



# Den Haag

## AGENDA

Gesprek stakeholders Hobbemaplein

### Deelnemers:

Arjen Kapteijns (Wethouder B&W)  
Gemeente Den Haag (ambtelijk)  
HTM  
Bewonersorganisatie Transvaal Zuid  
VvE Hobbemaplein/Herman Costerstraat  
VvE De Oriënt  
VvE Via Salsa  
De Paraplu  
Turks Islamitisch Culturele Stichting Den Haag  
Ondernemer Kempstraat  
Stichting Haagse Hopjes  
Bewonersorganisatie Urban Villa's

### Datum

20 maart 2024

### Tijd

14:00 – 16:00 uur

### Locatie

Bibliotheek Hobbemaplein

Op 20 maart 2024, vond een bijeenkomst plaats waarin verschillende belanghebbenden, Gemeente Den Haag en HTM samenkwamen om de herinrichting van het Hobbemaplein te bespreken.

De bijeenkomst werd gehouden naar aanleiding van het raadsadres die Bewonersorganisatie(s) Transvaal Zuid (BTZ), VvE De Oriënt, VvE Via Salsa, VvE Hobbemaplein/Herman Costerstraat, Bewonersorganisatie Schilderswijk 'De Paraplu' en Bewonersorganisatie Transvaal Noord (BOT) aan de gemeente hebben gestuurd met betrekking tot herinrichting van het plein. Genoemde partijen hebben zich tijdelijk verenigd in een 'Comité verkeersinfarct Hobbemaplein'.

Het doel was een open gesprek om de zorgen, onduidelijkheden en wensen die er leven te bespreken.

Gemeente Den Haag opende de bijeenkomst en benadrukte het belang van het gesprek, gezien de zorgen en vragen die in de wijk leven vanwege de plannen voor de herinrichting van het Hobbemaplein. Er werd aangekondigd dat er meerdere gesprekken zullen plaatsvinden, waarbij verschillende organisaties en verenigingen en bewoners uit de wijk de gelegenheid krijgen om hun standpunt(en) kenbaar te maken. Het belang van een gedegen verslaglegging werd benadrukt om de voortgang van de discussies te kunnen monitoren en belangrijke inzichten vast te leggen.

Tijdens de voorstelronde werd ook bekendgemaakt dat Wethouder Kapteijns vanaf 15:00 uur aanwezig zou zijn om deel te nemen aan het gesprek. De voorstelronde werd afgesloten met de nadruk op een open, respectvolle dialoog en de bereidheid om te luisteren naar alle standpunten en zorgen van de belanghebbenden.

De voorzitter van Bewonersorganisatie Transvaal Zuid (BTZ) kreeg als eerste het woord. Hij uitte zijn bezorgdheid over het gebrek aan participatie en het tijdig informeren van de bewoners en bewonersorganisaties uit de wijk Transvaal met betrekking tot de plannen voor het herinrichten van het Hobbemaplein. Hij meldde dat er geen kennisgenomen kon worden van de plannen op het Hobbemaplein, inclusief wijzigingen zoals het instellen van eenrichtingsverkeer in de Kempstraat en de (gedeeltelijke) afsluiting van de Kaapstraat. De Gemeente Den Haag meldt dat er uitvoerig aandacht is besteed aan het bereiken van diverse doelgroepen door een mix van communicatiemiddelen in te zetten. Naast een uitvoerig online traject op [werkaandewijk.denhaag.nl](http://werkaandewijk.denhaag.nl) is er ook een uitgebreide offline participatie georganiseerd. Daarnaast is samengewerkt met diverse partijen in de wijk om zoveel mogelijk bewoners en ondernemers te bereiken. Ook zijn er 5000 flyers uitgedeeld waarin men werd uitgenodigd om te komen deelnemen aan de wijkwerkplaatsen. Door de delegatie van het Comité is hierover opgemerkt dat geen deze 5000 flyers bewoners van Transvaal bereikt hebben en zeker de bewoners van de Kempstraat niet waarover in de planvorming staat opgenomen dat hier voor auto's eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd. Tot slot zijn diverse belangenorganisaties zoals wijkverenigingen, Haagse markt, Fietzersbond, Rover, moskeeën etc. digitaal uitgenodigd middels toesturen van de flyer. BTZ blijkt echter niet rechtstreeks uitgenodigd. In verschillende participatierondes zijn allerlei alternatieven besproken op hun voor- en nadelen. Door de

