

Voorontwerp autoluwe Waldorpstraat-Oost

Het college van burgemeester en wethouders van Den Haag,

overwegende dat:

- de huidige Waldorpstraat-Oost een doorgaande route voor autoverkeer is die qua leefbaarheid, veiligheid en kwaliteit niet samengaat met de herontwikkeling van het gebied Laakhavens-Hollands Spoor waar ca 11.000 woningen worden gebouwd;
- de opwaardering van de inrichting Waldorpstraat naar een autoluwe straat is verankerd in de door de raad vastgestelde Structuurvisie CID (RIS305178) en de Ontwikkelvisie Laakhavens (RIS311821), hiermee wordt onder andere bedoeld het vergroenen, autoluw maken en de voetganger centraal stellen;
- bij vaststelling van het bestemmingsplan Escher Gardens (RIS 21990) (1.250 woningen, 10.000 à 20.000 m² kantoor, en 1.000-3.000 voorzieningen) is opgenomen dat de Waldorpstraat autoluw en groener wordt ingericht door het instellen van eenrichtingsverkeer en het viaduct in de Waldorpstraat voor station HS verdwijnt, waarmee doorgaand autoverkeer hier wordt geweerd, voordat een omgevingsvergunning voor de realisatie van het bouwplan Escher Gardens kan worden verleend dient na vaststellen voorontwerp aanvullend ook een verkeersbesluit te worden genomen;
- het voorontwerp tot stand is gekomen in afstemming met belanghebbenden, ondernemers en bewoners;

besluit:

- het in de bijlage bij dit collegevoorstel gevoegde 'voorontwerp autoluwe Waldorpstraat-Oost' vast te stellen;
- de nota van beantwoording m.b.t. voorontwerp autoluwe Waldorpstraat-Oost vast te stellen.

Den Haag, 14 juli 2026

Het college van burgemeester en wethouders,

*de secretaris,
Ilma Merx*

*de burgemeester,
Jan van Zanen*

Toelichting

Het autoluw maken van de Waldorpstraat-Oost is een randvoorwaarde voor de ontwikkelingen in het Hollands Spoor Kwartier (circa 3.500 woningen) en in een later stadium ook voor de ontwikkelingen in Laakhavens Centraal. Het is een van de benodigde verkeersmaatregelen in de door de raad vastgestelde Structuurvisie CID (RIS305178) en de Ontwikkelvisie Laakhavens (RIS311821). Daarnaast is het ook onderdeel van de netwerkstrategie Den Haag en verkeersnetwerk CID-Binckhorst. Ook is de Raad akkoord gegaan met het bijbehorende investeringsbesluit 'Investeren in een groen HS Kwartier' (RIS309486).

Het autoluw maken wordt bereikt door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Waldorpstraat tussen Leeghwaterplein en Rijswijkseweg en het fysiek onmogelijk maken van linksaf bewegingen naar de Waldorpstraat. Hierdoor vermindert het autoverkeer op de Waldorpstraat-Oost ter hoogte van HS van 16.000 auto's in de huidige situatie naar 2.000 in de toekomst. Het autoluw maken van de Waldorpstraat-oost is een voorwaarde voor de realisatie van Escher Gardens (1.250 woningen, 10.000 à 20.000 m² kantoren en 1.000-3.000 m² voorzieningen) en is vastgelegd in het bestemmingsplan Escher Gardens.

Het autoluw maken van de Waldorpstraat-Oost is een eerste stap van het transformatieproces en vindt plaats vooruitlopend op de definitieve herinrichting en vergroening van de openbare ruimte van de Waldorpstraat als onderdeel van het project Herinrichting Campuskwartier en Spoorzone HS.

De verkeersmaatregelen op de Waldorpstraat-Oost hebben verkeerseffecten in een groter gebied. Deze gevolgen zijn onderzocht in een studie voor verkeersnetwerk CID-Binckhorst (RIS321991).



In de huidige situatie is de Waldorpstraat-Oost een intensief gebruikte route voor het autoverkeer (Schenkviaduct-Rijswijkseplein-Rijswijkseweg-Waldorpstraat) in twee richtingen. Het grootste deel van het gemotoriseerde verkeer rijdt via het viaduct ter hoogte van station HS en is doorgaand verkeer. Beneden langs het viaduct op de Waldorpstraat is nog een autoverbinding voor meer bestemmingsverkeer en bussen. De Waldorpstraat is sterk versteend en biedt geen tot weinig verblijfskwaliteit. Het groen is zeer beperkt en versnipperd en er zijn weinig bomen. Zeker niet de kwaliteit die bij een stationsplein en stadsentree mag worden verwacht.

