



Datum  
29 oktober 2024

Ons Kenmerk  
DSO/10783946  
RIS320293

## **Voorstel van het college inzake voorontwerp herinrichting Pletterijkade incl. 2 richtingsfietsoversteek**

De kade en riolering van de Pletterijkade worden vanuit groot onderhoud vervangen. De werkzaamheden aan de kade zijn in maart 2024 gestart. Om de overlast door werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken is binnen het integrale projectteam gekozen om het maaiveld van de Pletterijkade aansluitend op de onderhoudswerkzaamheden herin te richten (werk-met-werk) binnen hetzelfde contract. De gezamenlijke aanbesteding is gestart omdat de onderhoudswerkzaamheden aan de kade niet langer konden wachten. Vóór 2025 dient de aannemer een definitief uitsluitsel te krijgen over de herinrichting van de werkzaamheden. Dit betekent dat het VO in oktober/november 2024 vastgesteld moet zijn. De Pletterijkade vormt zowel een belangrijke schakel tussen het Centrum en de Binckhorst, als een belangrijke schakel in een lange fietsroute die het Haagse Centrum verbindt met Ypenburg en Pijnacker-Nootdorp. Het doel is om ook de Pletterijkade als Sterfietsroute in te richten, zodat fietsers hier veilig, comfortabel en zonder oponthoud kunnen doorfietsen. Daarnaast wordt een logische gelijkmatige overgang tussen de Pletterijkade en het Zieken/Spui gecreëerd. Ook is ruimte nodig voor de groeiende fietsintensiteiten en voor de huidige en toekomstige voetgangers. Door de verdichting in het CID en andere fietsmaatregelen in CID- Binckhorst, rijden er in de toekomst naar verwachting 10.000 fietsers per etmaal. De huidige inrichting van de Pletterijkade is niet geschikt om de huidige en toekomstige fietsers veilig en comfortabel te faciliteren. Ook wijkt het af van de vastgestelde beleidskeuzes ten aanzien van de thema's "veilige infrastructuur voor fietsers en voetgangers" en "veilige snelheden" uit de nota 'Kiezen voor verkeersveiligheid' verkeersveiligheidsstrategie Den Haag 2030 (RIS305029).

In de toekomst vormt de Pletterijkade ook voor de voetganger een belangrijke hoofdroute binnen het CID. De nieuwe inrichting van de Pletterijkade, een 30 km fietsstraatprofiel, is ontworpen vanuit de voetganger en de fietser. Door brede trottoirs te maken, aan twee zijden bomen toe te voegen, een extra groenstrook aan de kade en een fijne looproute langs het water te maken zal er een beter klimaat ontstaan om te wandelen en te verblijven. Ook komt op de kop van de Uilebomen een werf om lager bij het water in de zon te kunnen zitten. Door het aantal motorvoertuigen te verminderen en de snelheid naar 30 km terug te brengen, kunnen fietsers en autoverkeer met elkaar worden gemengd. Hierbij is er voldoende ruimte voor fietsers om naast elkaar te fietsen of om elkaar in te halen en te passeren. De Pletterijkade dient ook als Nood- en Hulpdienstenroute (50 km) en daarom is een compromis in de inrichting van de straat overeengekomen. Er is gekozen om geen drempels toe te passen waardoor in combinatie met de voorrangssituatie en rijbaanbreedte de Nood- en Hulpdiensten met een hogere snelheid dan de gestelde maximumsnelheid van 30 km door de straat kunnen rijden. De (spits)buslijn 29 hier rijdt met vier ritten in de ochtendspits en zes in de avondspits. In het nieuwe ontwerp is geen ruimte voor behoud van de bus op de Pletterijkade. Deze zal een andere route moeten rijden, mogelijk via Weteringkade - Lekstraat.

In de huidige situatie kunnen fietsers vanaf de Pletterijkade niet rechtstreeks het Rijswijkseplein oversteken naar de Scheepmakersstraat. Om de verbinding tussen de Pletterijkade en de rest van de route via de Scheepmakersstraat naar de Binckhorst en Ypenburg te maken is eveneens een nieuwe fietsoversteek over het Rijswijkseplein in het verlengde van de Pletterijkade ingepast.

## Communicatie

Bij de voorbereiding van het plan is meermaals overlegd met diverse stakeholders. Om tot een goed en gedragen ontwerp te komen, is gesproken met afgevaardigden van bewoners, ondernemers, de Fietzersbond, HTM en Nood- en Hulpdiensten.

Op 21 mei 2024 heeft het college van B&W het besluit genomen om het voorontwerp van de Pletterijkade inclusief 2-richtingsfietsoversteek vrij te geven voor de formele inspraakprocedure.

Dit besluit is op 30 mei 2024 gepubliceerd op [www.denhaag.raadsinformatie.nl](http://www.denhaag.raadsinformatie.nl) onder Risnummer 318908 en op [www.denhaag.nl/pletterijkade](http://www.denhaag.nl/pletterijkade). In de omgeving van de Pletterijkade zijn huis aan huis 1052 flyers verspreid. Ook is een advertentie op sociale media geplaatst. In het kader van deze officiële procedure organiseerde de gemeente op 13 juni 2024 een inloopavond. Daarnaast is een persbericht verstuurd, een nieuwsbrief over de werkzaamheden verspreid en een bericht in de stadskrant geplaatst.

Deze momenten waren bedoeld om betrokkenen nogmaals te informeren en hen de gelegenheid te geven een zienswijze in te dienen, voordat het plan wordt aangeboden aan de gemeenteraad. Het ontwerp is op deze momenten gepresenteerd. Betrokkenen hadden tijdens deze momenten de gelegenheid hun vragen en opmerkingen met medewerkers van de gemeente te bespreken.

In de nota van beantwoording zijn alle zienswijzen van betrokkenen en het antwoord daarop opgenomen. De nota van beantwoording is als bijlage 2 toegevoegd aan dit raadsvoorstel.

Het concept Voorontwerp is naar aanleiding van de zienswijzereacties vrijwel ongewijzigd. Opmerkingen in de zienswijzen hadden betrekking op de parkeerdruk, snelheidsremmende maatregelen op de Pletterijkade, de doorsteek bij het Rijswijkseplein, de bereikbaarheid van de Pletterijkade, oversteekbaarheid voor voetgangers en verkeer op en rondom de Pletterijkade. Enkele suggesties worden meegenomen in het nog op te stellen definitief ontwerp. De volgende toezeggingen en wijzigingen worden gedaan:

1. De belangrijkste wijziging aan het ontwerp naar aanleiding van de zienswijzen is het toevoegen van een fietspad in twee richtingen op het Rijswijkseplein tussen de Scheepmakersstraat en de Van Maanenkaade. (Uitgewerkt als ontwerp Van Maanenkaade en onderdeel van dit voorstel geworden, zie bijlage 3);
2. De laad- en losplek tegenover de Kiosk verdwijnt. Dit komt niet meer terug in het definitieve ontwerp;
3. De verharding in het midden van de weg (de ribbelstrook) wordt verder doorgetrokken richting het Rijswijkseplein;
4. We planten verschillende bomensoorten langs de huizen;
5. De gemeente zal na de realisatie van de doorsteek voor Nood- en Hulpdiensten monitoren of hier misbruik van wordt gemaakt;
6. We onderzoeken verbeteringen voor fietsers op de Scheepmakersstraat en het Trekvlieplein in het kader van Binckhorst-Noord. Dit onderzoek is geen onderdeel van dit project;
7. De wens tot vergroening aan de kop van de Scheepmakerstraat is geen onderdeel van dit plan. In het onderzoek naar de fietsverbindingen Binckhorst-Noord wordt deze suggestie voor vergroening van de openbare ruimte meegenomen;
8. De zorgen omtrent de snelheid van het verkeer op het Rijswijkseplein (te hard rijden) worden gedeeld met de politie.