delegatie van het Comité is hierover opgemerkt dat in de gremia waarbinnen de gemeente Den Haag spreekt met BTZ, waaronder het projectteam Transvaal, de Buurtgerichte overleggen Transvaal Midden en GFM. Daarbij is ook dit onderwerp niet geagendeerd door de gemeente voor de grote bewonersvergadering voor heel Transvaal op 15.11.2023, terwijl dit een zeer relevant onderwerp zou zijn geweest. De Kempstraat is daar ook nadrukkelijk aan de orde geweest. De Kaapstraat is tot slot een heel ander dossier dat los staat van de herinrichting van het Hobbemaplein.

BZT wees hierbij ook op het feit dat de gemeentelijke vertegenwoordiging in de formele overleggremia in Transvaal geen melding heeft gemaakt van de consequenties van de zeer ingrijpende verkeerswijzigingen die aan het Hobbemaplein zouden gaan plaatsvinden.

Hij wees op het gebrek aan informatie over plannen en de potentiële grote gevolgen voor de verkeerssituatie in de wijk Transvaal en de aangrenzende Schilderswijk. BTZ illustreerde dit met een voorbeeld van een ambulance die een halfuur nodig had om een patiënt te bereiken, benadrukkend dat het cruciaal is om in overleg met Gemeente Den Haag en de bewoners naar oplossingen te zoeken. De Gemeente Den Haag merkt op dat nood en hulpdiensten over het Hobbemaplein zullen kunnen blijven rijden en dat ze ook van de Ruysdaelstraat gebruik zullen kunnen blijven maken. Hiervoor worden speciale voorzieningen getroffen (klaphekjes bij de bushalte op het plein en pollers/camera bij een doorsteek richting de Ruysdaelstraat).

BTZ benadrukte het belang van co-creatie bij het vinden van oplossingen, waarbij participatie niet alleen betekent dat plannen worden gepresenteerd, maar dat bewoners actief betrokken worden bij het ontwikkelingsproces. Hij verwees naar eerdere successen, zoals het aanpakken van problemen rond overbewoning door nauwe samenwerking en gezamenlijke oplossingen. De Gemeente Den Haag merkt op dat een groot deel van deze participatie voor het Hobbemaplein heeft bestaan uit co-creatieprocessen via de wijkplaatsen. Door de delegatie van het Comité is hierover opgemerkt dat dit zeker voor wat betreft BTZ dit co-creatieproces niet heeft plaatsgevonden, terwijl er op vele andere onderwerpen door de gemeente een vruchtbaar beroep wordt gedaan op bewoners en haar organisatie.

Hij vermeldde ook de onrust die was ontstaan na de bekendmaking van de plannen en benadrukte dat de aanwezigen niet alleen kwamen om te debatteren over kleine details, maar om te eisen dat het voorlopige ontwerp van de baan gaat. Hij riep op tot een gezamenlijke inspanning van alle belanghebbenden om oplossingen te vinden die recht doen aan behoeften van de gemeenschap.

BTZ benadrukte ook de belangen van de Transvaalse markt (Haagse markt), waarbij werd opgemerkt dat ondernemers sterk afhankelijk zijn van het inkomen dat wordt gegenereerd op de markt. De Gemeente Den Haag geeft aan dat de Haagse markt daarom betrokken is bij de plannen.

