

RIS-nummer:

Initiatiefvoorstel: Stadsoase Stationsbuurt en Oude Centrum

Indiener(s): Marieke van Doorn, D66

Aan de voorzitter van de gemeenteraad,

Toelichting

1. Inleiding

Tussen de Grote Marktstraat en Hollands Spoor ligt een divers, levendig maar ook vaak vergeten stukje van de Haagse binnenstad. Hier, in het Oude Centrum en de Stationsbuurt, vinden we leuke restaurants, waardevolle historie en prachtige woon- en werkplekken. Maar tegelijkertijd hebben bewoners, bezoekers en ondernemers hier te maken met verstening, verwaarlozing en verkeersoverlast. Het is hoog tijd dat we van deze vergeten buurt een ware stadsoase maken. Dat vraagt om een brede, integrale aanpak.

De ingrediënten voor deze stadsoase zijn er in overvloed: gezellige en levendige horeca aan de (Dunne) Bierkade, leuke en unieke winkels in de Boekhorststraat en met The Grey Space in the Middle en De Helena is er ook een cultureel aanbod te vinden. Wat deze buurt ook uniek maakt is zijn historie: van de Oude Joodse buurt tot aan de woon- en werkplekken van Spinoza, Vincent van Gogh, Paulus Potter en Jan van Goyen. Dit zijn stuk voor stuk toeristische parels die verder ontwikkeld kunnen worden om Den Haag op de kaart te zetten voor bezoekers van binnen en buiten de stad. Zo wordt de betekenis van de wijsgeer Spinoza voor het Den Haag als internationale stad van vrede en recht steeds duidelijker uitgedragen, daarin zit nog veel groei voor de toekomst.

Het gaat er niet alleen om dat we de mooiste stukken beter voor het daglicht brengen, maar ook dat we de problemen durven aan te pakken. Door de bouwplannen in het Central Innovation District (CID) is een uitbreiding van het autovrije Haagse centrum richting de Stationsbuurt en het Oude Centrum geen overbodige luxe: Met alle nieuwe bewoners en werknemers die worden verwacht in dit gebied, is het van belang voldoende relatief rustige plekken te creëren waar inwoners, studenten, werknemers en toeristen kunnen ontspannen en waar (hitte-)stress wordt tegengegaan. Voor langzaam verkeer, voetgangers en fietsers, wordt al meer ruimte gemaakt in de Stationsbuurt en het Oude Centrum door maatregelen die het sluipverkeer moeten weren (o.a. de knips op de Hoefkade, Slijpmolen en de Parallelweg). Bij een nieuwe integrale benadering moeten we ervoor zorgen dat de wenselijke economische ontwikkelingen (zoals horeca, winkels en cultureel aanbod) ook passende verkeersmaatregelen krijgen. Andere ontwikkelingen zoals de plannen van ondernemers aan de (Dunne) Bierkade om met hun zaken aan De Gracht een nieuw – autoluw – uitgaanscentrum te creëren en de vele vragen en suggesties van bewoners (-organisaties) zijn de aanleiding voor dit initiatiefvoorstel voor een integrale aanpak om meer ruimte voor ontspanning te creëren in een drukker wordende stad.

2. Probleemstelling

Er ontbreekt een integrale visie op het Oude Centrum en de Stationsbuurt, waardoor de potentie van dit stukje binnenstad niet wordt benut. Een integrale verbetering in deze omgeving moet aandacht hebben voor drie elementen: horeca en cultuur, verkeer en het gebruik van de straat en natuur. Per element geven we een paar voorbeelden om deze probleemstelling te illustreren:

Onontdekte parel

Bezoekers en bewoners weten de weg niet te vinden naar de toeristisch grotendeels onontdekte parels in het gebied. En dat is niet vreemd, want het gebied wordt pas recentelijk actief gepromoot als het Spinozakwartier met historische, toeristische of culturele waarde. Daarnaast is er een mooi aanbod qua horeca die moeite heeft zich te ontwikkelen. De horecaondernemers op de (Dunne) Bierkade hebben mooie terrassen aan het water, maar om daar te komen moeten klanten en bediening goed opletten niet van de sokken gereden te worden. Dit brengt ons bij het tweede element.