De Waldorpstraat is onderdeel van het netwerk van sterfietsroutes en onderdeel van de Verlengde Vellostrada die Leiden verbindt met Den Haag. Vanuit station HS en de tunnel komen veel voetgangers en fietsers die de Waldorpstraat moeten oversteken van en naar onder andere de Haagse hogeschool en naastgelegen kantoren. In de huidige situatie worden deze stromen grotendeels gescheiden van het doorgaande autoverkeer via een viaduct. Het verwijderen van het viaduct is uiteindelijk noodzakelijk om Escher Gardens te kunnen bouwen en omdat het gebouw anders niet toegankelijk is (het verwijderen van het viaduct is geen onderdeel van dit voorontwerp en zal als apart project worden behandeld). Ook is er geen aantrekkelijk woon-werkgebied mogelijk met behoud van de doorgaande route voor het autoverkeer.

Foto huidige situatie:



Toelichting voorontwerp

Het autoluw maken van Waldorpstraat-Oost betreft een maatregel vooruitlopend op de uiteindelijke herinrichting en wordt daarom uitgevoerd met zo min mogelijk, maar effectieve ingrepen tegen door-gaand autoverkeer. Dat is kostenefficiënt. Het autoluw maken is definitief, de uiteindelijke herinrichting van de openbare ruimte komt later als het viaduct is verwijderd.

Toelichting voorontwerp:

- Autoverkeer vanaf de Waldorpstraat-Centraal (Calandstraat-Leeghwaterplein) kan alleen nog rechtsaf slaan richting Leeghwaterplein; het kan niet meer rechtdoor rijden naar de Waldorpstraat-Oost.
- Autoverkeer vanaf het Leeghwaterplein kan rechtsaf de Waldorpstraat-Oost oprijden.
- In de Waldorpstraat-Oost nabij het Leeghwaterplein blijven de bestaande voorzieningen zoals laden/lossen en mindervaliden parkeren behouden.
- De Waldorpstraat-Oost krijgt eenrichtingsverkeer richting Rijswijkseweg met voorlopig een maximumsnelheid van 50 km/uur.
- Vanaf Waldorpstraat-Oost kan autoverkeer alleen rechts afslaan de Rijswijkseweg op, richting de Neherkade. Hiermee wordt doorgaand autoverkeer richting het centrum/Rijswijkseplein voorkomen. Op de kruising Waldorpstraat/Rijswijkseweg wordt het fysiek onmogelijk linksaf te slaan door het verlengen van de middenberm ter hoogte van de verkeerslichten.
- Autoverkeer vanaf het centrum (Rijswijkseplein) mag alleen rechtdoor rijden richting Rijswijkseweg. Het verkeer mag niet meer rechtsaf de Waldorpstraat-Oost oprijden. Busverkeer en nood- en hulpdiensten kunnen de Waldorpstraat-Centraal en -Oost in beide richtingen blijven rijden.
- De bussen en de nood- en hulpdiensten kunnen op de kruising Waldorpstraat/Rijswijkseweg via de openbaar vervoer-baan Rijswijkseweg richting het centrum rijden. Op het Rijswijkseplein kunnen de bussen dan de rijbaan voor het autoverkeer oprijden; dat wordt met verkeerslichten geregeld.
- Het tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde van de Waldorpstraat-Oost blijft gehandhaafd. Fietzers kunnen dus in twee richtingen blijven rijden over de gehele lengte van de Waldorpstraat-Centraal en -Oost.
- De bestaande voetgangersoversteekplaats (VOP) ter hoogte van de voet van de hoge Waldorpstraat (het viaduct) wordt verwijderd. In overleg met de omgeving wordt er een nieuwe VOP aangelegd ter hoogte van het PostNL-gebouw. Hier komt ook een nieuwe fietsoversteek. De bestaande bus vriendelijke drempels en voetgangersoversteek blijven gehandhaafd.
- De bestaande bus perrons worden verlegd. Het perron aan de zijde station HS wordt enkele meters naar voren gelegd, zodat deze beter in de loop vanuit het NS-station komt te liggen. Het perron aan de zijde van de Haagse Hogeschool wordt enkele meters naar achter gelegd, zodat er meer en beter zicht is op de overstekende fietsers op de fietsoversteek bij station HS. De voorrangssituatie voor de fietsers blijft gelijk.

Parkeren

Bestaande parkeerplaatsen blijven behouden.

Groen

Bestaand groen blijft behouden. Daarnaast is in het profiel van de Waldorpstraat-Oost gezocht naar mogelijkheden om te vergroenen. Er wordt ongeveer 1.080 m² groen toegevoegd. Met name aan de zuidzijde van de Waldorpstraat-oost door wegvallen van een rijbaan, op de koppen van parkeervakken, de oprit naar het viaduct (maar nog wel op maaiveld) en bij de kruising Leeghwaterplein ontstaan kansen om de bermen te vergroenen met een kruidenrijk grasmengsel. Hierbij is rekening gehouden met voldoende maat voor oversteken en uitstapruimte langs parkeer-, laad- en losplekken.

Verkeerseffecten

Omdat het autoluw maken van de Waldorpstraat-Oost zal leiden tot verkeerseffecten in een groter gebied zijn de gevolgen onderzocht in een studie voor verkeersnetwerk CID-Binckhorst (RIS321991). Er is een maatregelenpakket gemaakt dat tot 2030 nodig is om negatieve effecten te beperken, dit pakket is te lezen in het Verkeersnetwerk (RIS321992).

