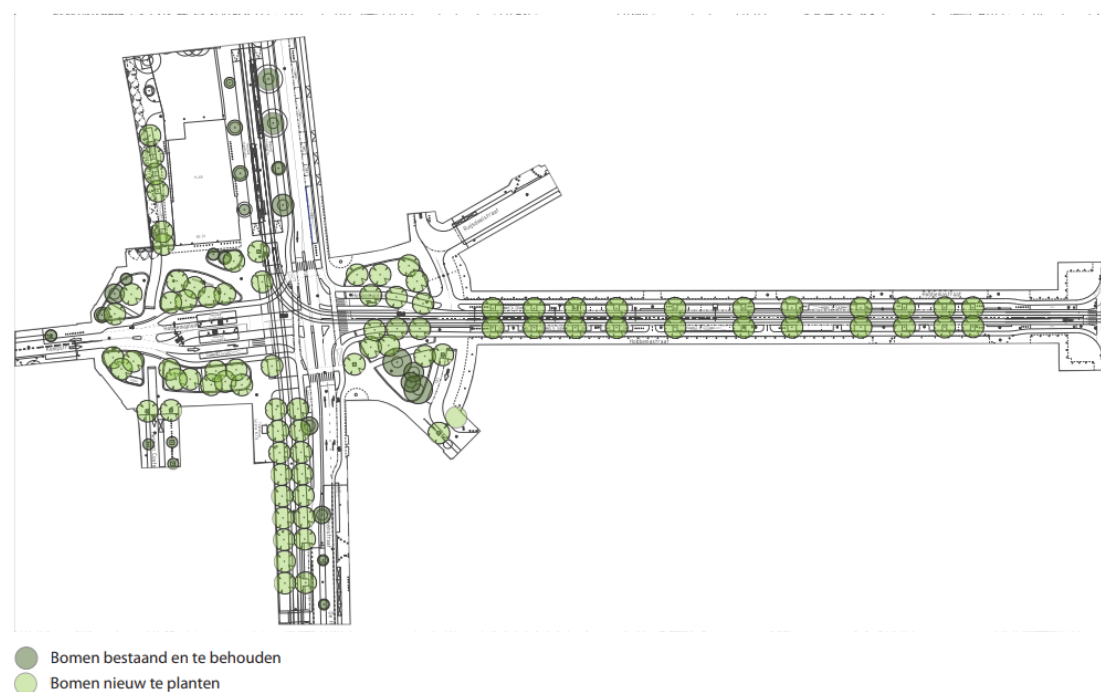
Het plangebied Hobbemaplein heeft een positieve bomenbalans bij dit ontwerp, dit is weergegeven in onderstaand overzicht en tekeningen.

Huidige situatie		Toekomstige situatie (ca.)	
Bestaande bomen	38	Bestaande bomen op dezelfde plek	25
<i>Bestaande bomen overleden</i>	2	Bestaande bomen te verplanten	4
		Nieuwe bomen	83
Totaal	38	Totaal	112

Huidige bomen bestand Hobbemaplein en Hobbemastraat



Nieuw bomenplan plangebied



7 PARKEREN

7.1 Vervallen parkeerplaatsen

In het hele projectgebied vervallen als gevolg van het ontwerp 43 parkeerplaatsen (zie onderstaand overzicht). Daarom gaan we verkennen of op het braakliggend terrein van de Karwei aan de kant van de Delftselaan tijdelijke parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Daarnaast bekijken we hoe de stallingsgarage in de Van de Neerstraat beter benut kan worden. Ook de leegstaande stallingsgarage

in de Van Mierisstraat zal in 2025 weer opengesteld worden (dit ook in relatie tot compenseren 28 auto-parkeerplaatsen Hoefkade). Tot slot wordt nagegaan of de Q-park garage Haagse Markt voor bewoners buiten markttijden kan worden opengesteld. Met deze mogelijke maatregelen zouden de vervallen parkeerplaatsen ruimschoots kunnen worden gecompenseerd. Bovengenoemde parkeeroplossingen worden verder uitgewerkt op haalbaarheid.

	Huidig	Toekomst
Als gevolg van ontwerp		
Hobbemaplein	0	0
Hobbemastraat	48	25
Van de Vennestraat	7	0
Herman Costerstraat (noord)	3	3
De Heemstraat (noord)	30	22
De Heemstraat (zuid)	3	1
Delftselaan	3	0
Totaal	94	51
Mogelijke extra parkeercapaciteit		
Benutten Q parkgarage Haagse markt buiten markttijden		Ca. 135
Inzetten Karweiterrein		Ca. 80-160
In gebruik nemen stallingsgarage van Mierisstraat		Ca. 70
Beter benutten stallingsgarage Neerstraat		Ca. 130
Totaal	94	Ca. 450-530

Er zijn in het gehele gebied twee algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aanwezig. Deze liggen in de Herman Costerstraat (naast het zorgcentrum) en komen ook weer terug. Alle individuele gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken worden uiteraard ook weer teruggebracht. Waar mogelijk op dezelfde locatie als in de huidige situatie. Hiervoor wordt contact gelegd met de betreffende gebruikers.