Daarnaast gaf BTZ aan dat er zorgen leven met betrekking tot de parkeerproblematiek. Hij gaf aan dat de werkgroep parkeren Transvaal Schilderswijk in het kader van co-creatie mogelijke oplossingen op 17 januari 2024 naar wethouder Kapteijns heeft gestuurd (bijlage) om de parkeerproblemen in de wijk aan te pakken mede in relatie tot de uitblijvende toezicht en handhaving in het tot nu toe gevoerde beleid. Er is echter door de wethouder nog geen opvolging aan deze brief gegeven. Er wordt verwacht dat verdere gesprekken en samenwerking zullen leiden tot concrete acties om de parkeersituatie in de wijk te verbeteren..

De Gemeente Den Haag erkent nogmaals dat de participatie van zowel bewoners als belanghebbenden m.b.t de wijk Transvaal beter had gekund. Ondanks de eerder genoemde pogingen voor breed uitnodigen via social media en met huis-aan-huisbezorging van flyers is niet iedereen in het voorgaande traject bereikt. De spreker licht toe dat de herinrichting verschillende doelen heeft zoals het verbeteren van de leefbaarheid, bereikbaarheid en de verkeersveiligheid en het toevoegen van groen. De spreker benadrukte daarbij dat de ruimte echter beperkt is, waardoor er keuzes moeten worden gemaakt. Er is geen ruimte om zowel het autoverkeer, tram en veilige fietspaden en looproutes goed in te passen. Daarbij gaf hij aan dat in Transvaal en Schilderswijk de auto veel gebruikt wordt voor relatief korte afstanden van minder de 2,5 km, afstanden die ook op een andere manier afgelegd kunnen worden. De spreker benadrukte de noodzaak om keuzes te maken tussen verschillende belangen, zoals groenvoorzieningen, verkeersveiligheid en parkeermogelijkheden, wat altijd gepaard gaat met moeilijke beslissingen. De Gemeente Den Haag laat tot slot weten dat de bereikbaarheid van de wijk met de auto nauwelijks afneemt. De reistijd neemt hooguit met enkele

minuten toe. Door de delegatie van het Comité is hierover opgemerkt dat in het voorontwerp herinrichting Hobbemaplein de directe verbinding tussen Schilderswijk en Transvaal doorsneden wordt en er extra niet noodzakelijke verkeersstromen door ontstaan.

VvE de Orient benadrukte de emotionele consequenties van de plannen in Transvaal. De spreker illustreerde dit met het voorbeeld van het bezoeken van ouders of grootouders in het weekend, waarbij het vaststaan in het verkeer een bron van frustratie en emotionele belasting vormt.

VvE Hobbemaplein/Herman Costerstraat bracht naar voren dat het niet helpt om de wijken, zoals Transvaal en Schilderswijk, voor autoverkeer van elkaar te scheiden, omdat dit de levendigheid van de wijk zou verminderen. Ze wees op eerdere gebeurtenissen waarbij de wijk werd afgesloten, wat de buurt negatief beïnvloedde. VvE Hobbemaplein/Herman Costerstraat pleitte voor een meer geïntegreerde benadering.

De voorzitter van de Turks Islamitisch Culturele Stichting Den Haag deelde zijn ervaringen als deelnemer van de raads werkgroep voor participatie. Hij benadrukte het belang van politieke wil voor het succes van participatieprocedures en betreunde het gebrek hieraan in sommige gevallen. Specifiek wees hij op de verkeersmaatregelen in de Schalk Burgerstraat, waarvan de uitvoering niet overeenkwam met de oorspronkelijke plannen en de bewoners niet adequaat werden betrokken.