Ook gedurende het vervolgproces wordt via de omgevingsmanager contact onderhouden met de omgeving en worden alle belanghebbenden geïnformeerd over de ontwikkelingen.

## **Toelichting**

### Aanleiding

De Pletterijkade maakt onderdeel uit van de Metropolitane fietsroute Den Haag- Pijnacker en is onderdeel van het netwerk van Sterfietsroutes van de Gemeente Den Haag. De Pletterijkade vormt zowel een belangrijke schakel tussen het Centrum en de Binckhorst, als een belangrijke schakel in een lange fietsroute (ook wel Trekfietsstracé genoemd) die het Haagse Centrum verbindt met Ypenburg en Pijnacker-Nootdorp. Het doel is om ook de Pletterijkade als Sterfietsroute in te richten, zodat fietsers hier veilig, comfortabel en zonder oponthoud kunnen doorfietsen.

De verdichting in het CID en Binckhorst met woningen, werkgelegenheid en voorzieningen leidt tot meer verplaatsingen in en naar een gebied waar de openbare ruimte reeds schaars is. Een transitie naar ruimte-efficiënte, schone en klimaatneutrale mobiliteit is een randvoorwaarde voor de (woningbouw)ontwikkeling van het CID. Dit blijkt ook uit het MER-rapport behorend bij de Structuurvisie CID (RIS307135). De concrete doelstelling is dat verplaatsingen naar en in het CID vooral lopend (40%) op de fiets (25%) of met het openbaar vervoer (20%) plaatsvinden.

Deze vormen van mobiliteit krijgen daarom prioriteit en vangen de groei in mobiliteitsvraag op. De Pletterijkade is een belangrijk project voor de ontwikkeling van het CID, omdat het de centraal gelegen route in het CID voor fietsers en voetgangers sterk verbetert.

Er rijden op de Pletterijkade in 2030 naar verwachting 10.000 fietsers per etmaal. Dit is een verdubbeling ten opzichte van 2019 en is vergelijkbaar met de fietstunnel onder HS en de Grote Marktstraat. Dit komt door de verwachte groei van het aantal bewoners en bezoekers in het CID en de realisatie van andere fietsmaatregelen in CID- Binckhorst. Het aantal fietsers kan in 2040 zelfs doorgroeien naar 15.000 fietsers per etmaal. Er ontbreekt momenteel een fietsoversteek vanaf de Pletterijkade richting de Scheepmakersstraat, Het maken van deze oversteek is een randvoorwaarde voor een goede verbinding met de Binckhorst.

### Doelstelling en visie

Het maaiveld tussen de brug Uilebomen en het Rijswijkseplein wordt zo ingericht dat er een veilige en comfortabele fietsroute ontstaat en de verblijfskwaliteit van de buitenruimte wordt vergroot. Daarnaast komt er een tweerichtingen fietsoversteek van de Pletterijkade naar de Scheepmakersstraat, waarbij de verkeersregelininstallatie (VRI) wordt voorbereid op de invoering van een i-vri (Intelligente-VRI).

De huidige inrichting van de Pletterijkade voldoet niet aan een inrichting om de huidige en toekomstige fietsers veilig en comfortabel van en naar de binnenstad te laten fietsen. Richting het Spui is er een fietsstrook naast geparkeerde auto's en richting het Rijswijkseplein ontbreken fietsvoorzieningen. Dit wijkt af van de vastgestelde beleidskeuzes ten aanzien van de thema's "veilige infrastructuur voor fietsers en voetgangers" en "veilige snelheden" uit de nota 'Kiezen voor verkeersveiligheid' verkeersveiligheidsstrategie Den Haag 2030 (RIS 305029).

De bestaande situatie wijkt ook aanzienlijk af van de kwaliteitseisen voor Metropolitane fietsroutes, opgesteld door de MRDH. Ook sluit de bestaande situatie niet aan bij het doel om meer te ontwerpen vanuit de voetganger en fietser. Dit doel is opgenomen in de nota 'Ruim baan voor de fiets' en de fietsstrategie Den Haag 2040 (RIS 302960). De huidige en toekomstige aantallen fietsers en de groei in gebruik van (e)-bakfietsen vraagt om ruimte.

Een Pletterijkade waar veilig, comfortabel en zonder oponthoud gefietst kan worden, draagt bij aan de doelstelling om het fietsgebruik in Den Haag in 2040 met 50% te laten groeien ten opzichte van 2018.

Dit helpt om de bredere doelstellingen op het gebied van klimaat en een aantrekkelijke en bereikbare stad te bereiken. Ook biedt de route een alternatief voor korte autoritten van en naar de binnenstad waardoor de binnenstad en omliggende wijken aantrekkelijk blijven.

#### Verlengde Hartlijn (voor voetgangers)

In de toekomst vormt de Pletterijkade een nog belangrijkere hoofdroute voor de voetganger. De voetgangersroute via de Pletterijkade is een verlenging van de huidige voetgangersroute via het Spui (de Hartlijn). De loopafstand tussen de Bibliotheek op het Spuiplein en het Trekvlietplein in de Binckhorst is 1 km. Dit is vergelijkbaar met de loopafstand Den Haag Centraal - Grote Markt. Deze route heeft wat betreft nabijheid en ligging dus potentie voor de voetganger, maar is nog niet ideaal. Het trottoir is smal, er staan veel obstakels op de route en het profiel is erg stenig met breed asfalt. Aan de waterzijde is weinig ruimte voor voetgangers door geparkeerde voertuigen en bomen. Daardoor is het niet aantrekkelijk om langs de kade te lopen.



*Afbeelding 2. Huidige situatie Pletterijkade 30 km*



*Afbeelding 3. Impressie nieuwe situatie, fietsstraat*

De nieuwe inrichting van de Pletterijkade is ontworpen voor voetgangers en fietsers. Brede trottoirs, bomen aan beide zijden, een extra groenstrook aan de kade en fijne looproutes met bankjes langs het water maken het aantrekkelijk om er te wandelen en te verblijven. Bij de Uilebomen komt een verlaagde werf, zodat mensen lager bij het water in de zon kunnen zitten. De maximumsnelheid gaat van 50 naar 30 km per uur en de hoeveelheid autoverkeer verminderd. Deze voorwaarden, samen met grote aantallen fietsers, maken de aanleg van een fietsstraat mogelijk. Op deze fietsstraat kunnen twee personen comfortabel naast elkaar fietsen op roodasfalt.