7.2 Taxistandplaatsen

Er zijn op dit moment 9 taxistandplaatsen in de De Heemstraat aanwezig. Deze vakken worden opgeheven in verband met het inpassen van de nieuwe tramhalte. In het ontwerp komen twee taxistandplaatsen terug op de De Heemstraat ten zuiden van het Hobbemaplein.

7.3 Laad- en losruimte

In het totale plangebied wordt de hoeveelheid laad- en losruimte vergroot. Met name in de Hobbemastraat komen extra laad- en losvakken bij, dit zijn ook de verzoeken geweest zijn de participatie in de wijkwerkplaatsen. In totaal neemt de laad- en losruimte toe met 34,5 m lengte verdeeld over diverse vakken.

	Huidig (m)	Toekomst (m)
Hobbemaplein	52	16,5
Hobbemastraat	11	79
Van de Vennestraat	11	22
Herman Costerstraat (noord)	13	16,5
De Heemstraat (noord)	82	74
De Heemstraat (zuid)	5,5	5,5
Delftselaan	11	0
Totaal	185,5	213,5

7.4 Maatregelenpakket parkeerdruk

Het parkeerbeleid van de gemeente is vastgesteld in de 'Parkeerstrategie 2021-2030' (RIS308711). Naar verwachting verdwijnen er als gevolg van maatregelen uit deze parkeerstrategie, zoals het beperken van het aantal vergunningen per huishouden bij 3 of meer vergunningen, in de komende jaren meer auto's uit het straatbeeld.

Samen met de werkgroep Verkeer Schilderswijk-Transvaal wordt een maatregelenpakket samengesteld om de parkeerdruk niet te laten toenemen en bij voorkeur te verminderen in de Schilderswijk en Transvaal. Het maatregelenpakket zal bestaan uit maatregelen die al op korte termijn kunnen worden uitgevoerd en maatregelen die wat meer tijd kosten. De uitvoering van de herinrichting staat in 2026 gepland, waardoor ook tijd is om maatregelen in en uit te voeren. Deze maatregelen moeten ervoor zorgen dat auto's die niet in het vergunningengebied horen, daar ook niet meer mogen staan. Hierdoor

zijn meer parkeerplaatsen beschikbaar voor de bewoners. De volgende maatregelen heeft de gemeente samen met de werkgroep in beeld. Er wordt nog gewerkt aan een definitief maatregelenpakket.

Maatregelen in 2022 genomen

- Intrekken vergunning voor 4de auto en meer
Vanaf november 2022 worden alle vergunningen voor een vierde auto op een adres niet meer verlengd. Dat betekent dat komende jaar meer plekken in de wijk beschikbaar komen voor de bewoners. Dit betreft ruim 100 vergunningen en dus 100 minder auto's in het vergunningengebied.