De volle en onprettige straten

De Stationsbuurt en het Oude Centrum bestaan uit veel nauwe straatjes waar nauwelijks genoeg ruimte is voor de grote hoeveelheid bewoners, bezoekers en reizigers. Het is, in andere woorden, heel vergelijkbaar met de rest van de Haagse binnenstad. Maar waar de rest van de Haagse binnenstad grotendeels autoluw is gemaakt om het winkelend publiek en daarmee de ondernemers de ruimte te geven, is dit in de Stationsbuurt en het Oude Centrum nog niet het geval. Een aantrekkelijke winkelstraat als de Boekhorststraat heeft een onprettig verblijfsklimaat door het grote aantal auto's dat ook door deze straat rijdt. Dit tast de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van de wijk aan. Dit is slechts één voorbeeld van hoe het gebrek aan een integrale visie op de Stationsbuurt en het Oude Centrum voor verkeersproblemen zorgt.

Terwijl de Gemeente Den Haag beleid voert om autoverkeer naar het centrum te weren, openen op de Stationsstraat – al voor corona – afhaalrestaurants die juist autoverkeer aantrekken. Een ander voorbeeld: terwijl het gemeentelijke beleid bezoekers in garages wil laten parkeren, is parkeren op straat goedkoper dan in de parkeergarages. Bezoekers parkeren daarom vaak in de omliggende woonwijken op straat. Ook bezoekers van het (winkel-)centrum die van buiten de stad komen, parkeren vaak goedkoper in de woonwijken om hoge tarieven in de garages te ontlopen. Als gevolg staan deze garages vaak half leeg. Dit is een bijzonder inefficiënte manier van omgaan met de ruimte in dit drukke en versteende stuk stad. Dit brengt ons bij het derde element:

Het gebrek aan natuur

Het centrum van Den Haag is een van de grootste hitte-eilanden van Nederland en dit deel van het centrum is daar zeker geen uitzondering op. In de zomers is het hier veel te heet, hetgeen zeker voor ouderen en kwetsbaren gezondheidsproblemen met zich meebrengt. Daarnaast is er, met uitzondering van het Huijgenspark, nauwelijks groen in dit deel van de stad. Het gebrek aan groen zorgt niet alleen voor gezondheidsproblemen, maar het maakt het straatbeeld ook minder aantrekkelijk voor bezoekers.

3. Beoogd (maatschappelijk) resultaat

Met de voorgestelde integrale aanpak voor de Stationsbuurt en het Oude Centrum breiden we het verkeersluwe centrum uit richting Hollands Spoor. Daardoor ontstaat een verblijfszone voor ontspanning, toerisme en passende horeca met meer ruimte voor mensen en groen waardoor de leefbaarheid verbetert en het voor toeristen goed toeven is, ook op een hete zomerdag. Dit door minder autoverkeer, meer verkoelende beplanting en meer water door het ongedaan maken van het dempen van het gedeelte van de Paviljoensgracht tussen het Spinozahuis en de Doubletstraat. Het heropenen van deze gracht zorgt voor verkoeling en vormt een buffer tegen de overlast van autoverkeer, niet zijnde bestemmingsverkeer, voor de bewoners van het Oude Centrum.

4. Wijze van aanpak/oplossingsrichting

Voor een integrale aanpak van het gebied zijn op verschillende beleidsterreinen de volgende interventies nodig:

a) Versterk toeristische parels: Spinoza, Joodse buurt en het Buitenmuseum

De Joodse buurt maakt de Gemeente Den Haag meer zichtbaar door o.a. de route van de gedenkplaats Spinoza achter de Oude Kerk richting zijn voormalige woonplaats aan de Paviljoensgracht goed op de toeristische kaart te zetten (in samenwerking met de Spinozastichting). Op deze manier kan de motie “Geef Spinoza een prominente plek in Haags beleid” (RIS304538) ook worden uitgevoerd. Vergeet de internationale stad van Vrede & Recht niet te betrekken bij de Haagse periode van Spinoza, want zijn werken zijn de basis voor internationaal recht op basis waarvan de gerechtshoven in de stad nog werken.

Versterk aandacht voor de werkplaatsen van schilders als Van Gogh, Van Goyen en Potter met activiteiten zoals een kunstroute i.s.m. het Buitenmuseum. We maken ook routes langs hedendaagse kunstenaars, zoals bv. in The Grey Space in the Middle en in De Helena en naar de makers en speciale winkels aan de Boekhorststraat. Door deze toeristische parels verder te ontwikkelen voor bezoekers van binnen en buiten de stad, laten we zien hoe trots Den Haag is op wat we in huis hebben.

