



Den Haag

Toekomstplannen omgeving Den Haag Centraal (ontwikkelvisie)

Thema Mobiliteit

Samen werken aan een bereikbare, leefbare en verkeersveilige stad



14 juni 2023

Programma vanavond

- Presentatie voorstel aanpassingen verkeersstructuur CS gebied (60 min)
- Tonen laatste ontwerp Kruising Koningin Julianaplein
- Mogelijkheid stellen vragen per tafel, achterlaten opmerkingen, aandachtspunten

De opdracht

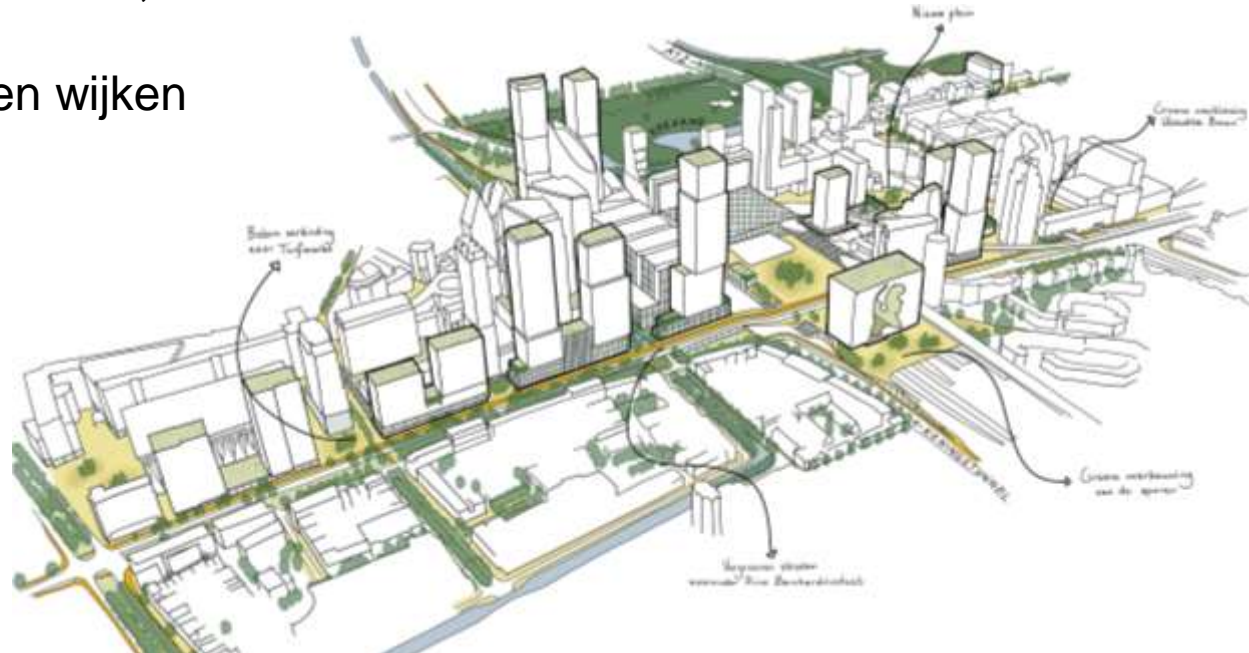
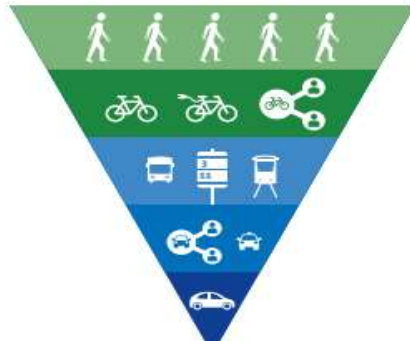
- **Verlevendigen en Vergroenen:** Zorgen voor een leefbaar gebied door:
 - toevoegen van meer groen
 - toevoegen van meer voorzieningen
- **Verdichten:** het toevoegen van woningen en kantoren
- **Verbinden:**
 - gebruik OV-knooppunt om mobiliteitstransitie in gang te zetten (meer wandelen en fietsen, minder auto)



De opdracht: Verbinden

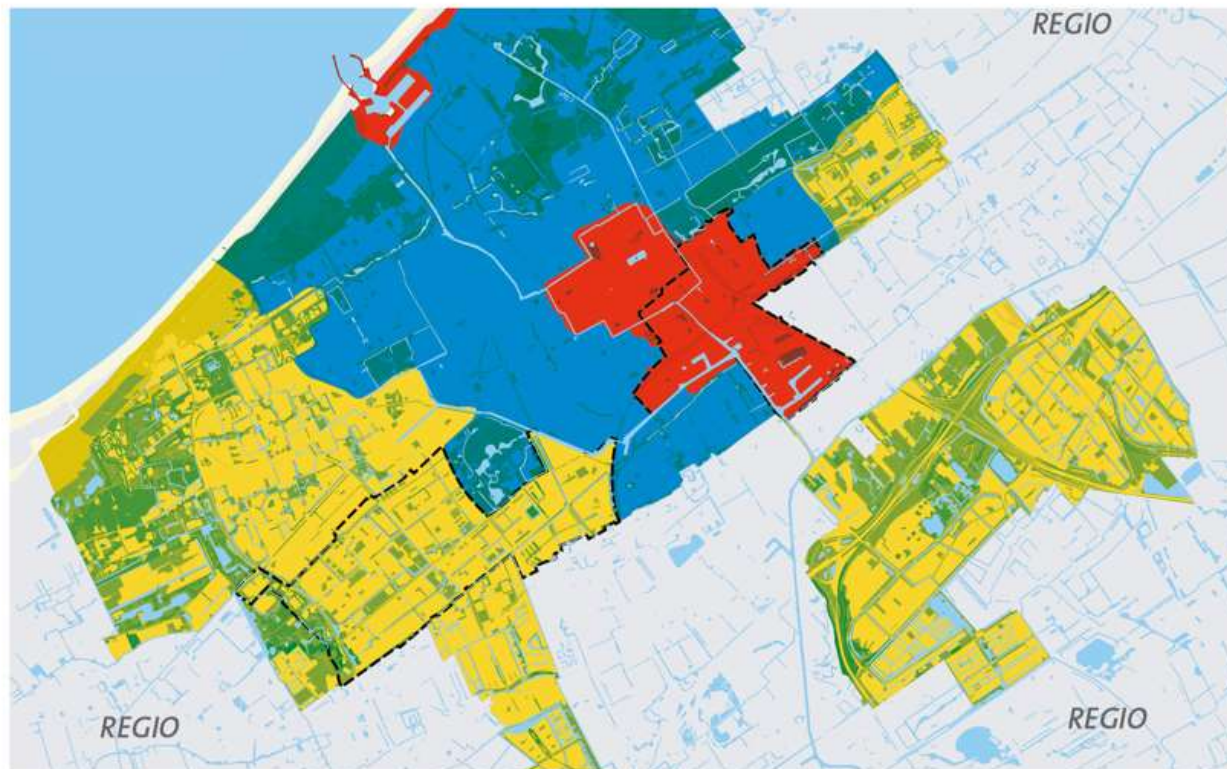
Ambities

- Voetganger op één, dan fietsers, OV
- Verminderen barrières
- Betere verbindingen tussen wijken
- Fijnmaziger netwerk



Even uitzoemen naar CID-niveau

Mobiliteitsmilieus



Legenda



Mobiliteit in het CID

De groei in aantal bewoners en werkplekken betekent dat er meer verplaatsingen in en van en naar het CID plaats zullen vinden.



80 m²

15 m²

Gelet op aanwezige openbare ruimte en het ruimtegebruik van een auto is deze groei in autoverkeer niet op te vangen