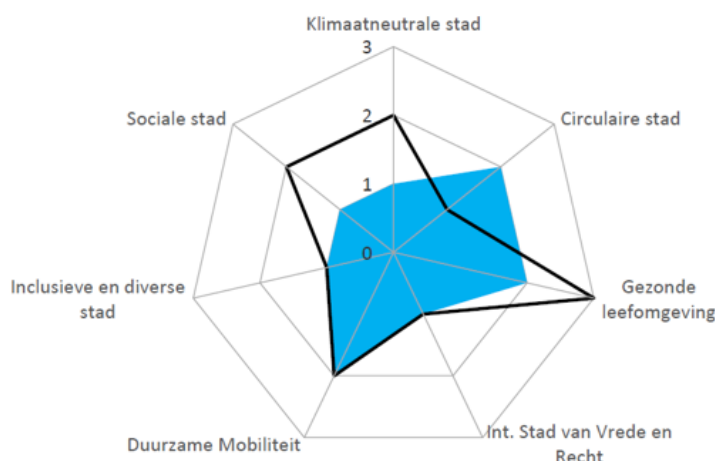
VOV/ ACOR

Het ontwerp is voorgelegd aan het Vooroverleg Over Verkeerszaken (VOV) en de Adviescommissie Openbare Ruimte (ACOR).

Het VOV toetst ontwerpen op verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid van het verkeer. In het VOV zijn behalve gemeentelijke diensten ook politie, brandweer en HTM vertegenwoordigd. Het ontwerp is meerdere keren behandeld in het VOV en heeft op 19 juni 2025 een positief advies gekregen.

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 Handboek Openbare Ruimte. De ACOR heeft op 9 juli 2025 positief geadviseerd.

Duurzaamheid



Figuur 1: Duurzaamheidsweb

Het ontwerp voorziet een veilige en leefbare inrichting van de openbare ruimte. In verband met de duurzaamheid is besloten dat het voorontwerp alleen kleine ingrepen bevat en dat het nu geen grotere herinrichting betreft. Deze totale herinrichting wordt in een keer gerealiseerd wanneer de omliggende ontwikkelingen afgerond zijn. Het blauwe vlak in het duurzaamheidsweb vertegenwoordigt de duurzaamheidsambitie voor voorontwerp autoluwe Waldorpstraat-Oost en de dikke zwarte lijn de ambitie voor de eindsituatie (na een definitieve herinrichting).

Naast de algemene doelstellingen voor duurzaamheid zijn er ook duurzaamheidseisen voor de uitvoeringsfase geformuleerd. In het contract met de aannemer worden eisen opgenomen over energie-efficiëntie en emissiewaarden voor mobiele werktuigen en rijdend materieel. De in te zetten vrachtwagens moeten minimaal voldoen aan de eisen zoals die gelden in de milieuzone van de gemeente Den Haag. Daarnaast worden eisen opgenomen om volgens de landelijk geldende en getoetste kwaliteitsnormen gerecyclede materialen toe te passen.

Behandeling in de raad van maatregelen uit het Verkeersnetwerk

De effecten van autoluwe maken Waldorpstraat-Oost op de omgeving hangen samen met het totale pakket van de vijf maatregelen van het verkeersnetwerk. Deze maatregelen uit het verkeersnetwerk worden naar verwachting behandeld door de raad in het vierde kwartaal van 2026. Deze behandeling is nadat het Voorontwerp Autoluwe Waldorpstraat-Oost uiteindelijk wordt vastgesteld door het college van B&W (gepland 14 juli 2026).

Communicatie

Als onderdeel van het BVC-Hoofdlijnenplan is een communicatieparagraaf opgesteld. Het voorontwerp is besproken met de grote stakeholders zoals Q-park, PostNL, Odido, NS/ ProRail/HTM, Ontwikkelaar Escher Gardens en The Grace en de Haagse Hogeschool. Op basis daarvan zijn ontwerpaanpassingen gedaan (oversteekplaatsen, toegankelijkheid Q-park garage, laad- en losplaatsen). Daarnaast is het plan gepresenteerd bij de inloopsessie in oktober 2024, de CID-dag 2024 en de informatiemarkt Laakhavens in 2025. Uit alle sessies is groot draagvlak voor het autoluwe maken gebleken en er is sterke behoefte aan meer verkeersveiligheid.

Vervolgproces/ planning

Nadat het collegevoorstel en de nota van beantwoording m.b.t. voorontwerp autoluwe Waldorpstraat-Oost is vastgesteld wordt vervolgens het verkeersbesluit genomen, waartegen bezwaar en beroep mogelijk is. Na het uitwerken van het voorontwerp naar DO en bestek en de aanbesteding in 2026 en 2027, worden de verkeersmaatregelen voor het autoluwe maken van de Waldorpstraat-Oost in de loop van 2028 gerealiseerd. Dit tijdslot is onder voorbehoud van instemming door het Stedelijk bereikbaarheidsoverleg (afstemmingsoverleg werkzaamheden).