De Stadsoase moet de nieuwe ‘place to be’ van Den Haag worden. Enkele voorbeelden om dit te realiseren zijn:

- Storytelling over de vroegere aanlegsteiger tussen Amsterdam en Den Haag, middels infopalen.
- Verleden tastbaar maken om te beleven wat zich vroeger heeft afgespeeld, in verschillende talen.
- Bereikbaarheid via water met een steigers en bootjes (uitgaande van wat wél kan op het water).
- Het unieke pakhuis tussen Looijerstraat en Doubletstraat wat nu compleet staat te verpieteren koesteren, restaureren en beschermen via monumentenstatus. Evenals het pand en tuin van het Ambachtsmuseum Oog in't Zeilstraat.

b) Winkelen en branchering

In de Winkelnota voor dit gebied zet de gemeente indirect, in overleg met de BIZzen, in op horeca die past bij het autoluwe mobiliteitsbeleid voor dit deel van het centrum; d.w.z. zaken met klandizie die grotendeels zonder auto komt krijgen voorrang boven bedrijven wiens doelgroep voornamelijk met de auto komt. Voor een diverser aanbod komen er meer zaken met gezonder eten i.t.t. meer fastfoodwinkels/snackbars. Ook komen er minder avondwinkels en meer normale horeca in een hipper en hoger kwalitatief segment. Het culinaire karakter moet behouden blijven met een eigen identiteit; unieke zaken, niet allemaal dezelfde ‘shoarmatenten’. Naast bijzondere horeca, koesteren we ook bijzondere winkelstraten, met als onontdekte parel de Boekhorststraat met alle unieke winkels. Zorg bij herinrichting voor het toevoegen van bomen en plantenborders en maak het toekomstbestendig.

c) Ondersteun ondernemers in hun plannen voor De Gracht en Downtown

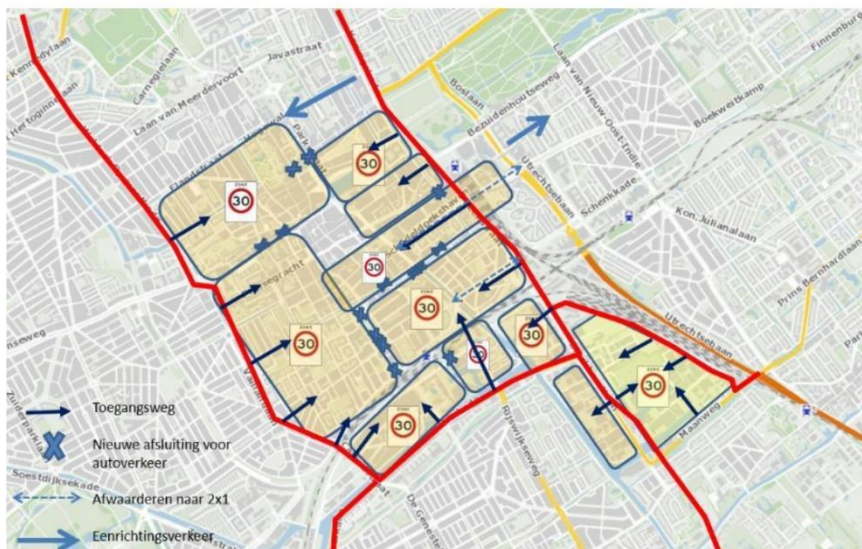
Nadat we op korte termijn de Dunne Bierkade autovrij maken en de Bierkade autoluw, maken we op middellange termijn ook de Bierkade autovrij en kan een wandel- en terrasboulevard langs het water worden aangelegd met voldoende fiets-parkeerplekken. Middels een pilot in de zomer van 2022 worden de eerste stappen richting een autoluwe Dunne Bierkade gezet. In overleg met bewoners en ondernemers komt alleen nog bestemmingsverkeer op de Dunne Bierkade vanaf dinertijd.

d) Verkeersdrukte

We betrekken het Oude Centrum en de Stationsbuurt echt bij de Haagse Binnenstad. Om dat te doen breiden we de autoluwe sfeer van de Binnenstad uit naar het Oude Centrum en de Stationsbuurt:

- *Weren van doorgaand- en sluipverkeer en 30 km/uur zones*
Met het oog op plannen in ontwikkeling die het autoverkeer, niet zijnde bestemmingsverkeer of bevoorrading, verminderen (o.a. Rijswijkseplein, Schenkviaduct, Campusboulevard, Pletterijkade en de beoogde fietsroute op de Gedempte Gracht), wordt sluipverkeer en onnodig "showverkeer" geweerd uit het Oude Centrum en de Stationsbuurt. Deze twee gebieden, die werden gebouwd voordat de auto werd uitgevonden, worden autoluw en waar mogelijk autovrij gemaakt voor bezoekers. Hiervoor worden rijrichtingen aangepast, waar nodig drempels en pollers geplaatst en fietsparkeervoorzieningen toegevoegd. In lijn met het sectorenmodel als te lezen in de structuurvisie CID, RIS307135 bijlage 2 deelrapport Mobiliteit¹, wordt doorgaand- en sluipverkeer geweerd, maar blijft het hele gebied per auto bereikbaar voor bestemmingsverkeer. Zij het op een snelheid die passend is bij de drukte met voetgangers en fietsers in de binnenstad: 30 km/uur

Afbeelding 4.35 Sectorenmodel auto in vraagsturend (sterk vraagsturend is exclusief Schenkviaduct voor auto's)



Een dergelijk sectorenmodel concentreert het autoverkeer meer op hoofdwegen, waardoor aantrekkelijke en veilige verblijfsgebieden tussen deze hoofdwegen ontstaan. Door bijvoorbeeld knips op de Pletterijkade-Spui, de Wagenbrug en het Zieken en het omkeren van de rijrichting in de rijrichting op de Bierkade, creëren we rust voor fietsers en voetgangers op de kruisingen. Bij deze verkeersmaatregelen blijft de bevoorrading en de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer voor auto's geborgd.

- De Amsterdamse Veerkade wordt vanaf de parkeergarage al afgewaardeerd naar een eenbaansweg net als de Stille Veerkade. Beide straten worden bestraat met klinkers, voor alleen bestemmingsverkeer op 30 km/u, met een groenstrook waar ooit de gracht was. Die gracht brengen we op de lange termijn terug.
- We maken op korte termijn de Dunne Bierkade autovrij en de Bierkade gefaseerd autoluw en op middellange termijn autovrij.

¹ [RIS307135 Bijlage 2 - DSO2020 191 Bijlage PlanMER Deelrapport Mobiliteit \(raadsinformatie.nl\)](#)

- De Boekhorststraat wacht al tijden op herinrichtingsplannen. Deze authentieke winkelstraat zou baat hebben bij een herinrichting die het sluipverkeer weert en volmondig kiest voor het verblijfsklimaat van bewoners en bezoekers.

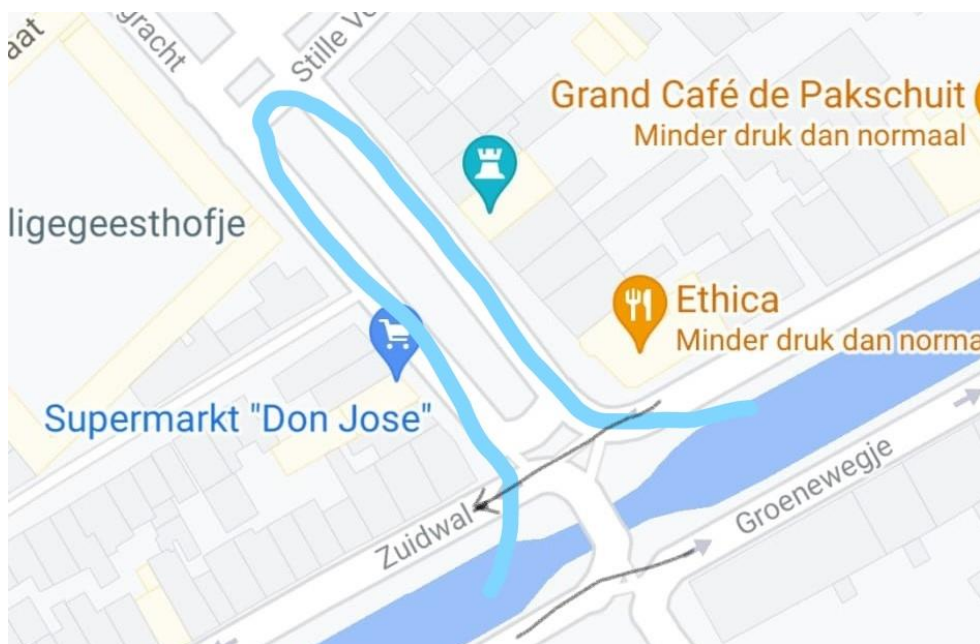
e) Parkeren

We wijzigen het parkeerregime waardoor op korte termijn parkerende bezoekers de leegstaande garages in gaan en op middellange termijn de parkeerplaatsen aan de gracht worden opgeheven ten behoeve van terras en extra groen, middels een regeling voor bewoners. Het streven op lange termijn is om zoveel mogelijk straatparkeerplekken op te heffen om ruimte voor mensen en groen te creëren. Parkeerplekken voor bewoners worden gecompenseerd in leegstaande private garages in de buurt. In die parkeergarages komt plek voor deelmobiliteit, in de vorm van (elektrische) deelauto's, -scooters en -fietsen.