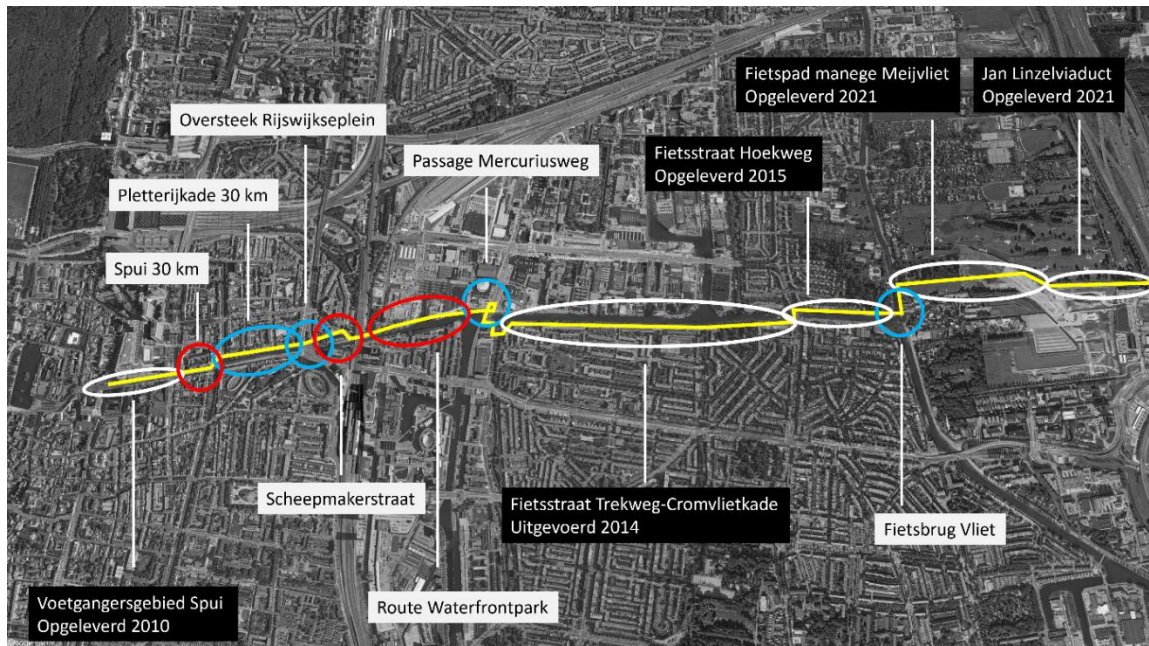
*Afbeelding 4. Impressie nieuwe situatie Pletterijkade (links) met locatie van het nieuwe “werfje”*

In de nieuwe situatie maakt de Pletterijkade een verbinding tussen het autoluwe historische centrum en de (nieuwe) Binckhorst. Dit noemen we het groene Trekfietstracé. In de toekomst kunnen fietsers en voetgangers via een directe route vanuit de Binckhorst de binnenstad bereiken. De inrichting van de kade en trottoirs sluit aan bij de materialen in de binnenstad en brengt de uitstraling van de binnenstad naar het Rijswijkseplein. Deze nieuwe inrichting als looproute verbetert het vestigingsklimaat voor bedrijven en ondernemingen, vergelijkbaar met de recente ontwikkelingen in de Stationsweg-Wagenstraat. De nieuw voorgestelde breedte van de trottoirs zijn hierop voorbereid. Doordat de route langs het water loopt en ontkoppeld is van drukke autoroutes, is deze aantrekkelijk voor fietsers en voetgangers. Zo heeft de route niet alleen een utilitaire, maar ook een recreatieve functie.

#### Relatie ontwikkeling CID en de structuurvisie CID

Zoals in de aanleiding genoemd, leidt de ontwikkeling van het CID tot meer verplaatsingen in een gebied met weinig openbare ruimte. Het doel is om deze mobiliteitsvraag te faciliteren door in te zetten op lopen, fietsen en openbaar vervoer. In de structuurvisie CID zijn netwerken en maatregelen beschreven. Naast de aanleg van de HOV-lijn in de Binckhorst zal de nieuwe fietsinfrastructuur tot 2030 de belangrijkste drager zijn om de groeiende mobiliteitsbehoefte in het CID gebied op te vangen. In deze periode worden meerdere fietsprojecten uitgevoerd, zoals projecten op de route Verlengde Velostrada en het Trekfietstracé. Deze twee Sterfietsroutes vormen samen een assenkruis in het CID/Binckhorstgebied en slechten diverse barrières voor de fietsers van water, spoor en snelweg.





Afbeelding 5. Overzicht route Trekfietstrace/Verlengde Hartlijn. Wit=gerealiseerd, blauw=plan en uitvoeringsfase, rood=nog te starten

#### Ontwerp en afweging

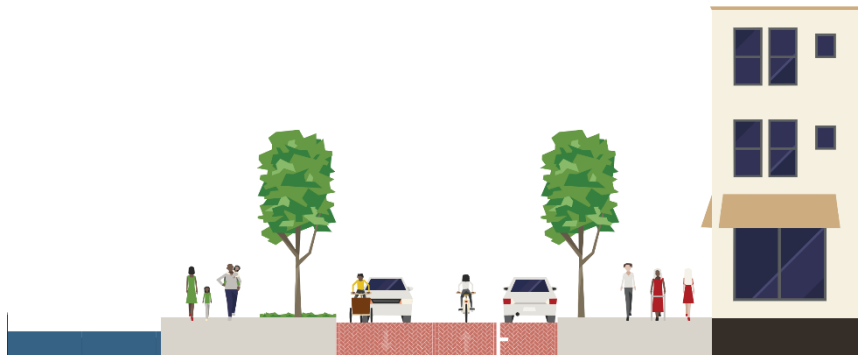
In het beginstadium van het project zijn verschillende varianten voor de Pletterijkade onderzocht om een goede afweging te kunnen maken:

1. Ontwerp voor een fietsstraat, uitgevoerd in rood asfalt en met een maximumsnelheid van 30 km;
2. Ontwerp voor een erftoegangsweg/stadsstraatprofiel, uitgevoerd met klinkers en een maximumsnelheid van 30 km (vergelijkbaar met de Stationsweg-Wagenstraat)
3. Ontwerp met een rijbaan (in asfalt) met een maximumsnelheid van 50 km, onderverdeeld naar:
  - a. Rijbaan met aan beide kanten een fietsstrook;
  - b. Rijbaan met aan één kant een vrijliggend tweerichtingen fietspad.
  - c. Rijbaan met aan beide kanten een vrijliggend fietspad.