50 km/uur
1,4 passagiers



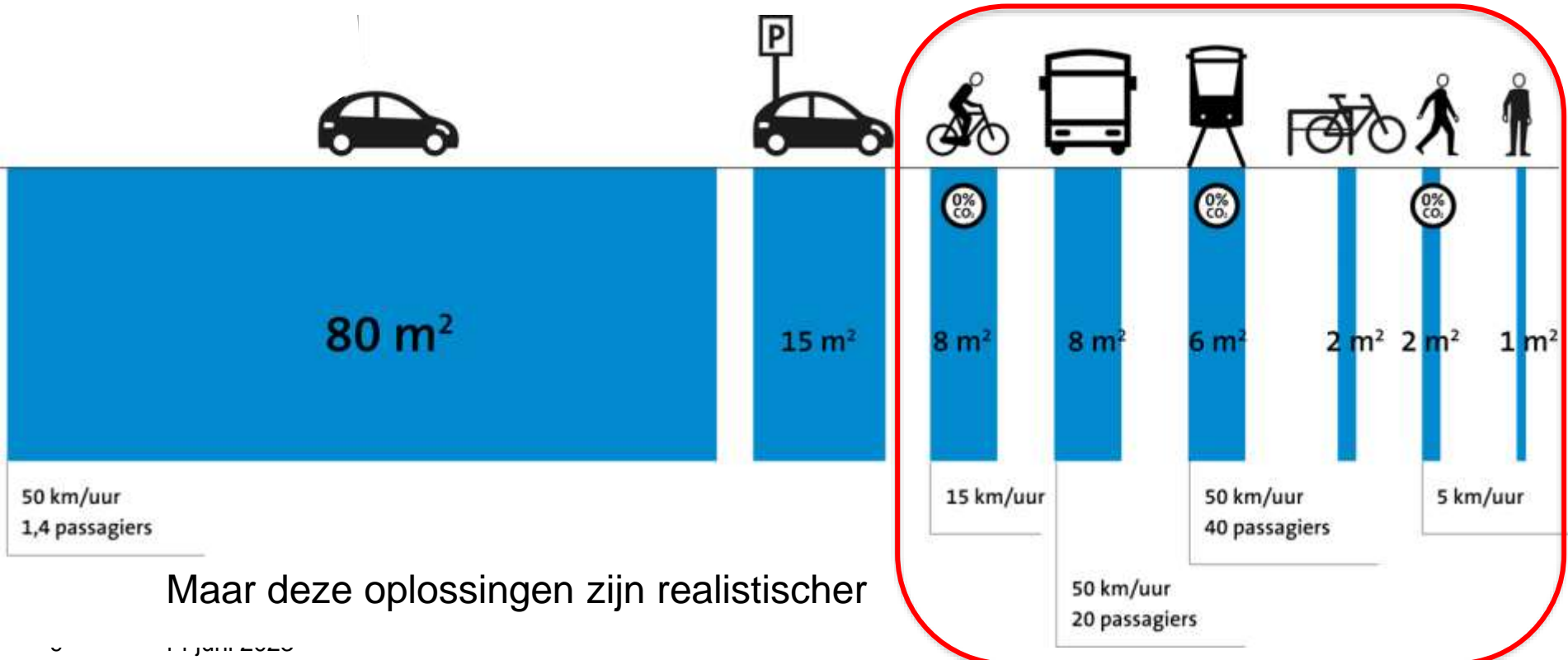
80 m²

15 m²



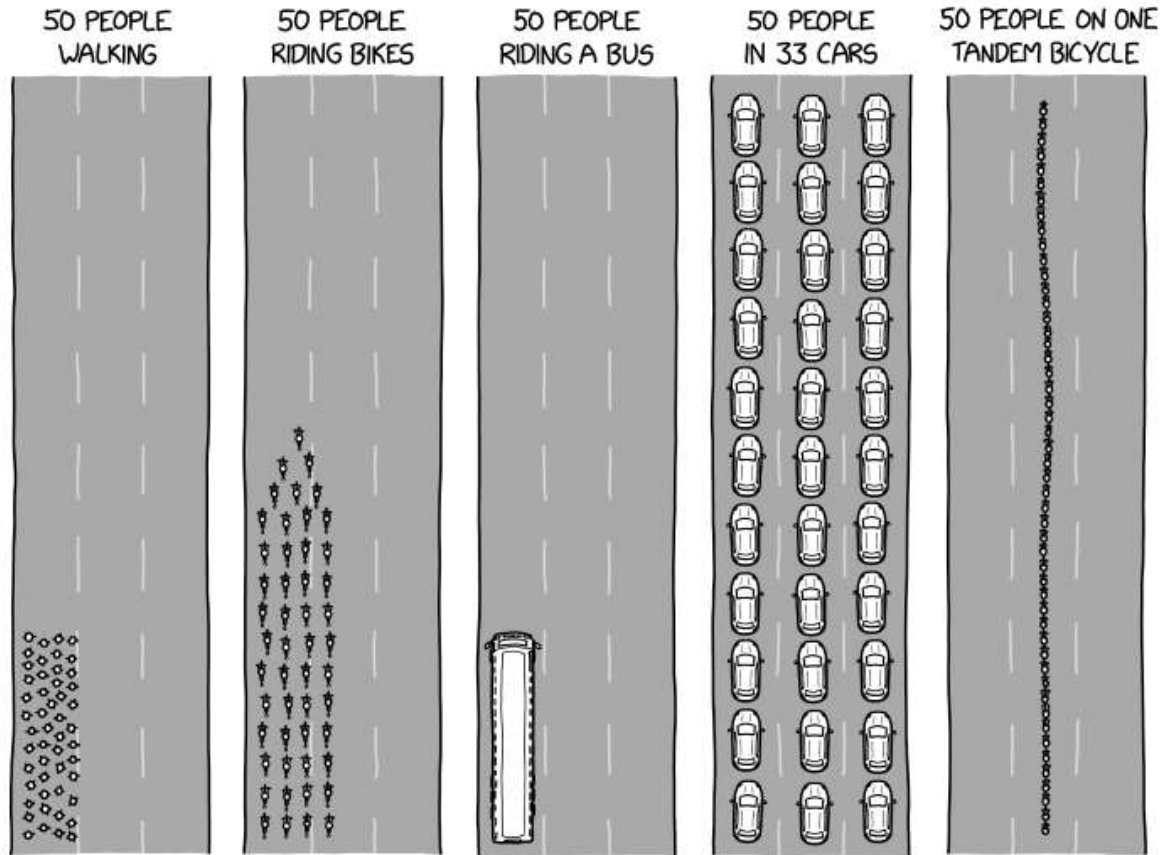
50 km/uur
1,4 passagiers

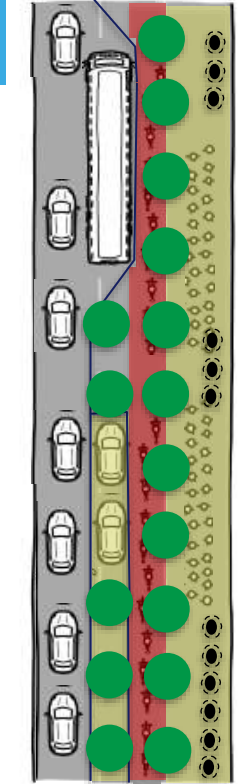
Dit soort oplossingen hebben niet de voorkeur



Maar deze oplossingen zijn realistischer

ROAD SPACE COMPARISON

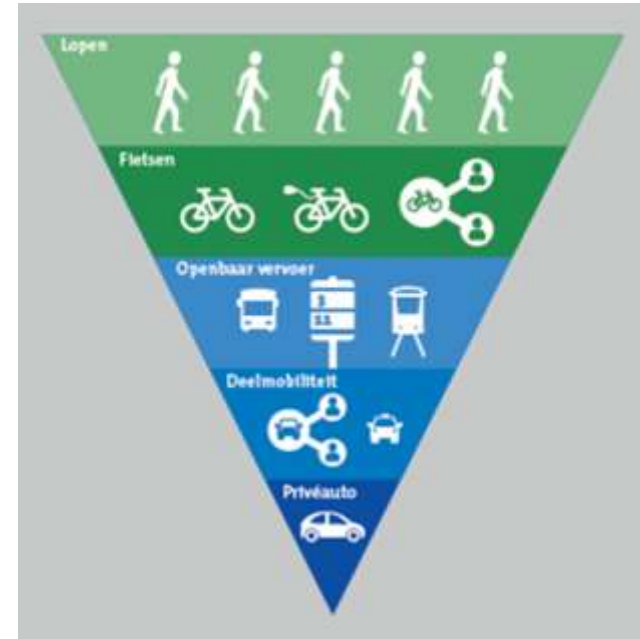




125 mensen te voet, fiets, bus en auto inclusief 12 terrastafels en 16 bomen

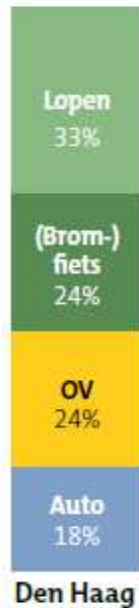
Mobiliteit in het CID

- De groei van de stad zonder een toename in autogebruik vraagt een verandering naar meer gebruik van schone & ruimte-efficiënte vervoermiddelen.
- Inzet is daarom dat 40% van de verplaatsingen in het CID te voet plaatsvindt, 25% fietst, 20% OV en 15% auto.
- Een van de uitgangspunten betekent het gebruiken van de omgekeerde ontwerp-pyramide

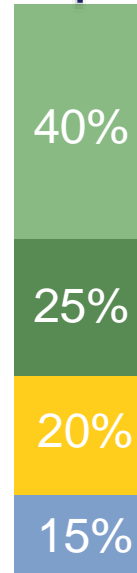


Vervoerswijzekeuze in Den Haag

Verdeling heel Den Haag



Doel verdeling in het CID



Het doel voor vervoerswijze verdeling voor het CID is vergelijkbaar met de binnenstad.