Het parkeerverwijssysteem wordt geüpdatet, zodat auto's op zoek naar een parkeerplek stoppen met rondjes door het centrum rijden. Het centrumgebied met hoge tarieven voor parkeren op straat wordt uitgebreid richting centrumrand, Centrum-oost en Spijckermakerskwartier richting de Doubletstraat, zoals met bewoners zal worden besproken, blijkens de afdoening van motie Maatwerk Parkeren Oude Centrum (RIS309714).

f) Water als buffer voor het Oude Centrum en hittestress

Geïnspireerd door het initiatiefvoorstel "Benut de kracht van de Haagse gracht" (RIS294637) heropenen we de Paviljoensgracht. Het terugbrengen van het zuidelijke deel van de Paviljoensgracht raamt MVRDV op 9 miljoen, zo blijkt uit het haalbaarheidsonderzoek dat de gemeente vroeg n.a.v. afdoening motie Haagse Grachten (RIS304667). Omdat dit niet weinig is, stellen we voor enkel het gedeelte voor het Spinozahuis open te maken, zodat de gracht een lus maakt vanaf de Bierkade, waar nu de twee rijwegen liggen. Middels terrasboten op het nieuwe stukje gracht wordt de prettige verblijfszone verder versterkt.



De grachtlus op de Paviljoensgracht zorgt voor een natuurlijke buffer tegen de overlast die het Oude Centrum heeft van de bezoekers van de Doubletstraat en voorkomt hittestress.

NB: Voor deze grachtlus en voor de autoluwe inrichting van de Boekhorststraat zijn kleine aanpassingen nodig op het sectorenmodel uit de Structuurvisie CID.

g) Vergroenen

We vergroenen de speelplekken in het Huijgenspark en op het Rabbijn Maarssenplein. Ook de parkeergarage aan de zijde van het Rabbijn Maarssenplein krijgt een verticale groene tuin. Waar mogelijk worden daken vergroend en wordt stadsgroen toegevoegd. Het dak van de Parkeergarage Lutherse Burgwal wordt i.s.m. bewoners vergroend. Langs de Amsterdamse Veerkade, in de Herderstraat en op de Bierkades worden extra bomen gepland. Omdat de Amsterdamse Veerkade dwars door de route van Chinatown naar Holland Spoor gaat, en daarmee dit bruisende winkelgebied doorklieft, is het belangrijk deze straat aantrekkelijker te maken. Dit kan door bomen te plaatsen die passen bij de identiteit van Chinatown, denk aan fruitbomen, Chinese Ginko's of Vaantjesbomen. We planten zoveel mogelijk bomen en waar het geen optie is bomen te planten of ander stadsgroen toe te voegen, wordt gekeken naar andere manieren om voor meer schaduw en verkoeling te zorgen en om hittestress tegen te gaan (bv. middels stadszonnewering). Stadstuinen en milieueducatie blijven gestimuleerd worden. De Helena breidt haar maatschappelijke en culturele bestemming verder uit en mag de Energiekas ontwikkelen, welke de Energie uit de Wijk Challenge 2019 gewonnen heeft. Initiatiefnemers staan in de startblokken en wachten op een startsein vanuit de gemeente.

h) Wonen

We breiden de wijkontwikkelingsmaatschappij (WOM) Stationsbuurt/Oude Centrum uit, om de menselijke maat bij het transformeren van leegstaande kantoorpanden te versterken in de wijk. De WOM kan op lokaal niveau maatwerk bieden voor kleinschalige woonprojecten waarmee verloederde panden kunnen worden herontwikkeld. Wonen boven winkels wordt gestimuleerd (naar voorbeeld Amsterdam, 25K euro subsidie voor het realiseren van een woning in een leegstaande ruimte boven een woning of bedrijf.)

5. Financiële paragraaf

Vanuit het programma Rode Loper is nog 5 ton over. Dit zou kunnen worden ingezet om tot een precieze kostenraming en planning in de tijd komen, zowel qua werkzaamheden als qua dekking.