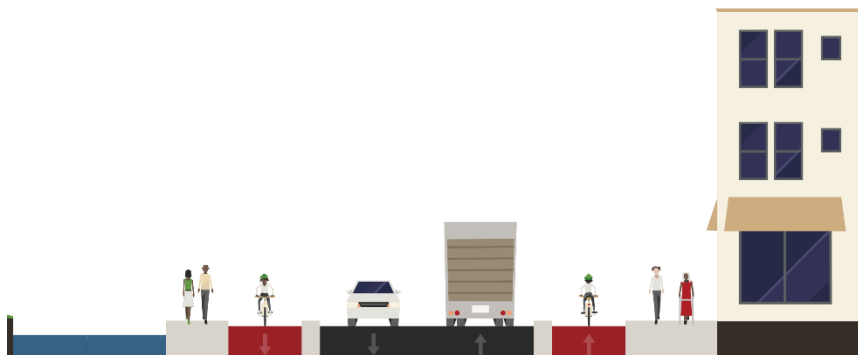
Afbeelding 6 t/m 9 laten duidelijk zien hoe de huidige indeling eruit ziet en wat het verschil is tussen de afgefallen ontwerpprincipes en de aan de Raad voorgestelde en uitgewerkte 30 km fietsstraatprofiel.



Afbeelding 6. Huidige doorsnede Pletterijkade, deze kenmerkt zich door veel verkeersruimte voor het verkeer en maar beperkte ruimte voor lopen, fietsen en verblijven en klimaat adaptatie.



Afbeelding 7. Onderzochte en afgevalen 30 km stadsstraatprofiel met looproutes langs beide zijden en een groenzone langs de kade.



Afbeelding 8. Onderzochte en afgevalen ontwerpvariant 50 km met 2 -eenrichtingsfietspaden, geen bomen, smalle trottoirs en geen parkeren.



Afbeelding 9. Het aan het college voorgestelde en uitgewerkte 30 km fietsstraatprofiel kenmerkt zich door rood asfalt en looproutes langs beide zijden en een groenzone langs de kade.

De 30 km varianten uit afbeelding 7 en 9 sluiten goed aan bij de structuurvisie CID en het verkeersveiligheidsbeleid RIS 305029. De 50 km-ontwerpen sluiten het meest aan bij de belangen van HTM en de nood- en hulpdiensten. De 30 km-ontwerpen hebben de voorkeur van de bewonerswerkgroep Verkeer Rivierenbuurt Spuikwartier en de Fietzersbond. In een 50 km-ontwerp is geen ruimte voor parkeerplaatsen, een kwalitatieve looproute, groen of verblijfskwaliteit. Een dergelijk inrichting van de straat is erg monofunctioneel en suggereert een groot belang voor gemotoriseerd verkeer, terwijl dat op deze locatie (tegen het centrum aan) vanuit gemeentelijk beleid niet wenselijk is. De 50 km-varianten leveren onvoldoende kwaliteitswinst open zijn eerder een verslechtering.

### **Voorliggend voorontwerp: een 30 km/u fietsstraat**

Een klassieke 30 km straat van 5 meter breed, met klinkers en drempels, zou de snelheid van de Nood- en Hulpdiensten te veel beperken op deze route naar de binnenstad. De voorgestelde fietsstraat is 6 meter breed, wat smaller is dan de huidige situatie, maar breder dan de 30 km/u stadsstraat. Dit geeft meer ruimte aan de Nood- en Hulpdiensten. Doordat de zijstraten geen voorrang hebben en er geen drempels worden aangelegd, kunnen de Nood- en Hulpdiensten bij nood nog steeds met relatief hoge snelheid rijden. Om automobilisten te attenderen op de maximumsnelheid van 30 km en de fietsstraat, wordt er in het midden van de twee asfaltstroken een zogenaamde rabatstrook (rammelstrook) met Zweedse keien aangelegd. Bij het inhalen van fietsers zal een automobilist deze rabatstrook kruisen en opmerken, wat zorgt voor een lagere snelheid.

De 30 km fietsstraat sluit het beste aan bij de voorgestelde ontwikkeling van het CID en de Strategie Verkeersveiligheid en fiets. Vanwege de ruimte voor verblijven en vergroening (hittestress +klimaatadaptatie) is deze bovendien toekomstbestendig. Het inrichten van de Pletterijkade als fietsstraat met een maximumsnelheid van 30 km per uur, met ruimte voor groen en lopen, en het gebruik van de mangaanklinker in het trottoir, geeft daarnaast duidelijk aan dat hier de binnenstad begint. Om deze redenen is de 30 km fietsstraat verder uitgewerkt. Dit profiel heeft een evenwichtige verdeling van de ruimte voor fietsers, voetgangers en groen. Dit sluit aan op de doelstellingen voor de Pletterijkade uit de Structuurvisie CID.

### **30 km/u vereist een verkeersmaatregel**

Om grote aantallen fietsers veilig en comfortabel met autoverkeer te laten mengen, is het nodig de hoeveelheid autoverkeer te verminderen. Omdat de aanleg van een nieuwe fietsoversteek over het Rijswijkseplein richting de Binckhorst (Waterfrontpark) ruimte vraagt, is een oplossing bedacht die zowel de hoeveelheid autoverkeer vermindert, als voldoende ruimte geeft aan beide fietsoversteken .

Drie maatregelen zorgen voor minder autoverkeer op de Pletterijkade:

De eerste maatregel is het dichtzetten van de linksafslag komende vanaf de Rijswijkseweg naar de Pletterijkade. Nood- en Hulpdiensten kunnen nog steeds de Pletterijkade op via een doorsteek in de middenberm. Door het vervallen van deze afslag ontstaat ruimte voor een nieuwe fietsoversteek richting de Scheepmakerstraat.

De tweede maatregel is het invoeren van een maximumsnelheid van 30 km per uur.

De derde maatregel is de toekomstige herinrichting van de Waldorpstraat en het gebied rondom Station Holland Spoor volgens de ontwikkelvisie Laakhavens (RIS311821).

Deze maatregelen zullen naar verwachting het autoverkeer terugbrengen van 7.400 nu naar 2.300 motorvoertuigen per etmaal. Met deze aantallen kunnen fietsers de Pletterijkade veilig delen. Ook de Bierkade zal met ongeveer de helft rustiger worden, omdat dit lokale autoverkeer naar verwachting verschuift naar de Stationsweg-Wagenstraat.

### **Ontwikkelvisie CS**

In de door het college gepresenteerde ontwikkelvisie CS (RIS318431) worden maatregelen voorgesteld, zoals het versmallen van het Prins Bernhardviaduct en aanpassingen in de verkeersstructuur. Deze maatregelen verminderen het autoverkeer op de Pletterijkade verder, maar staan los van de werking van het ontwerp voor de fietsstraat.