Mogelijke maatregelen in de periode 2023-2026

- Beschikbaar maken Haagse Markt garage (buiten markttijden)
De Haagse Markt parkeergarage is alleen open op de tijden dat er markt is. Het beschikbaar maken van deze garage voor vergunninghouders buiten markttijden zorgt voor veel extra plekken voor de wijk. Op maaiveld niveau ontstaat hierdoor meer ruimte voor bewoners. Door middel van een waterbedeffect werkt deze maatregel door in het hele vergunningengebied tot aan de Steijnlaan. Samen met de bewoners, ondernemers en Q-Park wordt onderzocht hoe de parkeergarage beter benut kan worden, zonder dat dat ten koste gaat van het parkeren voor bezoekers van de Haagse Markt. Zo ook wordt deze mogelijkheid juridisch onderzocht in relatie tot mededingingswet Markt en Overheid.
- Aanpassen gebieden betaald parkeren en venstertijden
De gebieden voor betaald parkeren in Transvaal zijn momenteel gefragmenteerd. Op dagen dat er geen markt is, kan in een aantal straten gratis geparkeerd worden. Hierdoor kunnen bewoners vaak geen plek vinden, ondanks dat een bewonersvergunning is uitgegeven. Een eenduidiger betaald parkeren gebied zorgt ervoor dat bewoners meer kans hebben op een parkeerplek. Ook wordt met de werkgroep bekeken welke venstertijden moeten gaan gelden in Schilderswijk en Transvaal. Dit wordt ook in samenhang bekeken met de eventuele aanpassingen in het naastgelegen parkeergebied Rustenburg-Oostbroek.
- Onrechtmatig verstrekte parkeervergunningen intrekken
Voortvloeiend uit het nieuwe parkeerbeleid worden inzake de POET-regeling (Parkeren Op Eigen Terrein) onrechtmatig verleende straatparkeervergunningen ingetrokken. De stallingsgarages in Schilderswijk en Transvaal gelden veelal als POET. Bewoners wiens woningen in de POET-administratie staan gekoppeld aan één van deze stallingsgarages hebben op grond hiervan géén recht op een parkeervergunning op straat voor hun 1e auto. Het handhaven van de POET-regeling veroorzaakt een verplaatsing van op straat geparkeerde auto's naar stallingsgarages waar restcapaciteit is. In 2024 wordt een POET-inventarisatie gehouden voor Schilderswijk en Transvaal. Op basis van die inventarisatie kunnen in 2024 en 2025 onrechtmatig uitgegeven parkeervergunningen worden ingetrokken.
- Vergunningenplafond
De afgelopen jaren zijn (stadsbreed) onbeperkt parkeervergunningen verstrekt aan bewoners: iedere (rechtmatige) aanvraag werd gehonoreerd. Hierbij vond geen toets plaats of in de openbare ruimte voldoende plek was voor deze auto's. De groei van de stad en de groeiende hoeveelheid auto's leidt er toe dat in sommige wijken waar parkeerregulering van toepassing is, bewoners in het bezit van een parkeervergunning steeds meer moeite krijgen met het vinden van een parkeerplaats. Mensen in het bezit van een parkeervergunning moeten zonder problemen een parkeerplaats kunnen vinden in de nabijheid van hun woning. Om dit mogelijk te maken, worden niet meer overall onbeperkt vergunningen verstrekt. Overwogen wordt om de voor parkeren gereserveerde ruimte voortaan leidend te laten zijn voor het aantal uit te geven vergunningen. Dit is een mix van bewonersvergunningen, bedrijfsvergunningen en voldoende capaciteit voor bezoekers. Als in een gebied waar al parkeerregulering geldt de parkeerdruk hoger is dan 90%, wordt overwogen een rem te zetten op nieuwe vergunningen voor 2e (en volgende) auto's. In principe heeft iedereen recht op een 1e parkeervergunning. Er worden dan geen nieuwe parkeervergunningen uitgegeven aan 3e en volgende auto's van een huishouden. Wanneer hiertoe wordt overgegaan zal er sprake zijn van een geleidelijke aanpassing waarbij (terecht) uitgegeven vergunningen niet worden ingetrokken.

8 TOETSING VAN ONTWERPEN

8.1 VOV en ACOR

Plannen voor herinrichting van de openbare ruimte worden ter toetsing voorgelegd aan twee interne adviescommissies, te weten het VOV (Vooroverleg Over Verkeerszaken) en de ACOR (Adviescommissie Openbare Ruimte). Het VOV borgt de verkeersveiligheid bij het ontwerpen van inrichtingsplannen en toetst ontwerpen op de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid van het verkeer. In het VOV

zijn behalve gemeentelijke diensten ook politie, Veiligheidsregio en HTM vertegenwoordigd. De ACOR adviseert ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit en toetst bij plannen of de inrichting van de openbare ruimte voldoet aan de uitgangspunten uit de Kadernota Openbare Ruimte en het Handboek Openbare Ruimte.

Het VOV heeft positief geadviseerd met betrekking tot het Voorontwerp. De ACOR heeft nog geen positief advies gegeven, maar geeft aan dat het voorliggende advies - waarin wordt ingegaan op de wens voor een 30km/h inrichting - geen reden is om niet met het DO-traject te starten en geen belemmering vormt om de inspraakprocedure te starten.

8.2 Uitgevoerde onderzoeken

Voor het ontwerp zijn onderzoeken verricht om de haalbaarheid aan te tonen. De consequenties van het ontwerp mogen geen onaanvaardbare gevolgen hebben voor de stad.

8.2.1 Verkeersmodel

Door het adviesbureau SWECO is met behulp van een verkeersmodel het effect van het ontwerp (en andere varianten) doorgerekend. De hoeveelheid verkeer neemt als gevolg van het nieuwe ontwerp significant af op de Kempstraat, de Ruijsdaelstraat en de Hobbemastraat. Op de hoofdwegen zoals de De la Reyweg en de Vaillantlaan neemt het verkeer iets toe (maar nog steeds minder dan in de referentiesituatie zonder maatregelen). Deze hoofdwegen zijn hiervoor meer geschikt dan de kleinere wegen in de wijk.