De Turks Islamitisch Culturele Stichting Den Haag bracht ook de bezorgdheid naar voren over de impact van de verkeersmaatregelen op de El-Islam-moskee, die regelmatig bijna duizend bezoekers ontvangt, vooral tijdens het vrijdaggebed en bij uitvaarten. De spreker benadrukte dat de afsluiting van de Kempstraat de toegang tot de moskee belemmert en dat De La Reyweg al overbelast is. Hij vroeg zich af waarom de directe belanghebbenden niet adequaat werden betrokken bij dergelijke beslissingen. De Gemeente Den Haag laat weten dat er deze week nog een gesprek plaats vindt met het bestuur van de moskee en dat zij ook voor meerdere wijkplaatsen rechtstreeks zijn uitgenodigd om mee te praten over de herinrichting. De moskee kan na de herinrichting nog steeds worden bereikt, maar de route verandert wanneer men met de auto komt. Door de delegatie van het Comité is hierover opgemerkt dat in geheel 2021 een stringent Corona-beleid is gevoerd, zoals verlenging van een lockdown en invoering avondklok waardoor het hoogst twijfelachtig is om metingen in deze periode te gebruiken voor nader te voeren verkeersbeleid.

Daarnaast uitte de Turks Islamitisch Culturele Stichting Den Haag zijn zorgen over de resultaten van een werkgroep die in 2021 is opgericht met betrekking tot participatie en vraagt zich af of er inzicht is in de effectiviteit van participatiestrategieën. De spreker wees op de tekortkomingen in het verspreiden van informatie naar bewoners, waarbij velen geen folders ontvingen, en drong aan op verbeterde methoden.

De Gemeente Den Haag gaf aan dat er een specifieke participatiestrategie is opgesteld voor dit project waarbij er verschillende initiatieven zijn genomen, zoals het plaatsen van wijkkramen op belangrijke locaties, het uitdelen van flyers, het organiseren van vijf wijkwerkplaatsen in de bibliotheek en het voeren van gesprekken met belanghebbenden. Bovendien zijn er 5000 flyers huis-aan-huis verspreid in beide wijken. Bij de evaluatie van het participatietraject zal worden bekeken hoe dit in de toekomst verder kan worden aangescherpt.

De Turks Islamitisch Culturele Stichting Den Haag bracht naar voren dat veel bewoners de indruk hebben dat besluiten al zijn genomen zonder hun input, wat tot bezorgdheid leidt. De Gemeente Den Haag geeft aan dat die informatie niet correct is, er ligt nu een concept Voorlopig Ontwerp dat moet eerst nog door het College worden goedgekeurd en gaat daarna pas de formele inspraakperiode in die 6 weken duurt. Daarna worden de reacties verwerkt en gaat het wederom naar het College en na goedkeuring naar de Gemeenteraad. De Gemeenteraad stelt vervolgens het voorlopige ontwerp vast.

De Gemeente Den Haag deelde informatie over het meten van verkeersintensiteit in 2021, waarbij meerdere momenten werden geobserveerd. Deze metingen worden gebruikt om inzicht te krijgen in de verkeersstromen en parkeergelegenheden, wat van cruciaal belang is voor het ordenen van de wegenstructuur en het verminderen van vertragingen voor de doorgaande auto.

De Gemeente Den Haag legde de nadruk op het belang van het optimaliseren van hoofdwegen zoals De Heemstraat en De La Reyweg. Door het autoverkeer vooral via de hoofdwegen en niet via de

kleinere wijkwegen te laten rijden wordt de verkeersdoorstroming verbeterd, maar ook leefbaarheid en veiligheid. Immers: hoe meer kruisingen, hoe meer afslagen, hoe meer vertraging voor de auto.

De Turks Islamitisch Culturele Stichting Den Haag bracht de kwestie van veiligheid in de Schilderswijk ter sprake, met name het gebruik van pollerpalen op de Hoefkade en Parallelweg om auto's buiten de wijk te houden. Hij stelde de vraag of het afsluiten van bepaalde wegen de beste oplossing is en wees op een mogelijke discrepantie tussen de intentie en de uitvoering van de Gemeente Den Haag.