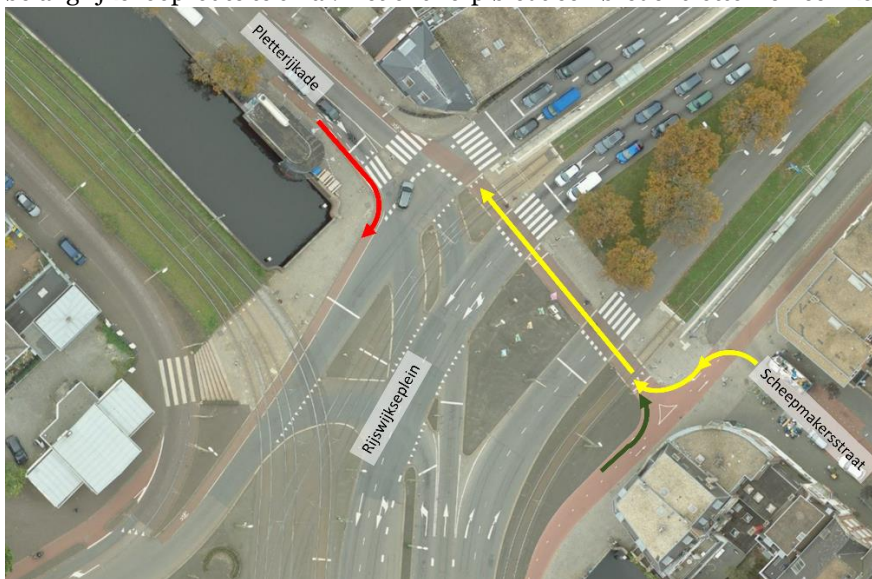
## Ontwerp 2 richtingsfietsoversteek

In de huidige situatie kunnen fietsers vanaf de Pletterijkade niet rechtstreeks het Rijswijkseplein oversteken naar de Scheepmakersstraat. Fietsers moeten hierdoor het plein rondfietsen en daarbij vier takken van het Rijswijkseplein oversteken. Deze route is door de omweg en meerdere verkeerslichten niet aantrekkelijk. Om de Pletterijkade te verbinden met de rest van de route via de Scheepmakersstraat naar de Binckhorst en Ypenburg, is een nieuwe fietsoversteek over het Rijswijkseplein nodig, in het verlengde van de Pletterijkade. In het ontwerp is deze oversteek toegevoegd, en de bestaande fietsoversteek richting de stad wordt verschoven zodat fietsers in één vloeiende lijn de Pletterijkade op kunnen fietsen.

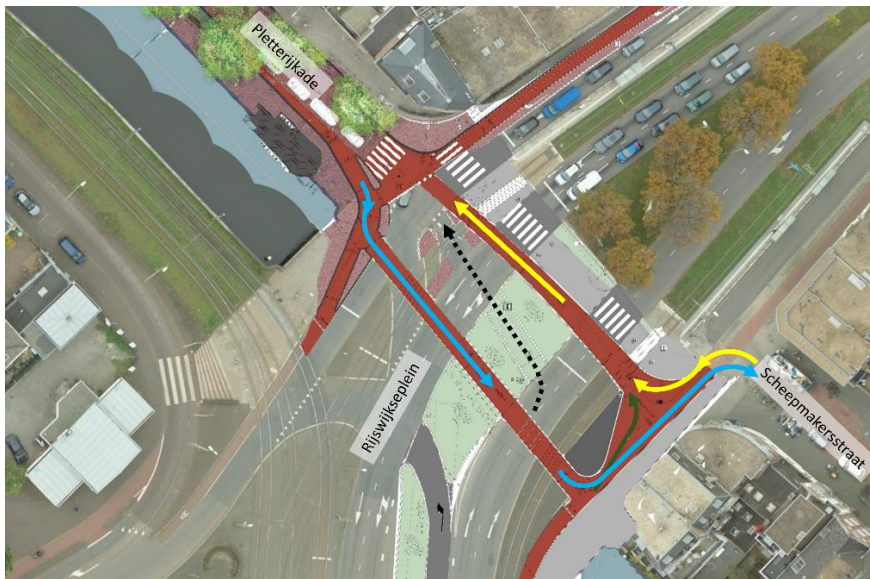
Dit is in de huidige situatie niet mogelijk. Beide fietsoversteken worden ruim vormgegeven en binnen de beschikbare ruimte is zoveel mogelijk ruimte gemaakt voor fietsers om veilig bij het verkeerslicht op te stellen.

Om de nieuwe fietsoversteek in te passen en de Pletterijkade 30 km per uur te maken, is het nodig de linksafslag vanaf het Rijswijkseplein naar de Pletterijkade te laten vervallen. Dit zorgt voor ruimte op het Rijswijkseplein om de fietsoversteek te maken. De doorstroming op het Rijswijkseplein blijft vergelijkbaar met de huidige situatie. Door deze maatregel vermindert het autoverkeer op de Pletterijkade, waardoor auto's en fietsers zich veilig kunnen mengen.

Op de tak van de Weteringkade, 'de ventweg', wordt het aantal opstelstroken voor autoverkeer teruggebracht van twee naar één. Hierdoor is er ruimte voor een fietspad bij de kruising én wordt de ruimte voor voetgangers bij de voetgangersoversteek naar de tramhalte groter. In de huidige situatie is het trottoir in de bocht van de Pletterijkade naar de Weteringkade op punten smaller dan 1.20 meter. Dit is voor een belangrijke looproute te smal. Het ontwerp biedt een breder trottoir en een kortere voetgangersoversteek.



Afbeelding 10. Huidige situatie Rijswijkseplein; Fietsers kunnen stad-in wel naar de Pletterijkade (gele lijn), maar stad-uit kunnen fietsers alleen rechtsaf (rode lijn).



Afbeelding 11. Nieuwe situatie Rijswijkseplein; Fietzers kunnen in de nieuwe situatie (blauwe pijlen) wel vanaf de Pletterijkade rechtstreeks naar de Scheepmakersstraat. De zwarte gestippelde lijn, betreft de calamiteitendoorsteek voor de Nood- en Hulpdiensten.

#### Fietsverbinding van Maanenkode

Naar aanleiding van een ingediende zienswijze is een ontwerp gemaakt voor een fietspad in twee richtingen op het Rijswijkseplein tussen de Scheepmakersstraat en de van Maanenkode uitgewerkt. Dit ontwerp wordt in de definitieve fase verder uitgewerkt en gerealiseerd. Zie bijlage 3 voor de toevoeging aan het ontwerp.

#### **Doorstroming Rijswijkseplein**

Het toevoegen van de nieuwe fietsoversteek richting de Binckhorst, het afsluiten van de linksafslag naar de Pletterijkade en het terugbrengen van de opstelstroken van de Weteringkode hebben invloed op de doorstroming van het Rijswijkseplein. Om dit te onderzoeken, heeft Sweco in opdracht van de gemeente de nieuwe situatie gesimuleerd. Er is een microsimulatie gemaakt voor het jaar 2030. Hierbij wordt de Waldorpstraat bij station HS autoluw. In de simulatie is de groei van woningen en banen in de stad meegenomen, vooral in het CID, en de verwachte verplaatsingen van auto's, fietsen en openbaar vervoer over het Rijswijkseplein. Uit de studie van Sweco blijkt dat de nieuwe fietsoversteek de doorstroming van het (auto)verkeer zal verminderen, maar dat het afsluiten van de linksafslag de doorstroming juist verbetert. Per saldo heffen deze effecten elkaar op.