40% ritjes korter dan 5 km

Verdeling voor binnenstad Den Haag(2019)

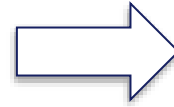
Mobiliteit op menselijke maat

1. Voorrang voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer;
2. Korte afstanden = meer lopen;
3. Ruim baan voor de fiets;
4. Autoluw: Bereikbaar met de auto, maar minder doorgaand autoverkeer;
5. Schaalsprong openbaar vervoer; ontwikkeling Koningscorridor en Zuidwestland-corridor; HOV Binckhorst;
6. Parkeren: Aanbodgestuurd & marktconform (nota parkeernormen CID & Binckhorst)

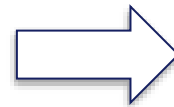


Structuurvisie CID Den Haag

Gemeente Den Haag
1 jul 2021



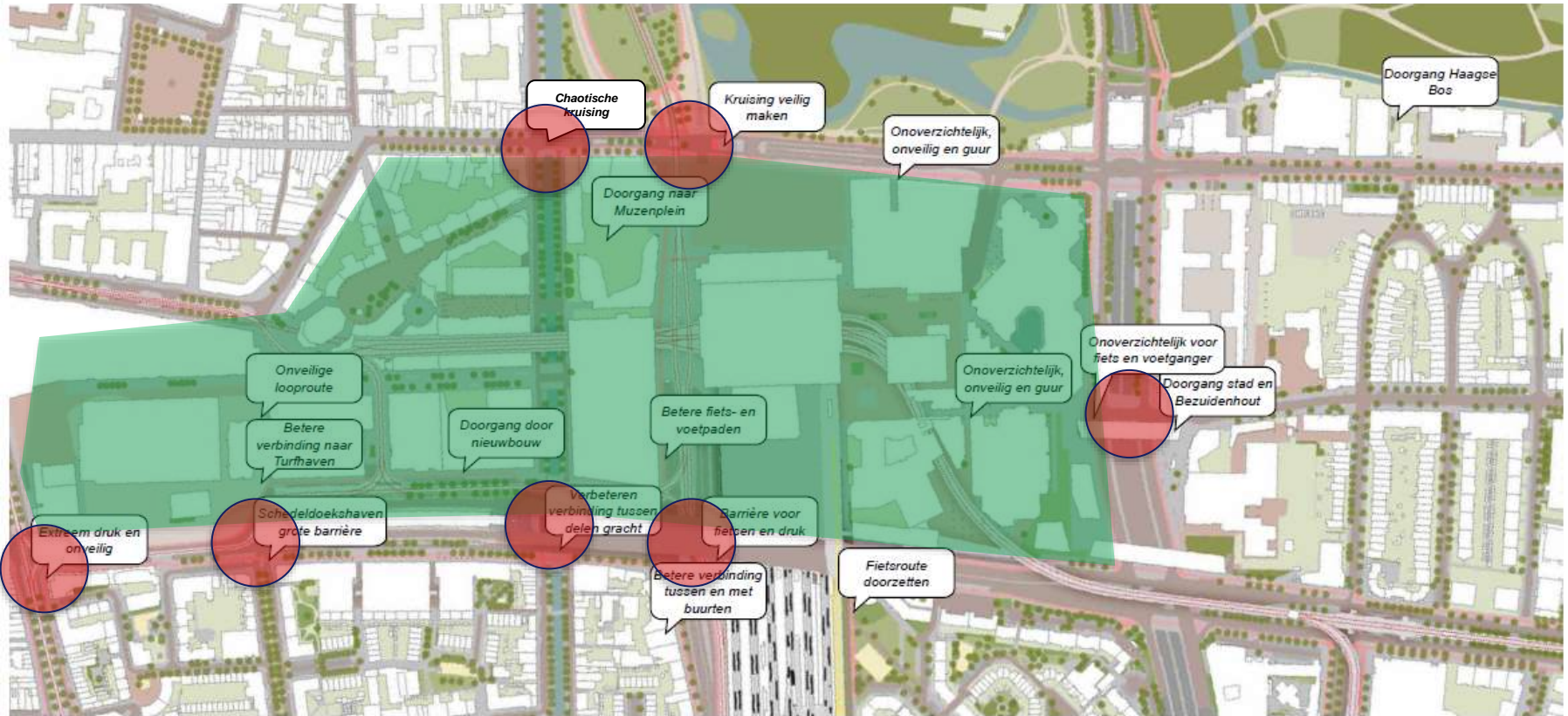
Ontwikkelvisie
Omgeving
Den Haag Centraal