Voor het OV wordt er rijtijd winst behaald voor de tram door het opheffen van haltes. Buslijn 25 rijdt een andere route via de Hobbemastraat, deze is in lengte langer dan de huidige route. Toch leidt dit niet tot een toename van de rijtijd ten opzichte van de huidige situatie voor bus 25 in deze variant, door de nieuwe inrichting van het Hobbemaplein en de daarbij behorende intensiteit afnames van het auto-verkeer.

8.2.2 Economische beoordeling

Tevens is door SWECO een economische beoordeling van de verschillende varianten gemaakt. De conclusie van dit onderzoek was dat het ontwerp 'gecombineerde halte bibliotheek' de meeste economische meerwaarde met zich meebrengt voor Haags Veen als geheel, voor de winkelstraten (Hobbemastraat, Kempstraat en Paul Krugerstraat) en het Hobbemaplein en voor de Haagse Markt (april 2023).

8.2.3 Geluids- en trillingsonderzoek, stikstofonderzoek en bodemonderzoek

Vooruitlopend op het opstellen van de definitieve ontwerpen zijn in deze fase al diverse onderzoeken uitgevoerd, zoals een geluids- en trillingsonderzoek, een stikstofonderzoek en een verkennend bodemonderzoek. Deze onderzoeken hebben geen bijzonderheden aan het licht gebracht.

8.2.4 Lichtvisie

Voor de verlichting van het Hobbemaplein is een lichtvisie opgesteld. Naast het verbeteren van de openbare ruimte speelt ook het verbeteren van de sociale veiligheid van het Hobbemaplein in de avonduren. In de lichtvisie worden 5 kernwaarden benoemd voor het aanlichten van het Hobbemaplein:

- De verlichting vergroot de beleefde veiligheid en verblijfskwaliteit van het plein
- Het lichtontwerp benadrukt het groene karakter van de transformatie.
- Het lichtontwerp ondersteunt de perceptie van het gebied als plein t.o.v. een verkeersknooppunt.
- De verlichting ondersteunt de routing van bezoekers van en naar de Haagse Markt en de Hobbemastraat.
- Verschillende armatuur typologieën helpen bij het onderscheiden van de verschillende verkeersstromen.

Deze kernwaarden vertalen zich in een gelaagd verlichtingsplan waarin de verschillende aspecten van het plein verschillend worden verlicht.

In de volgende fase van het project wordt het verlichtingsplan nader uitgewerkt, waarbij in de kostenraming al rekening mee is gehouden. Voor specifiek de Hobbemastraat geldt dat de verlichting onder de arcades geen eigendom is van de gemeente, waar nog wel winst valt te behalen met betrekking tot een positieve bijdrage hiervan aan de bovengenoemde doelen.

9 KOSTENRAMING EN FINANCIERING

9.1 Uitvoering

Gevraagd wordt om in te stemmen met het vrijgeven voor inspraak van dit concept Voorontwerp. Na de inspraak volgt een definitief voorstel van het Voorontwerp met hierin de kosten en dekking. Dit voorstel wordt aan de gemeenteraad voorgelegd ter besluitvorming. In het voorliggende concept Voorontwerp is een inschatting gemaakt van de kosten. De kostenraming bedraagt € 21.500.000,- . Dit

is inclusief voorbereiding en onvoorzien en objectoverstijgend risicoreservering en exclusief BTW met prijspeil 2023 (prognose jaar van uitvoering € 24.000.000,--). Deze kosten worden gezamenlijk opgebracht door het samenwerkingsverband Instroom Nieuwe Tram Haagse Regio (INTHR) tussen MRDH, HTM en de gemeente Den Haag. Dekking wordt verwacht binnen:

De totale projectkosten geraamd op € 21.500.000 (excl. btw, incl. VAT, prijspeil 2023) als volgt te dekken;