Het terugbrengen van de opstelstroken op de parallelweg van de Weteringkode van twee naar één maakt ruimte voor een fietspad en biedt wachtende voetgangers meer ruimte bij de verkeerslichten op de hoek met de Pletterijkade. Doordat er minder opstelruimte is voor het autoverkeer wordt de wachtrij in de spits langer. Maar uit de simulatie blijkt dat dit alleen in de avondspits kort leidt tot een wachtrij tot aan de kruising bij het Spaarneplein.

Bovenstaande analyse gaat uit van een lager verkeersaanbod op het Rijswijkseplein door de maatregel op de Waldorpstraat. Als er geen afname is van autoverkeer op het Rijswijkseplein, kan het effect van de fietsoversteek en het linksafverbod groter zijn dan in de simulatie van Sweco is berekend. Ongeveer 30% van de autoritten op het Rijswijkseplein zijn korter dan 5km. De aanleg van fietsroutes in het gebied, waaronder de fietsroute over de Pletterijkade, biedt een alternatief voor deze korte autoritten.

Tegenover een eventuele verslechtering van de doorstroming voor autoverkeer staat een verbetering van de mogelijkheden om de fiets te gebruiken binnen de stad.

### **Linksafverbod**

Het beperken van de afslag is nodig om de nieuwe fietsoversteek goed in te passen in de verkeersregeling en om de hoeveelheid autoverkeer op de Pletterijkade te verminderen. Door de middenberm te vergroenen en de doorsteek voor de Nood- en Hulpdiensten in grasbetonstenen aan te leggen, krijgt deze middenberm een groene uitstraling. Dit maakt duidelijk dat men hier niet kan afslaan. Bebording zal dit ondersteunen. Met de huidige systemen is het (nog) niet mogelijk de verkeerslichten te laten beïnvloeden door de Nood- en Hulpdiensten. Dit betekent dat zij de afslag op zicht moeten nemen. Momenteel wordt de Pletterijkade bij werkzaamheden gebruikt als omleidingsroute voor het autoverkeer richting het centrum. Door het linksafverbod blijft in dit gebied alleen de Lekstraat over. Hierdoor neemt de robuustheid van het autonetwerk tijdens werkzaamheden, calamiteiten en evenementen af.

Door deze aanpassing kunnen automobilisten bij de kruising met het Spaarneplein een U-turn maken of linksaf slaan, wat momenteel niet is toegestaan. Volgens het verkeersmodel worden hier geen grote aantallen verwacht, maar het is aannemelijk dat met name bewoners van de Rivierenbuurt (zoals Pletterijstraat), in de verleiding komen deze beweging te maken. Daarom is onderzocht of onder het Schenkviaduct een keerbeweging kan worden aangelegd, zodat bewoners eenvoudiger vanaf het Rijswijkseplein kunnen komen zonder lang om te rijden. Doorgaand verkeer zal eerder een route buitenom nemen via de Lekstraat of Schenkviaduct. De keerbeweging wordt later uitgewerkt. In de ochtendspits wordt verwacht dat ongeveer 40 auto's per uur hiervan gebruikmaken. Als dit er onverhoopt veel meer zijn, kan er wachtrijvorming ontstaan op de Weterinkade.

Tegelijkertijd zal tijdens het proces naar de oplevering en ingebruikstelling van de nieuwe situatie langere tijd gecommuniceerd worden over wat wel en niet is toegestaan. Dit kan via tijdelijke bebording, displays en informatiecampagnes. Ondanks deze maatregelen zal een deel van de weggebruikers toch linksaf blijven slaan bij het Spaarneplein, wat (nu al) niet is toegestaan en een risico met zich meebrengt. Dit restrisico wordt geaccepteerd.



Afbeelding 12. Visual nieuwe situatie Rijswijkseplein

### **Buslijn 29 zal niet meer via Pletterijkade rijden maar via Weteringkade**

Het nieuwe ontwerp van de Pletterijkade is niet gericht op het faciliteren van buslijn 29. De benodigde ruimte voor de bus is groot en gaat ten kostte van de ruimte voor fietsers en voetgangers. Omdat de frequentie laag is (10 ritten per dag) en het gebruik van de bushalte Pletterijkade beperkt is (100 in/uitstappers halte), is besloten om de Pletterijkade in te richten voor de groei van fietsverkeer (van 4.500 naar 10.000 fietsers per etmaal). De bus wordt via de bestaande route van buslijn 22 omgeleid (via Weteringkade-Lekstraat). Dit zorgt voor een beperkt langere reistijd voor de reizigers. De tramhalte Bierkade ligt dicht bij de huidige halte van buslijn 29 en biedt voldoende alternatieven om bij CS of HS te komen, waar ook bus 29 stopt.

Onderstaande punten zijn van belang bij deze keuze:

- Het mengen van een bus met grote groepen fietsers is voor beide groepen niet ideaal omdat ze elkaar in de weg zitten;
- De bus vraagt een rijbaan van bijna 7m breed waardoor er 1 meter minder ruimte is voor voetgangers, groenvoorzieningen of parkeren;
- De halteperons nemen veel ruimte in beslag, waardoor fietsers achterlangs moeten worden geleid. Hierdoor wordt het trottoir smaller. Bij halteren op de rijbaan moeten fietsers wachten achter een halterende bus, wat gevaarlijk kan zijn, zeker bij de verwachte grote fietsaantallen;
- Het faciliteren van de bus vanaf het Rijswijkseplein richting de Pletterijkade is moeilijk te combineren met de nieuwe fietsoversteek, omdat de busdoorsteek meer ruimte vereist dan de calamiteitenvoorziening voor de Nood- en Hulpdiensten. De kans dat autoverkeer illegaal de busdoorsteek gebruikt is dan erg groot.

De keuze om de Pletterijkade niet meer in te richten voor busverkeer betekent dat de Pletterijkade in de toekomst geen busroute meer kan zijn. Voor de HTM is het daarom belangrijk dat de route via de Weteringkade-Lekstraat naar het busplatform (of een alternatief via de trambaan op het Zieken) in de toekomst een betrouwbare reistijd heeft, vooral wanneer in het kader van de ontwikkeling CS de korte busafrit bij de herinrichting van het Prins Bernhardviaduct vervalt.



In overleg met de HTM en MRDH is afgesproken dat de gemeente samen met deze partijen onderzoekt hoe de bereikbaarheid en snelheid van de bus tussen HS en CS kan worden gewaarborgd, ook na 2030.

#### Toetsing en afstemming ontwerp

##### *ACOR*

Op 17 april 2024 adviseerde de ACOR positief over het voorliggende fietsstraatprofiel. Enkele details worden nader uitgewerkt in het definitief ontwerp (DO). De ACOR heeft nadrukkelijk de wens uitgesproken om parkeren op trottoir niveau toe te passen. Dit wordt in het DO opgenomen.

##### *VOV*

Het Vooroverleg Over Verkeerszaken (VOV) behandelde op 28 maart 2024 het fietsstraatontwerp. De beoordeling van het ontwerp beperkt zich tot details en niet de hoofdkeuze tot een fietsstraat 30 km omdat de ontwerputgangspunten volgen uit een bestuurlijk compromis. Het VOV adviseert over de overige onderdelen van het ontwerp positief onder voorbehoud en met inachtnaam van de verder gemaakte detailopmerkingen.