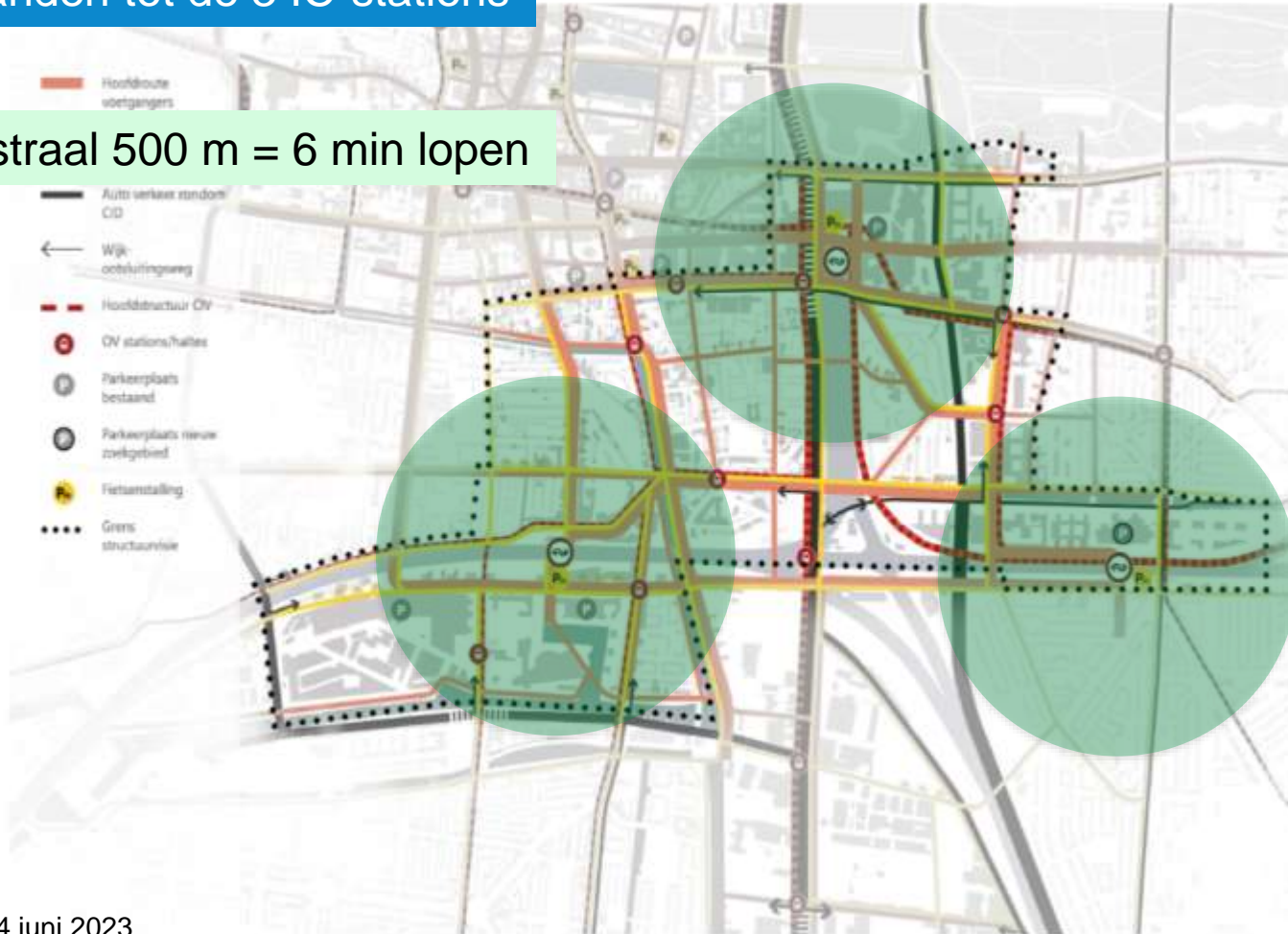
Wensen en ideeën uit CID dagen 2022



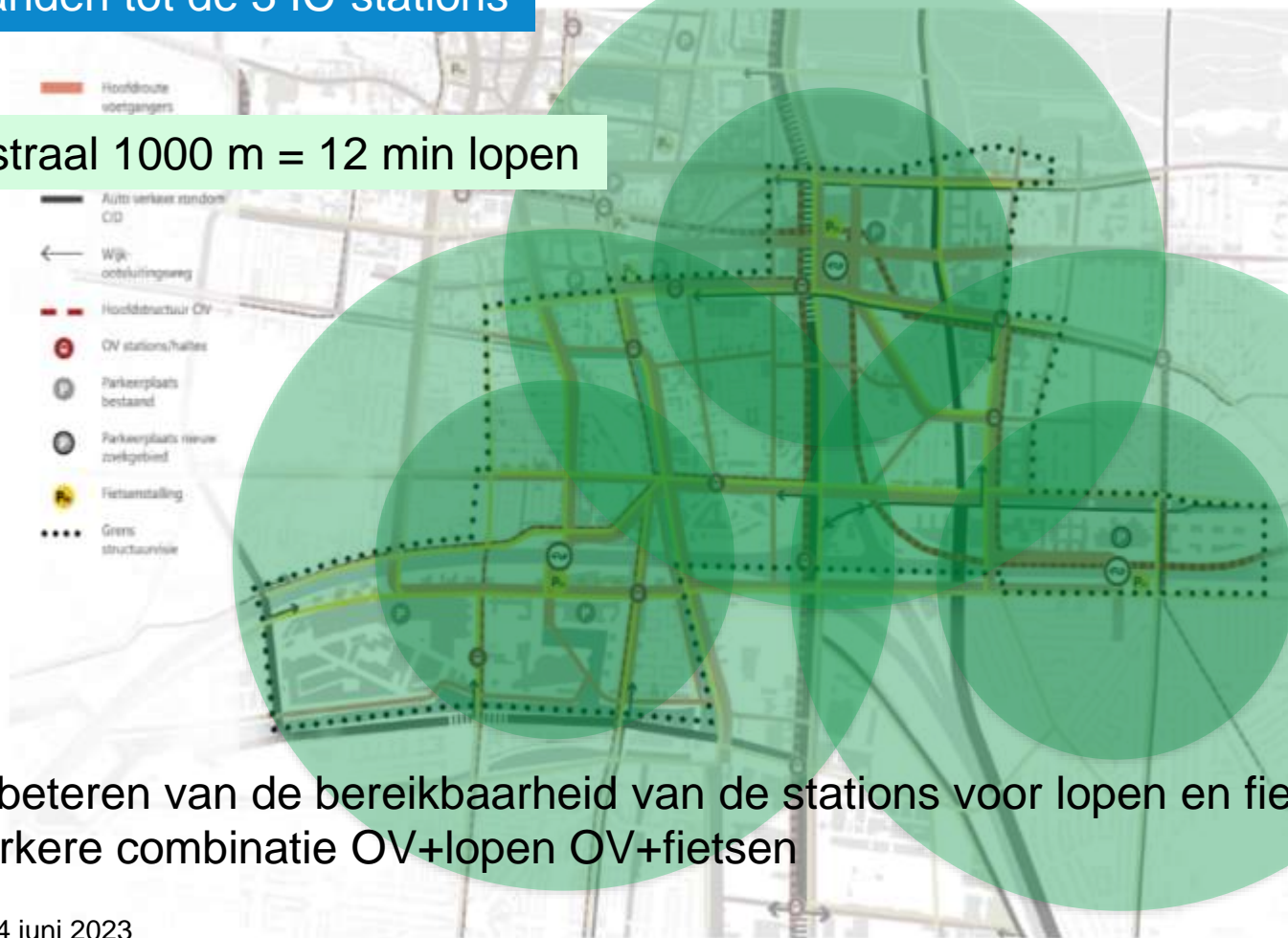
Veel kruisingen genoemd als problematisch om van en naar CS gebied te komen



Cirkel straal 500 m = 6 min lopen



Cirkel straal 1000 m = 12 min lopen

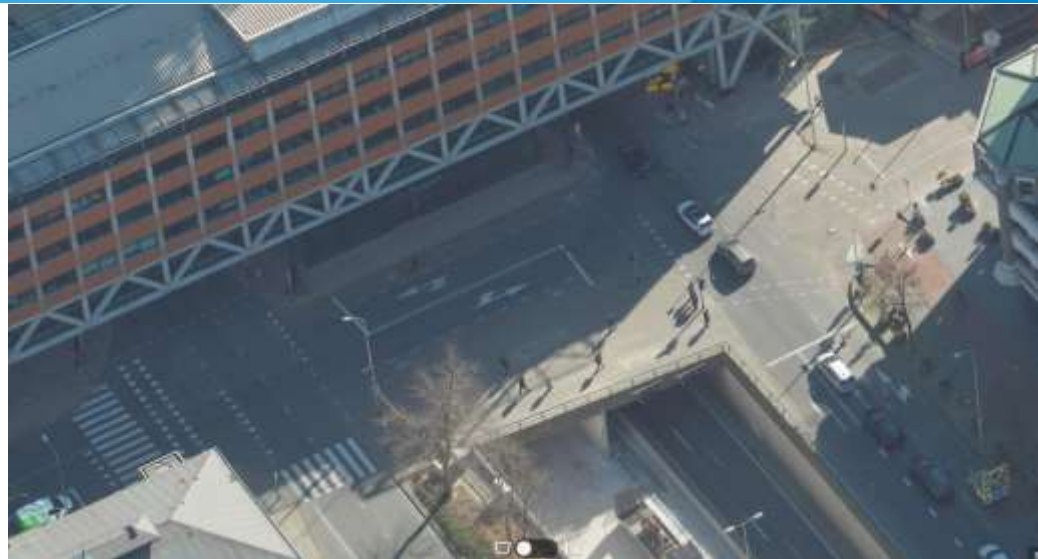


Het verbeteren van de bereikbaarheid van de stations voor lopen en fietsen betekent een sterkere combinatie OV+lopen OV+fietsen

Barrières



Barrières





De openbare ruimte lijkt niet overal eerlijk verdeeld



Lopen
33%

(Brom-
fiets
24%

OV
24%

Auto
18%

Den Haag

Vervoerswijzekeuze van en naar binnenstad DH

De auto links neemt evenveel ruimte als de fietsers rechts(en staat langer stil..)





Het autobezit per huishouden in de buurten in en grenzend aan de rode cirkel is 33%.

Dus 2 op de 3 huishoudens is aangewezen op lopen, fietsen en OV. Per persoon is dit natuurlijk nog veel hoger.



Wat is het plan?

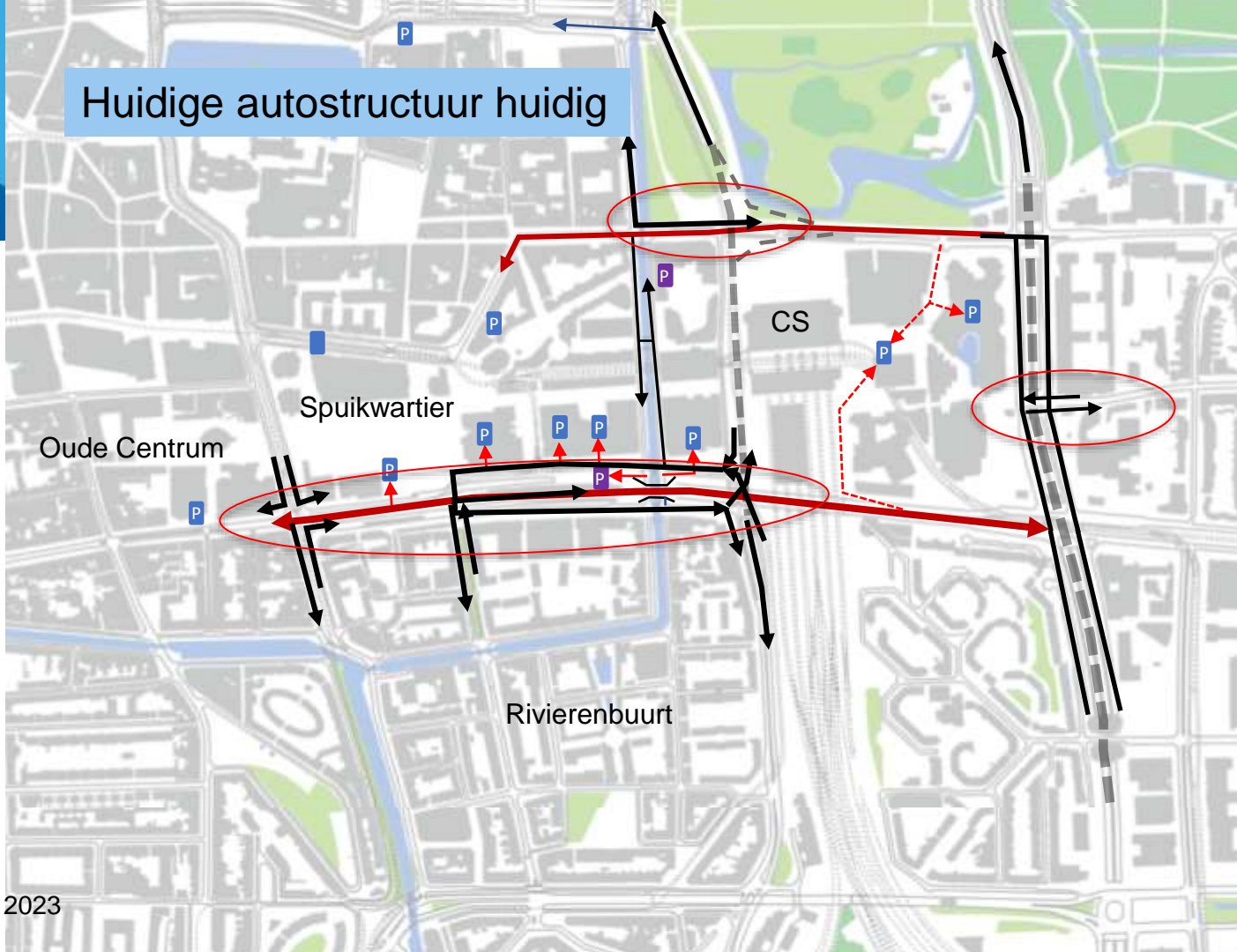
Vergroten comfort en veiligheid voor lopen en fietsen door:

- Doorgaande autoroutes in het gebied beperken
- Het verminderen afslagbewegingen op de kruispunten
- Meer 30 km in gemengde straten

En ook:

- Woningen en bestemmingen blijven bereikbaar per auto
- Verbeteren doorstroming OV

Huidige autostructuur huidig



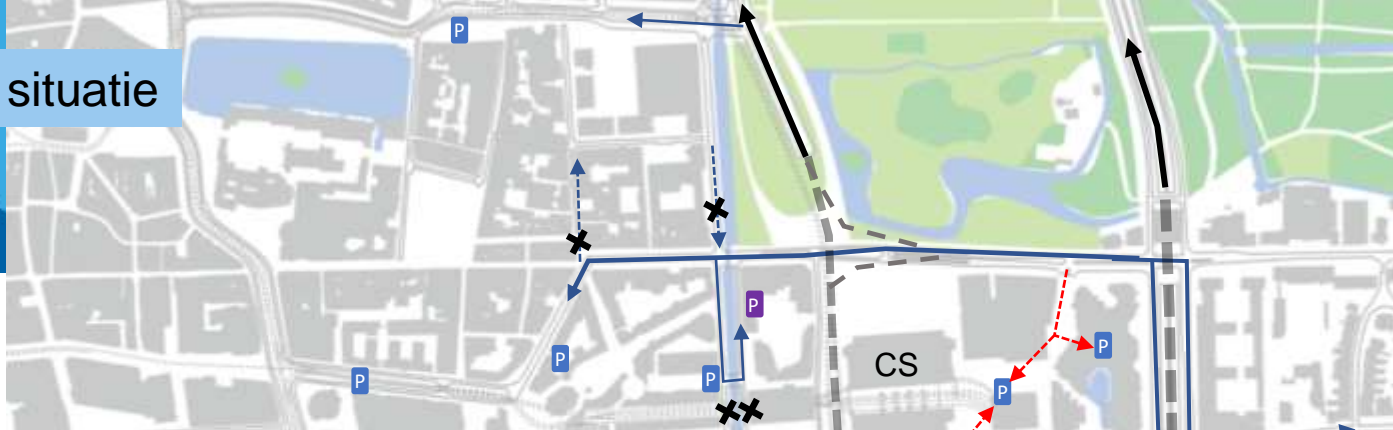
Huidige situatie



De route Prinsessegracht-Bezuidenhoutseweg wordt door autoverkeer gebruikt als route tussen Korte Voorhout en Prins Clauslaan-Utrechtsebaan. Dit is doorgaand verkeer wat op de hoofdwegen thuis hoort, niet op de gracht, Herenbrug en Bezuidenhoutseweg voor het station.



Nieuwe situatie



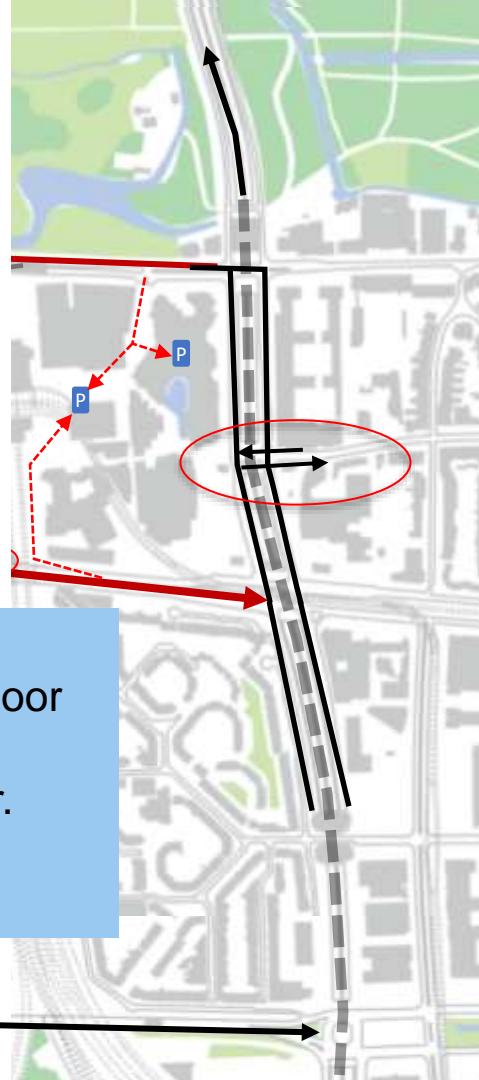
- Door de Prinsessegracht af te sluiten voor autoverkeer (behalve bevoorradersverkeer en evt Touringcars) rijdt er veel minder autoverkeer over de Prinsessegracht en Bezuidenhoutseweg.
- De kruising met de Herengracht wordt hierdoor minder chaotisch en het versteken van de Herengracht en Bezuidenhoutseweg wordt veiliger.
- Tevens kan op termijn de rijbaan van de Prinsessegracht worden versmald met meer ruimte voor lopen langs de gracht.
- Om verplaatsen van autoverkeer in woonstraten te voorkomen wordt ook het Bleijenberg afgesloten voor autoverkeer



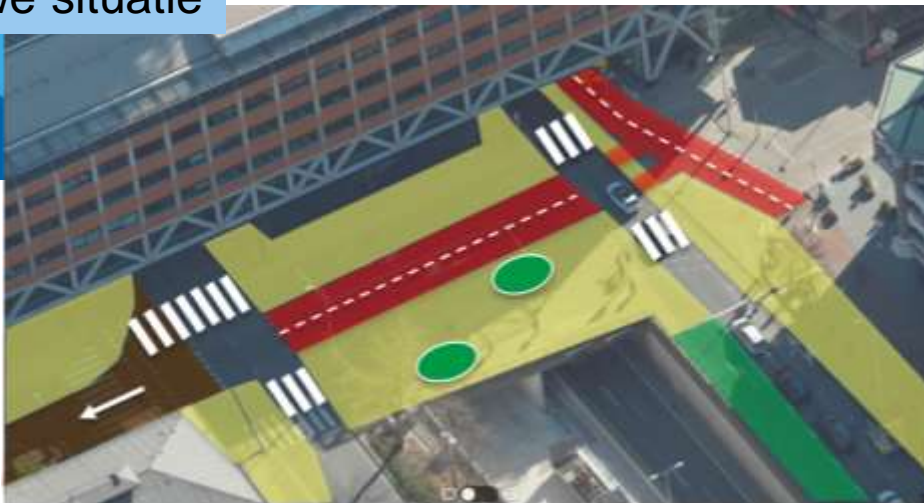
Huidige situatie



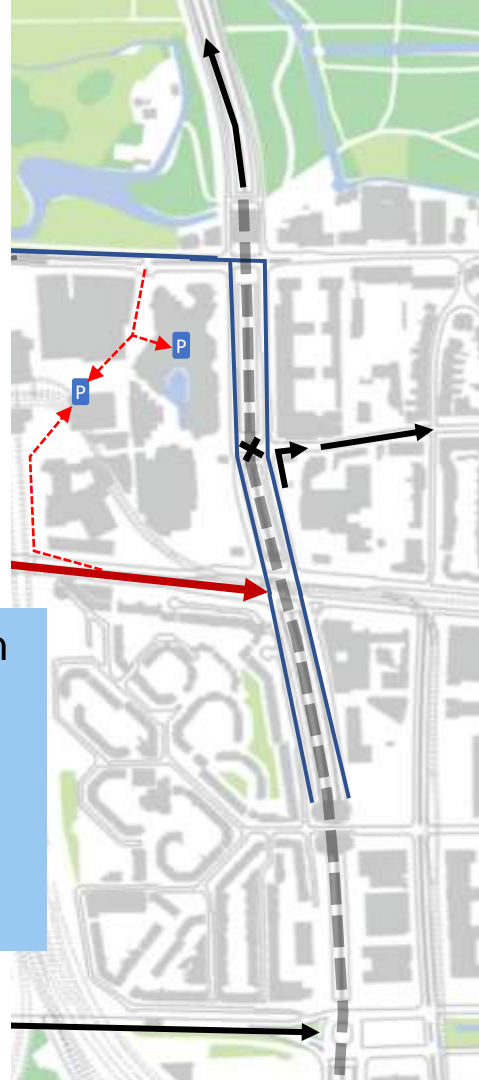
- In de huidige situatie bij de kruising Prins Clauslaan-Theresiastraat kan het autoverkeer alle richtingen uit. Hierdoor zijn er veel opstelstroken nodig om het verkeer te laten doorstromen en is er beperkt ruimte voor langzaam verkeer.
- De Theresiastraat is nu een 50 km weg in een winkel+woongebied