De Gemeente Den Haag geeft aan dat uit onderzoek blijkt dat op en rondom de Hoefkade de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer fors is afgenomen, waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de buurt is verbeterd. Op de ringwegen (Vaillantlaan, Calandstraat en Neherkade) is de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer weliswaar toegenomen, maar dit zijn ook de wegen waar het doorgaande verkeer thuishoort. Na de vervanging van de verkeerslichtsoftware op de Vaillantlaan en de Calandstraat in het tweede kwartaal van 2021 is ook de doorstroming van het verkeer verbeterd.

De Gemeente Den Haag stelt dat de bereikbaarheid van de buurt nagenoeg niet zal verslechteren voor de auto. De doorstroming op de Hobbemastraat en de Heemstraat zal zelfs iets verbeteren. Voor alle andere vervoersmiddelen zal het ook voor een verbetering van de bereikbaarheid zorgen (fiets, OV, wandelen).

VvE Via Salsa voegde toe dat het belangrijk is dat de gemeenteambtenaren de realiteit van de bewoners ervaren door mee te lopen en hun perspectieven te begrijpen.

De HTM presenteerde drie belangrijke punten in zijn benadering van OV-ontwikkeling, waarbij hij gelooft dat het OV de leefbaarheid van de regio kan verhogen. Ten eerste is het creëren van een netwerk van OV-lijnen essentieel, waarbij sommige lijnen gericht zijn op snelheid en andere meer stedelijke functies hebben. Daarnaast benadrukte de HTM het belang van het vinden van de beste locaties voor haltes en het gebruik van nieuw materieel om het OV efficiënter en breder inzetbaar te maken door de wijken.

De HTM gaf aan dat er in het proces concessies zijn gedaan om de leefbaarheid en het autoverkeer verder te faciliteren. Naar aanleiding van de participatie is er een rechtsafverbinding vanaf de Heemstraat naar de Hobbemastraat in het ontwerp opgenomen en is er een gecombineerde voor lijn 6, 11 en 12 naast de Bibliotheek gekomen. Hoewel er begrip was voor de zorgen van bewoners over herinrichtingsplannen, benadrukte de HTM dat ze hard werkt om met de beperkte ruimte om te gaan en tegemoet te komen aan diverse behoeften.

BTZ bracht de vraag naar voren of HTM een dominante rol speelt in deze kwestie, waarop de HTM antwoordde dat dit niet zo wordt ervaren. Hij legde uit dat de aankoop van ruimere trams niet betekent dat HTM de herinrichtingsplannen bepaalt, maar eerder dat het nodig is om de toegankelijkheid voor alle reizigers te verbeteren. De HTM benadrukte dat concessies worden gedaan, zoals altijd, om de dienstverlening te optimaliseren.

BTZ benadrukte dat er binnen het Transvaal, stadsdeel Centrum, uitgebreide overleggen plaatsvinden, onder andere met de stadsdeeldirecteur. De spreker verbaasde zich dat er apart van deze overleggen een participatietraject is opgezet waarbij sommige organisaties niet waren uitgenodigd. Hij vroeg om een organogram om inzicht te krijgen in de ambtelijke organisatie en waarom sommige communicatieprocessen niet plaatsvonden. Hij benadrukte het belang van duidelijkheid over besluitvorming en beslispunten.

De Gemeente Den Haag reageerde op de BTZ door te wijzen op de organisatie van de Gemeente Den Haag, met tal van afdelingen en belangen die moeten worden afgewogen, maar ook met partners als Veiligheidsregio, Politie en HTM. De spreker benadrukte dat er veel actoren zijn waarmee rekening moet worden gehouden, wat resulteert in een dynamische omgeving waarin leren en aanpassen van processen van cruciaal belang zijn om de tot wel 30 belangen die er zijn goed in balans te brengen met elkaar.

Er werd ook gesproken over de gebrekkige communicatie tussen stadsdelen, waarbij opgemerkt werd dat informatie niet goed werd gedeeld en dat cijfers en onderzoeken niet altijd voldoende zijn. Er werd benadrukt dat het van essentieel belang is om te luisteren naar de bewoners van de wijk en hun perspectieven centraal te stellen.