##### *Parkeren*

In de huidige situatie zijn er 26 parkeerplaatsen langs de waterzijde en 17 langs de bebouwde zijde van de Pletterijkade. Om langs de kade ruimte te maken voor lopen, verblijven en vergroening (bomen en plantvakken) worden aan deze zijde de parkeerplaatsen opgeheven. Aan de bebouwingskant zijn 17 parkeerplaatsen voorzien en een laad- en losvoorziening.

Uit de parkeerdrukgegevens van september 2022 blijkt dat de maatgevende parkeerdruk in het gebied tussen de Lekstraat, Weteringkade, Pletterijkade en de Ammunitionehaven de 81% is. Dit betekent dat 81% van de plekken bezet is, dit is inclusief auto's van bezoekers, gemeten op een weekendavond. Door het vervallen van de parkeerplaatsen stijgt de parkeerdruk naar 84%, met nog ongeveer 135 beschikbare parkeerplaatsen. Omdat dit lager is dan 90%, zijn er geen aanwijzingen voor toekomstige parkeerproblemen. Wel kunnen de loopafstanden tussen woning en beschikbare parkeerplaatsen toenemen.

Voor fietsparkeren is een telling uitgevoerd van het aantal geparkeerde fietsen en de locaties. Bij het bepalen van de benodigde nieuwe fietsplekken in de openbare ruimte is rekening gehouden met een groei van 30%.

##### *Groen*

Ten behoeve van de vervanging van de kade zijn (na verstrekking van de kapvergunning) alle 12 kastanjabomen gekapt, omdat ze te dicht op de kade stonden en deze vervangen moest worden. Bij de vervanging van de kade worden evenveel bomen geplant. De herinrichting van de Pletterijkade biedt mogelijkheden voor extra bomen langs de kade (24 stuks) als langs bebouwing (15 stuks). Dit zijn 27 bomen meer dan in de huidige situatie. De nieuwe bomen krijgen meer ruimte voor de wortels om te groeien, en door het aanleggen van grote plantvakken langs de kade ontstaat er een aantrekkelijke looproute langs het water.

##### *Verlichting*

Voor de verlichting van de Pletterijkade worden klassieke Haagse masten gebruikt. Deze masten passen bij het profiel in het verlengde van het Spui/ de Hartlijn. Gezien de breedte van de Pletterijkade zijn verlengde klassieke masten voorzien. De verdere uitwerking van het verlichtingsplan vindt plaats in de volgende projectfase.



#### Kiosk

De kiosk is inmiddels gesloopt en komt niet meer terug. Voor het vervangen van de kademuur op de Pletterijkade is ruimte nodig. Daarom zou de kiosk tijdelijk verplaatst worden. De kiosk is alleen slecht onderhouden en daardoor in slechte staat. Daarom is de kiosk gesloopt.

#### Duurzaamheid

Binnen het Meerjaren Programma Kunstwerken is veel aandacht voor duurzaamheid. Verschillende pilots bij projecten die reeds zijn afgerond. De geleerde lessen worden meegenomen in nieuwe projecten.

Voor het project Pletterijkade betekent dit onder andere:

- Er wordt zoveel mogelijk materiaal hergebruikt, zoals natuurstenen dekzerken van de kade en bestrating waar mogelijk.
- Er worden voorzieningen getroffen zodat de aannemer elektrisch materieel kan gebruiken. Met name klein materieel en bemaling bij de aanleg van het riool en het maken van de kade gebeurt volledig elektrisch.
- Het betonakkoord wordt toegepast in de bestekken.

Daarnaast is het voor een duurzame stad en een leefbaar klimaat belangrijk om voldoende bomen te hebben. Dat zorgt niet alleen voor een mooi zicht, maar ook voor verkoeling in de steeds warmer wordende zomers. In het ontwerp van de Pletterijkade zit een forse toename van het aantal bomen. Dit zijn grote bomen, van de eerste grootte, die in volwassenheid zorgen voor veel schaduw en een beter leefklimaat.

Beheer

Het zwarte asfalt en de betontegels verdwijnen uit het straatbeeld in de Pletterijkade en Uilebomen (het verlengde van de Pletterijkade). Hiervoor in de plaats komt een fietsstraat van 6 meter breed bestaande uit rood asfalt met een middenstrook van 1 meter met Zweedse keien. In de trottoirs komen gebakken klinkers. De straat wordt vergroend. Daarnaast worden extra bomen aangeplant en komen er meer banken.

In deze beheerparagraaf wordt per verantwoordelijke beherende afdeling inzichtelijk gemaakt wat (als gevolg van de herinrichting) de (extra) beheerkosten zullen zijn. Alleen in de Pletterijkade en het kruispunt Weteringkade- Rijswijksebrug zal de herinrichting gevolgen hebben voor de beheerkosten.

De areaaltoename van het groen, extra banken en graffiti-bestrijding leiden tot meer beheerkosten. Als gevolg van een afname van het verhard oppervlak zal bij het onderdeel 'Calamiteitenonderhoud' en 'Planmatig klein onderhoud verhardingen' de beheerkosten afnemen. Per saldo zullen de extra jaarlijkse beheerkosten met **€23.000,-** toenemen.

Totalen extra beheerkosten openbare ruimte		totaal / jaar	
Beherende afdeling	Beheeraspect		
DPZ, SD Centrum, Wegbeheer	Calamiteitenonderhoud	€	5.500,00
DPZ, SD Centrum, Wegbeheer	Straatmeubilair	€	3.400,00
DPZ, SD Centrum, Groenbeheer	Groenbeheer	€	13.000,00
DPZ, SD Centrum, Milieubeheer	Afvalbakken	€	800,00
DPZ, Meldpunt Graffiti	Graffiti bestrijding	€	300,00
DSB, Haagse Straatorganisatie (HSO)	Reinigen Openbare Ruimte	€	500,00
DSB, Stedelijk Beheer	Planmatig klein onderhoud verhardingen	€	-900,00
DSB, Stedelijk Beheer	Openbare verlichting	€	400,00
<b>Totaal extra beheerkosten per jaar (excl. BTW)</b>		<b>€</b>	<b>23.000,00</b>

Het totaalbedrag in bovenstaand kostenoverzicht is exclusief apparaatskosten (kosten van de beheerorganisatie) en BTW en inclusief 10% onvoorzien. De bedragen zijn volgens prijspeil 2024.

De jaarlijkse beheerkosten zijn 23.000,- euro. De bedragen zijn volgens prijspeil 2024. De toename aan kosten voor het beheer van de openbare ruimte worden gedekt vanuit het budget dat vanaf 2024 structureel is opgenomen in de begroting voor de investeringsprojecten voortvloeiend uit investeringen uit de reserve Verbetering Duurzame Mobiliteit (RIS305957).

Financiën

Het project is onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Ruim Baan voor de Fiets 2020-2025 (RIS302960). De totale kosten voor de maatregelen, inclusief de kosten voor de voorbereiding, zijn geraamd op € 4.200.000,-. Dit bedrag is exclusief btw, gebaseerd op prijspeil 2024. De voorbereidingskosten van dit project bedragen € 800.000,-. Dit bedrag is verrekend met de Reserve duurzame mobiliteit.