Uit de haalbaarheidsstudie van maart 2020 door MVRDV naar het openen van een aantal Haagse grachten (RIS304667_Bijlage) komt 9 miljoen euro naar voren voor het terugbrengen van de Paviljoensgracht. Bezien zou moeten worden welke werkelijke kosten de Paviljoensgrachtlus met zich meebrengt.

Ook voor de overige kosten als het sectorenmodel voor het verkeer, de herinrichting van de autovrije/luwe Bierkades met wandelboulevard, extra fietsenstallingen, verbeteren aanduiding toeristische trekpleisters en het vergroenen van het gebied zouden precieze ramingen moeten worden gemaakt.

De locatie Paviljoensgracht, Stille/Amsterdamse Veerkade en Spui valt samen met de opwaardering van de openbare ruimte in het Oude Centrum en Chinatown. Specifiek voor het Spui kan ook gekeken worden of er 'meekoppelkansen' zijn met het Central Innovation District en de transformatie Prins Bernardviaduct. Verder moet qua dekking en overlast zoveel mogelijk werk met werk gemaakt worden. Met een MKBA voor de gezondheidswinst kan meer inzicht worden verkregen in wat deze stadsoase oplevert.

6. Overige effecten

Het aanpakken van de hittestress heeft een positief effect op de lokale volksgezondheid. Door het bijplanten van bomen en ander groen en het heropenen van een stukje Paviljoensgracht wordt hittestress tegengegaan. MVRDV berekende verder dat met name de panden aan weerszijde van de Amsterdamse Veerkade kwetsbaar blijken te zijn voor wateroverlast. Het heropenen van de Paviljoensgracht zorgt voor een aanzienlijke verbetering in de afvoer van klimaatbuien.

De verschillende interventies in dit voorstel zorgen voor een economische impuls in dit deel van de stad. Winkels, horeca en culturele instellingen zullen meer bezoekers aantrekken, ook van buiten Den Haag.

7. Planning en communicatie

In samenwerking met bewoners en ondernemers in het gebied worden de voorbereidingen van de onder 8 genoemde maatregelen verder uitgewerkt.

8. Ontwerp-raadsbesluit

De gemeenteraad van de gemeente Den Haag, in vergadering bijeen d.d. Klik hier als u tekst wilt invoeren., gelezen het voorstel van D66 .

Besluit:

1. Dit initiatiefvoorstel als basis te gebruiken bij de nieuwe visie op de Binnenstad.
2. Bij de visie op de Binnenstad de volgende maatregelen uit het initiatiefvoorstel in samenwerking met bewoners en ondernemers uit te werken en qua planning en financieel in kaart te brengen:
 - a. **Toeristische functie** uitbreiden met wandelroutes langs het échte oude Den Haag met voormalige woon-, en werkvertrekken Spinoza, Paulus Potter en Van Gogh, maar ook het maakkwartier met straten als de Boekhorststraat en De Helena aan het Helena van Doeverenplantsoen
 - b. **De Branchering** van horeca met de Bizzen aan te passen aan de autoluwe stadsoase en ondermijning tegen te gaan
 - c. **De Gracht**, de plannen van ondernemers aan De Gracht en Downtown te ondersteunen, middels het autovrij maken van de (Dunne) Bierkade, met uitzondering van bevoorrading;
 - d. **De Verkeerssituatie** wijzigen om doorgaand verkeer en sluipverkeer te weren middels een aangepaste versie van het sectorenmodel als geschetst in een bijlage van de structuurvisie CID.
 - e. **Het Parkeerregime** wijzigen waardoor op korte termijn parkerende bezoekers de leegstaande garages in gaan en op middellange termijn de parkeerplaatsen aan de gracht worden opgeheven ten behoeve van terras en extra groen, middels een regeling voor bewoners. In parkeergarages komt plek voor deelmobiliteit.
 - f. **Extra groen** aanbrengen op de Rabbijn Maarssenkant van de parkeergarage, langs de (Dunne) Bierkade en de Amsterdamse Veerkade.
 - g. **De Paviljoensgracht** deels ontdempen, middels een lus vanaf de Dunne Bierkade/Zuidwal.
3. Voor de plannings-, en begrotings-werkzaamheden de 5 ton die overbleef van de Rode Loper in te zetten.
4. De raad na een half jaar te informeren over de voortgang van de (financiële) planningswerkzaamheden.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van

De griffier,

De voorzitter,