- a. € 11.220.000,-- bijdrage INTHR (75 % bijdrage Metropoolregio Rotterdam Den Haag programma OV – INTHR en 25 % Gemeente Den Haag reserve verbetering duurzame mobiliteit (Eneco), programma 12, onderdeel INTHR / lagevloerstram)
- b. € 900.000,-- bijdrage Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), programma OV Tophalte Hobbemaplein
- c. € 650.000,-- Meerjareninvesteringskrediet krediet Landmark Hobbemaplein (ris 311680)
- d. € 6.000.000,-- middelen bereikbaarheid, programma 12, inrichting verkeer
- e. € 500.000,-- uit de reserve verbetering duurzame mobiliteit, onderdeel Ruim baan voor de fiets
- f. € 200.000,-- Meerjareninvesteringsprogramma fiets t.b.v. Delftselaan, programma 12 Mobiliteit
- g. € 750.000,-- bijdrage inrichting verkeer, mobiliteitsfonds, programma 12 Mobiliteit, inrichting verkeer
- h. € 600.000,-- uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2024 - 2026, programma 12 Mobiliteit
- i. € 200.000,-- programma 9 Buitenruimte, 021.ob Inrichting en onderhoud buitenruimte, onderhoud straten wegen pleinen
- j. € 215.000,-- programma 9 Buitenruimte, Openbaar groen en openlucht recreatie
- k. € 1.800.000,-- programma 12 Mobiliteit, verkeersregelininstallatie
- l. € 25.000,-- bijdrage Riolering t.b.v. werkzaamheden vanuit voorziening riolering (GRP 2021-2025, RIS306620)
- m. 310.000 OIW werkzaamheden HTM

Het aanpassen van de rijrichting Groenteweg, Herman Costerstraat en Hoefkade ten behoeve van laden en lossen Haagse Markt is nog niet in de SSK-raming verwerkt. Dit wordt voor het voorleggen van het Voorontwerp aan de gemeenteraad onderzocht en uitgewerkt in overleg met de ondernemers. Ten behoeve van de dekking is hiervoor €1.870.000 voor gereserveerd binnen opgenomen de middelen bereikbaarheid, programma 12, inrichting verkeer.

Bij definitieve vaststelling worden de bovenstaande dekkingsbronnen aangepast aan de spelregels Besluit Begroting en Verantwoording rondom activeren van investeringen in de openbare ruimte.

9.2 Beheer

De totale beheerlast als gevolg van de herinrichting zullen jaarlijks met € 62.500,-- toenemen. Dekking zal plaatsvinden uit de extra middelen voor Beheer en Onderhoud, welke in de gemeentebegroting zijn opgenomen vanaf 2024 en zijn bestemd voor projecten voortvloeiend uit investeringen uit de Eneco-middelen (onderdeel Verbetering Duurzame Mobiliteit (RIS305957).

10 VERVOLG EN PLANNING

De inspraakperiode omvat een formele inspraaktermijn van 6 weken en loopt van 27 mei tot en met 4 juli 2024. Het concept Voorontwerp is gedurende deze periode ter inzage beschikbaar op de gemeentelijke website www.denhaag.nl. Onderdeel van de inspraakprocedure is een informatiebijeenkomst voor belanghebbenden, waar het concept Voorontwerp wordt getoond en toegelicht. Bewoners kunnen ook mondeling hun inspraak doen op deze bijeenkomsten. Ook de wijkverenigingen en belangenorganisaties worden uitgenodigd.

Belanghebbenden kunnen het ontwerp inzien op de gemeentelijke website www.werkaandewijk.denhaag.nl.

Belanghebbenden kunnen hun reactie (zienswijze) tijdens de inspraakprocedure schriftelijk kenbaar maken door een e-mail te sturen naar: projectbureau-nrr@denhaag.nl of per post naar postbus 12600, 2500 DJ Den Haag, ter attentie van secretariaat DSO/Mobiliteit, onder vermelding van 'Zienswijze Hobbemaplein'.

U kunt ook mondeling uw zienswijze bespreken tijdens één van de spreekuren die worden georganiseerd in de buurt.

Na de inspraakperiode zullen de inspraakreacties worden gebundeld en voorzien van een reactie. Dit zal worden samengebracht in een afzonderlijk nota van beantwoording en als bijlage aan het raadsvoorstel worden toegevoegd. Indien daar aanleiding toe is, kan het concept Voorontwerp worden aangepast naar aanleiding van de inspraakreacties.

Ook gedurende het vervolgproces wordt nauw contact onderhouden en worden alle belanghebbenden geïnformeerd over de ontwikkelingen op de daartoe geschikte wijze en momenten.

Na de inspraakperiode van het concept Voorontwerp zal dit voorstel worden voorgelegd ter besluitvorming aan college en de raad. Na vaststelling van het Voorontwerp wordt deze uitgewerkt tot een definitief ontwerp (DO). Vervolgens wordt het plan t.b.v. de uitvoering aanbesteed. De planning voor het vervolgtraject is als volgt:

Vaststelling Voorontwerp Q4 2024

Opstellen DO + informatieavond Q2 2025

Bestek aanbesteding en voorbereiding aannemer Q3 2026

Start uitvoering Q3 2026

Oplevering Q4 2027