Nieuwe situatie

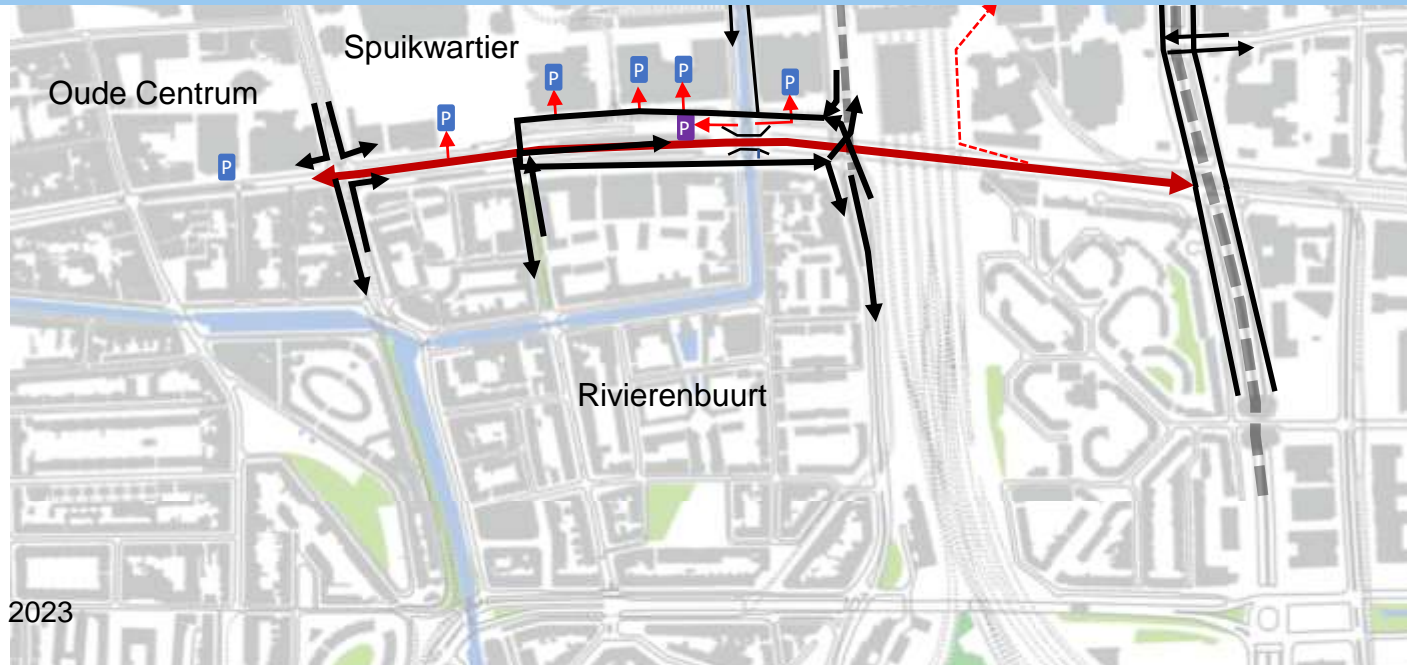


- Door de doorsteek af te sluiten, zijn er minder opstelstroken nodig voor het autoverkeer
- Ontstaat er meer ruimte voor groen, voetgangers en fietsers (tweerichtingsfietspad langs Grotiusplaats)
- Ook scheidt dit de mogelijkheid de Theresiastraat in te richten als 30 km straat met meer verblijfskwaliteit

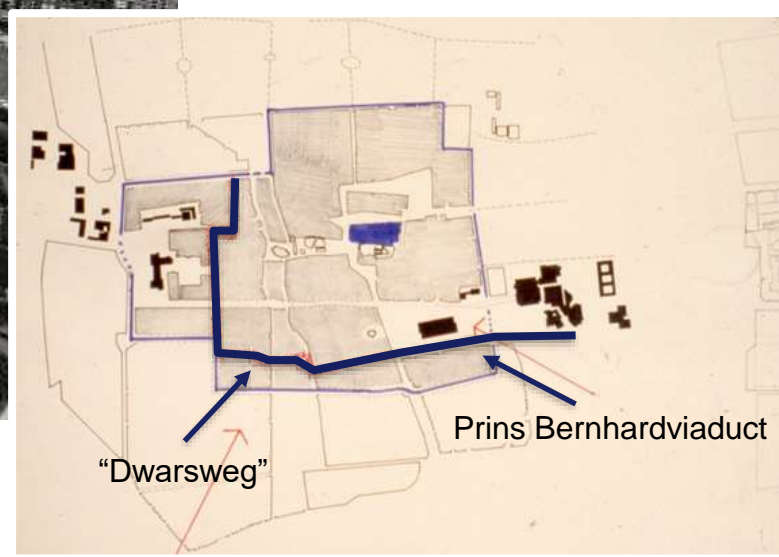


Huidige situatie

- Doordat op de kruisingen langs de as van het Prins Bernhardviaduct alle autobewegingen mogelijk zijn, zijn de kruisingen complex en vragen veel ruimte.
- De huidige autostructuur maakt het onmogelijk het gebied te verdichten, vergroenen, verbinden en te verlevendigen.
- Op termijn staat de doorstroming hier ook onder druk.