De dekking voor de uitvoeringskosten van het project is als volgt opgebouwd:

I.	Subsidie Rijk vanuit het WoMo mobiliteitspakket (voorjaar 2023)	€	1.325.000
II.	Subsidie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)	€	662.500
III.	Reserve verbetering duurzame mobiliteit:		
	a. Uitvoeringsprogramma Ruim baan voor de Fiets (uitvoering)	€	662.500
	b. Programma No-Regret - Maatregel 6	€	750.000

**Totaal dekking herinrichting Pletterijkade** **€3.400.000**

Ad. I. Het WoMo mobiliteitspakket is een Rijkssubsidie voor projecten die helpen de woningbouw te versnellen. De maatregelen moeten uiterlijk in 2030 starten en in 2038 afgerond zijn. Uitkering van de subsidie heeft plaatsgevonden in het tweede kwartaal van 2024.

Ad. II Het aandeel van de gemeente komt uit de vastgestelde inzet van de reserve Verbeteren duurzame mobiliteit (RIS 307106), het vastgestelde uitvoeringsprogramma Fiets (RIS 302960) en het vastgestelde programma No-Regret (RIS 306078).

### Planning

De werkzaamheden aan het Rijswijkseplein starten juni 2025 en duren tot en met november 2025. De werkzaamheden aan het maaiveld starten in juli 2025 en gaan door tot maart 2026. Het VO moet voor oktober 2025 zijn vastgesteld; anders wordt de huidige situatie teruggelegd.

De planning is als volgt:

<b>Herinrichting Pletterijkade inclusief oversteek:</b>	
Collegebesluit vastgesteld VO	oktober 2024
Vaststelling gemeenteraad	november 2024
Overdracht DSB	november/december 2024
Herinrichting Rijswijkseplein	juni 2025- nov 2025
Herinrichting Pletterijkade	juli 2025 – maart 2026
<b>Kadevervanging en riolering</b>	
Vervanging kade	maart 2024 – juni 2025
Vervanging riolering	juli 2024 – juni 2025

### **Besluitvorming**

Gezien het vorenstaande stelt het college de raad voor het volgende besluit te nemen:

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 22 oktober 2024,

overwegende dat:

- sterfietsroutes de belangrijkste fietsroutes zijn van en naar de binnenstad van Den Haag, haar stadsdelen en de regio;
- het herinrichten van de Pletterijkade als fietsstraat inclusief het realiseren van een 2 richtingsfietsoversteek Rijswijkseplein - Scheepmakersstraat een belangrijke op te lossen schakel is, op de Sterfietsroute Trekfietsroute;
- de Sterfietsroute Trekfietsroute tevens onderdeel is van de Metropolitane fietsroute tussen Pijnacker en het Centrum van Den Haag;
- de Pletterijkade is aangemerkt als ontbrekende schakel, waar geïnvesteerd kan worden in de verbetering van de veiligheid en comfort voor fietsers en voetgangers;
- investeren in de infrastructuur voor fietsers en voetgangers essentieel is om de Mobiliteitstransitie vorm te geven;
- een duurzame verdichting in het CID-Binckhorstgebied alleen mogelijk is door in te zetten op ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit;
- dit tevens blijkt uit de Plan MER bij de structuurvisie CID Den Haag RIS307135;

- in de structuurvisie CID Den Haag de Pletterijkade daarom is opgenomen als onderdeel van een belangrijke fiets- en looproute;
- dit project invulling geeft aan het uitvoeringsprogramma Ruim baan voor de fiets RIS 303960;
- dit project invulling geeft aan het programma Mobiliteitsmaatregelen CID-Binckhorst (No Regret) 2019-2024 RIS306078;
- de Pletterijkade onderdeel is van de hoofdroudekaart voor Nood- en Hulpdiensten (RIS 296077) met uitgangspunt 50 km/u;
- de huidige situatie als 50 km weg zonder veilige fietsvoorzieningen niet voldoet aan de voorwaarden “veilig 50” uit de Nota Verkeersveiligheid RIS 305029;
- dit project opgenomen is in het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2023-2026 RIS313812 om als 30 km weg te worden ingericht;
- de nieuwe inrichting als 30 km fietsstraat zorgt voor een veilige inrichting voor fietsers en voetgangers en de ruimtelijke kwaliteit verbetert;
- de kosten voor de herinrichting Pletterijkade worden gedekt vanuit het programma 12 Mobiliteit: uitvoeringsprogramma Ruim baan voor de Fiets, een subsidie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en een subsidie van het Rijk vanuit de mobiliteitsmaatregelen voor het versnellen van de woningbouw;
- de kosten voor de 2-richtingsfietsoversteek worden gedekt vanuit programma 12 Mobiliteit: Mobiliteitsmaatregelen No- Regretpakket CID-Binckhorst;
- de voorbereidingskosten van dit project à € 800.000,- reeds zijn gedekt met de Reserve verbetering duurzame mobiliteit;
- de toename aan kosten voor beheer van de Pletterijkade en de 2-richtingsfietsoversteek worden gedekt uit het budget dat vanaf 2024 structureel is opgenomen in de begroting voor de investeringsprojecten gefinancierd uit de reserve Verbetering Duurzame Mobiliteit binnen programma 12 Mobiliteit.

Besluit:

- I. het bijgevoegde voorontwerp en de nota van beantwoording Herinrichting Pletterijkade incl. 2 richtingsfietsoversteek vast te stellen;
- II. in te stemmen met de verdere uitwerking van het voorontwerp tot definitief ontwerp voor de beschreven herinrichting te realiseren;
- III. de totale uitvoeringskosten van € 3.400.000,- (exclusief BTW en voorbereiding, inclusief VAT, uitvoering, toezicht en onvoorzien) als volgt te dekken:
 

a. Subsidie Rijk vanuit het WoMO mobiliteitspakket <sup>1</sup> (voorjaar 2023)	€ 1.325.000,-
b. Subsidie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)	€ 662.500,-
c. Reserve verbetering duurzame mobiliteit:	
I. Uitvoeringsprogramma Ruim baan voor de Fiets (uitvoering)	€ 662.500
II. Programma No-Regret - Maatregel 6	<u>€ 750.000</u>
Totaal	€ 3.400.000,-

- IV. in te stemmen met dekking van de extra beheer- en onderhoudslasten ad € 23.000,- per jaar. De toename aan kosten voor het beheer van de openbare ruimte worden gedekt vanuit het budget dat structureel is opgenomen in de begroting voor de investeringsprojecten voortvloeiend uit investeringen uit reserve Verbetering Duurzame Mobiliteit (RIS305957).
- V. Bij de meerjarenbegroting 2026 – 2029 de dekkingsbronnen genoemd onder besluit III lid c € 1.412.500,- conform de financiële verordening toe te voegen aan de reserve Activafinanciering en hiervoor het investeringskrediet (MIP) te verhogen.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 23 januari 2025.

De griffier,

De voorzitter,