Vervolgens werd de aandacht verlegd naar de afsluitingen van straten, waarbij opgemerkt werd dat er ruis was ontstaan. De Gemeente Den Haag presenteerde een video die de voorgenomen plannen illustreerde, waarbij er aandacht was voor de verkeersstromen en de ruimtelijke inrichting van het plein.

VvE Hobbemaplein/Herman Costerstraat bracht de vraag naar voren over de halte van de toeristentram (Hop-on hop-off tram), met name waar deze moet stoppen. De spreker wees ook op de afsluiting van de Ruijsdaelstraat en benadrukte dat dit gebied belangrijk is voor ouderen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer vanwege de nabijheid van een gezondheidscentrum en een basisschool.

De deelnemers pleitten voor het behoud van autoverkeer en het laten rijden van stadsbussen in de Ruijsdaelstraat. De noodzaak werd benadrukt om rekening te houden met ouderen die niet in staat zijn om alternatieve routes te nemen vanwege beperkte mobiliteit. De Ruijsdaelstraat is echter een woonstraat met veel kinderen en een school die minder geschikt is voor verkeer en bussen.

De discussie verplaatste zich vervolgens naar de Vaillantlaan, waarbij werd opgemerkt dat al het verkeer één kant op wordt gestuurd, wat leidt tot congestie en frustratie bij automobilisten.

De Gemeente Den Haag benadrukte de noodzaak om de verkeersdoorstroming te verbeteren en te voorkomen dat het verkeer overal vastloopt. De spreker voegde toe dat de stad groeit. Hij suggereerde dat er twee manieren zijn om dit aan te pakken: ofwel alles laten zoals het is en toestaan dat auto's overal naartoe rijden, ofwel minder verkeer toestaan, maar dit efficiënter laten verlopen.

Wethouder Kapteijns gaf aan dat het plein aantrekkelijker kan worden gemaakt door meer groen toe te voegen. Daarnaast blijven alle straten in het voorgestelde ontwerp bereikbaar met de auto maar is het ook zo dat de gemeente alternatieven zoals OV, fietsen of lopen willen stimuleren.

De bewoners gaven aan een voorkeur te hebben voor een ontwerp waarbij het wel mogelijk is om over het Hobbemaplein heen te rijden. De Gemeente Den Haag lichtte een ontwerp toe waar dit was ingetekend en gaf aan dat vanwege de beperkte fysieke ruimte dit vrijwel niet te realiseren is. Een ondernemer gaf aan dat verkeer vanuit de Hobbemastraat naar de Kempstraat waarschijnlijk wel mogelijk is en vroeg om dit uit te werken. Daarnaast werd er ook gevraagd of het niet mogelijk was de Ruijsdaelstraat wel aan te sluiten op het Hobbemaplein.

Tot slot werd er ook gewezen op het parkeervraagstuk en het gebrek aan handhaving, waarbij werd opgemerkt dat er te weinig boa's beschikbaar zijn. De Gemeente Den Haag gaf aan dat dit inderdaad een belangrijk aandachtspunt is maar dat er momenteel helaas veel vacatures zijn bij handhaving.

De Gemeente Den Haag benadrukte dat er hierna nog meer gesprekken gepland staan, waarin verschillende belangengroepen hun wensen kunnen uiten. De Gemeente Den Haag zal al deze wensen inventariseren en samen met verkeerskundigen bekijken of en hoe deze wensen kunnen worden vormgegeven. De twee voorgestelde varianten (verkeer vanuit Hobbemastraat naar Kempstraat en verkeer vanuit Ruijsdaelstraat via Hobbemaplein) worden hierbij meegenomen.

Het is de intentie om gezamenlijk tot oplossingen te komen, maar Wethouder Kapteijns laat weten dat dit niet altijd kan worden gerealiseerd, omdat het stadsbestuur veel verschillende belangen tegen elkaar moet afwegen. Dit vereist 'geven en nemen' van alle betrokken partijen, met participatie als een essentieel aspect van het proces.