Prins Bernhardviaduct jaren 70





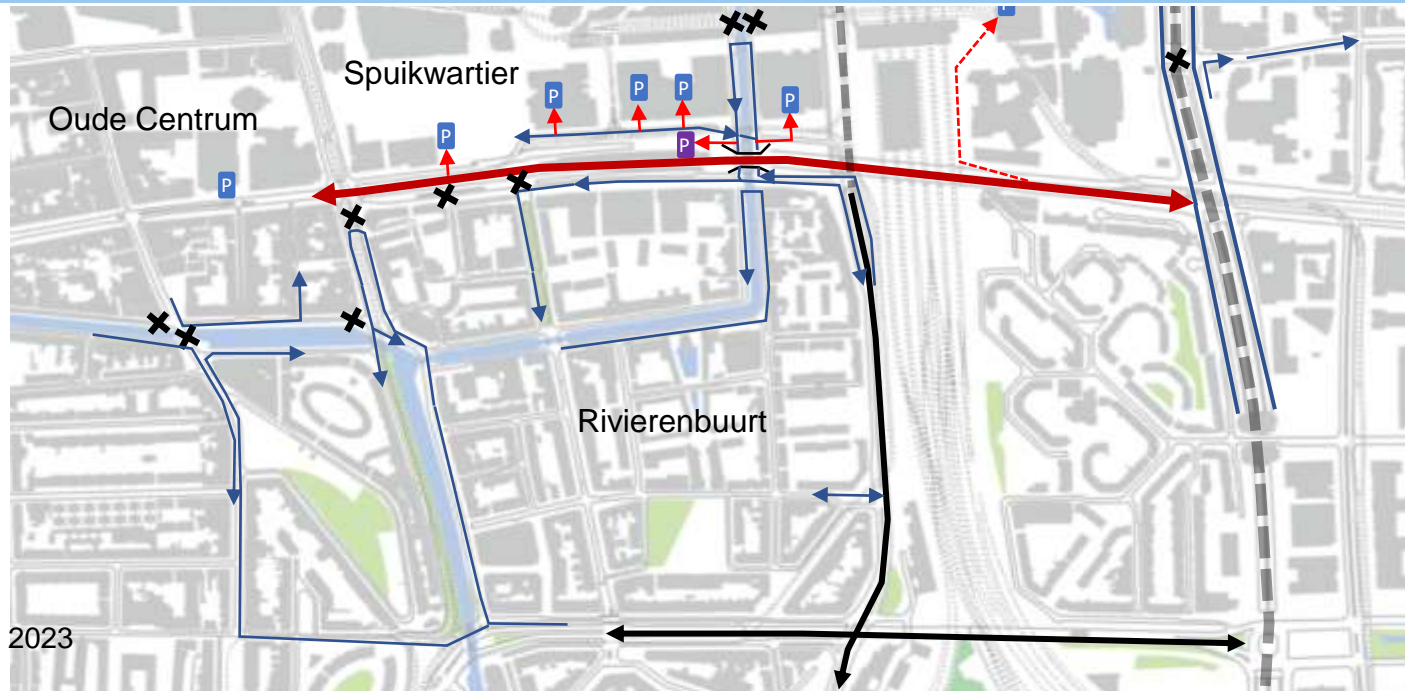
1959



1984

Nieuwe situatie

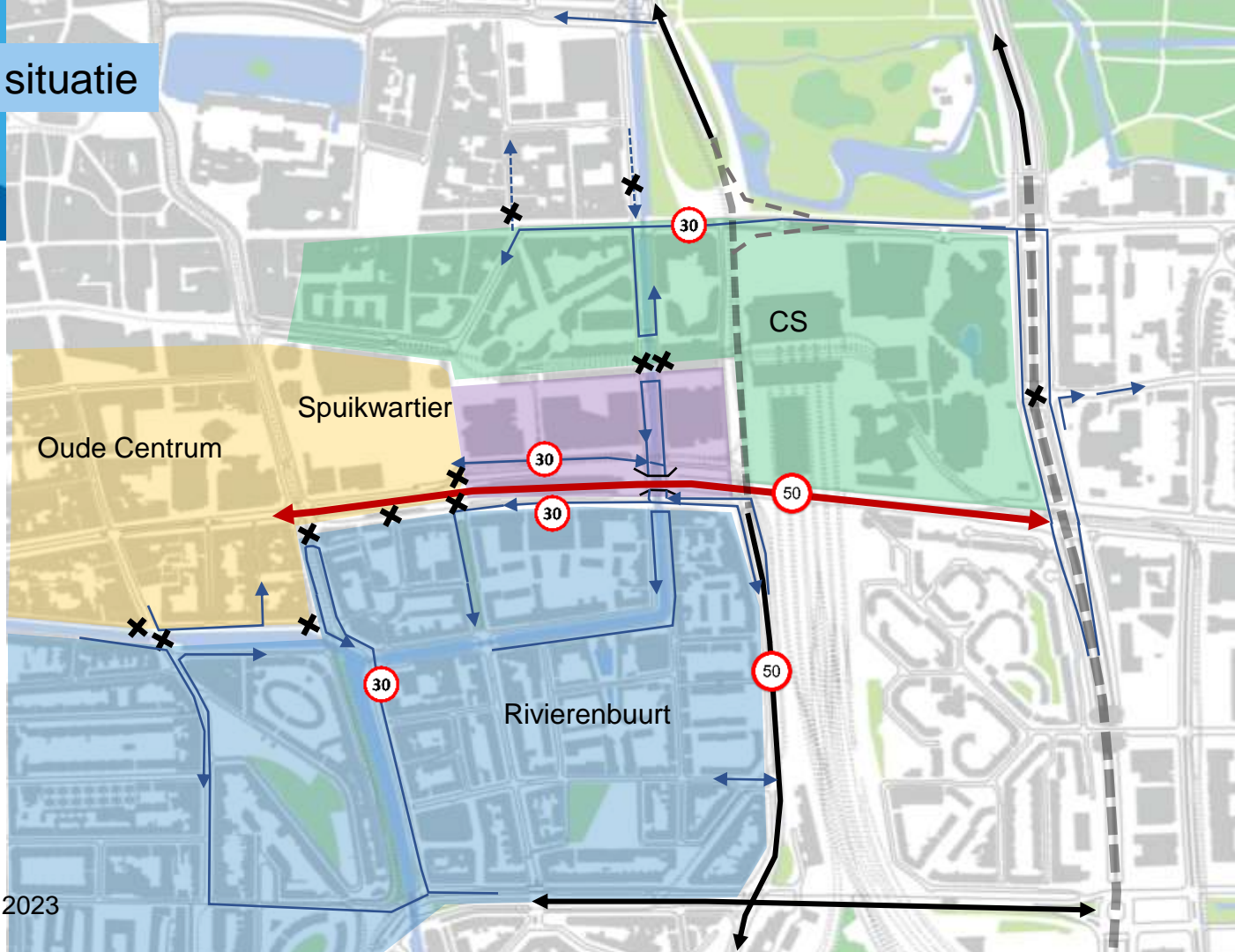
- Door het Prins Bernhardviaduct alleen nog maar te gebruiken als verbinding naar het Oude Centrum, Spuikwartier en voor bevoorrading binnenstad, is het mogelijk alle kruisingen te vereenvoudigen.
- De Rivierenbuurt, Stationsbuurt, Wijkhavenkwartier blijven bereikbaar via de Centrumring en Schenkviaduct.



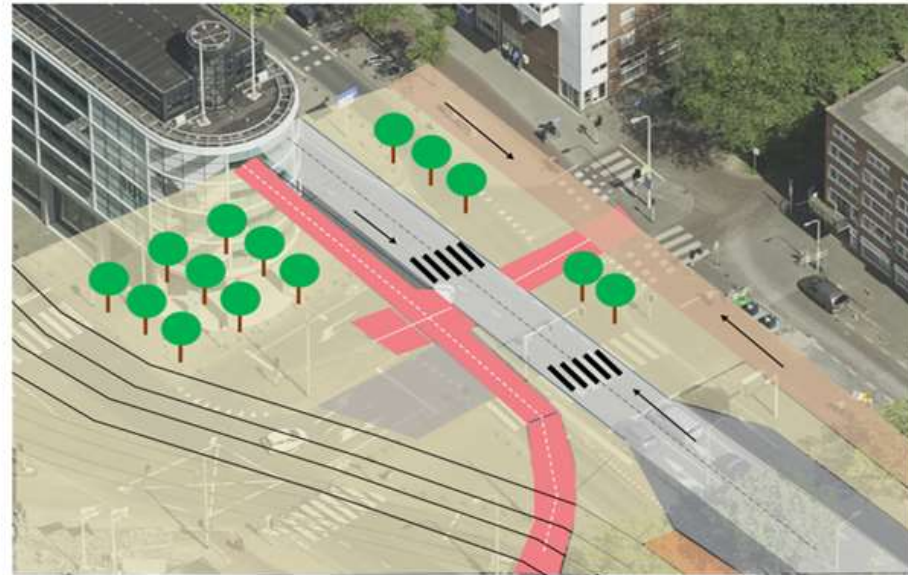
Nieuwe situatie



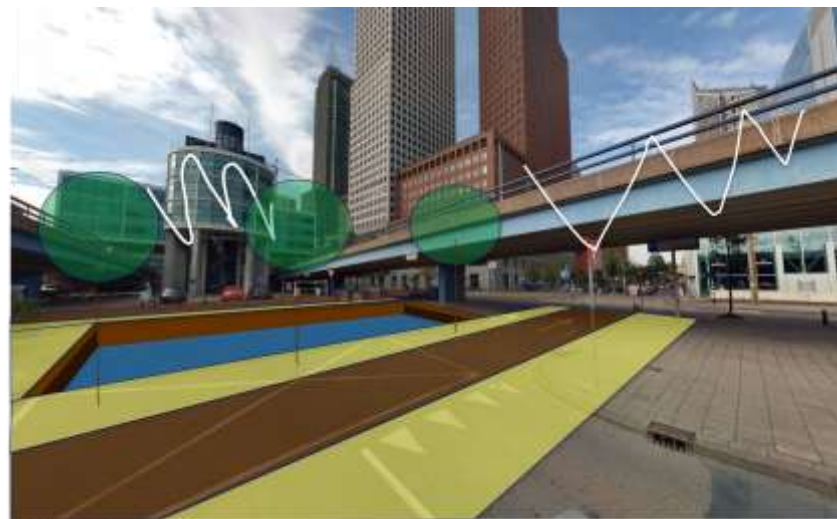
Nieuwe situatie



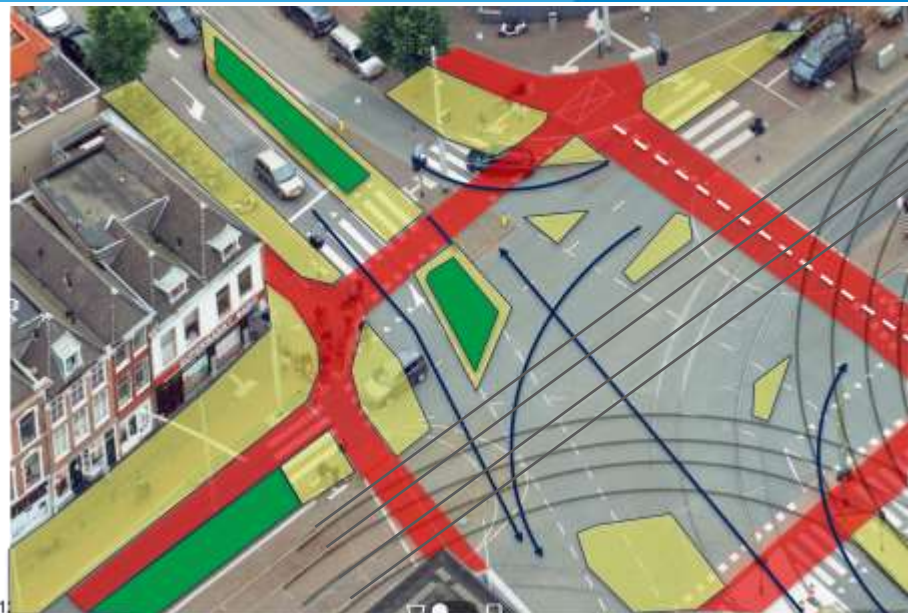
Voorbeeld



Voorbeeld



Voorbeeld kruisingen





Voordelen

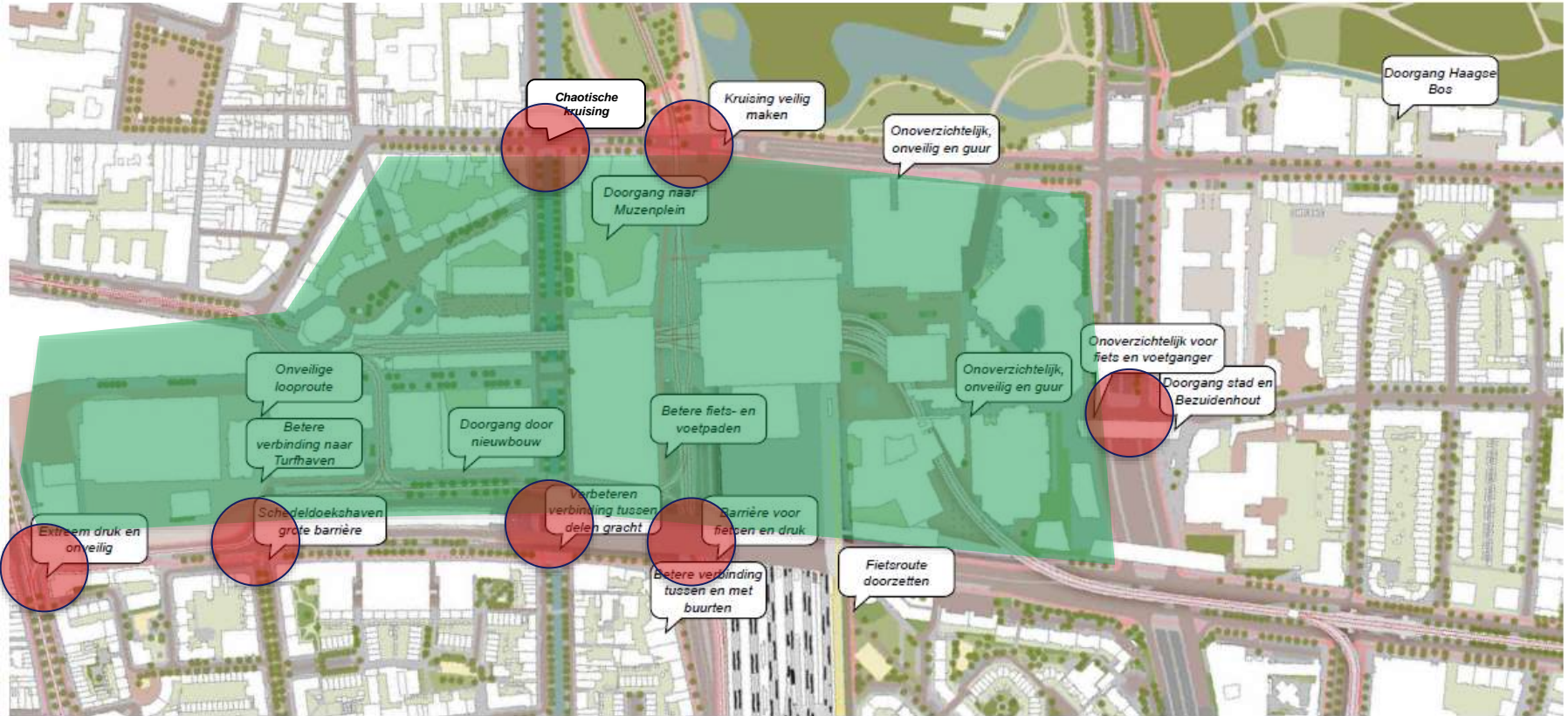
- Er ontstaat in de straten en kruisingen meer ruimte voor meer groen, lopen en fietsen.
- Er verdwijnt doorgaand verkeer waardoor meer 30 km straten mogelijk zijn waar fiets en auto kunnen worden gecombineerd.
- De wachttijd daalt bij meerdere kruisingen waardoor alle verkeersdeelnemers daar minder hoeven te wachten.
- De bus en behoud doorstroming in het gebied zonder aparte busbaan op het nieuwe viaduct.
- De verbinding voor voetgangers en fietsers tussen Rivierenbuurt en Spuikwartier en CS gebied wordt comfortabeler, waaronder de Nieuwe Haven-Turfhaven en die tussen beide delen van de gracht. Gebied wordt weer “aangeheeld”.
- Kans ook om Bierkades autoluw en autovrij te maken in Oude Centrum.

Mogelijke nadelen

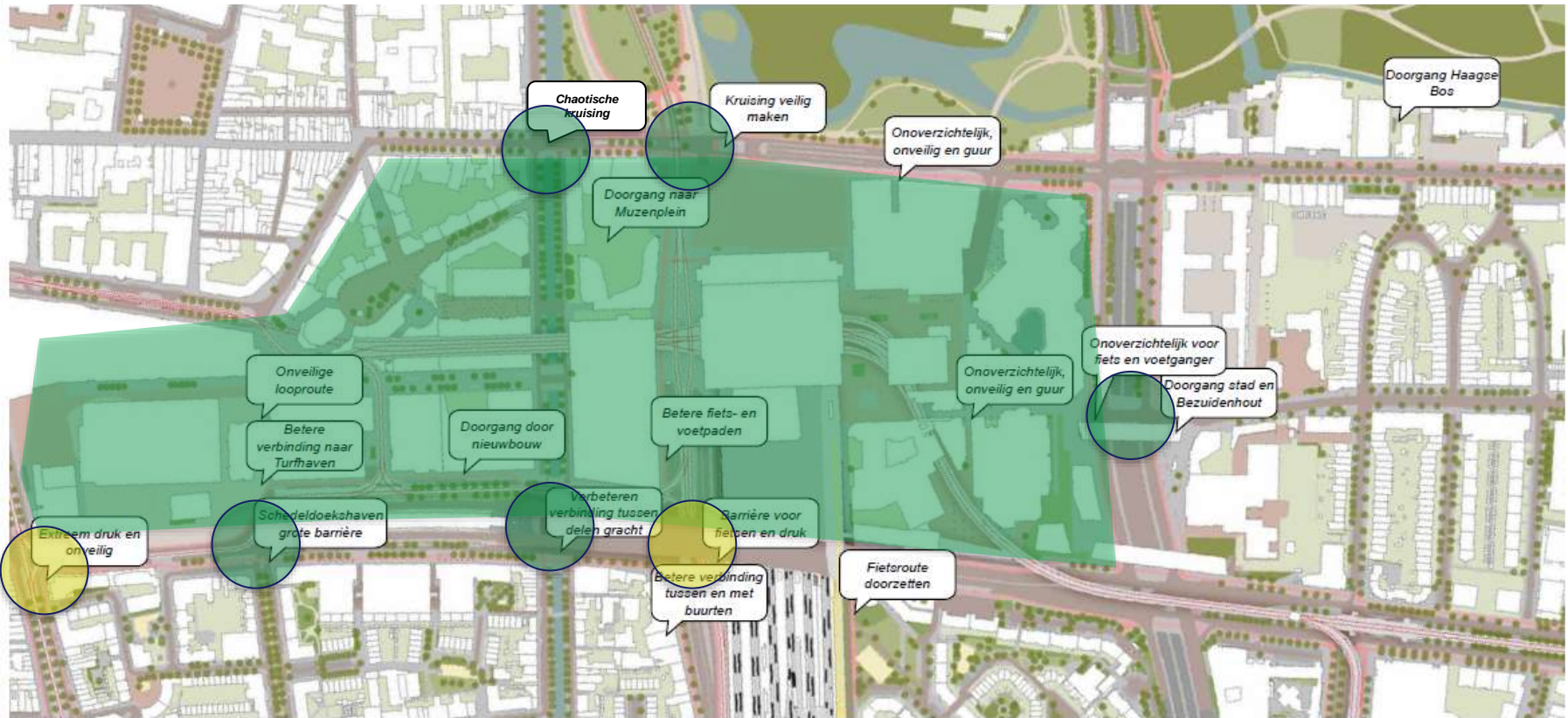
Autoritten in het gebied worden langer in afstand voor bewoners, waardoor zij langer onderweg zijn als ze met de autorijden.

Mensen die door het gebied heen rijden omdat het de snelste route is zullen een langere route om het gebied moeten rijden.

Lossen we de aangedragen problemen voldoende op?



De verwachting is dat we de problemen oplossen of sterk kunnen verbeteren



Peiling

1. Vindt u dat openbare ruimte in het gebied in de huidige situatie eerlijk verdeeld is over de verschillende vormen van mobiliteit?
2. Dragen de voorgestelde oplossingen van vandaag bij aan het aantrekkelijker maken voor mensen om te lopen en fietsen in het gebied?
3. Verwacht u dat de voorgestelde oplossingen voor u zelf een grote beperking in uw dagelijkse verplaatsingen oplevert?

Dank voor uw aandacht

- Projectpagina www.denhaag.nl/centraal
- Contact: csnoi@denhaag.nl